



Александр Митрофанов

Корабли и история

Книга вторая

12+

Александр Федорович Митрофанов

Корабли и история. Книга вторая

ISBN 978-5-5321-2226-0

Аннотация

Вторая книга серии «Корабли и история» продолжает экскурс в историю кораблей разных стран. На этот раз читатель познакомится с трагедией гибели перуанской подводной лодки «Пакоча» и героическим выходом ее экипажа на поверхность, самым «долгоживущим» крейсером мира – перуанским «Альмиранте Грау», U 995 – последней «семеркой» – бывлой грозой Атлантики немецкой подводной лодкой типа VIIIС – ныне экспонатом музея, «маленькими воинами» большой войны – КФК Кригсмарине.

Александр Митрофанов

Корабли и история. Книга вторая

Глава первая

Operacion Sierra-100 – гибель В. А. Р. “Pacocha”

(foto Marina de Guerra del Perú u Asociación de Submarinistas Peruanos)

Вечером 26 августа 1988 года на подходах к порту Кальяо (Перу) в результате столкновения с рыболовным судном затонула подводная лодка перуанского ВМФ В. А. Р. “Pacocha” (В. А. Р. – Buque Armada Peruana).

Флот Перу одним из первых обзавелся подводными лодками и придавал им важное значение в своей морской доктрине. В начале 1974 года было достигнуто соглашение с

властями США о продаже Перу двух подводных лодок из состава американского резервного флота. Это были ПЛ “Atule” и “Sea Roacher” типа “Balao”, прошедшие модернизацию по программе GUPPY. Кроме того, еще одна лодка приобреталась для «каннибализации» в качестве источника запчастей. 1 июля 1974 года состоялась официальная церемония смены владельца лодок. „Sea Roacher“ получила название „La Pedrera“, а „Atule“ – „Pacocha“.



В. А. Р. “Pacocha”

Лодки типа «Балао» – двухкорпусного типа, цельносварные (за исключением клепаной надстройки). Прочный корпус выполнен из стали HTS (High Tensile Steel) толщиной 7/8 дюйма (22,35 мм) и делится водонепроницаемыми переборками, рассчитанными на давление 1 кг/см^2 , на 8 отсеков. Сверху к нему примыкает боевая рубка (горизонтально расположенный цилиндр с сферическими днищами размером $2,438 \times 5,182 \text{ м}$), изготовленная из стали несколько большей толщины. Прочный корпус на всем протяжении делится палубой на два яруса. Легкий корпус, в котором размещались балластные и топливные цистерны, выполнялся из мягкой стали (mild steel) толщиной 3/8 дюйма (9,65 мм). Проницаемая надстройка изготавливалась из тонкой листовой стали.

Размещение отсеков прочного корпуса:

1. Forward torpedo room (по-испански – torpedos proa) – носовой торпедный отсек (16–35 шпангоуты)
2. Forward battery compartment (baterías proa) – носовой аккумуляторный отсек (35–47 шп.)
3. Control room (puesto central) – центральный пост (47–58 шп.)
- 3A. Conning tower (conning tower, torre combate) – боевая рубка
4. After battery compartment (baterías popa) – кормовой аккумуляторный отсек (58–77 шп.)
5. Forward engine room (máquinas proa) – носовое машинное отделение (77–88 шп.)
6. After engine room (máquinas popa) – кормовое машинное отделение (88–99 шп.)
7. Maneuvering room (controles) – пост управления силовой установкой (99–107 шп.)
8. After torpedo room (torpedos popa) – кормовой торпедный отсек (107–125 шп.)

ТТХ SS-403 “Atule” после модернизации по программе GUPPY IA

Длина наибольшая, м – 93,75

Ширина наибольшая, м – 8,33

Осадка конструктивная, м – 5,2

Мощность дизелей, л.с. – 4×1600

Мощность генераторов, кВт – 4×1200

Мощность гребных электродвигателей, л.с. – 5400 (4×1350)

Аккумуляторная батарея – 2×126 элементов типа Sargo II

Скорость надводная максимальная, узл. – 17,3

Скорость надводная экономическая, узл. – 12,5

Скорость максимальная под РДП, узл. – 7,5
 Скорость подводная максимальная (0,5 часа), узл. – 15
 Дальность плавания надводная (11 узлов), миль – 17000
 Дальность плавания подводная (3 узла), миль – 108
 Численность экипажа:
 Офицеры – 10
 матросы и старшины – 69–74
 Вооружение – 10 × 533-мм ТА (6 носовых, 4 кормовых)
 Боезапас (в перуанском ВМФ) – 24 торпеды Mk 14 и Mk 37–2

Во время своей более чем десятилетней службы в составе перуанского флота “Pacocha”, несмотря на свой почтенный возраст и большое количество ходового времени (лодка была в первой тройке кораблей флота по числу пройденных миль), демонстрировала свое хорошее техническое состояние и боеготовность – ее среднегодовая оперативная готовность составляла 97,3 %! Лодка использовалась Училищем подводного плавания (La Escuela de Submarinos) для подготовки специалистов-подводников, принимала активное участие в межамериканских военно-морских учениях Operaciones UNITAS XX, XXI, XXV, XXVI и XXVII. В 1981 году во время вооруженного конфликта с Эквадором “Pacocha” находилась в готовности на Северном оперативном театре (El Teatro Operaciones del Norte). В 1982 году лодка прошла большой ремонт с заменой аккумуляторной батареи на SIMA (завод ВМФ Перу).

В 08.44 26 августа 1988 года В. А. Р. “Pacocha” под командованием Capitán de Fragata (капитана 2 ранга) Daniel Nieva Rodríguez отошла от причала базы подводных лодок в Кальяо и направилась в зону боевой подготовки флота для совместных учений с надводными кораблями. Кроме 51 члена экипажа на борту находился командир 1-го дивизиона подводных лодок Capitán de Navío (капитан 1 ранга) Héctor Salerno Gálvez. В 17:25, выполнив все поставленные задачи, лодка направилась в базу.

Войдя в бухту Кальяо, лодка двигалась в надводном положении со скоростью 10,5–11 узлов. На мостике находился вахтенный офицер и два опытных впередсмотрящих. Находившийся в центральном посту штурман вел прокладку, периодически наблюдая за окружающей обстановкой через перископ. По неизвестным причинам радиолокатор лодки был выключен, а его использование несомненно снизило бы вероятность столкновения. Японский тунцелов “Kuowa Maru № 8” тоннажом 623 тонны и главными размерениями 49,65 × 8,70 × 3,85 м вышел из порта Кальяо в 18:00 и к моменту столкновения имел скорость 8,23 узла.

В 18:40 по причине грубого нарушения МПСС-72 экипажем японского судна произошло столкновение. «Японец» нанес своим бульбовым носом удар в левый борт лодки в 20 метрах от кормовой оконечности под углом 80°. В прочном корпусе в кормовой части поста управления силовой установкой (controles) у переборки, отделяющей его от кормового торпедного отсека (107 шпангоут) образовалась пробоина длиной 2,1 метра и шириной до 10 сантиметров. Пробоина в легком корпусе (топливная цистерна № 7) имела размеры 240 × 150 см.

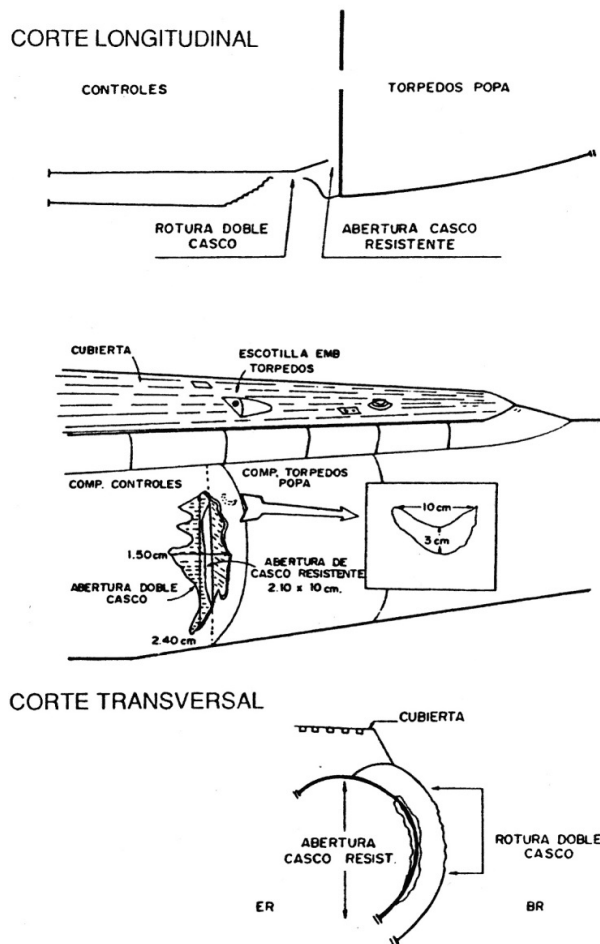


Схема расположения пробоины в корпусе «Пакочи»

По свидетельству спасшихся членов экипажа, по каким-то причинам сигнал тревоги после столкновения подан не был, что привело к временной дезориентации экипажа. Вскоре на мостике лодки уже находились ее командир и командир дивизиона ПЛ, пытавшиеся организовать борьбу за живучесть «Пакочи», корма которой быстро погружалась. Двери водонепроницаемых переборок были задраены, за исключением дверей между постом управления силовой установкой и кормовым торпедным отсеком, деформированных при ударе.

Попытки остановить течь с помощью матрасов и подачи противодавления в отсек успехом не увенчались. На лодке существовала внутриотсечная спасательная воздушная система, позволявшая подавать в любой из отсеков воздух под давлением 225 psi (15,8 кг/см²). При этом управление воздушными клапанами и контроль давления в отсеках возможны с любой стороны переборки, разделяющей смежные отсеки.

Уровень воды, смешанной с топливом, быстро повышался, что вызвало короткие замыкания и возгорания электрооборудования. Личный состав поста управления был вынужден покинуть его и перейти в кормовой торпедный отсек. Оба эти отсека были быстро затоплены. Попытки связаться с центральным постом по телефону оказались безуспешными и вскоре подводники покинули кормовой отсек, выйдя на верхнюю палубу через выходной люк. Попытки снова задраить люк успехом не увенчались, так как он быстро ушел под воду.

В отсеках продолжало гореть только аварийное освещение. Вода поступала в кормовое и носовое машинные отделения и кормовой аккумуляторный отсек через расположенный в кормовой части ограждения рубки главный приемный клапан системы вентиляции диаметром 36 дюймов (915 мм), вентиляционные каналы и выхлопные трубопроводы дизелей. Из-за потери электроснабжения упало давление в системе гидравлики и закрыть клапаны систем вентиляции и выхлопа дистанционно возможности не было. Действия личного состава осложнялись темнотой и большим дифферентом на корму,

достигшим 15°. Как обнаружили впоследствии водолазы, часть клапанов перекрыть так и не успели и вода продолжала поступать в отсеки.

Несмотря на приказ «приготовиться к оставлению корабля», борьба за живучесть лодки продолжалась под руководством спустившегося вниз командира. Из-за отсутствия электроэнергии использовать осушительный и дифферентовочный насосы для осушения затапливаемых отсеков возможности не было. Были продуты балластные цистерны и цистерна безопасности (safety tank) и по свидетельству находившихся на палубе членов экипажа это дало кратковременный эффект – корма привсплыла, но потом снова ушла вниз. Дифферент на корму быстро возрастал и стало очевидным, что лодка вышла из-под контроля, потеряв продольную остойчивость. Этому способствовала типичная для американских ПЛ безкингстонная конструкция цистерн главного балласта. Гибель лодки при затоплении более чем двух отсеков плюс цистерна легкого корпуса была неминуема.

Часть подводников в спасательных жилетах уже покинула носовой торпедный отсек, выйдя на верхнюю палубу через выходной люк. Видя, что гибель лодки неотвратима и пытаясь спасти оставшихся в отсеках людей, двое моряков попытались задраить с палубы выходной люк первого отсека, но нога одного из них попала под крышку люка и вода хлынула вниз. Решающей оказалась мгновенная реакция лейтенанта Котрины (Teniente Primero Roger Cotrina Alvarado). Приподняв изнутри люк, он освободил ногу и, несмотря на стремительно возросший до 45° дифферент и мощный поток воды, успел задраить люк. Лейтенант утверждал, что при этом он призвал на помощь Марию Петкович (Marija Petković, 1892–1966 гг. – известная своей благотворительной деятельностью католическая монашенка хорватского происхождения, глава Ордена Дочерей Милосердия). Это событие получило наименование «Чудо «Пакочи» и в июне 2003 года Папа римский Иоанн Павел II причислил Марию Петкович к лику блаженных.

В это время командир поднялся на мостик, чтобы доложить командиру дивизиона о сложившейся ситуации. Однако, осознавая, что в этой критической ситуации он должен находиться в центральном посту, командир устремился вниз, но едва он спустился в боевую рубку, как через ее верхний люк хлынул поток воды. Еще была возможность спастись, выбравшись наверх, но в отсеках лодки оставались люди и командир, жертвуя собой, успел задраить нижний люк рубки, предотвратив затопление центрального поста. Capitán de Fragata Daniel Nieva Rodríguez погиб, оставаясь верным лучшим морским традициям.

В 18:47, через семь минут после столкновения, лодка затонула на глубине 42 метра в точке с координатами 12°01.6'S, 77°10.0'W. Командир дивизиона подводных лодок, вахтенный офицер и еще 24 члена экипажа, находившиеся в этот момент на мостике и верхней палубе «Пакочи», оказались в холодной воде (13 °C) бухты Кальяо, покрытой слоем топлива из пробитых топливных танков лодки и тунцелова. Моряки, собравшись в компактные группы, ожидали спасения, трое из них вскоре погибли от переохлаждения. «Kyowa Maru» лег в дрейф в миле от места катастрофы, но его экипаж не предпринимал каких-либо попыток помочь перуанским подводникам. Расстояние же до ближайшей суши – острова Сан Лоренсо и военно-морского училища в Ла Пунта составляло 4000–5000 метров и преодолеть его было практически невозможно.

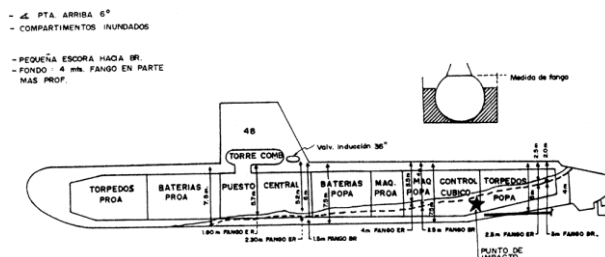


Схема расположения отсеков (звездочкой указано место пробоины, сплошная со штрих-пунктирной линия – уровень донного ила)

А в отсеках затонувшей ПЛ – носовом торпедном, носовом аккумуляторном и центральном посту остались 4 офицера и 18 матросов и старшин. Еще три подводника во главе с лейтенантом (Teniente Segundo) Luis Roca Sara погибли в борьбе с пожаром и водой в носовом машинном отделении. Позднее водолазы нашли их тела – один из них утонул, а двое других погибли от удушья в воздушной подушке в верхней части отсека. Однако, водонепроницаемые двери оставались задраенными – ценой своей жизни моряки спасли носовые отсеки от затопления.



Носовой торпедный отсек

Командование на себя принял старший по званию на лодке лейтенант R. Cotrina Alvarado, были обследованы носовые отсеки на предмет водотечности, выделения газов и пожароопасности, что заняло 20–30 минут. Подводники собрались в носовом торпедном отсеке, водонепроницаемые двери между кормовым аккумуляторным отсеком и центральным постом были задраены. Предварительно была обеспечена подача сжатого воздуха от распределительного коллектора в центральном посту в носовой торпедный отсек и перенесены туда же кислородные баллоны.

20:30 – отдан носовой сигнальный буй. Недостатком буев лодок типа «Балао» было отсутствие телефона для связи с затонувшей ПЛ.

20:50 – для привлечения внимания спасателей через сигнальный эжектор выпущена красная ракета.

21:00 – подводники обсуждают сложившуюся на лодке ситуацию и вырабатывают план действий. Для уменьшения потребления кислорода и выделения CO₂ физическая активность была ограничена, регулярно производился осмотр трех носовых отсеков. Подводники сменили свою промокшую одежду на сухую, найденную во вскрытых рундуках членов экипажа.

21:20 – выпущена красная ракета.

А что же происходило в это время на поверхности? Вопреки всем общепринятым международным нормам капитан “Kyowa Maru” не только не пытался оказать помощь жертвам кораблекрушения, но даже не проинформировал о столкновении перуанские власти. С некоторым опозданием он сообщил о случившемся только своему агенту в Перу. Приход «Пакочи» на базу планировался в 19:00 и после истечения этого срока с лодкой попытались связаться по радио, но безуспешно. Сначала это не вызвало особого беспокойства, так как посчитали, что это всего лишь неисправность радиооборудования лодки.

Первую информацию о возможном столкновении “Пакочи» на базе подводных лодок получили в 19:58, в 20:02 в действие был введен План на случай аварии подводной лодки (Plan de Emergencia de Submarinos), для обследования предполагаемого маршрута ПЛ были направлены катера, а к “Kyowa Maru” – буксир „Jeniffer II“. В 20:20 на поиск пропавшей лодки вышла ПЛ “2 de Mayo”, местное руководство операцией было возложено на капитана

3 ранга (Capitán de Corbeta) José Camino.

Вскоре поиски подводников в районе катастрофы уже вели катера ВМФ, Береговой охраны и частных владельцев. Объявляется общий сбор водолазов военно-морской базы Кальяо, что осложняется отсутствием у многих из них телефонов, поэтому первоначально собрались только 8 из них. В 21:30–22:40 из воды подняты двадцать выживших члена экипажа «Пакочи» и три трупа. Их доставляют на причалы ВМБ Кальяо, а оттуда в Военно-морской медицинский центр (Centro Médico Naval). В 21:40 катер FAS-6 обнаруживает сигнальный буй затонувшей ПЛ. Этот буй и сигнальная ракета указывали на то, что на борту «Пакочи» находятся живые члены экипажа.

В 21:50 командующий морскими операциями (Comandante de Operaciones Navales) назначает командующего подводными силами (Comandante de la Fuerza de Submarinos) контр-адмирала Guillermo Tirado Villena ответственным за проведение операции по поиску и спасению. К участию в операции привлекаются: Командование II военно-морской зоны, Командование надводными силами, Служба спасения, Военно-морской медицинский центр, Береговая охрана и ее Капитан порта Кальяо, Авиационная служба ВМФ, Военно-морское училище и другие службы.

К полуночи к месту катастрофы пришли ПЛ ВАР «Casma», торпедолов ВАР «San Lorenzo» и принадлежавший Военно-морскому училищу ВАР «Neptuno» с мощными прожекторами для освещения района спасательных работ. Водолазы уже через 13 минут после прибытия спустились под воду. Вскоре, следуя вдоль троса сигнального буя, две пары водолазов находят затонувшую лодку и стуком по ее корпусу устанавливают связь с подводниками в носовом торпедном отсеке. Они обнаруживают, что выходные люки кормового торпедного отсека и верхний рубочный люк открыты и находят труп командира «Пакочи» в прочной рубке.

В 00:40 командование перуанского ВМФ связалось с военным атташе США в Лиме с просьбой о содействии в спасении аварийной лодки. Аналогичные меры предпринял и перуанский военно-морской атташе в Вашингтоне. США в рамках Программы военных поставок зарубежным странам заключил с рядом стран, не обладавшими средствами спасения ПЛ, соглашение, согласно которому ВМС США в течение не более 24 часов должны были доставить в ближайший к району аварии подводной лодки аэропорт комплект спасательного оборудования (Global Submarine Rescue Fly-Away Kit). Спасательное оборудование находилось на военно-морской базе San Diego в Калифорнии, а возможными аэропортами назначения на западном побережье Южной Америки являлись: Jorge Chávez Internacional (Кальяо, Перу), Simón Bolívar (Гуаякиль, Эквадор), Cerro Moreno (Антофагаста, Чили) и Pudahuel (Вальпараисо, Чили). В зависимости от состава комплекта (спасательный колокол или аппарат DSRV) для его доставки могли быть использованы 3 самолета типа C-54 или C-141.

Уже в 03:50 американцы дали свое согласие на доставку в Кальяо Fly-Away Kit со спасательным колоколом и необходимого персонала к 19:00. Однако, впоследствии доставка оборудования несколько раз переносилась на более поздние сроки.

Тем временем на борту «Пакочи» подводники провели тренировку по использованию спасательного снаряжения «Steinke Hood» (21:45). Многие члены экипажа были мало знакомы с этим снаряжением, так как после несчастного случая в ходе одной из тренировок они были прекращены на перуанских лодках. В 22:50 во время рутинного обхода отсеков в кормовом аккумуляторном отсеке произошел небольшой взрыв и возгорание, в отсеке ощущалась высокая концентрация хлора в результате реакции электролита аккумуляторов с морской водой. Оказалось, что нижняя часть этого отсека была полностью затоплена через неплотно закрытый клапан вентиляции. Водонепроницаемые двери между центральным постом и носовым аккумуляторным отсеком были задраены и «жизненное пространство» теперь ограничивалось только двумя носовыми отсеками.

В 22:30 в связи с повышением содержания CO₂ были вскрыты два контейнера с гидроокисью лития (LiOH) и их содержимое рассыпано тонким слоем на верхний койках.

Гидроокись лития (едкий литий) обладает свойством поглощать углекислый газ – 2,86 килограмма абсорбента, содержащегося в одном контейнере, способны при оптимальных условиях поглотить из воздуха 2,63 кг CO_2 . Теоретически для удаления углекислоты, выделяемой при жизнедеятельности одного человека, требуется 1,132 кг гидроокиси лития в сутки. Всего же до момента выхода личного состава на поверхность было использовано 8 контейнеров абсорбента, то-есть 22,9 кг (еще около двадцати контейнеров остались неиспользованными). Казалось бы, что для 22 человек на 23 часа (такое время провели подводники в отсеках затонувшей лодки) необходимо около 23,9 килограммов LiOH .



Контейнер с гидроокисью лития (LiOH)

Однако, фактически эффективность абсорбента была значительно ниже, чему причиной были два основных фактора:

Гидроокись лития была распределена по верхним койкам, так как нижние были мокрыми. Это противоречило инструкции по применению абсорбента. Так как углекислый газ тяжелее воздуха, то он скапливается в нижней части отсека и поэтому должен помещаться на нижних койках.

а) Снимите покрытие матраса с матрасов четырех нижних коек в наиболее удобном отсеке...

б) Разрежьте покрытие матраса и по возможности ровно разложите его в один слой поверх коечных пружин. Привяжите его к углам койки, если необходимо, чтобы удерживать в натянутом состоянии... Снимите крышку с одного из контейнеров с абсорбентом CO_2 и высыпьте четверть содержимого на покрытие... Распределите химикалии как можно ровнее по поверхности покрытия матраса (из американской инструкции по использованию поглотителя CO_2).

Абсорбент не заменялся со времени приобретения лодки и его качество значительно снизилось.

Американская комиссия, изучавшая обстоятельства гибели «Пакочи», оценила общее снижение эффективности средств поглощения CO_2 в 25 %, что равнозначно применению только 15,3 кг абсорбента. Это привело к чрезмерно высокой концентрации углекислоты и отрицательно сказалось на физиологическом состоянии подводников. Нормальное содержание CO_2 в атмосферном воздухе составляет всего лишь 0,03 %, но повышение его концентрация до 1 % не оказывает существенного влияния на человеческий организм. Дальнейшее повышение содержания CO_2 до трех и более процентов приводит к острому отравлению. Симптомами его является учащение дыхания, возбуждение, малоподвижность, отсутствие работоспособности. При концентрации более 7–10 % почти мгновенно наступает смерть. При росте давления в отсеке парциальное давление углекислого газа повышается и, следовательно, усиливается его токсическое действие. Предполагается, что к моменту выхода из ПЛ последней группы подводников «Пакочи» содержание CO_2 могло превышать 4 %. Так как приборы газового контроля находились в кормовых отсеках, то точные значения были неизвестны.

В 01:10 лейтенант Котрина написал рапорт о ситуации на борту, который был выстрелен через сигнальный эжектор в 04:40 (по другим данным в 02:27), для привлечения внимания педварительно была выпущена желтая сигнальная ракета.

Кому: спасательному персоналу

Тема: планы спасения

Состояние корабля:

А) Носовой аккумуляторный отсек, центральный пост, носовой торпедный отсек со шлюзовой камерой выходного люка – не затоплены.

В) Кормовой аккумуляторный отсек – с хлором.

С) Рядовой состав (18) и офицеры (3) – моральное состояние высокое.

Д) Хлор под контролем.

Е) Отсек приготовлен для выхода (выходной люк носового торпедного отсека).

Ф) Для безопасного выхода необходима помощь специализированного водолазного персонала с воздушными баллонами. У нас недостаточное освещение.

Г) Фонари, кислород и поглотитель CO₂ – предположительно достаточно на 78 часов.

Н) Есть вода, нет пищи.

И) Все 22 человека после выхода хотят продолжить службу.

Ж) Имеются спасательные устройства “Steinke Hood”.

К) Мы намереемся поддерживать связь с водолазами, используя азбуку Морзе, а они могут посылать нам сообщения по подводному телефону в CW.

Л) Код для входа водолазов:

три стука (3) по люку или вблизи него – можно входить

четыре стука (4) – внутри шлюзовой камеры

пять стуков (5) – мы не будем входить, мы попросим о помощи

два стука (2) – принято.

М) Прошу подтвердить получение по CW: Alfa Para Dos (повторенное несколько раз).

Дата и время: 270110-Август 1988

Подпись: лейтенант Котрина.

Позднее (около 06:00) на поверхность была отправлена вторая записка.

В 04:40 в результате короткого замыкания в электроцепи произошло возгорание в центральном посту, которое самопроизвольно быстро погасло. Около 06.00 при обходе носового аккумуляторного отсека заметили темное облако, поднимающееся из под палубы, чувствовался сильный запах хлора. Водонепроницаемая дверь между аккумуляторным и торпедным отсеком была задраена и помещения в корму от носового торпедного отсека больше не посещались. Были вскрыты два контейнера с поглотителем углекислоты, их содержимое рассыпано на верхних койках. Позднее были использованы еще четыре контейнера. В отсек был стравлен кислородный баллон объемом 8 кубических футов (около 227 литров). Три кислородных баллона остались неиспользованными.

Подводники готовились к возможному выходу из лодки методом свободного всплытия. С поверхности в 06:30 они получили инструкции по использованию спасательных дыхательных аппаратов “Steinke Hood” и выходной шлюзовой камеры. Для выхода моряки разделились на шесть групп, четыре из них возглавлялись офицерами. При формировании групп учитывались умение плавать, знакомство со спасательным оборудованием и снаряжением, твердость характера. В 07:30 подводникам передали сообщение, что американский “Fly-Away Kit” уже на пути в Кальяо, что вселило уверенность в души подводников.

Тем времени на поверхности рассматривали возможность подачи воздуха для вентиляции отсеков аварийной лодки через спасательную воздушную систему. Каждый отсек лодок типа «Балао» был оборудован двумя соединениями для воздушных шлангов спасательного судна с клапанами, расположенными в противоположных концах отсека. Клапаны имели привод как снаружи, так и изнутри прочного корпуса. Через один из воздушных шлангов в верхнюю часть отсека подавался свежий воздух, через другой удалялся загрязненный из нижней части.

Оказалось, что несмотря на достаточно многочисленный состав подводных сил (10

ПЛ), перуанский ВМФ оказался не готовым к действиям в аварийной ситуации. Так, отсутствовали шланги с соединениями и фильтры для подачи воздуха на аварийную лодку. Были изучены соединения спасательной воздушной системы лодки “La Pedrera” – «систершипа» “Pacocha” – и аналогичные детали были срочно изготовлены в мастерских крейсера “Almirante Grau” и фрегата “Montero”. Ввиду отсутствия специальных армированных шлангов были использованы водолазные с внутренним диаметром 1/2 дюйма и рабочим давлением 600 psig (42,2 кг/см²). Для подачи воздуха были использованы компрессоры ПЛ “Abtao”.

К 11:30 водолазы подсоединили шланги к спасательной воздушной системе «Пакочи» и дали воздух в носовой отсек. Так как оба шланга для обеспечения их отрицательной плавучести были заполнены водой, то она хлынула в отсек и подводники немедленно перекрыли клапаны спасательной системы изнутри. По всей вероятности, это помогло избежать фатальных последствий. Ведь система «шланги-отсек лодки» представляли собой подобие огромного жидкостного манометра. Так как нижняя часть трубопровода для удаления воздуха находилась ниже уровня воды в льялах отсека, то до момента вытеснения воды из льял и выходного шланга давление в отсеке повышалось бы до величины, соответствовавшей глубине погружения лодки (42 метра), то-есть около 4,3 ати. Насыщенный токсичными газами воздух при столь высоком давлении представлял смертельную опасность для подводников и несомненно привел бы к серьезной форме кесонной болезни в случае их выхода на поверхность. С другой стороны, после продувки воды из трубопровода со шлангом для удаления загрязненного воздуха давление в отсеке быстро упало бы до атмосферного, что также привело бы к кесонной болезни.

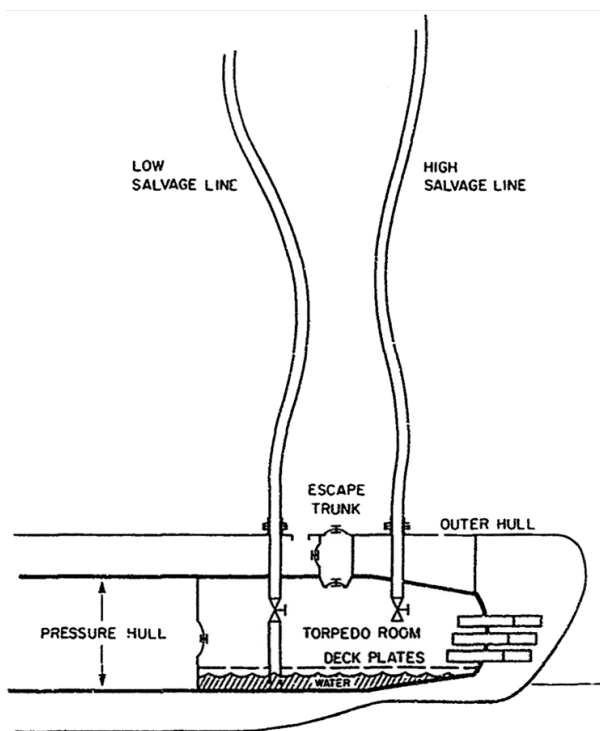


Схема аварийной вентиляции носового торпедного отсека (high salvage line – верхний воздушный трубопровод, low salvage line – нижний воздушный трубопровод, pressure hull – прочный корпус, outer hull – легкий корпус, torpedo room – торпедный отсек, water – вода, escape trunk – выходная шлюзовая камера)

Тем временем физиологическое состояние подводников в отсеке постоянно ухудшалось из-за снижения содержания кислорода и повышения концентрации CO². Обеспокоенный этим Котрина в 09:50 запросил поверхность о дальнейших инструкциях. Адмирал Тирадо разрешил ему действовать в соответствии со складывающейся ситуацией. К этому времени давление воздуха в отсеке составляло около 1,7 кг/см², а подводники

находились в затонувшей лодке уже около 15 часов, что значительно превышало безопасные нормы для выхода методом свободного всплытия (см. таблицу). Считается, что практически полное насыщение тканей организма азотом наступает через 5–6 часов пребывания под давлением. Дальнейшая задержка в ожидании американской помощи могла привести к фатальному исходу. Повышение давления воздуха в отсеке было вызвано следующими факторами:

1. Поступление заборной воды
2. Подача в отсек кислорода и сжатого воздуха

Глубина выхода, м	Избыточное давление воздуха в отсеке, МПа (кгс/см ²)		
	До 0,05 (0,5)	0,05-0,1 (0,5-1,0)	0,11-0,20 (1,1-2,0)
До 10	—	360	60
11-20	—	360	50
21-30	—	360	45
31-40	—	360	40
41-50	—	360	35
51-60	—	350	30

Допустимое время пребывания (минуты) в отсеке перед свободным всплытием (по российским данным)

- < 10 % – малая вероятность неблагоприятного исхода
- 10–20 % – в некоторых случаях требуется декомпрессия в течение нескольких часов
- 20–50 % – в некоторых случаях вероятен смертельный исход, в большинстве случаев при отсутствии экстренной терапии ведет к постоянной потере здоровья
- 50 % – большая вероятность смертельного исхода
- 50–80 % – нет экспериментальных данных

Escape Depth in Feet of Seawater (FSW) – Глубина выхода в футах водяного столба (морская вода)

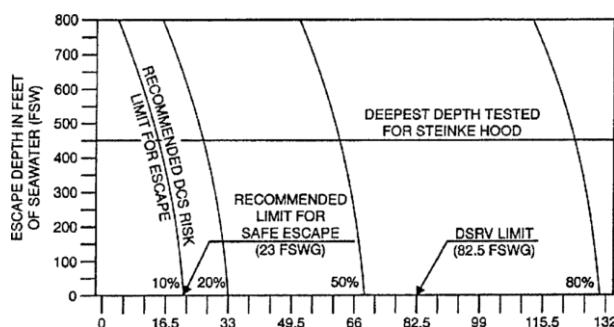
Dissub Internal Pressure in Feet of Seawater Gauge – Внутреннее давление в аварийной ПЛ в футах водяного столба (морская вода)

Recommended DCS Risk Limit for Escape – Рекомендованная глубина выхода, исключающая возникновение кесонной болезни

Recommended Limit for Safe Escape (23 FSWG) – Рекомендованный предел для свободного выхода (23 фута водяного столба)

Deepest Depth Tested for Steinke Hood – Наибольшая глубина испытания Steinke Hood

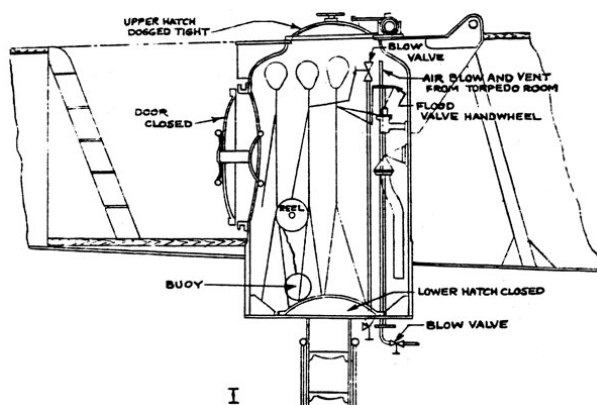
DSRV Limit (82.5 FSWG) – Предельная глубина для DSRV (82,5 фута водяного столба)



Вероятность возникновения кесонной болезни в зависимости от глубины выхода из подводной лодки (согласно Naval Ship' Technical Manual S9086-T9-STM-010/CH-594R1 ВМФ США)

В случае аварии экипажи лодок типа «Балао» имели возможность выхода на поверхность методом свободного всплытия или эвакуации с помощью спасательного колокола или DSRV. Для этого использовались выходные люки со шлюзовыми камерами (по-испански – Torre de Escape), расположенные в носовом и кормовом торпедном отсеках или боевая рубка. Рассмотрим вариант выхода применительно к сложившейся на «Пакоче»

ситуации.



Выход из носового торпедного отсека
(согласно существовавшим американским наставлениям)

а) Удостовериться, что верхний люк плотно задраен. Клапаны продувания в носовом торпедном отсеке и вентиляции в шлюзовой камере должны быть закрыты.

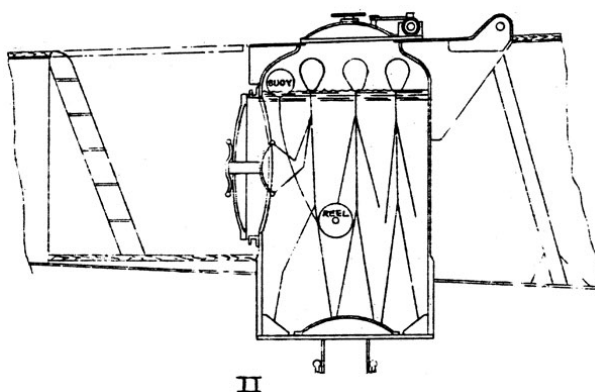
б) Войти в шлюзовую камеру через нижний люк с надетым спасательным дыхательным аппаратом. Первая группа приносит спасательный буй с вьюшкой с буйрепом (при использовании аппарата „Momsen“ – примечание автора) и подходящий металлический предмет для подачи сигналов.

с) Задраить крышку нижнего люка.

д) Затопить шлюзовую камеру через клапан затопления как можно быстрее, но без излишнего дискомфорта для людей.

е) Отрегулировать воздушный пузырь согласно рисунку II.

ф) Если в ходе затопления ощущается повышенное содержание CO_2 , включиться в спасательный дыхательный аппарат, подзаряжая его через 4–5 минут кислородом от системы в шлюзовой камере (для спасательного дыхательного аппарата „Momsen“ – для „Steinke Hood“ использовался сжатый воздух. Примечание автора)

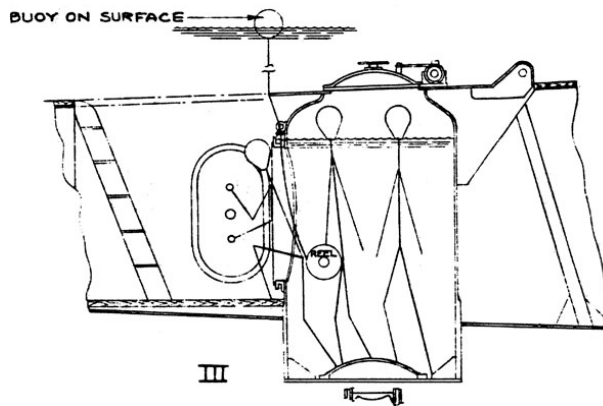


а) Затопив шахту до верха боковой двери, выравнивать наружное и внутреннее давление, подавая в шлюз воздух через клапан продувания, или приоткрыв дверь (в зависимости от глубины).

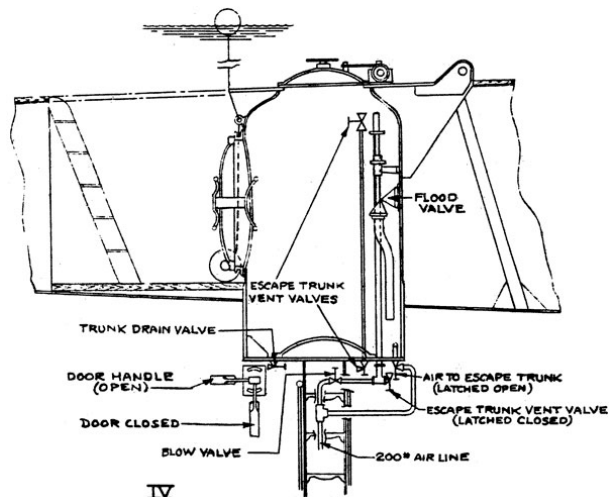
б) Подогнать загубник и носовой зажим дыхательного аппарата.

с) Подзарядить дыхательный аппарат.

д) Приоткрыть дверь.



- a) Открыть дверь.
- b) Выпустить на поверхность буй с буйрепом (для аппарата „Momsen“)
- c) Когда буй достигнет поверхности, прикрепить буйреп к наружной проушине шлюзовой камеры. Обрезать свободный конец буйрепа для предотвращения попадания его под дверь.
- d) Уложить выюшку с оставшимся буйрепом снаружи шлюзовой камеры на безопасном расстоянии от двери.



a) Личный состав покидает выходную шлюзовую камеру по-одному; последний человек стуком подает сигнал, что шлюзовая камера пуста.

*b) Последний человек, покидающий камеру, заdraивает дверь (если необходимо).

c) Существует возможность заdraить эту дверь и из торпедного отсека с помощью дистанционного привода.

*d) Продуть камеру за борт через клапан затопления, если возможно. Затем закрыть этот клапан и продуть оставшуюся воду в льяла через дренажный клапан.

e) Если невозможно продуть камеру за борт через клапан затопления, спустить воду в льяла, закрыв клапан затопления и открыв дренажный клапан в торпедном отсеке. Если вода уходит слишком медленно из-за пониженного давления в шлюзовой камере, открыть клапан вентиляции в торпедный отсек.

f) Закрыть следующие клапаны в торпедном отсеке: дренажный, вентиляции и продувания.

Теперь шлюзовая камера готова к выходу следующей группы.

* Внимание – шлюзовая камера не может быть продута за борт, если не выполнены эти операции.

1. Upper hatch – верхний люк
2. Blow valve – клапан продувания

3. Air blow and vent valve – воздушный клапан продувания и вентиляции
4. Flood valve handwheel – маховичок клапана затопления
5. Buoy – буй
6. Reel – вьюшка
7. Lower hatch – нижний люк
8. Door – дверь
9. 200 psi air line – 200 psi (14 кг/см²) воздушная система
10. Escape trunk vent valve – клапан вентиляции шлюзовой камеры
11. Trunk drain valve – дренажный клапан шлюзовой камеры
12. Flood valve – клапан затопления



Верхний люк шлюзовой камеры

Кроме того, возможен «сухой» метод эвакуации личного состава затонувшей лодки с помощью спасательного колокола или глубоководного спасательного аппарата DSRV (Deep Submergence Rescue Vehicle), пристыкованных к комингсу выходного люка лодки.

В 1951 году американская фирма Electric Boat Company построила для перуанского ВМФ спасательный колокол со следующими характеристиками:

- Рабочая глубина погружения – 90 метров
- Предельная глубина погружения – 225 метров
- Вес – 9,85 т
- Высота – 3657 мм
- Диаметр наибольший – 2133 мм
- Экипаж – 2 человека
- Количество эвакуируемых – до 7 человек

Так как перуанский флот не располагал специализированным спасательным судном ПЛ, то этот колокол мог использоваться с определенными ограничениями с буксира ВМБ Кальяо. Еще в 1952–1958 годах делались попытки переоборудовать на верфи SIMA буксир В. А. Р. “Ríos” в спасатель ПЛ, но затем от этого плана отказались и судно отправили на слом. Взамен в 1960 году в США был приобретен буксир ATF90 водоизмещением 1235 тонн, переименованный в “Ríos”. Его также планировали использовать для спасения затонувших подводных лодок после соответствующего переоборудования.

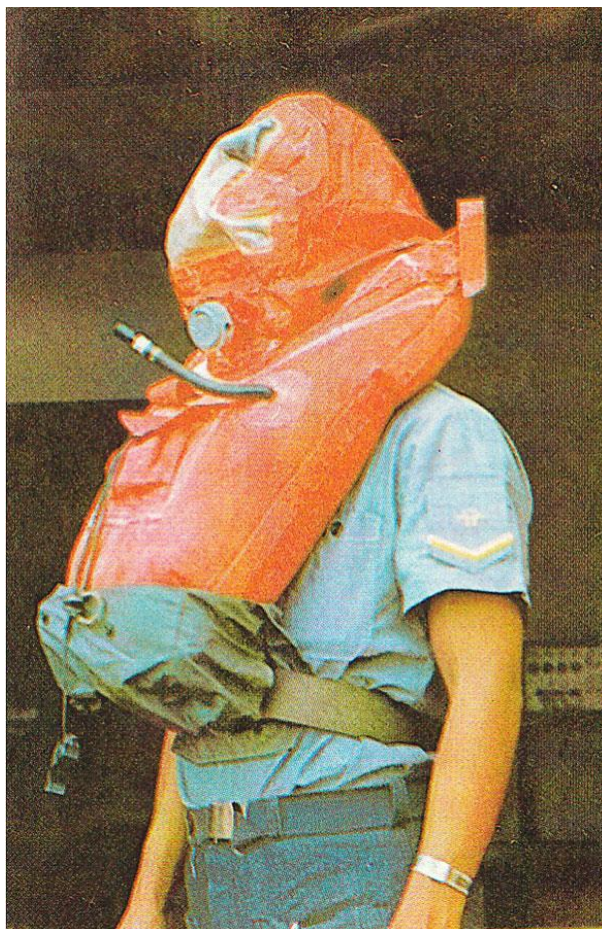
Для выхода методом свободного всплытия перуанским ВМФ использовались дыхательные аппараты следующих типов:

- “MOMSEN” (США, в перуанском флоте применяется с 1940 года)
- „DRAGER TR-75“ (фирмы Drägerwerk A. G. Lübeck, ФРГ)
- „STEINKE HOOD“ (использовался в США с 1962 года)

Экипажем «Пакочи» применялось снаряжение последнего типа. С ним возможен

выход с глубины до 137 метров со скоростью 122 метра в минуту. “Steinke Hood” был разработан лейтенантом ВМФ США Н. Е. Steinke в 1961 году и состоит из надувного нагрудника с капюшоном с прозрачной лицевой маской, шланга с клапаном для зарядки нагрудника от системы сжатого воздуха лодки (соединения имеются во всех шлюзовых камерах) и двух клапанов для уравнивания давления в нагруднике с наружным путем стравливания избыточного давления под капюшон.

При всплытии давление воды на нагрудник постепенно уменьшается, воздух в нем расширяется и через предохранительные клапаны стравливается в капюшон, вытесняя из него воду и вентилируя его при давлении, соответствующему наружному. При этом обеспечивается также положительная плавучесть подводника. Несмотря на простоту устройства, выход в “Steinke Hood” требует хорошей подготовки экипажа лодки.



Подводник со спасательным снаряжением “Steinke Hood”

“Steinke Hood” имеет ряд недостатков, основным из которых является отсутствие защиты тела от воздействия низкой температуры окружающей среды. Поэтому к 2005 году на флоте США он был заменен разработанным в Великобритании спасательным комплектом SEIE Mk-10 (Submarine Escape Immersion Equipment), включающий в себя гидрокостюм с термоизоляцией, и одностенный надувной спасательный плот. SEIE обеспечивает безопасное всплытие с глубины до 185 метров со скоростью 2–3 метра в секунду.

Существуют различные мнения о предельной глубине для безопасного выхода из ПЛ методом «свободного всплытия». Так, в 1972 году после проведения тщательных исследований, Медико-психологический комитет британского ВМФ утвердил “The Escape Policy Review and its Implementation” («Обзор методов выхода и их реализация»), согласно которому, возможен безопасный выход из ПЛ с глубины до 180 метров. Возможность выхода с больших глубин требовала дополнительных исследований.

При этом, перед выходом в отсеке лодки должно поддерживаться атмосферное

давление при содержании кислорода не менее 18 %, а углекислого газа – не более 2,5 %. Покидающий лодку подводник должен находиться под избыточным давлением в течение минимального времени, необходимого для шлюзования.

В 10:00 подводники обсудили предложение Котрины о выходе на поверхность. Только лейтенант Christian Lindley Ruiz, опытный аквалангист, выразил ряд опасений и в случае выхода предложил попросить водолазов доставить в шлюзовую камеру баллоны со сжатым воздухом.

Около 11:30 первая группа под руководством лейтенанта Гомеса (Teniente Primero Franz Gómez Collazo) начала подготовку к выходу. При этом только один подводник использовал “Steinke Hood” в штатном режиме, а остальные – как спасательный нагрудник, то-есть с откинутым капюшоном. Вскоре три человека достигли поверхности и были подобраны спасателями. Уже через несколько минут все они почувствовали острую боль в суставах, затруднения с дыханием и другие симптомы кесонной болезни.

Так как на поверхности ожидали появление четырех подводников, то немедленно начался безуспешный поиск исчезнувшего лейтенанта Lindley. Его обнаружили невредимым в шлюзовой камере при подготовке к выходу второй группы. Лейтенант решил проконтролировать процесс выхода своих коллег и исходя из этого дать необходимые рекомендации следующим группам.

Вторая (четыре человека) и третья (пять) группы оставили лодку в 12:25 и 12:40 соответственно. Подводников немедленно отправляли на низколетящем (во избежание их нахождения при пониженном атмосферном давлении) вертолете на берег для рекомпрессии. После выхода второй группы плотно закрыть дверь шлюзовой камеры из торпедного отсека не удалось, а попытки дренажа воды из камеры привели к росту давления в отсеке, что еще более ухудшило физиологическое состояние подводников. В связи с этим рассматривался вариант выхода путем затопления носового торпедного отсека. Дверь удалось закрыть с помощью водолазов.

В 15:15 на поверхность вышла еще одна группа из четырех человек, а в 16:25 – три человека во главе с Котриной. К этому времени в дополнение к береговой декомпрессионной камере ВМБ Кальяо к месту гибели «Пакочи» на борту плавучего крана прибыла еще одна, принадлежавшая гражданскому владельцу. Прodelавшая 800-мильный путь камера позволила приступить к рекомпрессии подводников уже через несколько минут после их всплытия на поверхность.

Последняя группа из трех человек, включая лейтенанта Lindley, появилась на поверхности в 18:15, проведя в затонувшей субмарине 23 часа. Ослабевшим до предела подводником боковую дверь открыть не удалось и группа 15–20 минут провела в шлюзовой камере, дыша воздухом из баллонов для аквалангов, ранее доставленных туда водолазами. К счастью, водолазам удалось открыть верхний люк камеры и подводники всплыли на поверхность вслед за воздушным пузырем. Морякам последней группы пришлось ожидать рекомпрессии около полутора часов из-за отсутствия свободной барокамеры. В ходе рекомпрессии радиооператор Oficial de Mar 2do Carlos Grande Rengifo, в течение многих часов обеспечивавший связь с водолазами, скончался. В общей сложности, из 52 человек, находившихся на борту «Пакочи», погибло семь.

Просьба об американской помощи была анулирована, когда первый самолет с Fly-Away Kit находился всего лишь в часе полета от Кальяо.

В ходе спасательной операции водолазы ВМФ совершили 50 погружений на глубину 27–41 м, используя акваланги и гидрокостюмы «мокрого» типа. Водолазы работали парами, находясь под водой по 20 минут с одной остановкой при подъеме для декомпрессии.

30 августа 1988 года начались работы по подъему «Пакочи», длившиеся 11 месяцев. Работы велись Спасательной службой ВМФ (Servicio de Salvamento de la Marina) при участии SIMA, изготовившей необходимое оборудование и ВМБ Кальяо. В этих работах участвовало более 70 водолазов, которые провели под водой 767 часов. Максимальное время нахождения водолаза под водой составляло 1 час, после чего он проходил декомпрессию в барокамере на

течение 60 минут, затем он находился под наблюдением медиков 24 часа и в случае проявления признаков декомпрессионной болезни проходил пятичасовую лечебную рекомпрессию. В качестве водолазного судна использовался буксир В. А. Р. “Dueñas”, на котором было установлено необходимое оборудование, включая барокамеру. Для подачи воздуха для спасательных нужд также использовалась ПЛ “Iquique”.

