

МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН



«ЭСКИ» В БОЮ

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
МАРИНЕСКО, ЩЕДРИНА, ЛИСИНА



**МИРОСЛАВ МОРОЗОВ
КОНСТАНТИН КУЛАГИН**

«ЭСКИ» В БОЮ

**ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
МАРИНЕСКО, ЩЕДРИНА, ЛИСИНА**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2008

ББК 68.54
М80



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Авторы выражают благодарность Д.Ю. Козлову, А.Я. Кузнецову, В.Г. Реданскому за предоставленные материалы и помощь в подготовке книги.

Чертежи подводной лодки проекта 97 (с.26 — 29) предоставил С.А. Солодов. Графика, отмеченная знаком ⊞, выполнена С.А. Балакиным.

М.Э.Морозов, К.Л.Кулагин

М80 «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. —
М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008. — 128 с.: ил.

ISBN 978-5-699-25627-3

«Эски», «Сталинцы» — так моряки называли средние субмарины типа «С», ставшие преемниками знаменитых «шук». Это были лучшие подводные лодки нашего флота периода Великой Отечественной войны. Они создавались на базе германо-голландского проекта и оказались ближайшими «родственниками» немецких лодок типа IА и IХ. Всего в СССР в 1936 — 1941 годах было заложено 56 подлодок типа «С», из которых в строй вошла 41, в том числе 8 — после войны.

«Эски» входили в состав всех четырех флотов Советского ВМФ и активно участвовали в боевых действиях. Несмотря на значительные собственные потери — 15 единиц, они нанесли неприятелю ощутимый урон, отправив на дно около трех десятков судов различных классов, в том числе 7 вражеских боевых кораблей. Именно на «эсках» сражались с противником легендарные подводники Г.И.Щедрин, С.П.Лисин, подводная лодка С-13 под командованием капитана А.И.Маринеско потопила «непотопляемый» океанский гигант «Вильгельм Густлов». Одна из субмарин серии — С-56 Щедрина, на счету которой 4 подтвержденные победы — сейчас находится на вечной стоянке во Владивостоке и является филиалом музея Тихоокеанского флота.

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-25627-3

© М.Э.Морозов, К.Л.Кулагин, 2008
© ООО «Издательство «Коллекция», 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

«ЭСКИ» — ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА «С»	5
История проектирования	5
Серийное строительство	10
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....	15
Корпус	15
Общекорабельные системы	15
Энергетическая установка	20
Вооружение	20
Сетепрорезатели и охранители	23
Мореходность и дальность плавания	30
Средства наблюдения, навигации и связи	30
Экипаж, обитаемость и автономность	32
Общая оценка проекта	33
СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКАЯ ВОЙНА	35
ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА	41
Балтика	41
Север	68
Черное море	105
Результаты боевой деятельности	113
Приложение 1	114
Приложение 2	119
Литература и источники	126





«ЭСКИ» — ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА «С»

История проектирования

Еще в период проектирования и строительства первых серий советских подводных лодок Управление морских сил РККА (УВМС РККА) прилагало огромные усилия, чтобы восполнить имевшиеся пробелы по части вооружения, приборов и механизмов путем их приобретения за границей. Не меньший интерес вызывали и новые конструкторские идеи в области подводного кораблестроения, внедрявшиеся во флотах зарубежных стран. В этом нет ничего удивительного, поскольку отечественная школа строительства подводных кораблей, не закончив свое формирование до 1917 года, впоследствии фактически распалась. Тем более ценным представлялся зарубежный опыт — в первую очередь стран, не входивших в систему Большой и Малой Антанты.

Одним из естественных союзников СССР в тот период считалась Веймарская Германия. Весной 1930 г. ее посетила комиссия УВМС РККА во главе с В.М. Орловым, тогда — командующим Морскими силами Черного моря. Немцы, продолжавшие соблюдать условия Версальского договора, при всем желании не могли поделить с нами многим из того, что интересовало нашу делегацию. Комиссии удалось изучить только отдельные вопросы тактики и организации подводного флота. УВМС разместило в Германии заказы на некоторые виды радиооборудования и механизмов, но в целом результаты работы комиссии оказались гораздо скромнее наших ожиданий. По поводу предложения создать на территории СССР советско-германский центр конструирования подлодок и подготовки подводников реакция главы Рейхсмарине адмирала Э. Редера была отрицательной — немецкие адмиралы слишком хорошо помнили, что ноябрьская революция 1918 г. в Германии началась с восстания моряков, и боялись коммунистической пропаганды.

Однако у этого не вполне удачного начала имелось неплохое продолжение. В инициативном порядке желание сотрудничать с СССР выказало голландское конструкторское бюро IVS (Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw), фактически являвшееся филиалом немецкой фирмы «Дешимаг». Расположенное в Гааге бюро продолжало совершенствовать проекты лучших субмарин кайзеровского флота, созданные в конце Первой мировой войны. Руководил коллективом конструкторов в то время бывший немецкий подводник капитан Блюм, тех-

ническим директором являлся доктор Техель. Для переговоров в Москву в сентябре 1932 г. был направлен бывший морской офицер и командир подводной лодки Шипс. Одновременно с ним там же вел переговоры и Техель, причем у советской стороны создавалось впечатление конкуренции между ними. Тем не менее, предложение от фирмы, уже строившей и проектировавшей подлодки для Финляндии, Швеции, Голландии, Турции, Испании и Японии, обещало быть крайне полезным.

8 ноября 1932 г. группа советских морских специалистов в составе начальника отдела кораблестроения ВМС А.К. Сивкова (руководитель), председателя НТКМ П.Ю. Ораса, сотрудника НТКМ В.Н. Перегудова и руководителя технической и конструкторской служб объединения «Союзверфь» инженера В.А. Никитина отправилась в новую зарубежную командировку. Задачи перед ними ставил лично К.Е. Ворошилов:

«1. Самым тщательным образом обследовать конструкторские и производственные возможности фирмы «IVS» и выяснять все условия приобретения проектов больших и средних быстроходных подлодок (600 — 700 и 1000 — 1200 тонн водоизмещения), а также технической помощи фирмы при реализации этих проектов и при развертывании подводного судостроения на заводах СССР.»

2. Ознакомиться с германскими заводами (МАН, Зульцер и др.), производящими мощные быстроходные дизели (с весом 12 кг на силу), трюмные помпы высокого давления, электрические опреснители, бесшумные электромоторы, бесшумные зубчатые передачи, сурик для аккумуляторов, трубчатые аккумуляторы и другие механизмы для подлодок, с целью определения условий приобретения подходящих образцов и получения техпомощи для постановки производства в СССР наиболее необходимых из них.»

Свяжите переговоры о техпомощи по этим объектам с заключением договора о техпомощи по судостроению...».

9 ноября группа прибыла в Германию, а 22 ноября представители IVS получили проект тактико-технических заданий на подводные лодки водоизмещением 700 и 1200 т, разработанные А.К. Сивковым еще на пути в Германию. Характеристики лодок устанавливались максимальные, однако не превосходящие, по мнению наших специалистов, современных технических возможностей. Главным элементом признавалась

С л е в а:
подводная лодка
типа «С»
Северного флота
(предположительно
С-19) в Полярном,
1947 г.

скорость, для достижения которой предлагались двигатели с минимальным весом («авиационного типа»). Указывалось на необходимость повышения скорости погружения, остойчивости и глубины погружения субмарины.

Уже 7 декабря фирма IVS представила два проекта по представленным требованиям. В сопроводительной записке указывалось, что оба проекта разработаны в соответствии с предъявленными советской стороной требованиями. В качестве образца, соответствовавшего требованиям к субмарине водоизмещением 700 т, предлагалась построенная на верфи Эчиварриета в Кадисе подлодка. На испытаниях она смогла развить максимальную скорость 20 уз., при нормальной мощности двигателей — 19 уз. О возможности проектирования и строительства лодок с еще более высокими скоростями надводного хода фирма отзывалась с сомнением, указывая на недоработанность конструкции новых двигателей и необходимость вести проектирование субмарин для таких двигателей заново. Кроме того, возникала проблема повышенной шумности лодки в надводном положении.

По отдельным вопросам указывалось на громоздкость и неудобство предлагаемых 100-мм и 45-мм орудий, обращалось внимание на необходимость дополнительных исследований носовых обводов большой лодки. Районы плавания указывались исходя из нормального, а не максимального запаса топлива. В расположении орудий и перископов ориентировались на требования германского флота. В заключение отмечалось, что для детальной разработки проектов необходимы данные по торпедному и артиллерийскому оружию.

Оценка материала была произведена уже к следующему дню. В.Н. Перегудов в своих выводах по проектам отмечал, что данные проектов фирмы IVS сомнительны, особенно в отношении достижения заданной скорости надводного хода. Используемые немецкими инженерами методы проектирования и строительства субмарин не имеют значительных преимуществ перед советскими, особенно в вопросах остойчивости лодок и по использованию электросварки. Переговоры можно было продолжать только в случае, если фирма представит самый современный материал. Его советские представители получили очень скоро.

Уже к концу декабря члены делегации осмотрели интересовавшие их германские предприятия и провели переговоры с их представителями о возможных поставках и условиях технического консультирования. Переговоры шли довольно жестко: немцы не желали предъявлять каких-либо серьезных материалов без твердых гарантий оплаты, советская сторона желала убедиться

в том, что материал действительно качественный.

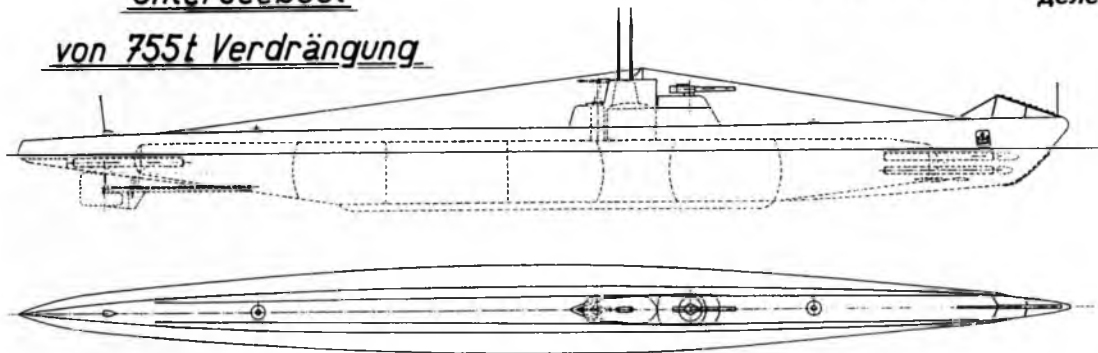
В начале следующего 1933 г. комиссия оказалась в Голландии. 2 и 3 января П.Ю. Орас и В.Н. Перегудов изучали материалы (чертежи и расчеты) непосредственно в самой фирме IVS. Немцы предложили для подтверждения заявляемых ими характеристик лодки и ее оборудования осмотреть построенную по аналогичному проекту испанскую подводную лодку Е-1. 8 января ее осмотрел А.К. Сивков, а 13 февраля и вся группа вместе. При осмотре на лодке находился испанский экипаж. Консультации давал непосредственно автор проекта Ганс Техель.

Мнение о германских предложениях установилось весьма положительное. Сравнение самого передового проекта «Щ-бис» с Е-1 оказалось явно в пользу последней. Обнаружилось, что вес корпуса больше, а механизмов меньше, чем у отечественных лодок. Сварка применяется только в легком корпусе и в неотчетственных частях. Остойчивость лодки оказалась достаточно высокой, как подводная, так и надводная. Большой запас топлива и масла размещался в прочном корпусе, что увеличивало дальность плавания. Глубина погружения достигала 100 м.

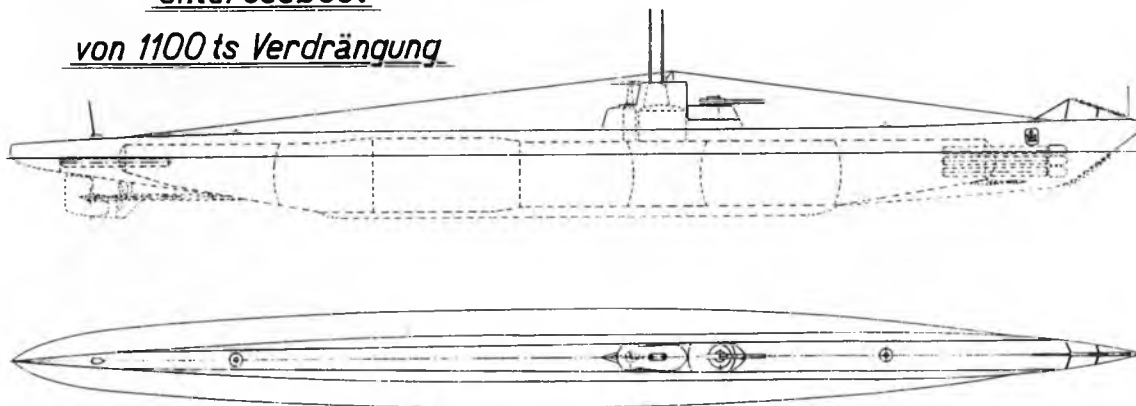
Обратило на себя внимание отсутствие компрессоров для продувания цистерн главного балласта, вместо которых используются вращаемые электромоторами дизели. Оригинальная система складывания передней части ограждения мостика позволяла снизить сопротивление движению лодки в подводном положении. Как особо интересное отмечалось расположение всего запаса воздуха высокого давления в 12 баллонах, расположенных горизонтально в надстройке. Отечественные конструкторы для «Щуки-Б» использовали 70 штук, располагая их вертикально в прочном корпусе. Отмечалась удачная конструкция дифференциальных цистерн и кингстонов цистерн главного балласта.

Оценивая предложенные фирмой проекты субмарин, комиссия так же не могла удержаться от использования превосходных степеней. «Проект подлодки в 1200 тонн с теми элементами, которые приведены выше (см. таблицу), будет представлять собою проект отличного подводного корабля с такой скоростью и вооружением, которые для тоннажа в 1200 т не реализованы ни в одной стране. Подчеркиваю, что немецкий проект должен быть признан безусловно значительно более высоким по своим тактическим качествам, чем проект нашей быстроходной подлодки «Правда». При той же скорости (23 узла) торпедное вооружение подлодки «IVS» больше на 33%, а именно — она имеет 8 аппаратов против 6 у нашей лодки, глубина погружения немецкой

Unterseeboot
von 755t Verdrängung



Unterseeboot
von 1100ts Verdrängung



Проектные ТТЭ подводных лодок

	ОТЗ Сивкова		Проекты IVS		Е-1	Щука-Б	СМ пр. 97
	большая	средняя	большая	средняя	Эскизный IV	вар. Общ. пр-т	
Водоизмещение, т:							
надводное	1700	700	1200	750	755	623	853
подводное	—	—	1560	960	965	853	1106
Вооружение							
Торпедные аппараты:							
носовые	6	4	6	4	4	4	4
кормовые	2	2	2	2	2	2	2
Торпеды	16	12	16	12	10	10	14
Минные устройства	—	—	—	—	—	1 мбц	—
Мин	—	—	16'	10'	—	10	—
Артиллерия	1x100	2x76	1x100	1x100	1x105	2x76	1x100
	1x45	1x12,7	1x45	1x20—12,7	1x20	1x12,7	1x45
	1x12,7		1x12,7				1x12,7
Скорость максимальная, уз.:							
надводная	23—24	20—21	23	20	19,2	17,5	19,5
подводная	9	9	9—10	9—10	9,3	9,5	8,7
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:							
надводный	1700—1800	2000	1000 (23)	1000 (20)	1100 (19,2)	1800 (17,5)	2600 (17,5)
	(23—24)	(20—21)					
	8000 (10)	8500 (8,5)	12 000 (10)	10 000 (10)	10 500 (10)	6600 (8,5)	7300 (8,5)
подводный	9 (9)	9 (9)	13,5 (9)	10 (9)	9,3 (9,3)	9 (9,5)	8,5 (8,5)
	150 (3)	120 (3)	150 (3)	150 (3)		110 (3)	110 (3)
Глубина погружения, м:							
рабочая	—	75	—	—	—	75	80
предельная	100	90	100	90—100	100	—	100
Экипаж, чел.	—	—	40	32	32	—	45

* в перегрузку

лодки 100 метров, а у «Правды» всего 70 метров.

Проект подлодки в 750 — 770 тонн. Оба проекта лодки, как совершенно новой подлодки, так и несколько переделанной Е-1 («испанской» — под наше оружие) представляют собой отличные проекты подводных кораблей. Однако проект испанской подлодки, переделанный под наше оружие, представляет собой большие сроковые преимущества, так как подача «строительных» чертежей (т.е. чертежей, по которым можно начинать постройку) может быть начата через 15 дней после утверждения эскизного проекта, на разработку которого они требуют всего лишь 4 недели». Пред-

ложение о сотрудничестве было принято, с фирмой был заключен договор, и работа началась.

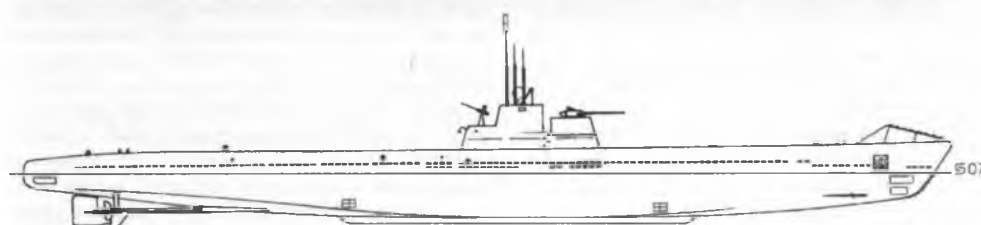
Перед советской судостроительной промышленностью вставал целый комплекс задач. Требовалось освоить производство необходимого ассортимента листовой и сортовой стали; организовать производство мощных быстроходных дизелей мощностью 1500 — 2000 и 3500 — 4000 л.с. (здесь помощь должна была оказать фирма MAN) и электромоторов; легких, высокочастотных аккумуляторов с большим сроком службы. При этом необходимо было привести все технические и технологические материалы, конструкции и методы к отечествен-

Модель подводной лодки Е-1, изготовленная в Германии в 1930 г. Ныне она находится в экспозиции Морского музея (Deniz muzesi) в Стамбуле





Непосредственный прототип «эски» — подводная лодка Е-1. В 1936 г. она была продана Турции и под названием «Гюр» служила до 1949 г. В н и з у: схема общего вида субмарины



ным требованиям и стандартам. Все это должно было, по мнению А.К. Сивкова, вывести советское подводное кораблестроение на новый уровень развития.

В апреле 1933 г., спустя три месяца после прихода А. Гитлера к власти, между «Союзверфью» и фирмой «Дешимаг» был заключен договор. Стоимость контракта составила (округленно) 400 тыс. долларов. Фирма самостоятельно разработала эскизный проект на базе Е-1, общий проект разрабатывался под наблюдением советских инженеров, технический проект разрабатывался в СССР под наблюдением и с консультациями представителей фирмы. Она же предоставила сведения об устройствах и системах, производимых другими иностранными фирмами, и поспособствовала заключению контрактов на поставку их в СССР, исходя при оценке количества из нужд строительства двух субмарин. В процессе строительства германские представители обеспечивали техническое консультирование по возникавшим вопросам. Под угрозой денежного штрафа гарантирова-

лись: скорость хода (надводная и подводная), остойчивость (надводная и подводная), быстрота погружения и всплытия, глубина погружения. Предусматривалось, что фирма окажет помощь в получении сведений о новинках подводного кораблестроения в других странах, но, забегая вперед, отметим, что ничего ценного таким путем узнать не удалось.

Для детального изучения Е-1, а также для проведения ее испытаний, и чтобы убедиться в реальности даваемых фирмой гарантий, в мае 1933 г. в Германию выехала специальная комиссия в составе А.И. Зельтинга (командир дивизиона подводных лодок), В.Н. Перегудова (НИВК), С.Г. Туркова (НИВК), В.И. Говорухина (ОК ВМФ), В.Ф. Критского (ОК ВМФ). З.А. Дерябина (ЦКБС-2), А.А. Толчинского (Главэлектропром) и А.Г. Соколова (ЦКБС-2). По окончании предварительных переговоров комиссия выехала для проведения испытаний подводной лодки в Картахену. На Е-1 было всего 12 человек команды, которые не могли обеспечить надлежащего

ухода за ней. Во время испытаний произошли две аварии: пожар в носовой аккумуляторной яме и выход из строя электрического управления горизонтальными рулями. Обе последствия не имели. Результаты испытаний подтвердили заявленные фирмой IVS параметры, и от лодки в целом у комиссии осталось хорошее впечатление. С 12.8.1933 договор с фирмой «Дешимаг» вступил в законную силу.

4 апреля 1934 г. было создано новое подразделение ЦКБС-2 — СКБ (специальное конструкторское бюро). Начальником был назначен С.Г. Турков, его помощниками В.Ф. Критский (механизмы), В.Н. Перегудов (корпусная часть) и Д.В. Судравский (электротехника). Главной задачей СКБ стала разработка рабочих чертежей субмарины типа Е-2, или по новому обозначению «Н» (немецкая), с участием немецких инженеров. От фирмы в работе участвовали специалисты: по корпусу, механизмам, системам и электрооборудованию. Советским конструкторам также удалось поработать в конструкторском бюро фирмы «Дешимаг». В начале 1934 г. инженеры В.В. Перловский и А.Г. Соколов разрабатывали под руководством немецких инженеров учебный проект подводной лодки водоизмещением 1250 т. Рабочие чертежи визиrowались представителями фирмы «Дешимаг». К февралю 1935 г. задачи отдела оказались полностью выполнены и его расформировали.

Разработка рабочих чертежей новой лодки была закончена СКБ к началу 1935 г. Все чертежи получили визу как советских, так и немецких специалистов. Лодка типа «Н» (IX серия) имела полуторакорпусную архитектуру. Ее прочный корпус выполнялся клепаным, а легкий — сварным. Первая пара лодок получила по два дизельных мотора фирмы MAN (запроектированные отечественные дизели 47ЛН8 для последней лодки серии к сроку не успели), разобщительные фрикционные муфты фирмы «Бамаг», по два гребных электродвигателя завода «Электросила». Аккумуляторная батарея из двух групп по 62 элемента фирмы АФА, расположенных в герметичных ямах II и IV отсеков. Гидравлические приводы использовались для управления рулями, кингстонами и клапанами вентиляции, а также подъема перископов. Продувание ЦГБ производилось газами дизелей или воздухом высокого давления, хранившимся в 14 баллонах увеличенной емкости.

В целом субмарины типа «Н» вполне отвечали требованиям, предъявленным РККФ, находясь на уровне достижений подводного судостроения своего времени. Сильное торпедное и артиллерийское вооружение и высокую надводную скорость хода удалось вместить в относительно небольшое водоизмещение.

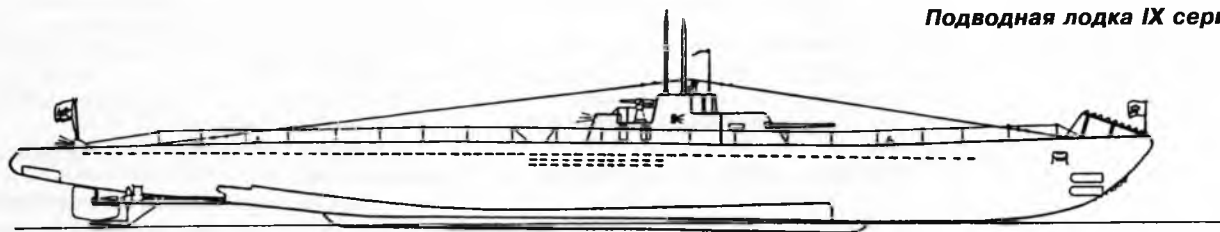
Серийное строительство

Головная лодка IX серии была заложена в Ленинграде на Балтийском заводе 25 декабря 1934 г.; 31 декабря того же года на заводе заложили остальные. Н-1 и Н-2 вступили в строй Краснознаменного Балтийского флота в сентябре 1936 г. Сметная стоимость постройки составила 5,2 млн. руб. (в ценах 1926/27 г.). Готовность третьей по указанным выше причинам задержалась до июля 1938 г. Испытания выявили недобор надводной скорости хода (19,5 уз. вместо 20) и надводной дальности плавания (9860 миль вместо 10 000), а также некоторую перегрузку (840 т вместо 828). Все это перекрывалось высоким качеством двигательной установки, особенно аккумуляторов, удобством внутреннего расположения, хорошей скоростью погружения (60 с вместо 80 — 120 с на отечественных лодках).

Начало крупносерийного строительства подводных лодок нового типа задерживалось до получения результатов испытаний головных субмарин Н-1 — Н-3, подтверждающих тактико-технические элементы, заложенные в проекте. Уже в процессе строительства выявилось, что следует внести ряд изменений конструктивного порядка. Проект был полностью переработан, все оборудование предусматривалось отечественного производства. Новому проекту было присвоено название IX-бис серии. Самым большим изменением подверглась дизельная установка. Вместо дизелей фирмы MAN устанавливался новый дизель марки 1Д, имевший вместо механического газотурбинный наддув «Бюхи». Применительно к новому дизелю были переделаны схемы топливной, масляной, водяной и воздушной систем. Конструкция открытого вначале мостика была оставлена прежней, но затем ограждение рубки было переделано на конструкцию закрытого типа. Все основные тактико-технические элементы субмарины остались без изменений, за исключением максимальной надводной скорости 19,5 уз., которая была не кратковременной, как на подводных лодках IX серии, а длительной, а также водоизмещения, которое удалось снизить до 837 т.

Подводные лодки IX-бис серии строились в Ленинграде, Горьком и Николаеве на заводах: №189 («Балтийский им. С. Орджоникидзе»), №112 («Красное Сормово»), №196 и 198. Стоимость лодки, в зависимости от завода, составляла 9,7 — 10,3 млн. рублей. Часть лодок IX-бис серии в разобранном виде, отдельными секциями, на специальных транспортерах отправлялась на Дальний Восток, где они достраивались на заводе №202 («Дальзавод») во Владивостоке, что повышало цену до 12 млн. рублей. Вступление подлодок типа «Н» (с октября 1937 г. тип «С» — «Сталинец») в состав ВМФ СССР происходило с 1936 по 1948 гг. Следует отме-

Подводная лодка IX серии



Подводная лодка IX-бис серии

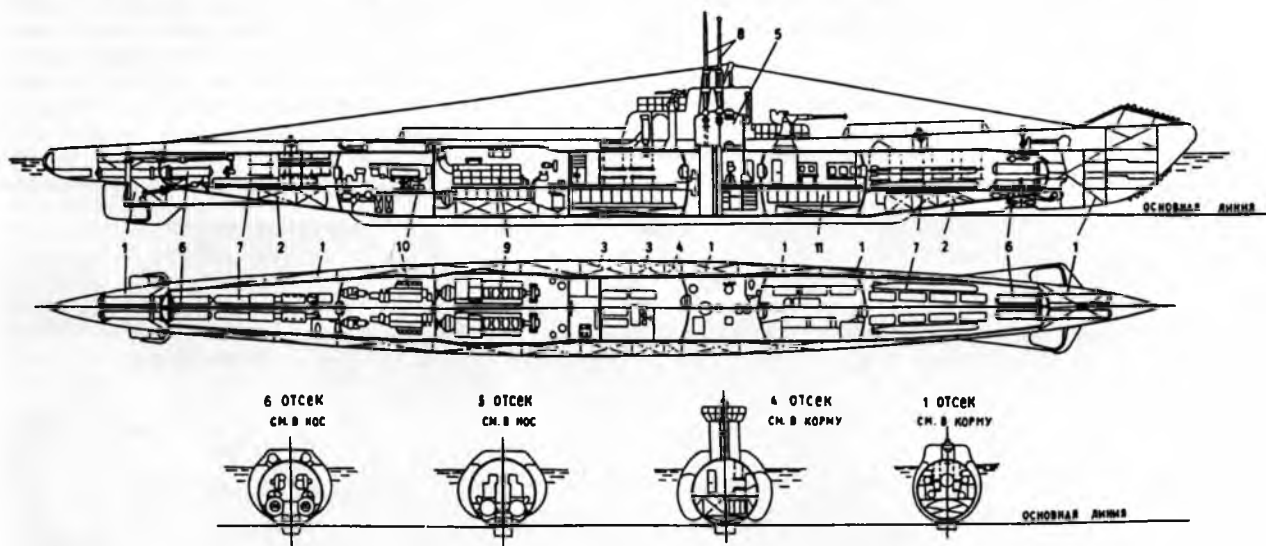
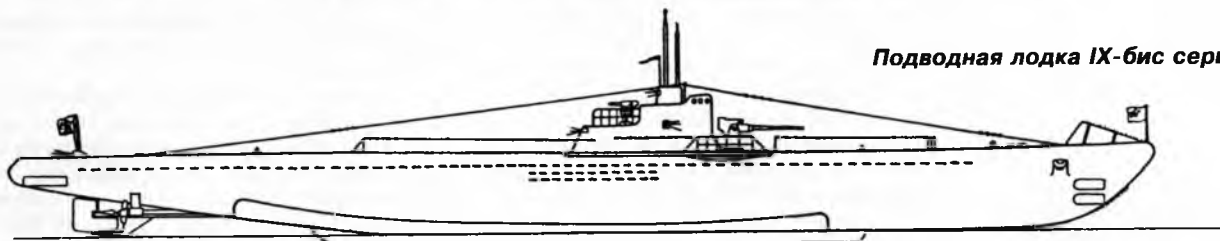


Схема общего расположения подводной лодки IX-бис серии:

1 — цистерны главного балласта; 2 — дифференциальные цистерны; 3 — уравнивательные цистерны; 4 — цистерна быстрого погружения; 5 — прочная рубка; 6 — торпедные аппараты; 7 — запасные торпеды; 8 — перископы; 9 — дизельные двигатели; 10 — главные гребные электродвигатели; 11 — аккумуляторная батарея.

тить, что строительство лодок данного типа на первых порах оказалось чересчур сложным для отечественной производственной базы, особенно производство необходимых дизелей, в связи с чем не удалось выполнить правительственное постановление о полном переходе в среднем подклассе от строительства подлодок типа «Щ» к типу «С». Из-за медленных темпов вступления «эсок» в 1938 г. ВМФ заказал дополнительную серию «щук» X-бис серии. До войны вошли в строй С-1 — С-10, С-101, С-102 на Балтике, С-31 — С-34 на Черном море и С-54 на Тихом океане. В ходе войны вступило

еще 16 субмарин данного типа, после ее окончания — восемь.

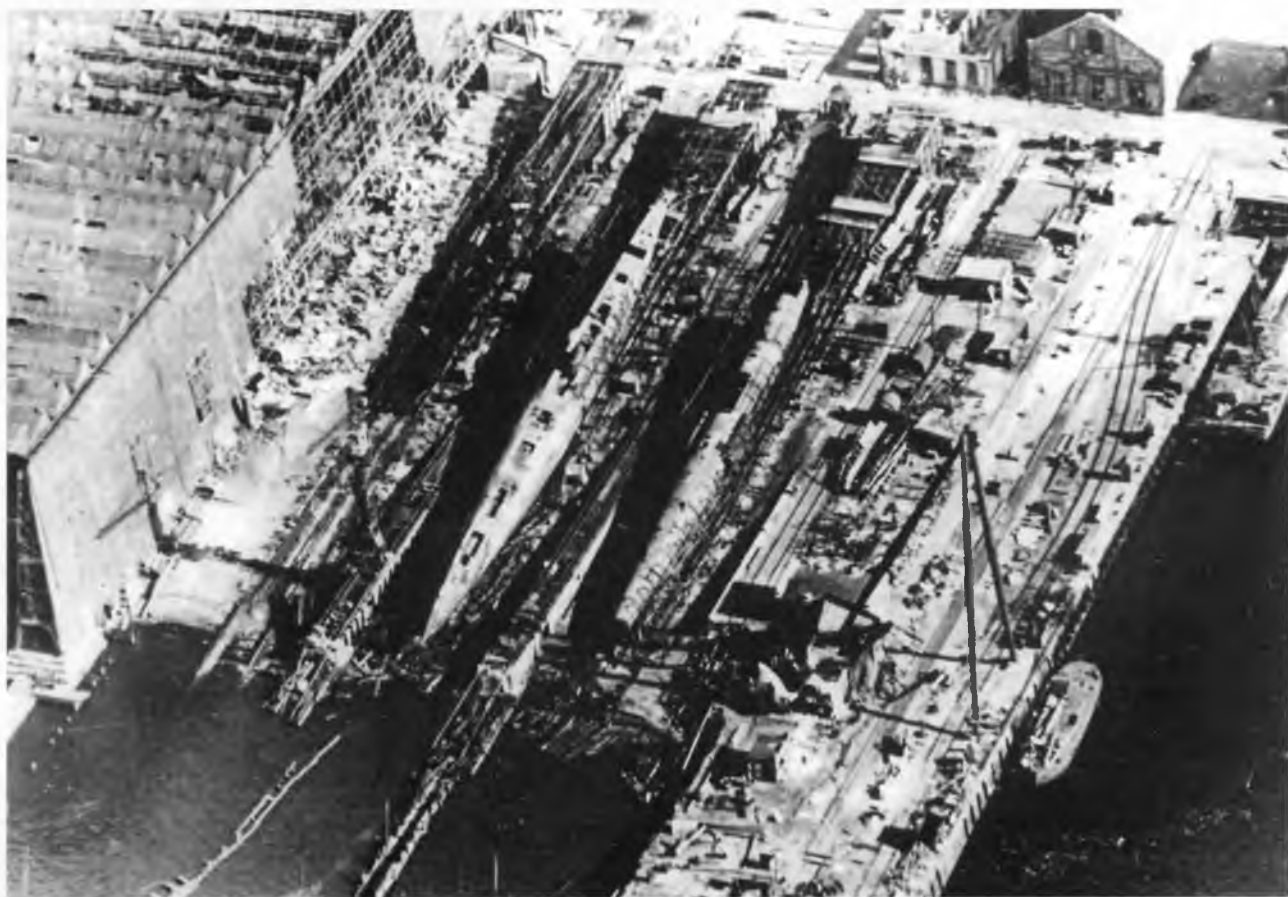
Работы над дальнейшим развитием IX-бис серии начал ЦНИИ-45 (бывший НИВК), выполнив в нескольких вариантах предэскизную разработку нового проекта «СУ» («С» улучшенная). Одновременно шло обобщение опыта эксплуатации лодок типа «С» как в мирное время, так и в период войны с Финляндией. Разработанный Управлением кораблестроения список изменений по модернизации был утвержден 29 февраля 1940 г. Предлагалось внести следующие изменения.

**Корпуса подлодок
С-36 и С-37 на
стапеле завода
им. А. Марти
в Николаеве.
Снимок сделан с
немецкого
самолета после
оставления города
советскими
войсками, август
1941 г.**

1. Проработать вопрос о размещении 14 торпед.
2. Предусмотреть установку приборов УЗПС и УЗПН.
3. Предусмотреть установку автоматического управления рулями и стабилизатора без хода.
4. Установить на торпедные аппараты систему беспузырной стрельбы (БТС).
5. В максимальной степени добиться рационального размещения в отсеках, начиная с крупных механизмов и кончая мелкими запасными частями.
6. Предусмотреть установку вспомогательных механизмов и устройств на обесшумливающую амортизацию.
7. В максимальной степени упростить существующие системы и устройства, обеспечить возможность скоростного строительства подводных лодок.
8. Устранить все дефекты, выявленные в процессе эксплуатации сданных ПЛ.
9. Водоизмещение ПЛ оставить существующим 840 т.
10. Сделать лодку сварной.
11. Сделать ледовый пояс в носовой оконечности.
12. Усилить набор и часть обшивки в надстройке.

13. Повысить подводную остойчивость (метацентрическую высоту) примерно до 20 см.
14. Дизели установить в двух вариантах: 4Д и 1Д.
15. Подкрепить на 2 атмосферы внутренние топливные цистерны.
16. Переделать монтаж трубопроводов по опыту IX-бис.
17. Ввести амортизацию для важнейших электроизмерительных приборов и приборов управления.
18. Заводу №103 проработать вопрос об обеспечении стрельбы торпедами с глубины до 30 метров.

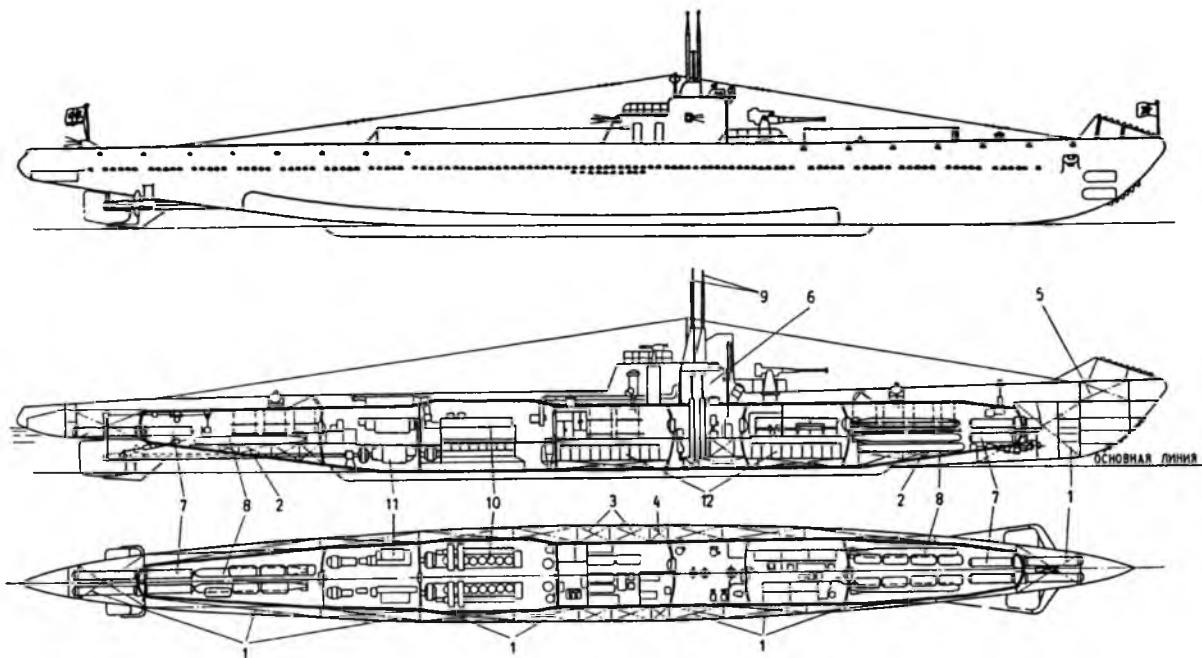
Ознакомившись с этими требованиями, ЦКБ-18 в своем письме марта 1940 г. в адрес ВМФ и НКСП сообщало, что считает нецелесообразным создавать новый тип лодки и предлагает все изменения и улучшения выполнить путем модернизации IX-бис серии, без увеличения основных размерений и с сохранением основных тактико-технических элементов. УК ВМФ согласилось с мнением конструкторского бюро. Новый проект получил № 97 (или XVI серия), а так же обозначение «СМ» (сварная массовая). Главным конструктором проекта был вначале назначен Ф.А. Каверин, затем его сменил В.П. Фуников. Фактически КБ было вынуж-



Строительство подводных лодок типа «С»

Тактический номер	Номер завода-строителя	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
IX серия					
1. C-1 (до 20.10.1937 — Н-1)	189	266	29.12.1934	8.8.1935	23.9.1936
2. C-2 (до 20.10.1937 — Н-2)	189	267	31.12.1934	21.12.1935	23.9.1936
3. C-3 (до 20.10.1937 — Н-3)	189	268	25.4.1935	30.4.1936	13.7.1938
IX-бис серия					
4. C-4	189	277	3.1.1936	17.9.1936	27.11.1939
5. C-5	189	278	28.12.1935	16.5.1937	27.11.1939
6. C-6	189	279	28.12.1935	31.3.1938	27.11.1939
7. C-7	112	236	14.12.1936	5.4.1937	7.8.1940
8. C-8	112	237	14.12.1936	5.4.1937	28.7.1940
9. C-9	112	241	20.6.1937	20.4.1938	22.12.1940
10. C-10	112	242	10.6.1937	20.4.1938	31.12.1940
11. C-11	112	245	20.10.1937	24.4.1938	18.7.1941
12. C-12	112	246	20.10.1937	20.4.1938	30.7.1941
13. C-13	112	263	19.10.1938	25.4.1939	14.8.1941
14. C-14*	112	264	29.9.1938	25.4.1939	3.6.1942
15. C-15	112	271	10.8.1939	24.4.1940	21.1.1943
16. C-16*	112	272	10.8.1939	24.4.1940	10.2.1944
17. C-17*	112, 402	273	10.8.1939	24.4.1940	20.5.1945
18. C-18	112	274	10.8.1939	25.4.1940	10.7.1945
19. C-19	196,638	132	30.9.1939	14.3.1941	23.2.1944
20. C-20	196,638	133	30.9.1939	14.3.1941	25.2.1945
21. C-21	196,638	134	1/31.12.1939	25.4.1941	3.4.1946
22. C-22	112	295	25.6.1940	2.5.1941	28.5.1946
23. C-23	112	296	25.6.1940	2.5.1941	10.8.1947
24. C-24	112	297	25.6.1940	2.5.1941	19.12.1947
25. C-25	112	298	25.6.1940	2.5.1941	9.5.1948
26. C-26	112	299	25.6.1940	2.5.1941	28.11.1948
27. C-27	112	300	31.12.1940	не достраивались	
28. C-28	112	312	3.1941	не достраивались	
29. C-29	112	313	3.1941	не достраивались	
30. C-30	112	314	3.1941	не достраивались	
31. C-31	198	347	5.10.1937	22.2.1939	25.6.1940
32. C-32	198	348	15.10.1937	27.4.1939	25.6.1940
33. C-33	198	349	16.11.1937	30.5.1939	22.12.1940
34. C-34	198	350	29.11.1937	2.9.1939	1.5.1941
35. C-35	198	360	23.2.1940	17.7.1941	13.2.1948
36. C-36	198	361	23.2.1940	не достраивались	
37. C-37	198	362	28.11.1940	не достраивались	
38. C-38	198	363	22.2.1941	не достраивались	
39. C-45	196	145	нач. 1941	не достраивались	
40. C-46	196	146	нач. 1941	не достраивались	
41. C-47**	196	154	20.4.1941	не достраивались	
42. C-48**	196	155	20.4.1941	не достраивались	
43. C-49**	196	156	6 — 7.1941 ? (возможно, не заложена)		
44. C-51	189,202	284	24.3/29.4.1937	30.8.1940	16.12.1941
45. C-52	189,202	285	29.4.1937	30.8.1940	27.6.1943
46. C-53	189,202	286	28.9.1938	30.10.1941	7.2.1943
47. C-54	194,202	403	24.11.1936	5.11.1938	15.1.1941
48. C-55	194,202	404	24.11.1936	27.11.1939	1.8.1941
49. C-56	194,202	405	24.11.1936	25.12.1939	31.10.1941
50. C-58**	198	371	22.4.1941	не достраивались	
47. C-59**	198	372	22.4.1941	не достраивались	
48. C-60**	198	373	22.4.1941	не достраивались	
49. C-101	112	243	20.6.1937	20.4.1938	29.12.1940
50. C-102	112	244	20.6.1937	20.4.1938	29.12.1940
51. C-103	112	265	13.9.1938	25.4.1939	9.7.1942
52. C-104	112	266	4.9.1938	25.4.1939	27.9.1942

* Подлодки имели почетные наименования: C-14 — «Героический Севастополь» (с 18.6.1943), C-16 — «Герой Советского Союза Нурсейтов» (с 24.4.1944), C-17 — «Советская Сванетия» (с 22.11.1944).
 ** Подлодки XVI серии.



Внешний вид и схема общего расположения подводной лодки XVI серии (проект 97):
 1 — цистерны главного балласта; 2 — дифференциальные цистерны; 3 — уравнивательные цистерны; 4 — цистерна быстрого погружения; 5 — цистерны плавучести; 6 — прочная рубка; 7 — торпедные аппараты; 8 — запасные торпеды; 9 — перископы; 10 — дизельные двигатели; 11 — главные гребные электродвигатели; 12 — аккумуляторные батареи.

дено произвести эскизную проработку, и лишь за тем приступило к разработке технического проекта в июле 1940 г., а представило его на рассмотрение уже в ноябре.

В отличие от подводных лодок IX-бис серии вместо дизелей марки 1Д с газотурбинным наддувом устанавливались новые двигатели марки 4Д с механическим наддувом. Впервые устанавливалась система БТС конструкции инженера Наумова. Особое внимание обращалось на бесшумность работы механизмов, которые теперь монтировались на «мягких» фундаментах. В целях предохранения электроаппаратуры и приборов от вибрации и сотрясений при взрывах, последние устанавливались на специальных амортизаторах. При разработке рабочих чертежей основное внимание было уделено совершенствованию конструкции устройств и систем, а так же упрощению технологии их изготовления и монтажа. Учитывая опыт проектирования малых лодок, ЦКБ-18 добилося разрешения и осуществило макетирование в натуральном размере всех отсеков подводной лодки. Это давало возможность оперативно дорабатывать чертежи по макету и решать все вопросы размещения по кораблю, а также учесть пожелания личного состава и опыт боевых действий. В рассмотрении результатов макетирования участвовали также технологические службы завод-строителей подводных лодок типа «С».

Разработку и выпуск рабочих чертежей до войны закончить не успели. Их продолжали

выпускать и после эвакуации КБ в Горький, вплоть до 1942 г. Постройка заложенных в первой половине 1941 г. на заводах №196 и 198 субмарин ввиду начавшейся войны была прекращена. С началом войны завод №112 оказался переориентированным на выпуск совершенно другой продукции, и работы по проекту 97 свернули. Первые задания, учитывавшие опыт войны, разрабатывались применительно к проекту 97 с обозначением 601. В течение 1942 — 1943 гг. шли проектные проработки, но в итоге от прямого развития довоенных конструкций отказались.

Нереализованным остался и проект установки на «эсках» единого двигателя. Обобщивший все имевшиеся сведения о единых двигателях инженер-механик РККФ М.А. Рудницкий предложил использовать на субмарине паротурбинную силовую установку, в топках котлов которой вместо жидкого топлива сжигать алюминий в струе газообразного кислорода. Предложение основывалось на том факте, что при активном соединении алюминия или магния с кислородом выделяется значительное количество тепла и совершенно не выделяются вредные для человека газы. Проект был адаптирован к лодке типа «Н» и получил индекс «МТ». Особая сложность установки заключалась в системе подачи порошкообразного топлива и удаления твердых продуктов сгорания из парогенератора. Но из-за чрезвычайно высокой в то время стоимости алюминия от детальной разработки проекта пришлось отказаться.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

По архитектуре субмарины IX и IX-бис серий представляли собой полторакорпусные подводные лодки смешанной конструкции. Легкий корпус был сварным; прочный корпус цилиндрикоконической формы — клепаным. Прочный корпус разделялся на семь отсеков; три из них (носовой и кормовой торпедные, центральный пост) являлись отсеками-убежищами и отделялись сферическими водонепроницаемыми переборками, рассчитанными на давление 10 атмосфер (такая компоновка корпуса в отечественном флоте применялась впервые). Остальные переборки были плоскими, рассчитанными на давление в 1 атм. Концевые переборки прочного корпуса — сферические. Внутри прочного корпуса располагались дифференциальные цистерны (в трюмной части 1-го и 7-го отсеков) и топливные (в трюмной части 2-го и 4-го отсеков). Отмечалась недостаточная прочность топливных цистерн — при сильных сотрясениях они могли лопаться по сварным швам и терять герметичность.

Над 3-м отсеком находилась прочная рубка, выполненная в виде вертикального

цилиндра овального сечения. В рубке находились перископы, а также указатель магнитного компаса ГОН, установленного в ограждении. Рубка могла использоваться как шлюзовая камера.

Общекорабельные системы

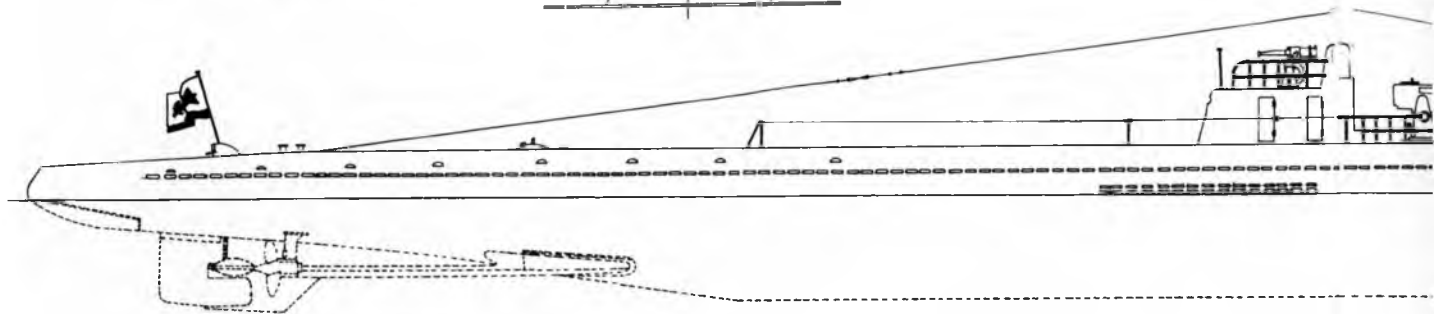
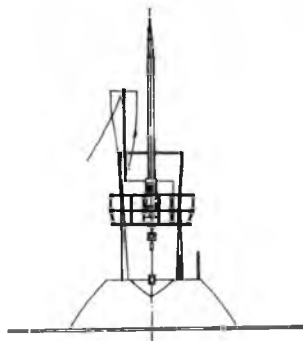
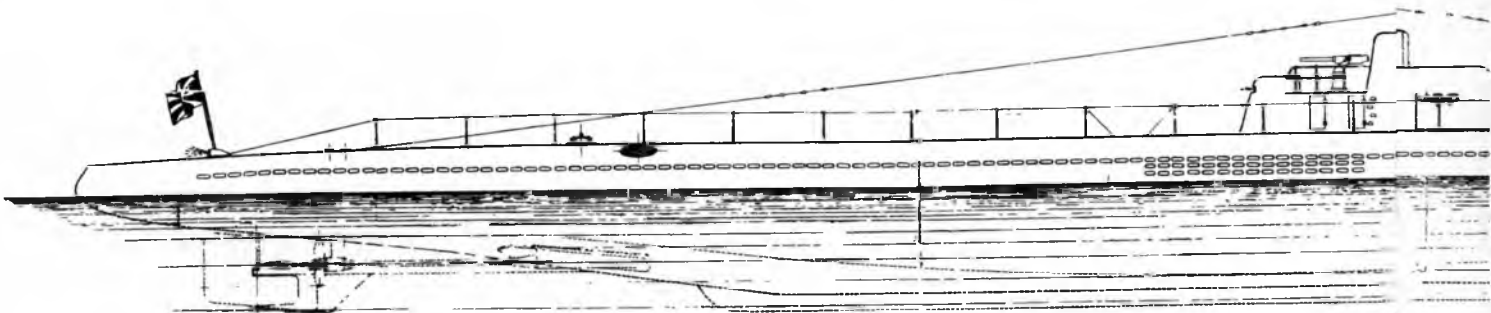
В междубортном пространстве находилось девять цистерн главного балласта, объединенных в три группы, из которых ЦГБ № 1, 2, 3 — составляли кормовую, № 4, 5 — среднюю и № 6, 7, 8 и 9 — носовую (по германским правилам нумерация шпангоутов, отсеков и цистерн велась с кормы). Цистерны уравнивательная (разделенная на две части) и быстрого погружения также находились в легком корпусе. Все цистерны главного балласта, кроме кормовой, оснащались кингстонами оригинальной схемы в виде уравновешенных захлопок, одна часть которых входила внутрь балластной цистерны, а другая выходила наружу. Захлопки соединялись неравноплечим рычагом, поэтому в закрытом положении они плотно прижимались наружным давлением к своим седлам. В открытом положении наружная захлопка

Подлодки С-102 (справа) и Щ-402 в Полярном, 1943 г. Хотя обе субмарины относились к подклассу средних лодок, хорошо видно, насколько «эска» крупнее своей предшественницы — «щуки»

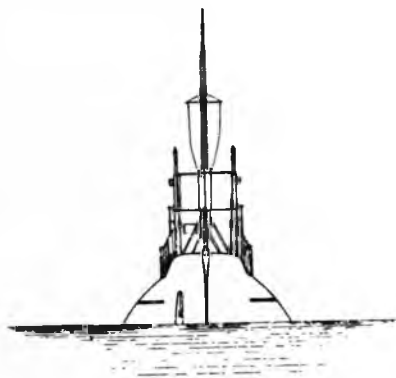


Основные элементы

Наибольшая длина	77,75 м
Длина по ГВЛ	76,25 м
Наибольшая ширина	8,64 м
Осадка без якоря	3,5 м
Осадка с килем	4,0 м
Водоизмещение надводное	828 т
Водоизмещение подводное	1280 т
Высота от верхней точки палубы от ступени антенны до головки перископа	4,5 м
Высота от ГВЛ до верхней палубы от основания подпалубы	4,8 м



Подводная лодка IX серии до и после перестройки ограждения рубки.
Копии подлинных чертежей, разработанных в 1934 — 1936 гг.



Утверждено
Согласовано
Отдела Корпусов
30 № от
Нач. отдела Александров
Нач. отдела А. 1936
28.1.36
Верно *Александров*

№	Изменение	Дата	Подпись
1	Исправлен, вставлен контр Н и приложение не, убито	28.1.36	<i>Александров</i>



ГОДЕН ДЛЯ
СУДОВ Н

Примечание. Для суд. Н. 6
ссылка на номера корпусов
судов Н и контр Н
и, от
Нач. отдела Александров
и, от
Нач. отдела Александров

Начальник отдела подводного
корпусов НВН А. Александров

Ответственный

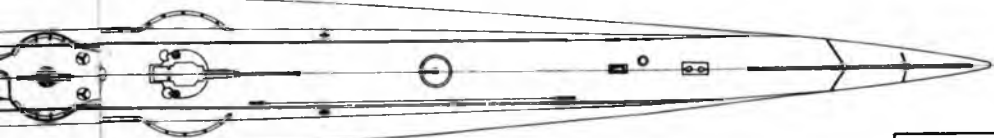
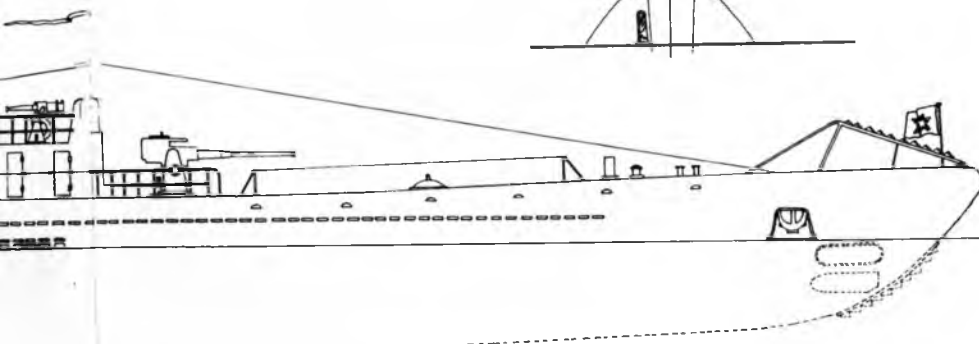
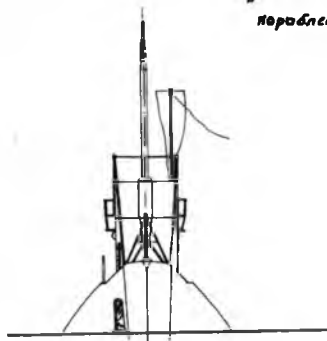
руководитель
28.1.36
28.1.36

Всего: проект № 87583 34/48 - 81.

Секретно

ОТЧЕТНЫЙ

Нач. Кор. сект. К.Б. 2. Васильев

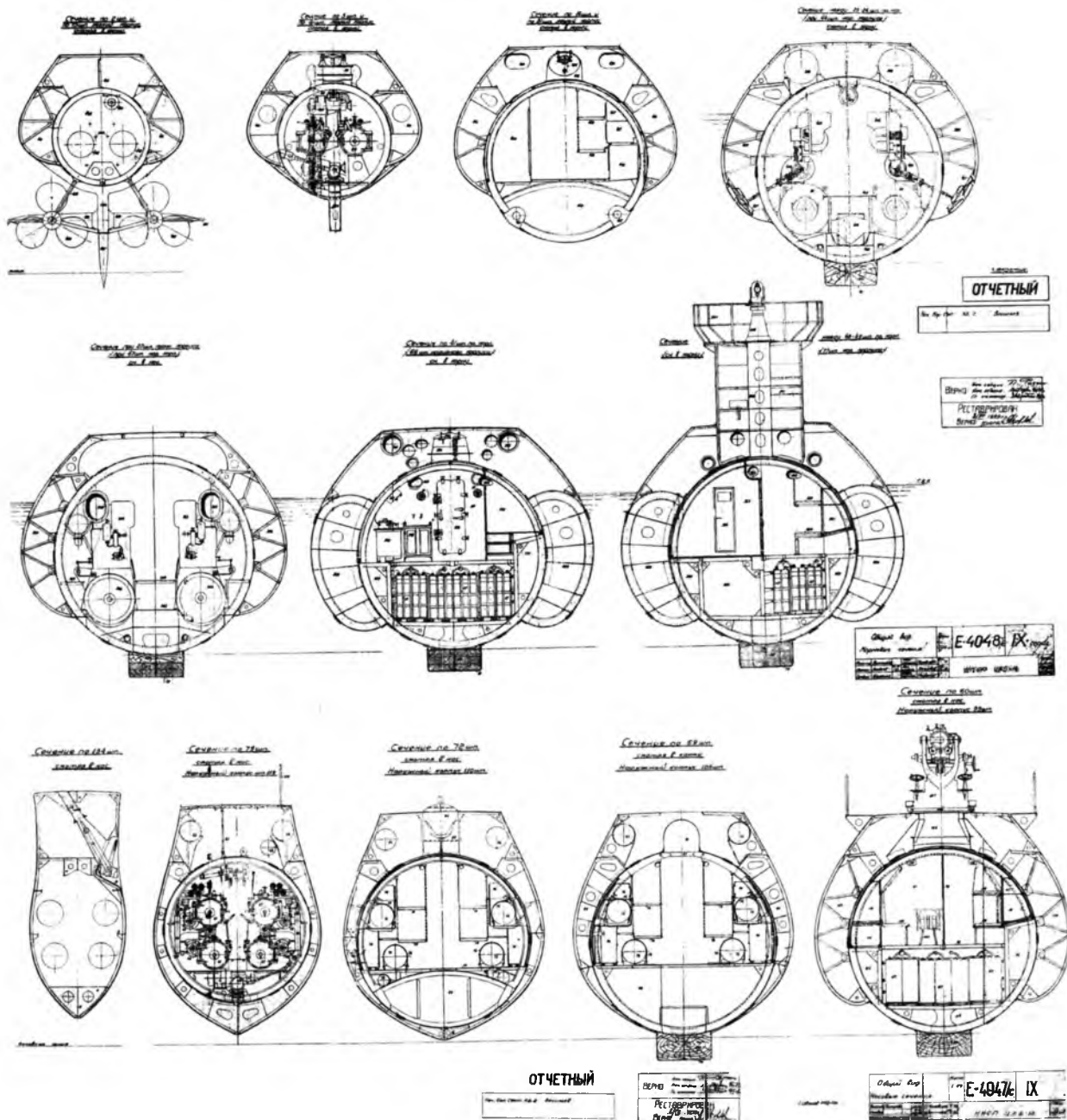


Верно
Нач. секции
Нач. отдела
Гл. инженер
Реставрирован
Верно 1/1 1936
Контр

B-9887

Наружный буз
E 4049 IX
серия
НКПС ЦКБ-Ю

Вскрыт ВКУМС Александр 7/10-36г.



Поперечные сечения подводной лодки IX серии.
Копии подлинных чертежей

выходила за обводы легкого корпуса, из-за чего на ходу кингстоны требовалось закрывать, чтобы не создавать лишнего сопротивления. Кингстоны имели пневматический привод. На вентиляционных трубах балластных цистерн, предназначенных для приема топлива, устанавливались разобщительные клинкетты. Для избежания повреждения цистерн при уходе на глубину с закрытыми кингстоны и клапанами вентиляции, предусматривались специальные трубы для уравнивания давления в цистерне с забортным.

Дистанционное управление клапанами вентиляции также осуществлялось из центрального поста. Здесь было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из уравнильных цистерн и всех трюмов. Аварийное продувание цистерн главного балласта производилось через клапанные колонки, где сжатый воздух высокого давления дросселировался до 30 кг/см². Ко-

лонки аварийного продувания были расположены в концевых отсеках, в центральном посту и в боевой рубке. Перегонка воды между дифференциальными цистернами могла осуществляться либо насосом, либо воздухом. На магистралях дифференциальных и уравнивающих систем устанавливались водомеры.

Балластные цистерны осушались отработанными газами дизелей или сжатым воздухом. Трубопровод продувания ЦГБ газами дизелей (воздухом низкого давления) целиком размещался в надстройке. Запас воздуха высокого давления (ВВД) хранился в баллонах, расположенных в проливаемой надстройке. Благодаря увеличению объема баллонов до 410 л их понадобилось всего 14. Для пополнения запаса ВВД использовались два компрессора ЭК-8, производительностью 8 л/мин. Время пополнения запаса ВВД — 5,3 часа.

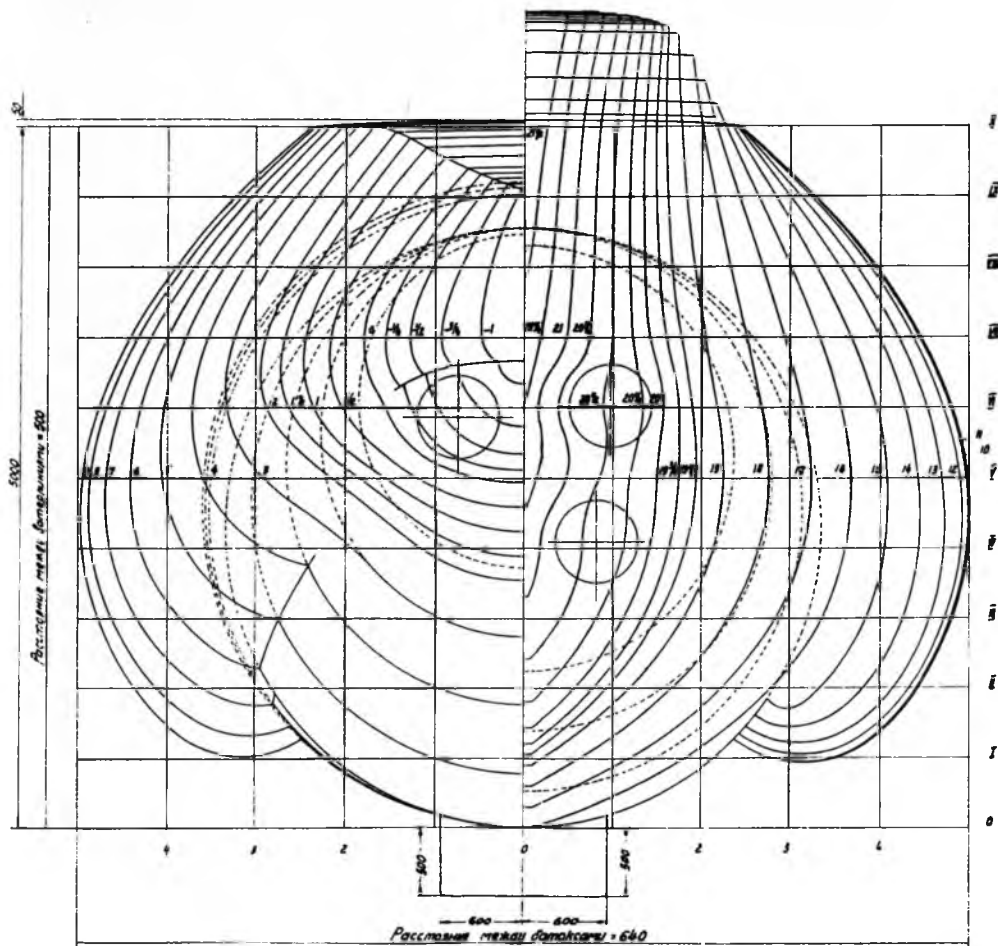
Для приема топлива были приспособлены цистерны главного балласта №2, 3, 6, 7. Морская вода для замещения топлива подавалась от нагнетательного трубопровода дизелей через напорный бачок, установленный в ограждении рубки. Благодаря

этому бачку достигалось постоянство давления в заместительном трубопроводе. Но в ходе эксплуатации отмечалось замерзание воды в напорном бачке в зимнее время.

На заместительном трубопроводе, идущем к бортовым цистернам, приспособленным под топливо, устанавливался разрежающий насос, который мог создавать разрежение в бортовых цистернах на подводном ходу. Это разрежение в случае каких-либо неплотностей в цистерне должно было препятствовать просачиванию топлива из цистерн за борт.

В состав водоотливной системы входил насос М-125 (производительностью 84 т/ч), а в состав трюмной — поршневой насос ТП-18 (18 т/ч).

Управление вертикальными и горизонтальными рулями было двойным — электрическим (система Вард-Леонарда) и ручным. Переход с электрического управления на ручное осуществлялся пневматическим приводом. Основные посты управления вертикальным рулем размещались в центральном посту и в боевой рубке. Кроме того, предусматривался выносной



Теоретический чертёж корпуса подводной лодки IX-бис серии. Копия подлинного чертежа

пост управления вертикальным рулем на верхнем мостике. Ручные посты управления горизонтальными рулями располагались в центральном посту, а вертикальным рулем — в кормовом отсеке. Закрывание верхней крышки рубочного люка при шлюзовании производилось при помощи пневматического привода.

Энергетическая установка

Главными двигателями надводного хода на лодках С-1 и С-2 являлись дизели М6V немецкой фирмы MAN, оснащенные системой механического наддува. На дизелях имелись специальные демпферы крутильных колебаний, которые снимали запретные зоны оборотов линии вала. На остальных субмаринах серии IX-бис применялись дизели 1Д, оснащенные системой газотурбинного наддува «Бюхи». Монтаж отечественных двигателей потребовал полностью изменить топливную, масляную, водяную и воздушную системы моторов. Моторы 1Д страдали от невысокого качества изготовления турбинных нагнетателей воздуха системы «Бюхи», что не позволяло развивать полную мощность. При срочном погружении после длительного надводного хода в дизельном отсеке создавались высокая температура и загазованность, что затрудняло обслуживание дизелей. По требованию УК ВМФ был разработан трубчатый холодильник, размещавшийся в надстройке, через который циркуляционными насосами охлаждения дизелей прокачивалась вода, находящаяся в охлаждаемых полостях дизелей. Кроме того, воздух дизельного отсека прокачивался вентиляторами через специальный фильтр, а мотористам разрешалось в случае необходимости надевать противогазы. Однако вскоре личный состав отказался от применения предложенных средств охлаждения и очистки воздуха, так как высокая температура воздуха в дизельном отсеке получалась лишь тогда, когда подводная лодка уходила под воду по команде срочного погружения после длительного полного надводного хода, а необходимость таких маневров можно было ожидать лишь в исключительных случаях. Поэтому все дополнительные устройства в последующем были с лодок сняты.

Главные электродвигатели типа ПГ72/35 на всех «эсках» были двухъякорного типа и обеспечивали малые хода при последовательном включении якорей. Кроме того, предусматривалось питание напряжением 55 В, получаемом от подгруппы аккумуляторов (так называемая «нулевая точка»). На каждой линии вала устанавливались две фрикционные разобщительные муфты типа «Бамаг». В отличие от применявшихся ранее, на их рабо-

чих поверхностях были применены накладки из ферродо.

Аккумуляторная батарея включала в себя 124 элемента 38-МАК-760 немецкой фирмы AFA (IX серия) либо элементы типа «С» отечественного производства (IX-бис серия). Представители фирмы справедливо утверждали, что батареи типа 38-МАК-760 выделяют незначительное количество водорода и надобности в приборах, ограничивающих состав водорода в воздухе отсеков, не имеется. Немецкая батарея выделяла водорода в два раза меньше, а мощность ее была на 16% больше, чем отечественной. На всех подводных лодках IX серии были впоследствии установлены приборы сжигания водорода нашей конструкции типа К-5. Для осмотра элементов в аккумуляторных ямах (второй и четвертый отсек) применялись специальные подвесные тележки, перемещаясь на которых, электрик мог дотянуться до любого аккумулятора. Такое решение позволило уменьшить объем аккумуляторных ям и за счет этого увеличить высоту находящихся выше жилых помещений.

Вентиляция элементов, первоначально индивидуальная, позже была заменена на общеякорную, поскольку при индивидуальной не удавалось добиться нормального охлаждения элементов при зарядке. Защита батареи осуществлялась с помощью однополюсных максимальных автоматов, вместо применявшихся ранее предохранительных вставок, что позволяло отключать и включать батарею за 3 — 4 с. На лодке не имелось распределительных и отсековых подстанций; энергия от обеих групп батарей подавалась непосредственно на главную станцию. Для питания вспомогательных механизмов имелись две станции: в электромоторном отсеке и в центральном посту. Питание этих станций осуществлялось или от главной станции, или непосредственно от соответствующей группы аккумуляторных батарей. Все проходы кабелей через переборки — через кабельные коробки, которые заливались специальной мастикой и выдерживали давление до 10 кг/см². Вместо пластинчатых предохранителей были применены пробковые, типа «диацет», которые допускали силу тока до 430 А и обеспечивали гашение вольтовой дуги при перегорании предохранителя. Все предохранители размещались в герметичных коробках с быстрооткрывающимся затвором.

Вооружение

Главное оружие подлодок типа «С» — торпедное; оно включало шесть аппаратов калибром 533,4 мм (четыре в носу и два в корме), а также двойной комплект торпед к каждому аппарату. Торпедные аппараты —



Погрузка торпед на подводную лодку типа «С». Северный флот, 1943 г.

трубчатые, стальные, пневматические. В их конструкции использовалась традиционная схема: на трубе располагались боевой баллон с запасом сжатого воздуха, боевой и ординарный клапаны, ручные приводы открывания и закрывания передней крышки аппарата. Вместо обычных обтекателей наружных крышек кормовых аппаратов использовалась оригинальная конструкция: барабан-обтекатель. Для пуска торпед он поворачивался на горизонтальной оси, и две ниши оказывались напротив аппаратов. В походном положении обтекатель поворачивался на 180° и обеспечивал плав-

ные обводы кормы. На испытаниях головной Н-1 отмечалось, что: «торпеды, вышедшие из аппаратов, идут точно по курсу, без отклонений в вертикальной и горизонтальной плоскости. На наших же подлодках имеет место некоторое рассеяние». Стрельба из торпедных аппаратов давала сравнительно небольшой пузырь — из-за коротких труб и продуманной конструкции ниш. При приеме полного запаса торпед бытовые условия экипажа не ухудшались.

В годы войны перед подводниками встала задача по переходу к бесперископ-

ТТХ торпед

Образец	Год принятия на вооружение	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км — уз.
53-27	1927	533	7,0	1710	265	3,7 — 45
53-38	1938	533	7,2	1615	300	4 — 44,5 8 — 34,5 10 — 30,5
53-38У	1939	533	7,4	1725	400	4 — 44,5 8 — 34,5 10 — 30,5
53-39	1941	533	7,5	1780	317	4 — 51 8 — 39 10 — 34
ЭТ-80	1942	533	7,5	1800	400	4 — 29
45-36Н	1936	450	5,7	935	200	3 — 41 6 — 32
45-36НУ	1939	450	6,0	1028	284	3 — 41 6 — 32



**100-мм пушка
Б-24ПЛ корабля-
музея С-56**

ха удалось добиться только С-15, торпедировавшей 24.8.1944 немецкий транспорт «Дессау». У моряков популярность электроторпеды была невысока (в отличие от парогазовой она нуждалась в периодическом извлечении из аппарата и подзарядке!), а вскоре упала еще ниже: 29.10.1944 у заряженной в аппарат С-101 ЭТ-80 разорвалось аккумуляторное отделение. Причиной происшествия стало попадание внутрь торпеды воды при заполнении аппарата. Вода вступила в контакт с электролитом, что привело к реакции с выделением тепла и серии мелких взрывов, разрушивших стенки изделия.