В середине сентября водолазы начали осмотр отсеков «Пакочи». К этому времени лодка лежала на грунте с дифферентом около 6° на корму и креном 3° на левый борт, при этом кормовая часть погрузилась в ил на глубину до четырех метров и полученные пробоины были недоступны. При осмотре кормовых отсеков были найдены и подняты на поверхность тела трех погибших членов экипажа.

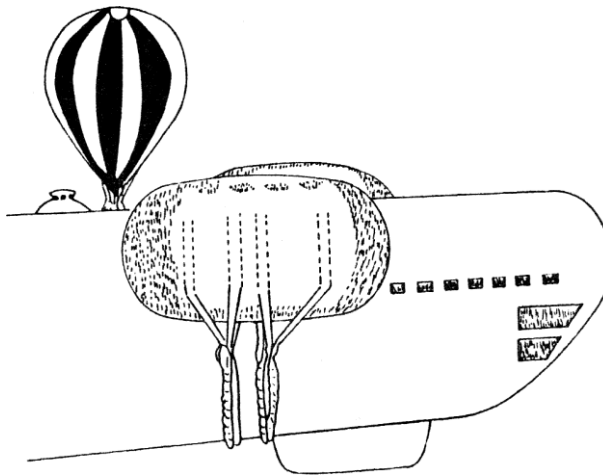
В течение первых трех недель октября был разработан предварительный план подъема затонувшей субмарины. Предполагалось загерметизировать 6 неповрежденных отсеков, осушить их и межкорпусные балластные и топливно-балластные цистерны, а недостающую плавучесть (225 тонн) придать с помощью понтонов.

Герметизация отсеков оказалась нелегкой задачей – водолазам пришлось работать в полной темноте и крайне стесненных условиях, в каждом из отсеков им приходилось манипулировать 20–30 клапанами различных размеров и типов (их расположение изучалось на однотипной “La Pedrera”). Герметичность проверялась подачей воздуха с давлением, превышающее забортное на $0,1 \text{ кг/см}^2$ через верхний клапан воздушной спасательной системы (вентиляции отсека). Особые трудности возникли с герметизацией трубопроводов системы для работы дизелей под водой, на что ушло целых три месяца. Работая в тесном межкорпусном пространстве, водолазы последовательно перебрали всю арматуру подачи воздуха к дизелям и газоотвода. При этом на каждом клапане приходилось отвинчивать – завинчивать по 22 гайки с полуторадюймовой резьбой и извлекать тяжелые клапана на палубу надстройки. Один из клапанов удалось уплотнить, только полностью заполнив его корпус цементом. А трубопровод диаметром 16" (906 мм) и толщиной стенки 7/8" (22,2 мм) пришлось разрезать и устанавливать заглушку – настоящее испытание для водолазов. Однако, полную плотность переборочных захлопок системы вентиляции, поврежденных в результате долгого пребывания в воде, восстановить не удалось.

Следующим шагом была заделка пробоины в корпусе бетоном, армированным приваренными к прочному корпусу стальными полосами, что заняло около двух недель. При этом цементный раствор готовился на поверхности и опускался к месту работ в пятикилограммовых пластиковых мешках, помещенных в металлические банки из-под краски – в общей сложности около полутора тонн! Цементный «пластырь» оказался настолько прочным, что в доке рабочие SIMA не смогли его удалить.

Затем были подготовлены к продувке цистерны главного и вспомогательного балласта и топливно-балластные цистерны. Балластные цистерны планировалось продувались сжатым воздухом давлением на $0,7 \text{ кг/см}^2$ выше забортного через шланги, подсоединенные к каждому из танков. Более сложной проблемой оказалось вытеснение топлива (более 42 м^3) из ТБЦ в цистерны буксира “Dueñas”. Для этого использовалась лодочная система замещения топлива забортной водой, к которой с поверхности подавался сжатый воздух давлением на $0,35 \text{ кг/см}^2$ превышающим забортное. При этом водолазам пришлось манипулировать более чем 30-ю клапанами, расположенными в кормовом аккумуляторном отсеке и машинных отделениях. После замещения топлива водой ТБЦ были готовы к продувке сжатым воздухом.

Для придания дополнительной плавучести были использованы 7 надувных понтонов с подъемной силой 10 тонн каждый – три в носу и четыре в корме. Заводка подкильных стропов носовых понтонов особой трудности не представляла, но так как корма глубоко ушла в донный ил, то для заводки кормовых стропов пришлось удалять грунт.



Размещение понтонов в носовой части «Пакочи»

После проверки герметичности отсеков и подготовки балластных цистерн лодка была готова к подъему. С понтона, пришвартованного к борту «Dueñas», стоявшего на бочках в 60 метрах от затонувшей «Пакочи», на лодку завели 29 воздушных шлангов длиной по 107 метров. Воздух к ним подавался через две распределительные коробки, соединенными с баллонами, пополнявшимися четырьмя воздушными компрессорами с рабочим давлением около $7,7 \text{ кг/см}^2$. В качестве резервного источника сжатого воздуха служила ПЛ «Iquique» (по другим данным – «Abtao»).

Если собственный вес лодки составлял 1219 тонн, то расчетная сила присасывания грунта достигала 8000 тонн! Поэтому водолазы в течение трех недель удаляли многотонный слой грунта по периметру субмарины, используя гидромониторы и воздушные эжекторы. Затем планировалось продуть носовые отсеки, что позволило бы оторвать нос от грунта и дать воде доступ под днище. Во избежание возможного дрейфа «Пакочи» под действием течений и ветра после ее отрыва от грунта, на лодку завели четыре швартовных конца с понтона и два с буксира В. А. Р. „Ríos“.

20 июля 1989 года была предпринята первая попытка продувки отсеков. Они продувались поочередно до тех пор, пока через клапаны аварийной вентиляции, соединенные с нижней частью отсека, не появлялись воздушные пузыри, что свидетельствовало об осушении отсека. Три отсека продувке не поддавались. После очистки засоренных клапанов вентиляции два из них удалось осушить, но воду из кормового аккумуляторного отсека удалить не удавалось.

Поэтому было принято решение вновь затопить отсеки, войти внутрь и открыть дверь в водонепроницаемой переборке между центральным постом и кормовым аккумуляторным отсеком. После серии приключений (потухший фонарь, запутавшийся воздушный шланг) водолазу удалось выполнить задачу.

К 17:53 21 июля была завершена продувка восьми отсеков прочного корпуса и спасатели приступили к продувке цистерн главного и вспомогательного балласта в расчетной последовательности. В 19:38 к бурному восторгу участников операции нос «Пакочи» выскочил на поверхность, но уже через пару минут снова ушел под воду – из-за большого дифферента воздух уходил из безкингстонных носовых балластных цистерн. С тем же результатом закончились и еще две попытки – донный ил прочно удерживал корму лодки. В 23:30 работы были приостановлены для перерасчета последовательности продувки.

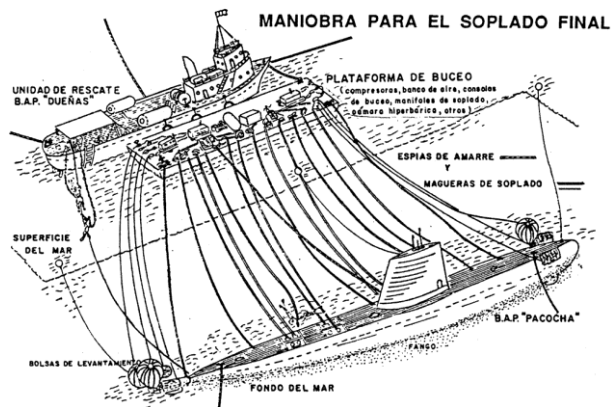


Схема продувки отсеков и цистерн «Пакочи», размещение судов при подъеме лодки

На следующий день водолазы проверили состояние шлангов, продутых отсеков и положение лодки на грунте. В 18:40 работы были прекращены из-за ухудшения погодных условий. 23 июля вновь проверили состояние отсеков и обнаружили воду в центральном посту. Его продувка которого была завершена в 11:30, а через десять минут спасатели приступили к продувке балластных цистерн с измененной последовательностью. И снова неудача – нос лодки появился на поверхности в 14:35 всего лишь на 30 секунд!

Снова была изменена последовательность продувки цистерн и через четыре часа в 16:28 23 июля 1989 года на поверхности среди пены появилась корма «Пакочи», а затем лодка всплыла и стала на ровный киль. И вдруг, к всеобщему ужасу, лодка резко накренилась на 75° на правый борт, а затем перевалилась на левый.



«Пакоча» всплывает на поверхность

В таком положении лодку с пришвартованным к ее борту понтоном, с которого непрерывно подавался воздух для продувки отсеков и цистерн, под проводкой гидрографического судна «Macha» начали буксировать к причалу пункта базирования ВМФ на острове Сан-Лоренсо. Скорость буксировки составляла всего лишь один узел и затруднялась тем, что руль «Пакочи» был заложен на правый борт. В 21:55 лодку поставили к причалу острова.

Здесь после частичной откачки воды из отсеков с помощью мотопомп лодку поставили на ровный киль, а также устранили незначительную утечку воздуха через забетонированную пробоину. На следующее утро «Пакоча» была отбуксирована к причалу ВМБ Кальяо.



«Пакоча» после подъема



«Пакоча» в доке, видна пробоина в левом борту

В полдень следующего дня после устранения течи и окончательного осушения отсеков лодка была поставлена в сухой док базы. Длившаяся 11 месяцев спасательная операция была успешно завершена. Следует отметить, что в качестве советников и наблюдателей в ней участвовали специалисты из США, Италии и Аргентины. В дальнейшем лодка в строй не вводилась и была использована в качестве источника запасных частей.

Глава вторая “Almirante Grau” – крейсер-долгожитель

(foto Marina de Guerra del Perú)



Эмблема крейсера “Almirante Grau”

26 сентября 2017 года в военно-морской базе Кальяо состоялась торжественная церемония вывода из состава Marina de Guerra del Perú (ВМФ Перу) флагманского корабля – легкого ракетного крейсера CLM-81 “Almirante Grau” – старейшего в мире действующего крейсера.



Последний спуск флага на крейсере

В первой трети 20-го столетия основной задачей голландского военно-морского флота являлась защита богатой материальными ресурсами, в первую очередь нефтью, колонии Нидерландская Ост-Индия (теперь Индонезия) от возможных посягательств других стран, в особенности Японии. Для этого требовался достаточно мощный флот. Для достижения этой цели в 1932 году было принято решение о строительстве двух крейсеров, которые должны были вступить в строй в 1941 и 1945 году. Новые корабли разрабатывались под руководством голландского корабельного архитектора Ноофт на основе проекта вступившего в строй в 1937 году крейсера “De Ruyster”.

Новые корабли имели корпус с удлиненным баком, башенноподобной надстройкой в которой располагались ходовой мостик, боевая рубка и пост управления стрельбой артиллерии главного калибра и одну дымовую трубу. Толщина бронирования бортов составляла 13–75, палуб-20–50, продольных и поперечных переборок-30–50 мм, башен орудий главного калибра и их барбетов-20–100 мм. Броня поставлялась немецкой фирмой Krupp A. G., французской Marrel Freres и английской Colvilles Ltd.

Трехвальная главная силовая установка, состоявшая из трех турбозубчатых агрегатов с турбинами Parsons общей мощностью 78000 лошадиных и шести паровых котлов Yarrow, располагалась в трех машинных и трех котельных отделениях и должна была обеспечить скорость 32 узла.

Вооружение для крейсеров изготовлялось шведской фирмой Бофорс и должно было состоять из десяти орудий калибром 152,4-мм в четырех башнях (по две двух- и трехорудийных), шести спаренных 40-мм артиллерийских установок и двух 533-мм трехтрубных торпедных аппаратов. Предполагалась установка катапульты для двух гидросамолетов Fokker C–XIV, предназначавшихся для разведки и корректировки артогня.

Закладка первого крейсера, получившего название “Kijkduin” (позднее переименован в “Eendracht”) состоялась 19 мая 1939 года на судовой верфи Rottedamse Droogdok Maatschappij в Роттердаме, а второго (“De Zeven Provinciën”) 5 сентября 1939 года на верфи Wilton Fijenoord Dok Maatschappij в Шиедаме. В связи с началом второй мировой войны темпы строительства резко замедлились, что в частности было вызвано нехваткой рабочей силы из-за призыва в армию значительной части рабочих судовой верфи.

После оккупации Голландии немецкими войсками в мае 1940 года было принято решение достроить корабли по модифицированному проекту “Erzatz Emden” и ввести в состав Kriegsmarine в качестве учебных крейсеров в середине 1942 – начале 1943 года. При этом “Eendracht” получил название “KH1”, а “De Zeven Provinciën” – “KH2”.

Корабли должны были иметь следующие главные характеристики:

Водоизмещение стандартное – 8350 т

Водоизмещение полное – 9820 т

Главные размеры – 187,3 × 17,25 × 5,6 м

Вооружение – 4 × 2–150-мм L / 55 С / 38, 12–37-мм С / 38 орудий, 6 ТА калибром 533-мм, 2 самолета Arado Ar 196
Экипаж – 700 человек

Силовая остановка и скорость оставались без изменения. Изменения конструкции корпуса были минимальными и в основном сводились к изменению формы носовой части для улучшения мореходности (так называемый Atlantik Bow), аналогично модернизации линкоров “Scharnhorst” и “Gneisenau”.

Взамен орудий главного калибра производства фирмы Бофорс (впоследствии их использовали для вооружения шведских крейсеров “Tre Kronor” и “Göta Lejon”) предполагалось использовать артустановки, созданные для немецких крейсеров типа “М” и линкоров типа “Н”, решение о строительстве которых было аннулировано.

В связи с загруженностью верфей другими заказами, нехваткой материалов и комплектующего оборудования, а также актами саботажа, работы по достройке крейсеров продвигались крайне медленно, а с августа 1941 года почти полностью прекратились, так как приоритет был отдан строительству подводных лодок и малых кораблей.

В связи с приближением союзных войск немцами было принято решение заблокировать подходы к порту Роттердам путем затопления корпуса недостроенного крейсера КН2. 24 декабря 1944 года корабль был спущен на воду, но так и не был затоплен.

Вскоре после окончания войны правительство Нидерландов приняло решение о достройке крейсеров по модифицированному в соответствии с новыми требованиями проекту. Эти работы велись по-прежнему под руководством Ноофт при содействии специалистов британского ВМФ. Разработка проекта была закончена в 1947 году.

Изменения коснулись в первую очередь вооружения и силовой установки. В качестве орудий главного калибра были выбраны разработанные в 1942 году фирмой Бофорс универсальные 152-мм / 53 орудия с полуавтоматической системой заряжания. Особенностью этой системы являлось то, что хранившиеся отдельно снаряды и гильзы перед заряданием соединялись в унитарный патрон. Эти орудия располагались в четырех двухорудийных башнях. Зенитное вооружение состояло из четырех двухорудийных стабилизированных в трех плоскостях 57-мм артустановок и восьми одноствольных 40-мм орудий фирмы Бофорс. Артиллерийское вооружение частично поставлялось фирмой Бофорс, а часть его была изготовлена по лицензии в Голландии. От торпедных аппаратов отказались. Корабли снабжались самыми современными для того времени системами управления стрельбой и электронным оборудованием.

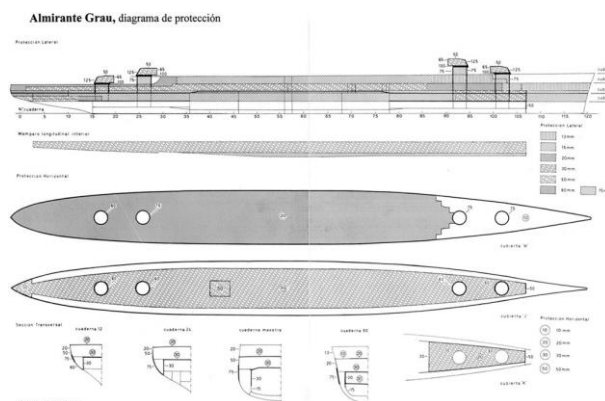


Схема бронирования

В связи с изменением типов и расположения вооружения потребовалось спроектировать заново погреба боезапаса и системы его подачи. Коренной реконструкции с учетом опыта второй мировой войны подверглась силовая установка. Два главных турбозубчатых агрегата De Schelde Parsons общей мощностью 85000 л.с. и четыре главных паровых котла Werkspoor-Yarrow размещались в двух машинных и двух котельных отделениях. Эшелонное

расположение силовой установки потребовало установки двух дымовых труб. Принимая во внимание обстоятельства гибели крейсера “De Ruyter”, потопленного японцами в 1942 году в ходе сражения в Яванском море, электрогенераторы были размещены в разных отсеках. Были также внедрены новейшие системы борьбы за живучесть корабля. В результате модернизации стандартное водоизмещение возросло до 9500 тонн.



“De Ruyter” во время достройки (1948 г.)

В ходе строительства неоднократно менялись названия кораблей. В 1947 году “Endracht” переименовали в “Kijkduin”, а после его спуска на воду в августе 1950 года он стал “De Zeven Provinciën”, в то время как корабль, носивший это имя, перекрестили в “De Ruyter”.

Приемные испытания “De Ruyter” начались весной 1953 года, “De Zeven Provinciën” – летом того же года. Для проверки возможности эксплуатации кораблей в различных климатических условиях первый из них отправился в Арктику, второй – в тропические широты. Результаты испытаний оказались в основном положительными и после устранения ряда недостатков корабли были переданы флоту: “De Ruyter” – 18 ноября, “De Zeven Provinciën” – 17 декабря 1953 года.



“De Zeven Provinciën” в 1953 году

В 50-х – начале 60-х годов крейсера несли активную боевую службу, совершая длительные походы в различные районы мирового океана, выполняли роль флагманских кораблей соединений. Осенью 1955 года на борту “De Ruyter” королева Juliana с супругом нанесли официальный визит на Нидерландские Антильские острова, во время своего визита

в Нидерланды шах Ирана на борту этого корабля совершил переход из Аархуса в Амстердам. Крейсера принимали активное участие в маневрах НАТО, таких как “Fair Wind” (июль 1956 года), “Shipshape” (сентябрь 1958).



“De Ruyter” в 1953 году

Для усиления противовоздушной обороны соединений флота в начале 60-х годов было принято решение о вооружении крейсеров американским зенитным ракетным комплексом “Terrier”. Однако, ввиду очень высокой стоимости модернизации, ограничились перевооружением только “De Zeven Provinciën”. Эти работы были проведены в апреле 1962-августе 1964 года на верфи Rotterdamse Droogdok Maatschappij и американской военно-морской базе в Норфолке. При этом были демонтированы кормовые башни главного калибра и 57-мм артиллерийская установка, а также носовые 40-мм орудия. Палуба в кормовой части была поднята до уровня палубы бака, здесь была размещена пусковая установка с двумя направляющими для зенитных ракет “Terrier RIM-2”. Вместо задней дымовой трубы и грот-мачты была смонтирована мачто-труба с антенной РЛС обнаружения воздушных целей LW02, далее в корму была установлена решетчатая мачта с антенной РЛС аналогичного назначения SPS-34 и две антенны РЛС SPG-55 управления стрельбой комплекса “Terrier”.

HMNL DE ZEVEN PROVINCIE (C802)



“De Zeven Provinciën” после вооружения ЗРК “Terrier”

“De Ruyter” до 1972 года выполнял функции флагманского корабля 5-й флотилии (в конце 1970 года переименована в Оперативную группу 429.5), участвовал в маневрах НАТО. Последними для него маневрами стали “Spinning Nut” (апрель 1972 года). 26 января 1973 года в связи с уменьшением расходов на военные нужды и строительством фрегатов типа “Tromp” корабль был выведен из состава флота.

Однако, уже в марте того же года было подписано соглашение о продаже крейсера Перу. Это явилось ответом этой южноамериканской страны на закупку Чили шведского крейсера “Göta Lejon”. 23 мая в голландской ВМБ Den Helder состоялась торжественная церемония подъема перуанского военно-морского флага на “Almirante Grau” – такое название в честь национального героя получил бывший “De Ruyter”.

13 июня “Almirante Grau” покинул Den Helder. 28 июня в Атлантике к нему присоединился ракетный эсминец “Palacios”, а 11 июля корабли прибыли в главную базу перуанского флота Кальяо. Уже в ходе этого перехода крейсер принял участие в широкомасштабных учениях Marina de Guerra del Perú под названием “Julio” с участием крейсера “Coronel Bolognesi”, эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров и танкера.

7 июня 1976 года после вступления в строй голландского флота нового фрегата “De Ruyster” был выведен в резерв крейсер “De Zeven Provinciën” и представители перуанского военно-морского флота немедленно начали переговоры о его покупке. 14 августа договор был подписан, новому кораблю флота Перу было присвоено название “Aguirre” в честь командира монитора “Huáscar”, погибшего в ходе битвы у мыса Ангамос.

В связи с отказом правительства США предоставить Перу допуск к использованию зенитного комплекса “Terrier” было решено переоборудовать “Aguirre” в крейсер-вертолетоносец (crucero portahelicópteros) аналогично модернизации британских кораблей “Blake” и “Tiger”. Эти работы были выполнены судовой верфью Rotterdamse Droogdok Maatschappij в сентябре 1976-октябре 1977 года.

В ходе модернизации в кормовой части был установлен обширный ангар (20,4×16,5 м), способный вместить три вертолета типа “Sea King” SH-3D или четыре машины меньшей величины и оборудована полетная палуба размером 17 × 35 метров. Крыша ангара могла быть использована в качестве дополнительной взлетно-посадочной площадки. Был произведен капитальный ремонт силовой установки, артиллерии и систем управления стрельбой, установлены новые средства радиоэлектронной борьбы и связи. Была предусмотрена возможность установки в будущем четырех пусковых установок для ракет класса корабль-корабль “Otomat” и одной восьмиконтейнерной ПУ для зенитных ракет “Aspide” (по экономическим причинам они так и не были установлены).



Крейсер-вертолетоносец “Aguirre”

Вертолеты крейсера могли выполнять широкий круг задач: вести борьбу с подводными лодками (ASW) и надводными кораблями (ASV), высаживать десанты подразделений морской пехоты и сил специальных операций, оказывать им огневую поддержку. В версии ASW “Sea King” мог нести 4 торпеды Mk 46 или Mk 44, глубинные бомбы, до 32 гидроакустических буев и опускающей гидролокатор; в версии ASV – две ракеты класса воздух-корабль AM-39 “Exocet”.

В октябре 1977 года транспорт В. А. Р. “Independencia” доставил из Перу экипаж и топливо для крейсера, а в ноябре начались ходовые испытания “Aguirre”. 24 февраля следующего года в Ден Хелдере состоялась церемония подъема перуанских флагов на В. А. Р. “Aguirre” и эскадренном миноносце В. А. Р. “García y García” (бывший голландский “Holland”). 22 апреля оба корабля, образовавшие оперативную группу Grupo de Tarea 11.9, начали переход на родину, где 17 мая состоялась их торжественная встреча.

В конце 70-х-начале 80-х годов “Almirante Grau” и “Aguirre” активно участвовали в различных национальных и международных, таких как “Unitas”, военно-морских учениях, заходили во многие порты Перу. “Almirante Grau” использовался также в качестве учебного корабля, совершая походы вдоль родного побережья с кадетами Военно-морского училища на борту. 5 октября 1979 года оба крейсера участвовали в проведенном на рейде Кальяо крупнейшем военно-морском параде, посвященном столетию сражения у мыса Ангамос. В параде приняли участие 35 кораблей перуанского флота. В начале 1986 года “Aguirre”

совершил совершил заграничный поход с кадетами военно-морского училища (la Escuela Naval) по маршруту Кальяо – Бальбоа (Панама) – Ла Гуайра (Венесуэла) – Картахена (Колумбия) – Пайта – Талара – Кальяо.



Современный вид “Almirante Grau”

В середине 1980 года “Almirante Grau” стал на ремонт в ВМБ Callao, где его и застал вспыхнувший в январе 1981 года пограничный конфликт с Эквадором. 29 января, несмотря на неполную техническую готовность, крейсер в составе конвоя направился на север, в порты Пайта и Байовар. “Aguirre” и ряд других кораблей во время этого конфликта были направлены на юг с базированием на Писко, так как не исключалась возможность появления эквадорских кораблей и в этих районах.

В начале 80-х годов было принято решение о модернизации “Almirante Grau” в соответствии с новейшими требованиями. Толчком к этому послужила модернизация американских линкоров типа “Iowa” и уроки Фолклендской войны. Определение необходимого объема работ было поручено британской фирме YARD (Yarrow Admiralty Research and Development), ранее уже принимавшей участие в модернизации перуанских эсминцев “Ferré” и “Palacios”. В результате проведенного конкурса, в котором приняли участие 6 иностранных компаний, шестого августа 1983 года был заключен контракт на проведение модернизации с консорциумом в составе голландских компаний Hollandse Signaal Apparaten B. V. (HAS) и Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM). Позднее, в связи с банкротством ADM, ответственной за проведение работ стала только компания HAS.

25 марта 1985 года “Almirante Grau” прибыл в Амстердам. Модернизацию корабля планировалось закончить 13 октября 1987 года. Она включала ремонт и модернизацию орудий главного калибра, замену восьми орудий Bofors 40mm / L70 четырьмя спаренными артиллерийскими установками Breda Bofors 40mm / L7 °Compact, установку зенитного ракетного комплекса “Albatros” с восьмиконтейнерной пусковой установкой для ракет “Aspide” вместо кормовой 57-мм артиллерийской установки и восьми ПУ для ракет корабль-корабль типа “Otomat Mk-2” или “Exocet MM-40”.

Предполагалось оснастить корабль новейшими системами управления стрельбой: WM-25 для орудий главного калибра, LIROD (Lightweight Radar Optronic Director) для для главного и зенитного калибров и РЛС STIR (Separated Tracking and Illumination Radar) управления ракетным комплексом типа корабль-корабль.

Взамен устаревших радиолокационных станций устанавливались РЛС обнаружения надводных целей DA08 и LW08 обнаружения воздушных целей, антенны которых располагались на фок- и грот-мачте соответственно. Средства радиоэлектронной борьбы должны были состоять из пассивной системы MAGE/ESM “RAPIDS” (Radar Passive Identification System) и активной системы радиоэлектронного противодействия (ECM) “Scimitar”. Предполагалось также заменить гидроакустическую станцию CWE-610 на новую ГАС PH-34 производства фирмы Signaal. Для постановки пассивных помех устанавливались две пусковые установки DAGAIE и одна SAGAIE французского производства.

Все вышеупомянутые системы интегрировались с боевой информационно-управляющей системой SEWACO (Sensor Weapon Control and Command) в версии Foresee, производства фирмы Signaal, которая располагалась в новом боевом

информационном центре (COC–Centro de Operaciones de Combate).

Для обмена информацией с другими кораблями и вертолетами (Data Link) планировалось оснастить крейсер системами Link Y и VESTA (Versatil Transponder System). Все это позволило бы ему эффективно выполнять функции флагманского корабля соединения.



Пульт боевой информационно-управляющей системой SEWACO

Модернизация энергетической установки корабля заключалась в переводе паровых котлов на отопление дизельным топливом D-2 взамен мазута, установке новых систем их автоматизации и увеличении мощности корабельной электростанции путем установки четырех дизель-генераторов в дополнение к имеющимся четырем турбогенераторам.

В разгар работ неожиданно возникла новая проблема – 28 июля 1986 года президент Перу Alan García принял решение о резком сокращении ассигнований на модернизацию крейсера. И хотя военно-морскому командованию после долгих споров удалось добиться частичного их увеличения, объем модернизации пришлось значительно сократить. Так, пришлось отказаться от установки ракетных комплексов, новой ГАС, 40-мм артустановок Breda-Bofors, пусковой установки SAGAIE. В то же время, силами экипажа был выполнен огромный объем работ по ремонту жилых помещений корабля.



Офицерский салон CLM-81

7 августа 1986 года декретом президента республики крейсеру Aguirre”, выполнявшему в это время функции флагманского корабля эскадры, было присвоено название “Almirante Grau”, а носивший прежде это имя корабль стал называться “Proyecto de Modernización 01” (PM-01).

23 января 1988 года PM-01 начал переход в Перу, куда и прибыл 15 февраля. В тот же день кораблям были возвращены их прежние названия. После возвращения “Almirante Grau” на родину его модернизация по мере выделения необходимых ассигнований продолжалась

на судовой верфи SIMA-Callao. В 1992 (по другим данным в 1993) году корабль был вооружен восемью пусковыми установками для ракет “Otomat Mk-2”, после чего был переклассифицирован из легкого крейсера в легкий ракетный крейсер (crusero ligero misilero – CLM-81). В 1996 году взамен четырех носовых 40-мм артиллерийских установок были установлены две спаренных 40-мм орудия Breda Bofors 40mm /L7 °Compact (демонтированы со списанного эсминца “Palacios”). Зенитное вооружение было также усилено созданной SIMA-Callao пусковой установкой MGP-86 для ракет “Игла” российского производства.



CLM-81 после модернизации



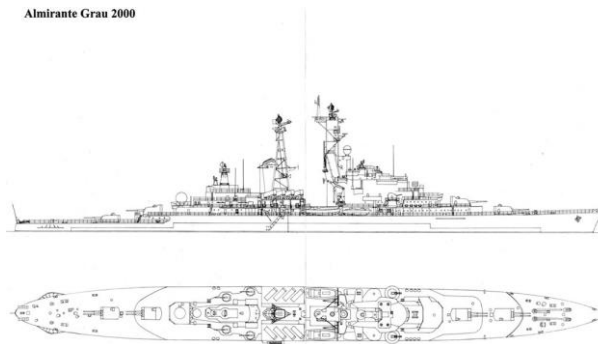
ПУ “Otomat” Mk2 “Almirante Grau”



Носовые 152-мм орудия и 40-мм артиллерийские установки “Breda-Bofors” “Almirante Grau”

В отличие от своего “sister-ship”, СН-84 “Aguirre” не подвергся модернизации. Тем не менее, корабль находился в хорошем техническом состоянии. Так, в ходе пограничного конфликта с Эквадором в 1995 году он участвовал в патрулировании и проводке конвоев у побережья Перу. В том же году по предложению командира крейсера рассматривался вопрос об установке четырех пусковых установок для ракет “ММ-38 Exocet”,

демонтированных с ВАР “Palacios”. В 1996 году голландская компания Signaal разрабатывала проект модернизации радиоэлектронных систем СН-84, в частности установку радара DA-05. Однако, эти планы эти так и не были осуществлены.



CLM-81 после модернизации. ЗРК “Aspide” (расположен перед ходовой рубкой) так и не был установлен

21 марта 1999 года “Aguirre” был выведен из состава флота и был использован в качестве источника запчастей для “Almirante Grau”. Автор статьи летом 2000 года наблюдал с воздуха этот крейсер-вертолетоносец, покоящийся на пляже к северу от Кальяо. В печати появлялись сведения, что в этом же году он был разделан на металлолом.

CLM-81 “Almirante Grau” еще долго оставался в составе Marina de Guerra del Perú и являлся старейшим в мире действующим крейсером и единственным в мире кораблем с таким мощным артиллерийским вооружением. В ряде авторитетных источников, таких как “Jane’s Fighting Ships”, сообщалось, что корабль выведен в резерв, используется в качестве плавучей казармы и т. д., но это не соответствовало действительности. Примером может служить участие крейсера в проводившихся в 2002 году американо-перуанских учениях SIFOREX 2002, учениях “PreUnitas Anfíbio Chavín” и “Unitas 45–2004” (лето 2004 года), “Unitas 2008” (2008 год). И только в 2010 году, крейсер-старожил был выведен в резерв – расходы на его эксплуатацию, в первую очередь устаревшей паротурбинной установки, оказались слишком высокими.



“Almirante Grau” ведет огонь из носовой артиллерийской установки главного калибра в ходе учений “Unitas”

26 октября 2017 года крейсер был выведен из состава ВМФ, а его название и функции флагманского корабля были переданы ракетному фрегату FM-53 “Montero”. Но остается надежда, что на этом насчитывающая 78 лет история корабля не закончится – специальный комитет перуанского ВМФ рассматривает вопрос о превращении крейсера-ветерана в музей.

Основные тактико-технические характеристики крейсеров
“Almirante Grau” и “Aguirre”

Оригинальный проект (1938 год):

Основные размерения:

длина наибольшая – 185,01 м

ширина – 16,99 м

осадка – 5,6 м

Водоизмещение:

Стандартное – 8350 т

Полное – 9620 т

Главная силовая установка:

трехвальная паротурбинная мощностью 78000 л.с.

шесть паровых котлов

скорость–32 узла

Вооружение:

2 × 3, 2 × 2–150 мм

6 × 2–40 мм

4 × 2–12,7 мм

3 × 2–533 мм торпедных аппарата

2 катапульты для двух гидросамолетов “Fokker C–XIW”

После вступления в строй (1953 год):

Основные размерения:

длина наибольшая – 185,70 м (“De Zeven Provinciën”); 187,32 м (“De Ruyter”)

ширина – 17,25 м

осадка – 9,15 м

Водоизмещение:

стандартное – 9681 т

полное – 12040 т

Вооружение:

4 × 2–152,4 мм / 53 кал.

4 × 2–57 мм / 60 кал.

8 × 1–40 мм / 70 кал.

103 мм пусковые установки для осветительных ракет / пассивных помех

два бомбосбрасывателя для глубинных бомб

Бронирование:

бортовое – 76–50 мм

башни главного калибра – 50–125 мм

боевая рубка – 50–125 мм

палубы – 20–30 мм

Главная силовая установка:

двухвальная паротурбинная установка 85000 л.с.

четыре паровых котла

скорость – 32,2 узла

дальность плавания – 2100 миль (32 узла), 7000 миль (12 узлов)

Радиоэлектронное оборудование и системы управления стрельбой:

две системы управления стрельбой 152,4 мм орудий HSA M25

четыре системы управления стрельбой 57 мм и 40 мм орудий HSA M45

РЛС обнаружения надводных целей DA 02

РЛС обнаружения воздушных целей LW-02

РЛС определений высоты воздушных целей SGR 104

навигационная РЛС ZW-01

“De Zeven Provinciën” после модернизации 1964 года:

Вооружение:

2 × 2–152,4 мм / 53 кал.

3 × 2–57 мм / 60 кал.

4 × 1–40 мм / 70 кал.

1 × 2 ПУ для ракет “Terrier RIM-2”

Радиоэлектронное оборудование и системы управления стрельбой:

РЛС обнаружения воздушных целей DA 02

РЛС обнаружения воздушных целей SPS-34

РЛС определения высоты воздушных целей SGR 104

система управления стрельбой 152,4 мм орудий HSA M25

три системы управления стрельбой 57 и 40 мм орудий HAS M45

две системы наведения для “Terrier” SPG-35

навигационная РЛС ZW-01

“Aguirre” (ex-“De Zeven Provinciën”) после модернизации 1978 года:

Водоизмещение:

стандартное – 10007 т

полное – 12446 т

Вооружение:

демантирована ПУ ракет “Terrier”, установлен ангар и оборудована полетная палуба для четырех вертолетов типа “Sea King” SH-3D или пяти AB-212 AS, остальное вооружение сохранено

Радиоэлектронное оборудование и системы управление стрельбой:

демантированы SPG 35, SPG 104, SPS 39;

установлены две навигационных РЛС фирмы Деcca и система управления стрельбой NA-10, остальное оборудование осталось без изменений (позднее установлена элетронно-оптическая система управления стрельбой LIROD 8)

“Almirante Grau” (ex-“De Ruyter”) по состоянию на 2004 год:

Водоизмещение:

стандартное – 9681 т

полное – 12165 т

Вооружение:

4 × 2–152,4 мм / 53 кал. артустановки Bofors

2 × 2–40 мм / 70 кал. артустановки Breda-Bofors

4 × 1–40 мм / 70 кал. артустановки Bofors

8 × 1 ПУ ракет класса “корабль-корабль” “Otomat Mk2”

? × 5 ПУ зенитных ракет “Игла”

два бомбосбрасывателя для глубинных бомб Mk VII Mod. 0

1 × 10 ПУ для постановки пассивных помех CSEE Sagaie

2 × 10 ПУ для постановки пассивных помех CSEE Dagaie

Радиоэлектронное оборудование и системы управления стрельбой:

РЛС обнаружения надводных целей Signaal DA 08

РЛС обнаружения воздушных целей Signaal LW-08

система управления стрельбой Signaal WM-25

2 навигационных РЛС Деcca 1226

система управления стрельбой Signaal STIR-24

две электронно-оптических системы управления стрельбой LIROD 8
 пассивная система электронного противодействия MAGE RAPIDS
 активная система электронного противодействия CME Scimitar
 боевая информационно-управляющая система SEWACO

Экипаж:

650 человек (48 офицеров)

Основные данные артиллерийского вооружения крейсера “Almirante Grau”

Характеристики / Тип	Bofors TAK 152,4 mm/53	Bofors SAK 57 mm/60	Bofors 40 mm/ L 70	Breda-Bofors 40 mm/L 70 Compact
Изготовитель	Bofors	Bofors	Bofors	Breda
Длина ствола, мм	8056	3420	2800	2800
Начальная скорость снаряда, м/сек	900	825	1025	1025
Дальность стрельбы, м	25970	14500	12600	12500
Достижимость по высоте, м	14000	10300	4000	8700
Масса установки (без боезапаса), т	113	24	2,8	5,5
Боезапас, шт.	3250	8600	16728	
Масса снаряда, кг	51	2,6	0,96	0,96
Вес заряда, кг	35,15	3,65	2,4	2,4
Скорострельность на ствол, выстр./мин.	10	130	300	300
Углы возвышения, град.	-15/+68	-10/+90	-3/+85	-13/+85
Год принятия на вооружение	1942	1950	1948	1976

Глава третья

“Yavari” – долгожитель озера Титикака

Оказывается, что горы способствуют долголетию не только людей, но и ... судов. Свидетельством этого являются перуанские суда “Yavari” (“Явари”) и ВАР АВН-306 “Puno” (“Пуно”, ВАР – Buque Armada Peruana – корабль перуанского военно-морского флота), с момента вступления которых в строй прошло уже почти полторы сотни лет. Оба судна приписаны к порту Пуно, расположенному на берегу озера Титикака – самого высокогорного судоходного озера в мире.



Перуанское судно “Yavari” (фото автора)



ВАР АВН-306 “Puno” (фото Marina de Guerra del Perú)

Пресноводное озеро Титикака расположено в Андах на границе между Перу и Боливией на высоте 3820 метров. Его максимальная глубина достигает 304 метров, а площадь – 8300 км². Здесь находится колыбель многих человеческих цивилизаций, в том числе и инков.

Истоки парового судоходства на озере восходят к 1855 году, когда на его просторах появилась парусно-паровая шхуна “Auroga del Titicaca”. Построенное в Нью-Йорке судно в разобранном виде было доставлено в перуанский тихоокеанский порт Islay, а затем по горным тропам в Пуно. В 1876 году шхуна погибла на скалах у берегов острова Amantaní.

Следующим шагом к развитию судоходства на Титикаке стало решение президента Перу Ramon Castilla заказать в Англии две железные 140-тонные канонерские лодки для этого озера с главными размерениями 30,5 × 5,2 × 1,8 метров и скоростью 9 узлов. Вооружение должно было состоять из двух поворотных орудий. В 1861 году был подписан контракт с британской фирмой James Watt & Co. в Бирмингеме на постройку судов. Субподрядчиком, осуществлявшим строительство корпусов этих пароходов, была фирма The Thames Ironwork and Shipbuilding.

Так как к тому времени железная дорога к берегам Титикаки проложена еще не была, то суда предполагалось доставить в разобранном виде на спинах мулов. Поэтому максимальный вес одной детали не должен был превышать 200 кг. Суда были построены и испытаны в Англии, а затем разобраны для транспортировки к месту назначения. В июне 1862 года британский пароход “Mayola”, с разобранными судами на борту (всего 2766 деталей общим весом 210 тонн, а также два коленчатых вала паровых машин) и восемью специалистами-судостроителями вышел из Лондона. 15 октября пароход прибыл в перуанский порт Арика, откуда детали судов по железной дороге были отправлены в Такну. Интересно отметить, что предназначенные для канонерок пушки остались в Арике, где использовались для береговой обороны и никогда не попали на Титикаку.

Здесь начинался наиболее сложный участок пути. На спинах носильщиков и мулов предстояло перенести разобранные суда в Пуно на расстояние в 350 километров. Маршрут пролегал по безводной пустыне Атакама, затем по горным тропам через горные перевалы Анд, лежащие на высоте до 4850 метров, и высокогорному альтиплано. На транспортировку предполагалось затратить 6 месяцев. Тем временем группа британских инженеров должна была построить на берегу Титикаки слип, мастерскую и причал для сборки и базирования новых судов.

Увы, уложиться в шесть месяцев не удалось – помешали землетрясение, война с Испанией и внутривосточная нестабильность. Контракт с фирмой, занятой транспортировкой, закончился и части судов, разбросанные между Такной и Пуно, оставались там на долгие пять лет. Только к началу 1869 года в Пуно накопилось достаточно частей, чтобы начать сборку судов.

25 декабря 1870 года “Yavarí”, как было названо первое судно, спустили на воду. 2 мая 1873 года в строй вступило второе – “Yapurá”. Новые суда были оснащены двухцилиндровыми паровыми машинами мощностью 60 лошадиных сил. Топливом для паровых котлов служил... сухой навоз лам. “Yavarí” и “Yapurá” имели и парусное вооружение двухмачтовых шхун, при

плаванием под парусами гребной винт можно было поднять на палубу для снижения сопротивления движению.

Многие годы в составе перуанского ВМФ суда осуществляли грузовые и пассажирские перевозки между различными пунктами перуанского и боливийского побережий озера. В 1890 году в связи с тяжелым финансовым положением Перу правительство передало оба судна британской компании “Peruvian Corporation” в счет погашения долга.

За время своей службы суда неоднократно подвергались модернизации. Так, в 1894 году “Yavarí” было удлинено на 10 метров, а в 1914 году взамен паровой машины был установлен калоризаторный двигатель шведской фирмы “Bolinder”.

В 1972 году суда были национализированы и переданы государственной железнодорожной компании (ENAFER). В 1976 году “Yapurá” (переименовано в ABH-306 BAP “Puno”), а в 1977 году “Yavarí” (ARB 19 BAP “Chucuito”) снова вошли в состав Marina de Guerra del Perú (перуанского ВМФ). Флот отдал предпочтение находившемуся в лучшем состоянии “Yapurá” (в 1993 году переоборудовано в госпитальное судно), а его сестершип был вскоре заброшен и ржавел у причала порта Пуно.

В 1982 году Meriel Larke, праправнучка Alfred Yarrow, основателя широко известной судостроительной компании, разыскала “Yavarí”, думая, что оно построено этой фирмой. И хотя она ошибалась, ветеран Титикаки привлек ее внимание. Ею двигали две цели – спасти памятник техники викторианских времен, а также таким образом способствовать развитию одного из самых бедных районов Перу. Классификационное общество Lloyd Register освидетельствовало корпус судна и нашло его в отличном состоянии. Этому способствовали пресная озерная вода и очень сухой высокогорный воздух.

Для восстановления “Yavarí” были созданы общества Yavarí Project и La Asociación Yavarí, которые в 1987 году приобрели судно у перуанского флота. В 90-х годах с помощью спонсоров и добровольцев (в основном из Перу и Британии) начался медленный, но уверенный процесс возвращению судну его первоначального облика и превращения его в музей и пассажирское судно, соответствующее международным конвенциям и требованиям Береговой охраны Перу.

Наибольшие трудности вызвал ремонт главного двигателя. Выяснилось, что его коленчатый вал длиной 6 метров и подшипники серьезно повреждены. Казалось, что восстановить его средствами, имеющимися в Пуно невозможно. Однако, благодаря содействию компаний-спонсоров Atlas Copco Corp. и Volvo Peru SA и энтузиазму добровольных помощников двигатель был введен в строй. Эти же спонсоры бесплатно снабдили “Yavarí” воздушным компрессором. На борт судна вернулись многие оригинальные части, такие как якорный шпиль, штурвал, машинный телеграф – перуанский ВМФ передал их в бесплатную аренду.

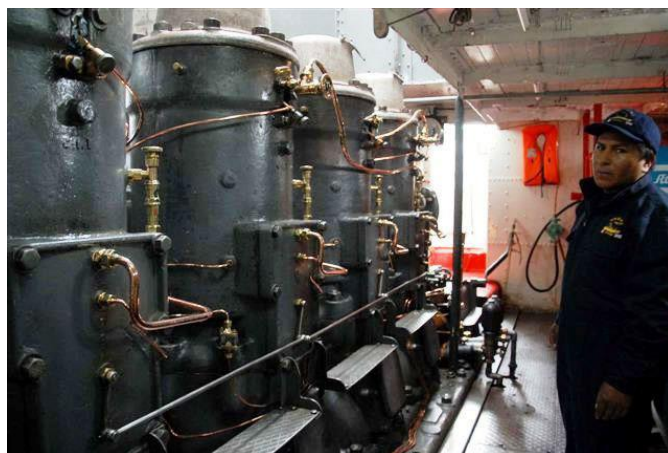
9 декабря 1999 года судно вышло на просторы Титикаки на ходовые испытания, став таким образом старейшим теплоходом, находящимся в строю. Затем, впервые за более чем 40 лет судно было поднято на слип, где были отремонтированы его корпус, винт и руль. Для этого потребовалось восстановить слип и обслуживающую его старинную лебедку. Следующей задачей является приведение “Yavarí” в соответствие с требованиями конвенции SOLAS – установка дополнительных водонепроницаемых переборок и спасательных средств, аварийного освещения и т. п. Предполагается вернуть надстройке образ конца 19 века и оборудовать здесь каюты для 40 пассажиров и 10 членов экипажа. Кроме того, вместо грузового трюма будут размещены 12 кают с индивидуальными санузлами для 24 пассажиров.

Свою давнюю мечту посетить это судно-ветеран, получившее официальный статус национального музея, мне удалось осуществить летом 2004 года в ходе моего путешествия по перуанским Андам. Постоянным местом стоянки “Yavarí” являлся пирс отеля Sonesta Posada de Inca на окраине Пуно. На борту мне посчастливилось познакомиться практически со всем немногочисленным и очень гостеприимным экипажем судна (отсутствовал только старший механик): капитаном Carlos Saavedra, отставным офицером ВМФ, вторым механиком и индейской девушкой-матросом (она же продавец судового сувенирного киоска).



Рулевая рубка (фото автора)

По моему мнению, наиболее интересным местом на судне является машинное отделение, экскурсию по которому я совершил в сопровождении второго механика, также бывшего военного моряка. Главный двигатель “Yavari” несомненно принадлежит к раритетам техники. Скорее всего, это последний находящийся в рабочем состоянии мощный калоризаторный двигатель конструкции широко известной ранее шведской фирмы Болиндер. Заводская табличка на двигателе гласит: Bolinder’s Rundlöfs Patent Crude Oil Engine. Stockholm-Sweden. 325 BHP 225 RPM.



Главный двигатель «Явари» (фото автора)

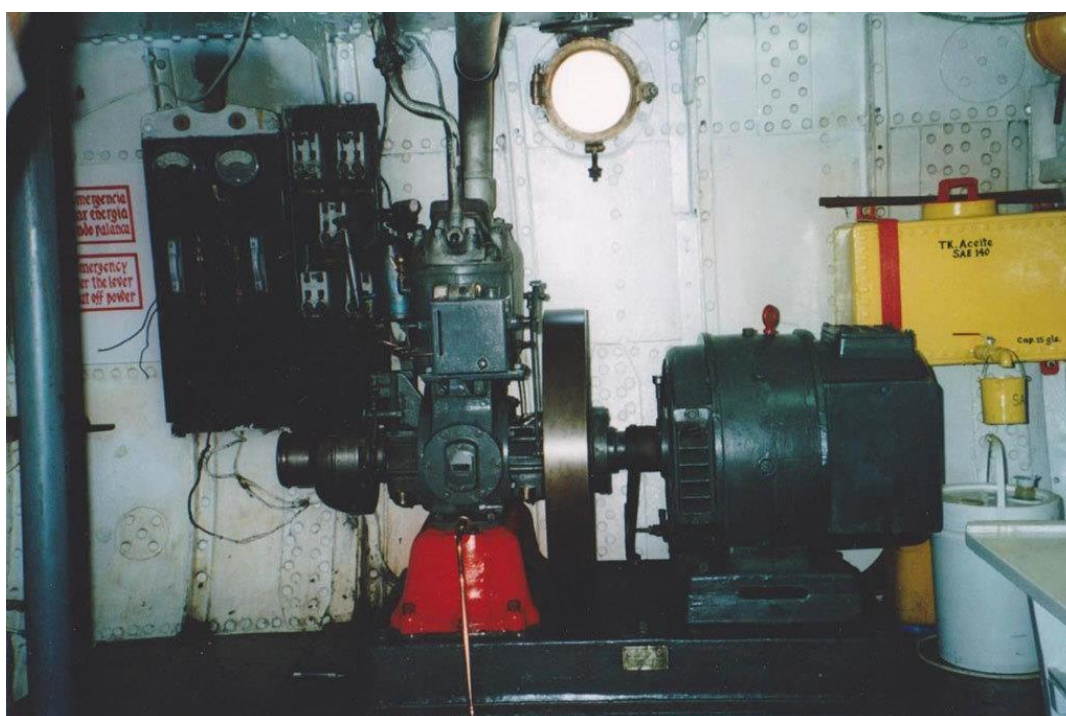
Двигатель четырехцилиндровый, двухтактный, реверсивный с проточной системой охлаждения (заборной водой), имеет номинальную мощность 325 лошадиных сил при 225 оборотах в минуту.

Для читателей, незнакомых с устройством и историей развития двигателей внутреннего сгорания, вкратце объясню, что означает термин “калоризаторный двигатель” (или

“полудизель”). Его степень сжатия ниже, чем у дизеля, то-есть температура воздуха при сжатии в камере сгорания холодного двигателя недостаточна для надежного самовоспламенения впрыскиваемого туда топлива. Поэтому каждая крышка цилиндра снабжена так называемой калильной головкой сферической формы, которая перед пуском двигателя нагревается специальной горелкой (или обычной паяльной лампой) докрасна. Таким образом обеспечивается первоначальный пуск двигателя. Одним из положительных отличий данных двигателей является их неприхотливость к качеству топлива (отсюда *crude oil engine* – двигатель, предназначенный для работы на сырой нефти).