На Черноморском флоте из-за кризиса в снабжении торпедами «эски» получили вставные решетки для 450-мм торпед. К апрелю 1945 г. они были установлены в кормовых аппаратах С-31, всех носовых и одном кормовом аппарате С-33.

Артиллерийское вооружение подлодок составляли 100-мм артустановка Б-24ПЛ и зенитный 45-мм полуавтомат 21-К. Пер-

вые три лодки имели щит-обтекатель на носовом орудии. Так как в процессе эксплуатации оказалось, что он стесняет действия расчета орудия, его сняли. Из-за низкого качества «сорокапятки» перед войной началась их замена на 12,7-мм пулеметы ДШК. На С-19 летом 1944 г. проводились испытания 25-мм зенитного автомата 84-КМ. Командиру проходившей весной 1943 г. ремонт в Англии С-54 предлагали установить вместо «сорокапятки» 20-мм автомат «Эрликон», но руководство НК ВМФ этого предложения не поддержало.

Сетепрорезатели и охранители

Установленные на форштевне и на верхней палубе пилы должны были обеспечивать преодоление противолодочных сетей. В конце октября 1937 г. на Балтийском море комиссия под председательством начальника 7-го отдела штаба КБФ

ТТХ артиллерийских систем

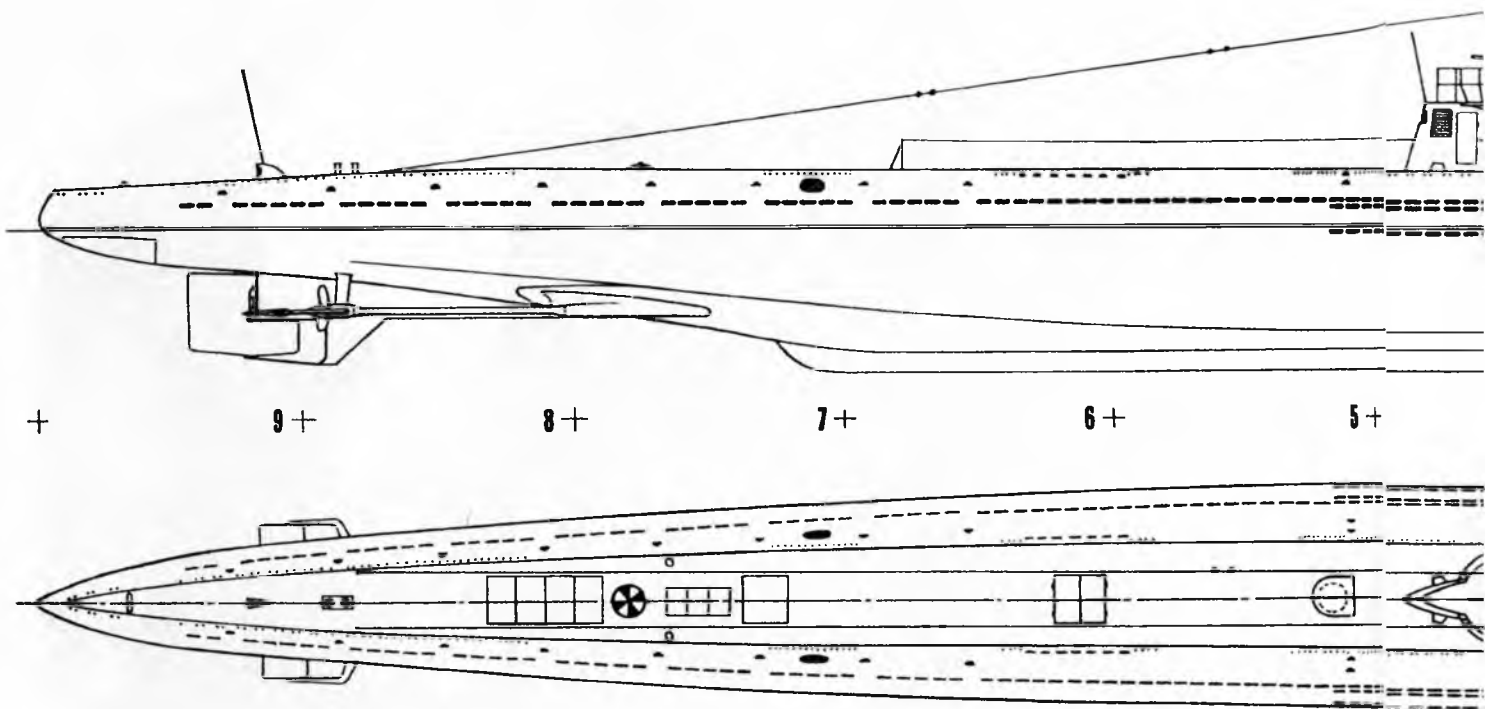
Характеристика \ индекс	Б-24ПЛ	21-К	ДШК
Год принятия на вооружение	1938	1933	1940
Калибр, мм	100	45	12,7
Длина ствола, калибры	51	46	79
Максимальный угол возвышения, град	45	85	85
Начальная скорость снаряда, м/с	877	760	850
Максимальная horiz. дальность стрельбы, м	21 800	9145	7000
Потолок, м	—	4500	3500
Скорострельность, выстр./мин	10 — 12	25 — 30	250
Емкость магазина, ленты	—	—	50 — 100
Масса снаряда (пули), кг	15,8	1,41	0,052
Масса заряда, кг	5,3	0,36	0,0193
Живучесть ствола, выстрелов	800	3000	10000
Полный вес установки, т	5,5	0,507	0,195

Артиллерийское
вооружение
подводной лодки
Северного флота
С-51 - 100-мм
орудие Б-2ПЛ
и 45-мм 21-К.
На снимке справа
рядом с
«сорокапяткой»
стоит командир
лодки
капитан 3 ранга
И. Ф. Кучеренко,
1943 г.
Фото С.Лейтмана



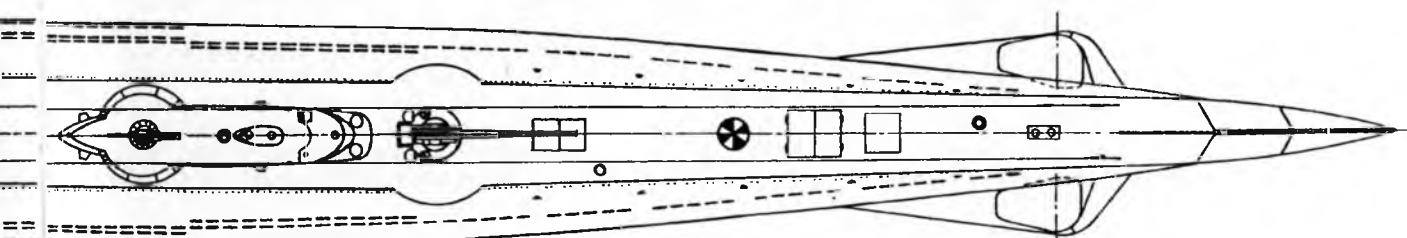
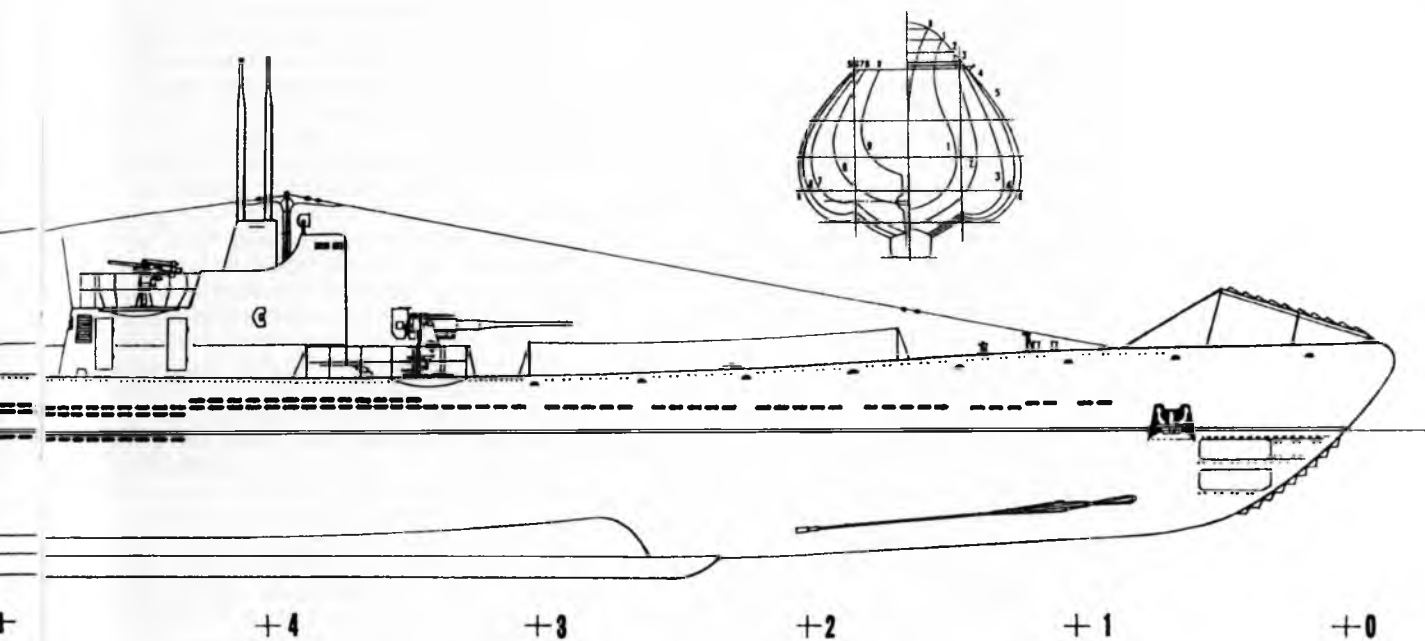


Подводная лодка С-56, 1943 г.
Реконструкция: С. Балакин

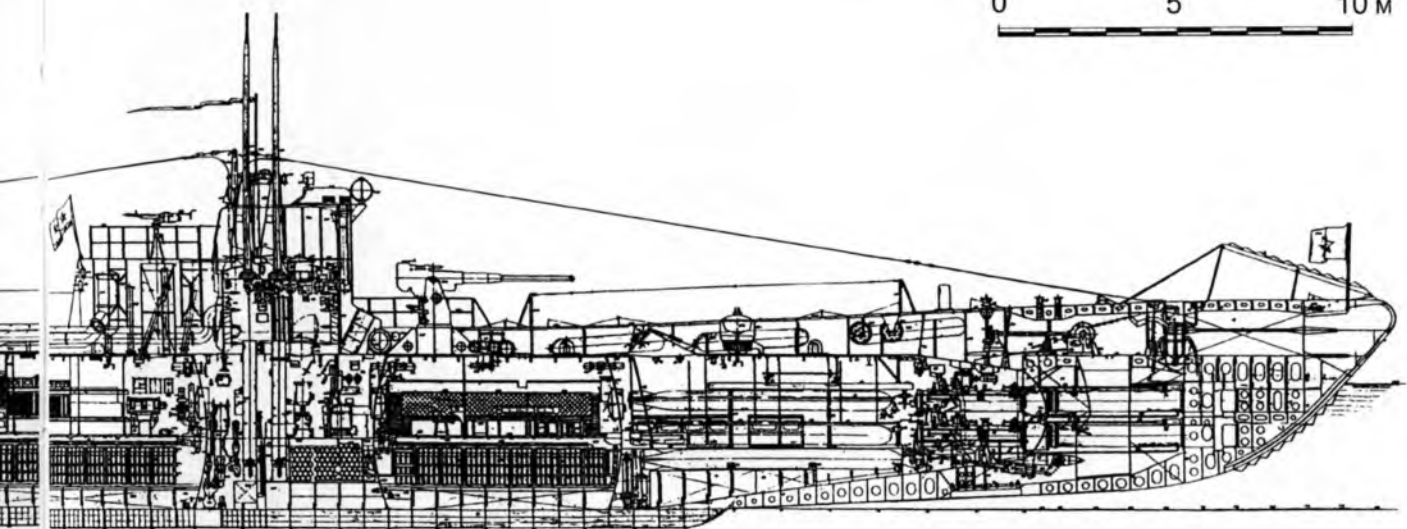


Продольный разрез подводной лодки XVI серии (проект 97).
Копия подлинного чертежа





0 5 10 M



капитана 1 ранга Жимаринского провел сравнительное испытание сетепорезательных систем «Сом» и «Краб», а также установленных на С-1 и С-2 пил немецкой конструкции. Лодки должны были проходить сети с ячейками размером 12 на 12 футов (3,6х3,6 м) на глубине 6 и 15 м. Сети были изготовлены как из пеньковых, так и из стальных тросов. Последние этапы испытаний проводились с сетями 6 на 6 футов (1,8х1,8 м). Самой неудачной оказалась конструкция с пилами. Прорезая отдельные горизонтальные тросы, она не могла резать вертикальные, и лодки застревали в сети. Для эффективной работы требовалось выдерживать скорость 3 узла. В ходе войны пилы стали снимать и заменять сетеводами.

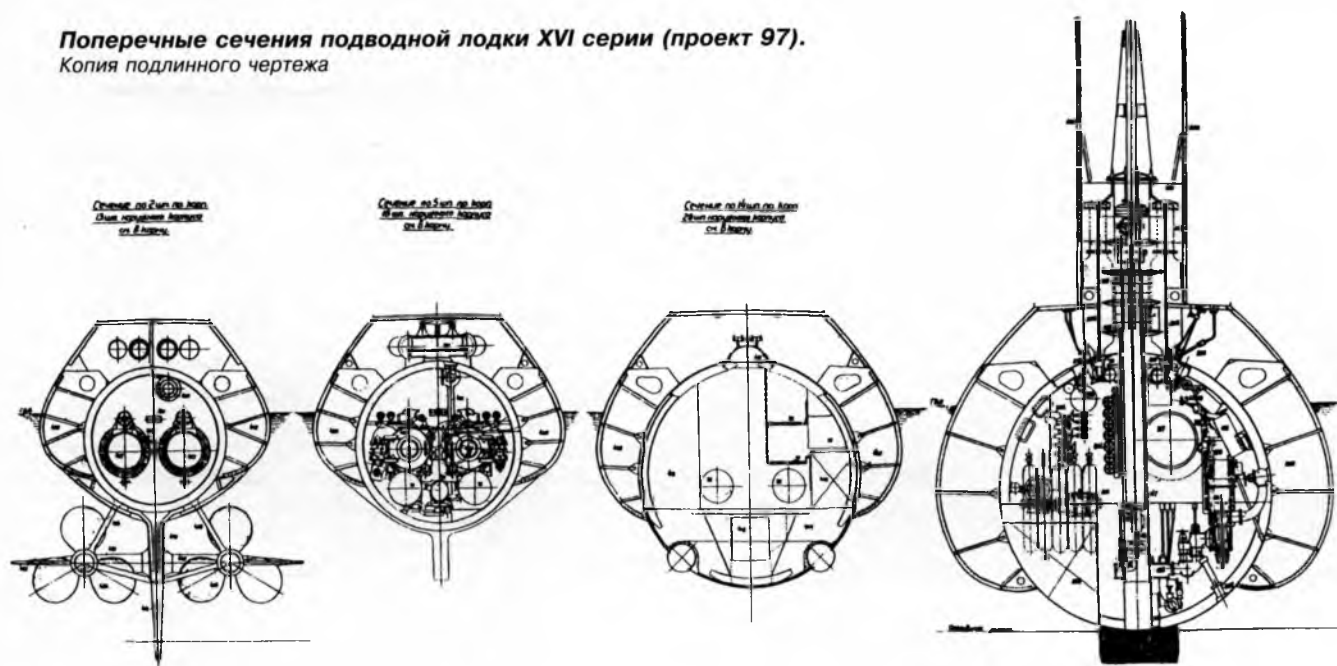
19 января 1944 г. появился приказ №041 «О проведении испытаний сетепорезателей подрывного типа на ПЛ типа «С» Каспийской военной флотилии». В соответствии с ним с 1 марта по 1 апреля систему предстояло испытать на С-19. По-видимому, полностью выполнить программу испытаний не удалось, так как в апреле корабль начал переход на Север по внутренним водным системам. В июне сетепорезатель подрывного типа смонтировали на балтийской С-4. Точная конструкция его неизвестна, но по заявленным характеристикам он мог обеспечивать преодоление двойной сети с ячейками 1х1 м, сплетенной из тросов в 10 — 20 мм диаметром. Результаты испытаний пока обнаружить не удалось, но даже ес-

ли они завершились положительно, особой необходимости в установке подобных сетепорезателей к моменту их завершения не было — благодаря успехам сухопутного наступления немецкое сетевое заграждение в устье Финского залива оказалось в наших руках.

Для борьбы с антенными минами было предложено несколько различных систем, но до стадии практического использования дошла только ПАМ-К (ПАМ — подрыв антенных мин). Она состояла из трех расположенных на корпусе лодки параллельных обмоток, создающих магнитное поле, приводящее к срабатыванию взрывателей антенных мин на безопасном расстоянии. Первые испытания устройства проводились на Тихоокеанском флоте осенью 1942 г., причем 28 сентября удалось зафиксировать достаточное для замыкания взрывателей поле на расстоянии 105 м от субмарины. В январе 1943 г. начальник МТУ составил ТТЗ на разработку образца для промышленного производства. Основной сложностью было выделение достаточного количества дефицитного медного кабеля. На один комплект охранителя требовалось 480 м кабеля марки СРМ 1х150мм² и 350 м марки СРМ 2х1мм². 31.3.1943 состоялся приказ Наркома №0097 «О принятии на вооружения устройства, подрывающего антенные мины впереди ПЛ». Согласно приказу устройство имело следующие характеристики: дальность действия по курсу — 65 — 100 м, ширина протраливаемой полосы — 140 —

Поперечные сечения подводной лодки XVI серии (проект 97).

Копия подлинного чертежа

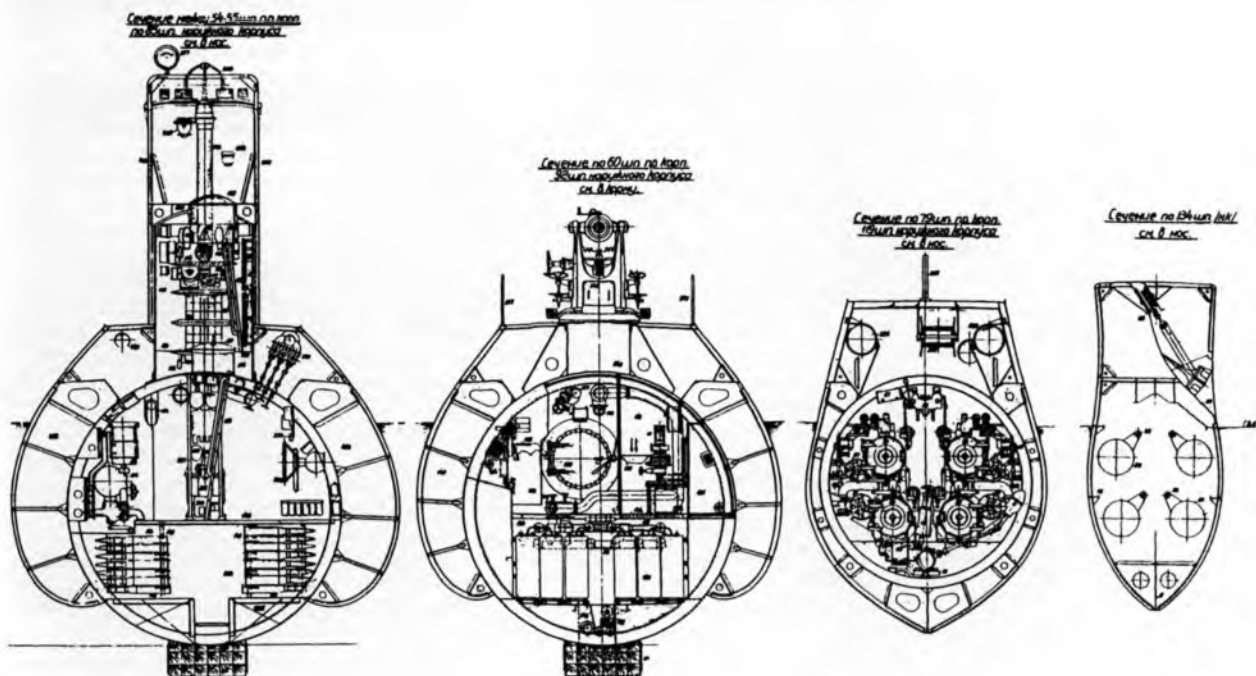


180 м. В первую очередь ПАМ-К планировалось оснастить подлодки КБФ, после них в порядке очередности — СФ, ЧФ и ТОФ, всего до конца года 150 кораблей. Уже 13 апреля в действие ввели временное наставление по использованию устройства. К началу летней кампании 43-го ПАМ-К успели получить С-9 и С-12. Следует отметить, что балтийские подводники с самого начала с сомнением относились к эффективности нового устройства. На стоявшей на рейде острова Лавенсари С-12 с 3 по 8 июня балтийцы по собственному почину провели испытание устройства. Выяснилось, что из-за слабой изоляции его реальная дальность действия не превышает 30 — 50 м, что не являлось безопасным расстоянием взрыва для самой подлодки. Обнаружился и целый букет побочных эффектов: слабая живучесть электросхемы, большая утечка тока, недопустимое намагничивание корпуса, отказ магнитных компасов. Мины, находящиеся на грунте, устройство не уничтожало, пользоваться им на перископной глубине также было невозможно. Комиссией, проводившей испытания, было рекомендовано до проведения тщательных испытаний в боевых условиях ПАМ-К не применять и на лодки не устанавливать, после чего 24.6.1943 Военный совет КБФ решил дальнейший монтаж охранителей на подлодках прекратить.

Параллельно было разработано и испытано пассивное устройство для защиты от антенных мин. Первый его вариант, т.н.

«минные кринолины» конструкции А.В. Лепешкина, которые были установлены на балтийских субмаринах перед началом кампании 1942 года, оказались крайне неудачными. Система имела низкую живучесть, отрывалась, а шум от нее при движении средним подводным ходом был настолько велик, что было невозможно разговаривать внутри прочного корпуса. Вышедшая в составе 1-го эшелона С-4 была вынуждена вернуться на Лавенсари, где в течение нескольких часов «минные кринолины» были срублены топорами. К весне 1943 г. разработали более надежное устройство. Оно выполнялось из обшитых резиной деревянных брусьев и стальных труб, установленных на выступающих частях лодки в несколько рядов. Для малых лодок предназначалось покрытие специальной изолирующей мастикой на базе мела и цемента, перемешанных с лаком. Проверка этого способа дала положительные результаты: мины, если они попадали на изоляторы, не срабатывали. Таким способом к июню 1943 г. обрабатывали С-9, С-12 и позднее С-13. В походах быстро обнаружилось, что трубы и брусья создают дополнительное сопротивление, лодки стали инертно реагировать на перекладку горизонтальных рулей на перископной глубине.

В 1941 г. была завершена разработка дымаппаратуры для установки на подводных лодках (ДА-ПЛ). Установка и испытания ее прошли в следующем году на С-104. Баллон с дымообразующей смесью



устанавливался в кормовой части прочной рубки, форсунка — в кормовой части мостика, пульт управления — внутри рубки. Общий вес аппаратуры составлял 405 кг, дымообразующей смеси — 210 кг. Этого хватало на постановку двух-трех дымзавес, в течение 6 — 7 минут. Высота завесы при этом составляла 15 — 20 м, что считалось вполне достаточным, чтобы укрыть субмарину. 31.3.1943 появилось решение НК ВМФ №019, в соответствии с которым дымаппаратуру следовало установить на всех подлодках типа «К» и «С». В числе первых ее должна была получить балтийская С-13, однако сведений о монтаже ДА-ПЛ на этой лодке не найдено.

Мореходность и дальность плавания

При эксплуатации лодок типа «С» на Северном флоте выяснилось, что субмарина обладает очень резкой и неприятной качкой, в связи с чем личный состав, особенно с непривычки, сильно укачивается. В своем первом боевом походе в октябре 41-го С-102 потеряла дивизионного штурмана, смытого с мостика волной, и 50 минут шла вообще без верхней вахты. Штурман нес вахту в одиночку именно потому, что никто кроме него выйти на мостик физически не смог. Впоследствии в конструкцию мостика внесли изменения, сделав его закрытым. Но даже после этого плавание в позиционном положении в свежую погоду на лодках этого типа являлось небезопасным из-за возможности заливания волнами рубочного люка. В 1941 г. при подобных обстоятельствах чуть было не погибла балтийская С-9. Закрыть же люк было нельзя — именно через него осуществлялся забор воздуха дизелями, так как штатные шахты подачи воздуха к дизелям располагались ниже и заливались еще сильнее. Волноотбойники на рубки «эсок» установили только после войны. Часть лодок (балтийские С-1 — С-13, черноморские С-31, С-33) имели открытие рубки немецкого типа. Раздвижные щиты в носовой части ограждения по требованиям подводников были переделаны в обычную конструкцию, с добавлением перекрытия.

При плавании в надводном положении в штормовую погоду с топливом, принятым в бортовую балластную цистерну № 2, лодка на больших ходах зарывалась в воду. Поэтому на время, пока балластная цистерна № 2 была с топливом, старались не развигивать полных ходов, а после израсходования топлива ее продували, и лодка приобретала хорошую мореходность. Это вызывало целый ряд неудобств в эксплуатации, в связи с чем топливо в цистерну № 2 принималось лишь в исключительных случаях.

Средства наблюдения, навигации и связи

Перископы — командирский ПА-7,5 и зенитный ПЗ-7,5 находились в прочной рубке. Это создавало определенную стесненность при пользовании обоими перископами одновременно. Для подъема перископов служил гидравлический привод, более надежный и бесшумный, чем применявшийся ранее пневматический. Вынос перископов в боевую рубку (на «щуках» наблюдение в перископ велось из центрального поста) обеспечивал возможность атаковать в свежую погоду, без риска показать рубку из воды.

Радиоаппаратура средств внешней связи состояла из следующих приборов: передатчики «Окунь» (ДВ диапазона), «Щука» (КВ диапазона); приемники «Дозор» (ДВ диапазона), «Метель» (КВ диапазона); приемопередатчик «Рейд» (УКВ диапазона). На части лодок установлены приемники «Пурга» (КВ диапазона) и «Вихрь» (КВ/ДВ диапазона). Часть лодок имела радиопеленгаторы «Бурун» или «Градус».

Для связи с подводной лодкой на перископной глубине в ходе войны была разработана выдвижная антенна ВАН-ЗП. Первые перископные антенны были установлены на черноморских субмаринах перед Крымской операцией весной 1944 г. и показали в целом неплохие результаты. С их помощью подлодки С-31 и С-33, оставаясь на глубине 7,5 м, смогли принять 62 радиосообщения от наших разведывательных самолетов, в то время как оснащенная заваливающейся стационарной антенной ВАН-1 Л-4 — только 14. Для использования антенны лучше всего подходила штилевая погода, поскольку уже при волнении 3 — 4 балла в нее попадала вода, и слышимость полностью пропадала. Большие электропомехи давал стабилизатор глубины «Спрут». Вообще же дальность приема на перископные и выдвижные антенны даже при самых благоприятных условиях не превышала 150 — 200 миль, что зачастую превосходило расстояние до базы и требовало задействования самолетов-ретрансляторов. Антенны были установлены на С-13, С-14, С-15, С-51, С-56, С-103, С-104, С-31, С-33, С-52 и С-53. Поскольку массовое оснащение подлодок перископными антеннами произошло на самом последнем этапе войны — во второй половине 1944 г., оно имело ограниченный эффект.

Для осуществления связи в подводном положении на «эсках» устанавливалась двухмачевая установка звукоподводной связи «Вега» или «Сириус».

Для внутрилодочной связи «эски» оснащались телефонами, обеспечивающие

связь отсеков с центральным постом, и переговорными трубами с раструбами для связи между отсеками, а также электрической сигнализацией со звонками и ревунками, электрическим машинным и торпедным телеграфами.

Важнейшим элементом аппаратуры обнаружения являлись шумопеленгаторные станции (ШПС). На субмаринах IX и IX-бис серий устанавливались шумопеленгаторы «Марс-12». Усовершенствованный вариант его с магнитоотклонными приемниками «Марс-24к» успешно прошел испытания на тихоокеанской С-52 с 15.12.1944 по 15.2.1945, но в годы войны не применялся. В ходе войны часть лодок получила английские гидроакустические станции, имевшие возможность работать в активном режиме, «Асдик-129» (в нашем флоте «Дракон-129»). Первыми ее получили совершавшие межтеатровый переход С-54, С-55, затем С-13, С-19, С-56, С-101 и С-102. Отечественный аналог «Дракона» — «Тамир-5» — длительное время дорабатывался, и только весной 1945 г. на тихоокеанских С-52 и С-53 удалось успешно завершить его испытания.

Один из первых радиолокаторов на советских подлодках установили на С-54 весной 1943 г. в ходе ее ремонта в Англии. Это была станция типа 286М, которая самими англичанами считалась устаревшей; она могла обнаруживать цели на

дистанциях меньше дальности визуальной видимости в надводном положении. В следующем году начали поступать новые РЛС типа 291W. При аналогичной длине волны (1,5 м) они имели механический привод вращения антенны (286М — неподвижная антенна) и гораздо более мощный излучатель. Из станций, полученных «россыпью», по состоянию на 9.5.1945 ни одна смонтирована не была. Есть сведения, что в конце 1945 — начале 1946 г. РЛС типа 291 была смонтирована на тихоокеанской С-52. Впрочем, даже те лодки, на которых радары имелись, их не использовали. Объяснялось это двумя причинами: во-первых, отсутствием центров по подготовке радиометристов для подводного флота и, во-вторых, отрицательным отношением к радиолокаторам командиров подлодок. Последние считали, что работа РЛС может быть легко обнаружена противником, после чего сама лодка превращается из охотника в жертву.

На подводных лодках устанавливались следующие навигационные приборы: гидрокомпас марки ГУ М-1 модель 2, три 127-мм магнитных компаса (главный, путевой, рубочный), электрический лаг ГО М-3 модель 2, эхолот ЭМС-2, ручной лот. Рубочный магнитный компас размещался вне прочного корпуса в ограждении боевой рубки, а его показания передавались

Подводная лодка С-24 во время перехода Северным морским путем на Тихий океан, 1949 г. Позади ходового мостика хорошо видна X-образная антенна РЛС типа 291W



в центральный пост с помощью специальной оптической трубы (гермооптический нактоуз — ГОН). Для подачи сигналов имелся фонарь Ратьера, мачта с сигнальными флагами, пистолет Верри (ракетница). Освещение поверхности в ночное время производилось прожектором МСПЛ-л4,0.

Еще до войны был разработан автоматический стабилизатор глубины без хода. Под воздействием забортного давления чувствительный элемент выдавал команду на прием или сброс водяного балласта в уравнильной цистерне. Таким образом, лодка скрытно и бесшумно удерживалась на месте, не затрачивая энергии батареи. При этом можно находиться в пределах рабочей глубины в районах, исключаящих покладку на грунт. Систему «Спрут-1» начали испытывать еще до войны, но из-за сложных условий обстановки в 1941 г. испытания прервали и вернулись к ним только спустя два года. В апреле 1943-го появился приказ об установке опытных стабилизаторов глубины на подлодки IX-бис серии. Уже в следующем месяце «Спрутом» оснастили североморскую С-51, где стабилизатор снова подтвердил заданные характеристики. В результате 24.7.1943 появился приказ №0563, которым «Спрут-1», первоначально предназначавшийся для «малюток», переименовывался в «Спрут» и принимался для оснащения субмарин всех типов. Всего им были оснащены С-52, С-56, С-101, С-19, С-103 (данных по ЧФ и КБФ нет).

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж «эски» состоял из 8 человек начсостава (командир, комиссар, старпом, штурман, минер, механик, командир группы движения, военфельдшер), 16 старшин и 22 краснофлотцев. Условия обитания экипажа были стандартными: рядовой состав жил в носовом и кормовом торпедных отсеках, во втором отсеке размещались каюта командира, радиорубка и рубка гидроакустика, кают-компания офицеров, в пятом отсеке находились камбуз и помещение для старшин. По итогам испытаний указывалось, что объем провизионной цистерны недостаточен. При наличии одного опреснителя, в случае выхода его из строя, запас пресной воды уменьшался до 14 суток.

Система общесудовой вентиляции обслуживалась всего лишь двумя вентиляторами — вдувным и вытяжным. При этом схема вентиляции позволяла одновременно вентилировать этими же вентиляторами и аккумуляторные батареи, а также производить перемешивание воздуха внутри

лодки в подводном положении. Очистка воздуха производилась девятью машинками регенерации со специальными патронами РВ-2 (по шесть на машинку), наполненными каустической содой. Нормальный запас патронов — 1300 штук. Кроме того, для поддержания необходимого уровня содержания кислорода в воздухе имела специальная система, включавшая 15 стальных баллонов емкостью 40 л со сжатым до 150 атм кислородом. Наибольшее время непрерывного пребывания под водой с полным использованием всей системы регенерации — 72 часа, без использования — 12 часов.

В 1942 г. сконструировали новые регенерационные установки конвекционного типа РУКТ-3 и регенерационные патроны РВ-5 к ним. Принцип действия основывался на способности патронов поглощать двуокись углерода и пары воды из воздуха с выделением кислорода. Одна машинка, снаряженная шестью патронами, могла обеспечить дыхание 36 человек в течение часа. Система не потребляла энергии, работала бесшумно и могла продлить пребывание подводных лодок под водой до 15 суток. Согласно приказу №0263 от 6.4.1944, установка РУКТ-3 и регенерационные вещества О-2 и О-3 были приняты на вооружение флота. На лодку типа «С» полагалось девять машинок с 225 патронами, количество кислородных баллонов сократилось до трех.

Подводная лодка типа «С» оборудовалась следующими спасательными и подъемными средствами: рымами для подъема лодки средствами базы; усиленными шпигатами (в надстройке для подъема лодки мягкими понтонами ЭПРОН); наружной (забортной) и внутренней аппаратурой для продувания отсеков и цистерн с помощью водолазных шлангов; двумя сигнальными буйами. Для выхода личного состава из затонувшей подводной лодки на ней были оборудованы шлюзовые люки, тубусы и спасательная рубка; предусматривалась также возможность выхода через торпедные аппараты. По числу личного состава на подводной лодке имелись также запасные индивидуальные спасательные приборы с костюмами.

«Эска» обладала автономностью в 30 суток при нормальном запасе продовольствия, топлива, масла, пресной и дистиллированной воды, необходимом количестве запасных частей и расходного технического имущества. Практика же показала, что при экономном использовании этих запасов автономность подлодки может быть заметно увеличена, благодаря чему в 1942 г. С-12 совершила самый длительный в годы войны поход советской подводной лодки общей продолжительностью в 62 дня.

Общая оценка проекта

По конструкции субмарины IX и IX-бис серий были, безусловно, шагом вперед по сравнению со своими предшественницами типа «Щ», «Л» и «Д». Приемные комиссии отмечали высокие боевые качества корабля: мощное торпедное и артиллерийское вооружение, хорошую маневренность и мореходность. Стрельба из торпедных аппаратов давала очень небольшой пузырь благодаря коротким трубам аппаратов и продуманной конструкции ниш. Большая высота перископов обеспечивала возможность атаковать противника

в свежую погоду, без риска показать рубку. Двигатели не имели запретных зон частоты вращения. Отмечалась продуманная и надежная конструкция аккумуляторных батарей. Вынос баллонов ВВД и трубопроводов в надстройку привел к улучшению внутреннего расположения и обитаемости лодок. Погружение осуществлялось быстро и просто. «Эски» отличались рациональностью размещения постов управления, хорошей доступностью механизмов, прогрессивными конструктивными решениями общекорабельных и топливной систем. Корпус лодки имел удачные обводы, позволяя развивать вы-

ТТЭ подводных лодок типа «С»

	IX серия	IX-бис серия
Водоизмещение нормальное, т:		
надводное	840	837
подводное	1068,7	1090
Запас плавучести, %	28	29,5
Главные размерения, м:		
длина	77,7	77,7
ширина	6,4	6,4
осадка	4	4
Главная энергетическая установка		
Марка дизелей	M6V 49/48	1Д
Мощность номинальная, л.с.	2х2000	2х2000
Обороты номинальные	465	470
Тип электродвигателей	ПГ 72/35	ПГ 72/35
Мощность номинальная, л.с.	2х550	2х550
Обороты номинальные, об/мин	275	275
Тип аккумуляторной батареи	38-МАК-760	С
Количество элементов и групп	124/2	124/2
Продолжительность зарядки батареи		
полная/частичная разрядка, ч:		
нормальная	12/8	12/8
форсированная	8/6	8/6
Запасы		
Запас топлива, т		
Полный/нормальный	120/40,8	120/40,8
Запас воды, т	3,81	3,81
Запас ВВД, м³	6	6
Скорость максимальная, уз.:		
надводная	19,5	19,5
подводная	9,1	8,7
Дальность плавания, миль/скоростью, уз.:		
надводная	2500/19,5	2700/19,5
	9860/10	8200/10
подводная	9,1/9,1	10,1/8,7
	148/3	139/2,9
Глубина погружения, м:		
рабочая	80	80
предельная	100	100
Время погружения, с:		
из крейсерского в позиционное	30	30
из позиционного в боевое	45	45
из крейсерского в боевое	68	60
Вооружение		
533-мм ТА носовые	4	4
533-мм ТА кормовые	2	2
Торпеды	12	12
Артиллерия	1х100, 1х45	1х100, 1х45
Боекомплект, выстрелов	200/500	200/500
Пулеметы	2	2
Автономность, суток	30	30
Время пребывания под водой, ч	72	72
Экипаж, человек	40	42

сокую скорость надводного хода при умеренной мощности дизельных двигателей.

Из недостатков, которые были выявлены в процессе испытаний и нашли отражение в приемных актах, можно указать следующие: недобор 0,5 узла наибольшей скорости надводного хода по сравнению со спецификационной; частый задир поршней дизелей; неудобную в эксплуатации конструкцию ограждения рубки и открытого мостика; вибрацию перископов на полном ходу (когда подняты оба). Кроме того, отмечались неудачная конструкция топливных цистерн внутри прочного корпуса (при сильных сотрясениях цистерны теряли герметичность), малый запас пресной воды, частый выход из строя обрезиненных пробок манипуляторов управления пневматическими машинками кингстонов, трудность обслуживания дизелей из-за сильного нагрева и загазованности моторного отсека. При приеме топлива в балластную цистерну № 2 лодки IX и IX-бис серий получали дифферент на нос, что существенно ухудшало их мореходность в надводном положении в свежую погоду. Наконец, серьезным минусом было отсутствие амортизации двигателей; для своих лодок немцы широко применяли «мягкие» фундаменты, что значительно снижало шумность, вибрацию и повышало живучесть механизмов при сотрясениях от подводных взрывов.

Список недостатков «эсок» пополнился с приобретением подлодок этого типа на Северный флот. Выяснилось, что субмарина обладает очень резкой и неприятной качкой — это обуславливалось излишней метацентрической высотой (до 60 — 70 см) и чрезмерным восстанавливающим моментом. Также выявились сильная заливаемость мостика и малая высота шахт подачи воздуха к дизелям.

Следует заметить, что многие из недостатков исправлялись в процессе ремонтов и модернизаций. Так, на принятых в состав флота в 1940 г. подводных лодках С-31, С-32, С-101, С-102, С-9 и С-10 приказами Наркома предусматривалось в ходе эксплуатации установить радиопеленгатор «Бурун», командно-трансляционную аппаратуру, резиновые амортизаторы под вспомогательные механизмы, расходомеры топлива, а также устранить задымленность в 5-м отсеке при продувании главного балласта отработанными газами от дизелей. Кроме того, судостроительная промышленность обязывалась в согласованные сроки установить на лодках закрытый мостик, элеватор подачи 100-мм снарядов, крупнокалиберные пулеметы вместо 45-мм полуавтомата, улучшить торпедопогрузочное устройство.

Вместе с тем весь комплекс оружия и технические средства обнаружения и целеуказания «эсок», как всех остальных типов советских подлодок, фактически оставались на уровне начала межвоенного периода. Только к концу войны на флоты поступили единичные экземпляры электрических торпед, счетно-решающих приборов торпедной стрельбы, гидролокаторов, радаров, выдвижных радиоантенн и многого другого, что у наших противников и союзников имелось уже к началу войны. Под стать оружию зачастую была и подготовка личного состава, не умевшего грамотно использовать и эксплуатировать вверенные ему приборы и механизмы. Отрицательную роль играли и просчеты командования, допущенные как в годы строительства подводного флота, так и при его оперативном использовании в годы войны. Поэтому неудивительно, что боевая эффективность подлодок в годы Великой Отечественной оказалась гораздо ниже, чем ожидалось.

Нельзя обойти вниманием и тот факт, что в мировой практике оптимальными для закрытых морских театров считались лодки водоизмещением 550 — 650 т. Близкая зарубежная «родственница» «эски» — германская подлодка типа IX — использовалась исключительно на океанских коммуникациях. И взятый нашим флотом и промышленностью курс на серийную постройку довольно крупных и быстроходных субмарин в итоге оказался ошибочным. На проводившейся ЦКБ-18 в январе 1942 г. в Горьком практико-технической конференции начальник кафедры тактики подводных лодок и противолодочной борьбы ВМА им. Ворошилова капитан 1 ранга А.В. Томашевич сделал любопытный доклад. В нем наибольшее число недостатков отмечалось именно у «эсок», ранее считавшихся наилучшим типом отечественных субмарин. *«Подлодки типа «С» не нужны, так как являются промежуточным типом, не имеющим определенного оперативного назначения».* По его же мнению лодки этого типа имели слишком маленький носовой залп, а скорость надводного хода, особое внимание которой уделялось при их проектировании, особого значения не имела — для закрытых театров вполне достаточно 15 узлов. И действительно, опыт войны показал, что излишне крупные размеры субмарин типа «С» затрудняли их использование в мелководных районах Балтийского и Черного морей. Гораздо лучше «эски» зарекомендовали себя на Севере, где им частично удалось реализовать свои скоростные качества при перехватах вражеских конвоев в 1944 году.

СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКАЯ ВОЙНА

К началу боевых действий против Финляндии КБФ располагал шестью подводными лодками IX и IX-бис серии, сведенными в два дивизиона 1-й бригады. 13-й ДПЛ, включавший С-1 — С-3, базировался на Таллин; в составе 16-го находились С-4 — С-6, вступившие в строй лишь 30 октября 1939 года. Последние базировались в Ленинграде, но в первый же день войны перешли в незамерзающую Либау (Либау).

С-1

Служба С-1 (капитан-лейтенант А.В. Трипольский) оказалась весьма интенсивной. Вечером 28 ноября 1939 г. она покинула Таллин и вскоре заняла дозорную позицию в устье Финского залива. Спустя сутки был получен сигнал «Факел» («война началась, разрешено применять оружие»), однако его смысла никто не понял — по недоразумению таблицу условных сигналов просто забыли получить. О начале войны на борту С-1 узнали лишь вечером 1 декабря из оперативной сводки штаба КБФ. Утром, когда Трипольский еще пребывал в полном неведении относительно войны, чуть было не приключилась катастрофа. «Эску», находившуюся в надводном положении, обнаружили сигнальщики крейсера «Киров», прибывшего для бомбардировки батареи на острове Руссарэ. Задержка с передачей ответного опознавательного сигнала, как выяснилось впоследствии, чуть было не стоила подводникам жизни — крейсер уже приготовился расстрелять субмарину.

Вечером 2 декабря С-1 отозвали в Таллин. Утром следующих суток лодка прибыла в порт, но уже спустя несколько часов, срочно пополнив запасы, направилась на подходы к порту Раума в Ботническом заливе. Миновав на перископной глубине пролив Южной Кваркен, 5 декабря С-1 прибыла на позицию №13. Несмотря на отсутствие в данном районе финской ПЛО, Трипольский держался на довольно большом удалении от берега. Такое поведение определялось боевым приказом, предписывавшим не покидать пределы позиции, имевшей размеры всего 10х10 миль. В течение первых пяти дней сигнальщики обнаружили как минимум 8 пароходов и один парусник, однако все они, как назло, проходили слишком далеко от лодки, а выйти за пределы квадрата командир не решился. Наконец, 10 декабря, как показалось, подводникам

улыбнулась удача. В 15.24 в поле зрения появился одиночный транспорт, шедший под германским флагом. Трипольского смутило то обстоятельство, что названия транспорта на носу и корме казались вроде бы покрашенными. Лодка по штурманской прокладке в этот момент находилась в 25 милях от ближайшей точки финского берега (по финским данным, в 28 милях), т.е. за пределами объявленной 8 декабря 20-мильной блокадной зоны, но Трипольский, очень долго ожидавший этого часа, решил реализовать свой

Рубка подводной лодки С-1 после модернизации, 1940 г.



шанс. С-1 полтора часа маневрировала, и лишь затем в 16.53 выстрелила одиночную торпеду из подводного положения. В перископ было видно, как торпедный след достиг корпуса судна, но взрыва не последовало.

Объектом атаки действительно оказался германский транспорт под названием «Большайм» (3324 брт). Это судно прибыло в финский порт Мянтюлуото еще до введения блокады с грузом для Финляндии. Узнав о введении советским правительством с 12.00 9 декабря блокадной зоны, капитан парохода Хильдесхайм ре-

шил немедленно прекратить разгрузку и уйти в фатерлянд. Но не тут-то было — портовые власти запретили выход в море на том основании, что груз имеет для Финляндии стратегическое значение. 48-часовая задержка стала для «Большайма» роковой. Утром 10-го он, загруженный строевым лесом, покинул Мянтюлуото в составе небольшого конвоя под охраной двух финских сторожевых кораблей. Выйдя за пределы блокадной зоны, конвой рассредоточился, и капитан парохода взял курс на юго-запад. Ни торпедного выстрела, ни следа торпеды на судне никто не заметил, так что когда в 16.55 на поверхности показалась всплывающая субмарина, немцы испытали настоящий шок. Он перерос в ужас, когда без каких-либо предупредительных сигналов комендоры лодки открыли артиллерийский огонь.

Проявив настойчивость, Трипольский решил всплыть и расстрелять пароход артиллерией. На пятом выстреле 100-мм орудие вышло из строя — патрон застрял в казеннике. Ручным экстрактором удалось вытащить гильзу, но сам снаряд заклинило в стволе. Тем не менее, и первых четырех снарядов хватило, чтобы предрешить судьбу «Большайма». Промаяхнуться с такой дистанции было невозможно. Два первых снаряда попали в носовую часть, третий — в корму, а четвертый — в мостик. Его взрывом был убит радист и тяжело ранен капитан Хильдесхайм. Принявший командование помощник приказал экипажу спустить шлюпки и немедленно покинуть обреченное судно.

Несмотря на то, что с этого момента ничто не мешало Трипольскому расправляться с немецким пароходом, агония последнего продолжалась еще несколько часов. В 17.10 С-1 погрузилась, но спустя 19 минут снова всплыла в позиционное положение. После этого в 17.33 лодка произвела выстрел из торпедного аппарата №6. Торпеда типа 53-27 ушла с курса на 40 градусов вправо и прошла перед носом транспорта. Лишь еще через полчаса раздумий Трипольский решился пожертвовать для потопления парохода третьей торпедой. Она ушла точно по направлению, но взрыва не последовало. По всей вероятности, снаряд прошел под целью, поскольку у торпед данного типа часто отмечалась неправильность хода по глубине. Наконец, в 18.17 лодка открыла огонь из «сорокапятки». Пораженный в район ватерлинии большинством из 35 выпущенных снарядов «Большайм» начал медленно погружаться. Посчитав его участь предрешенной, Трипольский погрузился и покинул район атаки. На самом деле из-за характера перевозимого груза пароход тонул очень неохотно, и спустя какое-то время был обнаружен финнами,



Краснознаменная С-1: на зимовке в Либаве (вверху) и в море, 1940 г.



которые попытались отбуксировать его в порт. В конечном итоге «Большайм» все-таки затонул недалеко от берега на мелководье. Шторм разметал спасательные шлюпки, и им потребовалось двое суток, чтобы достичь берега. За это время тяжело раненный капитан умер. Поскольку конфликт с СССР в тот момент не входил в интересы нацистов, случай не имел дипломатических последствий. Получив данные о нахождении в районе русской субмарины, финны прекратили свободное плавание, в результате чего других контактов до 15 декабря «эска» не имела. В этот день она убыла с позиции и уже на следующие сутки оказалась в Либаве.

Не успела С-1 принять запасы снабжения, как 22 декабря ей снова пришлось взять курс на Ботнику. Крейсерство проходило весьма драматично. Сначала 24-го числа при пересечении под перископом пролива Южный Кваркен С-1 вылетела на мель близ острова Меркет. В этот момент, по наблюдению Трипольского, ее заметила финская канонерка и устремилась на таран. На самом деле финские канлодки в этот момент действовали в совсем других районах*, и обнаруженным кораблем скорее всего являлся шведский миноносец. В последние минуты «эске» удалось соскочить с мели и уклониться от удара. Плавание на позиции близ порта Кристина (позиция №12) проходило в условиях постоянно ухудшавшихся ледовых условий суровейшей зимы 1939/40 г. За 22 дня С-1 обнаружила на большом расстоянии лишь один конвой (небольшой транспорт в сопровождении вооруженного ледокола), атаковать который не удалось из-за плававшего у берега льда. 16 января поступил приказ возвращаться в базу, однако приступить к его выполнению удалось только спустя три дня из-за повреждения вертикального руля. Дойдя до маяка Грундкаллен, лодка попала в сплошной лед. Единственным выходом было продолжение прорыва в подводном положении. Пробы под водой около четырех часов, лодка смогла всплыть с большим трудом — при первых попытках пробить 20-см лед был погнут зенитный перископ. Оставшиеся до чистой воды 75 — 80 миль предстояло пройти, лавируя между льдинами. В этот критический момент субмарину атаковала пара финских поплавковых гидросамолетов «Райпон». Как показалось, артиллеристам удалось сбить одну машину из 45-мм пушки, но

* Из четырех финских канонерских лодок «Турунма» и «Карьяла» на протяжении всей войны действовали в Финском заливе в районе Котки, «Уусима» и «Хяменмаа» эскортировали прибрежные конвои в Ботническом заливе. Фактически во всех случаях корабли, идентифицированные советскими подводниками как канонерские лодки, являлись шведскими миноносцами типа «Врангель».



В в е р х у: экипаж подлодки С-1 во главе с командиром — капитаном 3 ранга А.В. Трипольским (в центре)



Командиры подлодок, получившие звания Героев Советского Союза за участие в Советско-финляндской войне:
А.В. Трипольский (слева) и Ф.Г. Вершинин (командовал «Щукой» Щ-311), 1940 г.

финскими данными это категорически опровергается. На этом опасности не закончились. Время от времени льдины сдавливали корпус. Вскоре лодка вышла на чистую воду (здесь ее встретил лидер «Минск»), но и это не принесло облегчения — на Балтике свирепствовал шторм. Волны сорвали семь листов обшивки, все леера и антенны. Из-за задержки на позиции и тяжелых условий плавания топливо было на исходе. Когда 20 января С-1 ошвартовалась в Либаве, на ней оставалось всего 300 кг соляра.

«Боевой успех», а также мужественное поведение экипажа лодки при переходе в



Подлодка С-2 в море. Верхний снимок сделан финнами во время ходовых испытаний субмарины в Финском заливе



базу было оценено командованием. Подлодку наградили орденом Боевого Красного Знамени, капитан-лейтенанта Трипольского — званием Героя Советского Союза. 28 февраля еще до окончания войны он получил назначение на должность командира 13-го ДПЛ вместо погибшего на борту С-2 Г.Н. Тутышкина. Новым командиром С-1 стал капитан 3 ранга И.Т. Морской.

С-2

С утра 28 ноября 1939 г. лодка (капитан 3 ранга И.А. Мороз) вышла на позицию №16 у северной оконечности острова Готланд. Поскольку было очевидно, что финские корабли и суда после начала

войны здесь плавать не станут, позиция предназначалась для «наблюдения за шведским флотом и возможного противодействия кораблям Антанты». За несколько дней С-2 довелось обнаружить только германские транспорты. 6 декабря лодка была отозвана в Либаву. При возвращении выявились мелкие неполадки в работе одного из винтов, что с учетом плохой подготовленности базы затянуло ремонт до 24 декабря. Однако и после этого лодка не сразу смогла выйти в море. Дело в том, что 17-го числа в должность командира вступил капитан-лейтенант И.А. Соколов, ранее возглавлявший экипаж строившейся С-8. И.А. Мороз, как оказалось, страдал болезнью сердца, но по непонятным причинам до войны это оставалось не выявленным.

Продолжая наращивать усилия на финских коммуникациях в Ботническом заливе, командование Балтфлота 1 января направило туда С-2. Вечером следующего дня лодка достигла Аландских островов и получила разрешение на форсирование Южного Кваркена. Пришедшая в ответ в 04.20 3 января квитанция стала последним известием от субмарины — единственного крупного боевого корабля, потерянного советским флотом в «Зимней войне». В число 50 погибших подводников вошел и командир 13-го дивизиона капитан 3 ранга Г.Н. Тутышкин. С большой долей уверенности можно утверждать, что лодка погибла на минном заграждении, выставленном финским минзагом «Лоухи» 9 — 14 декабря 1939 г. между островом Меркет и банкой Санкан. Это подтверждается и наблюдениями финского берегового поста наблюдения, который днем 3 января якобы наблюдал «проплывающий» мимо перископ, а затем взрыв в направлении его движения. Тем не менее, следует отметить, что точку в судьбе пропавшей лодки может поставить только ее водолазное обследование на дне, а его-то как раз пока и

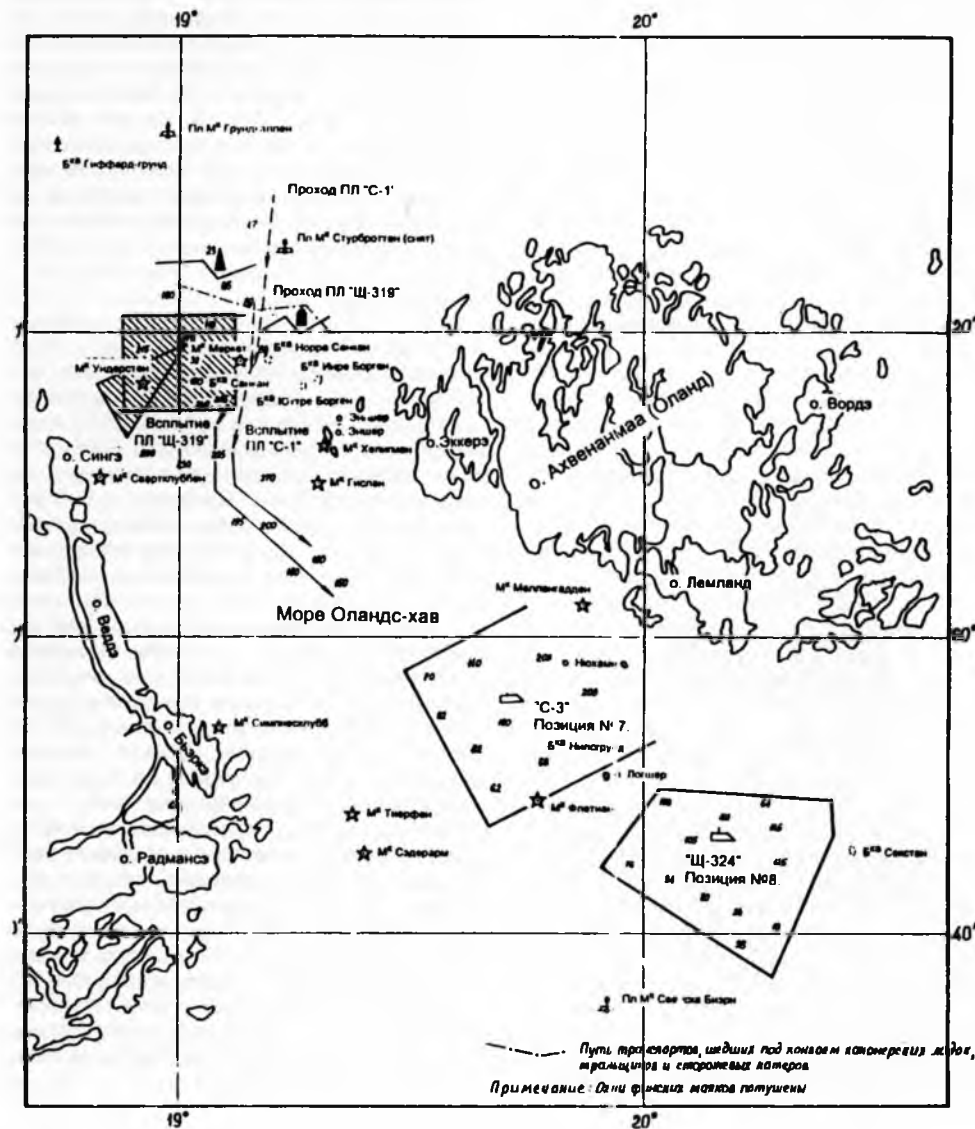
не было, поскольку сам остров остается необнаруженным. До этого времени будет существовать и другая, крайне маловероятная, но теоретически возможная версия развития событий. Дело в том, что 14 января находившаяся в Либаве плавбаза подлодок «Смольный» трижды приняла слабые радиосообщения на волне субмарин 1-й БПЛ. Отчетливо разбались лишь позывные и знак конца работы. Если предположить, что коротковолновый передатчик «эски» вышел из строя, и пришлось пользоваться мало-мощным длинноволновым, все как будто становится на свои места. 18 января на С-2 был передан приказ оставить позицию и вернуться в базу. И хотя ответа не последовало, уже упомянутый нами лидер «Минск», находясь южнее Ханко, в ночь на 21-е донес: «ПЛ С-2 слышу, связи не имею». Попытки наладить связь,

продолжавшиеся еще двое суток, не дали результата.

Что же могло произойти с лодкой, если все-таки допустить, что сигналы в эфире не были простыми атмосферными помехами? Поскольку финны не признают свою причастность к уничтожению корабля 18 — 21 января, напрашивается лишь одна версия — либо лодка погибла на минах, но уже при возвращении, либо стала жертвой льдов, что могло легко произойти как при надводном, так и при подводном плавании.

С-3

Согласно плану КБФ, С-3 (капитан-лейтенант К.И. Малафеев) с началом военных действий следовало занять позицию у южного входа в пролив Кальмарзунд. Поскольку входить в территориальные воды



Позиции советских ПЛ в проливе Южный Кваркен (заштриховано финское противолодочное минное заграждение), декабрь 1939 г.



Швеции запрещалось, лодка не имела шансов обнаружить цели. Как и в случае с С-2, крейсерство оказалось безрезультатным, и 8 декабря субмарина прибыла в Либаву.

После короткого отдыха С-3 вновь вышла в море. На этот раз ей отводилась позиция юго-западнее Аландских островов, которая и была занята 14-го числа. В первый же день было обнаружено 6 транспортов, из которых удалось догнать только два, оказавшихся немецкими. Утром 16-го и 17-го Малафеев дважды обнаруживал «канонерские лодки», но каждый раз отказывался от атаки из-за их малой осадки. С 17 декабря северо-восточная часть позиции №7, которую занимала С-3, была включена в зону блокады, что сильно облегчало условия деятельности. Тем не менее, встретив очередной транспорт под немецким флагом, Малафеев удержался от соблазна немедленно его потопить. Судно было остановлено выстрелом из 100-мм орудия (при этом само орудие вышло из строя — на втором выстреле изъеденный ржавчиной спусковой крючок не сработал, а при разборке стреляющего приспособления крючок в спешке уронили за борт), досмотрено и отпущено. Через час показался новый транспорт. На сигналы, произведенные «эской» с дистанции 3 мили, он не отреагировал, и тогда командир приказал открыть огонь из 45-мм пушки на поражение. Из 48 выпущенных снарядов ни один в цель не попал, что неудивительно, если учесть дистанцию стрельбы. Увидев, что судно застопорило ход, Малафеев прекратил огонь и вскоре разглядел немецкий флаг и название порта приписки — Гамбург. К этому моменту шедший в шведский порт Эвле пароход «Пиннау» уже лежал в дрейфе, а его команда пересела в шлюпки. Инцидент завершился внезапным появлением на горизонте боевого корабля, после чего субмарина погрузилась, а незадачливый экипаж «купца» вернулся на борт. До конца суток Малафеев встретил третий немецкий транспорт, но и тут строго соблюдал призовое право. По возвращении в базу в боевом донесении он писал: «От

атаки немецкого транспорта отказался потому, что считал, что наше правительство не должно наносить ущерба германскому судоходству в данном районе, где идут потоки руды в Германию». Командир как в воду глядел — буквально на следующий день на борту лодки получили указание о запрете атак германских судов (до этого исключение делалось лишь для американских). В последующие дни С-3 досмотрела еще несколько немецких транспортов, после чего 23 декабря начала возвращение в Либаву. Ее действия (в первую очередь, имея в виду уход за матчастью и подготовку комендоров) Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов охарактеризовал как «позорные», но наказывать никого не стал.

С-4, С-5, С-6

Заключительными походами «эсок» в войну стали выходы новейших С-4 (капитан-лейтенант Д.С. Абросимов), С-5 (капитан-лейтенант Б.Н. Паскин — 17.12.1939 переведен оператором в штаб 1-й БПЛ из-за язвы желудка; командиром назначен капитан-лейтенант А.А. Башенко) и С-6 (капитан-лейтенант В.Ф. Кульбакин). В течение января все три лодки поочередно выходили для несения дозора у Либавы. Поскольку субмарины IX серии считались наиболее подходящими подлодками для действий в зимних условиях, 30 января С-4 и С-5 послали соответственно к берегам Швеции и в устье Финского залива для наблюдения за действиями шведского и финского флотов. Однако субмаринам даже не удалось дойти до позиций — невиданное распространение льда сделало продолжение похода невозможным. Обе лодки попали в ледовый плен и были вызволены исключительно благодаря усилиям канонерки «Красное знамя» (прибыли в Либаву 8 февраля). Наиболее тяжелые повреждения получила С-5, у которой оказалась деформирована верхняя палуба, сильно помят легкий корпус, балластные цистерны, искривлены оба гребных вала. Лишь после этого дальнейшие выходы в море были отменены.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

Балтика

В начале 1941 г. подводные силы КБФ были реорганизованы в две боевые бригады, одну учебную и учебный дивизион. Лодки IX серии по-прежнему находились в 1-й БПЛ, которая с момента окончания Советско-финляндской войны базировалась на Либаву. Они составляли ее 1-й (С-1, С-3 — С-9; командир — капитан 3 ранга А.В.Трипольский) и 2-й (С-10, С-101, С-102; капитан 3 ранга В.А.Червинский) дивизионы. В конце мая штаб, плавбазы и все исправные лодки бригады перебазировались в Усть-Двинск, однако в Либаве все еще оставались 15 ремонтирующихся ПЛ, включая С-1, С-3 и С-9. Вступавшие в строй С-11 и С-12 к началу войны входили в состав Учебной бригады и базировались на Кронштадт.

Готовность дивизионов «эсок», как, впрочем, и всех подводных сил КБФ к началу войны, к сожалению, оставляла желать лучшего. Причины этому были: всем субмаринам, принявшим участие в войне с Финляндией, пришлось встать на ремонт, а новые С-7 — С-10, С-101 и С-102 пробыли в строю менее года и не успели пройти курс боевой подготовки ПЛ (КПЛ).

В сентябре 1941 г. подводные силы КБФ были реорганизованы в одну бригаду. В конце ноября все оставшиеся к тому времени «эски» (С-4, С-7, С-9, С-12 и С-13) свели в ее 1-й дивизион (капитан 3 ранга Е.Г. Юнаков). Несмотря на не прекращавшиеся артиллерийские и авиационные удары по Ленинграду и Кронштадту, лодкам дивизиона удалось избежать серьезных повреждений. Летом 1942 г. они весьма активно действовали на Балтике, что стало для врага неприятным сюрпризом. Немецкое командование предприняло контрмеры, создав мощный Нарген-Порккала-Уддский рубеж, включавший в себя систему минных полей «Насхорн» и сетевое заграждение «Вальрос». Советские субмарины фактически лишились возможности выхода из Финского залива, а слабость флотской разведки привела к неоправданным потерям кораблей в 1943 г. Действия крупных подводных лодок пришлось временно приостановить.

Лишь 16 сентября 1944 г. оставшиеся С-4 и С-13 получили приказ готовиться к походу. К этому времени Финляндия уже вышла из войны и стала нашим союзником. В кратчайшие сроки было достигнуто

соглашение о проводке подлодок КБФ финскими прибрежными фарватерами и организации новых баз. После почти двухлетнего перерыва советские субмарины вновь вышли на морские коммуникации.

С-1 и С-3

Обе лодки достаточно активно занимались отработкой задач БП на протяжении всей кампании 1940 г., за исключением июня (с 9 по 22 июня они блокировали Рижский порт в период присоединения Латвии к СССР) и июля, когда субмарины прошли текущий ремонт. С-3 даже удалось выйти в 1-ю линию по уровню боевой подготовки. По состоянию на начало 1941 г. С-3 требовала среднего, а вступившая в 1936 г. С-1 даже капитального ремонта. Возможностей к этому не было, поэтому обе субмарины с 17 января по 13 февраля всего лишь прошли докование на либавском заводе «Тосмаре». Провести даже ежегодный текущий ремонт из-за большой загрузки завода долгое время не удавалось. В донесении о боевом составе КБФ на 25 мая указывалось, что все работы должны были закончиться на лодках к



**Краснознаменная
ПЛ С-1 в море,
1940 г.**



С-1, подорванная экипажем у причала в Либаве 23 июня 1941 г. 100-мм орудие с субмарины снять так и не успели...



15 июня. Имелось даже указание, что краснознаменная С-1 должна стоять на Неве на праздновании Дня ВМФ. Насколько удалось завершить ремонт в действительности, сейчас говорить трудно. Во всех трудах относительно начала войны говорится, что лодки находились в либавских доках в капитальном ремонте, что явно не соответствует истинному положению дел. Ясно то, что на С-1 дизели все еще находились в нерабочем состоянии, а на С-3 трубопроводы вентиляции цистерн главного балласта были разобраны. За время ремонта на обеих лодках сменилась часть экипажей, а на С-3 в мае назначили нового командира (им стал капитан-лейтенант Н.А. Костромичев, являвшийся ранее штурманом и старпомом на этой же подлодке; И.Т. Морского из-за слабого зрения должны были перевести на штабную работу, но передать лодку новому командиру он не успел). Так что даже небольшие по объему монтажные работы могли показаться их экипажам неразрешимой задачей.

В первые же часы военных действий было получено приказание начальника штаба флота о переводе обеих «эсок» в Усть-Двинск, правда, никаких сил для обеспечения перехода (буксиры, корабли охранения) не выделялось. Сама же Либавская база располагала всего лишь единственным тральщиком «Фугас», пятью торпедными катерами и девятью пограничными катерами МО. С вечера 22 июня на подступах к порту завязались ожесточенные бои. Работы по монтажу механизмов продолжались примерно до 18 часов следующего дня, но с наступлением вечера по базе распространилось паническое известие, что немцы прорвали оборону. Командир Либавской базы капитан 1 ранга М.С. Клевенский от командования кораблями фактически устранился и на все передаваемые по телефону просьбы командиров кораблей дать указания отвечал: «Действовать по обстановке!». В этот момент в порт прибежал оперативный дежурный базы, который сообщил, что немцы уже в городе и режут семьи моряков, а вслед за ним подрывник, имевший приказание Клевенского взорвать минный склад. К тому времени все исправные подлодки вместе с командиром либавской группы 1-й бригады капитаном 3 ранга А.К. Аверочкиным Либаву уже покинули. Назначенный старшим над оставшимися в порту субмаринами командир С-1 капитан 3 ранга И.Т. Морской решил свою лодку, которая не могла дать ход, взорвать (вместе с ней подрывались М-71, М-80, «Ронис» и «Спидола»), а на С-3 перейти в Виндаву. На выполнение решения ушло около трех часов. В 23.41 С-3 вышла в море. Перед этим она приняла на борт

большую часть экипажа С-1, включая командира и комиссара. По-видимому, Костромичев и Морской хорошо понимали всю опасность такого перехода, поэтому решили идти непосредственно вдоль побережья, чтобы в крайнем случае иметь возможность выброситься на берег. К сожалению, это решение привело к встрече с немецкими торпедными катерами S-35 и S-60, которые в ту ночь осуществляли поиск в направлении Ирбенского пролива.

Бой в районе маяка Ужава начался около 03.30. Хотя вооружение «эски» выглядело более мощным, реальное огневое превосходство оказалось на стороне «шнелльботов», имевших по одной 20-мм пушке и несколько ручных пулеметов. Дело в том, что «сотка» не была надлежащим образом смонтирована, и потому вести огонь не могла, стрельба же из «сорокапятки» по быстро маневрирующим целям оказалась мало результативной. Катера описывали круги вокруг подлодки и осыпали ее снарядами и пулями. С-3, не способная развить ход более 5 узлов, упорно уходила на север. Подводники несли большие потери, но до последней возможности отстреливались от врага из единственного орудия и винтовок. Спустя 9 минут после начала боя пушки на обоих катерах вышли из строя из-за перегрева, и тогда они атаковали субмарину торпедами, но промахнулись. В 04.06 20-миллиметровка S-35 вновь вступила в бой, но оживить орудие на S-60 так и не удалось. Ответный огонь вызвал мелкие возгорания на обоих катерах, очевидно в результате осколочных попаданий, четыре человека из их экипажей были ранены. Потери подводников оказались куда более тяжелыми. Вышли из строя большинство из тех, кто находился на мостике и палубе, но сама субмарина, несмотря на крен и дифферент на корму, упорно продолжала идти прежним курсом. Тогда немцы атаковали С-3 ручными гранатами. В 04.24 после удачного для противника попадания в рубочный люк из рубки вырвалось пламя. Последний удар в 04.39 нанес S-60, сбросивший глубинную бомбу с минимальной установкой глубины в двух метрах от форштевня «эски». Получив большую пробоину, лодка затонула. На месте ее гибели немцы подобрали 20 человек. Костромичев и Морской погибли, причем тело последнего прибило к берегу о. Сарема.

Жизненный путь С-1, как ни странно, оказался более продолжительным, чем у ее сестрички. Судя по трофейным фотографиям, подрывные заряды не нанесли прочному корпусу лодки значительных повреждений, хотя и уничтожили расположенные внутри приборы и механизмы. Немцы подняли субмарину и отбуксирова-



В в е р х у: подводная лодка С-3.
В н и з у: командиры С-1 и С-3 капитан 3 ранга И.Т. Морской (слева) и капитан-лейтенант Н.А. Костромичев. Оба погибли в бою с немецкими «шнелльботами» 24 июня 1941 г.

ли ее в Киль, после чего включили в состав Кригсмарине в качестве опытового судна. По немецким данным на корпусе лодки изучалось воздействие глубинных бомб. 7 августа 1943 г., после проведения ряда испытаний, С-1 затонула.