Главный двигатель “Yavari” оснащен централизованной системой подогрева калильных головок (этакая огромная паяльная лампа-многоголовый “Змей-Горыныч”). Она представляет собой керосиновые горелки (по одной на цилиндр), соединенные трубопроводами с 200-литровым баком с керосином и ручным насосом для создания давления в системе.

Для снабжения судна электроэнергией служит генератор постоянного тока (5 кВт, 115 В, 43,5 А) с приводом от одноцилиндрового калоризаторного двигателя (Petter Patent Oil Engine S type, Yeovil, England) мощностью 9 л.с. при 625 об/мин.



Генератор «Явари» (фото автора)

Оба двигателя в настоящее время работают на дизельном топливе, которое хранится в двух цистернах емкостью по 3 тонны. Для снабжения сжатым воздухом для пуска двигателей служит установленный в ходе ремонта V-образный двухцилиндровый компрессор с воздушным охлаждением.



Якорно-швартовый шпиль «Явари» (фото The Yavari Project)

К 2015 году реновация “Yavari” была в основном закончена. Судно используется в качестве плавучей гостиницы, для чего оборудованы 4 каюты в стиле 60-х годов 19 века, а также музея. Периодически совершает однодневные круизы по озеру Титикака.



«Явари» на озере Титикака (фото The Yavari Project)



«Явари» на озере Титикака (фото The Yavari Project)

Прежде Перу имело на озере довольно значительный флот. Так, в 1892 году по заказу Peruvian Corporation в Англии было построено судно “Соуа” (длина 51,82, ширина 7,93 метра, тоннаж 546 т). Оно могло перевозить 45 пассажиров первого класса и различные грузы. В 1984 году во время наводнения выброшено на берег и заброшено. В настоящее время восстановлено и используется в качестве ресторана в Пуно.

В 1905 (по другим сведениям в 1903) году озерный флот пополнился пароходом “Inca”, построенным британской фирмой Eagle’s Engineering Co., Hull (67,0 × 9,14 м, 1809 т). В 1994 году оно было разрезано на металл, несмотря на отличное техническое состояние.

В 1930 году той же британской компанией для озера было построено крупнейшее грузопассажирское судно-пароход “Ollanta” (79,25 × 10,85 м, 2200 т). До недавнего времени оно совершало рейсы между Перу и Боливией, а затем круизы на острова Титикаки. Сейчас пароход находится на приколе.



Пароход “Ollanta” (фото Wikimapia.org)

В 1936 году к ним присоединилась землечерпалка “Zuñiga II”, а в 1972 году железнодорожный паром “Manco Cápac”, грузоподъемностью 920 т, совершавший рейсы на линии Puno-Guaquí (Боливия). В настоящее время оба судна находятся на приколе.

Глава четвертая

U 995 – последняя «семерка»

История создания подводных лодок типа VIIC [6, 7, 15]

В Laboe, на берегу Кильского фиорда, у подножья Marine-Ehrenmal (памятника немецким морякам, погибшим в первой мировой войне) стоит подводная лодка U 995 – память о 30 000 немецких подводников, которые не вернулись домой в годы второй мировой войны и единственная сохранившаяся лодка типа VIIC.



U 995 в Лабоз (Википедия)

Подписанный Германией 28 июня 1919 Версальский мир нанес смертельный удар гордости ее ВМФ – подводному флоту. Статья 188 этого договора требовала передать союзникам или отправить на слом находившиеся в строю или строившиеся ПЛ, а статьи 181 и 191 категорически запрещали иметь в составе германского военно-морского флота, строить или приобретать любые типы подводных лодок, включая торговые.

Однако, судостроительные фирмы и военно-морское руководство Германии пытались в обход этого договора любыми средствами сохранить и развивать опыт проектирования и строительства подводных лодок и быть готовыми возобновить их поставку флоту в случае необходимости.

Уже в первые послевоенные годы немецкие судостроительные компании Germaniawerft (GW) и Vulcan оказывали помощь Японии в проектировании, строительстве и испытании подводных лодок. В 1921 году Аргентина пригласила немецких консультантов для оказания содействия в создании национального подводного флота.

В июле 1922 года фирмы Vulcan, Krupp, GW и AG Weser для проектирования, оказания помощи в строительстве и проведении испытаний подводных лодок создали в Голландии совместную фирму N. V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS). В свою очередь, для связи с IvS и ее финансовой поддержки германский военно-морской флот создал подставную фирму “Mentor Bilaz” (в 1927 году под видом технического отдела этой фирмы германский флот учредил собственное конструкторское бюро для проектирования ПЛ).

По проектам и при содействии этих фирм велось строительство ПЛ для Турции, Финляндии, Испании (проект E1) и СССР. Созданные на основе проекта E1 советские ПЛ типа “С” сыграли важную роль в Великой Отечественной войне, продемонстрировав свои высокие тактико-технические характеристики. В общей сложности IvS участвовала в разработке более чем 50 проектов для 19 стран.

Сдаточные испытания строившихся лодок проводились при активном участии отставных и даже находившихся на действительной службе немецких офицеров. Иногда в ходе этих, часто весьма затянувшихся испытаний, лодки являлись своего рода учебными кораблями для слушателей “подпольных” школ для подготовки будущих подводников, подобной основанной 1 октября 1933 года в Киле “Ubootabwehrschule” (Школа противолодочной обороны). К середине 1936 года в этой школе планировалось подготовить экипажи для 14 больших и 12 малых подводных лодок.

Летом 1932 года германским правительством был утверждена Программа реконструкции флота, которая предусматривала создание к 1938 году современного боеспособного ВМФ, в состав которого должны были входить и подводные лодки. ПЛ скрывались под безобидным наименованием MVB (Motorenversuchboot – Опытный моторный катер).

На начальном этапе создания подводного флота планировалось строительство больших лодок водоизмещением 800 т (MVB I) на основе проекта E1 и малых (MVB II), водоизмещением 250 т, прототипом которых являлся разработанный IvS для Финляндии проект CV707 (по нему была построена ПЛ “Vesikko”). После модификации этих проектов применительно к требованиям германского флота они получили наименование MVB IA (или тип IA) и MVB IIA (тип IIA).

Позднее, в связи с возможным заключением англо-германского договора о морских вооружениях, дающим Германии право обладать подводными лодками, начали разрабатываться и другие проекты субмарин. Одним из них был тип MVB VII, проектирование которого началась в январе 1935 года. Последующие модификации этого типа стали основным материальным фактором, определившим всю военно-морскую стратегию III Рейха.

Тип VII представлялся его конструкторам в виде увеличенной версии уже хорошо опробованного CV707 и его прототипами являлись средние ПЛ типов UBIII (проект 44) и UF периода Первой мировой войны, а также спроектированные IvS финские подводные лодки типа CV702 “Vetehinen”. Это была однокорпусная лодка с булями, в которых располагались балластные и дифферентные цистерны. Балластные цистерны располагались также в легких оконечностях корпуса и в прочном корпусе под центральным постом. Такое размещение цистерн обеспечивало малое время погружения (не более 30 секунд). Топливные цистерны предполагалось разместить в прочном корпусе, что исключало утечку топлива за борт при повреждении легкого корпуса.

Основные ТТХ типа VII

Максимальное водоизмещение – 550 тонн

Надводная скорость – 16,5–17 узлов

Подводная скорость – 8,5–9 узлов

Дальность плавания надводная (при 8 узлах) – 6000 миль

Дальность плавания подводная (4 узла) – 75 миль

Силовая установка надводного хода – 2×1050 л.с.

Вес аккумуляторной батареи – 55 тонн

Глубина погружения – 100 метров

Вооружение – 4 носовых ТА, 1 кормовой ТА на верхней палубе; 1 x105-мм, 1 x 20-мм артиллерии.

После утверждения основных характеристик ПЛ типа VII было принято решение начать их строительство взамен лодок IA, количество которых решили ограничить двумя единицами. Строительство лодок (в общей сложности десяти кораблей) было поручено верфям GW и Deschimag. Проектные чертежи разрабатывались отделом IvS в Deschimag (срок исполнения 1 июня 1935 года), рабочие чертежи – GW, первая лодка VII серии должна была вступить в строй 1 июня 1936 года.

18 июня 1935 года был подписан англо-германский договор о морских вооружениях, согласно которому немцы получили право иметь подводные лодки, общий тоннаж которых мог быть равен тоннажу британских ПЛ, то-есть 49 000 тонн. Однако, на первом этапе создания подводных сил Германия заявила о намерении использовать только 45 % позволенного тоннажа (22050 т). Интересно отметить, что первые лодки типа IIA вступили в строй уже через 4 месяца после подписания соглашения. Ведь фактически производилась только их сборка из давно заготовленных частей!

27 июля 1936 года в строй вступила U33-первая ПЛ типа VII. Всего по первоначальному проекту, получившему обозначение VIIA, было построено 10 лодок (U27-U36). Их характеристики значительно отличались от первоначальных и были следующими:

Водоизмещение надводное – 626 т
 подводное – 745 т
 Длина – 64,5 м
 Ширина – 5,8 м
 Осадка – 4,4 м
 Мощность дизелей – 2×1160 л.с.
 Мощность гребных электродвигателей – 2×375 л.с.
 Запас топлива – 67 т
 Скорость надводная – 16 узлов
 подводная – 8 узлов
 Дальность плавания надводная – 4300 миль (12 узлов)
 подводная – 90 миль (4 узла)
 Вооружение – 4 носовых 533-мм ТА, 1 кормовой 533-мм ТА; запас торпед – 11; 1×88 -мм, 1×20 -мм АУ
 Экипаж – 44 чел. (4 офицера)

Испытания головной лодки продолжались несколько месяцев параллельно с лодками типа IA и показали ее значительное превосходство над последними по многим показателям. В первую очередь это касалось маневренных характеристик. Например, если время погружения с полного хода на глубину 10 метров для VIIA составляло 20 секунд, то для IA оно достигало 40 сек. “Семерка” легче удерживалась на заданной глубине. В то же время, она обладала многими недостатками – плохой мореходностью в штормовую погоду, в первую очередь из-за малой надводной остойчивости, малой дальностью плавания и недостаточной скоростью надводного хода, расположение кормового ТА на верхней палубе исключало возможности стрельбы из него в надводном положении, техническое обслуживание и перезарядку торпед.

Это привело к дальнейшей эволюции этого проекта в тип VIIB, по которому в 1938–1940 годах было построено 24 лодки. При этом основными задачами было увеличение дальности надводного плавания, надводной скорости и запаса торпед. Для этого объем булей был увеличен приблизительно на 50 %, танки в них могли быть использованы для хранения дополнительного запаса топлива, что доводило его до 108 тонн, при этом дальность плавания возрастала до 6500 миль при скорости 12 узлов. При продутых булевых балластных танках возрастала надводная остойчивость. Длина лодки была увеличена на два метра и составляла теперь 66,5 м. Все эти изменения приводили к росту надводного водоизмещения на 120 т (стандартного с 500 т до 517 т) и снижению надводной скорости на 0,5 узла.

Фактически, надводная скорость составила 17,2 узла, чего удалось добиться путем установки более мощных дизелей с наддувом (2×1400 л.с.), хотя подводная уменьшилась до 7,6 узла. Для улучшения маневренности были установлены два вертикальных руля. Такое размещение рулевого устройства позволило также перенести кормовой торпедный аппарат в прочный корпус. Запас торпед был увеличен с 11 до 14 за счет размещения одной из них в кормовом отсеке и еще двух в прочных контейнерах в надстройке.

Дальнейшим развитием “семерок” стал тип VIIС – самый многочисленный тип лодок в истории мирового кораблестроения. В 1940–1945 годах были построены 572 такие лодки. Кроме того, на основе этого проекта были созданы минные заградители VIID (6 единиц) и лодки снабжения VIF (4 ед.).

Эти лодки были длиннее предыдущих на 600 мм, что было вызвано увеличением рамеров центрального поста в связи с установкой новой гидроакустической аппаратуры S-Gerät. Были незначительно увеличены также размеры прочной рубки, в нос от заместительных цистерн номер 2 дополнительно размещены две цистерны быстрого погружения, что облегчало погружение, в особенности в штормовую погоду. Вместимость топливных цистерн в прочном корпусе была увеличена на $5,4 \text{ м}^3$, при этом общий запас топлива составил 113 т. Дизели были снабжены дополнительным оборудованием для очистки смазочного масла, что продлевало срок службы масла и повышало надежность двигателей. Для уменьшения расхода электроэнергии один из двух электрокомпрессоров был заменен на свободно-поршневой дизель-компрессор Junkers. Был также радикально усовершенствован пост управления гребными электромоторами.

Согласно плану строительства военно-морского флота (Z-Plan, январь 1939 года), к началу 1948 года в состав Kriegsmarine должны были входить 249 ПЛ различных типов, включая 100 лодок типа VII. К моменту начала войны 1 сентября 1939 года были подписаны контракты на строительство 139 субмарин, однако в строю было только 57 (30 малых типа II, 10 типа VIIA, 8 типа VIIB, 2 типа IA, 7 типа IX).

Однако, еще в начале 1939 года командующий подводными силами Karl Dönitz высказал мнение, что для успешной борьбы с британскими конвоями в составе флота должно быть не менее 300 ПЛ (из них 75 % типов VIIB и VIIС): 100 в районе боевых действий, 100 на переходе в эти районы или обратно в места базирования, а остальные на ремонте и боевой подготовке. Ежемесячные потери лодок оценивались в 5 %. Заветной цифры 300 достичь так и не удалось – хотя в марте 1943 года число подводных лодок в составе флота составило 426 единиц, для боевой службы были готовы не более 235, а остальные использовались в качестве учебных или находились в процессе их освоения экипажами.

Ускорения темпов строительства лодок (целью ставилась постройка 25 единиц в месяц к концу 1944 года) старались достичь как увеличением занятых этим верфей (с одной перед началом войны до 13 в декабре 1939 года и до 16 в 1942 году), так и совершенствованием технологии их постройки. Наилучших результатов удалось добиться фирме Blohm + Voss (180 000 человеко-часов на строительство ПЛ типа VIIС при стоимости 1 983 000 марок в конце 1943 года). Серьезным сдерживающим фактором являлась острая нехватка металлов, в первую очередь цветных, таких как медь, олово, свинец и т. п. и рабочей силы из-за призыва рабочих в вооруженные силы. Для строительства 25 ПЛ требовалось не менее 20 000 т стали, 450 т меди и 60 000 рабочих (летом 1941 года для нужд военно-морского флота, включая судоремонт, имелось в наличии только 136 000 человек).

Коротко остановимся на технологии постройки лодок. Их прочные корпуса из стали St 52 KM были полностью сварными и собирались из нескольких секций (для типа VIIС их было восемь, длиной 3100–9100 мм), для изготовления легких частей наружного корпуса и ограждения рубки (также из отдельных секций) частично использовалась клепка, что часто было вызвано нехваткой сварщиков, обладавших опытом сварки тонких стальных листов. Собранный прочный корпус испытывался на герметичность давлением 3 кг/см^2 . После насыщения корпуса механизмами и оборудованием лодка спускалась на воду, где производилась ее достройка, включая монтаж верхней палубы, представлявшую собой настил из деревянных планок шириной 80 мм, прикрепленных с зазором 20 мм к стальному набору. По мере возможности, достроенные лодки испытывались на герметичность пробным давлением воды в специально построенном Flenderwerke в 1937–38 гг. плавучем доке с цилиндрической камерой диаметром 12 метров, куда заводилась испытываемая ПЛ.

До 1941 года постройка корпусов подводных лодок полностью производилась верфью-строителем. Затем, для сокращения сроков строительства и частичной компенсации нехватки рабочей силы на судостроительных предприятиях, изготовление секций корпусов ПЛ было поручено различным фирмам, специализировавшимся на производстве металлоконструкций. Так, в 1942–43 гг. 24 таких фирмы поставляли секции VIIС судостроительным верфям. Функции последних при этом сводились в основном к сборке этих секций и монтажу оборудования.

Под влиянием опыта боевого применения лодок VIIС продолжалось совершенствование этого проекта. Так появились лодки VIIС/41 (построено 87 единиц). При их проектировании основное внимание было уделено увеличению глубины погружения. Считалось, что это затруднит обнаружение лодок с помощью гидроакустической аппаратуры, даст время для уклонения от глубинных бомб, а более прочный корпус будет лучше противостоять их взрывам. Ведь неоднократно, преследуемые союзными кораблями немецкие лодки избегали гибели, ныряя на глубину 200–275 метров и более метров.

В качестве примеров могут послужить следующие случаи:

- Октябрь 1941 года – U-331 (командир Hans-Dietrich von Tiesenhausen) погрузился на 266 м;
- Май 1943 года – U-230 (командир Herbert Werner) погрузился на 280 м;
- U-96 (командир Heinrich Lehmann-Willenbrock) погрузился на 280 м.

Рабочая глубина погружения для типа VIIС/41 возросла со 100 до 120 метров, предельная (60 % расчетной на разрушение корпуса) с 150 до 180 м, расчетная на разрушение с 250 метров до 300. Это было достигнуто путем увеличения толщины обшивки прочного корпуса с 18,5 мм до 21 мм. Для повышения надводной мореходности новые лодки получили так называемый “атлантический” нос с увеличенными наклоном форштевня и высотой бака. Первые контракты на строительство лодок VIIС/41 были размещены 14 октября 1941 года со сроком вступления головной лодки в строй в августе 1943 года.

История U 995 [3, 4, 9, 20]

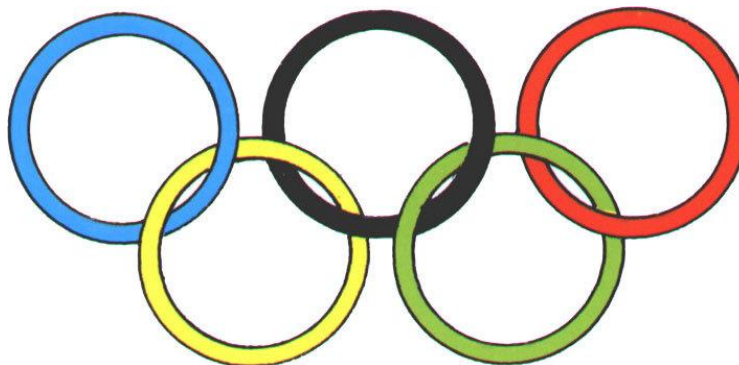
Контракт на постройку U 995 был подписан с гамбургской судовой верфью Blohm+Voss 14 октября 1941 года (строительный номер 195). Ее киль был заложен 25 ноября следующего года в разгар Битвы за Атлантику, ознаменовав начало строительства лодок модификации VIIС/41 на этой верфи.

22 июля 1943 года лодка была спущена на воду. К этому времени для ее приемки прибыл экипаж под командованием обер-лейтенанта Walter Köhntopp (родился в 1911 году, поступил в военно-морское училище в 1937 году), который разместился в казарме рядом с верфью и начал теоретическое и практическое изучение корабля. В состав экипажа наряду с новичками входили и уже закаленные в атлантических боевых походах моряки.



Экипаж U995 отмечает вступление лодки в строй
(из архива автора)

Налеты союзной авиации на Гамбург, в ходе которых получили повреждения как строящаяся лодка, так и казармы ее экипажа, привели к задержке сдачи U 995 флоту. С 24 июля по 3 августа 2752 английских и американских самолетов сбросили на Гамбург 8774,1 тонн бомб! Наконец, 16 сентября 1943 года новая лодка вступила в строй и вошла в состав 5-й флотилии (Киль). Эмблемой лодки стали пять олимпийских колец, изображенные на ограждении боевой рубки (это был символ Crew 36 – набора военно-морского училища 1936 года – года Олимпийских игр в Берлине). С 18 сентября по 20 февраля 1944 года в составе Technische Ausbildungsgruppe für Frontunterseeboote (Agru Front) экипаж U 995 осваивал новый корабль и проходил курс боевой подготовки в Данцигской бухте, базируясь на Хель, Пиллау и Готенхафен.



Первая эмблема U 995
(из архива автора)

В годы второй мировой войны эта бухта считалась относительно безопасным местом, так как советский Балтийский флот был надежно заперт в Финском заливе и единственной угрозой являлась союзная авиация, наносившая удары по портам и ставившая мины в акватории бухты. На ее берегах находились базы учебных флотилий подводных лодок, а в самой бухте проводились испытания новых и вышедших из ремонта ПЛ и их вооружения, “обкатка” экипажей перед боевыми походами.

Экипажи отрабатывали борьбу за живучесть кораблей и их технических средств, проводили торпедные и артиллерийские стрельбы, осуществляли погружение на большую глубину (для этого обычно использовалась впадина к западу от острова Борнхольм) и многое другое. Заключительным аккордом боевой подготовки являлись тактические учения Agru Front по атаке конвоя “противника”, в которых участвовало до 10–12 ПЛ.



Экипаж U995
(из архива автора)

Потери немецких подводных лодок и подводников постоянно росли. Только в 1943 году они составили 241 ПЛ и 10845 подводников, 1278 человек попали в плен! В ходе войны из 39000 подводников (а ведь к ее началу их численность составляла всего 2500 человек) погибло и попало в плен около 33 тысяч. Огромная потребность в пополнении личного состава подводного флота вела к сокращению сроков его подготовки и, соответственно, к снижению ее качества. После войны бывший командир *Agru Front Korvettenkapitän (Ing) Hans Müller* писал: “Школы подводного плавания и учебные флотилии явно не заслужили себе лавры... Уровень знаний и навыков подводников просто ужасал”. Однако, указания высшего командования запрещали “дробить” и направлять на дополнительную подготовку больше двух ПЛ из числа участвовавших в заключительных учениях. Все это, а также абсолютное численное и техническое превосходство союзников, приводили к тому, что большинство немецких ПЛ гибли уже в своем первом боевом походе.

21 февраля 1944 года U 995 после окончания курса боевой подготовки прибыла в Киль для ремонта, приемки боезапаса и снабжения. 25 апреля лодка вышла в море и направилась в Kristiansand, а затем в Flekkerfjord (южная Норвегия), где присоединилась к состоявшей из 16 ПЛ группе “Mitte”, задачей которой было отражение возможной высадки десанта союзников в Ютландии. Лодки этой группы находились в шестичасовой готовности в портах южной Норвегии.

Во время перехода на север U 995 обзавелась своим “гимном” на мотив популярной тогда песенки “Карусель” (“Das Karussell, es dreht sich immer rundherum”):

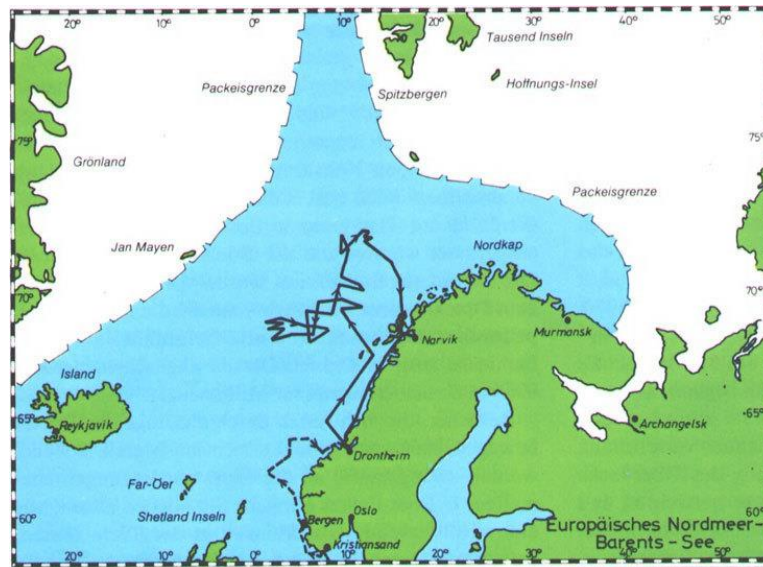
“Darum laßt uns noch einen verlöten,
vielleicht sind wir morgen schon flöten.
Da haben sie uns mit dem Finger auf die Brust getippt,
uns verraten und nach Trondheim geschickt.
Wir sind ja die Freunde vom Beerdigungsverein;
Junge, Junge ist das fein.“ [3]

16 мая лодка прибыла в Bergen, откуда 18 мая вышла в свой первый боевой поход. Уже через несколько дней U 995 получила боевое крещение. 21 мая она была дважды атакована в надводном положении британскими самолетами. Это были летающие лодки “Catalina” 210-й эскадрильи и “Sunderland” (канадский) 4-й (C)OTU (Coastal Operational Training Unit). На лодку было сброшено 10 глубинных бомб и она была обстреляна из пулеметов. Благодаря умелому маневрированию и точному зенитному огню U 995 удалось избежать гибели, но она получила повреждения, а пять членов экипажа были ранены. 23 мая лодка зашла в Trondheim для ремонта. Следует отметить, что в течение мая в норвежских водах британской авиацией было потоплено семь и повреждено пять подводных лодок противника.

В это время Trondheim являлся базой 13-й флотилии подводных лодок (13. Unterseebootsflotille), в состав которой была включена и U 995. Для защиты ПЛ от воздушных налетов здесь был построен бункер Dora I (длина 153 м, ширина 111 м, толщина перекрытия 3,5 м, вместимость 7 лодок), с января 1942 года велось строительство бункера Dora II. Бункеры использовались также в качестве сухих доков и имели необходимое оборудование для ремонта ПЛ.

30 июня U 995 вышла в море и присоединилась к группе “Trutz”, действовавшей между Ян-Майеном и норвежским побережьем для перехвата следовавших в Мурманск союзных конвоев. В операции участвовало более 25 лодок. Поиск судов противника не увенчался успехом (конвой JW 59 вышел из Loch Ewe в Мурманск только 15 августа), в то время как авиация противника почти непрерывно преследовала У-бооты, несколько лодок было потоплено. U 995 была вынуждена оставаться под водой, всплывая только для зарядки аккумуляторов и вентиляции отсеков. Неоднократно ей приходилось отражать атаки вражеских самолетов

зенитным огнем. В результате полученных повреждений лодка была вынуждена уйти в Trondheim на ремонт, куда она прибыла 3 августа. В июле в Норвежском море британская авиация потопила 4 и тяжело повредила 6 немецких ПЛ.

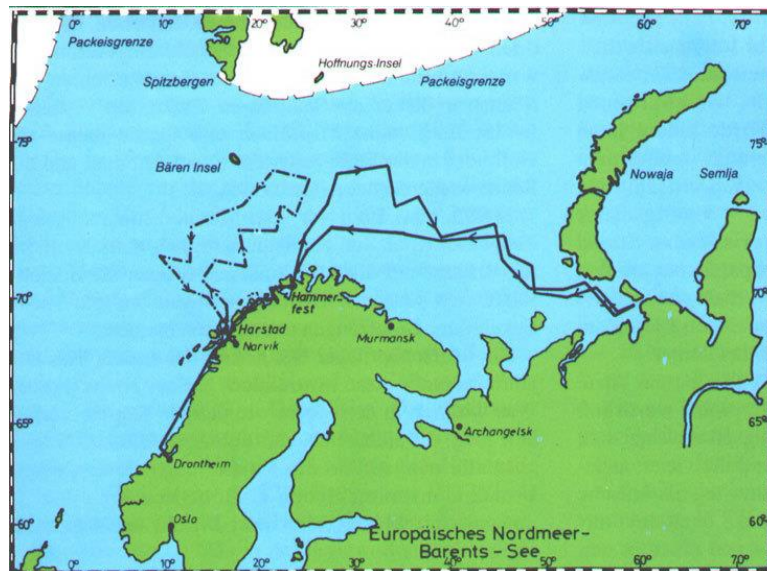


Первый (---) и второй (—) боевые походы U995
(из архива автора)

17 августа U 995 покинула Trondheim и 26 августа прибыла в Hammerfest с промежуточными заходами в порты Narvik и Tromsø. Лодка вошла в состав группы "Dachs" (U 636, U 425, U 956, U 968, U 992, U 995), задачей которой были минные постановки в советских арктических водах.

29 августа U 995 покинула порт и направилась на восток к проливу Югорский шар, разделявшему острова Новая Земля и материк. На переходе лодке пришлось уклоняться от преследования противолодочной поисково-ударной группы противника. 4 сентября она выставила минное заграждение из 12 донных магнитных мин ТМС-II на подходах к проливу (69°37',5 N, 59°42',5 E). Из-за малых глубин постановка производилась в надводном положении, что было сопряжено с большим риском. 11 сентября лодка благополучно вернулась в Hammerfest.

14 сентября субмарина прибыла в Нарвик, откуда 25 числа того же месяца вышла в очередной боевой поход. В составе группы "Zorn" ей предстояло нанести удар по вышедшему из Мурманска в ночь с 27 на 28 сентября конвою RA 60. На перехват конвоя была направлена также группа "Grimm". Успеха удалось достичь только U 310 ("Zorn"), которая потопила два судна типа "Liberty". 3 октября U 995 прибыла в Harstad (северная Норвегия).



Третий (—) и четвертый (— · — · —) походы U995
(из архива автора)

Это был последний поход для W. Köhntopp. Обвиненный в нерешительности и отсутствии агрессивности, он был смещен со своей должности, разжалован из Kapitänleutnant в матросы и продолжил свою службу в качестве зенитчика на тральщике. 10 октября его сменил Oberleutnant zur See Hans Georg Hess (родился в 1923 году, поступил в военно-морское училище в 1940 году).



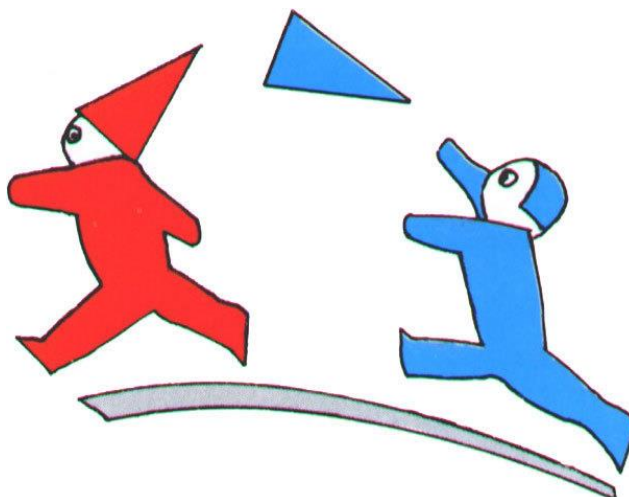
Oberleutnant zur See Hans Georg Hess

(из архива автора)

Обер-лейтенанту Hess исполнился 21 год всего лишь три месяца назад и он стал самым молодым командиром ПЛ во время второй мировой войны. Имея опыт службы на минных тральщиках, он уже был и опытным, закаленным в боевых походах подводником. Службу в подводных силах начал в 1942 году, начиная с января 1943 года участвовал в нескольких боевых походах на U 466 под командованием Gerd Thäter, где достиг должности старшего помощника командира (IWO-Erster Wach Offizier).

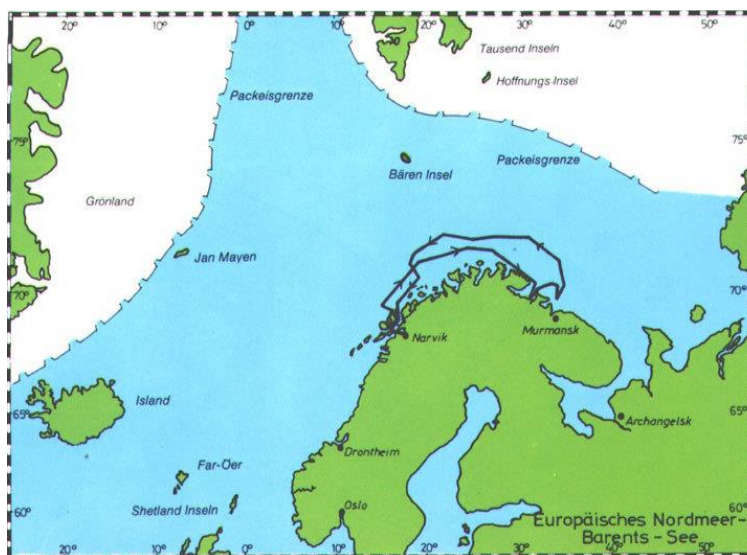
Приняв командование, Hess построил свой экипаж на палубе и заявил: “Вы трусы! Мы никогда больше не будем “желтой” подводной лодкой!” Командир сдержал свое слово – в самые трагические для германского подводного флота месяцы, U 995, совершив 5 боевых походов, благополучно пережила войну, добившись ряда побед.

Hess объявил своего рода конкурс на новую эмблему U 995: “И никаких символов войны или борьбы, подобных мечу, голове льва или быка! Она должна быть веселой”. Победило изображение детской игры “Fang den Hut”(“сними шляпу”) – своеобразный символ совсем не детской военной “игры” за Полярным кругом. С этой поры лодка получила прозвище “U-Fang-den-Hut”.



Новая эмблема U 995
(из архива автора)

Уже 14 октября лодка вышла в свой очередной боевой поход (пятый по счету) в составе группы “Panther” (до девятнадцати ПЛ) для поиска вражеских конвоев между норвежским побережьем и островом Медвежий. Конвой JW 61 в составе 30 торговых судов с мощным охранением, включая три эскортных авианосца, вышел из Loch Ewe в Мурманск 20 октября.



Пятый боевой поход
(из архива автора)

Немцам удалось обнаружить конвой и 26–27 октября он подвергся атакам ПЛ. U 995, следуя в надводном положении и заняв удачную позицию для атаки, погрузилась, но в этот момент конвой резко изменил курс и лодка потеряла с ним контакт. Последующие попытки догнать противника успехом не увенчались из-за противодействия авиации.

В ночь с 26 на 27 октября на подходах к Мурманску (71° 30' N, 35° 00' E) при следовании в надводном положении на лодке обнаружили облучение ее вражеским радиолокатором, акустик доложил о шуме винтов надводных кораблей. Через несколько минут (в 23.47) на дистанции 3000 метров визуально был обнаружен эскортный корабль противника, а затем еще три. Это были фрегаты британской 15-й эскортной группы “Louis”, “Lawson”, “Inglis” и “Mounsey”.

Пытаясь обнаружить подводную лодку, англичане открыли огонь осветительными снарядами. В 00.00 часов U 995 выпустила самонаводящуюся акустическую торпеду T-5 “Zaunkönig” с дистанции 2500 метров по одному из фрегатов, а через 2 минуты такую же торпеду по другому кораблю (дистанция 1500 м). Лодка немедленно погрузилась. Вскоре на ней услышали два взрыва, шум винтов одного из кораблей больше не прослушивался и экипаж лодки пришел к выводу, что как минимум одна из торпед попала в цель. На самом деле англичане потерь не имели и, вероятнее всего, торпеды были подорваны самоликвидаторами на максимальной дистанции их хода (5700 м).

До самого утра вражеские корабли преследовали U 995, сбросив множество глубинных бомб. За это время конвой успел уйти на безопасное расстояние. Остальным лодкам группы “Panther” также не удалось добиться успеха, хотя немцы утверждали, что торпедами T-5 был потоплен один и повреждены четыре корабля охранения. 28 октября конвой JW 61 благополучно прибыл в Кольский залив. Обратному конвою RA 61, вышедшему из Советского Союза 2 ноября, повезло меньше – фрегат “Mounsey” был поврежден T-5 выпущенной с U 295.

Торпеды T-5 начали поступать на вооружение немецких подводных лодок в августе 1943 года и на них возлагались большие надежды, которые явно не оправдались. Разработка торпед с пассивной акустической системой наведения велась в Германии с начала 30-х годов. 1 июля 1943 года, после проводившихся с 1940 года испытаний и доработок, на вооружение была принята первая самонаводящаяся торпеда G7es “Falke” (T IV), соданная на основе стандартной электроторпеды G7e. Она предназначалась для атак торговых судов, следовавших со скоростями 7–13 узлов. Скорость торпеды составляла 20 узлов, дальность хода 5–7 км, вес боевой части–274 кг, она имела взрыватель контактного типа.

Однако, все возрастающие потери немецких ПЛ требовали эффективного оружия для их самообороны от атак быстроходных кораблей охранения. Новые акустические торпеды должны были иметь высокую скорость и неконтактный взрыватель. Создание торпеды G7es “Zaunkönig”

(Т V или Т-5) оказалось непростой задачей и принятие ее на вооружение ожидалось не ранее начала 1944 года. Под нажимом К. Деница работы были ускорены и первые 80 Т-5 были готовы к боевому применению уже к 1 августа 1943 года. Они могли применяться против кораблей со скоростями 10–18 узлов. Новые торпеды имели скорость 24,5 узла, дальность хода до 5,7 км, были снабжены контактным и неконтактным взрывателями. В связи с малой дальностью безопасного хода Т-5 (400 метров до постановки взрывателя на боевой взвод) и возможностью захвата головкой самонаведения самой лодки, в целях безопасности рекомендовалось после пуска этих торпед погружаться на 15–20 минут, что затрудняло визуальный контроль за результатом торпедной атаки.

Это привело к появлению мифа о высокой эффективности “Zaunkönig”. Так, с 20 по 24 сентября 1943 года из 24 выпущенных ПЛ торпед Т-5 в цель попали только четыре, хотя по докладам командиров лодок ими было поражено 12 кораблей. К июню 1944 года число “потопленных” акустическими торпедами боевых кораблей достигло 128 (плюс 23 “вероятно потопленных”). На самом деле, погибло не более 20 кораблей охранения! Из 700 выпущенных в ходе боевых действий Т-5 было подтверждено попадание в цель только 77 (около 11 %). Взрыв торпед при достижении максимальной дальности хода или ложного срабатывания неконтактного взрывателя (старая болезнь немецких торпед) расценивался как поражение цели.

11 ноября 1944 года U 995 пришла в Нарвик, а тридцатого вышла в очередной боевой поход. Она вошла в состав группы “Stock” (10 подводных лодок), действовавшей против конвоя JW 62 (30 судов, вышел из Loch Ewe 27 ноября). Несмотря на то, что немецкой авиации удалось обнаружить этот конвой, лодки его так и не нашли.

Вскоре один из дизелей U 995 вышел из строя. На офицерском совете было принято решение продолжить боевой поход, несмотря на возражения старшего механика, требовавшего вернуться в базу.

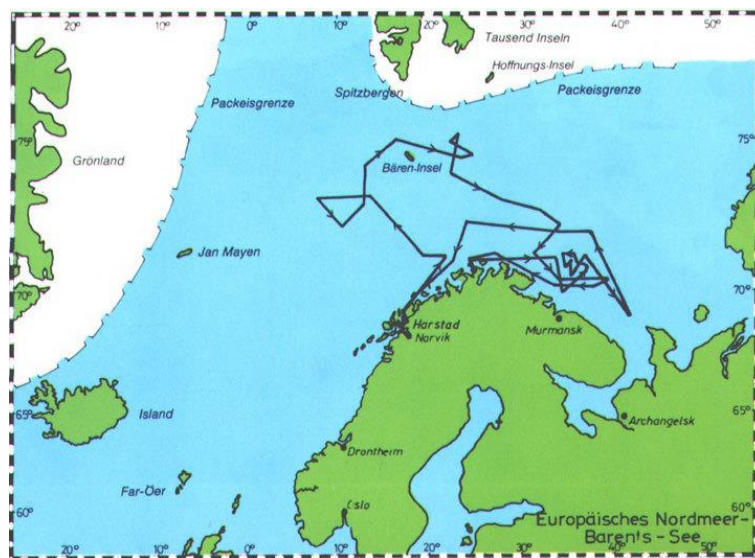


Старший механик в течение всей боевой службы U 995 Rudolph Wellnitz
(из архива автора)

В начале декабря часть группы “Stock”, включая U 995 перешла ближе к Кольскому побережью для атаки советских прибрежных конвоев. 4 декабря у полуострова Рыбачий U 995 неудачно атаковала трехторпедным залпом следовавший из Кольского залива в Петсамо конвой, состоявший из транспорта и двух кораблей охранения. Следующей целью стал конвой ПК-20 в составе транспортов “Спартак”, “Селенга” и “Пролетарий” в охранении 4 больших и 2 малых охотников за подводными лодками, вышедший из Петсамо в Кольский залив 4 декабря.

Утром 5 декабря в 15 милях севернее мыса Цып-Наволоок (69°56'N, 35°53'E) U 995 обнаружила этот конвой и с дистанции 3500 метров выпустила три торпеды из носовых аппаратов по транспорту тоннажом 6000 БРТ (на самом деле это был грузовой пароход “Пролетарий”, 1123 БРТ). В 06.18 пароход получил одно попадание в левый борт и начал быстро тонуть. В 06.19 командир конвоя отдал приказ спасти его экипаж. Сторожевой катер МО-426 подобрал из воды 24 человека, два из которых, в том числе капитан П. Г. Ижмяков, умерли. Погиб 31 человек.

Следующими целями для лодки стали один из кораблей охранения, по которому была выпущена торпеда из кормового аппарата, и транспорт (по оценке командира U 995 это было судно типа “Liberty” тоннажом около 7000 БРТ – явное преувеличение – автор) – две торпеды из носовых ТА. На лодке был слышен звук взрыва одной из торпед. Так как один из катеров охранения направился в сторону ПЛ, то она погрузилась на глубину 160 метров, а позднее выпустила торпеду Т-5 из перезаряженного кормового ТА, которая по немецким данным поразила одно из судов. По данным (Wynn) 5 декабря U 995 потопила мобилизованный рыболовный траулер-минный тральщик ТЩ-107. Однако, корабля с таким названием в составе Северного флота не было. Был Т-107 (бывший норвежский китобоец, переоборудован в тральщик англичанами и передан СССР), однако, он благополучно пережил войну и был возвращен Англии.



Шестой боевой поход
(из архива автора)

9 декабря лодка вернулась в Нарвик, а через два дня вышла в новый боевой поход. 21 декабря у мыса Корабельная Пахта U 995 обстреляла артогнем и потопила таранным ударом советский мотобот “Решительный”, совершавший переход из губы Дроздовка в Мурманск, один из членов его экипажа был подобран лодкой (в некоторых источниках потопление мотобота приписывается U 956 или U 997). На борту “Решительного” находились 5 членов экипажа и 26 пассажиров. 3 человека спас сторожевой катер МО-251, остальные погибли.

23 декабря старший офицер и унтер-офицер с U 995 на надувной шлюпке высадились на одном из Лицких островов у побережья Кольского полуострова для оценки возможности создания здесь постоянного наблюдательного поста для слежения за проходящими конвоями. Из-за сильного прибой морякам с трудом удалось вернуться на борт ПЛ.

Рождество экипаж отпраздновал на дне Баренцева моря на глубине 80 метров под звуки транслировавшихся из радиорубки рождественских песен. Праздничное меню состояло из глинтвейна и “Panzerplatten” (“броневые плиты” – шутливое прозвище блинов с джемом).

26 декабря у Кольского побережья U 995 потопила торпедой вооруженный траулер РТ-52 “Сом” (558 БРТ, капитан К. П. Хохлин). Один из членов его экипажа был спасен подводной лодкой, остальные погибли. Радиооператор лодки Richard Schwedhelm так вспоминал этот эпизод:

“Это произошло в Баренцевом море вблизи Мурманска во время Рождества около полуночи. Мы потопили вооруженное рыболовное судно. Командир отдал приказ: “Погружаться не будем, попытаемся кого-нибудь спасти, малый вперед, три человека с концами – на нос!” Мы подняли на борт одного русского – единственного, кто еще был жив. Внизу мы приложили все усилия для того, чтобы этот семнадцатилетний парнишка (об этом мы узнали позже) снова набрался сил. На его глазах были слезы, когда... он вместе с другим пленным сходил на берег в Tromsø.”

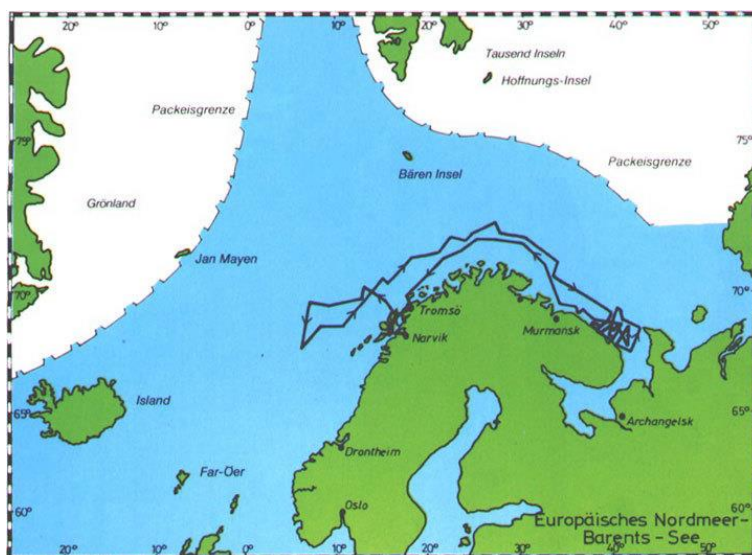
29 декабря U 995 потопила тральщик Т-883 (бортовой номер 37, бывший рыболовный траулер РТ-45 “Двина”, 1165 т). Этот корабль совместно с тральщиком Т-887 в охранении большого охотника БО-142 проводили траление фарватера к юго-западу от мыса Святой Нос в связи с подходом конвоя КБ-37 (2 транспорта, танкер, 6 эсминцев, 6 больших охотников типа БО-2 и сторожевой корабль).

В 17.22 Т-887 обнаружил в 7,5 милях к юго-востоку от мыса Святой Нос немецкую подводную лодку и сообщил об этом по флоту. В это же время Т-883 был атакован другой подводной лодкой (это была U 995). Взрывом торпеды была оторвана носовая часть, но корабль оставался на плаву. Т-887 и БО-142, не оказав помощи аварийному кораблю, поспешно ушли в базу. В 19.40 большим охотникам БО-225 и БО-227 из состава конвоя КБ-37 было приказано идти для оказания помощи Т-883. Однако, к моменту их подхода тральщик затонул со всем экипажем.

Этой же ночью U 995 атаковала конвой КБ-37 и по немецким данным торпедировала транспорт с боеприпасами, наблюдался мощный взрыв и огромный столб огня, однако, подтверждений этому нет.

В этом походе лодка подверглась смертельной угрозе от...собственной торпеды. Выпущенная акустическая торпеда развернулась и устремилась на лодку. Дизели были остановлены и после напряженных минут ожидания, Т-5, описав несколько циркуляций, взорвалась на предельной дальности хода.

В начале января U 995 в составе группы “Stier” вела неудачный поиск конвоев JW 63 (тридцать пять судов) и RA 63 (тридцать судов) между островом Медвежий и норвежским побережьем. 5 января лодка прибыла в Tromsø, где сдала на берег спасенных советских моряков, а седьмого – в Нарвик.



Седьмой боевой поход U 995
(из архива автора)

Второго февраля 1945 года субмарина снова направилась в Баренцево море. На переходе ее командир решился на весьма рискованный шаг – атаковать суда в порту Киркенес. Hans Georg Hess вспоминает: “Позиция – в нескольких милях восточнее Нордкапа. Время – 12.30. Командир окинул взглядом вахтенных на мостике и заговорил о находящемся на много миль к югу от “U-Fang-den Hut” Киркенесе, где уже были русские: “А что вы думаете о неожиданном визите туда, такому как в Скапа-Флоу (там в начале войны Günther Prien на U 47 потопил линкор “Royal Oak”)?” Вахтенные промолчали. Этот риторический вопрос явно всех напугал, однако ответа “нет” или выражающих сомнение вопросов не последовало. Это прибавило командиру уверенности...: если объявил, то должен осуществить свой план – даже если сомневаешься. Навигационная подготовка заняла несколько часов. О решении следовать к Киркенесу было объявлено по общекорабельной трансляции – каждый член экипажа был проинформирован о цели похода, маршруте перехода и его обязанностях.”

Экипажу U 995 предстояла нелегкая задача – в сложных навигационных условиях и при угрозе противодействия противника пройти более 10 миль по узкому (шириной менее 1,5 миль) фиорду, берега которого были заняты советскими войсками. Лодка вошла в фиорд ночью с восьмого на девятое февраля, следуя в позиционном положении – над водой оставалось только ограждение рубки. Затем она легла на грунт, ожидая расцвета. Днем, следуя к порту в подводном положении, субмарина села на прибрежные скалы. Повреждений она не получила, однако из-за большого крена существовала опасность повреждения винтов и рулей при скольжении лодки по склону. Единственная возможность сняться с мели – всплытие, но берег был всего лишь в сотне метров, ярко светило полярное солнце. Нужно было ждать темноты.

В 17.35 девятого февраля U-995 с дистанции 2000 метров выпустила три торпеды по стоявшему у угольного причала Киркенеса транспорту. По мнению ее командира было потоплено советское судно. На самом деле стоявший у причала норвежский 4300-тонный “Idenfjord” остался невредимым – торпеды взорвались при ударе о берег. Лодка благополучно покинула фиорд. Через несколько дней ее командир был награжден Рыцарским крестом.

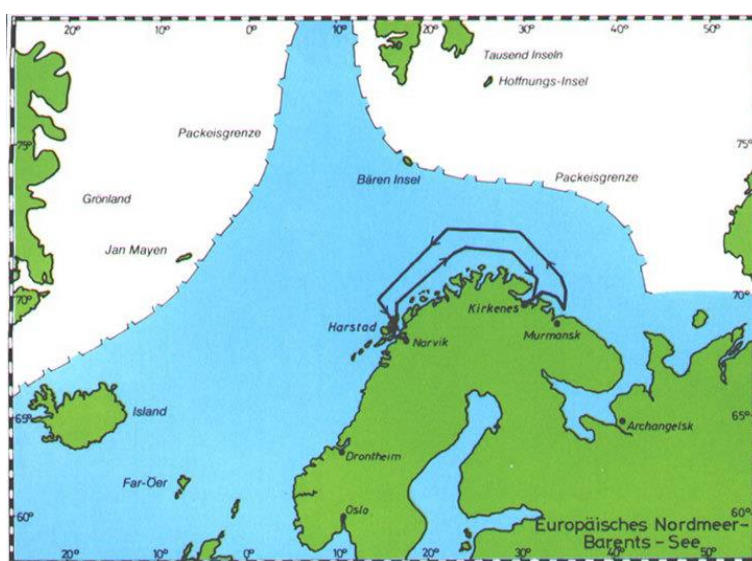
Затем U 995 вместе с тремя другими лодками на подходах к Кольскому заливу вела поиск вышедшего из Англии второго февраля конвоя JW 64 (36 судов, двадцать кораблей охранения), обнаруженного немецкой авиацией 6-го февраля. Вскоре к ним присоединились еще восемь У-боотов. Успеха добилась только U 992, повредившая торпедой Т-5 британский корвет.