С-4

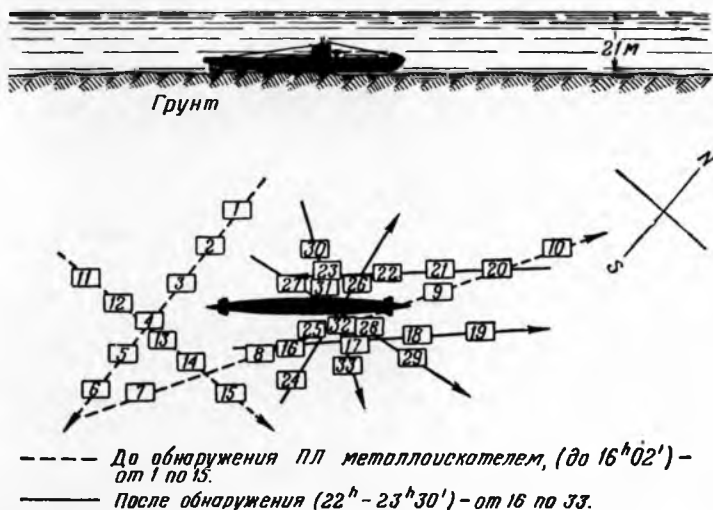
Утром 23 июня 1941 г. лодка (командир — капитан-лейтенант Д.С. Абросимов; в должности командира этой лодки с июля 1938 г.) вышла из Усть-Двинска для занятия позиции в районе Мемеля (Клайпеда). Данный порт являлся главной базой немецких сил, действовавших в Восточной Балтике, так что недостатка в контактах с кораблями противника не испытывалось. Однако, имея указания нападать только на крупные цели, Абросимов дважды отказывался от атаки. Вечером 27 июня он обнаружил неизвестную подводную лодку, но непосредственно перед залпом опознал в ней Л-3, которую командование послало для минной постановки у порта, о чем командир С-4 не имел оповещения. Истощав запас автономности, 9 июля «эска» прибыла в бухту Триги на северном побережье о. Сарема, где в течение двухдневной стоянки шесть раз подвергалась налетам самолетов противника (всего за кампанию 1941 года артиллеристы под-

лодки участвовала в отражении 19 воздушных налетов, израсходовав 112 100-мм и 518 45-мм снарядов). Для проведения послепоходового ремонта пришлось перейти в Таллин, а поскольку все плавучие мастерские и базы к тому времени уже перешли в Лужскую губу и Кронштадт, субмарина продолжила путь на восток. При этом в ночь на 14 июля в районе о. Мохни конвой, куда кроме С-4 входили эсминец «Сметливый», С-5, С-6, БТЩ-205 и два катера МО, участвовал в бою с финскими торпедными катерами, причем «эска» выпустила 10 100-мм и 15 45-мм снарядов. После ремонта 3 августа подлодка вернулась в Таллин, откуда в ночь на 6-е вышла во второй боевой поход на ту же позицию.

Исходя из опыта предыдущего патрулирования Абросимов справедливо заключил, что, держась на удалении 15 — 20 миль от берега, судов не встретишь. В то же время прибалтийское мелководье далеко не везде позволяло такой крупной подлодке подойти к побережью в подводном положении. Командир решил использовать проход в районе маяка Паппензее (30 миль южнее Либавы), где обнаружил обвехованный фарватер, шедший по 8-метровой изобате (линия, соединяющая точки с одинаковыми глубинами). Ждать цели пришлось недолго. Вскоре после полудня 10 августа показался конвой, в составе которого Абросимов насчитал танкер, транспорт, два небольших вспомогательных судна, три тральщика и несколько сторожевых катеров. В качестве объекта атаки выбрали танкер, имевший по оценке командира 15 000 т водоизмещения. Дойдя до глубины 22 м, Абросимову удалось сблизиться с целью до 4 кбт, после чего он выпустил две торпеды. Атака была проведена далеко не безупречно. При открытии передних крышек торпедных ап-

паратов оказалось, что не перекрыты клапаны заполнения торпедозаместительных цистерн, в связи с чем в носовую оконечность подлодки поступила почти тонна воды, и она начала быстро тяжелеть. Абросимов приказал компенсировать это переложением горизонтальных рулей на всплытие, поскольку боялся, что при выстреле с дифферентом на нос торпеды зароятся в грунт. По-видимому, так и получилось — услышанный спустя 3 минуты двойной взрыв не имел к торпедированию «танкера» никакого отношения. По немецким данным атаке подвергся конвой Либавы — Готенхафен, в состав которого входили два транспорта, плавбаза гидроавиации «Гюнтер Плюшхов», три каботажных теплохода и три вспомогательных тральщика. Ни один из них не был торпедирован, а «Плюшхов» (по-видимому, именно он являлся целью атаки) после войны даже стал нашим трофеем. В момент залпа боцман не справился с рулями, и на полном ходу «эска» вылетела на поверхность, где ее заметил тральщик М-1803. Для скорейшего ухода на глубину наполнили цистерну быстрого погружения, но это привело лишь к тому, что субмарина, не имея запаса глубины, упала на грунт. К счастью, до этого она успела немного отойти от точки, где показала рубку, поэтому первые глубинные бомбы взорвались у нее за кормой. В этой ситуации Абросимов решил остаться на грунте, предварительно выключив все шумящие механизмы. Он боялся, что попытка дать ход приведет к поломке винтов о каменистый грунт, а всплытие через продувание части балласта — к выскакиванию на поверхность. Нелишне напомнить, что глубина моря в месте поклада составляла всего 18 м, а высота «эски» от киля до верхнего среза тумбы перископов — 9,7 м. К тому же преследующий тральщик, обладавший только шумопеленгатором, быстро потерял шумы подлодки, но поставленные им в месте потери контакта буи оказались расположены довольно точно. В этой ситуации любая сброшенная бомба могла стать для лодки последней. Даже близкие разрывы наносили чувствительные повреждения — лодку сильно колотило о камни, разбились многие измерительные приборы, лампочки нормального и аварийного освещения, пропустили воду крышки люков, потекли сальники. Большинство экипажа мужественно вело себя в создавшейся ситуации, а пара попыток паники была быстро пресечена командиром. В 16 часов тральщик, окончательно потеряв подлодку и израсходовав запас бомб (всего подводники насчитали 19 взрывов) ушел на присоединение к конвою. К сожалению, этот факт не был замечен на борту С-4, которая осталась

Схема атаки подлодки С-4 кораблями ПЛО 10 августа 1941 г.
Цифры означают последовательность взрыва глубинных бомб



лежать на грунте. Тем временем, немецкое командование направило к месту обнаружения подлодки три охотника и два сторожевых корабля. Они прибыли к бую около 22 часов, и хотя не смогли обнаружить лежавшую на грунте «эску», сброшенные ими для очистки совести 14 глубинных бомб нанесли еще большие повреждения, чем первая бомбардировка. Лодку било так, что слышался треск в носовой части, вышло из строя все освещение и через почти что вырванный рубочный люк внутрь попало много воды. В промежутках между сериями слышались шумы, напоминавшие звуки скольжения по корпусу и грунту механического трала или лота, хотя немцы применения этих средств и не подтверждают. Четыре последних взрыва в 23.30 оказались самыми мощными. Поскольку к тому времени внутри лодки ощущалась сильная нехватка кислорода и повышение давления, а вражеские бомбы могли достичь цели в любой момент, командир решил всплыть и принять бой. Для этого часть экипажа была вооружена стрелковым оружием и гранатами (сам Абросимов взял себе ручной пулемет, а комиссар Н.А. Андреев — винтовку и ручные гранаты), а командир БЧ-5 получил указание уничтожить корабль подрывом артпогреба — в случае, если прорыв в море окажется невозможен. К счастью, воспользоваться этими указаниями не пришлось. Когда в 0.21 С-4 появилась на поверхности, находившиеся на расстоянии 15-20 кбт охотники ее не заметили. Рядом с лодкой находились два светящихся буя и стоявшая на якоре деревянная крестовина. Последняя лишь по счастливому стечению обстоятельств не обозначила место гибели «эски». Последний осмотр показал большие повреждения легкого корпуса и деформации прочного. Были погнуты лопасти левого гребного вала, а сам валопровод сильно вибрировал, получили повреждения рули. Из разорванных взрывами топливно-балластных цистерн вытекал соляр, который покрыл корпус подлодки (подводники приняли его за нефть с «потопленного» танкера), оставляя за ней широкий след. С огромным трудом 17 августа лодка добралась до мыса Ристна, откуда тральщики отконвоировали ее в Таллин. За этот поход Абросимов был награжден орденом Ленина. 28 — 29 августа С-4 в составе главных сил КБФ приняла участие в Таллинском переходе, после которого последовал без малого двухмесячный ремонт. Вновь она вышла в море 19 октября на позицию у острова Гогланд и оставалась там до 17 ноября. Увы, прорывающиеся к Ленинграду крупные корабли Кригсмарине в этом районе так и не появились. До конца года лодка в море больше не выходила.

В 1942-м С-4 была включена в состав первого эшелона субмарин, разворачиваемых на коммуникациях противника. Ей отводилась весьма ответственная позиция на подходах к Данцигской бухте. 14 июня она вышла из Кронштадта и спустя три дня начала прорыв. Увы, не все у командира получилось гладко. Сначала он умело форсировал Гогландский противолодочный рубеж через сложный в навигационном отношении северный проход, но в ночь на 19-е в районе Порккала — Калбоды С-4 оказалась обнаружена немецким тральщиком М-18. Две серии глубинных бомб, на первый взгляд, не причинили существенных повреждений, но на самом деле это оказалось не так. На следующий день прорыв был завершен, но еще четверо суток потребовалось для устранения повреждений.

На позицию «эска» прибыла только 28 июня и в этот же день пыталась атаковать из кормовых аппаратов шедший одиночным порядком транспорт «Фриц Шуп». Но первая торпеда сразу затонула, вторая просто не вышла из аппарата — из-за заклинившей в результате взрывов глубинных бомб крышки. Примечательно, что за девять дней с момента бомбежки работоспособность крышки не была проверена ни разу, хотя подводники и провели несколько учебных атак в районе о. Богшер. Потопить пароход артиллерией у берегов рейха Абросимов не решился. Дальнейшее пребывание на позиции никаких результатов не дало, поскольку суда ходили у самого берега, куда «эска» не могла подойти из-за мелководья. К тому же наличие многочисленных вех и буев навели Абросимова на мысль, что прибрежные воды заминированы, после чего он запросил командование о смене позиции. Его перевели в район бухты Хане у берегов Швеции, где перед этим с успехом действовала Щ-317. К моменту прибытия «эски» все конвои ходили уже в шведских территориальных водах под прикрытием военных кораблей этой страны. Поскольку с начала кампании наши подлодки уже успели потопить три шведских судна и вызвать международный скандал, Абросимову запретили атаки в водах нейтральной страны, а за их пределами суда не ходили. 16-го на С-4 передали приказание перейти в район западнее Борнхольма, но в связи с плохим состоянием аккумуляторной батареи командир решил остаться на старом месте. 20 июля бесцельное ожидание завершилось началом возвращения в базу. Лишь вечером 24-го уже находясь у мыса Пакри (Эстония) лодка совершила вторую и последнюю в этом походе торпедную атаку. Увы, она тоже оказалась безрезультатной: первая торпеда прошла перед носом крупного войскового транс-



**Командир С-4
капитан 2 ранга
Д.С. Абросимов**

порта, а вторая, которая должна была попасть точно в цель... так и осталась спокойно лежать в торпедном аппарате — не сработал автомат-коробка стрельбы, ни разу не проверявшийся за все время похода. 26 июля С-4 прибыла на Лавенсари, а спустя два дня перешла в Кронштадт. Действия Абросимова в этом походе командир бригады оценил как нерешительные и не соответствовавшие условиям обстановки, в результате чего за поход была выставлена неудовлетворительная оценка. В то же время, если не считать безграмотных действий БЧ-2-3, остальной экипаж вел себя мужественно и умело, а сама субмарина подверглась большим испытаниям. Помимо атаки глубинными бомбами в течение похода она 53 раза форсировала минные заграждения. Правда, роковым стал 54-й: в ночь на 15 августа при входе в Морской канал на расстоянии 50 м от правого борта лодки взорвалась неконтактная мина. Всех стоявших на мостике сбило с ног, но находившийся там же Абросимов в момент взрыва, очевидно, ни за что не держался, и его перекинуло через леер в воду, он ударился головой о були и сразу утонул. Лишь спустя несколько дней его тело вынесло на берег о. Котлин. Легкий корпус, устройства и механизмы получили взрывные повреждения. Лодку выбросило на мель, откуда ее вскоре сняли буксиры.

Новым командиром С-4 назначили капитана 3 ранга А.А. Ващенко, который после гибели подлодки С-5 год служил в береговых штабах. Он энергично взялся за дело, в высоком темпе провел зимний судоремонт, закончив его на 34 дня раньше установленного срока. С-4 стала первой подлодкой ВМФ, где все приборы и механизмы были установлены на амортизаторы. За это экипаж получил премию в 5000 рублей, 23 человека были награждены грамотами военного совета КБФ, а

**С-4 на зимней
стоянке в
Ленинграде**

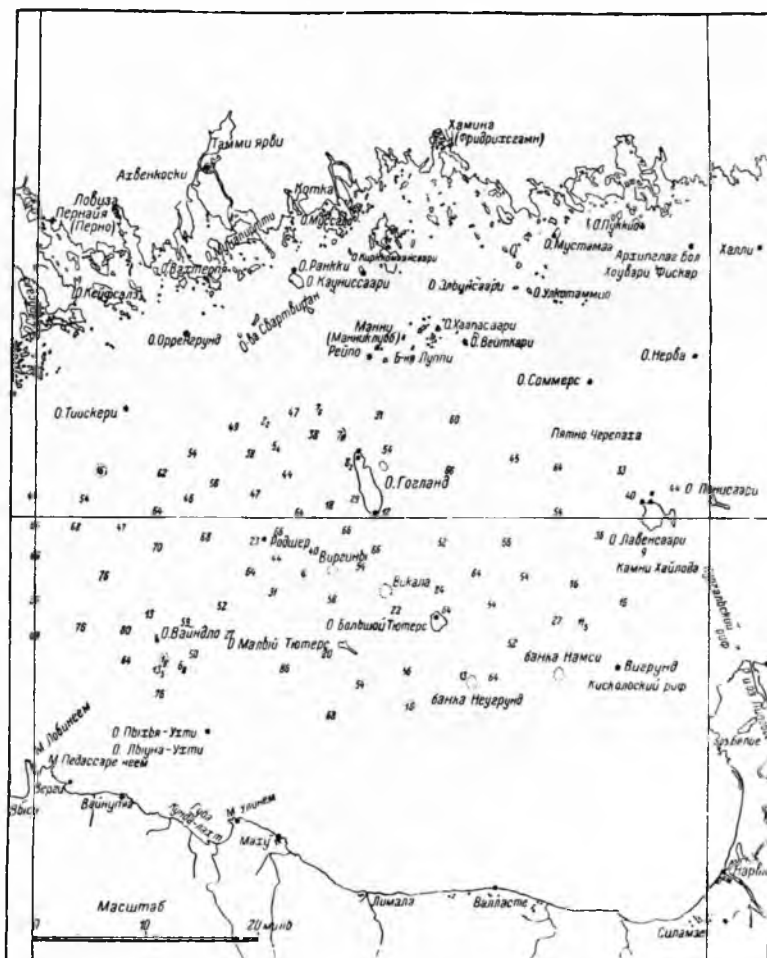


несколько представлены к правительственным наградам. Тем более удручающим выглядит происшествие, произошедшее в поздние часы 30 апреля 1943 г. Сразу после окончания зарядки, которая осуществлялась при помощи плавучей зарядовой станции Л-55, из-за случайной искры произошел взрыв скопившегося водорода одновременно в обеих группах аккумуляторной батареи. Основной причиной этого оказалось незадействование и неправильное включение элементов системы вентиляции батарей. Как показало расследование, в тот момент часть ответственных лиц находилась на берегу в увольнении, а другая не проявила интереса к действиям стоявшего на вахте молодого электрика. Три члена экипажа погибли, четыре получили серьезные ранения, а повреждения корабля по оценке специалистов требовали не менее чем трехмесячного ремонта и смены дефицитной батареи. Это, безусловно, вычеркивало «эску» из числа лодок, участвующих в кампании. Наказания были под стать повреждениям: приказом Наркома ВМФ командир подлодки и замполит С.Ф. Заикин были сняты с должностей (Башенко назначили командиром плавбазы «Иртыш», но уже в июле он стал командиром С-12), комдив капитан 2 ранга Е.Г. Юнаков понижен в должности до командира С-4, а инженер-механик Колтушенков, старшина группы электриков Самойлов и вахтенный электрик Михайлов преданы суду военного трибунала.

Аварийный ремонт субмарины завершился к августу, но выйти в море ей не доводилось еще на протяжении года из-за сложившейся в Финском заливе обстановки. За это время подлодка успела сменить еще двух командиров. В августе 1943-го им стал другой бывший комдив капитан 2 ранга В.А. Червинский, который в марте 44-го был понижен в звании до капитан-лейтенанта и снят с должности за продолжающее пьянство и самовольные отлучки. Лишь тогда настала очередь «молодого поколения» — командиром назначили капитан-лейтенанта А.А. Ключкина, который стал единственным командиром балтийской «эски», не воевавшим на данном театре с начала войны. В течение полугода перед этим он руководил экипажем «малютки» М-79, а до того — тихоокеанской М-18. Хотя во второй половине 1943 г. он успел совершить пять боевых походов на Ладожском озере и удостоиться ордена Отечественной войны 2-й степени, можно считать, что серьезного боевого опыта он не имел. Тем не менее, молодой офицер в ходе боевой подготовки зарекомендовал себя настолько положительно, что в первый боевой поход пошел без обеспечивающего. Лодка покинула

Кронштадт 4 октября 1944 г., на следующий день она перешла к Лавенсари и уже 8-го вышла из Финского залива. Для действий ей был определен район у побережья Восточной Поммерании. Первая же атака принесла успех. В ночь на 12 октября С-4 обнаружила конвой, который атаковала из надводного положения. Несмотря на то, что одна из двух торпед так и не покинула аппарата, атака оказалась результативной. По немецким данным, правда, был потоплен не «6000-тонный транспорт», как говорилось в донесении, а рыболовный траулер «Таунус» (218 брт), который в момент залпа находился в двух милях от дозорных тральщиков. Днем был замечен второй траулер, но уничтожить его не удалось — крышка одного торпедного аппарата не открылась, а вышедшая из второго торпеды с неконтактным взрывателем взорвалась на безопасном от противника расстоянии. Через полчаса Ключкин попытался торпедировать судно несколько большего водоизмещения, но промахнулся. Не зная, что в районе действует советская субмарина, немцы продолжали посылать через него одиночные суда. В ночь на 13-е из надводного положения С-4 потопила танкер «Терра» (1533 брт). Затем трое суток Ключкин крейсировал у навигационного буя, пока не обнаружил очередную цель. Ее преследовали 4,5 часа, почти до входа в Данцигскую бухту. Но когда «эска» заняла позицию для атаки, торпедисты выпустили три торпеды по предварительной команде «товсь!». Разумеется, вражеское судно осталось невредимым. Наконец, в ночь на 20 октября был обнаружен очередной «8000-тонный» транспорт, который был атакован двумя последними торпедами. Хотя личный состав верхней вахты утверждал, что наблюдал гибель судна, подробное изучение немецких документов свидетельствует, что это нападение даже не было зафиксировано противником. Два дня спустя лодка прибыла во временную базу в Ханко и позже в Хельсинки, где прошла послепоходовый осмотр. Несмотря на ряд неудач, молодому командиру, возглавлявшему слабо обученный экипаж (со времени походов 1941 — 1942 гг. он успел значительно обновиться), удалось добиться двух побед, что заслужило отличной оценки командования. За поход Ключкин был награжден орденом Нахимова 2-й степени.

24 ноября С-4 отправилась на позицию юго-западнее Виндавы. За первые три недели лодке ни разу не удалось атаковать, и лишь 14 декабря С-4 дважды попыталась торпедировать транспорт, входивший в состав конвоя. Хотя Ключкин донес о повреждении судна, противник не заметил атаки. Тем же вечером лодка получи-



ла приказ перейти на позицию в северной части Данцигской бухты. 1 января 1945 года С-4 последний раз вышла в эфир. С позиции она не вернулась, став последней советской субмариной, погибшей в Великой Отечественной войне. С большой долей уверенности можно утверждать, что она стала жертвой тарана немецкого миноносца Т-3. Судя по немецким документам, дело происходило следующим образом: конвой в составе войскового транспорта «Вольта», миноносцев Т-3 и Т-8 4 января вышел из Готенхафена в Либаву, когда в 22.45 по среднеевропейскому времени в 100 м от Т-3 всплыла советская подводная лодка. Миноносец увеличил скорость до 15 узлов и таранил субмарину в левый борт сразу позади за рубкой. Немцы классифицировали свою жертву как лодку типа «С», при этом точно указали на наличие 40-мм орудия на задней площадке и красной звезды на передней части рубки. По их данным находившиеся на мостике моряки вели огонь по миноносцу из автоматов, и что-то кричали в открытый рубочный люк. Сразу после удара Т-3 дал задний ход. Он успел отойти на

Карта средней части Финского залива в районе Гогландского рубежа ПЛО. Цифрами обозначены глубины залива в метрах



**Командир С-4
капитан 3 ранга
А.А. Ключкин**

30 м, как рубка скрылась под водой, а корма задралась вверх под углом 45 градусов. После того, как «эска» погрузилась, миноносец, получивший надежный гидроакустический контакт, сбросил на нее четыре серии по пять глубинных бомб в каждой. В связи с темнотой результаты атаки не наблюдались, но прибывшие утром в район боя корабли 3-й охранно-сторожевой флотилии без труда нашли место тарана (55.01,5°с.ш., 19.40°в.д.), по-видимому, по широко разлившемуся соляровому пятну. Что же касается Т-3, то он с двумя частично затопленными носовыми отсеками и пробитой в 1-м котельном отделении (по всей вероятности, результат удара о горизонтальные рули субмарины) вместе с конвоем вернулся в Пиллау. Поскольку никакая другая советская подлодка в тот момент в указанном районе находиться не могла и тарану вечером 4 января не подвергалась, остается только согласиться с немецкой версией событий. К этому остается добавить, что весь день на море наблюдался сильный шторм, и Ключкин мог дожидаться его окончания, лежа на грунте. Обнаружив шум конвоя, он начал всплывать для атаки из надводного положения, но не рассчитал дистанцию и был обнаружен противником, что и предредило исход схватки...

С-5

24 июня 1941 г. лодка (командир — капитан 3 ранга А.А. Бащенко; командовал лодкой с декабря 1939 г.) вышла из Усть-Двинска на позицию между о. Борнхольм и шведским портом Карлскрона. Как и многие походы других субмарин КБФ в первый месяц войны, крейсерство С-5 закончилось безрезультатно из-за отсутствия судов в пределах позиции. 10 июля лодка прибыла в Триги, а затем перешла в Кронштадт для проведения текущего ремонта.

6 августа она направилась на позицию в Данцигской бухте. К сожалению, подробной информации об этом походе не сохранилось — Бащенко не успел сдать отчетные документы в штаб бригады до гибели своего корабля. Известно лишь, что за время похода С-5 выполнила торпедную атаку с использованием одной торпеды. По наблюдению командира, она оказалась безрезультатной, а, судя по немецким документам, даже не была зафиксирована. Оставив позицию, «эска» взяла курс на Таллин, но на рассвете 20 августа на широте острова Готланд ее атаковал немецкий самолет. С-5 пошла на срочное погружение. Первая бомба взорвалась, когда лодка находилась уже на глубине 25 м, вторая — на 37 — 40 м. В результате сильных гидравлических уда-

ров получили повреждения прочный корпус, гирокомпас, главный электромотор. Вышел из строя эхолот. Субмарина достигла устья Финского залива вечером 24 августа и затем прибыла в Таллин.

При переходе в Кронштадт С-5 была включена в состав отряда главных сил. В кильватерной колонне ее место находилось сразу за крейсером «Киров». 28 августа в районе мыса Юминда корабли попали на плотное минное поле. Количество мин, подсекаемых тральщиками, постоянно увеличивалось, что создавало большую угрозу даже в пределах протраленной полосы. В 20.11 мина ударила о корпус в районе 2-го отсека. От взрыва сдетонировал артиллерийский боезапас, и «эска» с большей частью экипажа камнем ушла на дно. Подоспевшие катера спасли девять моряков, в том числе командира 1-й бригады капитана 1 ранга Н.П. Египко и капитана 3 ранга Бащенко.

С-6

Утром 23 июня 1941 г. С-6 (командир — капитан-лейтенант В.Ф. Кульбакин) вышла из Усть-Двинска на позицию в Померанской бухте. Несмотря на активный поиск обнаружить удалось только тральщики, осуществлявшие проверку прибрежного фарватера. Это и не удивительно, поскольку в первые недели войны противник максимально сократил морские перевозки, рассчитывая сразу восстановить их после завершения скоротечного «восточного похода». В ночь на 7 июля лодка получила приказ на возвращение и спустя двое суток прибыла в бухту Кихелькона (северо-западное побережье о. Сарема), откуда ее должны были отконвоировать в Триги. Погода стояла отличная, и не знавший общей обстановки, сложившейся к тому времени на фронтах вообще и на Балтике в частности, Кульбакин разрешил личному составу купаться. Внезапно в 15.25 лодку атаковал одиночный Ju-88. Обе сброшенные им бомбы легли на отдалении 100 м, но немецкий пилот совершил еще несколько заходов, обстреляв рубку субмарины из пулеметов. Корпус и механизмы получили незначительные повреждения, однако потери в личном составе оказались серьезными — погибли три и получили ранения семь человек, в том числе четыре — тяжелые. Среди них оказался и командир, которому четыре осколка попали в лицо, семь в грудь и шесть в ноги. При подготовке к погружению он не удержался и упал через рубочный люк в центральный пост, получив дополнительные травмы. Несмотря на это, Кульбакин продолжал четко командовать, что, несомненно, спасло корабль от более тяжелых повреждений. Отстреливаясь из

орудий, С-6 вышла из бухты, а затем легла на грунт. Вечером «эска» прибыла в Триги, а оттуда 12 июля в Таллин. Здесь с корабля сняли раненого командира, который все это время продолжал руководить, перемещаясь по лодке (в частности, к перископу) на руках у матросов. Он стал первым из балтийских подводников, получившим правительственную награду — орден Боевого Красного Знамени. Впоследствии после длительного лечения Кульбакин вернулся в строй и погиб уже в 1943 г. в должности командира североморской К-22. Новым же командиром С-6 стал капитан-лейтенант Н.Н. Кулыгин. Непосредственно перед этим он руководил экипажем достраивавшейся в Горьком С-104, а в период Советско-финляндской войны совершил четыре боевых похода в должности командира «малютки» М-72, за что был награжден орденом Красной Звезды. Этот, вне всякого сомнения, опытный в морском отношении командир, тем не менее не имел ни малейшей практики плавания на подлодке среднего водоизмещения. Но несмотря на это, командование отправило его в боевой поход без какой-либо подготовки. 3 августа субмарина прибыла в Таллин и 6-го отправилась на позицию между островом Борнхольм и портом Карлскрона. В устье Финского залива «эска» должна была вернуться 24 августа, но этого не произошло. Не ответила она и ни на один из вызовов по радио... Судя по немецким документам, противник С-6 не обнаруживал, так что трудно не согласиться с мнением авторов капитального труда «Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну», написавшими:

«Посылка в боевой поход неподготовленного командира могла явиться одной из причин гибели лодки».

С-7

Лодка С-7 (командир — капитан-лейтенант С.П. Лисин; командовал кораблем с октября 1938 г.) вышла в море для несения дозора на западных подступах к Ирбенскому проливу еще 19 июня 1941 г. Сергей Прокофьевич несомненно являлся одним из способнейших командиров советского подводного флота, к тому же обладавшим к началу войны некоторым боевым опытом, полученным в ходе гражданской войны в Испании (он был помощником командира республиканской субмарины С-4, которой командовал другой известный подводник — В.А. Егоров). Первая встреча с противником состоялась спустя две ночи с начала войны, когда на «эску» наткнулся отряд немецких торпедных катеров (S-45, S-59 и S-31), осуществлявший постановку мин в северной части Ирбенского пролива. Обнаружив подлодку, два из трех «шнельботов» обстреляли ее артиллерийским огнем, а после погружения атаковали глубинными бомбами. Легкий корпус лодки получил множество мелких пробоин; в 7-м отсеке начался пожар, который, к счастью, был быстро потушен. С рассветом С-7 направилась для устранения повреждений в Виндаву, откуда 25 июня перешла в Усть-Двинск.

В свой первый поход на коммуникации (занятый противником район между Виндавой и Либавой) «эска» вышла вечером 3 июля из эстонской гавани Рохокюла. Не-



**Капитан 3 ранга
А.А. Бащенко.
В разное время
командовал
подлодками С-5,
С-4 и С-12**



**Подлодки С-4, С-6
и С-1 в Либаве,
начало 1940 г.**

однократно командир наблюдал суда в аванпорту Виндавы, а вечером 19 июля конвой, куда входила плавбаза торпедных катеров «Адольф Людериц». Атаковать его тем не менее не удалось из-за мелководья, препятствовавшего подойти в подводном положении к берегу ближе, чем на 4 мили. Той же ночью С-7 получила приказ оставить позицию и вернуться в Триги. Вслед за этим лодка перешла в Таллин, а 24 июля — в Кронштадт. 7 августа корабль закончил ремонт и был готов к выходу в новый поход, но тяжелая обстановка, сложившаяся на подступах к столице Эстонии и отсутствие свободных эскортных кораблей, сорвали этот план. Тем временем схожее положение сложилось и под Ленинградом. 17 августа «эску» включили в состав 2-го эшелона Экспедиции особого назначения №15 (ЭОН-15) для срочной проводки по Беломорско-Балтийскому каналу на Север. С-7 не хватило буквально нескольких дней, чтобы выполнить приказ — 30 августа немцы вышли к Неве, что сделало переход невозможным. Тогда в штабе бригады в связи с возможным падением Ленинграда возник план прорыва на Север через Балтийские проливы. На этот раз С-7 вместе с С-8 и Л-3 предстояло идти в числе первых. План прорыва был составлен таким образом, что у подлодок действительно было мало шансов прорваться — использовался самый мелководный из всех соединяющих Балтику с Северным морем пролив Эресунд, где субмарине несколько часов пришлось бы идти в надводном положении по районам с глубиной 8 — 8,5 м. Единственным достоинством пролива было то, что восточная часть являлась шведскими территориальными водами,

где в случае необходимости подлодки могли бы выбраться на берег или интернироваться. Более глубоководные проливы Большой и Малый Бельт (минимальные глубины 25 и 10 м соответственно), проходившие между берегами оккупированной немцами Дании, считались недоступными «по умолчанию», хотя именно через Большой Бельт в 1939 г. с Балтики вырвались две польские субмарины. К счастью, обстановка под Ленинградом стабилизировалась и от реализации авантюрного плана отказались.

С 30 сентября по 21 октября лодка находилась на позиции ожидания между Лавенсари и Гогландом. После короткого пребывания в Кронштадте она 27 октября вышла в Нарвскую бухту, где провела семь стрельб по береговым целям (станции Иеве, Вайвара, Нарва-Иыесу, город Нарва и селения Веласте, Асери, Тойва), выпустив в общей сложности 272 100-мм и 184 45-мм снаряда. Имели ли эти бомбардировки какой-либо эффект, кроме психологического, невозможно установить и по сей день. Дело в том, что немцы не использовали в тот период объекты на побережье Нарвской бухты для снабжения сосредоточенной под Ленинградом группировки, так что большая часть снарядов упала на не имевшие военного значения эстонские населенные пункты. 16 ноября лодка вернулась в Кронштадт и первую военную зиму провела в Ленинграде.

Кампания 1942 года одновременно стала и зенитом славы, и финальной точкой в карьере С-7. 2 июля она вышла из Кронштадта и спустя три дня покинула Лавенсари. Лисину удалось быстро и скрытно форсировать Финский залив благодаря рискованному маневру — ночному перехо-



Подводная лодка С-7

ду через минное поле «Юминда» в надводном положении. Уже вечером 7-го «эска» вышла из залива и направилась к Норчёпингской бухте. Необходимо отметить, что отведенная С-7 позиция захватывала и территориальные воды Швеции, а в боевом приказе значилось: «Уничтожать все транспорты и неприятельские военные корабли, за исключением военных кораблей шведского флота, атаки которых запрещаются». Такое указание объясняется использованием немцами шведских территориальных вод для перевозки стратегически важной железной руды.

Кстати, первым нарушили нейтралитет шведы — утром 9 июля их патрульный самолет безуспешно атаковал заряжавшую аккумуляторы С-7, еще когда она находилась в международных водах. В тот же день Лисин выпустил две торпеды в шведский пароход «Норег», но тот сумел уклониться. Вечером подлодка напала на одиночный транспорт. При выстреле торпеды зажалось в аппарате, и второй залп пришлось делать уже из надводного положения. Погибший пароход «Маргарета» (1272 брт) совершал рейс из Германии в Швецию с грузом угля. Утром 11 июля атаке подвергся очередной конвой. На этот раз торпедой поразила направлявшийся в рейх рудовоз «Лулео» (5611 брт); судно быстро затонуло. (Оба потопленных С-7 шведских судна, вопреки утверждениям МИД Швеции, были торпедированы в 8 милях от суши, то есть за пределами 6-мильной зоны территориальных вод). Шведские сторожевики «Снаппханен» и «Ягарен» сбросили на С-7 26 глубинных бомб, не причинивших ей никаких повреждений. 14 июля Лисин дважды стрелял торпедами по транспортам, но оба раза промахнулся. К тому моменту на лодке оставались торпеды лишь в кормовых аппаратах. Но раньше, чем командиру довелось ими воспользоваться, в ночь на 18-е было получено приказание перейти для действий в районе Виндавы — командование ВМФ пыталось избежать дальнейшего развития политического скандала.

На новой позиции в первый раз субмарина попыталась выйти в атаку 24 июля, однако из-за удара о грунт не смогла завершить ее. Утром 27-го Лисин выпустил две торпеды по одиночному пароходу, но те прошли мимо. Командир приказал всплыть и уничтожить судно артиллерией. Увы, после второго выстрела замок «стомиллиметровки» заклинил лопнувший и сместившийся лейнер. Тем временем вражеский транспорт — пароход «Эллен Ларсен» (1938 брт) — поспешил выбраться на мель. Добить его помешал появившийся на горизонте тральщик. К сожалению, в последующие дни Лисин не предпринял попытки добить неподвижное



**Командир лодки С-7 капитан 3 ранга С.П. Лисин у перископа.
С л е в а: шведский рудовоз «Лулео», потопленный С-7 11 июля 1942 г.**



судно, что позволило немцам восстановить его. 30 июля у гавани Павилоста командир обнаружил группу из трех не охранявшихся судов. Атаковать их из подводного положения помешало мелководье, и тогда Лисин решился на отчаянный шаг — атаковать из позиционного положения. На глазах у противника и береговых наблюдателей подлодка всплыла и бросилась в погоню за караваном. Для этого командиру пришлось далеко зайти в мелководный район, а сам пуск торпед осуществлялся из точки с глубиной всего 7 метров, где в случае тревоги «эска» не смогла бы погрузиться. Но храбрецам везет — наблюдавший за боем из гавани Павилоста немецкий дозорный корабль так и не решился выйти в море, пока подлодка не легла на обратный курс. Поравнявшись с судами, Лисин развернулся и выпустил по одной торпедой в два парохода. Попала только одна, но и ее хватило, чтобы отправить на дно немецкий транспорт «Кате» (1599 брт).

К утру 5 августа, после четырехдневного поиска у западного побережья Моонзундских островов, «эска» вернулась к маяку Ужава. Спустя несколько часов Лисин обнаружил одиночный транспорт — финский пароход «Похьянлахти» (682 брт), шедший

**С п р а в а
и на с. 53:
подводная лодка
С-7 в гавани
Кронштадта, август
1942 г.**



с грузом картофеля из Риги в Мянтюлоото. Командир выпустил последнюю торпеду, но она изменила траекторию и прошла мимо. В распоряжении Лисина оставалось лишь 45-мм орудие. После первых же выстрелов судно остановилось и спустило шлюпки. Тем не менее, его потопление вылилось в проблему — из-за того, что большую часть боезапаса «сорокапятки» составляли зенитные осколочно-трассирующие снаряды, комендорам пришлось трудиться целый час, в течение которого было произведено 380 выстрелов! Огонь велся в таком высоком темпе, что в накатниках пушки закипело масло. Его брызги попадали на руки и лица артиллеристов, вызывая ожоги, но те, в горячке боя, даже не заметили этого. После уничтожения судна Лисин не забыл пленить капитана и механика финского судна, которых доставил в Ленинград. Это был первый на Балтике случай, когда подлодка привозила в базу «языков». 9 августа практически безоружная субмарина получила разрешение возвращаться домой. Переход был совершен в рекордно короткие сроки. Уже вечером 11-го лодка всплыла в 2 милях от Лавенсари и на следующий день оказалась в Кронштадте. Этот поход С-7 по праву может считаться самым удачным крейсерством за всю Великую Отечественную войну: лодка потопила четыре и повредила одно судно (правда, два из погибших транспортов формально принадлежали нейтральной стране). Командование по достоинству

оценило действия Лисина, представив его к званию Героя Советского Союза, а С-7 — к званию гвардейской. Правда, подлодка так и не успела его получить.