Начиная с 14-го февраля эти же лодки ожидали выхода из Кольского залива обратного конвоя RA 64 (34 судна, вышел из залива 17-го февраля). Перед выходом конвоя советско-британские противолодочные силы провели поиск подводных лодок на подходах к Кольскому заливу, потопив U 425. В свою очередь, немецкие подводные лодки повредили британский шлюп и

американский транспорт типа “Liberty”, потопили английский корвет, но 18 февраля потеряли контакт с конвоем.

2 марта U 995 добилась очередной победы, потопив советский большой охотник за подводными лодками БО-224. Этот корабль типа SC-110 (по советской классификации БО-1) полным водоизмещением около 126 тонн был построен в США и передан по ленд-лизу СССР в 1944 году. Благодаря совершенной гидроакустической аппаратуре и мощному противолодочному вооружению БО-1 считались эффективным средством борьбы с подводными лодками.

В 13:44 второго марта БО-222, БО-224, БО-226 вышли из Кольского залива на Кильдинский плес для обеспечения боевой подготовки подводной лодки М-200. В 13:55 БО-222 и БО-224 установили контакт с подводной лодкой противника и атаковали ее глубинными бомбами. В 15.25 в 3-х милях от мыса Летинский (69°21,2' N, 33°38' E) БО-224 сам был атакован U 995. От попадания акустической торпеды катер взорвался и затонул. Подошедшие катера спасли 7 человек и подобрали 6 трупов. Погибли 24 человека.

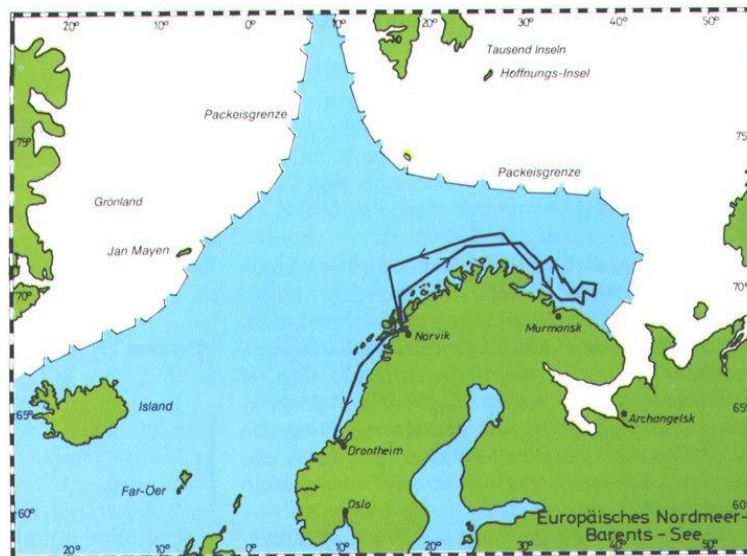


Восьмой боевой поход U995
(из архива автора)

5 марта 1945 года U 995 вернулась в Нарвик, а 14-го вышла в новый боевой поход. Вместе с U 313 и U 992 она заняла позицию к северу от входа в Кольский залив, ожидая подхода очередного конвоя противника. Вскоре к ним присоединились лодки группы “Hagen”, ранее патрулировавшие в проходе между островом Медвежий и Норвегией. Были сформированы две завесы из шести и семи ПЛ.

Конвой JW 65 (34 судна, 22 корабля охранения, включая 2 авианосца) вышел из Англии 11 марта и двадцатого, во время сильной пурги, пересек линию первой завесы в составе которой была и U 995. Целями этой лодки стали три судна типа “Liberty”. Американский транспорт “Norace Bushnell” (7176 БРТ) получил тяжелые повреждения, выбросился на берег и полностью вышел из строя, еще два транспорта возможно получили повреждения. Удалось добиться успеха и U 968, которая потопила шлюп и транспорт. 21 марта конвой вошел в Кольский залив.

23 марта (по другим данным 25.03) U 995 прибыла в Narvik, а 28 марта – в Trondheim, где ее должны были оснастить шноркелем. Этот поход стал последним для лодки – ее модернизация и ремонт затянулись до конца войны.



Девятый боевой поход U995
(из архива автора)

Большая часть боевой службы U 995 прошла на одном из самых трудных участков фронта – в Арктике, где главным противником была сама природа. Низкие температуры воздуха и воды, частые шторма и туманы, многомесячные полярные дни и ночи. Несение вахты на мостике, покрытом льдом, заливаемым волнами и продуваемым студенным ветром превращалось в настоящую пытку. Холодно было и в отсеках лодки, где даже нельзя было просушить промокшую наверху одежду. Большую опасность представляло обледенение – обмерзшие надстройка и клапаны вентиляции балластных цистерн делали погружение невозможным, а покрытые льдом артустановки не давали возможности отразить атаки авиации. Для оттаивания намерзшего льда приходилось периодически погружаться. Полярные дни, когда солнце месяцами не скрывалось за горизонтом, затрудняли поиск, преследование и атаку конвоев, зарядку аккумуляторных батарей и пополнение запасов воздуха, принимая во внимание те обстоятельства, что в это время все союзные северные конвои имели в своем составе авианосцы, а прибрежные районы у Кольского полуострова находились в пределах досягаемости авиации берегового базирования. Труднее всего было действовать подводным лодкам, не оборудованным шноркелями, таким, как U 995.

В 15.14 4 мая гроссадмирал Дениц отдал по радио приказ всем немецким подводным лодкам прекратить военные действия. На следующий день он обратился к подводникам со следующим обращением:

“Мои подводники!

Позади нас шесть лет подводной войны. Вы сражались как львы. Подавляющее материальное превосходство заграло нас в угол. Продолжение борьбы с использованием оставшихся баз стало невозможным.

Подводники! Непобежденные и незапятнанные, вы складываете ваше оружие после героической битвы, которой нет равных. С глубоким уважением мы вспоминаем наших павших товарищей, которые своей смертью подтвердили верность Фюреру и Родине.

Товарищи! Сохраняйте ваш дух подводников, с которым вы многие годы храбро и упорно сражались за счастье Родины.

Да здравствует Германия!

Ваш Гроссадмирал, 4 мая 1945 года.”

Германским военно-морским флотом ранее был разработан план затопления подводных лодок в случае капитуляции. Некоторые источники утверждают, что в 01:34 5 мая из Фленсбурга было передано по радио кодовое слово “Regenbogen” (“Радуга”), означавшее приказ об исполнении этого плана, но через 8 минут он был отменен Деницем.

8 мая Британское Адмиралтейство объявило, что германскому командованию предписано приказать всем немецким подводным лодкам следовать в назначенные порты. Для обеспечения выполнения этого приказа в середине мая в Trondheim прибыли два корабля британской 30-й эскадрной группы. Однако, часть находившихся там ПЛ, включая U 995, были немореходными и не смогли совершить переход в Англию. Это спасло U 995 от участи быть затопленной в ходе операции “Deadlight”.

В 1947 году находившиеся в норвежских портах U 926, U 995 и U 1212 были переданы Норвегии. После ремонта на U 995 шестого декабря 1952 году был поднят норвежский военно-морской флаг, она была переименована в KNM “Kaura” (обозначение НАТО – S309). KNM означает Kongelige Norske Marine – Норвежский королевский флот. Ее первым командиром стал лейтенант Nils Tiltnes.

В 1954 году “Kaura” стала на ремонт, в ходе которого было демонтировано артиллерийское вооружение, а ограждению рубки придана более обтекаемая форма для увеличения подводной скорости, установлена современная гидроакустическая аппаратура и изменена система батарейной вентиляции.

В дальнейшем лодка использовалась в качестве учебного корабля, участвовала во многих учениях НАТО, посетила Англию. 15 декабря 1962 года была выведена из состава военно-морского флота ввиду плохого технического состояния и нецелесообразности ремонта. Ее последним командиром был лейтенант Ole K. Thomesen.

В 1965 году после долгих и сложных переговоров лодка-ветеран была продана военно-морскому флоту ФРГ за символическую цену в 1 марку для использования в качестве музея. 8 октября 1965 года лодка была освидетельствована Германским Ллойдом в доке № 1 бункера для подводных лодок в Бергене, который теперь использовался ВМФ Норвегии и ей был выдан сертификат, позволявший произвести буксировку. 14 октября последняя лодка типа VIIС на буксире “Fairplay II” отправилась в Киль.

Здесь субмарина прошла докование в плавдоке военно-морского арсенала, а затем начались мытарства, которые длились долгих пять лет. Возникло множество преград финансового (требовалось не менее 750 000 немецких марок), политического (обвинения в возрождении германского милитаризма и т. п.) и технического характера. Тем временем лодка ржавела в дальнем углу военно-морского арсенала, медленно превращаясь в груды металлолома. Спорным было и место установки лодки в качестве постоянной экспозиции. В октябре 1967 года впервые поступило предложение установить ее на пляже в Laboe у подножья мемориала морякам, погибшим в 1914–1918 годах. Предлагалось установить U 995 и в Bremerhaven, но это предложение не нашло поддержки (там теперь в качестве лодки-музея экспонируется U 2540 – последняя сохранившаяся лодка типа XXI).



U995 во время реконструкции в Киле
(из архива автора)

Наконец, 25 сентября 1970 года военно-морской арсенал в Киле (Marinearsenal Kiel) приступил к восстановлению U 995 и переоборудованию ее в музей. Два 400-тонных плавучих крана “Magnus” установили лодку на причал, где предстояло выполнить огромный объем работ, чтобы вернуть лодке облик военного времени (1945 года). Для облегчения лодки был удален твердый балласт. Был также демонтирован располагавшийся в носовой части обтекатель гидрофонов гидроакустической станции “Balkon Gerät”. Эта ГАС была установлена в самом конце войны и не была использована в боевых походах.

1 октября 1971 года работы на лодке были завершены и на следующий день в присутствии представителей Норвегии состоялась торжественная церемония передачи U 995 общественной организации Deutscher Marinebund e.V. (Немецкий морской союз) для использования в качестве историко-технического музея.

Следующей задачей была транспортировка и установка лодки на кильблоках у подножья Marine-Ehrenmal в Laboe. Снова были использованы краны “Magnus”. Для этого пришлось провести дноуглубительные работы для создания канала длиной 500, шириной 42 и глубиной 3 метра. По различным причинам (неисправность плавучего крана, штормовая погода, недостаточная глубина фарватера) установка лодки была закончена только 13 марта 1972 года.



Плавучие краны “Magnus” устанавливают U995 на место экспозиции в Laboe
(из архива автора)

В течение первых пяти дней работы лодки-музея ее посетили 10000 человек. В числе первых был Карл Дениц. К настоящему времени на лодке побывало около 10 млн. человек. В 1990 году был выполнен большой объем работ по ремонту и защите от коррозии наружной обшивки U 995.

Тактико-технические данные U 995

Основные размерения:

- длина наибольшая – 67,23 м
- ширина наибольшая – 6,203 м
- осадка – 4,76 м
- высота от киля до верхней палубы – 9,55 м
- максимальный диаметр прочного корпуса – 4,70 м
- длина прочного корпуса – 49,40 м
- толщина обшивки прочного корпуса – 20,5–21,0 мм
- толщина обшивки прочной рубки – 25,0 мм

Водоизмещение:

- надводное – 769 м³
- подводное – 871 м³
- полное подводное – 1070 м³
- запас плавучести – 102 т

Глубина погружения:

- рабочая – 120 м
- предельная – 200 м
- расчетная – 300 м

Время срочного погружения:

- не более 30 секунд

Запас топлива:

- в топливных цистернах в прочном корпусе – 62,14 т
- в топливных и балластных цистернах – 105,30 т
- в топливных, балластных и уравнивающих цистернах – 113,47 т
- с торпедозаместительными цистернами 1 и 3 – 121,50 т

Скорость:

- надводная – 17 узл. (при мощности дизелей 2800 л.с.)
- макс. надводная – 17,7 узл. (при кратковременной перегрузке дизелей до 3200 л.с. при 490 об/мин)

- подводная – 7,6 узл.

Дальность плавания надводная (при запасе топлива 113,47 т):

- 3250 миль при 17 узл.
- 7900 миль при 10 узл.
- под дизелем и электромотором – 10000 миль (7 узл.), 9500 миль (10 узл.), 6100 миль (12 узл.)

Дальность плавания подводная:

- 80 миль (4 узл.), 130 миль (2 узл.)

Минно-торпедное вооружение:

- 4 носовых, 1 кормовой ТА калибром 533 мм; макс. запас торпед (без палубных контейнеров) – 12, запас мин – 26–39 (в зависимости от типа)

Артиллерийское вооружение:

- после вступления в строй – по одному 20-мм орудью типа 2-см-C/38 на верхнем и нижнем “Wintergarten”;

- к апрелю 1944 года – 2 × 2–20-мм 2-см-M38II на верхнем, 1 × 4–20-мм АУ типа 38/43U на нижнем “Wintergarten”;

- после апреля 1944 года – 2 × 2–20-мм 2-см-M38II на верхнем, 1 × 1–37-мм 3,7-см-Flak M42U на нижнем “Wintergarten”

Силовая установка:

- 2 шестицилиндровых четырехтактных реверсивных дизеля с механическим наддувом фирмы Krupp-Germaniawerft типа F46a брн мощностью по 1400 л.с. при 470 об/мин.
- 2 двухкорных электромотора фирмы BBC типа GG UB 720/8 мощностью по 375 л.с. при 295 об/мин. (в генераторном режиме – 465 кВт, 300 В, 1550 А, 450 об/мин.)
- 2 группы аккумуляторных батарей (по 62 элемента типа AFA 33 MAL 800 W каждая) общей емкостью 9160 ампер-часов
- два трехлопастных гребных винта диаметром 1620 мм и шагом 1540 мм

Запас воды:

- питьевой – 3,875 м³
- мытьевой – 0,485 м³
- дистиллированной – 0,5 м³

Экипаж:

- 4 офицера, 4 обер-фельдфебеля, 10 унтер-офицеров, 27–34 матросов

Следует отметить, что проектные дальность плавания, автономность и боезапас VIII, как и лодок других типов, часто удавалось значительно превзойти. Это достигалось как путем выбора оптимальных режимов работы силовой установки (дальность плавания), так и благодаря изобретательности экипажей. Вот как описывает это известный немецкий подводник Peter Cremer в своей книге “U-Boat Commander. A Periscope View of the Battle of the Atlantic”:

“Лодки типа VII, подобные U333 (лодка Кремера – прим. автора), с надводным водоизмещением около 750 т именовались “средними лодками открытого моря”. Обладая радиусом действия 7000–8000 миль, они предназначались для действий против атлантических конвоев, в отличие от океанских лодок типа IX водоизмещением 1100 тонн с большей дальностью плавания. Для преследования больших быстроходных конвоев в надводном положении и занятия выгодного положения для атаки необходим большой запас топлива. Исходя из этого, в штабе считали, что лодки типа VII способны действовать не далее, чем в средней части Атлантического океана. Однако мы, командиры, придерживались другого мнения. Расстояние от Ла Паллиса / Ла Рошели до побережья Флориды и обратно составляет около 8000 миль. Плюс немало миль, которые придется пройти в районе патрулирования. Наряду с тщательным расчетом экономической скорости, мы считали, что можем увеличить рассчитанный на 7000 миль запас топлива. В этой области старшие механики были очень изобретательны и мой LI (Leitender Ingenieur – старший механик) предложил использовать для хранения дизельного топлива часть танков питьевой и мытьевой воды. Это конечно можно было сделать только с согласия экипажа, который должен был во многом ограничивать себя. Для более длительного похода требовались и дополнительные запасы провизии. Так как для этого не было соответствующих помещений, то продукты втискивали в любые возможные места, включая галюн. Часть коек использовались для хранения ящиков с боеприпасами и запасными частями для машины. Три дополнительных торпеды нам удалось втиснуть в надстройку под настил верхней палубы, увеличив их запас с 14 до 17 штук. И все это избыточное снабжение при кажущейся неразберихе нужно было грамотно разместить, чтобы не нарушить дифферентовку лодки и не затруднять ее погружение.”

Краткое описание конструкции U995 [3, 4, 6, 7, 8, 14, 15, 20, 33]

Общее расположение

Прочный корпус с внутренним расположением шпангоутов полособульбового профиля (длина шпации от 300 до 750 мм) имеет в поперечном сечении кольцевую форму и делится на шесть отсеков (счет отсеков, как и шпангоутов, в немецком судостроении принято вести с кормы в нос). Центральный пост отделяется сферическими переборками, рассчитанными на давление 10 кг/см² и служил отсеком-убежищем, остальные отсеки разделяются плоскими переборками.

Первый отсек (1–161/2 шпангоуты) – кормовой торпедный и электромоторный (Hecktorpedo-und E-Maschinenraum). Здесь располагается торпедный аппарат номер 5 со стрельбовым баллоном сжатого воздуха, гребные электродвигатели с разобщительными

муфтами и щитами управления, линии гребных валов с упорными подшипниками, установка регенерации воздуха. В кормовой части отсека находятся воздушные электро- и дизель-компрессоры, электрические приводы вертикальных и кормовых горизонтальных рулей, аварийный ручной привод вертикальных рулей, кормовая дифференциальная цистерна и торпедозаместительная цистерна номер 1, кислородный баллон, баки дистиллированной воды. Под настилом отсека хранилась запасная торпеда, погрузка которой осуществлялась через торпедоперегрузочный люк (Torpedoluk).

Второй отсек (161/2-29 шпангоуты) – дизельный (Dieselmotorenraum). Здесь размещены два дизельных двигателя с разобщительными муфтами и вспомогательным оборудованием, 2 пусковых баллона сжатого воздуха для дизелей (максимальное рабочее давление 30 кг/см²) и два кислородных баллона, цистерны смазочного масла и расходные топливные цистерны (2 × 400 литров). Для погрузки и выгрузки крупногабаритного оборудования служил съемный лист в подволоке отсека (Dieselmontageluk).

Третий отсек (29–39 шпангоуты) – жилой унтер-офицеров (Unteroffiziersraum). Отсек разделяется плоской поперечной переборкой на две части. В кормовой части вдоль ДП находится камбуз с электроплитой, мойкой и ведущим на верхнюю палубу входным люком с тубусом, с левого борта – провизионная кладовая, справа – галльон с умывальником (часто использовавшийся для хранения провианта) и помещение батарейного автомата 1. В носовой части отсека по ДП располагается жилое помещение унтер-офицеров с восемью двухъярусными койками, рундуками для личных вещей и двумя складывающимися столами, холодильный шкаф. Здесь же размещаются два баллона воздуха высокого давления (3-я группа). По бортам отсека находится внутренняя топливная цистерна номер 1 (Treibölbunker 1i), а в его нижней части – 1-я группа аккумуляторных батарей (Akkuraum 1), цистерны льяльных вод № 1 и питьевой воды № 1. Для погрузки и выгрузки аккумуляторов в подволоке отсека имеется съемный лист (Akkuluk).

Четвертый отсек (39–501/2 шпангоуты) – центральный пост (Zentrale). В верхней его части размещен центральный пост, а в нижней – топливные цистерны №№ 1 и 2 (Treibölbunker 2i) и балластная цистерна № 3 (Tauchzelle 3). Сверху к центральному посту примыкает эллиптическая в поперечном сечении прочная боевая рубка (Turm), сообщенная нижним прочным люком с центральным постом, а верхним – с мостиком. Через боевую рубку проходит шахта Angriffssehrohr (командирский перископ, максимальная высота его подъема над верхним срезом ограждения рубки около 5,3 метра). Наблюдение через командирский перископ (только в горизонтальной плоскости и с ограниченным углом обзора) ведется из прочной рубки преимущественно во время торпедной атаки. Вертикальное положение наблюдателя относительно палубы при изменении высоты подъема перископа остается неизменным. Малые размеры головки делают этот перископ менее заметным. Второй перископ – зенитный (Luftzielsehrohr), расположен перед прочной рубкой и имеет меньшую высоту подъема (около 2,6 м), но большие углы обзора как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскостях. Наблюдение через него ведется из центрального поста. Зенитный перископ используется также в навигационных целях для определения высоты небесных светил.

Подъем-опускание перископов и вращение командирского перископа осуществлялось гидроприводом, включающим в себя два насоса (один из них резервный) и три гидропневмоаккумулятора.

В ЦП также располагались главный центробежный осушительный и поршневой вспомогательный трюмно-дифференциальный насосы, станция погружения и всплытия, гирокомпас и другое навигационное оборудование, посты управления горизонтальными и вертикальными рулями, приборы управления торпедной стрельбой, 4 кислородных баллона, установка регенерации воздуха, электрический опреснитель производительностью 8–10 литров в час, цистерна питьевой воды 2.

Пятый отсек (501/2-63 шпангоуты) – жилой офицеров и обер-фельдфебелей (Offiziers-und Oberfeldwebelraum). В верхней его части находились каюта командира, жилые помещения офицеров с четырьмя двухъярусными койками, рундуками и столом и помещения обер-фельдфебелей (четыре двухъярусные койки, рундуки и складной стол), галльон с умывальником, провизионная кладовая, радио- и гидроакустическая рубки, цистерна питьевой воды № 3 и помещение батарейного автомата 2. В нижней части отсека находятся 2-я группа

аккумуляторных батарей (Akkuraum 2), внутренняя топливная цистерна № 2 i, цистерны мытьевой воды и льяльных вод № 2, погреб боезапаса. В верхней части отсека имеется съемный лист для погрузки и выгрузки аккумуляторов.

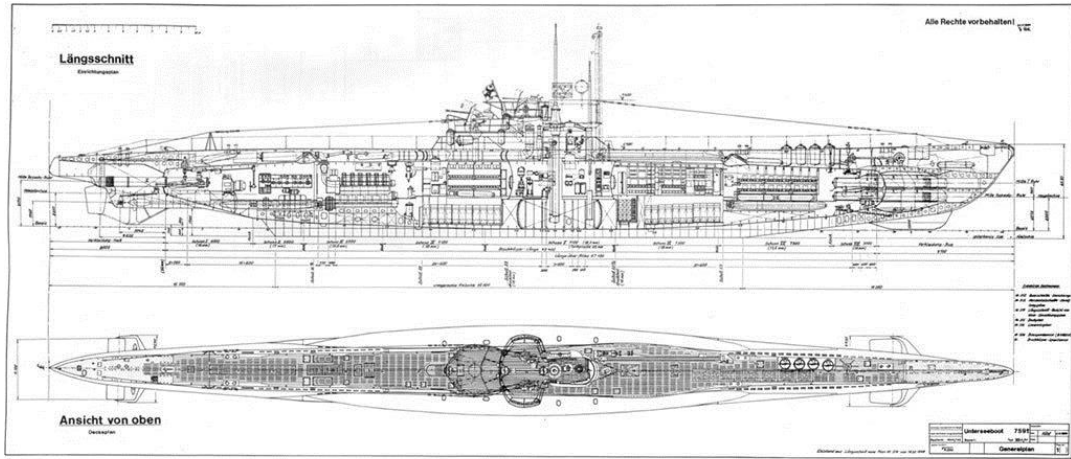
Немецкие лодки отличались спартанскими условиями обитания, в особенности по сравнению с американскими “fleet submarines”, где подводники наслаждались такими средствами комфорта, как кондиционер, опреснитель, душ с пресной водой и даже автоматами для кофе и мороженого. Каюта командира лодок типа VII размером около 1,9 × 1,4 м отделялась от центрального прохода отсека только занавеской и вмещала койку, умывальник, крышка которого служила письменным столом, рундуки и сейф для секретной документации.

Единственными “местами уединения” на лодке были гальюны, хотя по прямому назначению чаще использовался только один из них, а второй выполнял роль провизионной кладовой. На начальном этапе войны конструкция гальюнов позволяла использовать их на глубине не более 25 метров. Так как лодкам приходилось находиться под водой все дольше и глубже, то они были снабжены фановой системой с фекальным танком высокого давления. Использование подобного гальюна требовало определенных навыков и могло привести не только к курьезным, но и печальным последствиям, что и случилось с U1206 типа VIIC. Вот как описывает это Jak. P. Mallmann Showell:

“...U1206 (капитан-лейтенант Karl-Adolf Schlitt) была потеряна в результате неправильного использования сложной системы гальюна. Капитан-лейтенант Шлитт вознамерился испытать эту систему на себе, но старший механик решил дать ему в помощники “специалиста” и в результате двух противоположных мнений рычаги были перемещены в неправильной последовательности, “плоды” командирских “трудов” вместе с мощной струей забортной воды выплеснулись в лица участников. Видя происходящее, старший механик решил всплыть, чтобы снизить давление, но поток воды хлынул в аккумуляторную яму, вызвав образование хлора (хлор выделяется в результате реакции морской воды с серной кислотой в аккумуляторах) и в конце концов, после атаки самолета, экипаж был вынужден покинуть лодку.”

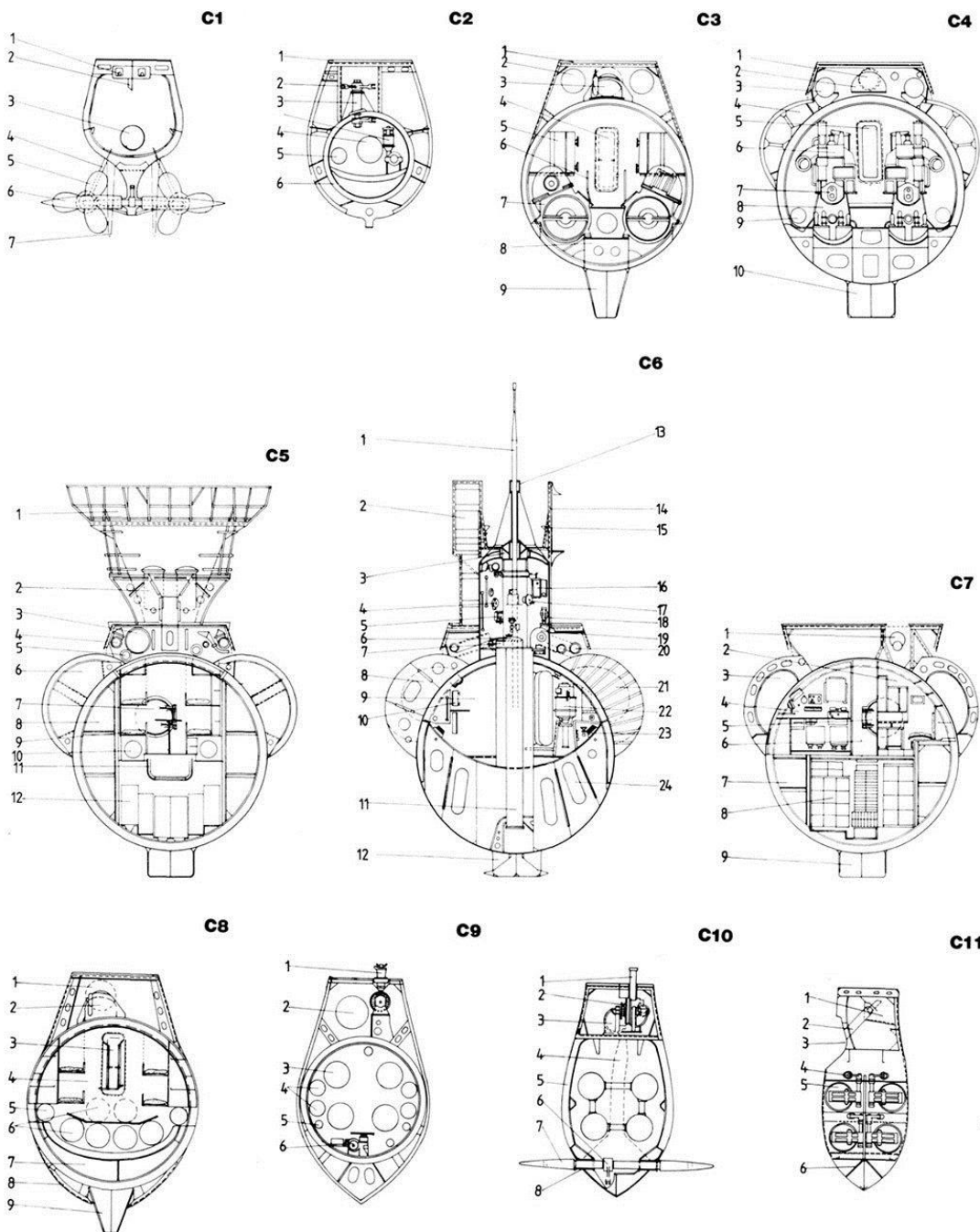
Шестой отсек (63–81 шпангоуты) – носовой торпедный и жилой команды (Bugtorpedo-und Mannschaftsraum). Здесь размещены торпедные аппараты №№ 1, 3 (правый борт) и №№ 2, 4 (левый борт) с двумя стрельбовыми воздушными баллонами, до 6 запасных торпед (4 из них под настилом), установка регенерации воздуха... Погрузка торпед производилась через расположенный в верхней части отсека торпедоперегрузочный люк. По бортам расположены в два яруса 12 откидных коек (“теплые койки” – то-есть одна койка использовалась как минимум двумя членами экипажа), рундуки личного состава и 4 баллона воздуха высокого давления (4-я группа), в середине – 3 складных стола. В нижней части отсека находятся торпедозаместительные цистерны (Torpedozelle) 2 и 3, носовая дифферентная цистерна (Vorderes Trimzelle), электрический и аварийный ручной приводы носовых горизонтальных рулей и пневмопривод брашпиля-швартовного шпиля, три кислородных баллона.

По обеим бортам прочного корпуса располагаются буи (15–66 шпангоуты). В них размещены (с кормы в нос симметрично): топливно-балластные цистерны (Tauchbunker) 2 ЛБ и ПБ, топливно-уравнительные цистерны (Regelbunker) 1 ЛБ и ПБ, уравнительные цистерны (Regelzelle) 2 ЛБ и ПБ, цистерны быстрого погружения ЛБ и ПБ, топливно-балластные цистерны 4 ЛБ и ПБ.



Plan 3

Поперечное сечение U995 и вид на верхнюю палубу и мостик



Поперечные сечения U995 (масштаб 1:100):

C1 (сечение по кормовым горизонтальным рулям):

1. тяга привода вертикальных рулей
2. бимсовая кница
3. торпедный аппарат 5
4. кронштейн гребного вала
5. гребной винт
6. горизонтальный руль
7. вертикальный руль (в корму от сечения)

C2 (сечение по кормовой части первого отсека):

1. верхняя палуба
2. двухплечий рычаг привода вертикальных рулей
3. ось рычага
4. торпедный аппарат 5
5. баллон воздуха высокого давления
6. прочный корпус

C3 (сечение по носовой части первого отсека):

1. верхняя палуба
2. выхлопной трубопровод дизеля
3. кормовой торпедоперегрузочный люк
4. дверь во второй (дизельный) отсек
5. пост управления гребным электродвигателем
6. леер
7. гребной электродвигатель
8. фундамент гребных электродвигателей
9. киль

C4 (сечение по второму отсеку):

1. контейнер для запасной торпеды
2. выхлопной трубопровод дизеля
3. трубопровод подачи воздуха к дизелям
4. булевая цистерна
5. дверь в третий отсек (унтер-офицеров)
6. дизель
7. воздухоудувка дизеля
8. картер дизеля
9. баллон пускового воздуха дизеля
10. киль

C5 (сечение по третьему отсеку):

1. верхний "Wintergarten"
2. герметичный контейнер для боезапаса 37-мм артустановки
3. трубопровод подачи воздуха к дизелям
4. трубопровод вентиляции дизельного (второго) отсека
5. выхлопной трубопровод от дизеля к шноркелю
6. булевая цистерна
7. дверь в центральный пост
8. топливная цистерна 1i
9. койка
10. баллон воздуха высокого давления 3-й группы
11. платформа для обслуживания аккумуляторов
12. аккумуляторные батареи 1-й группы

С6 (сечение по четвертому отсеку)

1. командирский перископ
2. рецесс для антенны
3. сальник перископа
4. тахометр гребного вала
5. панель дистанционного управления торпедной стрельбой
6. нижний люк прочной рубки
7. коммингс люка
8. булевая цистерна
9. центральный пост
10. панель индикации состояния цистерн
11. шахта командирского перископа
12. киль
13. верхняя направляющая перископа
14. ограждение рубки
15. площадка для сигнальщика
16. прибор управления торпедной стрельбой
17. маховичок перископа
18. электрогрелка
- 19, 20. трубопроводы к шноркелю
21. булевая цистерна
22. главный осушительный насос
23. воздушный фильтр
24. вырез в поперечной переборке главной балластной цистерны

С7 (сечение по радиорубке, пятый отсек):

1. шноркель
2. каюта командира
3. булевая цистерна
4. радиорубка
5. дверь в прочной переборке
6. проход
7. топливная цистерна 2i
8. погреб боезапаса
9. киль

С8 (сечение по шестому отсеку):

1. контейнер для запасной торпеды
2. носовой торпедоперегрузочный люк
3. переборочная дверь
4. носовой жилой отсек
5. баллон воздуха высокого давления 5-й группы
6. запасные торпеды
7. торпедозаместительная цистерна
8. легкий корпус
9. киль

С9 (сечение по шпилью):

1. шпиль
2. контейнер для запасной торпеды
3. торпедный аппарат 1
4. воздушные стрельбовые баллоны для торпедных аппаратов 1 и 3
5. трубопровод воздуха высокого давления
6. привод носовых горизонтальных рулей

С10 (сечение по носовым горизонтальным рулям):

1. выдвижной кнехт
2. брашпиль
3. контейнер для запасной торпеды

4. цепной ящик
5. легкий корпус
6. баллер горизонтального руля
7. перо горизонтального руля
8. сальник баллера

C11 (сечение по передним крышкам носовых торпедных аппаратов):

1. подпалубная кладовая
2. якорный клюз
3. легкая носовая оконечность
4. привод открытия и закрытия крышки торпедного аппарата 1
5. крышка торпедного аппарата 1
6. легкий корпус

Легкие носовая и кормовая оконечности и надстройка с ограждением рубки обеспечивают надводную мореходность лодки и размещение ряда цистерн и оборудования. В корме располагались два балансирующих вертикальных и кормовые горизонтальные рули с приводами, балластная цистерна 1 и торпедный аппарат номер 5, цистерна плавучести. В носовой оконечности находились ТА номер 1–4 с волнорезами и их приводами, носовые горизонтальные рули с приводами, балластная цистерна 5, цепной ящик, якорная ниша с клюзом для якоря Холла (ПБ), как буксирного устройства, кладовая для буксирного конца, баллон воздуха высокого давления (6-я группа), цистерна плавучести. Длина якорной цепи 150 метров, вес якоря 300 кг.

В надстройке между настилом верхней палубы и прочным корпусом располагались: баллоны воздуха высокого давления 1-ой (2 шт.), 2-ой (2 шт.) и 6-ой (1 шт.) групп, два прочных контейнера для хранения запасных торпед, трубопроводы выхлопных газов дизелей с глушителями и запорной арматурой (для плавания в надводном положении и под шноркелем), трубопроводы подачи воздуха к дизелям в надводном положении и под РДП, рецесс для укладки шноркеля и поршневой пневматический привод для его подъема и заваливания. Здесь же находились главный магнитный компас, поворотный гидрофон ГАС KDB (возможно демонтирован к концу войны), 4 контейнера для пятиместных надувных спасательных плотов и якорно-швартовное устройство (брашпиль и швартовный шпиль, шесть выдвижных двухтумбовых кнехтов).

Ограждение прочной рубки с “Wintergarten” служило для размещения ходового мостика, выдвижных устройств (два перископа, антенны РЛС, радиопеленгатора, радио и т. д.), шахт подачи воздуха в отсеки прочного корпуса, артиллерийского вооружения и контейнеров для хранения боеприпасов первых выстрелов, двух контейнеров для пятиместных надувных плотов, напорной цистерны системы замещения топлива забортной водой. Для улучшения условий несения вахты на мостике ограждение рубки было снабжено брызго- и ветроотражателями, обвес мостика изнутри был облицован деревянными планками. На ходовом мостике находились также съемный ночной прицел UZO (Unterseeboots Ziel Ortungsgerät) для торпедной стрельбы в надводном положении, репитер гирокомпаса и тахометры гребных валов, пульт управления вертикальными рулями.

Энергетическая установка

Для плавания в надводном положении и под шноркелем служили два четырехтактных шестицилиндровых тронковых реверсивных дизеля с механическим наддувом типа F46a брп производства фирмы Krupp-Germaniawerft. Диаметр цилиндра 400 мм, ход поршня 460 мм, мощность 1400 л.с. при 470 об/мин, 1600 л.с. при 490 об/мин (перегрузка в течение одного часа). Интересной особенностью является система наддува. Механический двухроторный нагнетатель типа Рут соединялся с двигателем через фрикционную разобщительную муфту с ручным приводом для работы в диапазоне 390–490 об/мин, при этом давление наддува составляло 0,23–0,3 кг/см². Дизели имели проточную систему охлаждения забортной водой и систему смазки с сухим картером. Дизели соединялись с валами гребных электродвигателей через конические фрикционные муфты с пневматическим и аварийным ручным приводами.

Гребные электродвигатели типа GG UB 720/8 производства фирмы BBC двухкорные с воздушным охлаждением и промежуточным охлаждением воздуха забортной водой. Мощность в двигательном режиме 375 л.с. при 295 об/мин (210 В, 1470 А), в генераторном – 465 кВт при 450 об/мин. ГЭД соединяются с линиями гребных валов через конические фрикционные муфты с ручным приводом.

Упорные подшипники валопиней типа Митчелл, охлаждаются, как и подшипники ГЭД, забортной водой. Подшипники дейдвудов и кронштейнов гребных валов изготовлены из текстолита. Гребные винты трехлопастные, отлиты из стали и покрыты синтетической смолой для защиты от коррозии.

Лодка оснащена двумя группами аккумуляторных батарей по 62 элемента типа AFA 33 MAL 800 W в каждой общим весом 61,996 т и емкостью 9160 А·ч (20-часовой разрядный ток). Размер элемента 478 × 381 × 1123 мм, напряжение 2,6 В. Время зарядки полностью разряженных батарей составляло около 7 часов. Срок службы аккумуляторов оценивался в 3–3,5 года. Система батарейной вентиляции объединена с вытяжной системой корабельной вентиляции.

Вспомогательное электрооборудование питалось от любого из двух распределительных щитов, расположенных в центральном посту и первом отсеке. Электроприводы и электрическое отопление снабжались постоянным током напряжением 110–170 В, освещение – 110±4 В через автоматический регулятор напряжения. Потребители переменного тока получали питание через электромашинные преобразователи. Светильники аварийного освещения запитывались от автономных аварийных аккумуляторов.

Большая часть вспомогательных механизмов, а также контрольно-измерительные приборы, контакторы и переключатели установлены на эластичных резиновых амортизаторах для снижения шумности и повышения взрывостойкости.

Шноркель

Шноркель (Schnorchel) – устройство, позволяющее подводной лодке двигаться под дизелями и заряжать аккумуляторные батареи на перископной глубине (русское его название – РДП) было установлено на U995 уже перед концом войны и не было использовано в боевых походах.

Идею такого устройства выдвинул еще в октябре 1933 года известный немецкий конструктор профессор Гельмут Вальтер (Hellmuth Walter) применительно к быстроходной ПЛ с дизелем, работающим по замкнутому циклу. Приблизительно в это же время капитан-лейтенант голландского ВМФ J. J. Wichers запатентовал идею выдвижной воздушной мачты с поплавковым клапаном, позволявшей дизелям ПЛ работать на перископной глубине. Следует отметить, что эксперименты с аналогичными устройствами проводились также в России и СССР.

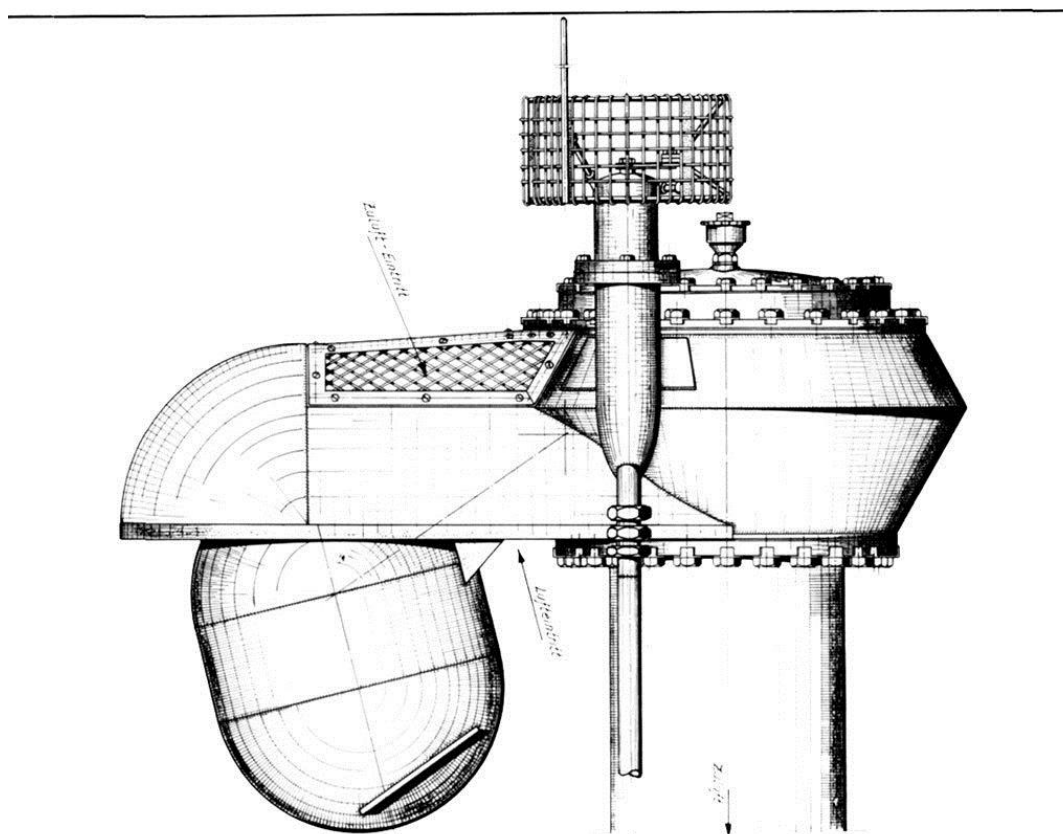
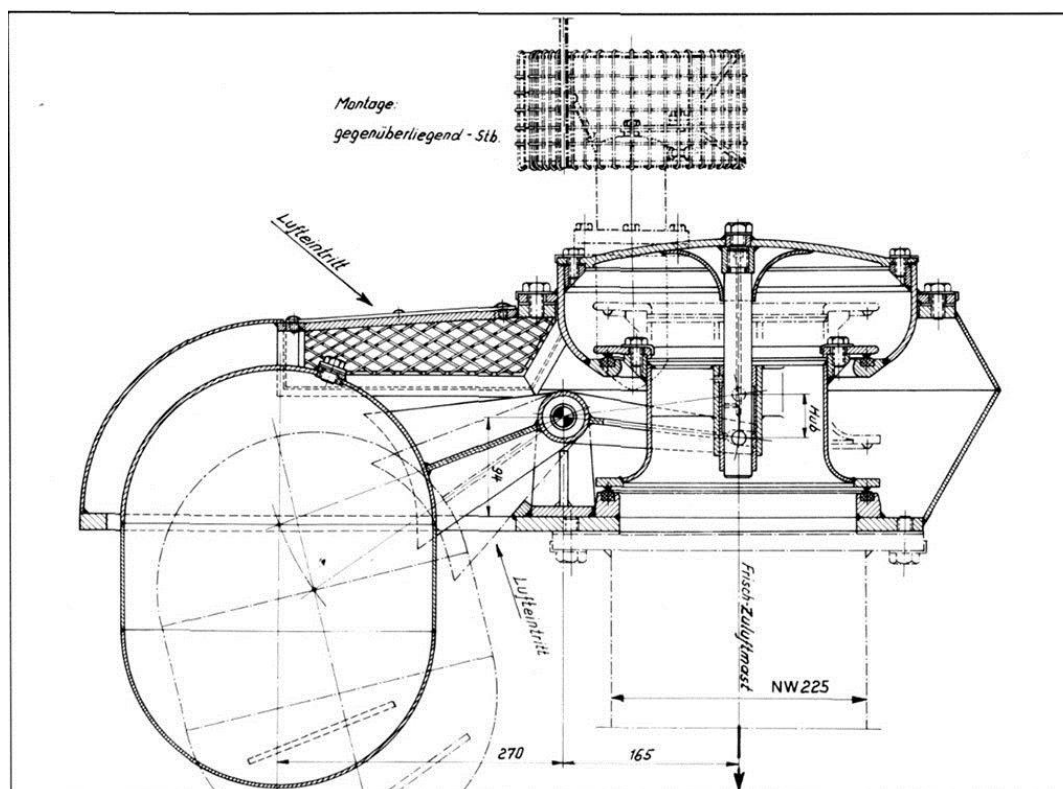
Начиная с 1938 года на голландских ПЛ O19-O27 были установлены предложенные Wichers устройства, O19 применяла такую выдвижную воздушную шахту в боевых условиях в ходе войны с Японией. После оккупации Нидерландов в 1940 году немецкими войсками, O25-O27 оказались в их руках. В 1941 году испытания воздушной шахты на O26 (в немецком флоте именовалась UD4) проводились UAK (Ubootabnahmekommando – Комиссия по приемке подводных лодок). Устройство было признано бесперспективным, испытания прекратили, а устройства для работы дизелей под водой на всех трофейных ПЛ демонтировали.

2 марта 1943 года в ходе беседы с Деницем Г. Вальтер снова вернулся к своей идее, получившей впоследствии название “шноркель”. На этот раз в свете растущих потерь У-боотов это предложение получила поддержку на “самом верху”. В сотрудничестве с другими специалистами, в первую очередь с Габлером и Хеепом, Вальтер начал активную разработку шноркеля. В качестве автоматического устройства, предупреждающего попадание воды в корпус лодки при залипании головки трубы для приема воздуха, была использована голландская идея автоматического клапана со сферическим поплавком. При этом в качестве компенсатора колебаний давления воздуха было предложено использовать весь внутренний объем отсеков ПЛ. Следует отметить, что в марте 1945 года по представлению гросс-адмирала К. Деница профессор Г. Вальтер получил высшую награду, присваиваемую гражданскому лицу в военное время – Рыцарский крест с мечами за военные заслуги “в том числе и за разработку шноркеля”.



Профессор Г. Вальтер
(из архива автора)

Летом 1943 года два опытных образца шноркеля были изготовлены фирмой DWK (Deutsche Werft Kiel AG) и установлены взамен одного из перископов на учебных лодках U57 и U58 типа ПС. Проведенные в августе того же года испытания дали положительные результаты. Для лодок VIIC был разработан другой вариант шноркеля с заваливающейся трубой для приема воздуха и удаления выхлопных газов, испытания которого начались в сентябре 1943 года на U235 и U236. При этом были отмечены серьезные недостатки-головка устройства, расположенная в нос от перископов и облако выхлопных газов мешали вести наблюдение через перископ на носовых курсовых углах, скорость при плавании под шноркелем не превышала 5–7 узлов. Первый заказ на 20 шноркелей для лодок VIIC был размещен еще в августе, а в сентябре – еще на 100. К установке серийных образцов РДП приступили зимой 1943–44 годов, однако вплоть до лета 1944 года испытывался их острый недостаток. Применялись различные конструкции шноркеля – выдвижные (на ПЛ типов II, XXI и XXIII) и заваливающиеся на лодках других типов, использовались автоматические клапаны со сферическим или цилиндрическим кольцевым поплавками и электропневматические. Для уменьшения радиолокационной заметности на головку выдвижного устройства иногда наносили специальное покрытие, на ней же размещали и антенну станции радиотехнической разведки.



Головка шноркеля с поплавковым клапаном и антенной РТР
(из архива автора)

По мере освоения шноркеля экипажами подводных лодок и роста угрозы со стороны оснащенных РЛС самолетов и надводных кораблей противника, У-бооты все больше времени

проводили под водой. Так U977 во время перехода из Норвегии в Аргентину непрерывно находилась в подводном положении 66 суток!

Система регенерации воздуха

Запас воздуха в отсеках провентилированной подводной лодки обеспечивал допустимый для дыхания газовый состав в течение около 15 часов. Затем требовалось использовать систему регенерации воздуха, состоявшую из трех установок, расположенных в центральном посту и концевых отсеках. Установки представляли собой набор патронов с едким кали КОН для поглощения CO_2 , подключенных к системе корабельной вытяжной вентиляции. Каждая установка обеспечивала поддержание содержания углекислого газа не более 1,5 % для 36 человек в течение 72 часов. Кислород хранился в десяти баллонах емкостью по 50 литров и подавался в отсеки по мере необходимости.

Система сжатого воздуха

Воздух высокого давления (5200 литров при 205 кг/см^2) хранился в 12 баллонах, объединенных в 6 групп. Его запас пополнялся электрокомпрессором и свободно-поршневым дизель-компрессором Junkers производительностью $8,5 \text{ л/мин}$ при 205 кг/см^2 и 850 циклах в минуту. Воздух высокого давления (ВД) подавался к главной распределительной колонке в центральном посту, откуда мог использоваться для продувания цистерн главного и вспомогательного балласта, постановки мин, питания колонки воздуха низкого давления (ВНД), зарядки резервуаров сжатого воздуха парогазовых торпед, пополнения стрельбовых баллонов торпедных аппаратов и пусковых баллонов дизелей и других нужд.

Воздух от расположенной в центральном посту колонки ВНД использовался для дифферентовки лодки, включения фрикционных разобщительных муфт энергетической установки, продувания кингстонов системы охлаждения заборной водой и баллона гальюна, тифона и других потребителей.

Для вентиляции отсеков затонувшей подводной лодки и продувания ее цистерн главного балласта воздухом низкого давления в районе ограждения рубки имеются соединения для воздушных шлангов, подаваемых с корабля-спасателя.

Системы погружения и всплытия, осушительная и дифферентовочная

Балластные и топливо-балластные цистерны, за исключением балластных цистерн 1 и 5, кингстонного типа, приводы клапанов вентиляции и кингстонов ручные. Продувание цистерн осуществляется воздухом высокого давления, а в позиционном положении также выхлопными газами дизелей давлением $0,6 \text{ кг/см}^2$.

Главный осушительный насос центробежный двухступенчатый, ступени могут работать параллельно или последовательно. Производительность насоса $78\text{--}88 \text{ м}^3/\text{час}$ при напоре $1,5 \text{ кг/см}^2$ или $30\text{--}54 \text{ м}^3/\text{час}$ при $10,5 \text{ кг/см}^2$. Вспомогательный поршневой трюмно-дифферентовочный насос двухцилиндровый производительностью $18\text{--}21,5 \text{ м}^3/\text{час}$ при $10,5 \text{ кг/см}^2$. Дифферентовка лодки могла производиться трюмно-дифферентовочным насосом или воздухом низкого давления, при этом количество принятой или откачиваемой воды определялось расходомером.

Вооружение

U995 имела стандартное для немецких ПЛ того времени минно-торпедное, артиллерийское, радиотехническое и навигационное вооружение. Коротко рассмотрим каждое из них.

Минно-торпедное вооружение

В 1935 году немецкие ПЛ имели на вооружении парогазовые торпеды G7a (Т I) и электроторпеды G7e (Т II) с зарядом взрывчатого вещества 280 кг. Они были снабжены контактными взрывателями (AZ-Aufschlagzündung) и магнитными неконтактными (MZ-Pi-Magnetzündung-Pistole).

На начальном этапе боевых действий эти торпеды показали свою крайне низкую надежность (ложные срабатывания неконтактных взрывателей, отказы автомата глубины). Особенно ярко это проявилось в ходе норвежской операции в апреле 1940 года. Все это привело к запрету использования MZ-Pi с июня 1940 года. В период пика успехов немецких подводников в 1941–42 гг. применялись только торпеды с контактными взрывателями, а глубина хода торпед

обычно устанавливалась минимальной. Ситуация улучшилась с ноября 1942 года, когда на вооружение был принят более надежный магнитный взрыватель Pi39H (Pi2), а позднее и другие их типы.

Эффективность торпед пытались также повысить путем применения систем самонаведения (некоторые из них описаны выше), маневрирования по определенным программам (“Fat”, “Lut”) и т. д.

Согласно действовавшему с 15 апреля 1944 года положению, оперировавшие в Атлантике подводные лодки VIIIС могли иметь следующие варианты торпедного боезапаса:

1. Для носовых ТА: три торпеды типа Т V, две Т I Fat I, три Т III Fat II (или пять Т IIIa Fat II); для кормовых – две Т V.

2. Носовые ТА: три Т V, пять Т IIIa Lut; кормовые – две Т V.

Основные данные этих торпед приведены ниже:

Обозначение	Т I	Т I Fat I	Т II	Т III Fat II	Т IIIa Fat II	Т IIIa Lut I/ Lut II	Т V
Тип	G7a	G7a	G7e	G7e	G7e	G7e	G7es
Диаметр, мм	533,4	533,4	534,6	534,6	534,6	534,6	534,6
Длина, мм	7163	7163	7163	7163	7163	7163	7163
Вес, кг	1538	1538	1608	1620	1760	1760	1495
Двигатель	4 цил. ПГ	4 цил. ПГ	Э	Э	Э	Э	Э
Аккумуляторная батарея	-	-	2x13T	2x13T	2x17T	2x17T	1x13T
Мощность двигателя, л.с./частота вращения, об/мин.	350/1470	350/1470	100/1700	100/1700	100/1700	100/1700	55/1350
Скорость, узл.	40	40	30	30	30	30	24
Дальность хода, км	7,5	7,5	5,0	5,0	7,5	7,5	5,7
Вес заряда ВВ, кг	280	280	280	280	280	280	274
Система наведения	-	Fat	-	Fat	Fat	Lut	пассн

ПГ – парогазовый; Т – торпедная батарея; Э – электродвигатель; пассн – пассивная акустическая система самонаведения

В случае необходимости ПЛ типа VIIIС могли ставить донные мины (Torpedo-Grundminen), используя свои 533-мм торпедные аппараты. Применялись мины типов ТМВ (длина 2306 мм, вес 740 кг, вес взрывчатого вещества 580 кг) и ТМС (длина 3385 мм, вес 1115 кг, вес ВВ 1000 кг). Мины оснащались неконтактными магнитными (реже акустическими) взрывателями и могли устанавливаться на глубине до 20 м.

Крышки торпедных аппаратов и волнорезы имели только ручные приводы. Торпедная стрельба и постановка мин осуществлялись сжатым воздухом. Запас воздуха для торпедной стрельбы хранился в специальных стрельбовых баллонах (по одному на аппарат) емкостью 100 литров и давлением 30 кг/см². В надводном положении торпеды выстреливались из аппаратов непосредственно сжатым воздухом давлением 17 кг/см², в подводном использовалась система беспузырной стрельбы. При этом торпеда выталкивалась из аппарата поршнем, приводимым в движение воздухом давлением 11 кг/см². Отработанный воздух стравливался в отсек. Мины выталкивались из торпедного аппарата поочередно воздухом высокого давления. Компенсация массы израсходованных торпед производилась вручную путем приема забортной воды в торпедозаместительные цистерны через расходомеры.

Данные для торпедной стрельбы вырабатывались прибором управлением торпедной стрельбой (ПУТС), расположенным в боевой рубке. Данные об относительном угле цели вводились в ПУТС от ночного прицела UZO или от одного из перископов автоматически через систему синхронной связи. Остальные данные вводились вручную. Выработанные данные передавались по системе синхронной связи к торпедным аппаратам.



Прицел UZO
(из архива автора)

Стрельба производилась с мостика или из боевой рубки через электрические цепи торпедной стрельбы или вручную с местных постов, связь с которыми осуществлялась по системе громкоговорящей связи или переговорным трубам. Залповая стрельба могла выполняться автоматически с выбором последовательности аппаратов и выдержки времени.

Артиллерийское вооружение

До 1942 года артиллерийское вооружение лодок типа VIIC состояло из 88-мм орудия (типа SKC/35), установленного на верхней палубе перед ограждением рубки и одноствольной 20-мм автоматической артустановки LC30/37 с орудием 2-см-C/38 на мостике. С ростом воздушной угрозы подводным лодкам их зенитное вооружение постепенно усиливалось. При этом использовались 20-мм (1 × 1, 1 × 2 и 1 × 4) и 37-мм автоматические артустановки, а также пулеметы (7,92-мм MG34 или FlaMG38, спаренные 15-мм MG151 и спаренные итальянские 13,2-мм Breda). Из-за низкой эффективности от применения пулеметов быстро отказались. Дополнительное вооружение устанавливалось как на расширенной кормовой части мостика, так и на установленной позади ограждения рубки платформе ("Wintergarten"). Существовали и другие варианты размещения зенитных орудий.



«Винтергартен» U995 с зенитными 20-мм (2 х2) и 37-мм орудиями
(из архива автора)

27 апреля 1943 года было принято решение о демонтаже 88-мм орудий, так как возможность их использования появлялась в сложившейся обстановке крайне редко. Эти орудия сохранились только на ряде лодок, действовавших в Средиземном море и Арктике, а летом 1944 года их заново установили на нескольких ПЛ VIIIС, предназначенных для операций в Финском заливе. Поэтому на U995 88-миллиметровка установлена не была.

С 14 июня 1943 года не имеющим усиленного зенитного вооружения (не менее двух 20-мм АУ) подводным лодкам запрещалось выходить в боевой поход. В ходе строительства U995 была вооружена двумя одноствольными 20-мм орудиями 2-см-С/38 (установка LC30/37), принятыми на вооружение в декабре 1942 года.

С августа 1943 года запрещалось боевое применение ПЛ не прошедших модернизацию мостика по варианту IV (две спаренных и одна счетверенная 20-мм АУ). Исходя из этого, U995 получила два спаренных орудия 2-см-М38II (установка LM43U) и счетверенную установку 38/43U (скорострельность 450–500 выстрелов в минуту на ствол), которая в апреле 1944 года была заменена на одноствольную автоматическую 37-мм АУ типа LM42U с орудием 3,7-см-Flak M42U (160–180 выстр./мин) и бронированным щитом для защиты расчета. 37-мм АУ отличалась крайне низкой надежностью.

“Мы были совершенно не в состоянии защитить себя. 3,7-сантиметровое зенитное орудие заклинило после первого же выстрела” (Cremer).

“Ее (U233-прим. автора) 37-мм зенитное орудие несколько раз заклинивало во время отражения атаки бомбардировщика; через две недели во время опробывания орудия снаряд взорвался в стволе, выведя пушку из строя.” (John F. White).



37-мм артиллерийская установка
(из архива автора)

В то же время отмечалась крайне высокая надежность 20-мм АУ.

На борту имелось также небольшое количество стрелкового оружия: 6 пистолетов, 6 автоматов или карабинов, а также одно- и двухствольные ракетницы и подрывные заряды. Конечно, это количество могло варьировать в зависимости от лодки и выполняемой ею задачи.

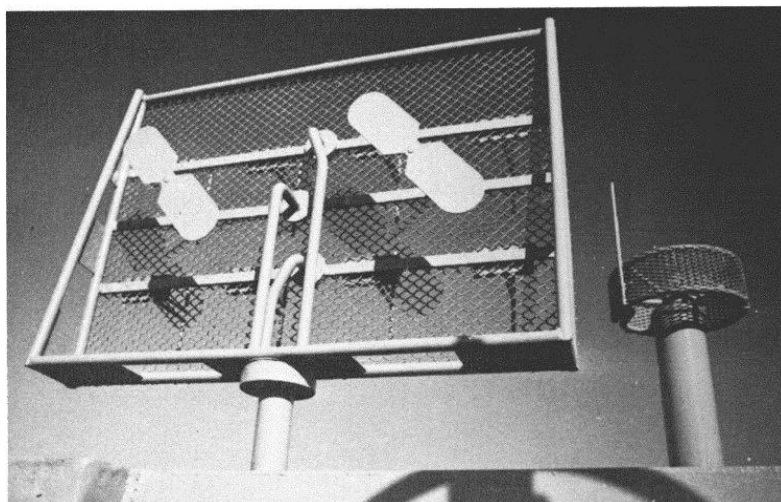
Радиотехническое, гидроакустическое и навигационное оборудование

Станция радиотехнической разведки

С конца 1940 года англичане начали оборудовать свои самолеты радиолокационными станциями обнаружения надводных целей (ASV – Air to Surface Vessel), работавшими в диапазоне 1,5 метра. К началу 1942 года все британские самолеты, действовавшие против подводных лодок, были снабжены такими РЛС. У-бооты все чаще доносили о неожиданных ударах с воздуха даже ночью и в условиях плохой видимости.

В качестве меры противодействия этому, немцы начали оборудовать свои ПЛ станциями обнаружения работающих РЛС, что резко снизило потери лодок. В свою очередь, англичане старались нейтрализовать эти меры, внедряя новые типы радиолокаторов, работающих в диапазонах все более коротких волн. Эта “высокочастотная война” шла с переменным успехом.

Для обнаружения излучения новейших британских 9,7-см радаров ASV Mark III в конце 1943 года У-бооты получили станцию FuMB7 “Naxos” производства NVK/Telefunken (FuMB – Funkmess-Beobachtungsgerät), однако дальность ее действия (около 5 км) была явно недостаточной, так как радары могли “видеть” ПЛ на дистанции до 12 миль. Ситуация резко улучшилась с мая 1944 года, когда на вооружение ПЛ начала поступать FuMB26 “Tunis” с дальностью обнаружения РЛС, работающих в диапазонах 9,7-см и 3-см (американские), до 70 км. Антенны этой станции были негерметичными и в надводном положении крепились к рамочной антенне радиопеленгатора. Ближе к концу войны появились станции FuMB35 “Athos” и FuMB37 “Leros” с герметичными антеннами и возможностью определения пеленга на источник излучения, а также другие станции.



Антенны РЛС “Hohentwiel” и станции радиотехнической разведки FuMB (вероятно FuMB 29 “Bali I”).

(из архива автора)

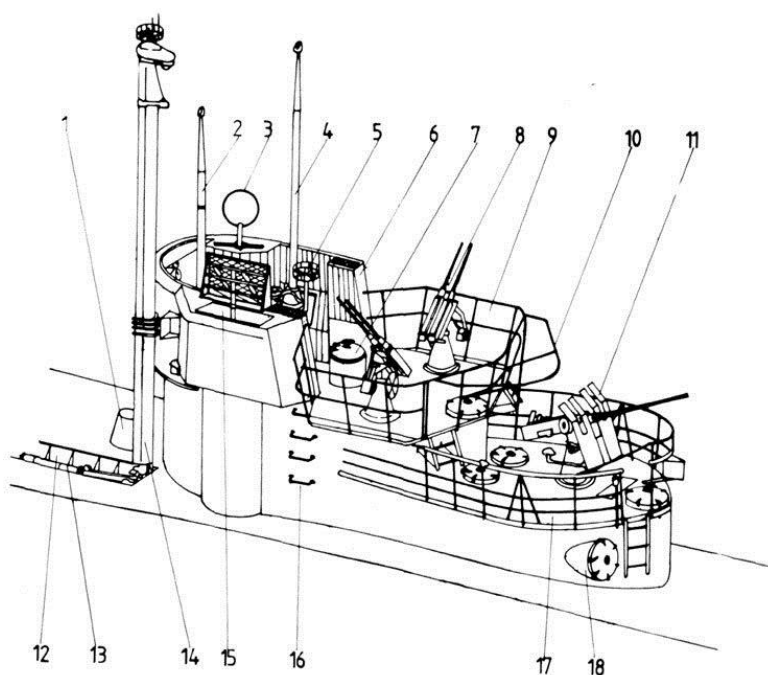
Радиолокационная станция

Испытания первой немецкой опытной радиолокационной станции для подводных лодок, так называемой Dete-Gerät (Deutsches Technisches (Funkmess-)-Gerät) были проведены еще летом 1939 года, но установка серийных РЛС типов FuMO29 и FuMO30 (FuMO – Funk-mess-Ortungsgerät) на ПЛ началась только летом 1942 года. Эти станции отличались неудовлетворительными техническими характеристиками.

Более удачной оказалась РЛС FuMO61 “Hohentwiel U”, созданная на базе авиационной станции обнаружения надводных целей FuMG 200 “Hohentwiel”, выпускаемой с лета 1942 года фирмой Lorenz. FuMO61 работала на частоте 556 МГц (длина волны 56 см) и имела поворотную решетчатую антенну размером 1,0 м × 1,4 м, убираемую в рецесс в ограждении боевой рубки, индикатор РЛС находился в радиорубке. Такую станцию получила и U995. Дальность обнаружения надводных целей составляла: эсминец – 4–5 км, торговое судно тоннажом 1500 BRT – 6 км, 6000 BRT – 10 км; воздушных целей – от 9 до 40 км.

Результаты использования этой станции отражены в рапорте U862 из Пенанга (Юго-Восточная Азия) от 27 сентября 1944 года: “На протяжении всего перехода FuMO “Hohentwiel” работала хорошо. Дальность обнаружения груженых торговых судов в тро-пиках достигала 7,2 км. В тропических условиях неполадок в работе не наблюдалось.”

Некоторые лодки сообщали об успешном применении этой станции для обнаружения воздушных целей. Тем не менее, использование РЛС было крайне ограниченным, так как ПЛ все реже находились в надводном положении, а их командиры избегали включать локатор из опасения, что его излучение будет обнаружено противником.



Ограждение рубки и поднятый шноркель лодки VIIC/41:

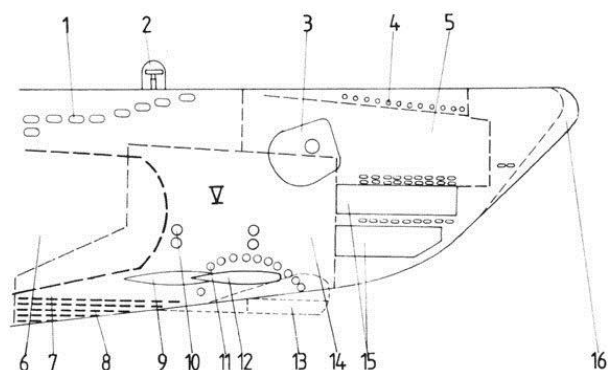
- 1 – главный магнитный компас
- 2 – зенитный перископ
- 3 – антенна радиопеленгатора
- 4 – командирский перископ
- 5 – антенна FuMB 29 “Bali I”
- 6 – шахта подачи воздуха в дизельный отсек
- 7 – контейнер с 20-мм боезапасом
- 8 – спаренная 20-мм артиллерийская установка
- 9 – верхний “Wintergarten”
- 10 – ограничитель поворота орудия
- 11 – 37-мм артиллерийская установка
- 12 – ниша для укладки шноркеля
- 13 – пневмопривод для подъема и заваливания шноркеля
- 14 – шноркель с антенной FuMB 29
- 15 – антенна радиолокатора
- 16 – скобтрап
- 17 – нижний “Wintergarten”
- 18 – контейнер для 5-местного спасательного плота.

Средства гидроакустики

Основной гидроакустической станцией являлась применяемая с 1935 года на германских ПЛ шумопеленгаторная станция GHG (Gruppen-Horch-Gerät). Ее гидрофоны располагались в носовой части лодки в районе балластной цистерны номер 5 (от 11 до 24 штук с каждого борта). С помощью GHG невозможно было с достаточной точностью определить пеленг на источник шума и тем более, определить дистанцию до него. При благоприятных условиях одиночные суда обнаруживались на дальности до 20 км, конвои до 100 км. Для более точного определения пеленга (с максимальной точностью $\pm 1^\circ$) служила станция KDB (Kristall-Basisgerät). Она представляла собой расположенный на верхней палубе в носовой части лодки поворотный гидрофон длиной около 50 см с шестью кристаллическими приемниками. Недостатком станции являлась малая дальность действия.

В 1944–45 годах на нескольких лодках типа VIIC была установлена новая шумопеленгаторная станция Balkon-Gerät (в первую очередь она предназначалась для использования на новых

лодках типов XXI и XXIII). Ее гидрофоны (2×24) монтировались в обтекаемой гондоле (“балконе”), расположенной под форштевнем. Эта станция показала высокую эффективность, в том числе и в надводном положении. С ее помощью с достаточно высокой точностью можно было определить пеленг на источник шума в широком диапазоне курсовых углов (за исключением кормовых в секторе 150° – 210°). Вероятнее всего, эта ГАС была установлена на U 995 во время ее последней стоянки в Трондхейме. Ее можно видеть на фотографиях лодки, снятых во время ее реставрации. Однако, после установки U 995 на место экспозиции Balkon-Gerät демонтировали.



Носовая часть VIIС с гидроакустическими датчиками:

- 1, 4, 8 – шпигаты
- 2 – поворотный гидрофон KDB (Kristalldrehbasisgerät)
- 3 – якорная ниша
- 5 – легкая оконечность
- 6 – первый отсек
- 7 – контур прочного корпуса
- 9 – носовой горизонтальный руль
- 10 – гидрофоны UT (системы звукоподводной связи)
- 11 – гидрофоны GHG (Gruppenhorchgerät)
- 12 – ограждение носовых горизонтальных рулей
- 13 – Balkon-gerät
- 14 – волнорезы торпедных аппаратов 1 и 3
- 15 – атлантический форштевень (штриховая линия-оригинальный форштевень)

В подводном положении связь лодки с надводными кораблями и ПЛ могла осуществляться в телеграфном режиме с помощью установки звукоподводной связи UT (Unter-wasser-Telegraphie).

Для противодействия гидролокаторам союзных кораблей путем создания ложных целей с 1942 года использовался прибор гидроакустического противодействия “Bold”. Он представлял собой контейнер диаметром 150 мм с положительной плавучестью, заполненный гидратом кальция. Выстреленный с подводной лодки, “Bold”, плавающий на глубине около 30 метров, создавал облако пузырьков водорода, имитируя подводную лодку.

Средства радиосвязи

Подводные лодки типа VIIС были оснащены коротковолновым передатчиком мощностью 200 Вт, работавшим в диапазоне 20–80 метров, длинноволновым передатчиком (150 Вт, 600–80 метров), аварийным передатчиком мощностью 40 Вт (18–60 м), коротковолновым (1,5–25 МГц), всеволновым (15–20000 кГц) радиоприемниками, а также приемником широкоэмиттерных станций. Кроме того, в центральном посту имелась ультракоротковолновая радиостанция мощностью 10 Вт (6,5–7,2 м). В надводном положении использовались леерные антенны, натянутые между ограждением рубки и носовой и кормовой оконечностями лодки, для радиобмена на перископной глубине служила выдвижная штыревая антенна. Лодки были

оснащены также системами внутрикорабельной громкоговорящей и безбатарейной телефонной связи.

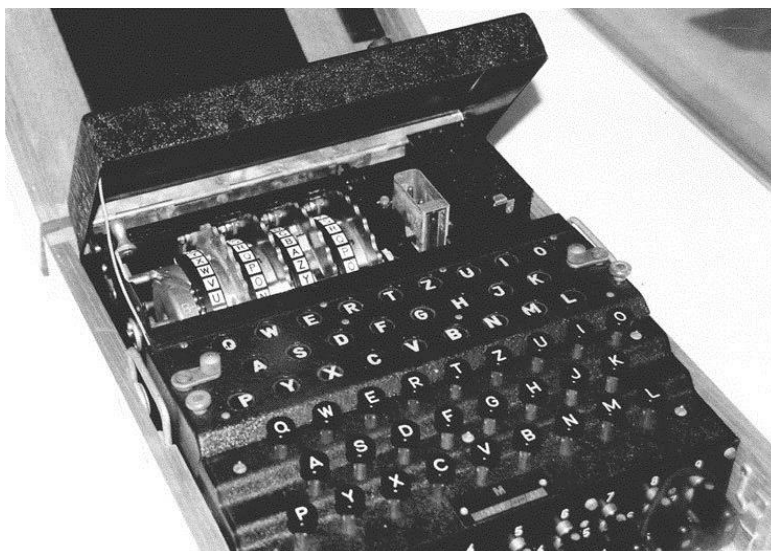
Для связи с подводными лодками на территории Германии и оккупированных стран была развернута сеть стационарных и мобильных радиостанций, самой мощной из которых была станция Goliath, расположенная в Кальбе (центральная Германия). Ее антенное поле занимало площадь 4 км², антенны поддерживались двадцатью мачтами высотой 175–200 метров. Свидетельством огромного потока информации являлся проложенный здесь тысячежильный телефонный кабель диаметром 20 сантиметров. На станции был установлен мощный радиопередатчик, работавший на сверхдлинных волнах. Его сигналы, в основном в диапазоне 10000 метров, могли отлично приниматься даже лодками, находившимися на глубине до 25 метров у американского побережья.



Береговая длинноволновая радиостанция для связи с ПЛ
(из архива автора)

Обмен радиограммами между лодками и береговым командованием велся в закодированном виде. Для кодирования и декодирования использовалась шифровальная машина “Schlüsselmaschine M”, более известная под применявшимся союзниками названием “Энигма”. С 1942 года ВМФ использовал четырехроторный вариант этой машины. Для связи с лодками, действовавшими в различных районах, применялись соответствующие коды (варианты установки роторов). Так, для ПЛ, действовавших в Атлантике, с 1 февраля 1942 года использовался код “Triton”, получивший у союзных криптоаналитиков название “Shark”.

Хотя германское военное командование и было уверено в абсолютной надежности “Энигмы”, британским криптоаналитикам на протяжении длительного времени удавалось взламывать этот код, что имело катастрофические последствия для Рейха, в том числе и для его подводного флота.



«Энигма»
(из архива автора)

Опасным врагом У-боотов стал британский высокочастотный радиопеленгатор HF/DF (High Frequency Direction Finder, часто именовавшийся просто Huff-Duff). Он позволял с высокой точностью определять пеленг на работающий коротковолновый передатчик (а именно в этом диапазоне волн обменивались сигналами немецкие ПЛ) на дистанции до 25 миль, а с меньшей – до 300. Широкомасштабная установка HF/DF на боевых кораблях и торговых судах началась с середины мая 1942 года, а к концу того же года он стал частью стандартного оборудования британских эскортных кораблей. Была создана также береговая сеть подобных станций, что позволяло путем перекрестного пеленгования определять не только направление, но и позицию работающей станции. Существование Huff-Duff практически до самого конца войны оставалось тайной для немцев и загадочное обнаружение ПЛ приписывалось только радару.

Навигационное оборудование

По современным меркам было весьма скромным и состояло из гирокомпаса типа “Anschütz” с 5-ю репитерами, магнитного компаса “Askania”, эхолота фирмы “Atlas” (диапазон измерения 0–3000 м), радиопеленгатора и гидродинамического лага.

Глава пятая

КФК – маленькие воины большой войны

“Героями” войны на море большинство из нас привыкли видеть линкоры, авианосцы, крейсера, подводные лодки. И на их ярком фоне совсем незаметной остается всякая “мелочь”: тральщики, боевые катера, вспомогательные суда.

Таковыми незаметными тружениками – “мастерами на все руки” – германского военно-морского флота в годы второй мировой войны были и КФК (Kriegsfischkutter). Эти крошечные деревянные кораблики выполняли функции патрульных и эскортных кораблей, охотников за подводными лодками, тральщиков, учебных кораблей и транспортов, неся свою нелегкую и опасную службу от берегов Крыма до скал Нордкапа вдоль всей морской границы “Крепости Европа”, протянувшейся на 18 000 километров. Кроме того, это была самая большая серия судов (всего было заказано 1072 единицы, в строй вступило 612), из когда-либо строившихся в Германии, превосходившая по численности даже ПЛ типа VII и «Marinefährrähe» (обычно называвшихся у нас «быстроходными десантными баржами»). Строительство их продолжалось и после войны в обеих Германиях и в Польше, а уцелевшие

КФК военной постройки еще десятилетиями плавали (и еще плавают!) под флагами многих стран. Да и современный “Eurokutter” имеет явные черты КФК.



Модель КФК
(из архива автора)

В первые месяцы Второй мировой войны германский Kriegsmarine испытывал острейшую нехватку прибрежных патрульных плавсредств и вспомогательных тральщиков. В попытке заткнуть эту брешь были мобилизованы сотни разнотипных и в основном весьма почтенного возраста рыболовных судов, буксиров и т. п. не только в Германии, но и в оккупированных странах. Поддержание их «на плаву» стало настоящей «головной болью» для моряков немецкого ВМФ из-за проблем со снабжением запасными частями и ремонтом этих разнотипных и сильно изношенных судов. Ведь только немецкими рыбаками Балтики и Северного моря использовались суда около 300 типов (!). Кроме того, большинство рыболовных судов предназначались не для тралового, а для ярусного, дрейфтерного или популярного на Балтике «близнецового» лова (трал буксируется двумя траулерами) и поэтому оснащались главными двигателями малой мощности, что не позволяло им буксировать минные тралы.

Создание КФК и его конструкция

В предверии войны немецкие власти пытались добиться автаркии, в том числе и в снабжении страны продовольствием. Важное значение при этом придавалось рыболовству в Балтийском и Северном морях. На смену разнотипным и недостаточно экономически эффективным рыболовным катерам должен был прийти стандартный тип судна, спроектированного на основе последних достижений судостроения и дешевый в постройке. Работы по проектированию так называемого «Reichfischkutter» велись Reichsanstalt für Fischerei (Имперское управление по рыболовству), в сотрудничестве с классификационным обществом Germanische Lloyd и судостроительным обществом Bremer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH под руководством тайного советника профессора Ромберга.

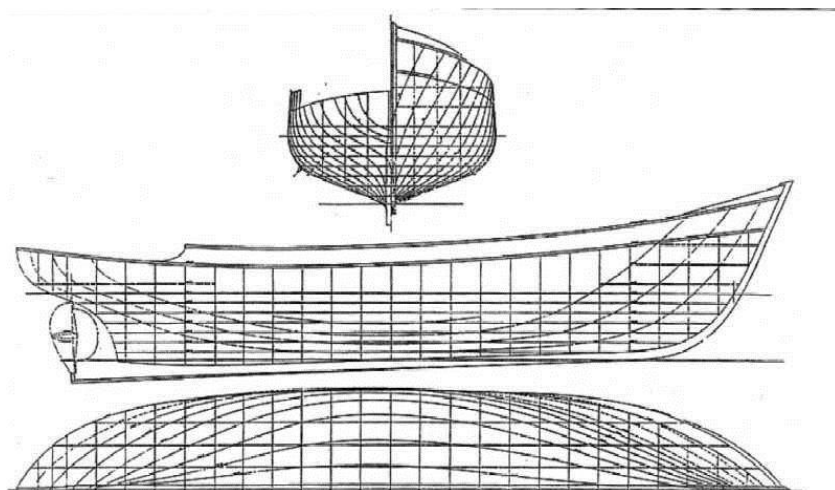
К 1941 году круг для выбора оптимального типа нового рыболовного катера сократился до семи вариантов.

	A	B	C	D	E	F	G
Длина наибольшая, м:	12,0	14,0	16,0	18,0	20,0	22,0	24,00
Длина между перпендикулярами, м:	9,1	11,5	13,3	15,0	16,8	18,4	20,57
Наиб. ширина, м:	3,4	4,3	4,7	5,0	5,3	5,6	6,25
Высота борта, м:	1,4	2,1	2,2	2,3	2,5	2,8	3,00
Максимальная осадка, м:	1,6	1,6	1,7	1,8	2,1	2,5	2,82
Мощность двигателя, л.с.:	30	50	70	90	110	120	150
Частота вращения двигателя, об /мин:	550	500	425	375	330	310	300

Выбор оптимальной формы корпуса и винта производился на основании результатов буксировочных испытаний моделей в опытовых бассейнах Гамбургской лаборатории судостроения – Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) и Технической лаборатории по судостроению в Вене – Schiffbautechnische Versuchsanstalt in Wien (STVW). Впервые в Германии проектирование рыболовных судов велось строго научными методами.

Разработками нового рыболовного судна заинтересовался и Отдел судостроения ВМФ – Konstruktionsamt (K-Amt) des Oberkommandos der Kriegsmarine, увидевшим в нем универсальную платформу для выполнения различных функций в интересах флота. Так «Reichfischkutter» превратился в «Kriegsfischkutter» (KFK) – «военный рыболовный катер».

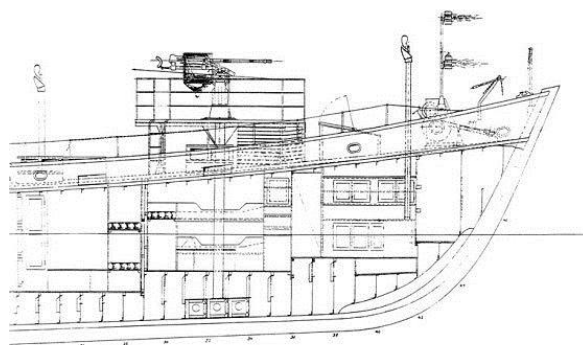
В результате проектно-конструкторских работ и модельных испытаний предпочтение было отдано варианту “G” («Reichfischkutter G»), спроектированному Bremer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH и STVW, который удовлетворял как ВМФ, так и рыбаков, ведь после окончания войны КФК мог легко быть конвертирован в рыболовное судно. Опытный образец судна (KFK 1) был построен зимой 1941–42 гг. верфью Экманна (Eckmann-Werft) в Гамбурге-Финкенвердере. При серийном производстве проект получил наименование “24-м-Motorfischkutter”.



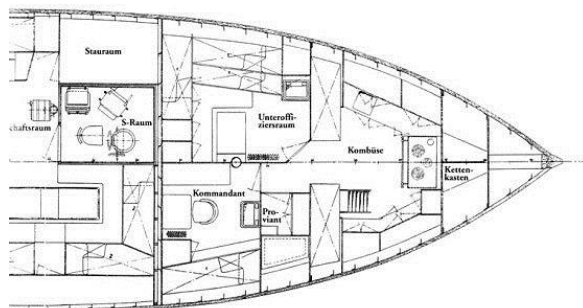
Теоретический (из архива автора)
чертеж КФК

Корпус КФК имел композитную конструкцию: киль и штевни выполнялись из дуба, остальной набор – стальной (49 шпангоутов), обшивка – деревянная. Первоначально обшивка изготовлялась из дуба, но в связи из его дефицитностью, перешли на использование древесины хвойных пород. Судно имело конструктивный дифферент на корму и большую погирь палубы. Первоначально КФК строились с закругленной кормой (KFK 1 – KFK 157), позднее – с транцевой (KFK 158 – KFK 752), что облегчало размещение минно-трального вооружения и упрощало корпусные работы. Невысокий фальшборт проходил от носа до кормовой кромки рубки, в корме палуба ограждалась только леерами. Корпус делился на 6 отсеков. В носу размещались форпик и цепной ящик, далее в корму – камбуз с плитой на угольном отоплении и тамбур, к которому примыкали каюты командира и трехместная каюта обер-фельдфебелей. В средней части судна размещался кубрик рядового и унтер-офицерского состава с тремя двухъярусными и двумя трехъярусными койками, гидроакустическая рубка и провизионная кладовая. Подобное расположение жилых помещений соответствовало минимальной численности экипажа 15 человек (командир, 3 обер-фельдфебеля и 11 унтер-офицеров и матросов). В зависимости от назначения и вооружения катеров менялась численность экипажа и компоновка жилых помещений. Непосредственно под рубкой находилось машинное отделение, где размещался главный двигатель и 4 топливные цистерны (по две на каждом борту) общей емкостью 7 тонн, что обеспечивало дальность плавания 1200 миль при скорости 7 узлов. Далее в

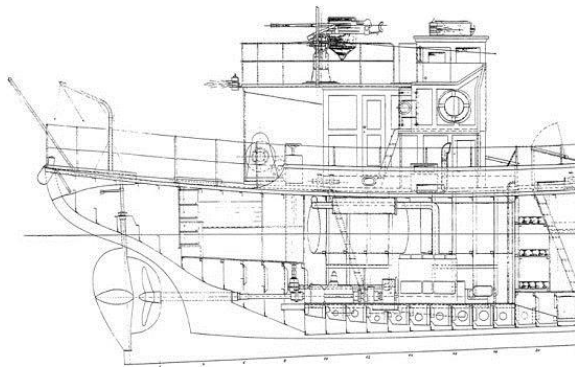
корму располагался трюм для хранения минно-трального оборудования и т. п. и румпельное отделение. Смещенная в корму рубка имела типичную для подобных рыболовных судов конфигурацию. В ней размещались рулевая, штурманская рубки и радиорубка с приемником, передатчиком и УКВ-радиотелефоном.



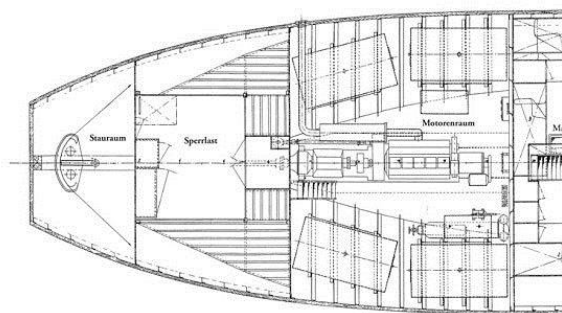
htung



Общее расположение КФК (носовая часть)
(из архива автора)



Ein



Общее расположение КФК (кормовая часть)
(из архива автора)

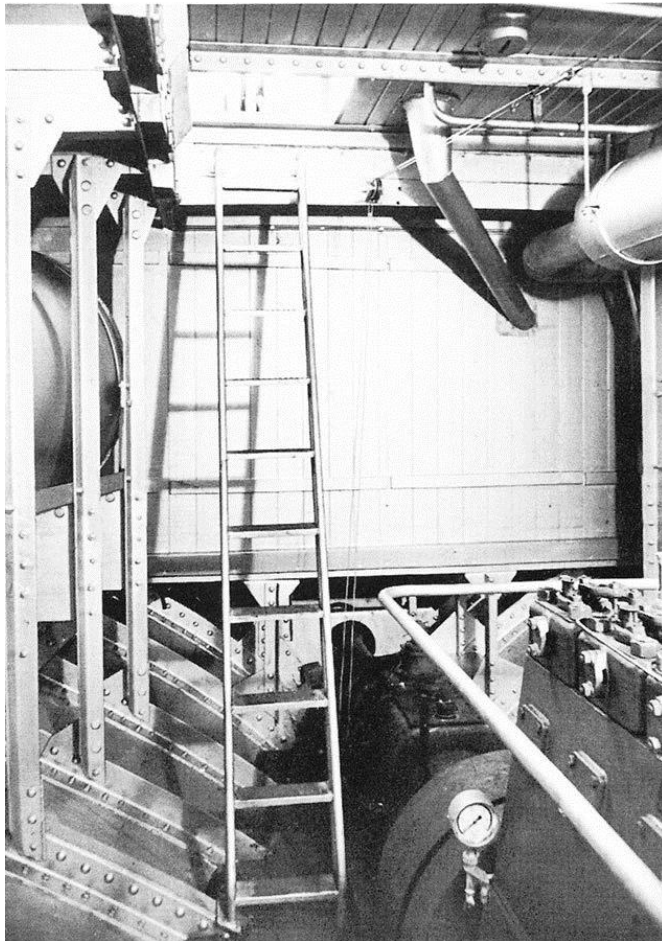
Использовались передающие и приемные радиостанции датских фирм Pedersen, Johnsen и Elektromekano, а также УКВ станция «Marine-Fritz» LO 10 UK 39. Имелись наряду с этим аварийная станция Radione R2 с передатчиком R20, шлюпочная аварийная радиостанция и радиопеленгатор Gonio-Funkpeiler фирмы Hagenuk. Для КФК уже в 1941 году были заказаны первые 200 20-ваттных приемопередатчиков у Pedersen в Копенгагене. Область передающей частоты лежала в пределах 85–200 м. Приемник имел 2 диапазона волн (82–255 м и 530–1 570 м).



Кубрик КФК
(из архива автора)

Тип и мощность главного двигателя и приводимого от него электрогенератора варьировали в широких пределах в зависимости от выполняемых КФК задач и возможностей заводов-изготовителей. Применялись 4–5-цилиндровые двух– или четырехтактные дизели. Проектная мощность на гребном валу составляла 137 лошадиных сил, трехлопастной винт имел диаметр 1300 мм, шаг – 830 мм, частота его вращения составляла около 370 об/мин. Скорость при этом достигала 9–9,5 узлов.

Примером может служить двухтактный пятицилиндровый дизель типа SRB 45 производства Motorenwerke Darmstadt A. G. (MODAAG) (бескомпрессорный, рядный, с навешенным ротационным нагнетателем). Эта машина при 550 об/мин. развивала мощность 137 л.с. Реверс-редуктор с передаточным отношением 1:1,5 снижал эти обороты до 366,5. При мощности 120 л.с. скорость составила 9,40 узла. При использовании электромагнитного трала на верхней палубе мог устанавливаться дополнительный дизель-генераторный агрегат.



Машинное отделение КФК
(из архива автора)



Дизель-генератор для питания электромагнитного трала
(из архива автора)

Якорное устройство состояло из двух патентованных якорей (Patentankern) весом по 130 кг с якорными цепями длиной 90 метров и стоп-анкера весом 55 кг.

Основные ТТХ катеров типа КФК

Водоизмещение полное, т – 110

Длина наибольшая, м – 24

Длина между перпендикулярами, м – 20,57

Ширина, м – 6,4

Осадка максимальная, м – 2,7–2,9

Скорость, узлов – 9,0–9,5

Дальность плавания, миль – 1200 (7 узлов)

Запас топлива, т – 7

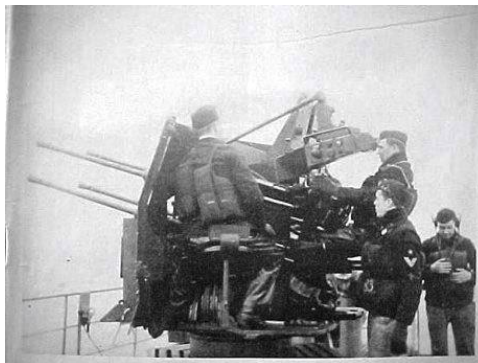
Численность экипажа, чел. – 15–18

КФК применялись в разных вариантах: V, Vs, M и UJ (Vorposten, Vorpostensicherung, Minenräumung, U-Boot-Jagd), то-есть патрульный (дозорный), эскортный, противоминный, противолодочный. Соответственно, различалось и их вооружение. Первоначально артиллерийское вооружение было довольно скромным и состояло из двух 20-мм автоматов (тралышки) или по одному 37 и 20-мм орудию на остальных вариантах КФК. Орудия устанавливались на специальных платформах в носовой части и в задней части рубки. В связи с ростом воздушной угрозы и частыми столкновениями с хорошо вооруженными катерами противника, подобным британским МТВ и МГВ, артвооружение постоянно усиливалось.

Количество 20-мм автоматов доходило до шести, в том числе за счет применения четырехствольных установок (Vierlings) C38/43, на некоторых эскортных катерах в кормовой части устанавливалось еще одно 37-мм орудие. Так как орудия калибра 20–37-мм были практически бесполезны при отражении атак хорошо бронированных штурмовиков типа ИЛ-2, то с 1944 года на ряде КФК тридцатисемимиллиметровки заменились 40-мм автоматами Бюфурс Flak 28.



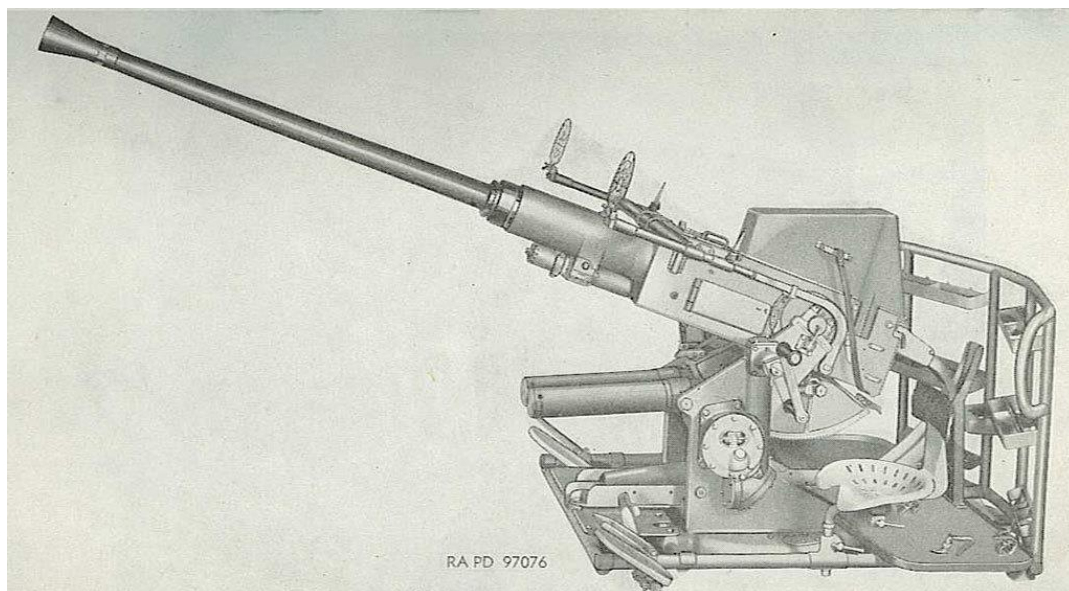
20-мм артустановка
(из архива автора)



Четырехствольная установка (Vierlings) C38/43
(из архива автора)



37-мм артустановка



«Бофорс» 40-мм
(из архива автора)

Для борьбы с подводными лодками имелось от 6 до 12 глубинных бомб и гидроакустическая станция (на UJ). Шумопеленгаторные станции работали в диапазоне частот 200–16000 гц и при хороших условиях распространения звука в воде обеспечивали обнаружение отдельных крупных надводных кораблей на дистанциях 80–110 каб, эсминца – 60–100 каб, конвоя – 120–200 каб, отдельного транспорта – 100 каб, подводной лодки под дизелями – 30 каб. КФК-тральщики могли оснащаться контактными механическими, акустическими и электромагнитными тралами.

ТТХ артиллерийского вооружения КФК

Тип	2 cm-Flak C/38	2 cm-Flakvierling C/38	4 cm-Flak 28 (Bofors)*	3,7 cm-Flak SK C/30	3,7 cm-Flak M 42 C/39
Калибр, мм	20	20	40	37	37
Год принятия на вооружение	1938	1938	1936	1935	1942
Длина стволов, калибров	65	65	60 (56?)	83	69
Количество стволов	1	4	1	1	1
Скорострельность, выстр./мин. (теоретическая/практическая)	480/220	1400/800	120/80	80/40	250/120
Емкость магазина, патронов	20	4 x 20	4		6
Дальность стрельбы, м	4800	4800	9600	8500	6400
Досигаемость по высоте, м	2200	2200	7000	6800	4800
Начальная скорость снаряда, м/с	900	900	833	1000	865
Вес снаряда, кг	0,132	0,132	0,907	2,1	0,700
Угол возвышения ствола, град.	-20/+90	-20/+90	-5/+90	-10/+85	-10/+90
Живучесть ствола, выстрелов	20 000	20 000	10 000	7 500	7 000

* Выпускался норвежской фирмой Kongsberg Arsenal по лицензии фирмы Бофорс с 30-х годов. Использовался Кригсмарине с 1943 года.

ТТХ глубинных бомб германского флота

Тип	WBD	WBF	WBG	WBH
Общий вес, кг	180	139	180	240
Вес заряда, кг	125	60	60	60
Скорость погружения, м/с	3,5	2,23	3,5	4,38
Максимальная глубина установки взрывателя, м	120	75	120	150



Погрузка глубинной бомбы
(из архива автора)

Серийное строительство КФК было решено поручить уже имеющей опыт постройки композитных Räumboot'ов верфи Yacht-und Bootswerft Burmester, имевшей отделения в Swinemünde и Bremen-Burg. Для этого зимой 1941–42 годов началось строительство новой судовой верфи "Эрнст Бурместер Шиффсверфт КГ Свинемюнде" (Ernst Burmester Schiffswerft KG Swinemünde) в Möwenhaken Ostswine (один из рукавов устья Одера).

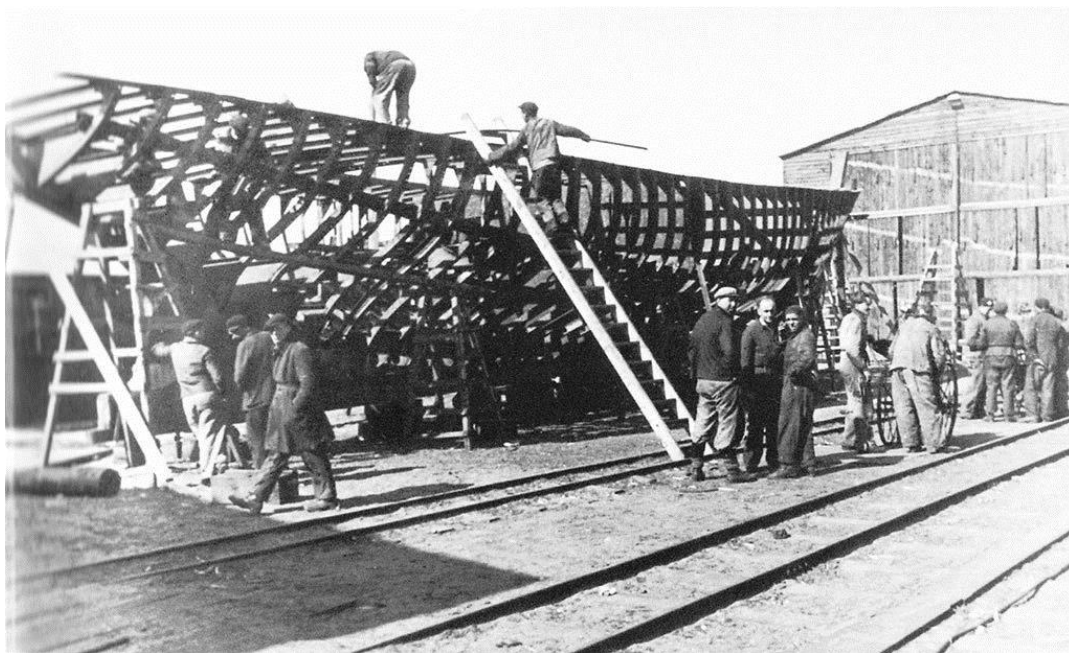
В кратчайший срок был проведен большой объем гидротехнических и строительных работ. На территории размером 500 × 500 метров был построен слип с тремя спусковыми дорожками и слиповыми лебедками, мастерские (деревообделочная, механическая, кузнечная и другие), склады, проложены рельсы для вагонеток, подведена железнодорожная ветка, водопровод и электричество. Тем временем на соседней «Räumbootwerft» для отработки технологии и создания необходимой оснастки уже строились 4 опытно-серийных «кригсфишкutters». К лету 1942 года все было готово к началу серийного строительства КФК.

Следует отметить, что простая технология строительства и кооперация с различными специализированными предприятиями до минимума сократили применение квалифицированной рабочей силы, что имело огромное значение во время войны. Персонал новой судовой верфи состоял всего лишь из 20 специалистов-судостроителей, переведенных из филиала в Бремен-Бурге, а остальную часть рабочей силы составляли 45 немцев, отбывавших трудовую повинность и 2500–3000 вольнонаемных иностранных рабочих, проживавших в бараках неподалеку от верфи.

Теперь вкратце остановимся на технологическом процессе строительства КФК на данной верфи. Этот процесс в значительной мере состоял в сборке готовых деталей набора, обшивки, дельных вещей, механизмов, оборудования и вооружения, поставляемых предприятиями-субподрядчиками. Киль, штевни и доски обшивки поступали с «Räumbootwerft», имевшую лесопилку и сушилку для древесины, подогнанные и пронумерованные стальные детали набора, оружейных платформ, фундаментов механизмов поставлялись верфями «A. G. Weser» в Бремене и «Stettiner Vulcan». На один КФК уходило 22 кубических метра дуба и 70 кубов хвойной древесины.

В строительстве одного КФК одновременно было занято около 50 рабочих. После сборки киля и штевней монтировались стальные элементы набора, соединяемые клепкой. Весь процесс сборки остова судна занимал всего полдня. Доски обшивки и палубный настил крепились к набору стальными оцинкованными болтами, между деревянными и стальными деталями прокладывалась изоляция из просмоленного войлока или промасленной бумаги. Одновременно производился монтаж гребного вала, трубопроводов и другого внутреннего оборудования,

устанавливались фундаменты главного двигателя, брашпиля. Спусковой вес катера составлял 39,5 тонны, из которых около 17 тонн приходилось на долю стального набора.