Два месяца ушли на послепоходовый ремонт, подготовку и пополнение запасов. Утром 19 октября 1942 г. С-7 покинула Лавенсари, через двое суток от нее было получено донесение об окончании прорыва. Само форсирование было осуществлено скрытно и снова без единого контакта с силами ПЛО. Но очередного сообщения о занятии позиции в Ботническом заливе в штаб не поступило — вечером того же дня «эску» потопила финская субмарина «Весихииси». Последняя находилась в районе специально с целью перехвата наших подлодок (лодка вышла в море после перехвата радиосигнала с «эски») и первой обнаружила всплывшую для зарядки аккумуляторов С-7. В 20.41 «финка» выпустила торпеду. Как выяснилось, командир «Весихииси» капитан-лейтенант Айтолла неверно оценил дистанцию (в 2000 м вместо 3000 м), но торпедка все же попала в «эску» в районе VII кормового отсека. Лодка стремительно ушла под воду, 42 члена экипажа погибли. Спаслась только верхняя вахта, кроме штурмана. В числе четырех поднятых на борт «Весихииси» подводников был и С.П. Лисин. О присвоении ему звания Героя Советского Союза он узнал, уже находясь в плену. После выхода Финляндии из войны Лисин вернулся на службу в ВМФ. В 1970 г. он вышел в отставку. Умер под-

водник в 1992 г., не дожив шести лет до дня, когда на дне Балтики была найдена его субмарина.

С-8

Утром 27 июня все корабли находившейся в Риге и Усть-Двинске Прибалтийской ВМБ получили приказ срочно покинуть базу и перейти проливом Моонзунд в гавань Рохоюла на северо-западном побережье Эстонии. Причиной для столь срочной эвакуации послужило известие о сокрушительном поражении войск Северо-Западного фронта в ходе первых боев с немецкими войсками и их стремительном отходе на восток. Не удивительно, что все это сопровождалось различными паническими слухами и негативно воздействовало на личный состав. В связи с частичным оставлением Прибалтики штаб 1-й БПЛ спешно разработал план развертывания трех подлодок на позициях между Либавой и Виндавой, в Ирбенском проливе и Рижском заливе. Первую из них предстояло занять С-8 (командир — капитан 3 ранга М.С. Бойко; командовал данной субмариной с января 1939 г., а подлодками других типов с 1934 г.). Выйдя вечером 27-го на внешний рейд Усть-Двинска, лодка погрузилась для дифферентовки, но вскоре после всплытия сигнальщик доложил, что заметил перископ подводной лодки, перемещающийся по направлению к «эске». Этого оказалось достаточно, чтобы командир лег на обратный курс и вернулся в базу. Там он заявил комбригу Н.П. Египко, что «в море не пойдет и вообще считает себя к войне не подготовленным». Тем временем, все остававшиеся в Усть-Двинске подлодки и плавбазы уже вышли на внешний рейд для перехода в Рохоюлу. На переходе в Моонзунд руководимая Бойко С-8 неоднократно покидала свое место в ордере и пересекала курсы плавбаз и тральщиков, в темное время опознавательных не давала и на запросы не отвечала, что однажды чуть было не привело к обстрелу субмарины своими же кораблями. Сразу после прибытия в новую базу комбриг издал приказ №027 об отстранении Бойко от командования «за проявленную трусость, выразившуюся в невыполнении боевого задания, возвращение из боевого похода без основательных на то причин, полную растерянность и безграмотные действия в руководстве и управлении кораблем, могущие повести за собой напрасную гибель подлодки». Попавший в распоряжение отдела кадров КБФ Бойко первоначально был назначен на должность в штаб ОВР Кронштадтской ВМБ. Лишь после знаменитой речи И.В. Сталина 3 июля, где ставилась задача борьбы с трусами и паникерами, бывший командир С-8 был арестован органами контрразведки и пере-



дан суду военного трибунала, который приговорил Бойко к расстрелу.

Тем временем 5 июля «эска» перешла в Кронштадт. Новым командиром С-8 стал ст. лейтенант И.Я. Браун, ранее командовавший опытовой подлодкой Л-55. Времени на изучение новой матчасти ему не дали, зато назначили обеспечивающим в поход комдива капитана 3 ранга А.В. Трипольского. 15 июля С-8 вышла из Таллина на позицию перед западным входом в Ирбенский пролив. Действия сильно затруднялись мелководьем, большой продолжительностью светлого времени суток и древностью аккумуляторной батареи, которую можно было зарядить только на 70% номинальной емкости, что обеспечивало подводный ход не более 6 узлов. Из-за всего этого лодке ни разу не удалось занять позицию для торпедной атаки, хотя возможностей было, как минимум, три. 18 июля разведка сообщила о проходе через Ирбенский пролив на запад немецкого конвоя, но лодка напрасно целые сутки ждала его в районе мыса Овиши. Дело в том, что разведывательный самолет ошибся с направлением движения на 180 градусов, и немецкие суда прошли через место ожидания С-8 задолго до того, как она туда прибыла. Спустя несколько часов разведка уже поняла, что ошиблась, но лодка не смогла получить обновленную информацию, поскольку находилась под водой. Последующие атаки сорвались по причине туманной погоды, не позволявшей своевременно обнаружить цель. 6 августа С-8 прибыла в Таллин, затем перешла в Кронштадт. Начавшуюся подготовку к перебазированию на Север пришлось прервать из-за блокады, и лодка осталась на Балтике.

Перерыв, наступивший в подводной войне на Балтике после оставления Таллина, закончился в начале октября после донесения с подлодки Щ-320 о возможности прорыва через Финский залив в оба направления. После этого в штабе флота



**Командир С-8
капитан-лейтенант
И.Я. Браун.
С п р а в а:
шведские дайверы
обследуют остов
лодки С-8**



разработали операцию по совместной ночной проводке группы субмарин за траллями от о. Гогланд почти до меридиана Таллина. План был реализован в ночь на 12 октября. Отряд, куда кроме С-8 входили Щ-322, Щ-323, пять базовых тральщиков и шесть сторожевых катеров, в районе Гогланда попал на минное поле. Один из катеров МО подорвался на минном защитнике и был оставлен личным составом. Из района острова Кери субмарины пошли самостоятельно, «эска» — на позицию западнее о. Борнхольм. Щ-323 поспешивало выйти в Балтику и вернуться, а Щ-322 и С-8 — нет. Так как подлодка не доложила о форсировании Финского залива, на протяжении почти шести десятков лет считалось, что она погибла на mine между Таллином и м. Такхуна. Однако летом 1999 года в 10 милях юго-восточнее маяка Несбю (южная оконечность о. Эланд) на дне была найдена затонувшая советская субмарина. По массивным латунным буквам установили, что это С-8 и что она погибла на mine, причем, судя по открытому рубочному люку — скорее всего, когда находилась в надводном положении. Место находки (56°10,7' с.ш., 16°39,8' в.д.) практически точно совпадает с координатами северной оконечности минного заграждения «Вартбург», выставленного немцами в этом районе еще 20 — 21 июня 1941 г. По-видимому, субмарина подошла к маяку ночью, чтобы уточнить свои координаты при переходе на позицию...

С-9

Еще в конце мая 1941 г., в одном из первых выходов на боевую подготовку лодка (командир — капитан-лейтенант С.А. Рогачевский; командовал кораблем с марта 1939 г.) случайно ударилась носовой частью о грунт и получила пробоину в балластной цистерне. Для устранения повреждения она осталась в Либаве, но уже вечером 22 июня ушла оттуда в Усть-Двинск, а затем вместе с остальными кораблями бригады — в Рохукюлу. В свой

первый боевой поход (3 — 22.7.1941) на позицию к маяку Штольпе «эска» ушла, будучи в частично неисправном состоянии. Но еще более худшим оказалось то, что командир субмарины в ходе всего плавания проявлял излишнюю осторожность, граничащую с трусостью. Встречая корабли противника (даже одиночные парусники!), он принимал их за противолодочный дозор или суда-ловушки и во всех случаях уклонялся погружением на глубину. За это после прибытия в базу он получил строгий выговор. Само же возвращение оказалось достаточно драматичным. Дело в том, что радиоразведка противника читала все передававшиеся на подлодке указания, благодаря чему немцы заранее знали время и место возвращения «эски» с позиции. 20 июля в 16.20 на входе в пролив Созла-Вяйн лодку атаковала германская субмарина U-140. Лишь чудом С-9 избежал гибели — выпущенная «немкой» торпеда была замечена сигнальщиком, но впавший в оцепенение Рогачевский не смог отдать необходимой команды, и лишь находчивость штурмана Правдюка позволила в последний момент уклониться. Впрочем, вражеская субмарина не осталась без добычи — на следующий день в том же месте она потопила выходившую из пролива М-94. В тот же день стоянку в Триги атаковало звено германских бомбардировщиков. Две 250-кг бомбы взорвались за кормой «эски» на расстоянии 20-30 м. Топливные цистерны получили пробоины, вышли из строя гирокомпас, фрикционная муфта, лопнуло несколько аккумуляторных баков. 22 июля С-9 прибыла в Таллин, а затем перешла в Кронштадт, где в течение августа на ней провели ремонт. Сразу после этого субмарину последовательно включали в состав отрядов, которые должны были уйти на Север по Беломорско-Балтийскому каналу или через датские проливы, но в конечном счете обе операции были отменены. С 29 сентября до 21 октября лодка стояла в бухте о. Лавенсари, на случай прорыва к Ленинграду крупных кораблей противника. Лишь в конце кампании субмарину решили отправить в новый боевой поход. Впрочем, его целью были не действия на коммуникациях противника, а прикрытие эвакуации гарнизона полуострова Ханко, для чего С-9 занимала позицию в районе о. Эре.

Лодка покинула Кронштадт 31 октября и спустя двое суток прибыла в назначенный район. Ей повезло: она не пропала без вести, как находившаяся на соседней позиции Щ-324, хотя и побывала на волоске от гибели. 6 ноября на море начался сильный шторм, волнение моря достигало 9 баллов по шкале Бофорта. Решив дать отдых измученной сильной качкой команде, командир приказал погрузиться и лечь



на грунт, но не тут-то было. Даже на глубине 56 м волнение ощущалось очень хорошо, а в связи с тем, что место покладки оказалось неровным (дифферент на нос составлял около 5 — 10 градусов), корабль под влиянием волн постепенно сполз по камням до глубины 62 м. При этом хорошо были слышны удары о камни, что, несомненно, сопровождалось повреждениями легкого корпуса, забортной арматуры, рулей и винтов. Утром 7-го командир решил перейти в другое место, но из-за значительной невязки лодка при движении на глубине 20 м несколько раз ударялась о камни в местах, где по карте глубина должна была составлять не менее 60 м. К тому моменту воздух внутри прочного корпуса оказался настолько сперт, что Рогачевский приказал несмотря ни на что всплыть и провентилировать отсеки. Само по себе это решение не могло привести к катастрофе, но его выполнение оказалось совершенно безграмотным. Несмотря на то, что при всплытии выяснилось, что корабль развернут кормой к волне, субмарина не дала большого хода, а рубочный люк был отдраен до того, как дизеля продули главный балласт. Почти сразу после того, как верхняя вахта и Рогачевский поднялись на мостик, очередная волна положила подлодку на борт с сильным дифферентом на нос. Масса воды, влившаяся внутрь, сбила с ног поднимавшегося наверх сигнальщика и залила шахты перископов. Глубиномер центрального поста в этот момент показал глубину 6 м и, опасаясь погружения «эски» с открытым рубочным люком, старпом Н.В. Дьяков приказал задраить люк. Од-

новременно он распорядился продуть весь главный балласт сжатым воздухом, после чего лодка всплыла окончательно. Поиски командира и верхней вахты ни к чему не привели — очевидно, все они были унесены волнами в море. После этого вступивший в командование старпом приказал снова лечь на грунт. При этом картина повторилась — лодку сильно било о камни даже несмотря на прием дополнительных 12 т воды в уравнительную цистерну. Лишь вечером 8 ноября после почти непрерывного 42-часового пребывания под водой Дьяков решился всплыть. При этом выяснилось, что кормовые горизонтальные рули не перекадываются, а правая линия вала полностью вышла из строя из-за деформации и поломок лопастей винта. Оба перископа оказались залиты водой. Продолжать боевой поход с такими повреждениями, да и к тому же без командира корабль не мог, и 13 ноября С-9 вернулась в Кронштадт. Первую военную зиму она провела в Ленинграде.

С января 1942 г. командиром лодки стал капитан-лейтенант А.И. Мыльников (с октября 1939 г. командовал М-97, а до того плавал штурманом и старпомом на С-1 и С-3). Необходимость серьезного докового ремонта задержала готовность подлодки до начала августа. Несмотря на смену командира, субмарину продолжали преследовать неудачи. 13 августа, после прибытия в бухту о. Лавенсари, выявилась неисправность гирокомпаса. Не успели его отремонтировать, как 19-го при вечернем всплытии (днем во избежание авианалетов субмарина лежала на грунте) лодка попала в нашу противолодочную



**Командир С-9
капитан 3 ранга
А.И. Мыльников**



**С-9 в Кронштадте,
1942 г.**

сеть. Дело в том, что точность постановки сетей колебалась в пределах 2 — 3 кбт, и командир ОВРа Лавенсари сам разрешил покладу в опасном месте. В результате рядом с дизельным отсеком взорвался подрывной патрон, что вызвало расхождение всех швов цистерн главного балласта, а также повреждение ряда приборов и механизмов. Пришлось возвращаться в Кронштадт.

Вновь в боевой поход С-9 вышла лишь 15 сентября. Четыре дня спустя, всплыв ночью для зарядки аккумуляторных батарей в центре Финского залива, сигнальщики обнаружили два сторожевых катера. «Оригинальное» решение вахтенного офицера таранить один из них чуть не привело к трагедии. К счастью, сброшенные в ответ глубинные бомбы повреждений не нанесли. В Ботническом заливе, куда С-9 прибыла 23 сентября, лодка добилась не слишком впечатляющих успехов. 27 сентября во время атаки конвоя, выпущенная почти в упор, торпеда попала в моторный танкер «Миттельмеер» (6370 брт), но сама «эска» угодила под таранный удар судна,

шедшего вторым в колонне. Правда, лодка уже набирала глубину, и дело ограничилось сорванными антеннами, пилой сетепрорезателя и верхним «мечом» станции ЗПС. Обнаружив спустя час на поверхности моря поврежденный танкер, Мыльников счел его обреченным на гибель и удалился. Однако «Миттельмеер», на котором попадание торпеды пришлось на заполненный водой танк, благополучно добрался до порта назначения и впоследствии был отремонтирован. На следующий день субмарина перешла в южную часть позиции и вечером обнаружила одиночное судно — немецкий пароход «Хёрнум» (1468 брт). Первая торпеда прошла мимо. Лодка всплыла и ввела в дело 100-мм орудие. После первых же выстрелов судно остановилось, вскоре загорелось и начало медленно погружаться кормой. Для ускорения потопления была выпущена торпеда, но даже в таких благоприятных условиях произошел промах. Выпустив 17 снарядов и увидев, что шесть из них поразили «Хёрнум» (немцы подтверждают лишь два попадания),

Мыльников посчитал дело сделанным и ушел. Увы, пароход получил лишь незначительные повреждения и вскоре был отремонтирован.

Утром 30 сентября с С-9 чуть было не произошла катастрофа. При погружении через незакрепленный верхний рубочный люк начала поступать вода, и лодка провалилась на глубину. Все попытки закрыть люк ни к чему не привели, а нижний, на который падал поток воды, удалось закрыть только после затопления центрального поста. Продувание цистерны быстрого погружения не помогло, главный балласт аварийно осушить не удалось из-за отказа станции аварийного продувания. «Эска» достигла грунта на глубине 52 м. Центральный пост оказался затопленным до уровня верхнего среза комингса переборочной двери, и лишь небольшая воздушная подушка позволила выжить находившимся там людям. Вода проникла и во 2-й отсек, где частично затопила аккумуляторные баки, начавшие выделять хлор. Личный состав отсека надел дыхательные приборы, но хлор проник в центральный пост, где люди стояли по горло в холодной воде... Ситуацию спас командир БЧ-5 инженер-капитан 3 ранга Г.А. Сафонов, отправленный командиром в первые минуты аварии в 1-й отсек и сумевший организовать аварийную продувку главного балласта при помощи отсечной колонки ВВД. Спустя несколько минут подлодка всплыла, но прошло еще 34 минуты, прежде чем удалось вскрыть центральный пост. Для этого находившемуся в корме личному составу пришлось выйти на палубу через люк 4-го отсека и при помощи лома открыть верхний рубочный люк. К тому времени все находившиеся в рубке и центральном посту восемь человек, включая командира, комиссара, штурмана, минера и командира группы движения находились в бессознательном состоянии или бредили. Вскоре выяснилось и причина аварии. Оказалось, что закрыться крышке люка мешал антенный стопор, сорванный со своего места таранным ударом. Все оборудование центрального поста вышло из строя. Отказали гирокомпас, эхолот, лаг, мотор одного из перископов. Кроме того, фактически оказались уничтожены все документы, включая навигационные карты. Несмотря на это командир решил продолжить крейсерство. К 4 октября экипаж, насколько это было возможно, устранил неисправности, и лодка возобновила боевые действия, но выйти в атаку ей больше не удалось. Вскоре начался продолжительный шторм, а 15-го перестал действовать последний перископ. Можно считать чудом, что обратный путь субмарины, лишившейся практически всех навигационных средств, завершился

благополучно. Подводникам, несомненно, повезло, поскольку после войны выяснилось, что в ходе двух прорывов через Финский залив они пересекли 74 линии минных заграждений! 25 октября субмарина прибыла к Лавенсари, а затем ушла в Ленинград для ремонта. Результаты похода, несмотря ни на что, признали успешными, а Мыльникова наградили орденом Красного Знамени.

В свой последний поход С-9 вышла с Лавенсари вечером 30 июля 1943 г. Обстановка к тому времени значительно изменилась: между о. Найссар и полуостровом Порккала-Удд Финский залив был перекрыт двойной противолодочной сетью, о чем наше командование узнало лишь после гибели Щ-408, Щ-406 и неудачного похода Щ-303 в мае 1943 г. Не желая мириться с этим, нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов лично приказал повторить попытку прорыва после окончания периода белых ночей. Выбор пал на «эски» С-9 и С-12. Радиопередачи позволяют частично восстановить маршрут «девятки». 7 — 8 августа она достигла вражеского противолодочного рубежа, обследовала сети и сообщила, что форсировать их невозможно: ни налеты авиации, ни торпедный выстрел с самой субмарины не нанесли заграждению видимых повреждений. Начался отход в базу. 10-го подлодка зарядилась у банки Калбодатунд, а в ночь на 12-е — в 10 милях северо-западнее острова Вайндло, откуда было передано последнее донесение. В точку randevу с катерами она не пришла... 4 сентября к острову Сескар прибило труп рулевого старшины 2-й статьи К.Т. Дикого — одного из 40 без вести пропавших подводников. Стало окончательно ясно, что С-9 погибла — скорее всего, на немецкой донной мине, выставленной между банками Нейгунд и Намси или у самого Лавенсари. Субмаринам предписывалось совершать переходы в подводном положении, прижимаясь к грунту. Но проведенные позже опыты показали, что даже после размагничивания остаточное поле «эски» вызывало срабатывание индукционного взрывателя на расстоянии 11 — 15 м. Для лодок типа «Щ» и «М» этот же показатель находился в пределах 6 — 8 м.

С-10

Утром 23 июня 1941 г. лодка (командир — капитан 3 ранга Б.К. Бакунин; командовал подлодками с 1936 г., С-10 — с декабря 1939 г.) вышла из Усть-Двинска на позицию в Данцигской бухте. «Эска» должна была прибыть в район патрулирования утром 25-го и действовать там на протяжении двух недель. При этом командиру ставилась дополнительная задача по развед-

ке подходов к военно-морской базе Пиллау, где в перспективе намечалась минная постановка. При этом наше командование ориентировалось на документы, обнаруженные на захваченном в Виндаве немецком грузовом судне «Клаус Рикмерс». Штабным операторам следовало предположить, что на стоявшем в ремонте с весны судне можно найти лишь информацию по маршрутам, рекомендованным для плавания до начала войны с СССР. Еще за несколько дней до 22 июня немцы сменили всю сеть фарватеров, а на подходах к Пиллау выставили противолодочное минное поле. На протяжении первых пяти суток «эска» на связь не выходила, но в ночь на 28-е с нее поступило искаженное сообщение: «Ухожу от погони. В 5.00 буду в Либаве». Поскольку порт к тому времени уже был оставлен нашими войсками, подлодка получила приказ идти в Таллин. Вместо подтверждения о получении этого приказа около 5 часов в штаб бригады пришло донесение без позывных, по характеру работы ключом соответствовавшее почерку радиста С-10: «Терплю бедствие, нуждаюсь в помощи». На этом связь прекратилась.

Немецкие материалы дают дополнительные детали по первому и последнему походу «эски». В 4 часа утра 27 июня находившийся в дозоре севернее м. Брюстерорт немецкий сторожевик V-307 обнаружил погружившуюся субмарину, а затем след торпеды, после чего контратаковал противника четырьмя глубинными бомбами. Вслед за сообщением V-307 на поиск С-10 — а это могла быть только она — вышло десять тральщиков, сторожевиков и охотников. По-видимому, именно их Бакунин и принял за погоню и, оторвавшись от врага, решил уйти с позиции в Либаву, о чем в ночь на 28-е и известил командование. Отправленное им в 01.20 сообщение было принято в штабе только в 03.15 и, скорее всего, посланный на нее спустя 10 минут ответ на борту «эски» получить так и не успели — около 5 часов она погибла, и, как следовало из намерений Бакунина, где-то в районе Либавы. Что же могло стать причиной гибели? Видимо, ответ тут может быть только один — мины, выставленные на подходах к базе, а их там оказалось немало. Известно, что в ночь на 22-е юго-западнее порта немецкие торпедные катера выставили 30 донных неконтактных мин, которые в течение 22 — 23 июня были дополнены еще 206 якорными минами, выставленными тральщиком «Фугас». Командир С-10 не имел сведений об этих постановках и, приняв решение о возвращении в порт без разрешения командования, поставил и себя, и экипаж в крайне рискованное положение, приведшее к трагическим

последствиям. Впрочем, правильна наша догадка или нет, может показать только водолазное обследование С-10, которая и по сей день лежит на дне где-то между Пиллау и Либавой.

С-11

Сведя к минимуму программу испытаний лодки, командование КБФ уже 27 июня 1941 г. включило эту «эску» в состав флота, даже несмотря на то, что в тот момент на ней реально отсутствовал командир. Дело в том, что командовавший ею капитан 3 ранга В.П. Радченко весной 1941-го под вымышленным предлогом совершил самовольную отлучку на несколько дней в Ригу, о чем стало известно командиру бригады. 24 мая его сняли с должности и уволили с флота. 10 июня командиром субмарины был назначен капитан-лейтенант А.М. Середа, ранее возглавлявший экипаж Ц-305. Середа не успел прибыть к новому месту службы, и, когда разразилась война, ему приказали идти в боевой поход на старой лодке. 7 июля «щука» вернулась в Ораниенбаум, а уже 10-го Середа на С-11 вышел из Кронштадта в Таллин для дальнейшего следования на позицию в район Мемеля. Можно представить, какие задачи успел отработать молодой экипаж под руководством нового командира, впервые оказавшегося на «эске»! В качестве обеспечивающего ему придали командира 14-го дивизиона капитана 3 ранга И.Н. Тузова, который на лодках типа «С» ранее тоже не плавал.

Крейсерство С-11 продолжалось две недели и не принесло результатов, хотя не исключено, что С-11 и выходила в торпедную атаку. В 16.40 19 июля шедший из Либавы в Данциг на ремонт в сопровождении двух тральщиков прорыватель минных заграждений (Speerbrecher) №11 заметил след торпеды, прошедшей в 30 м за кормой корабля. После сбрасывания нескольких скрывающих серий бомб отряд продолжил свой путь. По-видимому, в отсутствии успеха убедился и сам Середа, поскольку никаких сообщений о потоплении судов он не делал. Этот факт, правда, не помешал некоторым советским историкам объявить потопление «сетепорезателя №11» первой победой наших подводников на Балтике, основанием для чего послужил неправильный перевод статьи из немецкого журнала «Марине Рундschau», вышедшей в начале 1960-х годов. После завершения похода днем 2 августа С-11 встретила с кораблями эскадры, которые должны были привести ее в бухту Триги. Около 18.00 в устье Созла-Вяйна под корпусом «эски» прогрехотал взрыв донной мины, выставленной несколькими днями раньше с немецких тор-

педных катеров. Подлодка мгновенно скрылась под водой. С поверхности воды подобрали лишь тело мертвого комдива, тяжело раненных командира лодки и механика, которые, не приходя в сознание, скончались на палубе сторожевого катера. И все-таки три человека из экипажа субмарины сумели выжить. Спустя шесть часов после подрыва матросы Н.А. Никишин, В.В. Зиновьев и А.В. Мазнин, оказавшиеся в 7-м отсеке, покинули лодку через кормовой торпедный аппарат. Никишин доплыл до маяка Тоффри на южной оконечности острова Хийума, вызвал спасателей, после чего двух других матросов спас сторожевой катер.

C-12

C-12 (командир — капитан 3 ранга В.А. Тураев; командовал подлодками с 1937 г., C-12 с июля 1940 г., перед этим окончил Военно-морскую академию) вступила в строй ровно на месяц позже C-11, поэтому летом 1941 г. в походах не участвовала. В сентябре-октябре она находилась в Кронштадте, а затем перешла в Ленинград, где провела первую военную зиму. Летние месяцы 1942-го ушли на отработку двух первых задач КПЛ на «Охтинском море» (так подводники в шутку называли участок Невы у Большого Охтинского моста), и лишь 19 сентября лодка смогла выйти в море. Впрочем, последующие события показали, что подготовить экипаж даже на «удовлетворительно» в таких условиях не удалось. Вечером 20-го из-за ошибки боцмана C-12 всплыла до 3 — 5 м и была атакована финским самолетом — трофейным бомбардировщиком СБ. Хотя сброшенные бомбы были установлены на большую глубину, гидродинамические удары от их взрывов нанесли лодке значительные повреждения. Поверхностный осмотр показал, что вышли из строя лаг, гидрокомпас, магнитный компас, трюмная помпа, зенитный перископ, верхние газоотводные клапана и, что хуже всего, шумопеленгаторная станция. Как только ввели в строй шумопеленгатор, сразу выяснилось, что поблизости зафиксированы шумы винтов вражеских сторожевых катеров. Командир сразу понял, что, несмотря на опасность быть ими запеленгованным, нужно немедленно уходить из места атаки. Как оказалось, это решение было правильным — в последующие часы финские катера сбросили в место, где находилось масляное пятно, несколько десятков глубинных бомб. Но при всплытии под перископ выяснилась новая беда — оказались заклиненными кормовые горизонтальные рули. Почти час боцман и командир отделения рулевых изо всех сил давили на штурвал, пока им не удалось



Члены экипажа C-11, сумевшие спастись с затонувшей подлодки: матрос В.В. Зиновьев, старший матрос Н.А. Никишин, матрос А.В. Мазнин

его провернуть. Казалось, корабль счастливо избежал опасности, но новая куда более страшная беда ждала впереди. Во время ночной зарядки из-за вылившегося электролита и короткого замыкания начался пожар, заставивший временно отключить всю носовую группу батарей. Оказалось, что электрик, проверявший перед зарядкой сопротивление изоляции, воспользовался разбитым во время бомбежки вольтметром. Для того, чтобы провести ремонт в спокойных условиях, Тураев принял решение лечь на грунт на невытравленном до конца немецком минном поле «Юминда». В конечном счете носовую группу батарей ввели в строй, но шесть ее баков восстановлению уже не подлежали. Такое же число пришлось отключить и в кормовой группе. Емкость батареи упала на 10%, как по скорости, так и по продолжительности подводного хода. Через день движение было возобновлено, но тут с «эской» начали происходить непонятные вещи. Внезапно появился дифферент на нос, и лодка словно уперлась в невидимую стену. Из-за резко возросшей нагрузки вырубился автомат правого электромотора. Из первого отсека доложили, что слышат скрежет металла по корпусу. Субмарина остановилась, но какая-то неведомая сила начала разворачивать ее на месте кормой на юг. После короткого обмена мнениями с офицерами Тураев решил, что «эска» попала в противолодочную сеть. Материалы противника категорически отвергают это предположение, так что остается прийти к выводу, что она застряла... между мачтами одного из судов, затонувших в этом месте в 1941 году! В любом случае положение корабля оказалось незавидным. Невидимая паутина продолжала держать его на месте, несмотря на самые энергичные попытки дать задний ход. Тогда попытались высвободиться из «сети», приняв дополнительную воду в концевые цистерны. Субмарина легла на грунт, но неведомая сила продолжала цепко держать ее нос на том же месте. Попробовали другой способ — привести подлодку к нулевой плавучести в тот момент, когда она лежала кормой на



**Командир С-12
капитан 3 ранга
В.А. Тураев,
фото 1943 г.**

дне, начать ползти по дну задним ходом. Примерно через час после попадания в «сеть» над кораблем прогрехотали два мощных взрыва. Как оказалось, у лодки были повреждения топливные цистерны, и на поверхности моря появился предательский масляный след, которым воспользовался финский летчик, чтобы сбросить глубинные бомбы. Стало ясно, что пройдет еще немного времени, и неподвижная субмарина будет попросту уничтожена ковровой бомбардировкой. В этот момент, к счастью, корабль начал потихоньку продвигаться назад. Два часа понадобилось подводникам, чтобы сантиметр за сантиметром вырваться из стального плена. За это время на них успели высыпать свой груз еще два финских и два немецких самолета — к счастью, не точно. Оказавшись на «свободе», Тураев лег на новый курс и продолжил движение на запад. Вскоре послышался шум винтов финских катеров, которые начали сбрасывать бомбы, ориентируясь по масляному следу. К тому времени батарея на лодке уже в значительной степени разрядилась, и уклоняться на ходу становилось все труднее. Тогда командир принял оригинальное решение — лечь на грунт в небольшой подводной впадинке на глубине 60 м. Дело в том, что глубины всего окружающего района составляли в среднем 40 м, и противник, бомбивший район, вряд ли стал бы устанавливать взрыватели своих бомб на большую глубину. Так и получилось. До 19 часов катера VMV-15, VMV-16 и самолеты сбросили на С-12 в общей сложности 32 глубинные бомбы, и хотя некоторые из них взорвались точно над местом, где лежала «эска», ни одна из них не принесла дополнительных повреждений. При этом весь корпус содрогался, механизмы и аппаратура вибрировали, осыпалась пробковая изоляция, а моряки даже невооруженным ухом слышали, как на палубу корабля падают металлические осколки. С трудом оторвавшись от погоны, в ночь на 26 сентября лодка вышла из залива и спустя два дня прибыла на позицию между Виндавой и Мемелем.

Первая обнаруженная цель — учебный броненосец «Шлезинген» — была упущена 30 сентября из-за неисправности крышек кормовых торпедных аппаратов, заклиненных при взрывах еще в Финском заливе. В ночь на 5 октября «эска» смогла незаметно сблизиться с конвоем в надводном положении, но обе выпущенные торпеды прошли мимо цели из-за задержки торпедистов с выполнением команды «пли». На следующую ночь удалось обнаружить еще один небольшой одиночно идущий транспорт (скорее всего, рыболовный траулер). Первая торпеда была наведена неверно и прошла перед носом

цели. Капитан судна заметил нашу подлодку и приказал экипажу пересечь в спасательную шлюпку. С-12 выпустила вторую торпеду, но та при выходе из аппарата ударилась о надстройку и сразу затонула. «Эска» развернулась кормой и выстрелила в третий раз. След торпеды прошел под мостиком, однако взрыва не последовало. Вновь развернувшись, Тураев атаковал из носового аппарата — опять безрезультатно (глубина хода торпед составляла 2 и 3 м)! Пришлось открыть огонь из 100-мм пушки — два первых выстрела, взятых из кранцев, куда при бомбежке в Финском заливе попала вода, отсырели и дали осечки. И тут на горизонте возникли силуэты сторожевиков. Командиру С-12 пришлось уйти ни с чем! Атака из подводного положения 8 октября провалилась из-за того, что боцман перед самым залпом «утопил» перископ. Дальнейшую «охоту» прервал недельный шторм и временный выход из строя моторов обоих перископов. Почти одновременно вышли из строя и оба компрессора ВВД, что не давало возможности пополнять запас сжатого воздуха, и, как следствие, погружаться. Лишь изобретательность командира БЧ-5 В.Е. Коржа позволила устранить эту неисправность.

Вновь лодка оказалась готова к действиям лишь 21 октября. Тем же вечером возле маяка Акменрагс был обнаружен хорошо охраняемый конвой в составе пяти крупных пароходов и трех сторожевых кораблей. Прицельно выпустив две торпеды, Тураев добился попадания в войсковой транспорт «Сабине Ховальд» (5956 брт). Судно получило тяжелые повреждения, потеряло руль и винты, но осталось на плаву, один из перевозившихся отпускников погиб. Любопытно отметить, что выстрелы были произведены с дистанции 14 кбт, и, по-видимому, попавшая торпеда, стала самой дальней из всех, выпущенных нашими подлодками за войну с успешным результатом. И напротив, следующая атака днем 27 октября была осуществлена после прорыва линии охранения с дистанции всего 3 — 4 кбт. Чтобы не попасть, подобно С-9, под таранный удар атакуемого судна, Тураеву пришлось уменьшить скорость до 2 узлов, на которых лодка фактически не слушалась горизонтальных рулей и сразу после выстрела показала на поверхности рубку. Благодаря этому командир наблюдал попадание торпеды в транспорт «Мальгаш» (6903 брт), который через пять часов буксировки сел на грунт у входа в аванпорт Либавы (спустя пару месяцев немцы подняли его и отремонтировали). Вторая торпеда прошла мимо цели, хотя из-за начавшейся бомбардировки на подлодке посчитали, что торпедировано еще одно судно.

Для скорейшего ухода на глубину заполнили цистерну быстрого погружения, и лишь мастерство механика уберегло корабль от падения на грунт в этом мелководном районе. Маневрируя на ходу в течение 40 минут, С-12 подверглась ожесточенной (44 бомбы), но безрезультатной контратаке четырех сторожевиков. 9 ноября на С-12 закончились запасы продовольствия, экипаж вскрыл НЗ, а лодка легла на обратный курс. Спустя двое суток началось форсирование Финского залива, чуть было не закончившееся трагически: с интервалом в час «эска» подорвалась на двух минах. К счастью, она задела не за сами мины, а лишь за нижние части 25-метровых противотальных трубок КА, и взрывы прогремели в 20 с лишним метрах над кораблем. В первый раз из-за «вырубания» батарейных автоматов субмарина потеряла ход и легла на грунт на глубине 80 м. И все-таки со дна пришлось всплывать, не дожидаясь устранения всех повреждений — наученный горьким опытом Тураев опасался начала преследования по масляному пятну. Через 62 минуты субмарина подорвалась вторично. Появилась течь в прочном корпусе, вышел из строя гирокомпас, но лодке утром 15 ноября удалось достичь точки randevu со встречавшими катерами. 19 ноября она прибыла в Кронштадт.

62-дневный поход С-12 стал самым продолжительным крейсерством советской субмарины за всю Великую Отечественную войну. За 1190 ходовых часов лодка прошла 4960 миль, в том числе 1774 под водой. Позже выяснилось, что за 11 суток движения через Финский залив С-12 пересекла линии минных заграждений ровно 70 раз! За этот поход командир был награжден орденом Красного Знамени.