Строительство КФК
(из архива автора)

На стапеле велось строительство одновременно 25 КФК, в среднем ежедневно на воду спускалось одно судно. Затем, корпус КФК переводился к достроечному причалу, где устанавливался главный двигатель и другое оборудование и механизмы, вооружение, собиралась из предварительно изготовленных панелей рубка, отделялись внутренние помещения. Все это добавляло к спусковому весу еще 18 тонн. Кроме того, между флорами укладывалось еще 10,6 тонн твердого балласта, что позволяло повысить метацентрическую высоту с 1,00 до необходимых 1,14 метра. Таким образом, водоизмещение порожнем составляло 70 т. Необходимость в балласте возникала из-за того, что «военное» оборудование (вооружение с боезапасом, тральная лебедка) располагались на верхней палубе, что повышало центр тяжести, в то время как трюм, спроектированный для хранения 35–40 тонн рыбы, отсутствовал.

Контроль качества строительства осуществлялся К-Амт, а также основанным в 1943 году Главным комитетом по судостроению Hauptausschuß Schiffbau (HAS).

Ходовые испытания, включая испытания на мерной миле, проводились на так называемом Kaiserfahrt, связывающем реку Свине (Swine) со Штеттинским заливом (Stettiner Haff). Создали этот искусственный канал в 1876–1880 годах, чтобы открыть прямую дорогу к Балтийскому морю судам, строившимся на верфи «Stettiner Vulcan». Так как глубина фарватера составляла всего 6,5 м, то приходилось учитывать эффект мелководья, вводя соответствующие коэффициенты. Зато не было обусловленных погодой задержек.

Приемка корабля осуществлялась расквартированной на верфи Fahrkommando ЕКК (Erprobungs-kommandos für Kriegsschiffneubauten – команда испытания строящихся военных кораблей ВМФ), которая также испытывала артиллерийское вооружение. Сразу же после устранения верфью выявленных недостатков корабль официально зачислялся в состав Kriegsmarine с заранее подготовленным для соответствующей новостройки экипажем, обучение которого проводилось расположенной в Swinemünde учебной флотилией КФК.



КФК на ходовых испытаниях
(из архива автора)

Флот остро нуждался в этих, оказавшихся весьма эффективными, катерах, и их темпы строительства нарастали. Если на строительство головного КФК было затрачено 52 000 человеко-часов, то на пятый катер только 36 000, а позднее удалось снизить трудозатраты до 28 000–29 000 человеко-часов.

Всего в 1942–45 годах верфью Ernst Burmester Schiffswerft KG Swinemünde были закончены постройкой 411 КФК (по другим данным – 404). Это были КФК 138–237, КФК 243–411, КФК 462–561, КФК 613–636. 18 из них после частичной разборки на верфи Stettiner Oderwerken весьма сложным маршрутом по железной дороге, автострате и внутренним водным путям были переброшены на Черное море. Кроме того, по документации фирмы Бурместер не менее 160 КФК было построено в нейтральной Швеции, союзных и оккупированных странах. С января 1943 по март 1944 года 17 шведских верфей (Rödesunds Varv, Sjötorps Varv, Gustavsson & Andersson, Abrahamsson & Börjesson, Karlstads Båtvarv и другие) согласно заключенному с Министерством продовольствия Германии (Deutsche Ernährungsministerium) договору поставили 45 рыболовных катеров (КФК 93–137). По прибытию в Германию мирные «рыбаки» преобразовались в боевые катера – на верфи Бурместер с них демонтировали промысловое оборудование и устанавливали вооружение.

КФК строились также в Греции (12 единиц), Украине (Херсон, 12 единиц, по другим сведениям – только 6), болгарских (Варна) и румынских (Констанца) верфях (24), Бельгии (6 верфей, построены 22 катера), Нидерландах (12 верфей, 29 КФК). Кроме того, вероятно их строительство велось также на побережье Адриатики.

Мореходные, эксплуатационные и боевые качества (хотя и весьма ограниченные, но на безрыбье и рак – рыба) КФК достаточно высоко оценивались военными моряками, а их технологичность и дешевизна в постройке позволяли наладить их массовое производство. Поэтому с июня 1944 года строительству КФК был придан второй после подводных лодок приоритет. К 1 июля 1944 года в строю было уже 536 военных рыболовных катера, несмотря на потери (25 КФК).

Эти катера распределялись следующим образом (по военно-морским командованиям):

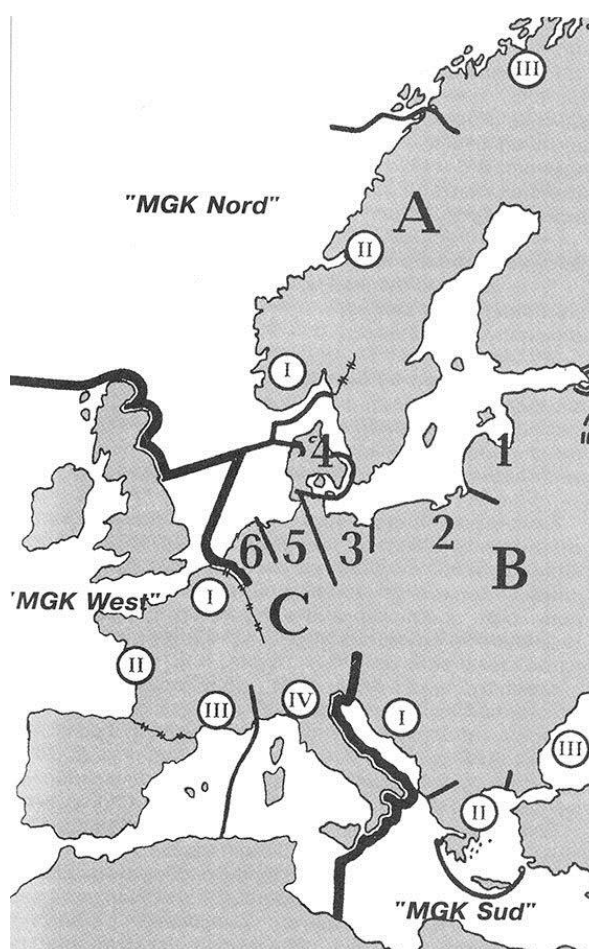
Marinengruppenkommando Nord – 169 KFK

Marinengruppenkommando West – 132

Marinengruppenkommando Ost – 132

Marinengruppenkommando Süd – 69, в том числе на Эгейском море (Kommandierender Admiral Ägäis) – 23, на Черном море (Kommandierender Admiral Schwarzes Meer) – 46 катеров

Зоны ответственности военно-морских командований по состоянию на 1.12.1943 [6]



Военно-морская группа «Норд» (MGK Nord)

A – Военно-морское командование «Норвегия» (Marineoberkommando Norwegen)

I – Адмирал западного норвежского побережья (Admiral der norwegischen Westküste)

II – Адмирал северного норвежского побережья (Admiral der norwegischen Nordküste)

III – Адмирал полярного норвежского побережья (Admiral der norwegischen Polarküste)

B – Военно-морское командование «Балтийское море» (Marineoberkommando Ostsee)

1 – Адмирал на Востоке (Admiral Ostland)

2 – Командующий береговой обороной Центральной Балтики (Kubef mittlere Ostsee)

- 3 – Командующий береговой обороной Западной Балтики (Kubef westliche Ostsee)
- 4 – Адмирал Дании (Admiral Danemark)
- С – Военно-морское командование «Северное море» (Marineoberkommando Nordsee)
- 5 – Командующий береговой обороной Гельголандской бухты (Kubef Deutsche Bucht)
- 6 – Адмирал Нидерландов (Admiral in den Niederlanden)

Военно-морская группа «Вест» (MGK West)

- I – Адмирал Ла-Манша (Admiral Kanalküste)
- II – Адмирал Атлантического побережья (Admiral Atlantikküste)
- III – Адмирал южного побережья Франции (Admiral französischen Südküste)
- VI – германское военно-морское командование в Италии (Deutsches Marinekommando Italien)

Военно-морская группа «Зюд» (MGK Süd)

- I – Адмирал Адриатического моря (Admiral Adria)
- II – Адмирал Эгейского моря (Admiral Ägäis)
- III – Адмирал Черного моря (Admiral Schwarzes Meer)

Приблизительно с весны 1943 года Инженерное бюро «Запад» ВМФ (Ingenieurbüro West) вело разработку проекта «большого КФК» (Groß-KFK), который был представлен Главному управлению судостроения Главного командования ВМФ (Oberkommando der Kriegsmarine, Hauptamt Kriegsschiffbau) в ноябре 1944 года. Новый катер был увеличенной версией уже существующего КФК, способный выполнять также функции малого минного заградителя.

При этом длина увеличивалась до 29,06 м вместо прежних 24 м, что позволяло принимать на борт 18 мин. Полное водоизмещение составляло 147,7 тонны, 2 пятицилиндровых главных двигателя MODAAG мощностью по 130 л.с. должны были приводить два гребных винта диаметром 1180 мм и два валогенератора переменного тока по 7,5 KVA, 220 вольт. Запас топлива составлял 7,2 тонны.

Проектная дальность плавания Groß-KFK составляла 600 миль, из этого 75 % с тралом со скоростью 8 узлов и 25 % со скоростью 11 узлов (без трала). Стандартное вооружение состояло из автоматического орудия калибра 37–40-мм и двух спаренных 20-мм автоматов. Экипаж – 19 человек. Корпус композитный, максимально унифицированный с «малым» КФК.

22 сентября 1944 года судостроительница Burmester-Werft Swinemünde-Ost получила заказ на строительство ста Groß-KFK. Катер-прототип предполагалось сдать в январе 1945 года. Но общее положение все сильнее перегруженной военной экономики делало выполнение этого заказа нереальным. Вопреки высокому приоритету программы КФК, вместо ожидаемых 30 катеров в месяц, только 18 в августе, 16 в сентябре и 10 в октябре 1944 года удалось поставить флоту. Сказывались как воздушные налеты на промышленные города Германии, так и оккупация союзными войсками ряда областей – поставщиков комплектующего оборудования. Особенно остро ощущалась нехватка дизельных двигателей.

Однако, в связи с тем, что внезапно появился излишек паровых машин, в марте 1945 года был разработан проект большого «парового КФК» («Dampf-KFK»). Предполагалось оснастить четырнадцать Groß-KFK водотрубными котлами повышенного давления (21 ата) фирмы WANDODAG и паровыми поршневыми машинами фирмы Christiansen & Meyer. Первоначально эти паросиловые установки предназначались для так называемых «грузовых судов СС» (SS-Frachter), проект которых был разработан Технической полицейской академией в Брюнне (Brünn) в конце 1944 года для управления вооружений сухопутных войск (Heereswaffenamt). Эти

720 тонные суда предполагалось использовать в качестве ночных блокадопрорывателей для снабжения окруженных немецких соединений. Причиной выбора паросиловой установки была ее низкая шумность. В январе 1945 года были окружены немецкие войска в Будапеште, который стал осажденной крепостью. Но уже 13 февраля защитники Будапешта вынуждены были капитулировать и нужда в «грузовых судах SS» отпала. Однако, проекты Groß-KFK так и остались на бумаге.

Поставка новых КФК задерживалась не только нехваткой оборудования, но и минной опасностью на акваториях, примыкающих к верфи в Swinemünde. KFK 506 (V 6713(19?)), еще во время испытания оружия 25 августа 1944 года подорвался на mine на входе в порт Swinemünde, при этом погибло 4 человека. Пятью днями позже та судьба постигла KFK 512 (Vs 615) во время ходовых испытаний в Kaiserfahrt. На этот команда ЕКК (команда испытания строящихся кораблей – Erprobungskommandos für Kriegsschiffneubauten) потеряла 8 человек.

На Черном и Средиземном морях

К началу вторжения в СССР германский ВМФ практически не обладал на Черном море какими-либо значительными силами, если не считать находившихся в это время в румынском порту Браила 12 речных тральщиков Дунайской флотилии с двумя плавбазами и бывшего чехословацкого речного монитора “Bechelaren”. Первыми черноморскими «боевыми кораблями» стали принадлежавшие... Люфтваффе 50 самоходных паромов-катамаранов типа «Siebel», доставленные в разобранном виде из Антверпена в Констанцу по железной дороге. Вряд ли создатели «Зибеля» могли предполагать, что ему придется служить в роли тральщика, минного заградителя и даже корабля охранения!

Другим источником пополнения «флота» Адмирала Черного моря (Admiral Schwarzes Meer) были захваченные в портах Черного и Азовского морей мелкие рыболовные мотоботы, сейнеры и т. п., которых спешно пытались обратить в некое подобие боевых кораблей. Например, в Азовском море удалось набрать примерно 50 рыболовных суденышек, экипажи большинства из которых были укомплектованы моряками Хорватского морского легиона (официальное название – Хорватский морской батальон – Черное море – Hrvatski Pomorski Sklop – Crno More) в составе 28 офицеров и 372 матросов и унтер-офицеров. Легион базировался в украинских портах Геническ (сентябрь 1941-август 1942), а затем Мариуполе (август 1942-декабрь 1942), используя в качестве штабного корабля известный советский учебный парусник «Товарищ». В Кригсмарине соединение именовалось 23. Minensuchflottille – 23-й минно-тральной флотилией. Вскоре в состав флотилии включили также 200 немецких моряков и около 300 добровольцев из числа местного советского населения, а число «кораблей» достигло 130.

Хотя на верфи в Свинемюнде еще только готовились к серийному производству КФК, “K-Amt” германского флота уже решило подключить к их строительству и болгарскую государственную верфь и верфь Кораловаг в Варне. Первый строительный подряд был оформлен уже 29 октября 1941 года. Предоставление оставшегося заказа Болгарии состоялось 22 декабря 1942 в Варне. Предполагалось построить здесь 17 КФК.

Шаблоны для всех деревянных частей поставлялись верфью Burmester. Металлические детали набора поставляла фирма Howaldtswerke в Гамбурге и только древесина была местная. Из Германии приходилось доставлять даже болты, паклю и краску. Тем не менее, к декабрю 1942 года 6 первых КФК были переданы заказчику.

Для технического надзора за судостроением для Кригсмарине на болгарских верфях в июле 1943 года была создана инспекционная служба Marineausrüstungs-und Reparaturbetrieb Varna во главе с обер-лейтенантом-инженером резерва Эдвином Унглаубом (Oberleutnant (Ing.) der Reserve Edwin Unglaub).

Зимой 1941–42 годов представители германского ВМФ произвели обследование судоверфей оккупированного юга советской Украины и пришли к выводу, что кроме ремонта кораблей и судов, в Николаеве и Херсоне возможно строительство военных транспортов типа КТ (Kriegstransporter), десантных барж MFP (Marinefährpähme) и КФК. Постройку последних предполагалось наладить на верфи в Херсоне, до войны специализировавшейся на деревянном судостроении.

Строительство КФК в Херсоне началось в начале июля 1942 года. Из планировавшихся здесь к постройке 12 катеров вероятно построили всего шесть. Первые два КФК были готовы к

перегону для достройки в Варну только в конце октября 1943 года. Столь длительная задержка была вызвана отсутствием подходящей древесины и несвоевременной поставкой двигателей. Предоставленная в распоряжение Kriegsmarine местная древесина для обшивки и палубы не годилась из-за высокой влажности, так как лес сплавлялся по реке и длительное время находился в воде. Кроме того, приоритет на верфи отдавался строительству транспортных судов.

Количество построенных в Варне и Херсоне КФК было явно недостаточным, кроме того, фактически они начали вступать в строй только в конце 1943-начале 1944 годов. Поэтому командование немецкого флота было вынуждено искать другие пути к снабжению Marinengruppenkommando Süd столь остро необходимыми ему кораблями.

Нужно было спешить – на лето 1942 года планировалось наступление вермахта с целью овладения Кавказом и выхода к Каспийскому морю. Без срочного усиления скудных военно-морских сил в районе боевых действий Черное море – Азовское море прикрытие флангов сухопутных сил, обеспечение морских перевозок для их нужд, охрана портов со стороны моря и траление мин были бы невозможны. Уже в марте 1942 года началась переброска на Черное море торпедных катеров и «Раумбоотов». В Куксхафене на катерах демонтировали надстройки и часть оборудования для уменьшения веса и габаритов, затем буксировали вверх по Эльбе до Дрездена. Здесь катер устанавливался на 8 прицепах (64 колеса!) для негабаритных грузов Coulemeyer-Straßenrollern для перевозки по автобану из Дрездена в Ингольштадт. Этот путь длиной в 425 км занимал 1,5 суток. Затем по Дунаю катера добирались до Черного моря.

На Черное море решили перевести и 18 КФК, построенных Бурместером в Свинемюнде. После окончания ходовых испытаний на верфи «Stettiner Oderwerke» с них удаляли рубки, орудийные платформы. Затем корпуса попадали на судоподъемнике Niederfinow в канал Oder-Spree и, наконец, по каналу Elbe – Havel в Магдебург и оттуда на буксире в Дрезден. Далее КФК следовали описанным выше маршрутом. На дунайских верфях в Линце или Будапеште КФК возвращали их первоначальный вид. Решение о переводе первой группы катеров (KFK 192 – KFK 202) было принято ОКМ (Oberkommando der Kriegsmarine) 7 мая 1943 года. За ними последовали KFK 261 – KFK 270.

Вскоре многим «черноморским» КФК пришлось отправиться в новое путешествие, на этот раз в Эгейское море. 25 июля 1943 года, вскоре после успешной высадки англо-американских союзников в Сицилии, итальянский дуче Бенито Муссолини был арестован и маршалу Пьетро Бадольо поручили формирование нового правительства. Несмотря на заверения нового правительства о продолжении борьбы на стороне Германии, это не вызвало доверия у немецких властей. Уже 26 июля вооруженные силы рейха начали подготовку операции по разоружению итальянских воинских частей и захвату кораблей Италии в случае разрыва союза с Германией.

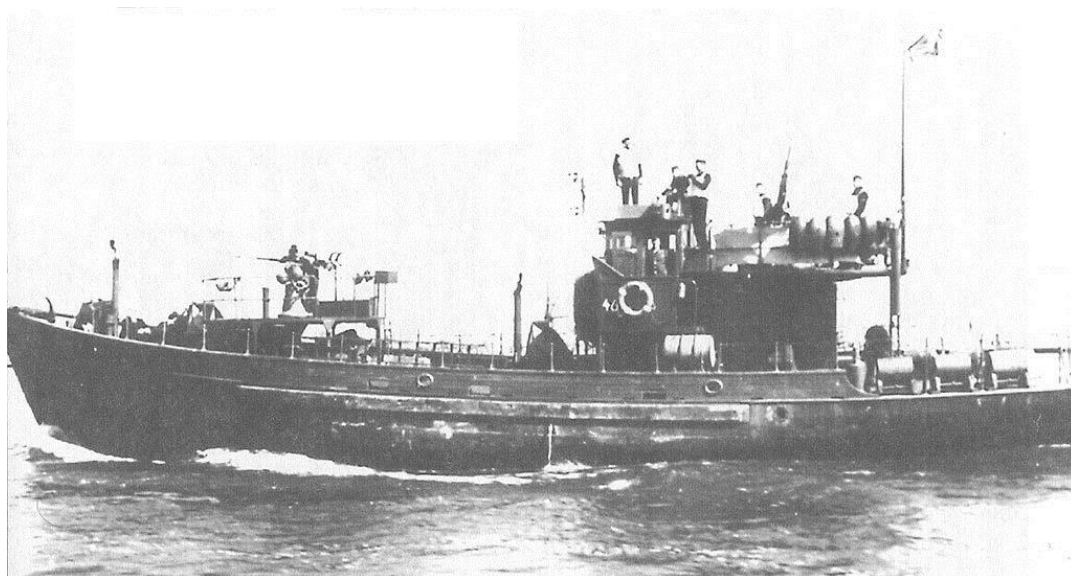
Эгейское море с лета 1941 года было зоной ответственности итальянского флота и Кригсмарине не располагал здесь какими-то либо силами. Эгейское море с многочисленными островами и юг Балканского полуострова имели крайне важное стратегическое значение для стран «оси» – здесь пролегал путь для импорта хромовой руды из Турции, а возможная высадка союзников в «мягком подбрюшье Европы» угрожала нефтепромыслам района Плоешти, основном источнике важного сырья для военной машины и всей экономики Германии.

С началом тайной капитуляцией Италии положение в Эгейском море радикально изменилось, так как Додеканес, Южные Спорады, почти все Киклады, Эвбея, Кастеллоризо, восточная половина Родоса стали "территорией противника". Британские подразделения высадились здесь между 10 и 17 сентября 1943 года и приготовились вместе с местными итальянскими частями к обороне островов. Только на Родосе британский прием не удался, так как там кроме 30 000 итальянцев находилось 7 000 немцев.

В Пирее под немецкий контроль перешли 2 итальянских эсминца, 2 миноносца, минный заградитель, а также несколько более мелких единиц, кроме того, удалось на Крите захватить еще 2 миноносца. Таким образом были созданы 9-я флотилия миноносцев (9. Torpedobootsflottille) и 21-я противолодочная флотилия (21. Unterseebootsjagdflottille) к которым присоединились 5 «Раумбоотов» из 12. R-Flottille, базировавшейся в Западном Средиземноморье.

В дополнение к ним германское командование решило срочно перебросить с Черного моря 12 проведенных туда по Дунаю и 8 построенных в Варне десантных барж MFP, а также 11 КФК. Согласно договору в Montreux (Монтрё) о статусе черноморских проливов, во время войны

проход военных кораблей воюющих стран через Босфор и Дарданеллы нейтральной Турции запрещен. И тогда КФК и десантные баржи превратились в «торговые» суда.



КФК 46 на Черном море
(из архива автора)

При этом вооружение демонтировалось и складировалось под палубой, экипажи облачались в гражданское платье. Корпуса перекрашивались в черный цвет, надстройки — в белый, поднимался торговый флаг и изменялись названия. Закамуфлированным под грузовые теплоходы *Marinefährrähe* присваивались имена греческих и турецких островов или местностей, а КФК превращались в приписанные к греческим портам лоцманские катера и получали имена германских рек:

КФК 195 превратился в «Fulda»
 КФК 196 — «Weser»
 КФК 197 — «Werra»
 КФК 261 — «Neckar»
 КФК 262 — «Saar»
 КФК 263 — «Lech»
 КФК 264 — «Isar»
 КФК 265 — «Inn»
 КФК 266 — «Altmühl»
 КФК 267 — «Regen»
 КФК 268 — «Elsenz»

Вскоре за ними последовали и 18 КФК, переведенных на Черное море из Свинемюнде. Несколько катеров вошли в состав 21. Unterseebootsjagdflottille как UJ 2151 (КФК 2), UJ 2152 (КФК 3), UJ 2153 (КФК 6). Большая же часть КФК были включены во флотилию береговой охраны (*Küstenschutzflottille*) в Эгейском море. При этом катерам присваивались «местные» тактические номера (*Kenn-Nummer*). По их буквам можно легко определить принадлежность к определенной флотилии. Первая буква G означала, соответственно, Грецию:

Griechenland Attika, KS-Fl. Piräus (Греция, Аттика, флотилия береговой охраны Пирей):
 GA 91 (КФК 4), GA 92 (КФК 5), GA 93 (КФК 9?) GA 94 (КФК 10?)

Griechenland, KS-Fl. Dodekanes (Додеканес):

GD 91 (KFK 29?), GD 92 (KFK 195), GD 93 (KFK 196), GD 94 (KFK 197), GD 95 (KFK 263), GD 96 (KFK 264), GD 97 (KFK 265), GD 98 (KFK 266), GD 99 (KFK 2), GD 100 (KFK 3), GD 121 (KFK 6)

Griechenland Kreta, KS-Fl. Suda (Крит, Суда):

GK 91 (KFK 7), GK 92 (KFK 8), GK 93 (KFK 267), GK 94 (KFK 268).

KS-Fl. Nordgriechenland (Северная Греция):

GN 91 (KFK 28), GN 92 (KFK 30).

Griechenland Mazedonien, KS-Fl. Saloniki (Македония, Салоники):

GM 91 (KFK 28, 29), GM 92 (KFK 30).

KS-Fl. Griechenland Peloponnes (Греция, Пелопоннес):

GP 91 (KFK 261), GP 92 (KFK 262).

KS-Fl. Westgriechenland (Западная Греция):

GW 91 (KFK 11, 90), GW 92 (KFK 12), GW 93 (KFK 13).

Вскоре началось строительство военных рыболовных катеров на верфи в Салониках по документации и шаблонам Burmester из доставленных из Германии деталей. Но из 25 КФК заказанных греческим верфям в 1943 году сдали только 12. Главной причиной этому была инфляция греческой драхмы, которая принимала в 1943/1944 годах катастрофические размеры.



На палубе КФК в редкие минуты отдыха
(из архива автора)



На палубе КФК в редкие минуты отдыха
(из архива автора)

С осени 1943 года КФК принимали активное участие в боевых действиях, в том числе в десантных операциях по овладению островами Додеканес – последних крупных наступательных операций немецкого военно-морского флота во Второй мировой войне. Особенно тяжелая борьба велась за сильно укрепленный остров Лерос. Хотя немцам и удалось взять Эгейское море под свой контроль, борьба с имевшим подавляющее численное превосходство британским флотом велась до конца войны. Операции по проводке конвоев становились все опаснее и были сопряжены с большими потерями. Их несли и КФК:

17 апреля 1944 у Портолага GD 94 (КФК 197) пал жертвой нападения британских МТВ. 11 июля погиб GA 94 (КФК 10) после подрыва на mine у Bűrzi. Во время рейда британских коммандос 14 июля 1944 года против важного морского наблюдательного поста (Marinesignalstelle) на острове Сими UJ 2152 (КФК 3) и GD 93 (КФК 196) попали под обстрел британских торпедных катеров и попытались укрыться в гавани острова, не зная, что там уже высадились англичане. После ожесточенного рукопашного боя, в ходе которого только эки-паж UJ 2152 потерял 10 человек, оба катера стали добычей англичан.

16 сентября GP 91 (КФК 261) у побережья Пелопоннеса был потоплен бомбардировщиками RAF. GA 93 (КФК 9) затонул 20 сентября после подрыва на mine у острова Milos. GN 91 (КФК 28) потоплен 26 сентября при проводке конвоя с острова Лемнос в Салоники в заливе Салоники британской подводной лодкой, спаслись только 6 моряков. GK 91 (КФК 7) и GK 92 (КФК 8) 13 октября 1944 года погибли при нападении британских эсминцев на немецкий конвой.

Разрыв Румынией и Болгарией союза с Германией в августе-сентябре 1944 года и продвижение Красной Армии на Балканы требовали срочной эвакуации немецких войск из Греции. Эвакуация большинства островов Эгейского моря морем и по воздуху заняла около двух месяцев. Несмотря на противодействие британского флота, располагавшего в Восточном Средиземноморье 7-ю эскадрой авианосцев, 7-ю крейсерами, 19-ю эсминцами и множеством более мелких боевых единиц, немцам удалось эвакуировать морем 37 138 человек, при этом потери составили всего 380 человек. При этом из 52 участвовавших кораблей 29 погибли. Военная авиация вывезла 30 740 человек в 2 050 вылетах в тот же самый период.

После окончания эвакуации большая часть немецких кораблей была затоплена у Салоник. Но полная эвакуация всех островов Эгейского моря не удавалась. На Крите, Милосе и Додеканесе отдельные подразделения немецких и союзных им итальянских войск продолжали

сопротивление вплоть до капитуляции в мае 1945 года! 11 828 немецких солдат и 4 737 итальянцев оставались на Крите, 620 немецких солдат на Милосе, 6 356 немецких и 4 097 итальянских на Родосе, 3 228 немцев и 611 итальянцев на острове Кос, 1102 немецких солдата и 809 итальянских на Леросе. Немецкие оккупационные силы более мелких островов составляли: Тилос – 266, Калимнос – 193, Алимия – 14 (!) солдат. Они получили приказ защищать острова «до последнего патрона».

Вопреки постоянно ухудшающемуся продовольственному положению, эти войска много месяцев связывали значительные силы британцев. В удерживаемом немцами «котле» вокруг Chania и аэродрома Maleme на западном Крите оставались военные рыболовные катера GK 93 (KFK 267) и GK 94 (KFK 268). После капитуляции они стали британскими трофеями, а затем были переданы греческим рыбакам. Кроме того, в мае 1945 года на Родосе в руки англичан попали GD 96-GD 98 (KFK 264-KFK 266).

Эти КФК входили в состав немецкого «флота» Эгейского моря, состоявшего из 5 (сначала даже шести) КФК, 8 десантных катеров, нескольких Sturmboot, 30 маленьких каботажных парусников военной флотилии Родоса, плавучей батареи (Marineartillerieleichter) MAL 12 и захваченной в Сирие британской моторной канонерской лодке HDML 1381, которая стала самой сильной боевой единицей под названием KJ 25. Эти плавсредства использовались для охраны проводимых между островами нонвоев, траления мин, патрульной службы для предотвращения высадки британских командос.

Британские эсминцы и торпедные катера пытались прервать связь между островами, прежде всего между Кос и Родосом, атакуя немецкие конвои. Когда под давлением союзников Турция 1 марта 1945 года объявила войну Германии, немцы с островов Эгейского моря начали совершать рейды на турецком побережье в основном с целью захвата продовольствия. Последней жертвой малоизвестной морской войны в Эгейском море стал катер береговой охраны GD 95 (KFK 263), погибший в ночь с 1 на 2 мая 1945 года при проводке конвоя в районе Додеканеса.

Однако, вернемся к боевым действиям на Черном море. Там в июле 1943 года из кораблей Дунайской флотилии была создана 30-я флотилия кораблей охраны (30. Geleitflottille). В ее состав вошли КФК G 3021 (KFK 36) и G 3022 (KFK 37). К осени 1943 года на Черном море действовали уже 13 военных рыболовных катеров, а в 1944 году к ним присоединились еще 20. С 1943 года для усиления противолодочной обороны использовались переоборудованные военные транспорты Kriegstransporter (KT-Schiff) и KFK-Ujäger. По немецким сведениям они потопили минимум 5 советских подводных лодок. 2–3 из них приписывалось КФК, однако советскими источниками это не подтверждается. Несколько подводных лодок было повреждено. В 1943 году в среднем ежемесячно примерно 160 немецких и румынских транспортных судов общим тоннажом 110 000 БРТ осуществляли перевозки на этом театре. По немецким данным они подверглись 82 атакам подводных лодок, но без существенного успеха.

Экипажи части противолодочных кораблей – КФК были укомплектованы моряками Хорватского морского легиона. Их 23. Minensuchflottille, получив 13 КФК (UJ 2301-UJ 2312, UJ 2314) в июне 1943 года была преобразована в 23. Unterseebootsjagdflottille. Ее командиром был капитан 1 ранга Степан Руменович (Kapetan boinog broda Stjepan Rumeno*vi*ć). О своем первом успехе – потоплении советской ПЛ они заявили уже 28 августа, однако, в этот день потерь среди советских подводных лодок не было. Им приписывается также потопление советской подводной лодки «А-3» 4 ноября 1943 года (КФК UJ 2302, UJ 2303, UJ 2306) в точке с координатами 46°10' с.ш., 31°55' в.д. После разрыва Италии со странами «оси», хорватов в октябре 1943 года начали перебрасывать на Адриатику и они покинули Черное море к 21 мая 1944 года. 23-я противолодочная флотилия стала чисто немецким подразделением.

Состав 23. Unterseebootsjagdflottille (июнь 1943)

UJ 2301	?
UJ 2302	KFK 82
UJ 2303	KFK 83
UJ 2304	KFK 84
UJ 2305	KFK 85
UJ 2306	KFK 86
UJ 2307	KFK 92
UJ 2308	?
UJ 2309	KFK 15
UJ 2310	KFK 372
UJ 2311	KFK 20
UJ 2312	KFK 17
UJ 2314	KFK 202

3-я противолодочная флотилия (3. Unterseebootsjagdflottille) с главной базой в Одессе, позднее в румынских портах Сулина и Констанца, создана в феврале 1944 года в составе KFK-Ujäger UJ 301–310, а также UJ 312–318 первоначально вероятно была укомплектована хорватами, но в марте 1944 года стала чисто немецким подразделением, так как хорваты вернулись на Адриатику для усиления собственных морских сил. Расформирована в августе 1944 года.

Состав 3. Unterseebootsjagdflottille

UJ 301 (KFK 87) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце

UJ 302 (KFK 88) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце

UJ 303 (KFK 89) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце (SM 203)

UJ 304 (KFK 91) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце (SM 204)

UJ 305 (KFK 90) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце (SM 205)

UJ 306 (KFK 14) – SM 206

UJ 307 (KFK 21) – SM 210

UJ 308 (KFK 44) – SM 208

UJ 309 (KFK 193) – потоплен 12 мая 1944 года авиацией у Херсонеса

UJ 310 (KFK 194) – потоплен 12 мая 1944 года авиацией у Херсонеса

UJ 312 (KFK 209)

UJ 313 (KFK 21) – тяжело поврежден береговой артиллерией 11 мая 1944 года у Севастополя, списан в Сулине (SM 210)

UJ 314 (KFK 22)

UJ 317 (KFK 46)

UJ 318 (KFK 195) – переведен в Эгейское море

UJ 319 (KFK 192) – планировался, построен в Свинемюнде, вероятно не вошел в состав флотилии, так как КФК под этим номером использовался как NS 34 в Ставангере (Норвегия)

В мае 1944 года была образована 23-я противолодочная флотилия (23. Unterseebootsjagdflottille) с базированием на Констанцу (очевидно просто преобразована после ухода хорватов). Она состояла из КФК UJ 2301 – UJ 2318 и предназначалась для использования в западной части Черного моря. Расформирована в июне 1944 года.

Состав 23. Unterseebootsjagdflottille

UJ 2301 (KFK 81) – потоплен 29 августа 1944 года (SM 101)

UJ 2302 (KFK 82)

UJ 2303 (KFK 83) – потоплен 11 мая 1944 года у Севастополя авиацией и береговой артиллерией

UJ 2304 (KFK 84) – потоплен авиацией 3 мая 1944 года у Севастополя (SM 102)

UJ 2305 (KFK 85) – потоплен 5–6 мая 1944 года у Варны авиацией или подрывался на mine (29 августа 1944 года?) (SM 103)

UJ 2306 (KFK 86) – затоплен 25 августа 1944 года в Констанце

UJ 2307 (KFK 92) – потоплен 22 июня 1944 года в районе Сулины (мина)

UJ 2309 (KFK 15) – SM 104

UJ 2310 (KFK 372) – поврежден артогнем у Севастополя 5 мая 1944 г., выбросился на берег (SM 130)

UJ 2311 (KFK 20) – SM 106

UJ 2312 (KFK 17) – потоплен авиацией 12 мая 1944 года в Севастополе

UJ 2313 (KFK 373) – потоплен огнем береговой артиллерии 4 мая (или 9 мая?) 1944 года у Севастополя

UJ 2314 (KFK 202) – потоплен 9 мая 1944 года береговой артиллерией или авиацией в Севастополе

UJ 2316 (KFK 31)

UJ 2317 (KFK 200) – поврежден артогнем у Севастополя 5 мая 1944 г., выбросился на берег (SM 108)

UJ 2318 (KFK 47)

UJ 2318 (KFK 372) – потоплен 5 мая 1944 года (??)

Свое боевое крещение 3. UJ-F1. получила уже 11 марта 1944. Она приняла участие в эвакуации Николаева и подрыве местной верфи и портовых сооружений. Наступающая Красной Армия оттеснила немецкую 6-ю армию и румынскую 3-ю армию к Днестру, угрожая им окружением. Но окружение не удалось, так как, несмотря на активное противодействие советской авиации, морем удалось вывезти 14845 солдат, 9300 раненых и 54000 тонн имущества. При этом только группа KFK под командованием графа zu Bentheim сбила 10 самолетов.

23. Unterseebootsjagdflottille приняла участие в эвакуации полуострова Крым, где с осени 1943 года были блокированы 12 немецких и румынских дивизий – 128 500 немецких и 66 000 румынских солдат. После прорыва советскими войсками вражеских укреплений на перекопском перешейке немецко-румынские войска начали отход к «крепости Севастополь», откуда к 3 мая были эвакуированы 51 500 немцев и 29 000 румын. Вскоре, после мощной артподготовки, Красная армия прорвала оборонительные позиции врага на подходах к Севастополю и неудержимо двигалась вперед. Эвакуация Севастополя стала неизбежной. Она осуществлялась как морем, так и по воздуху.



КФК при эвакуации Крыма
(из архива автора)

При этом широко использовались КФК. Маленькие маневренные военные рыболовные катера представляли собой трудную цель для артиллерии и авиации противника. Поэтому им удавалось подходить к опасным в навигационном отношении прибрежным участкам у Севастополя, на которых среди скал и в пещерах укрывались отрезанные солдаты. При этом 23. Unterseebootsjagdflottille несла тяжелые потери.

UJ 2304 (KFK 84) – потоплен авиацией 3 мая в 80 милях к западу от Севастополя. От авиабомб в Севастопольской гавани 9 мая погиб UJ 2314 (KFK 202) и 12 мая UJ 2312 (KFK 17). Поврежденные 5 мая артиллерийским огнем UJ 2310 (KFK 18) и UJ 2315(2317?– KFK 200) выбросились на берег, на следующий день UJ 2313 (KFK 373) был также потоплен артогнем. 9 мая UJ 2303 (KFK 83) тяжело поврежден береговой артиллерией, добит авиацией. UJ 2307 (KFK 92) 22 июня недалеко от Варны подорвался на mine. 23. UJ-F1. в течение 1,5 месяцев с момента образования потеряла все катера, кроме двух! В связи с этим, флотилия в июне 1944 года была расформирована. Уцелевшие UJ 2309 (KFK 15) и UJ 2311 (KFK 20) получили новые обозначения SM 104 и SM 106 и выполняли функции катеров береговой охраны (Küstensicherungsboote/Schwarzes Meer).

Флотилия береговой охраны Черного моря (Küstensicherungsflottille Schwarzes Meer) в разное время состояла из следующих КФК:

- SM 101 (KFK 81) – затоплен экипажем у Варны 25 августа 1944 года
- SM 102 (KFK 84) – потоплен советской авиацией 3 мая 1944 года у Севастополя
- SM 103 (KFK 85) – 30 августа 1944 года затоплен в Варне
- SM 104 (KFK 15) – 26 августа 1944 затоплен в Констанце
- SM 106 (KFK 20) – потоплен румынской артиллерией на Дунае в сентябре 1944 года
- SM 108 (KFK 200) – затоплен экипажем у Варны в августе 1944 года
- SM 109 (KFK 269)
- SM 110 (KFK 373)
- SM 111 (KFK 371)
- SM 130 (KFK 372)
- SM 201 (KFK 195) – поврежден при налете советской авиации на Констанцу в августе 1944 года, захвачен Румынией
- SM 203 (KFK 89) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 204 (KFK 91) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 205 (KFK 90) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 206 (KFK 14) – потоплен 20 августа 1944 года в Констанце
- SM 207 (KFK 19) – затоплен экипажем на Дунае 7 сентября 1944 года
- SM 208 (KFK 44) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 209 (KFK 45) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 210 (KFK 21) – атоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 211 (KFK 41) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года
- SM 212 (KFK??) – затоплен экипажем у Варны 29 августа 1944 года

В ходе эвакуации Крыма 3. Unterseebootsjagdflottille обеспечивала охранение конвоев. Подводные лодки ЧФ особой активности не проявляли, однако советская авиация – бомбардировщики, штурмовики и торпедоносцы – была серьезной угрозой. КФК-охотникам за подводными лодками UJ 301 – UJ 307, UJ 310 и UJ 313 – UJ 318 приходилось отражать непрерывные атаки советской авиации и спасать оставшихся в живых с потопленных кораблей. В сопровождении конвоев участвовали также шесть КФК 23. Unterseebootsjagdflottille. 12 мая UJ 309 (KFK 193) и UJ 310 (KFK 194) при попытке спасения остатков войск были потоплены авиабомбами у Херсонеса. 22 июня UJ 2307 (KFK 92) в районе Сулины (устье Дуная) погиб на поставленной советской ПЛ mine.

Весной и летом 1944 года американская и советская авиация нанесла удары по болгарским и румынским портам. Так, 20 августа 1944 года 142 самолета советского Черноморского флота атаковали румынский порт Констанца и потопили или повредили там многочисленные плавсредства. Их жетвой пал и UJ 306 (KFK 14) под новым номером SM 206. KFK 87 (UJ 301), KFK 88 (UJ 302), KFK 89 (UJ 303), KFK 91 (UJ 304), KFK 90 (UJ 305) и KFK 86 (UJ 2306) были затоплены экипажами 5 днями позже на рейде Констанцы в связи с объявлением Румынией войны Германии.

Остальным еще остававшимся в строю немецким боевым кораблям и вспомогательным судам «адмирал Черного моря» (Admiral Schwarzes Meer) отдал приказ сосредоточиться в болгарской Варне. Однако, его иллюзии, что Болгария останется нейтральной, не оправдались. Теперь примерно 200 немецких кораблей оказались в ловушке, практически без запасов топлива. Экипажи вынуждены были затопить их за пределами болгарских территориальных вод у Варны на глубине 40–60 метров. В их числе были и следующие КФК:

KFK 21 (SM 210)
KFK 41 (SM 211)
KFK 44 (SM 208)
KFK 45 (SM 209)
KFK46 (SM 212)
KFK81 (SM 101)
KFK 89 (SM 203)
KFK 90 (SM 205)
KFK 91 (SM 204)
KFK 200 (SM 108)

Экипажам затопленных кораблей предстоял многомесячный, полный опасностей марш через контролируемые партизанами Тито районы Югославии, а многие оказались в советских лагерях для военнопленных.

После падения режима Антонеску и объявления 25 августа Румынией войны своему бывшему союзнику, немецкие корабли, находившиеся в дунайских портах Румынии (Галац, Браила и на верфи Масон) оказались в ловушке. Командование этим разношерстным «флотом» пришлось принять, как старшему по званию, начальнику штаба верфей Черного моря, контр-адмиралу (инженеру) Паулю Вилли Цибу (Chef des Oberwerft-Stabes Schwarzes Meer, Konteradmiral (Ing.) Paul Willy Zieb), получившему должность командующего военно-морскими силами на нижнем Дунае (Befehlshaber der Seestreitkräfte auf der unteren Donau). Оставшиеся на нижнем Дунае корабли и суда, именовавшиеся «группой Zieb» (Gruppe Zieb), предприняли попытку прорыва вверх по течению реки.

В состав группы входили два оставшихся в строю военных транспорта (KT-Schiffe), прорыватель минных заграждений, Marinefährgprähme (десантные баржи) 7-й десантной флотилии (7. Landungsflottille), паромы Зибеля, плавмастерские, речные буксиры и баржи, а также несколько КФК. Эта «армада» располагала примерно сотней орудий калибра 20–75-мм.

Без лоцманов и при полном отсутствии навигационной обстановки фарватеров, демонтированной румынами, растянувшись на 20–25 км и со скоростью всего 4–5 узлов «Gruppe Zieb» двигалась вверх по течению, принимая по дороге беженцев, включая женщин и детей, раненых, советских военнопленных и солдат немецкого штрафного батальона. Численность «пассажиров» вскоре достигла 8 000 человек. У Чернаводы в трехчасовом тяжелом бою были подавлены румынские береговые батареи и долговременные укрепления железнодорожного виадука на дороге Бухарест-Констанца, но потери немцев составили 11 судов и 480 человек. Среди них был и последний КФК бывшей 23-й флотилии UJ 2311. Этот КФК 20 к этому времени носил новое название SM 106 и входил в состав флотилии охраны побережья (Küstensicherungsflottille Schwarzes Meer). Позднее произошел ночной бой с румынскими

укреплениями и дунайскими мониторами в районе Калафат, в ходе которого немцы потеряли еще 20 судов. Но весь этот героизм оказался напрасным. Путь преграждали скалистые пороги «Железных ворот». Берега дальше вверх по реке полностью контролировались противником. Положение еще более усугублялось отсутствием авиационного прикрытия. Поэтому было принято решение затопить уцелевшие суда «Gruppe Zieb» близ болгарского Прахово, неподалеку от югославской границы. Здесь 7 сентября погиб и KFK 19, входивший сначала в состав 30. Geleitflottille, затем как UJ 307 в 3. Ujagdflottille и в конце концов как SM 207 в Küstensicherungsflottille Schwarzes Meer.

Тяжелораненые были эвакуированы болгарским санитарным поездом Красного креста в Белград. Остальному личному составу "группы Zieb" предстоял 5-тинедельный пеший марш в Белград под постоянными налетами авиации и нападениями югославских партизан.

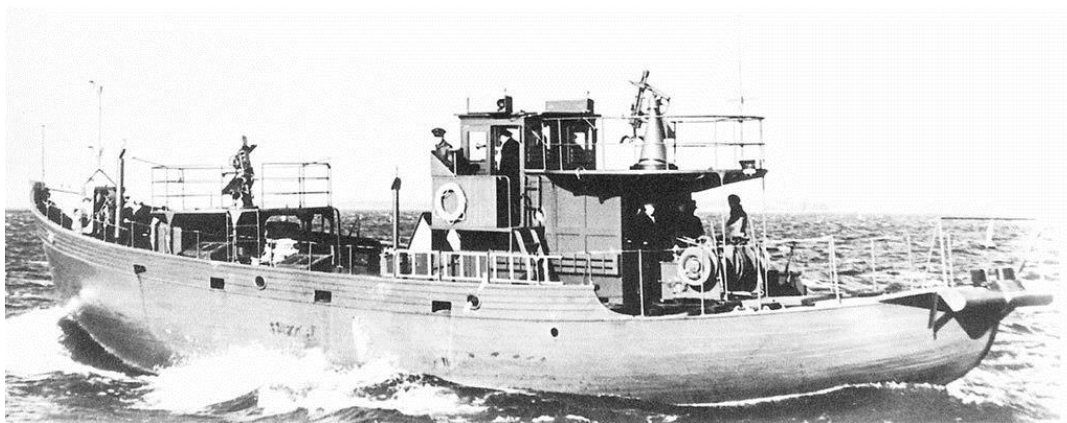
Несколько КФК оказались в составе румынского и болгарского флотов. В мае 1943 года для «углубления дружеских отношений с румынским союзником» Германия передала ему построенные в Свиномюнде и переведенные по Дунаю KFK 198 и KFK 199, а летом 1944 румынам достался и KFK 270. Также построенный в Свиномюнде, 270-й под названием „Lahn“ первоначально предполагалось перевести в Эгейское море через Босфор и Дарданеллы, но после потери немцами Крыма турки закрыли черноморские проливы для всех немецких судов. KFK 195 (SM 201) стал румынским трофеем. Катер, поврежденный в ходе советского воздушного налета на Констанцу, был поднят на слип местной верфи для ремонта, где его и застал момент объявления войны Германии.

По распоряжению «Адмирала Черного моря» Болгария получила три КФК в качестве возмещения потерь болгарских судов, «переданных на службу Германской империи». Речь шла о базировавшихся в Варне катерах охраны рейда (Hafenschutz) BW 01 (KFK 33), BW 02 (KFK 34) и BW 03 (KFK 35).

В боях на Балтике

Начиная с июня 1941 и по сентябрь 1944 года, когда Финляндия заключила перемирие с СССР, немецкие и финские военно-морские силы пытались (и довольно успешно) наглухо «замуровать» советский флот в восточной части Финского залива. Эффективным инструментом для этого были минные заграждения, которые смогли восприпятствовать активным действиям советских подводных лодок до поздней осени 1944 года. Между эстонским и финским берегами было выставлено несколько тысяч мин и минных защитников (заграждения JUMINDA, NASHORN 1–5, SEEIGEL 1–8, SEEHUND 1–4, LACHS и другие). Тем не менее, в 1942-начале 1943 года несколькими советскими подводными лодками удалось прорваться в Балтийское море и действовать на вражеских коммуникациях.

Для противодействия этому в 1943 году немцы решили перекрыть Финский залив сетевыми заграждениями и новыми минными полями. Кроме того, сюда были направлены дополнительные противолодочные силы. К действовавшим здесь с 1942 года 25. и 31. Minensuchflottille, а также 3. Vorpostenflottille в марте 1943 присоединилась 24. Landungsflottille из Норвегии, в мае вновь сформированная 28. Landungsflottille и в августе 3. Minensuchflottille. Эти соединения подчинялись командиру тральных сил «Восток» – Führer der Minensuchboote Ost (F.d. M.Ost). Перед и за сетями постоянно патрулировали оборудованные гидроакустическими станциями и глубинным бомбом противолодочные корабли и катера. Эти меры оправдали себя – с весны 1943 вплоть до капитуляции Финляндии в сентябре 1944 года ни одна советская подводная лодка не смогла прорваться в Балтийское море.



КФК в варианте тральщика
(из архива автора)

Первый КФК (КФК 148) вошел в состав 31-й миннотральной флотилии в конце 1942 года, а вскоре уже 53 КФК числились в 31. Minensuchflottille:

М 3101 (КФК 158)
 М 3103 (КФК 154)
 М 3105 (КФК 139)
 М 3107 (КФК 141), позже 161
 М 3109 (КФК 142), позже 159
 М 3102 (КФК 148)
 М 3104 (КФК 149)
 М 3106 (КФК 140), позже 162
 М 3108 (КФК 150)
 М 3110 (КФК 525)
 М 3111 (КФК 156)
 М 3112 (КФК 143), позже 160
 М 3113 (КФК 144), позже 155, 523
 М 3114 (КФК 145), позже 157
 М 3115 (КФК 151)
 М 3116 (КФК 152), позже 674
 М 3117 (КФК 146), позже 163
 М 3118 (КФК 147), позже 164
 М 3119 (КФК 153)
 М 3121 (КФК 165), позже 524
 М 3122 (КФК 166)
 М 3123 (КФК 167)
 М 3124 (КФК 168)
 М 3125 (КФК 169)
 М 3126 (КФК 170)
 М 3127 (КФК 171)
 М 3128 (КФК 172)
 М 3129 (КФК 173)
 М 3130 (КФК 174), позже 411
 М 3131 (КФК 175)
 М 3132 (КФК 176)
 М 3133 (КФК 177)
 М 3134 (КФК 178)

M 3135 (KFK 179)
 M 3136 (KFK 180)
 M 3137 (KFK 181)
 M 3138 (KFK 182)
 M 3139 (KFK 183)
 M 3140 (KFK 184)
 M 3141 (KFK 311)
 M 3142 (KFK 312)
 M 3143 (KFK 313)
 M 3144 (KFK 333)
 M 3145 (KFK 358)
 M 3146 (KFK 531)
 M 3151 (KFK 353)
 M 3152 (KFK 354)
 M 3153 (KFK 355)
 M 3154 (KFK 356)
 M 3155 (KFK 357)
 M 3156 (KFK 362)
 M 3157 (KFK 367)
 M 3158 (KFK 530)

Кроме того, КФК входили в состав действовавших в Финском заливе 3-й и 14-й флотилий кораблей охранения (13 и 12 катеров соответственно):

3. Vorpostensicherungsflottille

Vs 322 (KFK 340)
 Vs 323 (KFK 341)
 Vs 326 (KFK 299)
 Vs 327 (KFK 301)
 Vs 328 (KFK 328)
 Vs 330 (KFK 396)
 Vs 333 (KFK 470)
 Vs 334 (KFK 549)
 Vs 335 (KFK 550)
 Vs 342 (KFK 298)
 Vs 343 (KFK 300)
 Vs 345 (KFK 364)
 Vs 346 (KFK 484)

14. Vorpostensicherungsflottille

Vs 1401 (KFK 314)
 Vs 1402 (KFK 315)
 Vs 1403 (KFK 316)
 Vs 1404 (KFK 317)
 Vs 1405 (KFK 318)
 Vs 1406 (KFK 319)
 Vs 1407 (KFK 320)
 Vs 1408 (KFK 321)
 Vs 1409 (KFK 322)
 Vs 1410 (KFK 308)
 Vs 1411 (KFK 314, 309)
 Vs 1412 (KFK 330, 310, 315)

Эти 78 КФК составляли большую часть немецких кораблей охранения в Финском заливе. На протяжении всего навигационного периода 1943 года советская авиация, в первую очередь штурмовики Ил-2 и боевые катера в сопровождении истребителей наносили удары по прикрывающим минно-сетевые заграждения кораблям, чтобы позволить советским тральщикам очистить проходы для прорыва подводных лодок. Положение осложнялось тем, что немецким кораблям приходилось действовать практически без авиационного прикрытия, в то время как советские авиабазы находились всего лишь в 20 минутах полета от охраняемых заграждений. Тем не менее, ни одна подводная лодка не смогла прорваться на Балтику, а финнам и немцам удалось потопить 6 советских ПЛ еще на подходах к сетевому заграждению. Группе КФК 31-й флотилии удалось потопить артиллерией и глубинными бомбами подводную лодку Щ-408 в мае 1943 года. В свою очередь только в Финском заливе немцы потеряли в 1943 году от ударов авиации 15 кораблей охранения, сбив при этом 26 самолетов противника.

1944 год стал для Кригсмарине еще более тяжелым. Едва залив стал очищаться от льда и немецкие корабли охранения снова заняли свои позиции, как советская авиация возобновила свои налеты. Только в один день 21 марта в них участвовало более 150 самолетов, из которых в воздухе постоянно находилось 10–70 машин. Экипажи КФК теряли до 50 человек убитыми и ранеными в день от бортового оружия самолетов.

Особенно ожесточенные стычки происходили в Нарвском заливе у южного фланга заграждений. В марте в ходе 137 воздушных налетов на немецкие корабли охранения было сброшено более чем 7 000 бомб, не считая огня бортового оружия самолетов. При этом морская авиация КБФ применяла как пикирующие бомбардировщики Пе-2, так и штурмовики Ил-2 (в налетах участвовало до 50–80 машин одновременно). Об интенсивности налетов свидетельствует расход боеприпасов. Только одно соединение охраны заграждений за 20 дней израсходовало более 2000 выстрелов 105-мм, 7000 выстрелов 40-мм и 100 000 снарядов калибра 20-мм. В мае одновременно в массированных налетах на корабли охранения участвовало до 60 самолетов. Служба на кораблях превратилась в ад. 3–4 налета на каждый катер ежедневно стало нормой. Эта тактика истощения изматывала экипажи немецких кораблей до предела. Поэтому КФК находились 4 дня на позициях, а затем уходили в порт или убежище в шхерах для 4 дней отдыха и временного устранения повреждений. Тем временем взаимодействие советских самолетов и ТКА становилось все более эффективным. Все чаще происходили стычки с советскими кораблями и катерами. В июне 1944 года было 8 таких морских боев, а в августе уже 16. Одной из ночей только соединение под командованием корветтенкапитана Kieffer подверглось атаке 19 торпедных катеров.

В ответ немцы разработали защитную тактику, которая предполагала использование смешанных сил и эффективное распределение огня между ними. Для этого создавались группы из около 15 кораблей охранения: тральщиков, КФК, плавучих батарей, десантных барж (Marinefährrührme), раумбоотов (Räumboot) и переоборудованных в охотники за подводными лодками паровых рыболовных траулеров (Fischdampfer-Ujäger). Для борьбы с бронированными Ил-2 на ряде КФК взамен 37-мм стали устанавливать 40-мм автоматы «Бофорс», которые вели огонь бронебойными снарядами.

В КТВ (Kriegstagebuch – журнал боевых действий) «группы Kieffer» отмечалось:

«30.7.44–3 боя с 30–40 Ил-2 под прикрытием истребителями. 6 самолетов сбиты немцами. Собственные потери – 1 убитый, 26 раненых.

31.7.44 – массированный налет примерно 70 машинами (Ил-2, Пе-2, «Бостоны», истребители). 2 сбитых самолета, 7 убитых, 30 раненых.

1.8.44–5 боев с 85 вражескими самолетами, 6 сбито.»

25 июля 1944 года после многомесячных боев советские войска прорвали немецкую оборону в районе Усть-Нарвы и начали продвижение вдоль южного берега Финского залива. А вскоре КБФ удалось прорвать минно-сетевые заграждения на южном и центральном участках.

Выход из войны Финляндии, а затем и объявление ею войны Германии еще более усугубил положение германских сил в Прибалтике. В сентябре базировавшиеся на финские порты корабли Кригсмарине перешли в Таллин и Палдиски (Baltisch Port). А вскоре немецким войскам был отдан приказ об эвакуации северной Эстонии. 22–23 сентября 1944 года советские войска

овладели Таллином и Палдиски. К этому времени 50000 солдат и 85000 беженцев были вывезены оттуда немецким флотом при активном участии КФК.

Немецкие флотилии тральщиков и кораблей охранения, действовавшие ранее в Финском заливе, перебазировались в Windau (Вентспилс), Libau (Либау) и Gotenhafen (Гдыню). Теперь районами деятельности входивших в их состав КФК стали Моонзундские острова, Курляндия и Восточная Пруссия. В начале октября 1944 года советские подводные лодки снова появились в Балтийском море, используя финские военно-морские базы и фарватеры в финских шхерах. Для немцев стало неизбежным возвращение к движению судов в составе охраняемых конвоев. Обеспечение конвоев между Мемелем и Ригой было доверено КФК 31. Minensuchflottille.

Наступление Красной армии продолжалось и в начале октября в руках вермахта оставались только Курляндия и полуостров Сырве (Sworbe) острова Сааремаа, закрывавший проход в Рижский залив через Ирбенский пролив. Сырве упорно обороняли 3 немецких дивизии до 24 ноября. По октябрь 1944 года 31. Minensuchflottille оказывала поддержку с моря, а затем участвовала в эвакуации немецких воинских частей, отступавших из Эстонии и Моонзундских островов.

Малые размеры и высокая маневренность делала КФК весьма трудными целями для береговых батарей, кроме того, малая осадка делала их почти единственными транспортными средствами, способными заходить в мелководную гавань полуострова Сырве – последнего немецкого бастиона на Моонзундских островах. В районе боевых действий у Сырве действовало 38 КФК, затем их число возросло до 45. В ночь 24 ноября 1944 года 37 КФК флотилии под сильным обстрелом советских береговых батарей и непрерывными атаками авиации обеспечили эвакуацию защитников полуострова. При этом были потоплены М 3153 (КФК 355), М 3155 (КФК 357), М 3117 (КФК 163) и М 3144 (КФК 333), в то время как М 3130 (КФК 174), М 3122 (КФК 166) и М 3141 (КФК 311) в ходе воздушных налетов получили тяжелые повреждения.

На помощь понесшей тяжелые потери 31-й флотилии из Голландии перевели 36. Minensuchflottille. Она насчитывала 13 КФК:

М 3660 (КФК 50)
 М 3661 (КФК 51)
 М 3662 (КФК 52)
 М 3663 (КФК 55)
 М 3664 (КФК 56)
 М 3665 (КФК 57)
 М 3666 (КФК 58)
 М 3667 (КФК 60)
 М 3668 (КФК 61)
 М 3669 (КФК 63)
 М 3670 (КФК 64)
 М 3672 (КФК 342)
 М 3673 (КФК 423), позже 297

Одной из важнейших задач германского флота на Балтике в этот период было снабжение блокированной в Курляндии группировки. Начиная с ноября на Вентспилс базировались 51 КФК, которые осуществляли охранение конвоев и траление мин у побережья Курляндии, подвергаясь все более ожесточенным нападениям ТКА, базировавшихся на Палангу, самолетов и подводных лодок. Также все чаще минировались фарватеры, ведущие к Вентспилсу и Либау – жизненно важным для курляндской группировки вермахта портам. Жертвой мин у Либау 12 марта 1945 года стал КФК 181 (М 3137) и 23 марта КФК 182 (М 3138). Но несмотря на это, движение конвоев между Данцигской бухтой и Либау и Виндавой не прекращалось до конца войны. Несмотря на гибель танкера “Hiddensee”, а также транспортов “Göttingen“, “Borbeck“ и

“Henry Lütgens“, переброску 8 из 35 дивизий группы армий «Курляндия» в Восточную Пруссию и Померанию удалось провести без существенных потерь.

В июне 1944 года на Балтике была сформирована 9-я дивизия кораблей охранения – 9. Sicherungsdivision (SiDi). Ее район ответственности простирался от Курляндии вплоть до меридиана Лебы (Восточная Померания). Западная Балтика была зоной действия 10. Sicherungsdivision. Штаб-квартира командира 9. SiDi, капитана второго ранга Адальберта фон Бланк (Fregattenkapitän Adalbert von Blanc), находилась на штабном судне “Rugard” – сначала в Виндаве, с февраля 1945 года в Либаве, в марте она переместилась в Gotenhafen (Гдыню) и в конце концов в военный порт полуострова Hela (Хель).

13 января 1945 года началась Восточно-Прусская операция Красной армии. В результате мощных ударов 2-го, 3-го Белорусских и части сил 1-го Прибалтийского фронтов к 26 января советские войска прорвались к Балтийскому морю севернее Эльбинга, отрезав восточно-прусскую группировку немцев. К 29 января германские части в Восточной Пруссии были расчленены на три изолированные группировки – хейльсбергскую, кенигсбергскую и земландскую. Во время последних 125 дней войны Балтийское море стало основным театром военных действий для германского ВМФ.

Зимой-весной 1945 года с территории Курляндии, Восточной Пруссии и Померании в порты Западной Балтики морем было эвакуировано около 2,5 миллионов беженцев и военнослужащих германской армии (700 000 военнослужащих, 300 000 раненых и 1,5 миллионна беженцев, в своих мемуарах К. Дениц приводит несколько иную численность – 2 204 477 человек) – крупнейшая в истории операция подобного рода. В ней участвовало около 700 торговых судов, корабли и всевозможного рода мореходные (и не очень) плавсредства военно-морского флота, Люфтваффе, а также саперных частей армии. В ходе эвакуации было потеряно 135 судов и 20 000 человек погибли.

К портам юго-восточной Балтики нескончаемым потоком двигались потоки беженцев, для которых Балтийское море стало мостом к спасению. Через покрытый льдом залив Frischen Haffs шириной примерно 10 километров около 450 000 беженцев, в основном женщин, детей и стариков, при 15–20-градусном морозе перебрались на песчаную косу Frische Nehrung, чтобы достичь оттуда гаваней Данциг или Пиллау. С 25 января по 15 февраля 204 000 человек были эвакуированы из Пиллау морем, а еще 50 000 достигли по косе Данцига. Так как сухопутное сообщение с рейхом было прервано, то морские перевозки со снабжением для группы армий «Север» утроились. Транспорты, доставившие из Либавы эвакуируемые из Курляндии части, брали в Пиллау и Данциге раненых и беженцев на борт, прежде чем двигаться дальше в Свиномюнде или Киль. Настал звездный час для «москитного» флота КФК. Набитые под завязку ранеными и беженцами, они сновали вместе с десантными катерами армейских саперов (Landungsbooten der Heerespioniere) и десантными баржами (Marinefährräbme) между Nehrungsort Kahlberg и Danzig-Neufahrwasser Данцига. Другие КФК эвакуировали прижатых к морю солдат из Brückenkopf Braunsberg-Heiligenbeil в Пиллау. На помощь им были переброшены в конце января КФК из Норвегии, Дании и Гельголандской бухты.

В начале марта все дальше продвигавшаяся на запад Красная армия совместно с Войском Польским окружила объявленный «крепостью» город Кольберг (Kolberg) на побережье Восточной Померании. К этому времени в городе, защитники которого насчитывали всего лишь 3300 бойцов, скопилось 75000 гражданских лиц. Теперь настал черед 10. Sicherungsdivision. Один из бывших тогда членом экипажа КФК Vorposten-Sicherungsboot Vs 220, вспоминает [8], как катер, занятый обычно тралением мин – донных акустических мин тралом «Geräuschboje Toni» (Turbine), якорных – змейковым тралом, а также магнитных донных мин тралом Hohlstab-Fernräumgerät, неожиданно 5 марта 1945 года получил задание прибыть в тесную гавань осажденного города Кольберг, чтобы принять на борт 250 беженцев с детскими колясками (!), хотя согласно наставлению для немецких военных кораблей данного типа при суточном переходе допускалась перевозка только 40 человек с багажом и при более длительном – только 20 человек: «Завалили обе платформы зенитных пушек детскими колясками. Переход в Свиномюнде был ужасным – сила ветра достигала 9–10 баллов и набитые под палубой плотной массой в неопикуемых антисанитарных условиях беженцы страдали от морской болезни. Хорошо, что погода была нелетной... Сразу после выгрузки с судна беженцев и приборки наполненных неопикуемым смрадом помещений вместе с Vs 213 направились снова в Кольберг.

На этот раз было приказано при перевозке беженцев соблюдать большую осторожность – носовые зенитные орудия должны быть готовы к бою. На основе приобретенного опыта число беженцев (снова с детским колясками!) ограничились 175. Этот рейс также был достаточно сложным. Vs 220 взял курс на Кольберг в третий раз, но через три часа после выхода из Свинемюнде был получен приказ вернуться для срочного траления мин: рейд важной гавани выгрузки беженцев Засниц был заминирован с воздуха и на них подрывалось крупное грузо-пассажирское судно «Гамбург» фирмы Нараг тоннажом более 22 000 БРТ, после того, как оно перевезло 23 000 человек с востока в трех рейсах. На рейде увидели эсминец Z 28, от которого к нашему прибытию только лишь командный мостик и дымовые трубы возвышались над водой. У восточного мола авиабомбами потоплен корабль службы безопасности полетов (Flugsicherungsschiff) «Hans Rolshoven». Мы занялись тралением донных мин с Hohlstab-Fernräumgerät и уже в первый день (8 марта) затонул соседний катер Vs 250 (KFK 327) после подрыва на mine. Днем позже не повезло и нам – одно-временно сдетонировали 2 мины. Машина остановилась, наша катер получил пробоины. Катер Vs 224 отбуксировал нас в Засниц. Позже нас отвели на ремонт на верфь в Штральзунде. Ремонт был труден, так как отсутствовали квалифицированные рабочие и запасные части. Поэтому так называемые «кочегары» («Heizer»), т. е. машинная команда, сами выполняли основные ремонтные работы с большими импровизациями.»

Патрульный катер Vs213 совершал вместе с Vs 220 походы в Кольберг для спасения людей из этого котла. Уже в первом рейсе произошло событие, показавшее ремонтпригодность корпуса КФК. Вспоминает прежний член экипажа [8]: «Из-за перегрузки беженцами и неполадками в машине наша способность маневрировать в переполненной гавани Osternothafen (напротив Свинемюнде) была сильно затруднена. Шквалистый ветер нажимал так, что форштевень нашего катера был сильно поврежден. Камбузным топором (!) новый кусок форштевня смастерили из сваленного поблизости дерева, соединили жостью от больших банок из-под джема и покрасили. И снова назад в Кольберг.»

Тем временем положение немецких частей в Кольберге становилось все более тяжелым. 17 марта, на 13-й день осады, территория, которую они еще удерживали, сжалась до участка длиной 1800 метров и шириной 400 метров. Эта прибрежная полоса насквозь простреливалась вражеской артиллерией, «катюшами» и танками. Маневрировавшие на рейде эсминцы Z 34 и Z 42 (по другим данным – Z 43), а также миноносец T 33 огнем своих 150 и 105-мм орудий пытались подавить батареи противника, как только десантные баржи, Flugbetriebsboot и КФК подходили к берегу для приема людей. Приняв на борт беженцев, раненых и солдат, эта «мелочь» передавали эвакуируемых на стрелявший и маневрировавший на рейде военный корабль. Приняв на борт до 1000 человек, эсmineц брал курс на Свинемюнде, уступая место другому кораблю, вернувшемуся оттуда. К утру 18 марта удалось эвакуировать из Кольберга 75 000 беженцев и даже войска прикрытия (к этому времени их потери составили 2300 человек убитыми и ранеными).

В разгар эвакуации Кольберга 12 марта 1945 года четырехмоторные бомбардировщики 8-й воздушной армии США (8th U. S. Army Air Force) сбросили на забитый беженцами Свинемюнде 1435 тонн бомб. При этом погибло около 23 000 человек. Этот воздушный налет окончательно вывел из строя верфь Ernst Burmester KG в Ostswine – основного строителя КФК. К этому времени эта судостроительная верфь смогла сдать 403 военных рыболовных катера. Следующие 10 катеров были закончены, однако, двигатели еще не были установлены. 20 недостроенных КФК с номерами 677, 679, 680 и 683–699 были уничтожены авиабомбами.

Однако, нужда в КФК оставалась по-прежнему высокой, так что программа их постройки не могла быть прервана, вопреки разрушению верфи Burmester. Управление К военно-морского флота (Das K-Amt der Kriegsmarine) решило продолжить достройку 29 наименее поврежденных КФК другими верфями. Их отбуксировали 16–19 марта в TraYa (Travemünder Yachtwerft/Böbswerft) в Любек-Травемюнде. Речь шла о КФК-637, 640, 642–654, 657, 660, 661, 665, 667, 669–671, 673–675, 678, 681 и 682. Они были доставлены туда со всеми сохранившимися складскими запасами. Сначала были достроены наименее поврежденные КФК-642 и КФК-672.

7 марта 2-й Белорусский фронт начал наступление против крайне важного для эвакуации морем беженцев плацдарма Готенхафен-Данциг. При этом немецкая 2-я армия была отброшена на линию Rixhöft – Neustadt – Karthaus, где ей удавалось удержаться только при поддержке

корабельной артиллерии тяжелых крейсеров «Принц Ойген», «Лютцов» и корабля ПВО «Шлезен» (бывший линкор).

В этот же день советские части смогли прорваться к Данцигской бухте в районе Zoppot. Немецкий эсминец подошел к причалу и отбил прорвавшиеся танки прямой наводкой. Только за один день под Данцигом и Готенхафеном немецкие корабли выпустили по наступающим войскам противника 5600 128-мм и 19000 105-мм снарядов. Но советские войска продолжали теснить противника и вскоре Данциг и Готенхафен были отрезаны друг от друга и блокированы с суши. К этому времени на запад морем было эвакуировано более 300 000 человек. Остатки 2-й армии продолжали защищать гавани, откуда продолжалась эвакуация 10 000 женщин, детей и раненых, прежде чем 25 марта Данциг и 28 марта Готенхафен вынуждены были сдать. В Готенхафене 22 марта Vs 326 (KFK 299) был потоплен советской артиллерией. Но оборона Oshöfter (польское – Oksywie), ставшего последним удерживаемым бастионом и убежищем беженцев, продолжалась до капитуляции Германии. КФК покидали Готенхафен последними, прежде чем поврежденный линкор «Гнейзенау» был затоплен как блокшив на входе в порт. КФК последними ушли и из Danzig-Neufahrwasser, при этом два битком набитые беженцами военных рыболовных катера также эвакуировали Военно-морскую службу Данцига (Kriegsmarinedienststelle Danzig) на полуостров Хель.

Oshöfter располагался к северу от Готенхафена (Гдыни), а к северо-западу от него простиралась возвышенность высотой до 85 метров, круто обрывающаяся к морскому берегу. На ее склонах и в лесах бойцы последних остатков трех обескровленных дивизий 2-й армии (всего около 9000 человек) удерживали крошечный пятачок, на котором скопилось 30000 беженцев.

После тщательной подготовки армия и 9. Sicherungsdivision начинали длившуюся две ночи «Операцию «Вальпургиева ночь» (Unternehmen Walpurgisnacht). У подножья обрывистого берега, который лежал в мертвой зоне советской артиллерии, скопились тысячи людей, ждавших эвакуации. К сооруженному наспех причалу и к небольшому пирсу торпедного полигона после наступления темноты подходили 25 КФК, 20 десантных барж (Marinefährrähme), а также горсть более мелких транспортных средств в хорошо продуманной последовательности. В самые темные часы использовались представлявшие хорошие артиллерийские цели десантные баржи, в полумраке более сложные цели – военные рыболовные катеры. Так в ночной темноте незаметно для советских войск на полуостров Хель были переброшены все 30 000 беженцев. К середине апреля на этой песчаной косе, где до войны проживала всего лишь кучка рыбаков, скопилось 400 000 беженцев и военных.

Только после того, как эвакуация беженцев завершилась, 9 000 защитников начали оставлять свои позиции. Благодаря дымзавесе и построенным макетам противник заметил обман слишком поздно. На рассвете 5 апреля несколько КФК и Pioniersturmboot'ов (саперных штурмовых катеров) сняли силы прикрытия, до этого времени занимавших последнюю линию обороны перед морским берегом. Так продолжалось вплоть до капитуляции.

Десантные баржи MFP, КФК, армейские саперные десантные катера (Landungsboote der Heeres-Pioniere) и быстроходные катера Люфтваффе (Flugbetriebsboote der Luftwaffe/See) стали для многих последними спасителями. С большим риском они эвакуировали беженцев, раненых и разрозненные группы солдат из уже занятых противником низовьев Вислы на Хель, откуда под непрерывающимися артобстрелами и авианалетами различные суда и корабли вывозили их в Шлезвиг-Гольштейн и Данию (только в апреле – 400 000 человек). В ходе одного из таких рейсов к полуострову Хель 8 апреля 1945 года Vs 912 (KFK 532) во время выгрузки беженцев получил попадание авиабомбы и сгорел. 25 апреля у маяка Rixhöft погиб Vs 343 (KFK 300) – возможно подорвался на mine, поставленной советской ПЛ «Лембит».

25 апреля пал Пиллау. Его эвакуация осложнялась тем, что на его входном фарватере в результате налетов авиации было потоплено несколько пароходов, которые перекрыли проход крупным судам. И снова на выручку пришли Pionierlandungsboot'ы и КФК, безостановочно сновавшие под ударами авиации и артиллерии между портовой набережной и крейсировавшими на внешнем рейде кораблями. С 23 января по 24 апреля смогли покинуть Пиллау морем почти 600 000 человек. Последней ночью перед падением города под руководством морского коменданта Восточной Пруссии (Seekommandant Ostpreußen) капитана первого ранга Хельмута Штробеля (Kapitän zur See Hellmuth Strobel) из Пиллау на Хель вывезли 19 200 солдат, в том

числе 7000 раненых. КФК сыграли в окончательной эвакуации Пиллау важнейшую роль. Армейские саперы при помощи своего большого понтонного устройства «морская змея» (Ponton-Großgerät “Seeschlange”) вывозили людей на косу Frische Nehrung, где их с насоро построенных прямо на пляже открытого Балтийского моря причалов грузили на Landungsboot’ы.

На рассвете 25 апреля, когда из Пиллау ушли последние суда, капитан первого ранга Хельмут Штробель перешел из своего убежища на КФК, который последним покинул лежавший в развалинах город. После падения Пиллау Marinefährrähme, Landungspionierboot’ы, Flugbetriebsboot’ы и КФК до самой капитуляции продолжали эвакуацию последних очагов сопротивления на материке в низовье Вислы между Бонсак и Боденвинкель.

В начале мая на Хеле оставалось еще 200000 человек и их транспортировка продолжалась практически до всеобщей капитуляцией 9 мая 1945 года в 00:00 часов, но все же на косе осталось около 60000 мирных жителей и солдат. За немного часов до вступающей в силу всеобщей капитуляции под атаками авиации и артиллерии 20 000 человек на борту 7 немецких эсминцев и 5 миноносцев ушли от Хеля на запад. При этом они сопровождали два последних торговых судов с еще 5730 беженцами и солдатами. С ними следовала и дюжина КФК из 9. Sicherungsdivison, загруженная «под завязку» людьми. И последним кораблем, потерянным у Хеля был военный рыболовный катер: KFK 307 потоплен 8 мая советской авиацией. Так же погиб 5 мая KFK 169 (UJ 322).

До самой капитуляции продолжалась эвакуация и из гаваней Курляндии. 4 конвоя вышли вечером 8 мая от Либавы (65 судов, 14 400 человек) и 2 конвоя из Виндавы (61 судно, 11 300 человек). При этом в Виндаве советские самолеты совершили три налета на суда, стоявшие в порту и на рейде, но успеха не добились. Зенитчики немецких кораблей сбили 8 самолетов. Эвакуация Курляндии для КФК стала тяжелым испытанием – никогда прежде не приходилось им совершать такие дальние переходы и с таким количеством людей на борту. Согласно действовавшим наставлениям, при однодневном переходе число пассажиров с багажом для КФК не могло превышать 40 человек и при более длительном – 20 человек. Теперь катера, имея на борту по 200–220 человек, совершали переходы продолжительностью не менее трех суток.

Два конвоя, вышедших из Либавы, к северо-востоку от Борнхольма были атакованы советскими самолетами из Кольберга. При этом 3 больших транспорта были потоплены, много судов получили повреждения. Благодаря своей маневренности КФК удалось избежать гибели. Почти все военные рыболовные катеры из Виндавы и Либавы вскоре после капитуляции достигли Киля, Каппельна и Фленсбурга. Последними пришли КФК 151, 154, 161, 178, 179, 309, 311, 312, 497, 548 и 559.

Один из КФК поставил своего рода рекорд. При воздушном налете у Christiansö к северо-востоку от Борнхольма на нем вышли из строя компас и машина. Этот переполненный людьми КФК отстал от конвоя и более недели добирался до Фленсбурга самостоятельно. При этом из-за неисправности компаса курс держали по небесным светилам. Это был финал использования КФК во Второй мировой войне.

На далеком Севере

Порты оккупированной немцами Норвегии и финский порт Петсамо имели важное значение для германской экономики – через них шли поставки железной и никелевой руд. Через них также шло снабжение трехсоттысячной группировки немецких войск. В связи с потерей немецких баз ПЛ на французском побережье Атлантики летом 1944 года, базы в норвежских портах Берген, Тронхейм и Нарвик обеспечивали кратчайший путь в Атлантику для немецких субмарин. В связи с этим защита норвежского побережья стала важной задачей для Кригсмарине. Она осложнялась огромной протяженностью береговой линии (около 21 000 километров, включая множество фиордов и островов) и сложными климатическими условиями.

Следовавшие вдоль побережья немецкие конвои являлись желанной целью для британских и советских надводных кораблей, подводных лодок и авиации. Вражеские разведчики, диверсанты, подразделения коммандос и сверхмалые подводные лодки пытались проникнуть на норвежскую территорию для нанесения ударов по различным объектам, в том числе и по базировавшимся там тяжелым кораблям, таким, как линкор «Тирпиц». В связи с этим во всех важных портах Норвегии базировались флотилии охраны рейдов (Hafenschutzflottille).

С осени 1943 года в Норвегию начали поступать КФК. Про принятой в немецком ВМФ системе они получали названия, первая буква которого обозначала страну размещения, а вторая – порт базирования. К весне 1944 года во флотилиях охраны рейда (Hafenschutzflottille) имелись следующие КФК:

Hafenschutzflottille Oslo (16 КФК)

NO 40 – KFK 108
NO 41 – KFK 99
NO 42 – KFK 137
NO 43 – KFK 106
NO 44 – KFK 305
NO 45 – KFK 368
NO 46 – KFK 626
NO 47 – KFK 338
NO 48 – KFK 339
NO 55 – KFK 467
NO 56 – KFK 468
NO 70 – KFK 343
NO 71 – KFK 344
NO 72 – KFK 345
NO 73 – KFK 347
NO 74 – KFK 348

Hafenschutzflottille Kristiansand-Süd (8 КФК)

NK 11 – KFK 213
NK 12 – KFK 214
NK 13 – KFK 215
NK 14 – KFK 216
NK 15 – KFK 217, позднее KFK 387
NK 16 – KFK 352, позднее KFK 388
NK 17 – KFK 377
NK 18 – KFK 378

Hafenschutzflottille Stavanger (13 КФК)

NS 01 – KFK 119
NS 02 – KFK 220
NS 03 – KFK 235
NS 30 – KFK 189
NS 31 – KFK 190
NS 32 – KFK 191
NS 33 – KFK 192
NS 34 – KFK 133
NS 35 – KFK 124
NS 36 – KFK 387
NS 37 – KFK 388
NS 38 – KFK 508
NS 39 – KFK 509

Hafenschutzflottille Bergen (23 военных рыболовных катера)

NB 51 – KFK 144
NB 52 – KFK 145
NB 53 – KFK 146
NB 54 – KFK 147
NB 55 – KFK 102
NB 56 – KFK 119

NB 57 – KFK 218
NB 58 – KFK 219
NB 59 – KFK 220
NB 60 – KFK 234
NB 61 – KFK 235, позднее KFK 331
NB 62 – KFK 96
NB 63 – KFK 338
NB 64 – KFK 339
NB 65 – KFK 101
NB 67 – KFK 513
NB 68 – KFK 467
NB 69 – KFK 468
NB 72 – KFK 510
NB 73 – KFK 511
NB 74 – KFK 541, позднее KFK 543
NB 75 – KFK 544
NB 76 – KFK 545
Hafenschutzflottille Moide (6 KΦK)
NM 09 – KFK 205
NM 10 – KFK 206
NM 41 – KFK 334
NM 42 – KFK 335
NM 43 – KFK 336
NM 44 – KFK 337

Hafenschutzflottille Drontheim (8 KΦK)

ND 33 – KFK 130
ND 34 – KFK 116
ND 35 – KFK 98
ND 36 – KFK 111
ND 37 – KFK 132
ND 38 – KFK 361
ND 39 – KFK 118
ND 40 – KFK 122

Hafenschutzflottille Sandnessjøen (5 KΦK)

NSa 11 – KFK 205
NSa 12 – KFK 206
NSa 13 – KFK 221
NSa 14 – KFK 222
NSa 15 – KFK 349

Hafenschutzflottille Narvik (4 KΦK)

NN 14 – KFK 223
NN 15 – KFK 224
NN 16 – KFK 350
NN 17 – KFK 351

Hafenschutzflottille Tromsø (6 KΦK)

NT 10 – KFK 383
NT 11 – KFK 384
NT 21 – KFK 100
NT 22 – KFK 114
NT 23 – KFK 126
NT 24 – KFK 135

Hafenschutzflottille Hammerfest (6 КФК)

NH 10 – KFK 211
 NH 11 – KFK 213
 NH 12 – KFK 225
 NH 13 – KFK 226
 NH 26 – KFK 123
 NH 27 – KFK 120

Hafenschutzflottille Kirkenes (23 КФК)

NKi 13 – KFK 208
 NKi 14 – KFK 209
 NKi 15 – KFK 210
 NKi 16 – KFK 375
 NKi 17 – KFK 376
 NKi 18 – KFK 466
 NKi 19 – KFK 487
 NKi 20 – KFK 488
 NKi 21 – KFK 103
 NKi 22 – KFK 107, позднее KFK 134
 NKi 23 – KFK 105
 NKi 24 – KFK 112
 NKi 25 – KFK 113
 NKi 26 – KFK 117
 NKi 31 – KFK 504
 NKi 32 – KFK 505
 NKi 33 – KFK 506
 NKi 34 – KFK 507
 NKi 714 – KFK 508
 NKi 715 – KFK 509
 NKi 716 – KFK 658
 NKi 717 – KFK 662
 NKi 718 – KFK 656

Возрастающая угроза высадки союзников в Норвегии весной 1944 года привела к реорганизации системы охраны побережья. Флотилии охраны рейда вошли в состав соединений береговой охраны (Küstensicherungs-verbänd – K. S. V.), состоявших из Minensuch-, Vorposten-, Unterseebootsjagd- и Räumbootsflottillen, а также минных заградителей и канонерских лодок – всего 6 соединений: Der Küstensicherungsverband Norwegische Polarküste (Береговая охрана норвежского заполярья) был разделен на 1. и 2. K. S.V, der Küstensicherungsverband Norwegische Nordküste (БО северного побережья Норвегии) – 3. и 4. K. S. V. и der Küstensicherungsverband Norwegische Westküste (БО западного побережья Норвегии) – 5. и 6. K. S. V. При этом их кораблям были присвоены новые тактические номера. Кроме того, с верфи в Свинемюнде поступили КФК.



КФК у норвежского побережья
(из архива автора)

Состав немецкой береговой охраны Норвегии:

56. Minensuchflottille, Hauptliegehafen Drontheim (4 КФК)

M 5609 – KFK 127

M 5610 – KFK 128

M 5631 – KFK 303

M 5632 – KFK 304

55. Vorpostenflottille, Hauptliegehafen Floorvåg (25 КФК)

V 5502 – KFK 1

V 5508 – KFK 332

V 5521 – KFK 144

V 5522 – KFK 145

V 5523 – KFK 146

V 5524 – KFK 147

V 5525 – KFK 102, позднее KFK 235

V 5526 – KFK 119

V 5527 – KFK 218

V 5528 – KFK 219

V 5530 – KFK 189

V 5531 – KFK 190

V 5533 – KFK 191, позднее KFK 627

V 5534 – KFK 192, позднее KFK 628

V 5535 – KFK 629

V 5536 – KFK 630

V 5537 – KFK 631

V 5538 – KFK 234

V 5539 – KFK 281

V 5540 – KFK 282

V 5541 – KFK 283

V 5542 – KFK 284

V 5543 – KFK 285

V 5544 – KFK 286
V 5545 – KFK 287

63. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Narvik (8 KФК)

V 6321 – KFK 223
V 6322 – KFK 224
V 6323 – KFK 350
V 6324 – KFK 351
V 6325 – KFK 514
V 6326 – KFK 414, позднее KFK 539
V 6327 – KFK 540
V 6332 – KFK 672, позднее KFK 669

64. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Hysnes (10 KФК)

V 6421 – KFK 130
V 6422 – KFK 116
V 6423 – KFK 98
V 6424 – KFK 111
V 6425 – KFK 132
V 6426 – KFK 361
V 6427 – KФК 118
V 6428 – KFK 122
V 6429 – KFK 635
V 6430 – KFK 666

65. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Hammerfest (24 KФК)

V 6507 – KFK 211
V 6508 – KFK 212
V 6509 – KFK 225
V 6510 – KFK 226
V 6511 – KFK 385
V 6512 – KFK 386
V 6513 – KFK 465
V 6516 – KFK 123
V 6517 – KFK 120
V 6521 – KFK 211
V 6522 – KFK 212
V 6523 – KFK 225
V 6524 – KFK 226
V 6525 – KFK 385
V 6526 – KFK 386
V 6527 – KFK 465
V 6528 – KFK 382
V 6529 – KFK 384
V 6530 – KFK 123
V 6531 – KFK 120
V 6532 – KFK 100
V 6533 – KFK 114
V 6534 – KFK 126

V 6535 – KFK 135

66. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Sandnessjøen (6 KFK)

V 6611 – KFK 205

V 6612 – KFK 206

V 6613 – KFK 221

V 6614 – KFK 222

V 6615 – KFK 349

V 6617 – KFK 634

67. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Kirkenes (13 KFK)

V 6715 – KFK 113

V 6716 – KFK 117

V 6717 – KFK 504

V 6518 – KFK 505

V 6719 – KFK 506

V 6720 – KFK 507

V 6721 – KFK 103

V 6722 – KFK 134

V 6723 – KFK 105

V 6724 – KFK 112

V 6725 – KFK 113

V 6726 – KFK 117

V 6732 – KFK 672

68. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Moide (8 KFK)

V 6811 – KFK 334

V 6812 – KFK 335

V 6813 – KFK 336

V 6814 – KFK 337

V 6815 – KFK 542

V 6816 – KFK 667

V 6817 – KFK 668

17. Unterseebootsjagdflottille, Haupthafen Stavanger (11 KFK)

UJ 1760 – KFK 191, позднее KFK 338, KFK 489

UJ 1761 – KFK 339, позднее KFK 490

UJ 1762 – KFK 216

UJ 1763 – KFK 217

UJ 1772 – KFK 656

UJ 1773 – KFK 657

UJ 1774 – KFK 672

UJ 1775 – KFK 673

UJ 1776 – KFK 674, позднее KFK 688

Концентрация 66 КФК в базах в Хаммерфесте и Киркенесе демонстрировала важное значение транспортных перевозок в прифронтовой зоне полярного побережья. Немецкие конвои между Петсамо и Киркенесом все чаще подвергались атакам. Петсамо был главным портом снабжения

для 20-й (или Лапландской – Lappland-Armee) армии, действовавшей на самом северном участке восточного фронта. Обычно транспортные суда, доставившие снабжение для армии, возвращались из Петсамо с никелевой рудой.

Ведение войны в этой пустынной местности, полностью зависело от возможности продолжать морские перевозки, так как в северной Финляндии и северной Норвегии не было железных дорог, соединявших эти территории с южной Норвегией. Вход в залив Петсамо находился в 9,2 км от полуострова Средний, а порт Лиинахамари – в 12–13 км. Это обстоятельство и использовало командование советской береговой артиллерии: все входившие и выходившие суда подвергались обстрелу береговых батарей, расположенных на полуострове Средний.

Советские береговые батареи на полуострове Средний открывали огонь, когда немецкий конвой входил в Варангер-фьорд, ведущий к Петсамо. Тогда входившие в состав охранения быстроходные раумбооты ставили дымовую завесу, в то время как другие корабли, включая КФК, имитировали пожары и взрывы на судах конвоя, сбрасывая за борт банки с горячей промасленной ветошью и тому подобным. Вероятно поэтому советские донесения полны победных реляций о бесчисленном количестве потопленных вражеских кораблей и судов. Конвои также подвергались атакам советских торпедных катеров и подводных лодок. Серьезную угрозу представляла советская и британская авиация.

«Особенно успешно прошла операция 27–28 июня 1944 г. Управление всеми силами, участвовавшими в ней, осуществлял командующий флотом. 27 июня самолет-разведчик обнаружил в порту Киркенес неприятельский конвой из 5 транспортов, тральщика, 11 сторожевых кораблей и 5 сторожевых катеров. В тот же день наша авиация нанесла несколько ударов по порту. Около часа ночи 28 июня самолет-разведчик донес, что на переходе из порта Киркенес в порт Петсамо находятся 4 транспорта и 11 кораблей охранения. Наше командование решило воздействовать по конвою объединенными силами авиации, торпедных катеров и береговой артиллерии. В 4 часа 20 минут удар нанесла авиация. Конвой пытался прикрыться дымовой завесой, но корабли, ставившие ее, были уничтожены 2 береговыми батареями с полуострова Средний. В 4 часа 30 минут навстречу конвою вышли 3 торпедных катера с задачей вблизи острова Большой Айнов наблюдать за ходом боя наших береговых батарей с конвоем и, действуя по обстановке, торпедировать корабли и транспорты. Вскоре катера вошли в дымовую завесу, поставленную врагом. Воспользовавшись этим, они атаковали и потопили танкер, транспорт и тральщик противника. Затем вражеский конвой еще раз подвергся ударам авиации, торпедных катеров и береговых батарей. В результате умелых действий летчиков, катерников и артиллеристов вражеский конвой был разгромлен. Противник потерял 7 транспортов, танкер, 2 тральщика и 2 сторожевых катера (береговая артиллерия потопила 2 транспорта и 2 сторожевых катера). Кроме того, нашей авиацией был взорван склад боеприпасов в районе мыса Кумерониями.

Основные потери противник понес, конечно, в результате атак, предпринятых торпедными катерами. Однако их успех в условиях полной видимости явился следствием совместного воздействия авиации и береговой артиллерии, которые расстроили боевой порядок конвоя, ослабили сопротивление противника. Участие береговой артиллерии в операции позволило нашим торпедным катерам приблизиться к вражескому конвою и нанести ему существенный урон.» (Перечнев Ю. Г. Советская береговая артиллерия)

В действительности, потери немцев составили всего лишь три небольших транспорта: “Herta”, 717 БРТ – потоплен авиацией, “Vulkan”, 989 БРТ – потоплен береговой артиллерией, “Nerissa”, 992 БРТ – потоплен торпедными катерами.

37-мм орудия, бывшие основным вооружением КФК, были малоэффективными против бронированных штурмовиков Ил-2. Поэтому их перевооружали пушками Бофорс калибра 40-мм. Более мощное вооружение позволяло успешнее отражать артиллерийские атаки подводных лодок и катеров противника. Имеются сведения, что некоторые КФК получили на вооружение также торпедный аппарат для стрельбы управляемыми по проводам торпедами Т10 “Spinne”. Это экспериментальное оружие было создано на базе стандартной электроторпеды G7e (калибр 533 мм, длина 7163 мм). При скорости 30 узлов дальность хода составляла 5000 метров, вес заряда взрывчатого вещества (Hexanite) – 280 кг. Т10 оказалась крайне неэффективной.

Осенью 1944 года после заключения Финляндией перемирия с СССР и последующего наступления Красной армии в Заполярье, немецкие войска были вынуждены оставить Петсамо и норвежскую провинцию Финнмаркен. КФК приняли активное участие в эвакуации этого района как в качестве катеров охранения, так и транспортных средств, подвергаясь массированным атакам советских торпедных катеров (иногда в них одновременно участвовало до 15 ТКА) и авиации. Тем не менее, потери среди КФК были незначительными.

КФК 209 (V 6704) 15 октября 1944 года у Vadsöy был тяжело поврежден авиабомбами и затоплен экипажем, КФК 375 (V 6706) потоплен 16 октября в Kobbholm fjord к востоку от Киркенеса авиабомбами, погибли два члена экипажа. КФК 190 (V 5531) 1 ноября у Sakruskjär сгорел от артогня норвежского торпедного катера, погибло 4 человека. КФК 102 (V 5525) в тот же день у входа в Аафьорд был потоплен торпедой британского ТКА. Тральщик М 5610 (КФК 128) 10 января 1945 года потоплен авиацией северо-западнее Lepsö, погибло 15 членов экипажа.

КФК несли потери и в других областях Норвегии вдали от линии фронта. Так, КФК 303 (тральщик М 5631) 9 сентября 1944 года подорвался на mine. 17 октября 1944 та же судьба постигла и UJ 1762 (КФК 216) у южного входа в Эгерсунд, погибло 11 человек. Катер охраны рейда NB 61 (КФК 331) потоплен 1 ноября 1944 года торпедными катерами в Согнефьорд. Дозорный катер V 5527 (КФК 218) погиб у Helgøy. Последней жертвой войны стал дозорный катер V 5532 (КФК 191), потопленный норвежским торпедным катером МТВ 717 севернее Бергена 29 марта 1945 года.

Бискай, Ла-Манш и Северное море

На Западе построенные в Свинемюнде, а также в Голландии и Бельгии КФК поступали в распоряжение военно-морского командования «Запад» (Befehlsbereich des Marinegruppenkommandos West) и подчинялись командующему обеспечения «Запад» (Befehlshaber der Sicherung West (B.S.W)). Штаб-квартира BSW находилась в Париже. Зона ее ответственности простиралась от испанской границы около Биаррица вплоть до бельгийско-голландской границы. Силы охраны побережья входили в состав 2. Sicherungsdivision (штаб-квартира в Souverain-Moulin), 3. Sicherungsdivision (Nostang) и 4. Sicherungsdivision (La Rochelle). Они состояли из разнородных флотилий: противоминных, раумбоотов, прорывателей минных заграждений, дозорных и охраны рейдов (Minensuch-, Räumboot-, Sperrbrecher-, Vorposten- und Hafenschutzflottillen). Практически весь этот район находился непосредственно в пределах досягаемости британских и затем и американских бомбардировщиков, торпедных катеров (МТВ), моторных канонерских лодок (МГВ) и эсминцев, а иногда даже береговой артиллерии. Немецким тральщикам приходилось бороться с наиболее совершенными типами акустических и магнитных неконтактных мин, применявшимися союзниками. Самым опасным участком этого фронта был Ла-Манш (Английский канал), где с 1942 года проводка судов была возможна только ночью при помощи сети береговых радаров Funkmess (FuMO), которые могли в какой-то мере предостерегать об угрозе противнику.

Еженочные стычки с противником для «тружеников канала» («Kanalarbeitern»), обеспечивавших проводку конвоев и подходы к гаваням, стали буднями. В середине июля 1944 года в подчинении Marinegruppenkommando West находились 123 КФК. Они входили в состав следующих соединений:

2. Sicherungsdivision

Ответственность – Английский канал между Шельдой и Сеной:

36. Minensuchflottille (Ostende) – 13 КФК

КФК 50–52, 55–58, 60, 61, 642, 342, 423

38. Minensuchflottille (Le Havre) – 17 КФК

КФК 424, 426–431, 439, 442, 444, 448, 452–456

15. Vorpostenflottille (Le Havre) – 12 КФК

КФК 281–290, 295, 296

18. Vorpostenflottille (Brügge) – 16 КФК

КФК 405–409, 473–476, 500–503, 537, 538

3. Sicherungsdivision

Ответственность – побережье Нормандии и Бретани:

2. Vorpostenflottille (St. Malo) – 13 КФК
 КФК 59, 67–71, 73, 75, 80, 240–243
 14. Unterseebootsjagdflottille (Lorient) – 6 КФК
 КФК 498–503

4. Sicherungsdivision

Ответственность – побережье Атлантики между Луарой и Пиренеями:

42. Minensuchflottille (Les Sables d'Olonne) – 6 КФК
 КФК 478–482, 497
 44. Minensuchflottille (La Pallice) – 6 КФК
 КФК 432, 433, 441, 443, 448, 451
 4. Vorpostenflottille (Bordeaux) – 6 КФК
 КФК 131, 231, 259, 260, 365, 485
 6. Vorpostenflottille (St. Nazaire) – 18 КФК
 КФК 124, 141, 167, 168, 170, 306, 487, 488, 498–503, 507, 510–512
 Кроме того, КФК входили в состав флотилий охраны рейда (апрель 1944):
 Hafenschutzflottille Brest (6 КФК)
 FB 06 – КФК 76
 FB 07 – КФК 77
 FB 08 – КФК 78
 FB 09 – КФК 79
 FB 10 – КФК 239
 FB 11 – КФК 66

Hafenschutzflottille Lorient (3 КФК)
 FL 12 – КФК 54
 FL 13 – КФК 65
 FL 14 – КФК 74

Hafenschutzflottille St. Nazaire (5 КФК)
 FN 08 – КФК 53 (62?)
 FN 09 – КФК 62 (53?)
 FN 10 – КФК 72
 FN 12 – КФК 450
 FN 13 – КФК 460

Hafenschutzflottille Boulogne (3 КФК)
 FBO 31 – КФК 459
 FBO 33 – КФК 446
 FBO 34 – КФК 449

Hafenschutzflottille Kanalinseln (2 КФК)
 FK 44 – КФК 458
 FK 46 – КФК 457

Hafenschutzflottille La Pallice (1 КФК)
 FP 13 – КФК 461
 Hafenschutzflottille Ostende (1 КФК)
 BO 24 – КФК 445

Флотилии охраны рейдов Hafenschutzflottillen преобразовывались постепенно во флотилии охраны Sicherungsflottillen. Этот процесс завершился к июлю 1944 года.

В наиболее тяжелых условиях приходилось действовать 2. и 3. Sicherungsdivision. Действовавшие в Канале флотилии в 1941–44 годах потеряли не менее 1 355 человек погибшими и 2 730 ранеными. Это были наивысшие потери среди прибрежных районов всех морских

фронтов. КФК несли потери от подрыва на минах, бортового оружия самолетов, атак торпедных и артиллерийских катеров.

Самым тяжелым часом стало вторжение союзников в Нормандии (операция «Overlord»). 6 июня 1944 года между Каном и полуостровом Котентин начали высадку десятки союзных дивизий. С моря их поддерживали 7 линкоров, 2 монитора, 23 крейсера, 105 эсминцев и сотни более мелких боевых кораблей.

Немецкий флот смог противопоставить им всего 5 эсминцев, 6 миноносцев, 34 ТКА и 34 подводные лодки. Их сопротивление было недолгим, так что основная нагрузка в длившейся еще месяцами борьбе в прибрежных водах на Западе легла на 42 плавучие батареи типа Marinefährprähme/Landungsboote, и 380 тральщиков и различного типа катеров, включая 59 КФК.

14 июня V 1537 (KFK 288), V 1540 (KFK 295) и V 1541 (KFK 296) затонули в ходе массированного воздушного налета на Гавр, 17 июня та же судьба постигла M 3880 (KFK 427) в Булони. 27 июня V 1531 (KFK 282) в бою с британской канонерской лодкой MGB получил тяжелые повреждения и его ремонт длился до 12 января 1945 года, когда он вернулся в строй как V 5540.

Это были тяжелые дни для 13 КФК, входивших в состав 2. Vorpostenflottille, районом ответственности которой было северное побережье Франции с портом Сен-Мало, Нормандскими островами и полуостровом Котентин, куда направили свой удар союзники с целью захвата порта Шербур. До самого конца КФК обеспечивали сообщение между материком и Нормандскими островами, в частности, для госпитального судна «Нёхтер», которое перевозило тяжелораненых с фронта вторжения на остров Джерси, где располагался подземный госпиталь вермахта. При этом 9 августа погиб V 235 (KFK 346).