Несмотря на серьезные повреждения, С-12 — единственная из всех «эсок» — была оставлена на зимовку в Кронштадте, поскольку в следующем году именно ее планировалось послать в море в числе первых. 25 мая 1943 г. она прибыла на Лавенсари, но поход отменили (только тогда «выяснилось», что на лодке старая аккумуляторная батарея, не позволявшая ей совершать длительные подводные плавания по Финскому заливу), и лодка вернулась в Кронштадт. Вновь она вышла в море вместе с С-9 26 июля. Буквально за пять дней до этого Тураев был снят с должности и отправлен с понижением на Северный флот (впрочем, покомандовать «эской» впоследствии ему еще пришлось). В вину ему поставили низкие знания оперативно-тактических вопросов, самоустранение от командования и хищение членами экипажа части автономного пайка. На самом же деле причиной явился



конфликт с бывшим однокурсником по училищу им. Фрунзе, а теперь командиром бригады капитаном 1 ранга С.Б. Верховским, безграмотные действия которого в ходе кампании 1943 года Тураев неоднократно критиковал. Новым командиром «эски» стал капитан 3 ранга А.А. Бащенко. Вечером 30 июля С-12 покинула Лавенсари и утром 1 августа доложила о зарядке у острова Кэри. Далее ее путь лежал к глубоководному проходу у Найссара, где наше командование предполагало наличие прохода под противолодочной сетью, но который немцы перекрыли линией донных мин. Больше ни от лодки, ни от 46 членов ее экипажа известий не поступало.

С-13

С-13 (командир — ст. лейтенант П.П. Маланченко, назначен командиром в ноябре 1940 г.), построенная на заводе «Красное Сормово», 11 июня 1941 г. начала переход на Балтику по Мариинской водной системе и 25-го прибыла в Ленинград. В течение июля она прошла ходовые испытания, а в следующем месяце сдала основные зачеты КПЛ. Официально в состав флота С-13 включили 30 августа, но до конца года подлодка с неопытным экипажем к боевым действиям не привлекалась. Подобно С-12, в 1942 г. ее экипаж долго тренировался на Неве, а в сам поход корабль пошел, имея на борту обеспечивающим командира дивизиона капитана 3 ранга Е.Г. Юнакова. Подлодка покинула Лавенсари утром 5 сентября и на следующий день достигла маяка Хельсинки. При подъеме перископа субмарину обнаружил финский сторожевой катер, но сброшенные им глубинные бомбы не причинили ей повреждений. Вечером 7-го лодка закончила форсирование залива и сутки спустя взяла курс на пролив Южный Кваркен для поиска судов противника в Ботническом заливе. В этот район с начала войны наши подводные корабли еще не проникали. 11 сентября при форсировании Кваркена С-13 «провалилась» на 100-метровую глубину, но корпус лодки

**Немецкий
войсковой
транспорт
«Мальгаш»,
торпедированный
лодкой С-12
27 октября 1942 г.**



**Подводная лодка
С-13 и финский
транспорт
«Юсси Х»,
потопленный ею
12 сентября 1942 г.**



выдержал. Тем же вечером она обнаружила первую цель, классифицированную как «10 000-тонный транспорт». Пароход шел с включенными огнями, без охранения. Первая выпущенная торпеда прошла мимо, и тогда командир приказал открыть артиллерийский огонь. После 13-го выстрела из 100-миллиметровки судно застопорило ход. Тогда Маланченко выстрелил второй торпедой — на сей раз успешно. Так погиб финский транспорт «Гера» (1379 брт), шедший с грузом угля из Германии в Финляндию. Не успели дать радио о первом боевом успехе, как на ночном горизонте обнаружилось новое судно — «Юсси Х» (2325 брт). После попадания двух торпед оно быстро затонуло. О его судьбе финны узнали только через два дня, обнаружив плававший на месте гибели строевой лес (груз судна) и единственного выжившего из экипажа (23 человека) матроса. Продолжением удачного дебюта стала атака в районе Васы совершавшего одиночный рейс голландского судна «Анна В» (290 брт) вечером 17 сентября. Ни одна из трех торпед цели не достигла (скорее всего, они проходили под килем), и исход схватки решила артиллерия. Выгоревший «голландец» приткнулся к берегу и был обнаружен финнами лишь спустя шесть дней.

Дальнейшее пребывание на позиции не дало результатов главным образом потому, что финны свернули одиночное судоходство, а к атакам конвоев командир и экипаж оказались совершенно неподготовленными. Вот краткая хроника

событий. С 24 сентября на лодке систематически выходили из строя указатели горизонтальных рулей, и днем из-за этого сорвалась атака конвоя. Спустя двое суток не удалась атака одиночного транспорта в результате неправильных действий командира. На следующий день атака конвоя сорвалась из-за его позднего обнаружения, а 28 сентября — из-за мелководья, препятствовавшего сближению. Днем и вечером 1 октября оказались упущены три возможности атаковать различные транспорты: в первом случае перед залпом «эска» зарылась в волну, во втором — из-за позднего обнаружения, в третьем — отказало подъемное устройство перископов. Утром 3 октября еще одно нападение сорвалось из-за мелководья, а в дневное время тех же суток — из-за угрозы столкновения с эскортным кораблем. Лишь в ночь на 4 октября лодка произвела торпедную атаку конвоя, но Маланченко промахнулся из-за грубой ошибки в определении элементов движения цели. В последующие дни имели место еще четыре срыва атак. Вечером 10-го С-13 начала возвращение в базу и в ночь на 15-е неожиданно для себя подверглась атаке финских сторожевых катеров VMV-13 и VMV-15. От близких разрывов бомб на субмарине вышли из строя гидрокомпас, эхолот, вертикальный руль заклинило в положении 28 градусов влево, треснуло несколько баков аккумуляторной батареи. Через выбитый штуцер глубиномера начала поступать забортная вода. Субмарина упала на грунт на 60-метровой глубине. Ремонт на грунте продолжался 6 часов, но ввести руль в действие так и не удалось, вследствие чего управлять пришлось электромоторами. В ночь на 17-е «эска» была встречена катерами и отконвоирована на Лавенсаари, а спустя несколько дней — в Кронштадт. Хотя ее поход по большей части был походом упущенных возможностей, командование признало его успешным, наградив почти весь ее экипаж орденами. Десять человек, включая Маланченко и Юнакова, были удостоены ордена Ленина, 16 человек — Красного Знамени, 18 — Красной Звезды и лишь два получили медали «За отвагу».

Впрочем, столь высокая награда не спасла Маланченко от строгого наказания нового комбрига С.Б. Верховского. 19 апреля 1943 г., во время артиллерийского учения, в момент закрывания кранца первых выстрелов, задрайка крышки случайно ударила по капсулю одного из снарядов, вызвав взрыв пороха в гильзе. Погиб краснофлотец, четыре снаряда из кранца вылетели на палубу, из их гильз высыпался порох, который загорелся. Пожар ликвидировали, и хотя прочный корпус не пострадал, за халатное исполнение обязанностей Маланченко был снят с должности и переведен помощником на С-12 (в июле за участие в хище-

нии продуктов на той лодке он был осужден на 7 лет, которые ему заменили 3 месяцами в штрафном взводе). Новым командиром С-13 стал будущий «подводник №1» капитан 3 ранга А.И. Маринеско (с мая 1939 г. командовал М-96, на которой совершил три боевых похода). 24 мая «эска» закончила ремонт и докование, но в море в этом году она так и не вышла.

Последний этап боевой карьеры знаменитой лодки начался после выхода Финляндии из войны и перебазирования бригады подлодок в порты этого государства. 1 октября 1944 г. лодка покинула Кронштадт и уже утром 8-го заняла позицию севернее полуострова Хель. На следующее утро в 25 милях северо-восточнее маяка Риксхёфт был обнаружен одиночный «5000-тонный транспорт». Сблизившись с ним, Маринеско произвел трехторпедный залп, но промахнулся. Спустя две минуты последняя торпеда, имевшаяся в носовых аппаратах, также прошла мимо цели. Атака была продолжена артиллерией. Выпустив 39 100-мм и 15 45-мм снарядов и насчитав в общей сложности 11 попаданий, Маринеско счел судно потопленным. В действительности же каботажное судно «Зигфрид» (563 брт), несмотря на подводные пробоины и ранение одного из членов экипажа, смогло сохранить ход и вскоре выбросилось на отмель у косы Хель. Вскоре его вновь ввели в эксплуатацию, которая продолжалась до 1954 года, когда судно продали на слом. Неизвестно, каких бы еще успехов мог добиться Маринеско на западных подходах к Данцигской бухте, но 13 октября на ней приняли приказание о перераспределении к м. Брюстерор, фактически адресованное Д-2. 11-го, 15-го и 21-го акустик С-13 трижды фиксировал шумы винтов кораблей противника, но поскольку энергичных мер к сближению с ними не предпринималось, до атак дело не дошло. 21 октября корабль передвинули к Виндаве, но уже спустя четыре дня был получен приказ в светлое время суток находиться на юго-западных подходах к бухте Лыу (о. Сарема), т.е. в районе, откуда 24-го тяжелые корабли Кригсмарине вели бомбардировку советских частей на полуострове Сырве. Ночью субмарине следовало возвращаться к Виндаве и действовать против конвоев в надводном положении. Маринеско не понял замысла комбрига и оставался в бухте и в темное время суток. С учетом того, что в этот момент обстановка на Сырве временно стабилизировалась, и крейсера противника не появлялись, ни одной цели для атаки обнаружить не удалось. 11 ноября С-13 ошвартовалась у причалов Ханко, а в начале следующего месяца она прошла докование в Хельсинки, после чего с 22 декабря стояла на Ханко. Отмечая смелость Ма-

ринеско, проявленную при артиллерийской атаке транспорта, комбриг Верховский все-таки остался недовольным пассивностью при обнаружении шумов и неправильной организацией поиска, поэтому поставил за поход лишь удовлетворительную оценку, которая материализовалась для командира в орден Красного Знамени. Впрочем, очень скоро поведение командира «эски» поставило вопрос о предании его суду военного трибунала. Последней каплей явилось то, что несмотря на многочисленные предупреждения и обещания исправиться (систематическое пьянство Маринеско отмечалось с довоенного времени и особенно участилось после перебазирования в Финляндию), только в начале января он «дважды без разрешения командира дивизиона ходил в город Ханко, где пьянствовал и имел связь с финскими женщинами». Дело дошло до командующего флотом адмирала В.Ф. Трибуца, который принял мудрое решение провести суд уже после возвращения из очередного похода. Как писалось в последующем политдонесении, «решение о предоставлении возможности выхода в море капитану 3 ранга Маринеско до разбора его дела в суде, как показывает результат боевого похода, себя оправдало. Командир ПЛ на позиции действовал смело, спокойно и решительно, противника искал смело и грамотно».

В свой третий боевой поход С-13 отправилась 11 января 1945 года и находилась на позиции между маяком Риксхёфт и Кольбергом с вечера 13-го. К тому времени противнику удалось наладить противолодочную оборону своих коммуникаций, но проявляемая командиром активность рано или поздно должна была привести к успеху. После нескольких неудачных попыток атаковать конвои, которые срыва-



Командир С-13 капитан 3 ранга А.И. Маринеско, фото 1942 г.

Офицеры на мостике подлодки С-13, 1946 г.

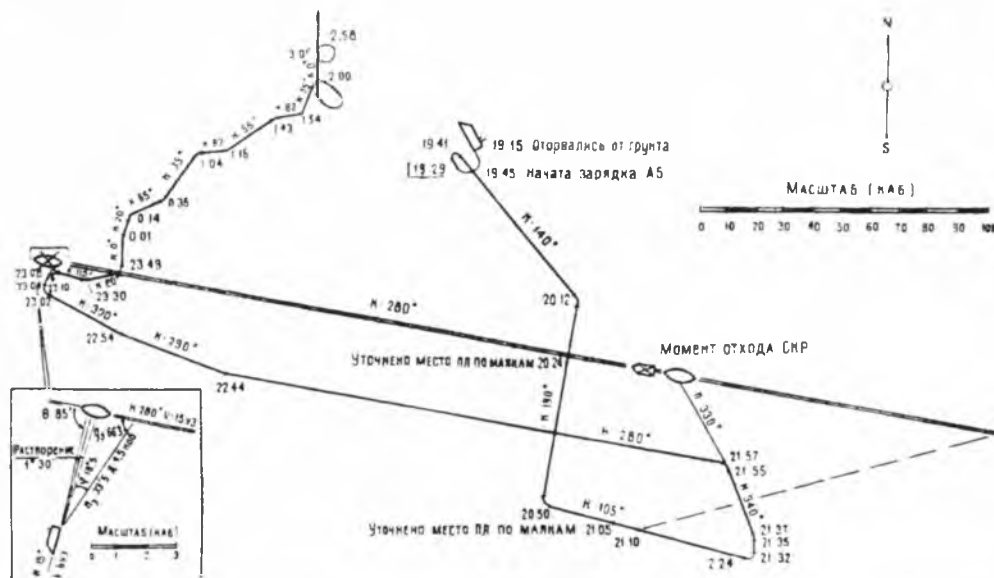


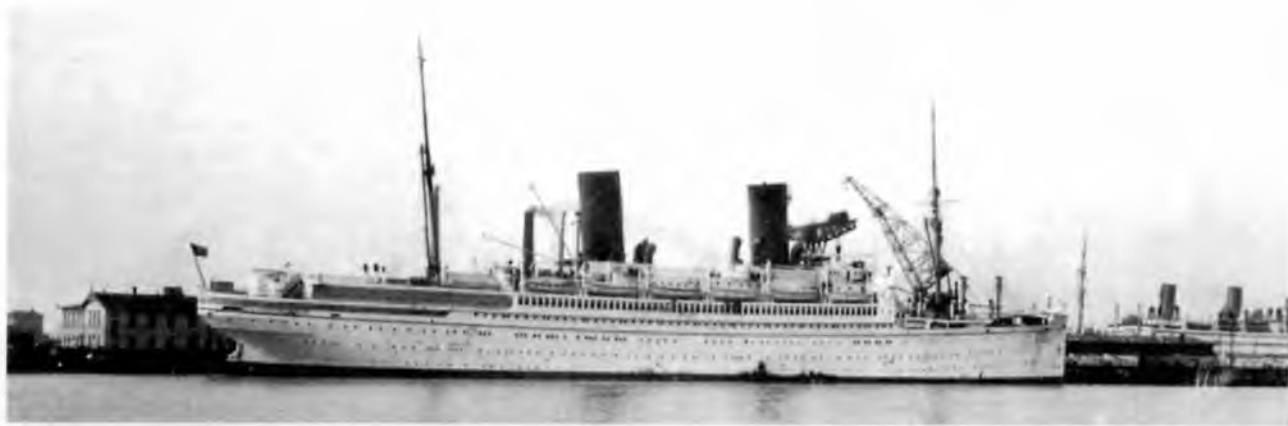
лись из-за опасности столкновения с кораблями охранения или штормовой погоды, 30 января произошла встреча с крупным лайнером. Им оказался «Вильгельм Густлоф» (25 484 брт).

Саму «атаку века» можно по времени разделить на четыре основных этапа: первый (21.10 — 21.55), когда Маринеско

упустил возможность атаковать судно с носовых курсовых углов при движении контркурсом; второй (21.55 — 23.04), в ходе которого С-13 догнала и обогнала «Густлоф» в надводном положении; третий (23.04 — 23.10) — торпедная атака, после которой «эска» погрузилась, а получивший три торпеды лайнер начал тонуть,

Самое крупное судно, потопленное советским флотом в Великой Отечественной войне — германский лайнер «Вильгельм Густлоф» (25 484 брт). Довоенный снимок теплохода и схема его атаки подлодкой С-13 30 января 1945 г.





и четвертый (23.10 — 04.15), когда лодка покинула район атаки, двигаясь в северном направлении. Преследования субмарины фактически не велось — единственный конвой лайнера миноносец «Лёве» (в момент преследования и атаки находился далеко за кормой лайнера) сразу занялся спасением пассажиров, и лишь присоединившийся позднее Т-36 сбросил 12 бомб на большом отдалении от С-13, чтобы помешать ей вторично выйти в атаку. До недавнего времени считалось, что вместе с лайнером погибло 406 из 918 матросов и офицеров 2-го батальона 2-й учебной дивизии подводных сил, 91 из 173 членов экипажа, 246 из 373 женщин-военнослужащих Кригсмарине и около 4600 из 5100 беженцев и раненых, но после 1997 г. ведущий немецкий исследователь данной темы Х. Шён (в 1945 г. — пассажирский помощник капитана «Густлофа») решил в очередной раз изменить цифру погибших. Ссылаясь на данные под присягой показания бывшего санитарного обер-фенриха В. Терреса, он заявил, что судно приняло не чуть более 5000 беженцев, как считалось ранее, а около 9000. Это автоматически увеличивает цифру погибших вместе с судном с примерно 5,3 до 9,3 тысяч. Достоверность этих цифр и сама правомерность такого подхода вызывает большие сомнения, но официально на сегодняшний день немцы приводят именно эти данные. С их точки зрения потопление «Густлофа» стало случаем самой массовой гибели людей на одном судне в годы Второй мировой войны. Что же касается часто повторявшегося в советской литературе утверждения, что с судном утонули 70 подготовленных экипажей подводных лодок, то оно не соответствует действительности. Батальон фактически являлся школой младших специалистов, и все погибшие матросы нуждались как минимум еще в 6-месячной подготовке в составе экипажей, а из 16 утонувших офицеров и фенрихов лишь четыре относились к морской службе, в то время как ос-

тальные являлись медиками или морскими артиллеристами.

С-13 продолжила крейсерство. 3 февраля при попытке атаковать конвой она сама подверглась нападению сторожевого катера, еще два удара по транспортам сорвались из-за невыгодных курсовых углов. 6-го «эску» обстреляли с субмарины противника. Лишь спустя четыре дня Маринеско вновь улыбнулась удача. Обнаруженный гидроакустикой санитарный транспорт «Штойбен» (14 660 брт) шел с 16-узловой скоростью, переменным курсом, с погашенными ходовыми огнями. Его эскорт составляли миноносец Т-196 и торпедолов ТФ-10. Четыре часа Маринеско маневрировал, зная о присутствии врага только благодаря гидроакустической станции, и наблюдал его лишь последние 40 минут. Преследовать «Штойбен» (по оценке Маринеско — легкий крейсер типа «Эмден») пришлось на скоростях от 12 до 18 узлов. Из-за помех со стороны охранения залп был произведен с дистанции 12 кбт из кормовых торпедных аппаратов, и, тем не менее, обе торпеды попали в цель. На санитарном транспорте на момент торпедирования находилось 2680 раненных военнослужащих Вермахта, 100 солдат, около 900 беженцев, 270 лиц медицинского персонала Кригсмарине и 285 членов экипажа судна (из них 125 — военнослужащие). Спаслось 659 человек, из которых раненные составили около 350.

15 февраля С-13 прибыла в Турку. Уже спустя пять дней командование флотом точно знало о потоплении ею «Густлофа», поскольку описание торпедированного лайнера в точности совпало с его фотографией, опубликованной в финской газете. Под впечатлением этого комдив Орел в своих выводах указал, что «экипаж на походе работал отлично и заслуживает награждения и присвоения звания гвардейского. Командир ПЛ капитан 3 ранга Маринеско за потопление лайнера «Вильгельм Густлоф» с большим количеством подводников (в финской газете говорилось о на-

Германский санитарный транспорт (быв. лайнер) «Штойбен», потопленный С-13 10 февраля 1945 г.

хождении на борту 3700 подводников) и потопление легкого крейсера типа «Эмден» заслуживает высшей правительственной награды — звания Героя Советского Союза». Командование рассудило по-своему. На крейсер потребовали подтверждение разведки, а без него потопление одного лайнера с учетом прежних прегрешений вылилось лишь в награждение командира еще одним орденом Красного Знамени. 20 апреля краснознаменной стала и С-13. Такое решение ни в коей мере не устроило Маринеско, который позднее признался писателю А. Крону, что «чувство вины мешалось с обидой, вина не позволяла считать себя только обиженным, обида мешала чувствовать себя только виноватым». Он закусил удила и стал откровенно тяготиться служебными обязанностями. В последний военный поход С-13 вышла 20 апреля. Сначала она занимала позицию южнее Готланда, на коммуникации Либава — Свинемюнде, затем — севернее Штольпемюнде, а начиная с ночи на 8 мая — северо-западнее Либавы. Выйти в атаку ни разу не удалось, хотя семь раз Маринеско получал данные о присутствии противника по гидроакустике, в то время как сама С-13 четырежды становилась объектом нападения немецких подлодок и самолетов. Только 23 мая «эска» вернулась из боевого похода. Поскольку с окончанием войны поведение коман-

дира стало не лучше, а, напротив, намного распухшей, приказом наркома ВМФ №01979 от 14 сентября 1945 г. он был отстранен от занимаемой должности и снижен в воинском звании до старшего лейтенанта с формулировкой «за халатное отношение к служебным обязанностям, систематическое пьянство и бытовую распухенность». Маринеско назначили командиром тральщика, но уже 20 ноября он был уволен в запас по статье 44 «а» (личное желание). Лишь в мае 1990 г. после многократных обращений ветеранских организаций ему присвоили звание Героя Советского Союза. До этого дня «подводник №1» не дожил 27 лет...

С-101

С-101 (командир — капитан 3 ранга В.К. Векке; командовал подлодкой с июня 1940 г.) к началу войны находилась в Усть-Двинске. В мае — июне 1941 г. она дважды несла дозор в Ирбенском проливе, но когда днем 23 июня ее выслали в район Карлскроны, выявились неполадки одного из дизелей, заставившие вернуться в базу. Вторично подлодка попыталась выйти в море вечером 27-го, уже после того, как рейд покинули остальные субмарины бригады. При переходе на позицию и при нахождении на ней командир проявлял чрезмерную осторожность и крайнюю пассивность — большую часть времени субмарина лежала на грунте в северной части позиции (примерно в 20 милях западнее маяка Вильсанди), где ее экипаж продолжал ремонтировать левый дизель. Лишь изредка Векке подвсплывал под перископ, но кроме самолетов ничего не обнаруживал. Справедливости ради следует отметить, что в связи с тем, что немецкие корабли до 6 июля не пытались проникнуть в Ирбенский пролив, большую часть похода Векке не смог бы обнаружить противника и при активном поиске. Тем не менее, это не уберегло командира от строго выговора после возвращения в базу. Само оно прошло весьма драматично. В ночь на 13 июля на субмарину передали приказание вечером следующих суток прибыть в бухту Кихелькона. Немецкая служба радиоперехвата узнала об этом практически одновременно с командиром лодки — противник располагал комплектом наших шифродокументов и читал все кодограммы, циркулировавшие между субмаринами и штабом флота. Впрочем, враг еще раньше установил, что бухта используется как место randevu возвращающихся подлодок, что и подтверждалось воздушной атакой 9 июля на С-6 и встречей Щ-310 с немецкой U-144 утром 10-го. Несмотря на то, что в штабе флота об этих случаях было известно, точку randevu



**Памятник
А.И. Маринеско
в Балтийске**

ву не перенесли и никаких дополнительных мер по обеспечению возвращения подлодок не предприняли. В результате утром 15-го в момент, когда С-101 вместе с присоединившейся к ней С-102 входили в пролив Созла-Вяйн, они подверглись атаке одиночного бомбардировщика. Векке сразу же дал команду на срочное погружение, но время ее выполнения оказалось настолько продолжительным, что закрытие рубочного люка совпало с падением первой бомбы. Она легла в 3 — 4 метрах от борта, но вторая поразила лодку в барбет 100-мм орудия. К счастью, оба боеприпаса не взорвались. Пробив барбет, вторая бомба прошла насквозь ЦГБ №4 и, скользя по прочному корпусу, ушла под воду, оставив подводникам на память пробоину размером 40х60 см. Этот эпизод стал первым в драматической боевой карьере С-101, негласно прозванной за многочисленные повреждения «бомбоуловителем». Для ремонта субмарина перешла на Кронштадтский морской завод, а сразу после его завершения оказалась одной из немногих лодок, которая смогла незамедлительно уйти на Север по Беломорско-Балтийскому каналу. 9 сентября она была уже в Беломорске.

С-102

Балтийская служба этой лодки (командир — капитан-лейтенант Б.В. Иванов; командовал С-102 с июня 1940 г., подлодками других типов — с мая 1938 г.) мало отличалась от карьеры С-101. Вместе с ней 27 июня она вышла для действий в Рижском заливе на случай появления там кораблей противника. Несмотря на присутствие на борту командира 2-го дивизиона капитана 2 ранга В.А. Червинского, первые дни похода не привели к встречам с противником — его попросту не было в пределах позиции. Лишь днем 6 июля через Ирбенский пролив в Усть-Двинск прорвалась плавбаза катеров-тральщиков МРС-11 и тральщик М-31. При этом они имели боевое столкновение с нашими эсминцами «Сильный» и «Сердитый», в котором последний получил попадание в корму одним 105-мм снарядом. Это не только сорвало плановое выполнение минной постановки, но и заставило поверить в то, что сопровождавший «двумя миноносцами типа «Ягуар» вражеский корабль на самом деле являлся вспомогательным крейсером. В ночь на 8-е С-102 получила приказ подойти к Усть-Двинску и уничтожить «крейсер». Пикантность ситуации заключалась в том, что, пройдя в залив, немецкие корабли оказывались в настоящей ловушке: единственный способный принять их порт — Усть-Двинск — еще не был протрелен, в связи с чем плавбаза и охранявший ее тральщи-



**Повреждения
легкого корпуса
С-101 в результате
попадания
неразорвавшейся
авиабомбы
15 июля 1941 г.**

кам (к М-31 на следующий день присоединился М-23) пришлось встать на внешнем рейде. Несмотря на это, обследовавший рейд днем 8-го Иванов доложил, что обнаружил только «шлюпки с немецкими матросами, несущими наблюдение за водной поверхностью». Этими шлюпками являлись катера-тральщики с плавбазы, которые в свою очередь тоже заметили С-102 и вызвали тральщики, но к моменту их прихода «эска» уже отошла в море. Днем 10-го в районе мыса Колкасрагс она наблюдала переход первого немецкого конвоя с военными грузами в Ригу. Поскольку в состав каравана входили только прибрежные каботажные теплоходы и тральщики, он двигался вплотную к береговой черте, куда С-102 не могла проникнуть из-за мелководья. Ситуация повторилась вечером 12-го, когда тем же маршрутом на глазах у подводников прошел куда больший по составу караван теплоходов, буксиров, барж и катеров экспериментального десантного соединения «Остзее». Лодка дошла до 19-метровой изобаты, но дистанция все еще была слишком велика для залпа. Впрочем, сомнительно, чтобы торпеды в лодочных аппаратах были выставлены на глубину, допускавшую поражение столь мелкосидящих целей. С наступлением темноты субмарина получила приказ на возвращение в базу, что и было осуществлено в течение 14 — 15 июля. Несмотря на то, что за поход лодка получила хорошую оценку, по рекомендации комдива командир С-102 Иванов был снят с должности как не соответствующий ей (дело о снятии было возбуждено еще до войны). Впоследствии он командовал подразделением морской пехоты, был трижды тяжело ранен и к службе на подводных лодках вернулся только после войны. Новым же командиром «эски» с 31 июля назначили капитан-лейтенанта Л.И. Городничего, до того командовавшего строящейся К-53, а еще раньше — Щ-302. Под его руководством в августе субмарина перешла на Северный театр.



Север

К началу Великой Отечественной войны подводных лодок типа «С» в составе Северного флота не было. В сентябре 1941 года на театр прибыли С-101 и С-102; первоначально их включили в состав 3-го дивизиона (вместе со «щуками»), но 28 декабря вывели в специально созданный 2-й дивизион (командир — ст. лейтенант М.Ф. Хомяков). Эти «эски» были единственными на Северном ТВД вплоть до начала 1943 г., когда с небольшим интервалом в Полярное прибыли С-51, С-55, С-56 и С-54, совершившие переход из Владивостока через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику. Все лодки вошли в состав 2-го дивизиона, командиром которого назначили руководившего переходом капитана 1 ранга А.В. Трипольского.

В апреле — мае 1943 г. по Волге и Северо-Двинской системе из Баку в Архангельск были переведены только что вступившие в строй С-14, С-15, С-103 и С-104. 1 июля из прибывших лодок сформировали 5-й дивизион, который возглавил капитан 3 ранга П.И. Егоров. В следующую навигацию по Волге прибыли С-16, С-19 и С-17, причем последняя из них нуждалась в достройке, что не позволило ей принять участия в войне. Боевая деятельность подводных сил на Северном театре закончилась в октябре 1944 г., когда конечной точкой вражеских коммуникаций стал

порт Тромсё, находившийся в британской операционной зоне. С ноября выходы лодок на позиции прекратились.

До 1943 г. в составе СФ действовало всего две «эски», не оставившие по ряду причин яркого следа в истории подводной войны. В 1943 г. количество лодок данного типа увеличилось на восемь кораблей, в результате чего в тот год подлодки типа «С» совершили 28 походов и 27 торпедных атак. Действия наших подводников на этом этапе войны были уже вполне грамотными, но и противник увеличил состав конвоев, нарастил свои противолодочные силы и выставил дополнительные минные заграждения. Во многом из-за этого нашим лодкам пришлось перейти к стрельбе с больших дистанций из-за линии охранения, что в большинстве случаев приводило к обнаружению торпед и уклонению целей.

В 1944 г. ситуация еще более осложнилась. С января по октябрь лодки IX-бис серии смогли потопить только три и повредить одно судно противника. Из девяти имевшихся к началу кампании «эсок» только С-15, С-56 и С-104 смогли добиться реальных успехов. И это несмотря на введение метода «нависающей завесы» (суть метода заключалась в одновременном развертывании вдоль норвежского побережья на позициях ожидания нескольких лодок и последовательным наведением их на конвой, обнаруженный воздушной разведкой), новые способы стрельбы, приме-

нение бесследных электроторпед ЭТ-80 и многое другое. Объяснить этот парадокс можно тремя причинами: во-первых, противник еще более укрупнил свои караваны и довел число кораблей охранения до двух-трех на одно судно. Поэтому подавляющее большинство атак в 1944 г. совершалось с дистанции не менее 10 — 14 кбт, а нередко и 19 — 20 кбт. Стрельба с такого расстояния требовала весьма точных расчетов, да и шансы противника уклониться от торпед резко возрастали. Во-вторых, новая тактика действия лодок вдали от берега снизила число их контактов с противником. В-третьих, снизился общий уровень подготовки подводников, в первую очередь — командиров лодок. Одни погибли, другие ушли на повышение или поступили в академию. Старые лодки с опытными командами ввиду изношенного состояния долго простаивали в ремонте, а наибольшее число походов совершали новые корабли с недостаточно обученными экипажами. Примечательно, что все три потопленных в 1944 г. судна — на счету ветеранов Г.И. Щедрин и В.А. Тураева, в то время как «новичку» Г.К. Васильеву удалось повредить лишь один транспорт.

С-14 (с 18.6.1943 — «Героический Севастополь»)

Лодка (командир — капитан-лейтенант В.П. Каланин; командовал С-14 с декабря 1940 г., подлодками вообще — с ноября 1938 г.) на момент начала войны имела степень технической готовности 94,7% и находилась на заводе «Красное Сормово». В ближайшие недели планировался переход по внутренним водным системам в Ленинград, но начало военных действий нарушило эти планы. В течение всего лета корабль простоял на заводе, пока в конце сентября не было принято решение отправить его вместе с почти готовыми С-15, С-103, С-104 для прохождения сдаточных испытаний на Каспий. Из-за сложной обстановки на фронте и суровой зимы к программе испытаний удалось приступить только весной. Поэтому пришлось отказаться от планировавшегося на май — июнь 1942-го перевода полностью достроенных, но не испытанных С-14 и С-103 на Север, который являлся единственным театром, куда можно было отправить новые корабли. 3 июня «эска» вступила в строй, но практически сразу после этого с нее сняли комплект аккумуляторной батареи и отправили в Мурманск для установки на другую однотипную субмарину. В дальнейшем отсутствие батареи и новый кризис на фронте заставили руководство НК ВМФ отказаться от перевода подлод-

ки. К этим планам вернулись только весной 1943 года. 14 апреля С-14 вышла из Баку и 25 мая прибыла в Архангельск, после чего ей предстояло пройти восстановительный ремонт и сдать вступительные задачи КПЛ. В Полярное лодка пришла лишь 28 сентября, но до конца года в боевые походы она так и не вышла.

Начало боевой карьеры «эски» совпало с проведением серии операций «РВ», где субмарины действовали методом так называемой «нависающей завесы» — мористее линии шедших параллельно берегу минных заграждений, которые они форсировали только в случае предварительного обнаружения конвоев самолетами-разведчиками. Этот метод сокращал число форсирований минных полей, но в еще большей степени — число контактов с противником, которые по сравнению с 1943 г. сократились примерно в два раза. Да и само неприятельское судоходство изменилось: от посылки многочисленных небольших конвоев немцы перешли к ежемесячной проводке двух пар хорошо охраняемых караванов. Поэтому встреча с противником стала во многом зависеть от точности предварительных разведданных и везения командира. Каланину же, по-видимому, удача не сопутствовала, да и сам он не особенно стремился ее испытывать. В своих первых четырех походах (7 — 15.1.1944, 22 — 24.1.1944, 20.2 — 6.3.1944 и 12 — 29.4.1944) ему лишь единожды — вечером 22 апреля — посчастливилось обнаружить караван, выход в атаку на который сорвался из-за большой дистанции. Большую часть времени лодка проводила в районе зарядки, пережидая либо северное сияние, либо штормовую погоду

**С-14 вернулась из
боевого похода,
октябрь 1944 г.**



(в апрельском походе Каланин провел у берега всего 32 часа). После текущего ремонта С-14 вновь выходила в море между 10 и 25 июня. Поскольку действия командира в предыдущих выходах признали неудовлетворительными, на этот раз его обеспечивал комдив капитан 2 ранга П.И. Егоров. 12-го командир получил очередное разведдонесение об идущем на восток конвое, после чего попытался перехватить его у мыса Маккау. Поскольку сообщение разведки оказалось чересчур оптимистичным — обнаруженный вечером 11 июня в проливе Рольвс-сунд конвой шел не в Киркенес, а в немецкие порты Порсангер-фьорда — в ходе многочасового поиска удалось обнаружить лишь «одиночный транспорт, стоявший на якоре». Безрезультатно произведя по нему два двухторпедных залпа, командир решил, что судно защищено сетями. На самом же деле целью являлся остров немецкого парохода «Наталь», выброшенного штормом еще в январе, а атака «эски» стала уже четвертой, произведенной по остову нашими подводниками. Лишь после атаки Каланина в штабе бригады пришли к выводу, что немцы специально установили вблизи Маккау транспорт для «разрядки» торпедных аппаратов наших подлодок, и запретили подводникам обращаться на него внимание. Впрочем, еще до этого — 16 июня — по нему успела отстреляться М-201.

11 июля «эска» вновь вышла в море. Спустя двое суток Каланин с дистанции 23-25 кбт произвел четырехторпедный залп по транспорту «Рейнхард Л.М. Русс», следовавшему в охранении пары сторожевых. Как дипломатично написал командир в боевом донесении «из-за свиста в переговорных трубах взрыв [торпеды] слышали [внутри подводной лодки] 2 человека». Через 10 минут при пересчете конвоя не увидели одного тральщика, который и был засчитан потопленным. 28 июля С-14 вернулась в базу, но командование не стало спешить с признанием ее успеха, сочтя «тральщик» только «поврежденным». То, что торпеды 53-38, которыми стреляла подлодка, не могли пройти столь большую дистанцию, в голову не пришло никому. Участие подлодки в сентябрьской операции (17.9 — 4.10.1944) свелось к безрезультатному пребыванию на позиции севернее Тана-фьорда. При этом с 21 по 25 сентября Каланин непрерывно находился в районе зарядки, неправильно истолковав полученный накануне приказ командующего флотом. В своих выводах по походу комдив П.И. Егоров написал: «это седьмой боевой поход ПЛ на СФ. По результатам похода он, так же, как и предыдущие, не может считаться удачным». Командир бригады И.А. Колышкин

поставил экипажу «неуд» и «предупредил командира ПЛ о недопустимости повторения подобных действий впредь». Вслед за этим Каланину досталось не только по командирской и комиссарской линии, но и от собственного личного состава, который стал в открытую сомневаться в его способностях. «Наш командир только пьянствовать да по чужим бабам таскаться мастак», — говорили матросы. Каланин сделал из всего этого необходимые выводы и решил без победы в базу не возвращаться. 13 октября «эска» вновь вышла в море и 16-го заняла позицию в районе мыса Нордкап. В связи с проводимой немцами эвакуацией из Восточного Финмарка количество целей в море резко возросло, что существенно упрощало задачу. В первый же день С-14 атаковала тральщики М-302, М-321, М-322, шедшие на соединение с конвоем. Выпустив четыре торпеды с временным интервалом, командир утверждал, что наблюдал в перископ, как один из тральщиков буквально «разлетелся» после взрыва, а второй получил торпедное попадание под мостик. «Утопленники» преследовали «эску» на протяжении трех часов, сбросив на нее около трех десятков глубиннок, обеспечив тем самым беспрепятственное прохождение конвоя. Вторая встреча с противником произошла спустя четверо суток. На этот раз лодка выпустила четыре торпеды по 3000-тонному транспорту, шедшему в охранении двух тральщиков. Через две минуты командир услышал сильный взрыв, а через восемь в перископ установил отсутствие судна. Несмотря на это, установить объект атаки, опираясь на зарубежные материалы, не представляется возможным. Поскольку контратаки не последовало, можно предположить, что это была группа норвежских каботажных судов, совершавших совместный переход. После израсходования торпед в носовых аппаратах «эска» получила разрешение вернуться в базу. Поход получил высокую оценку командования, вследствие чего Каланина с небольшим интервалом наградили орденами Отечественной войны 1 степени и Красного Знамени.