После захвата войсками союзников северного побережья Франции базой 2. Vorpostenflottille стал порт St. Helier на Джерси и она поступила в распоряжение коменданта Нормандских островов вице-адмирала Friedrich Hufmeier (бывший командир линкора «Шарнхорст»). Хорошо укрепленные Нормандские острова оставались вплоть до капитуляции ночью с 8 на 9 мая 1945 в немецких руках. Во время блокады островов КФК обеспечивали проводку межостровных конвоев. КФК 2-й флотилии в декабре 1944 года были выделены в отдельную группу.

С сентября 1940 до сентября 1944 года в Канале действовала и 15. Vorpostenflottille. До 1943 года она состояла только из четырех бывших китобойцев и нескольких паровых рыболовных траулеров немецкого и французского происхождения. Начиная с ноября 1943 года к ним присоединились из новостроя 12 КФК, образовавших так называемую группу «В» (B-Gruppe) соединения. Кроме того, к ней после вторжения присоединилась группа КФК «С» (C-Gruppe).

При воздушном налете на Гавр 17 июня 4 КФК пали жертвой авиабомб, повреждения получил KFK 288 (V 1537). V 1537 подняли и отремонтировали, но уже 9 августа он был потоплен британским торпедным катером у мыса la Neve. К 15. Vorpostenflottille между июнем и сентябрем 1944 года присоединились уцелевшие катера 2-й, 4-й, 6-й и 7-й флотилий, которые были отрезаны от баз или потеряли их после высадки. К этому времени в 7-й флотилии из 30 КФК уцелело только семь.

Движение конвоев между контролируруемыми немцами портами было возможно только ночью (англичане прозвали эти конвои «ночным поездом» – «The Night Train»), каждый раз под атаками эсминцев, торпедных катеров и бомбардировщиков противника. Так, ночью с 1 на 2 июля малый конвой вышел из Гавра со снабжением для расположенного в 30 милях Фекампа. Его охранение состояло из четырех КФК 15-й флотилии, катера обеспечения полетов авиации (Flugbetriebsboot) и восьми раумбоотов. Вскоре после выхода из Фекампа 4 британских МТВ атаковали сторожевой катер R 180, который получил попадания 4 торпед и опрокинулся. В свою очередь, один МТВ получил повреждения. V 1530 (KFK 281) и V 1532 (KFK 283) подобрали 7 членов экипажа R 180. Еще 5 человек спасли другие катера охранения. Командир конвоя отдал приказ КФК до рассвета искать оставшихся в живых. Британские торпедные катера предприняли новое нападение на эту поисковую группу, но выпущенные торпеды прошли мимо цели и взорвались на берегу. Поиски членов экипажа R 180 оказались напрасными.

По мере продвижения союзников к Гавру состав 15-й флотилии сокращался. При этом катера флотилии в июле, августе и сентябре 1944 года находились в море большее число дней, чем перед вторжением. В конечной фазе боев за Гавр оставшимся в строю девяти КФК 15-й и десяти КФК 2-й, 4-й и 6-й флотилий приходилось обеспечивать постоянно находящуюся под угрозой

прибрежную линию коммуникаций. В ходе одной из конвойных операций 8 августа 1944 соединение сил охранения под командой командующего флотилией капитана третьего ранга Ралля (Flottillenchef Korvettenkapitän Rall) в составе сторожевого корабля V 716 и шести КФК группы «С» под командой капитан-лейтенанта Мюллера (Kapitänleutnant Müller) следовали в заданный район. V 239 (КФК 344) с акустическим тралом шел впереди конвоя, обеспечивая защиту от донных акустических мин. Погода была штилевой, ярко светила луна и, несмотря на полосы тумана, видимость составляла 5–8 миль.

Поступило предупреждение о приближении вражеских самолетов, а вскоре с головного корабля заметили две группы торпедных катеров по 3 МТВ в каждой. В свете осветительных снарядов было видно, что одна из групп быстро приближалась, но была отогнана артогнем. Но скоро МТВ вышли в атаку во второй раз. 105-мм орудие V 716 снова открыла огонь осветительными снарядами. Вдруг поступил доклад акустика о приближающемся с левого борта шуме торпед. Немецкие корабли начали маневр уклонения и увеличили скорость с 7 до 11 узлов. Катера еще совершали циркуляцию, когда в V 241 (КФК 346) попала торпеда и он мгновенно затонул. Другая торпеда едва не поразила V 243 (КФК 348). V 238 (КФК 343), V 239 и V 240 (КФК 345) несколько часов искали оставшихся в живых. V 238 удалось найти только одного тяжело раненого члена экипажа погибшего катера. Остальные 14 человек с V 241 погибли.

Вечером следующего дня флагманский корабль V 716 с пятью КФК группы «С» снова вышли в море для обеспечения подходов к Гавру. Этой ночью их экипажи отразили 5 атак британских бомбардировщиков. Произошло и несколько, ставших уже рутинной, столкновений с МТВ.

Группу «С» вел Kapitänleutnant Müller на КФК V 239, слева шли V 238 и V 243, справа – V 240 и V 242 (КФК 347). Снова был полный штиль, сияла луна, вопреки легкому туману видимость составляла 5 миль. Уже недалеко от подходного буя V 716 при помощи радара (FuMO) обнаружил быстроходные катера, сразу выстрелил осветительные снаряды, в свете которых показались 4 катера противника – 2 МТВ и 2 МГВ. Их отогнали огнем 105-миллиметровки V 716. Получасом позже немцы уклонились от торпедного веера, направленного с дистанции примерно 3 000 м. КФК начали маневрирование, чтобы затруднить торпедные атаки противника. Им удалось уклониться от торпеды, которая была ранее обнаружена с помощью шумопеленгатора KDB-Gerät. Двумя минутами позже V 716 снова открыл огонь из 105-мм орудия по идущим параллельным курсом с левого борта катерам, которые отвечали из 40-мм орудий.

В свете осветительных снарядов противник был хорошо виден. Когда дистанция уменьшилась до 1 700 м, в бой вступили и 20-мм автоматы. Теперь и КФК вели огонь из всех стволов. Один из британских МТВ потерял ход после прямого попадания 105-мм орудий и начал тонуть. Второй катер противника загорелся, прекратил огонь и потерял ход. Экипажи КФК потеряли несколько человек ранеными.

12 сентября капитулировала до тех пор упорно защищавшаяся «крепость» Гавр. 15-я флотилия заблаговременно начала перебазирование во французский порт Дьепп. При этом ночью 24 августа произошла стычка с тремя британскими эсминцами. Два из них были повреждены настолько сильно, что вышли из боя.

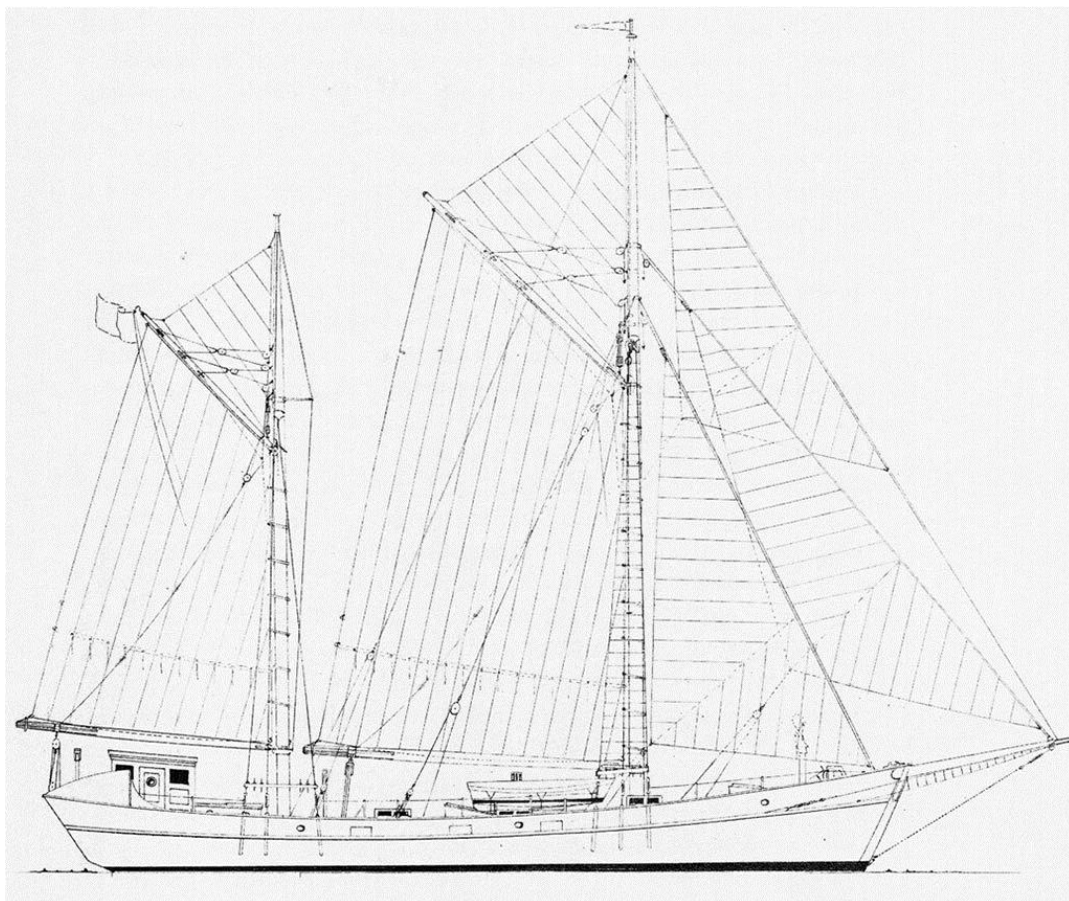
На переходе из Кале в Дюнкерк V 239 (КФК 344), V 238 (КФК 342) и V 242 (КФК 347) подверглись массовой атаке британских самолетов «Albacore», только V 242 не получил повреждений. Экипажи КФК потеряли одного человека убитым и десять ранеными.

А так переходили из Булони в Дюнкерк ночью с 1 на 2 сентября 1944 года V 1530 (КФК 281) и V 240 (КФК 345): в 23.14 – нападение истребителя-бомбардировщика, 23.57 – обстрел береговой артиллерии (58 залпов из орудий калибра 380-мм!), 00.15 – нападение быстроходного катера, 01.49 – снова нападение истребителя-бомбардировщика.

Все описанные события являются только отдельными эпизодами тяжелых будней КФК на западном фронте после вторжения союзников. Шаг за шагом пункты базирования 15-й флотилии смещались все дальше на запад, на побережье Северного моря, КФК несли при этом потери.

Следует отметить, что немецкое командование пыталось использовать КФК и для переброски разведывательно-диверсионных групп из состава подразделения Абвера Küstenjägerabteilung в отдаленные районы, такие как Южная Америка, Западная и Южная Африка и даже в Индийский океан. Использование для этого подводных лодок обходилось слишком дорого, да и их дальность плавания не всегда была достаточной.

Весной 1943 года для этих целей было решено переоборудовать два КФК (203 и 204), строившихся на верфи в Свинемюнде. КФК перевели на верфь Экманн в Гамбург-Финкервердер (Bootswerft Eckmann, Hamburg-Finkenwerder), где они превратились в гафельные шхуны с площадью парусов 263 м², при этом высота фок-мачты составляла 21 метр. Для увеличения остойчивости парусники снабдили балластным килем весом 10 тонн, при этом водоизмещение составили 125 т.



КФК 203, 204
(из архива автора)

По плану, экипаж составлял 7 человек, боевая группа состояла из офицера, двух фельдфебелей и 10 унтер-офицеров и рядовых. К началу сентября 1943 года строительство КФК 203 и КФК 204 и подготовка их экипажей были завершены. Насколько известно, боевое использование этих судов ограничилось патрулированием в проливе Каттегат для тайного слежения за торговыми судами, следовавшими с контрабандой к Британским островам.

В послевоенные годы эти парусники стали образцом для переоборудования множества КФК в яхты и учебные суда. Примером могут служить учебное парусное судно германского ВМФ Y834 (ex W45) “Nordwind” (в 2008 продан морскому музею в Вильгельсхафене) или польские парусники “Kapitan Glowacki“, „Henryk Rutkowski“, „Franek Zubrzycki“.

Послевоенное траление

После вступления в силу Акта о капитуляции германских вооруженных сил 9 мая 1945 года, которым предписывался их роспуск, значительная часть немецких противоминных сил и сил их обеспечения не была расформирована. Ведь нужно было обезвредить 636 000 мин (из этого 261 024 поставлены немецким флотом). Из них две трети были выставлены в Ла-Манше, на юге Северного и западе Балтийского моря. Мины почти полностью парализовали здесь судоходство. Для устранения минной опасности в северо-западной Европе и Средиземном море в Лондоне в ноябре 1945 года был основан Международный центральный совет по минному тралению в

европейских водах (International Central Board for Mine Clearance of European Waters), членами которого были СССР, США, Великобритания и Франция. Этому совету подчинялись 4 зональных совета по тралению:

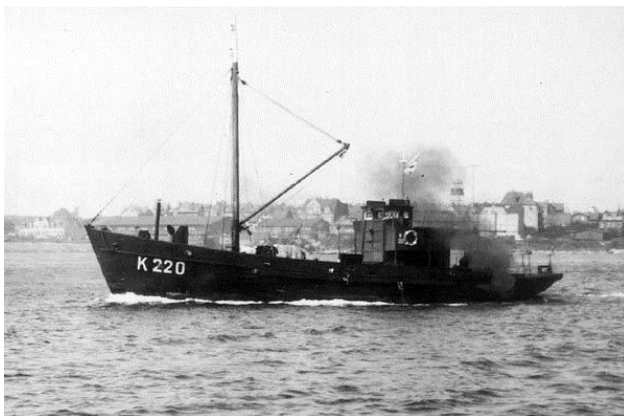
Зона Восточной Атлантики – ответственны за траление Бельгия, Дания, Франция, Великобритания, Нидерланды, США;

Зона Каттегат – Балтийские проливы – Дания, Великобритания, Норвегия, СССР;

Зона Баренцево море, Балтийское море, Черное море – СССР, Норвегия, Польша, Дания;

Зона Средиземное море – Франция, Греция, Великобритания, Югославия, США.

К моменту роспуска Совета в 1951 году были протралены районы общей площадью 250 000 квадратных миль и уничтожено 38 973 мины.



КФК в 1947 году во время послевоенного траления
(из архива автора)

Согласно соглашению о прекращении огня Германия должна была очистить от мин Северное и Балтийское моря, используя собственный персонал и корабли. Сразу после капитуляции по распоряжению союзников были созданы противоминные силы и уже в конце мая были созданы местные командования противоминных сил (Befehlshaber Minenräumverbände). Это были Deutsche Minenräumdienstkommando Schleswig-Holstein (Kiel), Deutsche Minenräumdienstkommando Westdeutschland (Cuxhaven), Deutsche Minenräumdienstkommando Kopenhagen и Deutsche Marinedienststelle Oslo. 21 июля 1945 года, одновременно с роспуском Главного командования германского ВМФ (ОКМ), по решению стран-победительниц была образована Германская служба по минному тралению DMRL (Deutsche Minenräumdienstleitung = GMSA/German Mine-Sweeping Administration). Ответственность за нее была возложена на вице-адмирала сэра Харольда Мартина Барроу (Sir Harold Martin Barrough), морского командующего Британской оккупационной зоны.

Minenräumdienstleitung была подчинена немецкому контр-адмиралу Фрицу Крауссу (Konteradmiral Fritz Krauss), штаб которого располагался сначала в Глюкштадте на Эльбе, а начиная с декабря 1945 года – в Гамбурге. В качестве штабного корабля использовался поврежденный легкий крейсер «Лейпциг». Экипажи имели статус военнопленных, но при полной свободе передвижений на борту, береговой персонал – в пределах расположения подразделения. GMSA делилась на 6 минно-тральных дивизиона (Minenräumdivision):

- MRDiv Schleswig Holstein (Киль)
- MRDiv Westdeutschland (Куксхафен)
- MRDiv Dänemark (Копенгаген)
- MRDiv Norwegen (Кристиансанд)
- MRDiv Holland (Иймуйден)

MRDiv Amerikanische Enklave Bremen (Бремерхафен)

На начальном этапе в состав GMSA входило около 840 кораблей и катеров: тральщики типа 35, 40, 43 и R-Boot, КФК (на 14 августа – 322 единицы), прорыватели минных заграждений, мобилизованные рыболовные траулеры и вспомогательные суда. Кроме того, в разминировании принимали и 26 КФК, в момент капитуляции оказавшихся в блокированных союзниками «атлантических крепостях» (Atlantikfestungen), таких как Ла-Паллис, Сен-Назер и т. п. Они перешли под французский контроль (4th Mine Sweeping Group – 4.Minensuchgruppe) и действовали со смешанными немецко-французскими, а затем и чисто французскими экипажами.

К моменту капитуляции существовали так называемые рекомендованные (Zwangswege), то-есть протраленные, фарватеры, но и там существовала потенциальная минная опасность, так как донные мины с прибором кратности подрывались только при 15, 20 или 25-ом прохождении судов. Остальные обширные морские районы, включая традиционные районы рыболовства, по-прежнему были опасны для судов. К ним относились также низовья рек Эльбы, Везера и Эмс, где располагались важнейшие порты оккупированной Германии. Через гавани Бремен и Бремерхафен шло все снабжение для американской зоны оккупации.

Сначала корабли GMSA сохраняли старые тактические номера военно-морского флота. С начала 1946 года катера стали использовать строительные номера КФК, а их флотилии именовались GKSF (German Kutter Search Flotillas). Постепенно количество кораблей в составе GMSA сокращалось: корабли передавались странам-победительницам по решению Потсдамской конференции, подрывались на минах, выходили из строя по техническим причинам – сказывалась напряженная военная служба с минимумом технического обслуживания, передавались гражданским организациям. В начале 2. Räumperiode (2-й период траления) в апреле 1946 года из общего числа 423 кораблей GMSA 180 составляли КФК. В начале 3. Räumperiode весной 1947 года количество КФК сократилось до ста (из 272 единиц). Первой в октябре 1946 года была расформирована 4. MRD в Норвегии. За ними последовали 6. MRD (27 сентября 1947 года) и 1 и 3. MRD, начиная с декабря 1947 года. Окончательно роспуск GMSA произошел весной 1948 года, в основном в результате давления СССР, обвинявшего западных союзников в возрождении германских вооруженных сил.

За это время GMSA протралила в Северном море 5628 и на Балтике 450 квадратных миль, уничтожив 2721 мин и 693 минных защитника. При этом погибли 10 кораблей и по разным причинам 348 человек, из них непосредственно в ходе боевого траления 53. Велось траление как якорных контактных мин, так и донных неконтактных мин с различными типами взрывателей. При этом использовались механические, электромагнитные и акустические тралов следующих типов:

Scherdrachengerät (SDG)
 Kabelfernräumgerät (KFRG)
 Hohlstabfernräumgerät (HFG)
 Schleppspulgerät (SSG)
 Akustische Fernräumgeräte Sperrbrecher

Так как минная опасность, в первую очередь от донных мин, продолжала существовать, британскими оккупационными властями в январе 1948 года была образована Минно-тральная группа «Куксхафен» (Minenräumverband Cuxhaven – Minesweeping Unit Cuxhaven). В нее вошли 18 кораблей и судов, включая КФК 409, 531 и 616. Группа действовала в рамках British Frontier Control Service (Британской пограничной службы) до 30 июня 1951. Ее личный состав формировался на добровольной основе из немецкого персонала бывшей GMSA (45 офицеров, 317 старшин и матросов, 33 гражданских служащих). Тральщики Minen-räumverband Cuxhaven

очищали от мин южную часть Северного моря и западную Балтику, при этом погибло одно судно и 10 человек. После расформирования группы все входившие в ее состав КФК использовались для рыболовства.

В 1951–1956 годах в американской зоне оккупации существовала также служба Labor Service Unit, отдел «В» которой (LCU B) был занят тралением мин на подходах к немецким портам. В состав службы входили и КФК. Личный состав состоял как из бывших военнослужащих Кригсмарине, так и вольнонаемных немцев без предыдущего опыта морской службы. Весной 1956 года корабли и личный состав были переданы Бундесмарине ФРГ.

Мирная жизнь КФК

На открывшейся 17 июля 1945 года в Потсдаме конференции стран-победительниц (СССР, США и Великобритании) было принято решение о создании Тройственной комиссии по разделу кораблей и вспомогательных судов бывшего германского ВМФ. Комиссия работала с 14 августа до 6 декабря 1945 года и приняла решение о передаче до 15 февраля 1946 года странам-участникам определенного числа немецких кораблей. Трофейные КФК распределялись следующим образом:

Соединенные Штаты Америки – 101

Советский Союз – 147

Великобритания – 136

Кроме того, обладателями КФК стали Нидерланды (5 единиц), Франция (26), Норвегия (9), Греция (4), Швеция (1).

Советскому Союзу выделенные КФК передавались с октября 1945 по апрель 1946 года. В советском ВМФ они использовались в качестве катерных тральщиков, малых охотников за подводными лодками и вспомогательных судов. Несколько КФК СССР затем передал Болгарии и, вероятно, Румынии. Десятки КФК многие годы успешно использовались на Балтике, Черном море и, по некоторым сведениям, и на Ладожском озере советскими рыбаками в качестве малых рыболовных траулеров.

Кроме того, 29 КФК достались СССР на Черном море в 1944 году в поврежденном или недостроенном состоянии:

КФК 38, с 08.1944 – SM 127, до 20.10.1944 – КФК 1, с 6.11.1944 – Т-651, с 05.02.1947 – КТ-1261, с 17.06.1947 – МРТ-1261

Бывший германский, построен в Херсоне в 1943, захвачен советскими войсками в Констанце 29.08.1944 и 29.09.1944 зачислен в состав Черноморского флота СССР, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 17.06.1947 разоружен и исключен из состава ВМФ в связи с передачей управлению «Главазчеррыбпром» Министерства рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 39, с 08.1944 – SM 128, до 20.10.1944 – КФК 2, с 6.11.1944 – Т-652, с 05.02.1947 – КТ-1262, с 17.06.1947 – МРТ-1262

Бывший германский, построен в Херсоне в 1943, захвачен советскими войсками в Констанце 29.08.1944 и 29.09.1944 зачислен в состав Черноморского флота СССР, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 17.06.1947 разоружен и исключен из состава ВМФ в связи с передачей управлению «Главазчеррыбпром» Министерства рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 40, с 08.1944 – SM 129, до 20.10.1944 – КФК 3, с 06.11.1944 – Т-653, с 05.02.1947 – КТ-1263, с 17.06.1947 – МРТ-1263

Бывший германский, построен в Херсоне в 1943, захвачен советскими войсками в Констанце 29.08.1944 и 29.09.1944 зачислен в состав Черноморского флота СССР, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 17.06.1947 разоружен и исключен из состава ВМФ в связи с передачей управлению «Главазчеррыбпром» Министерства рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 41, с 08.1944 – SM 211, до 20.10.1944 – КФК 4, с 06.11.1944 – Т-654, с 05.02.1947 – КТ-1264, с 17.06.1947 – МРТ-1264

Бывший германский, построен в Херсоне в 1943, захвачен советскими войсками в Констанце 29.08.1944 и 29.09.1944 зачислен в состав Черноморского флота СССР, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 07.06.1947 разоружен и исключен из состава ВМФ в связи с передачей управлению «Главазчеррыбпром» Министерства рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера, списан 23.03.1951

КФК 42, до 20.10.1944 – КФК 5, с 06.11.1944 – Т-655, с 05.02.1947 – КТ-1265

Бывший германский SM 202, построен в Херсоне в 1944, захвачен советскими войсками в Констанце 29.08.1944 и 29.09.1944 зачислен в состав Черноморского флота СССР, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 10.01.1956 списан

КФК 199, до 20.10.1944 – № 2, до 2.01.1945 – МО-852, с 2.01.1945 – Т-666, с 05.02.1947 – КТ-1266, с 13.11.1947 – МРТ-1266, с 06.12.1948 – «Владимир Воробьев»

Построен в Свиномюнде в мае 1943, вошел в состав Кригсмарине как UJ 319, затем передан Румынии, захвачен Красной армией 29.08.1944 в Констанце, 10.10.1944 зачислен в состав Черноморского флота в качестве малого охотника за ПЛ, 2.01.1945 переклассифицирован в тральщик, а 05.02.1947 – в катер-тральщик. 13.11.1947 передан Азово-Черноморскому научно-исследовательскому институту рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 201, до 27.01.1945 – МО-853, до 20.10.1944 – № 3, с 27.01.1945 – Т-667, с 05.02.1947 – КТ-1267, с 13.11.1947 – МРТ-1267

Построен в Свиномюнде в 1943, вошел в состав Кригсмарине как UJ 2315, 29.08.1944 захвачен в Килие или Констанце и 10.10.1944 введен в состав Черноморского флота как малый охотник за ПЛ, 27.01.1945 переклассифицирован в тральщик, а 05.02.1947 – в катер-тральщик. 13.11.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 198, до 27.01.1945 – МО-851, до 20.10.1944 – № 1, с 27.01.1945 – Т-668, с 05.02.1947 – КТ-1268

Построен в Свиномюнде в 1943, вошел в состав Кригсмарине как UJ 311, передан Румынии, 29.08.1944 захвачен советскими войсками в Констанце и 10.10.1944 зачислен в состав Черноморского флота в качестве малого охотника за ПЛ, 27.01.1945 переклассифицирован в тральщик, а 05.02.1947 – в катер-тральщик, 12.08.1947 разоружен и переоборудован в станцию безмоточного размагничивания кораблей.

КФК? с 28.02.1945 – Т-669, с 05.02.1947 – КТ-1269, с 12.05.1948 – МРТ-1269, с 03.12.1948 – ЧМТ-236 «Отважный»

Построен в 1943–1944 годах в Варне (?) по немецкому заказу. В августе 1944 потоплен в Варне советской авиацией, в конце 1944 поднят аварийно-спасательной службой ВМФ и 28.02.1945 после ремонта зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, 05.02.1947 переклассифицирован в катер-тральщик, 12.05.1948 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера. По другим данным, в 1951 году входил в состав 409 отдельного дивизиона аварийно-спасательных судов (409 ОдАСС) Черноморского флота как КФК-1269.

КФК 574, с 05.01.1945 – Т-671, с 05.02.1947 – КТ-1270

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 10.01.1956 года списан.

КФК 575, с 05.01.1945 – Т-672, с 05.02.1947 – КТ-1271, с 17.06.1947 – МРТ-1271

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 576, с 05.01.1945 – Т-673, с 05.02.1947 – КТ-1272, с 13.01.1947 – МРТ-1272

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 13.01.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 577, с 05.01.1945 – Т-674, с 05.02.1947 – КТ-1273, с 20.03.1948 (?) – КФК-1273

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 20.03.1948 года переведен в поисковый отряд Аварийно-спасательной службы (АСС) Черноморского флота для поиска и обследования затонувших кораблей и судов на шельфе Черного моря, с 1951 года в составе 409 отдельного дивизиона аварийно-спасательных судов (409 ОдАСС). Списан 10.01.1956.

КФК 578, с 05.01.1945 – Т-675, с 05.02.1947 – КТ-1274, с 17.06.1947 – МРТ-1274

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 579, с 05.01.1945 – Т-676, с 05.02.1947 – КТ-1275, с 17.06.1947 – МРТ-1275

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 580, с 05.01.1945 – Т-677, с 05.02.1947 – КТ-1276, с 17.06.1947 – МРТ-1276

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК? с 25.06.1945 – Т-678, с 26.09.1945 – РК № 232

Построен в 1943–1944 на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. В августе 1944 потоплен советской авиацией в гавани Варны, в начале 1945 поднят АСС ЧФ и после ремонта зачислен в состав Черноморского флота. 26.09.1945 разоружен и использовался в качестве рейдового катера, списан в 50-х годах.

КФК 581, с 25.06.1945 – Т-679, с 26.09.1945 – ГК-32, с 16.05.1949 – РБЗ-119

Построен в 1943–1944 на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. В августе 1944 потоплен советской авиацией в гавани Варны, в начале 1945 поднят АСС ЧФ и после ремонта зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика. 26.09.1945 разоружен и превращен в гидрографический катер, а 16.05.1949 – в рейдовый баркас. Списан в 50-х годах.

КФК 582, с 25.06.1945 – Т-680, с 26.09.1945 – ГК-33, с 16.05.1949 – РБЗ-120

Построен в 1943–1944 на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. В августе 1944 потоплен советской авиацией в гавани Варны, в начале 1945 поднят АСС ЧФ и после ремонта зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика. 26.09.1945 разоружен и превращен в гидрографический катер, а 16.05.1949 – в рейдовый баркас. Списан в 50-х годах.

КФК 583, с 24.04.1945 – Т-685, с 05.02.1947 – КТ-1277, с 20.03.1948 – МРТ-1277, с 03.12.1948 – «Днестровец»

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 20.03.1948 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 584, с 24.04.1945 – Т-686, с 05.02.1947 – КТ-1278, с 20.03.1948 – МРТ-1278, с 03.12.1948 – «Дунаец»

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 20.03.1948 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 585, с 24.04.1945 – Т-687, с 05.02.1947 – КТ-1279, с 28.10.1947 – МРТ-1279

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 28.10.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 586, с 24.04.1945 – Т-688, с 05.02.1947 – КТ-1280, с 17.06.1947 – МРТ-1280

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК 587, с 24.04.1945 – Т-689, с 05.02.1947 – КТ-1281, с 17.06.1947 – МРТ-1281

Заложен в начале 1944 года на судостроительном заводе «Кораловаг» в Бургасе по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 17.06.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

КФК? с 24.04.1945 – Т-690, с 05.02.1947 – КТ-1282, с 1951 – КФК-1282

Построен в 1943–1944 на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. В августе 1944 потоплен советской авиацией в гавани Варны, в конце 1944 поднят АСС ЧФ и после ремонта зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, затем переклассифицирован в катер-тральщик. В 1951 (?) передан 409 отдельному дивизиону аварийно-спасательных судов ЧФ (409 ОдАСС). Списан 10.01.1956.

КФК 588, с 25.06.1945 – Т-691, с 05.02.1947 – КТ-1283, с 14.06.1947 – СБР-30, с 16.05.1949 – СБР-22

Построен в 1944 году на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. В августе 1944 года потоплен советской авиацией в гавани Варны, весной 1945 поднят АСС ЧФ и после ре-монта зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика,

затем переклассифицирован в катер-тральщик. 16.04.1947 разоружен и переоборудован в станцию безмобмоточного размагничивания, в 50-х годах списан.

КФК 589, с 25.06.1945 – Т-692, с 05.02.1947 – КТ-1284, с 13.11.1947 – МРТ-1284

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 13.11.1947 передан Министерству рыбного хозяйства для использования в качестве малого рыболовного траулера.

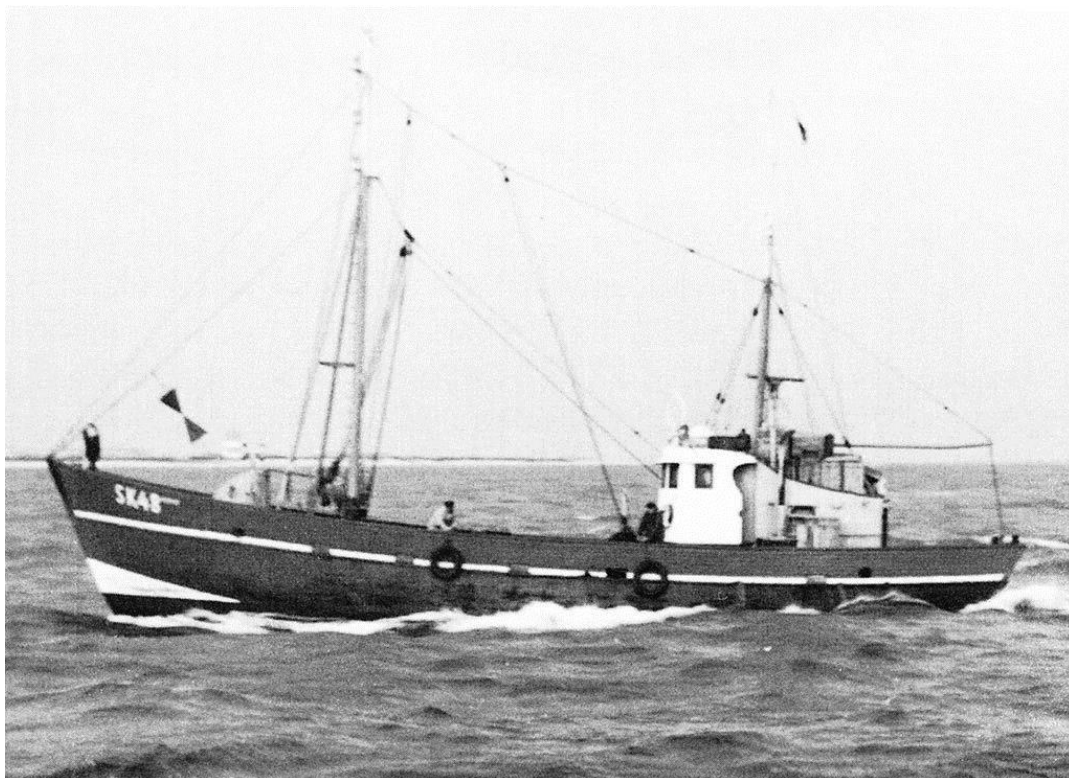
КФК 590, с 25.06.1945 – Т-693, с 05.02.1947 – КТ-1285

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 12.02.1948 разоружен и переоборудован в станцию безмобмоточного размагничивания. Списан в 50-х годах.

КФК 591, с 25.06.1945 – Т-694, с 05.02.1947 – КТ-1286

Заложен в начале 1944 года на Государственном судостроительном заводе в Варне по немецкому заказу. Захвачен советскими войсками на стапеле 09.09.1944 и после достройки зачислен в состав Черноморского флота в качестве тральщика, а затем переклассифицирован в катер-тральщик. 12.02.1948 разоружен и переоборудован в станцию безмобмоточного размагничивания. Списан в 50-х годах.

Обе западные державы-победительницы, являясь владельцами выделенных им КФК, старались передать их в чартер различным немецким рыболовным обществам, ведущим промысел в Балтийском и Северном морях. Добытая ими рыба играла важную роль в снабжении продовольствием послевоенной Германии.



КФК после переоборудования в рыболовное судно
(из архива автора)

На переданных в чартер КФК производились необходимые для тралового лова модификации: на месте прежних жилых помещений оборудовался рыбный трюм, устанавливались две мачты (причем грот-мачта одновременно выполняла функцию выхлопной трубы), траловая лебедка, траловые дуги и другое промысловое оборудование, палуба в районе расположения дуг и лебедки подкреплялись. Рубка удлинялась в корму, чтобы увеличить вместимость провизионных кладовых и получить более просторную штурманскую рубку. Кроме того, устанавливался эхолот, который использовался как для навигационных целей, так и для поиска косяков рыбы. Промысловая лебедка с тяговым усилием около одной тонны приводилась в действие через конические шестерни и вертикальный вал от главного двигателя. Два ваерных барабана лебедки вмещали по 300 метров ваера диаметром 14 мм. В 1951–53 годах большая часть КФК, находившихся под контролем западных оккупационных властей, перешли под немецкий контроль. 11 КФК были проданы британскими властями голландцам. В мае 1956 года 151 КФК эксплуатировался рыбаками ФРГ.

В 1951 году в ФРГ была образована Морская пограничная охрана (Bundesgrenzschutz See). Начиная с сентября 1951 года в ее состав вошли 10 КФК (W 1–9, 13), классифицированные как «Kleine Wachboote» и переоборудованный из КФК в двухмачтовое учебное парусное судно «Nordwind». При этом КФК прошли модернизацию, частично изменился их внешний вид. Вооружение сторожевиков состояло из 20-мм автоматического орудия, размещенного на носовой платформе.



КФК в Bundesgrenzschutz See
(из архива автора)

В 1956 году Bundesgrenzschutz See вошла в состав военно-морских сил ФРГ (Bundesmarine). Сторожевые катера КФК, классифицировавшиеся как «Küstenwachboote klasse 368», образовали базировавшуюся в Neustadt дивизион береговой охраны.

КФК в Bundesgrenzschutz See
С 1953 W 1, с 1956 H 1, с 1960 KW 01

KFK 309 построен "Burmeister KG" в Свинемюнде, вступил в строй 22 января 1944 года как сторожевой катер (Vorpostensicherungsboot) Vs 1441, с 12 января 1945 – противолодочный катер UJ 315, потоплен в мае 1945, поднят, отремонтирован, 7 июля 1945 передан Германской минно-тральной администрации, в 1947 по репарациям передан Великобритании, в 1947 передан компании "Hermann Ludwig Staeglich" в Шулау как рыболовный траулер «Antje», 21 мая 1953 передан Bundesgrenzschutz See ФРГ, где введен как сторожевой корабль W 1 (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил в строй как патрульный корабль Н 1 (Hafenschutzboot), с 1 августа 1963 в резерве, исключен 30 сентября 1968 и 12 декабря 1968 продан частной фирме.

С 1953 W 2, с 1956 Н 2, с 1960 KW 02

KFK 613 построен "Burmeister KG" в Свинемюнде, вступил в строй 17 ноября 1944 как тральщик М 3253, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной администрации, в 1947 по репарациям передан Великобритании, в 1947 продан и использовался как рыболовный траулер «Concordia» и «Ingwer», 2 апреля 1953 передан Береговой охране ФРГ, где введен в строй как сторожевой корабль W 2, 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где числился как патрульный корабль Н 2, с 1 августа 1963 в резерве, с 1 октября 1969 учебное судно в Боркуме, исключен 23 июля 1974 и передан Греции, где 15 августа 1975 введен как патрульный корабль Р 288 "Arhikelefstis Stasis", затем гидрографическое судно А 477 "Arhikelefstis Stasis", исключено в 1990–1994 гг.

С 1953 W 3, с 1956 Н 3, с 1960 KW 03

KFK 561 построен "Burmeister KG" в Свинемюнде, вступил 17 ноября 1944 в состав немецкого ВМФ как DW 33, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной администрации, в 1947 по репарациям передан Великобритании, в 1947 продан и использовался как рыболовный катер «Anke», 2 апреля 1953 передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль W 3, 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где числился как патрульный корабль Н 3, с 1 августа 1963 в резерве, 30 ноября 1965 введен как судно РЭБ (Radar-Beschickungsboot) класса 740 Y 829, исключен 22 мая 1990 и передан городу Вильгельмсхафен.

С 1953 W 13, с 1 июля 1956 Н 4, с 1960 KW 04

KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944 для Кригсмарине, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, в 1953 передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль, 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 2 августа 1963 и передан Танзании, где 30 сентября 1964 введен как патрульный корабль "Rafiki", исключен в 1967.

С 1953 W 14, с 1 июля 1956 Н 5, с 1960 KW 05

KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944 для Кригсмарине, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, в 1953 передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 2 августа 1963 и передан Танзании, где 30 сентября 1964 введен как патрульный корабль "Papa", исключен в 1967.

С 1953 W 15, с 1 июля 1956 Н 6, с 1960 KW 06

Сторожевой корабль (Vorpostenboot) ВМС Германии KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 30 апреля 1968, передан MFM-Stelle как Y 836, исключен и передан Морскому товариществу "Marinekameradschaft Köln".

С 1953 W 16, с 1 июля 1956 H 7, с 1960 KW 07

Сторожевой корабль (Vorpostenboot) ВМС Германии KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 6 августа 1963 и передан Греции, где 22 декабря 1967 введен как патрульный корабль P? «Anemos», исключен в 1975.

С 1953 W 17, с 1 июля 1956 H 8, с 1960 KW 08

Сторожевой корабль (Vorpostenboot) ВМС Германии KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 23 июля 1974, введен как учебный катер (Schulboot) Y 831 в Боркуме, исключен и передан Греции, где 30 августа 1975 введен как патрульный корабль P? "Arhikelefstis Maliopoulis", исключен после 1990 г.

С 1953 W 18, с 1 июля 1956 H 9, с 1960 KW 09

Сторожевой корабль (Vorpostenboot) ВМС Германии KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 6 августа 1963 и передан Танзании, где 30 сентября 1964 введен как патрульный корабль "Uhuru", исключен в 1967.

С 1953 W 19, с 1 июля 1956 H 10, с 1960 KW 10

Сторожевой корабль (Vorpostenboot) ВМС Германии KFK? построен "Burmeister KG" в Свинемюнде в 1944, 27 июля 1945 передан Германской минно-тральной Администрации, в феврале 1951 передан в состав Американской тральной службы "Labor Service Unit/B" в Бремерхафене, передан Береговой охране ФРГ, где введен как сторожевой корабль (Wachboot), 1 июля 1956 передан ВМС ФРГ, где вступил как патрульный корабль (Hafenschutzboot), исключен 6 августа 1963 и передан Танзании, где 30 сентября 1964 введен как патрульный корабль "Salome", исключен в 1967.

Строительство КФК или близких к ним по конструкции судов продолжалось и после 1945 года. Вскоре после капитуляции на верфи “Ernst Burmester/Burg“ в Bremen-Burg, используя подготовленные для отправки на верфь в Свинемюнде детали, достраивались 10 КФК (строительные номера 2891–2900). Эти КФК строились уже как чисто рыболовные катера, при этом вместо пиломатериалов хвойных пород использовался дуб. На двух мачтах катера несли вспомогательное парусное вооружение (грот, бизань и кливер). Построенные рыболовные катера носили бортовые обозначения ВХ 354–363. Позднее часть из них были перестроены в яхты.



КФК – яхта (Википедия)

В Германской Демократической Республике в 1951–1957 годах на 12 судостроительных верфях было построено 59 рыболовных катеров. Серия получила наименование 24m-Kutter. Возможно, что часть из них были поставлены в СССР по репарациям.

Технические характеристики рыболовных катеров 24m-Kutter

Длина наибольшая, м – 24

Тоннаж, БРТ – 78

Мощность главного двигателя, л.с. – 200

Скорость, узлов – 8,5

Дальность плавания, миль – 2900

Численность экипажа, человек – 7

На двух мачтах катера могли нести вспомогательное косое парусное вооружение.

Верфи – строители 24m-Kutter

VEB Schiffs-und Bootswerft Gehlsdorf

VEB Boddenwerft Damgarten
 VEB Boots– und Reparaturwerft Barth
 Dänholmwerk C. und H. Blad, Stralsund
 Wilhelm Wessel, Lauterbach/Rügen
 Boots– und Yachtwerft Richard Buchholz, Greifswald
 VEB Boots– und Reparaturwerft Greifswald
 Christian Jarling & Söhne, Freest
 Schiffswerft Willi Horn, Wolgast
 Gebrüder Kruse, Ückermaünde
 VEB Schiffs– und Bootswerft Altwarp
 VEB Volkswerft „Ernst Thälmann“ Brandenburg

Строительство КФК и их «клонов» велось и на верфях Польши. Так, в 1947–1950 годах из сохранившихся на верфи в Свиномюнде недостроенных или поврежденных КФК было построено 6 рыболовных катеров (серия SKS 240). Позднее на польских верфях построили 46 рыболовных катеров типа В 12, а также ряд катеров серии В 25, аналогичных КФК.

Десятки близких по конструкции к КФК рыболовных катеров были построены для СССР в Финляндии в 40–50-х годах (малые рыболовные траулеры – МРТ).



МРТ финской постройки в Клайпедском морском музее (Литва)
 Фото автора

Основные характеристики МРТ финской постройки

Длина наибольшая, м – 23,0
 Ширина наибольшая, м – 6,5
 Водоизмещение, т -135
 Мощность главного двигателя, л.с. – 200



КФК в наше время (Википедия)

Многие из КФК находятся в строю уже около шестидесяти лет, демонстрируя редкую долговечность. Так, в 2001 году только в судовом реестре ФРГ числилось 24 КФК – рыболовных катеров, яхт, прогулочных судов или т. п.

Источники

Глава первая

1. Ramón Arróspide Mejía. ¡Operacion SIERRA-100! B. A. P. “Pacocha”, Lima, 1990
2. Norman Friedman. U. S. Submarines Since 1945, Annapolis, 1994
3. Naval Ship’s Technical Manual. Chapter 594. Salvage – Submarine Safety Escape and Rescue Devices, US Navy, 1995
4. The B. A. P. Pacocha (SS-48) Collision: The Escape and Medical Recompression Treatment of Survivors, Naval Submarine Medical Research Laboratory, 1989
5. Ulrich Gabler. Submarine Design, Bonn, 2000
6. Прасолов С. Н., Амитин М. Б. Устройство подводных лодок, Москва, 1973
7. Интернет.

Глава вторая

1. John Rodríguez Asti. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruseros. Lima, 2000
2. Antony Preston (редактор). Fighting Ships of the World. London, 1980
3. A. D. Baker III. Combat Fleets of the Worlds 1995. Annapolis, 1995
4. Keith Faulkner. Jane’s Fighting Ships. Recognition Handbook. 1994
5. Robert Hutchinson. Jane’s Fighting Ships. Recognition Handbook. 2002
6. И. К. Хурс (редактор). Военно-морские силы иностранных государств. Москва, 1988
7. В. Н. Шунков. Авианесущие корабли и морская авиация. Минск, 2003
8. Ю. В. Апальков. Боевые корабли мира на рубеже XX-XXI веков. Часть III. Санкт-Петербург, 2001
9. Defensa. Número 267 / 268, Jilio / Agosto 2000
10. Defensa. Número 475, Noviembre 2017

11. Warships. International Fleet Review. September 2004
12. Jane's Sea and Systems Library, 03.2001. CD-ROM
13. Интернет.

Глава третья

1. Южная Америка. Под редакцией Т. Перроттета. Москва, 1998
2. En Mar de Grau y La Marina de Guerra del Perú. Ministerio de Marina del Perú, 1982
3. Combat fleets of the World 1995. Edited by Bernard Prézelin. Annapolis, 1995
4. Internet

Часть четвертая

1. Stevens D. U Boat Far from Home. Sydney, 1997.
2. "U-Boat!" Volume I. The Men of the U-Bootwaffe. Hernando, Florida, 1997.
3. Hans Georg Hess. Die Männer von U 995. Wunstorf/Idensen, 1999.
4. Wetzel, Eckard. U 995. Erlangen, 1995.
5. Werner, Herbert A. Iron Coffins. New York, 1998.
6. Westwood, David. The Type VII U-Boat. London, 2003.
7. Showell, J. P. Mallmann. U-Boats Under the Swastika. Shepperton, Surrey, 1987.
8. Showell, J. P. Mallmann. Enigma U-Boats. Breaking the Code. Annapolis, 2000.
9. Blair, Clay. Hitler's U-Boat War. V.2. The Hunted, 1942–1945, New York, 1996.
10. Роскилл С. Флот и война, том III. Москва, 1974.
11. Wynn, Kenneth. U-Boat Operations of the Second World War, V. 1, 2. Annapolis, 1997.
12. Karl-Heinz and Michael Schmeelke. German U-Boat Bunkers Yesterday and Today. Atglen, 1999.
13. Williamson, Gordon. U-Boat Bases and Bunkers 1941–1945. UK, 2003.
14. Köhl, Fritz; Niestle, Axel. Vom Original zum Modell: Uboottyp VII C. Bonn, 1994.
15. Rössler, Eberhard. The U-Boat. The Evolution and Technical History of German Submarines. London, 2001.
16. The U-Boat Commander's Handbook. Gettysburg, 1989.
17. Showell, J. P. Mallmann. The German Navy in World War Two. Annapolis, 1979.
18. Taylor J. C. German Warships of World War II. New York, 1966.
19. KTB Magazine of Sharkhunters. The Official History Publication of the U-Bootwaffe. Hernando, FL, 1998–2004.
20. Cremer, Peter. U-Boot Commander. A Periscope View of the Battle of the Atlantic. Naval Institute Press, Annapolis, 1997.
21. White, John F. U Boat Tankers 1941–45. Naval Institute Press, Annapolis, 1998.
22. Курушин М. Ю. Стальные гробы рейха. Москва, 1999.
23. Голубев А. Потери корабельного состава Северного флота и гражданских ведомств на северном морском театре в период Великой отечественной войны. Санкт-Петербург. 1999.
24. Фарафонов А. С. Морская коллекция N 5 (23). Подводные пираты кriegсмарине. Германские подводные лодки VII серии. Москва, 1998.
25. Кашеев Л. Б. Германские подводные лодки. Вторая мировая война. Т. 1, 2. Харьков, 1994.
26. "Волчьи стаи". Под редакцией В. Киселева. Москва, 1998.
27. Пузырев В. П. Беломорская флотилия в Великой отечественной войне. Москва, 1981.
28. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945: Справочник. Москва, 1988.
29. Платонов А. В. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. Санкт-Петербург, 2002.
30. Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. Москва, 1962.
31. Дениц К. Немецкие подводные лодки: 1939–1945 гг. Москва-Санкт-Петербург, 2000.
32. Подводные лодки 613 проекта. Под редакцией Титушкина С. И. Санкт-Петербург, 2002
33. U-Boat Archive Series. Vol. 7. Report on U-570-H. M. S. Graph. Cuxhaven-Altenbruch, 2005.
34. Интернет.

Глава пятая

1. Гюнтер Беддекер. Трагедия Германии. Горе побежденным! Беженцы III Рейха 1944–1945. Москва, 2009

2. Великая Отечественная Война 1941–1945. Энциклопедия. Москва, 1985
3. Богатырев С. В., Стрельбицкий К. Б. Потери флотов противника на морских ТВД Великой Отечественной войны 1941–45 гг. Львов, 1992
4. Перечнев Ю. Г. Советская береговая артиллерия. Москва, 1976
5. Бережной С. С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск, 1994
6. Патянин С. В., Морозов М. Э., Нагирняк В. А. Кригсмарине. Военно-морской флот Третьего Рейха. Москва, 2009
7. Доценко В. Д., Гетманец Г. М. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Москва, 2006
8. Danner, Herwig. Kriegsfischkutter: KFK. Hamburg, Berlin, Bonn, 2001
9. Jak P. Mallmann Schowell. The German Navy in World War Two. Annapolis, 1979
10. Müller, Wolfgang. Schiffsschicksale Ostsee 1945. Hamburg, 1996
11. Jackson, Robert. Battle of the Baltic. The Wars 1918–1945. Barnsley, England, 2007
12. Интернет