С-15

Эта субмарина (командир — капитан-лейтенант А.И. Мадиссон, командовал С-15 с мая 1941 г., а до того — несколько месяцев неисправной субмариной «Ронис», доставшейся в качестве трофея от латвийского флота) имела во многом сходную судьбу с другими «эсками», которых война застала у дострочной стенки завода «Красное Сормово». Вместе с остальными она перешла на Каспий, где 20 декабря 1942 г. вступила в строй. Весной



следующего года последовал переход по Волге на Север, а 15 октября лодка прибыла в Полярное. Уже 18 ноября она отправилась в первый боевой поход на позицию в район Тана-фьорда. Первая торпедная атака состоялась уже спустя пять дней. Лодка выпустила две торпеды по небольшому конвою, состоявшему из норвежских каботажных судов в охранении немецких охотников. Через две минуты во всех отсеках услышали два резких взрыва, но, несмотря на это, немцы атаки даже не заметили. Поскольку на подлодке все еще не имелось системы БТС, сразу после выстрела по совету обеспечивающего комдива П.И. Егорова Мадиссон приказал командиру БЧ-5 принять воду в уравнительную цистерну, но неопытный механик перестарался, корабль провалился на глубину и ударился носовой частью о грунт. Других контактов с врагом не было. 4 декабря субмарина вернулась в базу, а еще спустя двое суток личный состав случайно обнаружил, что в одном из кормовых аппаратов отсутствует торпеда. Когда и как ее потеряли, установить не удалось. Все это свидетельствовало о плохой организации службы на корабле и отсутствии надлежащей требовательности со стороны командира. Несмотря на это и отрицательную аттестацию, данную Мадиссону в период службы на Каспийской флотилии, командира все же допустили к самостоятельному управлению кораблем. С 21 по 24 января 1944 г. субмарина участвовала в операции РВ-1, но безрезультатно. В этом походе на лодке вышли из строя оба перископа (один залит во-

дой, второй — из-за обрыва цепи подъемного устройства), а из-за неправильных действий личного состава была потеряна еще одна торпеда. В итоге командир получил заслуженный «неуд», но тот не стал поводом для каких-либо оргвыводов.

20 февраля «эска» вновь вышла в море, однако уже на следующий день Мадиссон сообщил о болях в сердце и, опасаясь повторения инфаркта, который уже имел место в 1938 г., запросил разрешения вернуться в базу. Хотя лодочный фельдшер не обнаружил у командира никаких заболеваний, кроме переутомления, лодка получила «добро» на отход. Вечером 23-го она вернулась в Полярное, где была встречена комдивом Егоровым и начальником штаба бригады Б.И. Скорохатовым. По причине праздника оба были в «приподнятом» настроении и без обиняков высказали Мадиссону все, что о нем думали, пригрозив тем, что дальше его делом будет заниматься трибунал. Хотя на следующий день командующий флотом принял решение оставить командира на старой должности и приступить к подготовке к немедленному выходу в море, Мадиссон об этом уже не узнал — днем 24 февраля он застрелился. «Не могу перенести позорных кличек «трус», «шкура» и т.д. — писал он в предсмертной записке, — которыми забросали старшие товарищи при возвращении с моря... Позорные клички просачиваются в личный состав, который я люблю и который может после этого мне не доверять в бою».

Новым командиром «эски» стал капитан-лейтенант Г.К. Васильев, который до



**Командир С-15
капитан 3 ранга
А.И. Мадиссон.**

того служил помощником командира на С-54 и принял участие в четырех ее боевых походах. Первый его выход (28.3 — 11.4.1944) на позицию между Нордкапом и Нордкином результатов не принес, хотя и удалось скрытно осуществить высадку и прием разведгрупп с норвежского побережья в районе Оксе-фьорда. В майской операции РВ-4 (поход 17 — 27.5.1944) лодке наконец-то удалось выйти в атаку. Используя данные воздушной разведки, утром 26 мая С-15 сблизилась с прорывавшимся в Киркенес крупным конвоем до дистанции 14 кбт и дала торпедный залп. Хотя командир утверждал, что слышал взрывы всех четырех торпед, в действительности попаданий не было — немецкие корабли уклонились от них, после чего торпеды, вероятно, взорвались при ударе о прибрежные скалы. Спустя 40 минут, желая убедиться в успехе, Васильев дал команду всплыть под перископ. В этот ответственный момент электрическое управление горизонтальными рулями отказало, и командир приказал погружаться приемом воды в уравнительную цистерну. При этом создался дифферент на корму в 30 градусов, и субмарина показала над водой нос. Он был тут же замечен тремя немецкими кораблями-охотниками, которые перед тем безуспешно пытались обнаружить подлодку при помощи гидроакустики. Сначала они обстреляли цель из 88-мм пушек, а затем атаковали место погружения лодки бомбами. Тем временем С-15 уже лежала на грунте на глубине 103 м. За несколько часов охотники Uj-1209, Uj-1219 и Uj-1220 сбросили

на нее около 30 глубинных бомб (кроме того, на лодке приняли за преследование взрывы авиабомб, сброшенных самолетами ВВС СФ на корабли конвоя). В результате близких разрывов разбилось семь баков батареи, была нарушена герметичность ЦГБ №1, 2, вышла из строя помпа охлаждения дизелей, магнитный компас и подъемное устройство зенитного перископа. Через многочисленные трещины в трубопроводах и клапанах, соединенных с забортной арматурой, внутрь прочного корпуса поступило много воды, откачивать которую турбонасосом мешало присутствие противника. Оторваться от грунта удалось только спустя 8 часов. Хотя изоляция первой группы батареи понизилась до нуля, по условиям обстановки ее решили не отключать, что сразу после всплытия на поверхность привело к пожару. Его удалось ликвидировать, но дальнейшее нахождение на позиции стало невозможным. 27 мая субмарина прибыла в базу если не с победой, то с выдержанным экзаменом на мужество экипажа. Многие его члены были удостоены правительственных наград, сам Васильев — ордена Красного Знамени.

После окончания аварийного ремонта С-15 приняла участие в августовской операции (17.8 — 1.9.1944). Первый караван 18 августа был упущен из-за густого тумана, но утром 24-го Васильев произвел меткий залп по шедшему на запад конвою. Поскольку все четыре торпеды были электрическими ЭТ-80, попадание в транспорт «Дессау» (5933 брт) оказалось для противника совершенно внезапным.



**Командир бригады
подлодок
Северного флота
капитан 1 ранга
И.А. Колышкин
провожает С-15
в боевой поход,
1944 г.**

Германский транспорт «Дессау», торпедированный С-15 24 августа 1944 г. Пароход остался на плаву, но в строй не вводился и в 1947 г. был затоплен с грузом отравляющих веществ в Северном море



Судно сохранило плавучесть, но потеряло ход и было отбуксировано в порт. Несмотря на это, ввести его в строй до конца войны не успели, и в 1947 г. его затопили в Северном море с грузом отравляющих веществ. Немецкие охотники сбросили в предполагаемое место нахождения подлодки около 50 бомб, но все они разорвались на безопасном расстоянии. Интересно отметить, что поскольку Васильев не стал всплывать под перископ, чтобы проконтролировать результаты атаки, транспорт засчитали не «потопленным», а «поврежденным», а за поврежденные суда у нас наград не полагалось. Последний свой боевой поход «эска» совершила в октябре (24.9 — 21.10.1944) для борьбы с подводными лодками у мыса Желания, но найти противника не удалось. День Победы она встретила в текущем ремонте.

С-16 (с 24. 4. 1944 — «Герой Советского Союза Нурсеитов»)

Лодка к началу войны была спущена на воду и имела степень готовности 72%. Осенью корпус отбуксировали в затон в районе Камышина, но весной 1942-го вернули на завод. Вялотекущая достройка продолжалась до октября 43-го, когда последовал перевод на сдаточную базу в Баку, где в течение зимы 1943/44 г. корабль прошел все положенные испытания и 10 февраля 1944 г. вступил в строй (кстати, лодку приняли несмотря на отсутствие некоторых приборов, механизмов и вооружения — в частности, отсутствовала

100-мм артиллерия). Еще в ноябре 1942 г. на него назначили постоянного командира — капитана 2 ранга В.К. Векке. В марте 1944-го начался перевод вверх по Волге, а затем по системе каналов в Молотовск, куда подлодка прибыла 20 мая. Векке, оставившего о себе не лучшую память за период командования С-101, перевели на штабную должность, а на его место назначили опытного подводника и изобретателя капитана 3 ранга А.В. Лепешкина (в 1941 г. командовал К-51, а до того и после длительное время служил помощником командира на разных подлодках КБФ). Под его руководством между 7 и 21 ноября «эска» совершила боевой поход для поиска кораблей и судов противника в районе между Тана-фьордом и мысом Нордкап. 10 ноября она обнаружила идущий на запад конвой, но находилась далеко от цели и занять позицию для атаки не успела. Поскольку немцы практически уже закончили эвакуацию из Восточного Финмарка, второго шанса для атаки Лепешкину не представилось.

С-17 (с 22.11.1944 — «Советская Сванетия»)

Субмарина (командир с 1942 г. — капитан-лейтенант Н.В. Фирсов; с июня 1944 г. — капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов; с февраля 1945 г. — Герой Советского Союза капитан 3 ранга Я.К. Иосселиани) строилась в Горьком и к началу войны имела готовность 70,3%. В августе 1941-го достройка прервалась и возобновилась



В в е р х у:
командир лодки
С-17 Герой
Советского Союза
капитан 3 ранга
Я.К. Иоселиани.
С п р а в а: С-19
проводит
дифферентовку



только летом 1942 г. Поскольку завод, загруженный производством танков, систематически срывал сроки вступления в строй, весной 1944-го С-17 перевели в Молотовск на завод №402 (прибыла 21 мая 1944 г.). 10 — 12 декабря она перешла в Полярное, но программу сдаточных испытаний удалось завершить только весной 1945-го, после чего 20 апреля она вступила в строй. В боевые походы С-17 не выходила.

С-19

К началу войны субмарина достраивалась на заводе «Судомех» (№196) в Ленинграде и имела готовность 75,5%. Стремительное изменение наземной обстановки не в нашу пользу уже в июле поставило вопрос о переводе ленинградских субмарин, требовавших большого объема достроечных работ, во внутренние регионы страны. В конце июля — начале августа лодку, а также систершпы С-20 и С-21, отбуксировали на завод «Красное Сормово» в Горький, но как раз в это время состоялась его передача наркомату танковой промышленности, и для достройки субмарину там не приняли. Лишь в начале октября нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов смог решить вопрос о передаче лодок для достройки на астраханский завод наркомата речного флота №638. Там корабль достраивался до начала 1944 г. «Эска» (командир — капитан 3 ранга А.А. Косенко) прибыла в Архангельск из Баку одновременно с С-16, и 18 октября перешла в Полярное. В период нахождения на Каспии и в Белом море корабль неоднократно использовался в качестве плавучей платформы для испытаний различных образцов нового вооружения и техники — в частности, сетепрорезателей подрывного типа и 25-мм зенитного автомата 84-КМ. Кроме того, на подлодке установили ГАС «Дракон» и стабилизатор глубины «Спрут». Еще в июне 1944-го ее командиром наз-



начили капитана 3 ранга Г.Ф. Макаренко-ва, отличившегося в период командования Щ-404. С 13 по 28 ноября лодка выходила в боевой поход в Лоппское море. Действовать в шхерном, к тому же густо заминированном районе для крупной «эски» оказалось весьма затруднительно, в связи с чем время нахождения на судоходном фарватере оказалось непродолжительным и безрезультатным. Неоднократно субмарина подвергалась риску подрыва на минах заграждений, о которых не было известно нашей разведке; выручил гидролокатор «Дракон» — с его помощью С-19 33 раза форсировала линии мин, даже ни разу не задев за минреп. В походе всплыли и многочисленные неисправности, ставшие следствием низкого качества монтажных работ. После нескольких погружений перископы начало заклинивать в тумбах, они вращались с большим трудом или не вращались вовсе. День Победы лодка встретила у борта плавучей мастерской.

C-51

Субмарина (командир — капитан 3 ранга И.Ф. Кучеренко; командовал различными подлодками с августа 1936 г.) вступила в строй Тихоокеанского флота 30 ноября 1941 г. В течение зимы 1941/42 г. она успешно прошла курс боевой подготовки, а между 6 июня и 6 июля 1942 г. совершила

дальний поход на разведку коммуникаций вероятного противника в Японском море.

В начале осени 1942-го со всей остротой встал вопрос о пополнении подводных сил СФ, которые к тому времени потеряли восемь подлодок, а получили только шесть, перешедших в 1941 г. с Балтики (еще две достраивались в Молотовске). Перевод «эсок» С-14 и С-103 по Волге сорвался, и тогда проблему пополнения пришлось решать за счет Тихоокеанского флота. Так возник план группового перехода шести подлодок (четырех типа «С» и двух типа «Л») с Дальнего Востока на Север через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику.

С-51 вышла из Владивостока 6 октября 1942 г. и 5 ноября была уже в Сан-Франциско. Спустя 20 дней она прошла Панамский канал и взяла курс на порт Галифакс в Канаде. На этом этапе пути «эске» пришлось ощутить на себе всю ярость океанских волн. 8 — 9 декабря ее серьезно потрепал шторм, но повреждения ограничились в основном легким корпусом. Следующий отрезок — переход в Рейкьявик — проходил примерно в таких же условиях. Туда подлодка прибыла 8 января, после чего неделю ремонтировалась у борта американской плавбазы «Вулкан». 16 января субмарина вышла в Полярное, но снова попала в шторм. В данных условиях командование разрешило командирам подлодок совершить промежуточный заход в Англию, но Кучеренко единствен-

Одна из тихоокеанских «эсок» у побережья Панамы во время перехода на Северный флот, ноябрь 1942 г.



С-51 в Кольском заливе

ный из всех решил этого не делать. Несмотря на безумство стихии (20-го оказалась отбита часть лопасти правого гребного винта), 24 января 1943 г. С-51 была торжественно встречена перед входом в Кольский залив. За время 110-суточного перехода она провела в море 63 дня и прошла 16205 миль, из них 226 под водой.

Из-за острой необходимости в ремонте в свой первый боевой поход «эска» вышла лишь 9 мая 1943 г. 13-го в районе мыса Слетнес С-51 атаковала крупный вражеский конвой, однако добиться успеха помешало техническое несовершенство нашей субмарины — она не имела системы БТС, и пуск торпед с малой глубины был сопряжен с риском «выскакивания» носовой оконечности на поверхность. Командир был вынужден атаковать по данным шумопеленгатора «Марс» с глубины 20 м. Торпеды вышли с трудом — возможно, с повреждениями рулей. Немецкие сигнальщики увидели, как две из них выскочили на поверхность, после чего был дан сигнал к

немедленному уклонению. Противник преследовал лодку, но безуспешно. 22 мая «эска» вернулась в базу. Не удалось добиться реальных результатов и во втором походе (16 — 30.6.1943). Субмарина дважды атаковала (23 июня — крупный конвой и 27 июня — группу охотников) с глубин 18 — 19 м, но ни один из ее залпов не завершился успехом и даже не был зафиксирован противником, хотя Кучеренко и слышал взрывы. Днем 25-го С-51 задела за антенну противолодочной мины, но произошедший взрыв не нанес ей серьезных повреждений, вследствие чего командир решил остаться на позиции. Израсходовав 27 июня торпеды в носовых аппаратах, подлодка вернулась в Полярное. За этот поход Кучеренко был удостоен ордена Красного Знамени.

Следующий выход (27.7 — 2.8.1943) имел своей целью поиск подлодок противника на подступах к Кольскому заливу. Результатов он не принес. 30 августа С-51 вышла на позицию в район Тана-фьорда. Утром 3 сентября Кучеренко атаковал совершавшее переход звено охотников (принял его за конвой) и потопил из его состава Uj-1202 (быв. траулер «Франц Данкворт»). В данной ситуации обе стороны показали себя не с лучшей стороны: Кучеренко целился в крупный охотник Uj-1209 типа KUJ, а попал в мобилизованный рыболовный траулер, немцы же не смогли обнаружить «эску» перед атакой, несмотря на то, что у всех кораблей гидролокаторы работали в активном режиме.

Немецкий большой охотник за подводными лодками Uj-1202, потопленный С-51 3 сентября 1943 г.



**Подводные лодки
С-51 и Л-22
(справа) у причала
в Полярном,
зима 1945 г.**



**Четыре гильзы у
100-мм орудия
возвращающейся
из боевого похода
лодки С-51
означали число
потопленных, по
мнению экипажа,
вражеских целей
Фото Р.Диамента**

Спустя двое суток лодка попыталась торпедировать пару норвежских каботажников, но неудачно. Наконец, 8 сентября Кучеренко произвел нападение на крупный конвой, шедший из Киркенеса. Принимая во внимание мощь охранения, командир решил вновь прибегнуть к «бесперископной» тактике. Увы, все четыре торпеды, выпущенных с глубины 19 м, выскочили на поверхность, и уклониться от них не составило никакого труда. В ответ эскорт

загнал лодку на глубину. В связи с израсходованием почти всех торпед Кучеренко получил разрешение возвращаться в базу, куда и прибыл 10 сентября. За этот поход он получил второй орден Красного Знамени.

До февраля 1944 г. С-51 простояла в планово-предупредительном ремонте, который затянулся из-за необходимости смены батареи и отсутствия запасных деталей к турбовоздуховкам. 16 марта

**Командир С-51
капитан 3 ранга
И.Ф. Кучеренко,
лето 1943 г.**



**Построение
экипажа лодки
С-51, 1943 г.
Фото С.Шиманского**

лодка вышла в очередной поход. Боевая задача оказалась необычной — «эска» должна была перехватить линкор «Тирпиц», который, по данным нашей разведки, завершил ремонт повреждений, полу-

ченных в результате атаки британских сверхмалых подлодок, и собирался вернуться в Германию. Но линейный корабль в море не вышел, и С-51 3 апреля вернулась в Полярное. После этого лодка стала в текущий ремонт. Тогда же на ней сменился командир, поскольку отличавшийся образцовым поведением на берегу и требовательностью к подчиненным Кучеренко был назначен на должность комдива-2. Много позднее — 8 июля 1945 г. — И.Ф. Кучеренко было присвоено звание Героя Советского Союза. Ветераны бригады вспоминали, что для них это награждение стало громом среди ясного неба, и объясняли его тем, что Кучеренко был закадычным другом начальника наградного отдела штаба СФ...

Новым командиром подлодки стал капитан 3 ранга К.М. Колосов, ранее руководивший в 11 боевых походах экипажем М-119. В период ремонта «эска» получила оборудование для эксплуатации электроторпед и выдвижную антенну ВАН-ПЗ. Следующее крейсерство пришлось на августовскую операцию РВ-7 (17.8 — 2.9.1944). Несмотря на присутствие на борту комдива Кучеренко, новому командиру явно не везло: в трех случаях С-51 не успела своевременно занять позицию



для перехвата конвоев, а 28 августа атака сорвалась из-за невыгодного курсового угла. Кроме того, утром 26-го сама подлодка, находившаяся в надводном положении у норвежского берега, подверглась внезапной атаке вражеской субмарины U-711. Только промах немецкого командира спас «эску» от неминуемой гибели — ни сама подлодка, ни выпущенные ею торпеды остались незамеченными, а причина взрывов у прибрежных скал так и осталась непонятой.

24 сентября «эска» вышла в свой последний и самый продолжительный боевой поход. Первая часть его прошла без встреч с противником, но 5 октября в преддверии начала операции «Вест» Колосов получил приказание растянуть топливо и запасы до 13-го числа. Дважды удавалось заметить сторожевики противника, но командир ожидал появления конвоев и в атаку не выходил. Наконец, 10 октября был обнаружен небольшой караван, шедший на восток. Субмарина выпустила по нему четыре торпеды ЭТ-80, после чего донеслось три взрыва. В документах шедшего в Киркенес конвоя никаких сведений об атаке подводной лодки, пусть даже неудачной, нет. 13 октября С-51 вернулась в базу, доложив о потоплении миноносца и повреждении транспорта. Командование бригады засчитало подлодке эти успехи и даже возбудило ходатайство о награждении ее гвардейским званием, но его не поддержал начальник отдела подводного плавания СФ контр-адмирал В.П. Карпунин, который считал Колосова посредственным командиром и нашел в двух его походах массу ошибок тактического характера. Вместо этого указом от 5 ноября 1944 г. С-51 была награждена орденом Красного Знамени.

С-54

Старейшая из тихоокеанских подлодок типа «С» (капитан-лейтенант Д.К. Братишко, командовал различными субмаринами с июля 1937 г.) вступила в строй еще в декабре 1940 г. В течение кампании 1941 и 1942 годов она успела неплохо отработать КПЛ, а зимой 1941/42 г. пройти гарантийный ремонт. В октябре 1942-го ее вместе с остальными дальневосточными «эсками» отправили на Север. Первая часть пути прошла без происшествий, но на переходе из Гуантанамо в Галифакс в результате неправильного ухода за дизелями в картере одного из них произошел взрыв паров масла. Дизель вышел из строя почти на трое суток, а тут на море разыгрался свирепый шторм. Прорываясь сквозь него, подлодка потеряла часть съемных листов легкого корпуса. Когда на



переходе из Галифакса субмарина попала в объятия водной стихии, личный состав находился уже на пределе. Дело усугублялось тем, что к моменту своего выхода из Владивостока батарея субмарины уже работала 113 циклов заряда-разряда (при норме в 130) и заряжалась не более чем на треть своей первоначальной емкости. Поэтому идти длительное время под водой подлодка не могла, а в надводном положении ее ждали новые тяжелые испытания. Волны перекачивались через мостик, и, попадая в открытый рубочный люк, заливали находившиеся в центральном посту приборы. С учетом всего этого, а также из-за отсутствия сменной батареи в Полярном, командование, скрепя сердце, приняло решение отправить подлодку для ремонта в Англию, куда она и прибыла 10 января. Пока «эска» меняла в Розайте аккумуляторную батарею, в наркомате ВМФ приняли решение задержать ее у союзников для осуществления текущего ремонта

Погрузка запасных торпед к кормовым аппаратам одной из североморских «эсок»



**Командир С-54
капитан 3 ранга
Д.К. Братишко**

**С-54 на подходе к
Панамскому
каналу,
ноябрь 1942 г.**



и установки новых приборов — гидролокатора и радара. Для этого в сопровождении британских кораблей подлодка перешла в Портсмут. Там субмарина находилась до 21 мая, а затем через Ирландское море ушла в порт Лервик на Шетландских островах, совершив, таким образом, плавание вокруг берегов «туманного Альбиона». В Полярном она оказалась только 7 июня 1943 г., зато в состоянии намного более лучшем, чем ее систершипы.

После короткого докования и сдачи зачетов КПЛ 27 июня субмарина вышла в море с обеспечивающим комдивом А.В. Трипольским на борту. Уже на следующий день «эска» провела свою единственную за время боевой службы торпедную атаку. Ее целью стала группа охотников, шедших на соединение с конвоем. Залп был осуществлен с дистанции 18 — 20 кбт и завершился взрывом трех торпед при ударе о скалы. Немцы ни залпа, ни следов торпед не видели, поэтому прерывать выполнение своей задачи не стали. Тем не менее, атака ясно показала, что личный состав подготовлен далеко недостаточно — боцман не удержал подлодку на глубине, она всплыла до 4 метров, а бесконтрольность при заполнении цистерны быстрого погружения привела к тому, что корабль упал на грунт на глубине 50 м. В последующие дни Братишко дважды отказывался от нападений на боевые

корабли противника, считая, что они ищут субмарину, а в ночь на 4 июля прекратил атаку одиночной шхуны, посчитав, что та обнаружила подлодку (из-за неумелых действий боцмана «эска» показала на поверхности корму). Спустя четверо суток в аналогичной ситуации С-54 показала рубку. После возвращения в базу 11 июля боцман был немедленно списан с корабля, а механика из-за «продолжительной службы в должности» заменили более молодым. Насколько эти меры оказались действенными, трудно сказать, поскольку два последующих боевых похода «эску» направляли на позиции вдали от коммуникаций противника. 27 июля она вышла на патрулирование дальних подходов к главной базе флота. Ожидалось, что там удастся обнаружить вражеские подводные лодки, которые, по мнению командования СФ, потопили наши субмарины М-106 и Щ-422. Предположение оказалось неверным, и 5 августа С-54 была отозвана в базу. Спустя три дня ее вновь отправили с аналогичным заданием к северной оконечности Новой Земли — мысу Желания. Повторить успех С-101 (об этом — см. ниже) не удалось, хотя Братишко дважды обнаружил вражеские «у-боты». В первом случае атака сорвалась из-за большой дистанции, во втором — из-за густого тумана. 29 августа «эска» вернулась в базу и до конца года в море не выходила из-за начавшегося текущего ремонта.

Последний завершился в середине января 1944-го. К тому времени у командования возникли подозрения в отношении профпригодности Братишко, в связи с чем в очередной поход — с 6 по 18 февраля — он вышел в обеспечении комдива Трипольского. Утром 12-го противник был обнаружен, но выходу в атаку помешало большое расстояние и штормовая погода. По возвращении комдив доложил, что «командир ПЛ в боевом походе проявляет излишнюю нервозность, что в некоторой мере отражается на личном составе», но главную вину за неуспех командование бригады возложило на самого комдива, который «недостаточно целеустремлял командира ПЛ на способ выполнения задачи». В свой последний — пятый — поход лодка отправилась 5 марта 1944 г. После этого на связь она ни разу не вышла и в базу не вернулась. Поскольку ее боевая деятельность не была зафиксирована противником, резонно предположить, что С-54 подорвалась и погибла на вражеском минном заграждении NW-31, поставленном минзагом «Остмарк» в районе Конгс-фьорда в июле 1943 г. В отличие от большинства минных полей, выставленных не ближе 5 миль от берега, банки NW-31 располагались на удалении от 3,2 до 7,5 миль. Скорее всего, подрыв произошел в первые дни похода, когда лодка подходила к берегу на перископной глубине.

С-55

Лодка (капитан 3 ранга Л.М. Сушкин; командовал различными лодками с августа 1938 г.) вступила в строй Тихоокеанского флота летом 1941-го, прошла курс боевой

подготовки и гарантийный ремонт, после чего с 26 августа по 2 сентября 1942 г. патрулировала на позиции прикрытия перехода крейсера «Калинин» из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток. В октябре вместе со своим дивизионом она отправилась кружным путем в Полярное. Атлантический шторм потрепал ее не очень сильно, но необходимость смены батареи заставила командование изменить пункт прибытия с Полярного на британский Розайт, куда «эска» вошла 7 января 1943 г. Осуществив за месяц смену аккумуляторов и докование, лодка вышла к родным берегам и 8 марта была встречена у входа в Кольский залив. За время 154-суточного перехода она провела в море 67 суток, прошла 16832 миль, в т.ч. 84 под водой.

20 суток понадобилось Сушкину для сдачи зачетов своему новому руководству и подготовке к первому боевому выходу. 28 марта субмарина покинула Полярное, чтобы занять позицию близ Вардё. Уже утром следующего дня она вышла в атаку по направлявшемуся на запад конвою. Командир пытался выстрелить «дуплетом» — поразить одним залпом две частично перекрывающие друг друга («створящиеся») цели, но такое при стрельбе методом «с временным интервалом» могло произойти разве что случайно. Сушкин допустил неточность, и все четыре выпущенные с большой дистанции торпеды прошли мимо. Немцы заметили одну из них, поэтому без труда уклонились. Немедленно последовала контратака, которая облегчалась для противника наличием на поверхности в месте нахождения подлодки масляного пятна (по всей вероятности, текли швы топливно-балластных цистерн). Сначала



Командир 3-го дивизиона 1-й бригады подлодок ТОФ Герой Советского Союза капитан 1 ранга А.В. Трипольский, руководивший переходом группы подлодок в состав Северного флота



Подводная лодка С-55

**Погрузка торпед
на С-55**



на пятно сбросил бомбы сопровождавший конвой «юнкерс» (их взрывы на лодке приняли за признак попадания), а затем — еще 21 бомбу три охотника эскорта. В подобной ситуации за крупное везение можно посчитать тот факт, что лодка не получила тяжелых повреждений, и все ограничилось разбитыми лампочками освещения и подорванными клапанами забортной арматуры. Вскоре конвой атаковали наши торпедоносцы, и немцам стало не до

преследования С-55. 1 апреля подлодка скрытно высадила разведгруппу на норвежское побережье, но на следующий день при очередном форсировании вражеского минного заграждения коснулась минрепа. В нарушение инструкции командир не остановил электромотор, что привело к наматыванию 85-метрового отрезка минрепа на левый вал. К счастью, сама мина так и не взорвалась. Электродвигатель сгорел, и на следующий день лодка вернулась в базу. Несмотря на это, командование сочло поход вполне успешным и наградило Сушкина орденом Красного Знамени.

Окончательно репутация лихого и немного незадачливого командира утвердилась за Сушкиным после второго похода. 22 апреля «эска» вышла в район между Нордкапом и Нордкином. Вечером 29-го был обнаружен конвой, состоявший, как показалось, из двух транспортов и шести кораблей охранения (реально — четыре транспорта, тральщик, по три сторожевика и охотника). Лодка атаковала, выпустив четыре торпеды с дистанции 5 — 6 кбт. Услышав три взрыва, Сушкин решил, что торпедировал оба транспорта, в которые целился. На самом деле две торпеды выскочили на поверхность (одна из них взорвалась, не дойдя до цели), одна прошла сквозь строй и взорвалась перед транспортом «Клаус Ховальдт», и только четвертая поразила угольщик «Штурцзее» (708 брт), капитан которого замешкался с выполнением маневра уклонения. После попадания судно буквально взлетело на воздух и затонуло в течение 30 секунд. Затем настал черед ответного удара. Находившийся ближе всех к месту залпа тральщик М-381 сбросил там 15 глубинных бомб, и довольно метко — в результате сильного взрыва одной из бомб С-55 подбросило на 10 м вверх. После этого тральщик вернулся к конвою, передав преследование группе охотников, но те,



**Немецкий угольщик
«Штурцзее»,
потопленный
лодкой С-55
29 апреля 1943 г.**



Подводная лодка С-55 после возвращения из боевого похода. Хорошо видны повреждения, полученные от взрывов глубинных бомб 29 апреля 1943 г.

несмотря на активный гидроакустический поиск, так и не смогли обнаружить «эску», подтвердив в очередной раз низкое качество немецких гидролокаторов. Сброшенные ими для очистки совести серии глубинных бомб легли очень далеко от цели. Тем временем Сушкин увеличил глубину погружения с 25 до 75 м и без дальнейших сложностей уклонился от преследователей на протяжении еще 5 часов. Каково же было удивление подводников, когда после всплытия выяснилось, что форштевень корабля на протяжении трех шпангоутов полностью разрушен. Затем выявились и другие мелкие повреждения. Такое попадание, произошедшее ближе к миделю, скорее всего привело бы к разрушению топливно-балластных цистерн и дало бы возможность противнику отслеживать перемещение субмарины. В такой ситуации погибла К-23, а так все закончилось для Сушкина веселой шуткой «Льву (имя командира С-55) разбили нос!» и вторым орудием.

В ходе длившегося все лето ремонта на лодке смонтировали гидролокатор «Дракон». Этот прибор произвел настолько большое впечатление на командира, что в очередном походе (30.9 — 16.10.1943) он счел возможным форсировать минные поля в надводном положении и на перископ-

ной глубине, что категорически запрещалось инструкциями (за поход лодка форсировала заграждения на опасной глубине 14 раз). Утром 12 октября Сушкин обнаружил и успешно атаковал крупный конвой противника. Уникальность данного случая заключалась в том, что ни сама подлодка, ни ее торпеды так и не были замечены немцами, вследствие чего после взрыва на шедшем в центральной колонне транспорте «Аммерланд» (5381 брт) командир конвоя объявил минную тревогу. Его сомнения развеялись спустя четыре минуты, когда кружившая над караваном летающая лодка выстрелила белую ракету (знак обнаружения субмарины) и сбросила в место появления перископа свои глубинные бомбы. Вслед за этим корабли противника сбросили на безопасном удалении около 40 глубинных бомб просто для того, чтобы не допустить выхода субмарины в повторную атаку. Тем временем, «Аммерланд» затонул. На погибшем судне немцы потеряли почти 2500 т продовольствия, перевозившегося для лапландской группировки. В этой атаке экипаж во главе с Сушкиным ясно продемонстрировал свое возросшее мастерство и умение бить врага. Интересно отметить, что на следующий день в Варангер-фьорде караван подвергся последова-

Командир С-55
капитан 3 ранга
Л.М. Сушкин
(слева)
 докладывает
 начальнику Отдела
 подводного
 плавания СФ
 контр-адмиралу
 Н.И. Виноградову
(в центре) и
 командиру бригады
 подлодок капитану
 1 ранга
 И.А. Колышкину
 о возвращении из
 боевого похода,
 1943 г.



тельными ударами штурмовиков, бомбардировщиков, низких и высотных торпедоносцев, но, несмотря на участие в операции 48 самолетов, удалось добиться лишь легких повреждений двух транспортов.

В следующий поход лодка вышла 4 декабря и пропала без вести. На многочисленные вызовы она так и не ответила. Но это не значит, что после выхода субмарины исчезла бесследно. 8 декабря немецкий прибрежный конвой зафиксировал в устье Тана-Фьорда (в пределах позиции С-55) нападение подводной лодки, в ходе которого одна из торпед попала в корму норвежского транспорта «Валёр» (1016 брт). К сожалению, снаряд не взорвался. Это досадное обстоятельство не позволило Сушкину записать на свой боевой счет третье потопленное судно противника и войти в десятку самых результативных наших командиров. Ясно, что в ходе этой атаки «эска» пострадать не могла — немцы вновь не смогли обнаружить ее, а сами торпеды были замечены с «Валёра» на расстоянии всего 70 — 100 м от борта. В связи с этим охранявшие конвой охотники не стали покидать свои места в порядке и производить контратаку. Наиболее вероятной представляется гибель на минных заграждениях, которые Сушкин, уповая на гидролокатор, привык форсировать в весьма рискованных положениях...

С-56

Эта одна из самых знаменитых советских субмарин периода Великой Отечественной войны (командир — капитан-лейте-

нант Г.И. Щедрин; командовал лодками различных типов с марта 1938 г.) вступила в строй 20 октября 1941 г. Вместе со своим дивизионом она напряженно занималась боевой подготовкой в дальневосточных водах, а накануне отправки на Север успела пройти гарантийный ремонт. Трансокеанский переход протекал для нее без особых происшествий до тех пор, пока на подходах к Галифаксу она не попала в свирепый шторм. В результате борьбы со стихией подлодка получила многочисленные мелкие повреждения, как снаружи (сорванные листы легкого корпуса), так и внутри. Вливавшаяся через рубочный люк вода (закрывать его было нельзя, поскольку через него осуществлялась подача воздуха к дизелям — штатные шахты пришлось задраить из-за того, что они постоянно заливались волнами) вывела из строя множество устройств и приборов в центральном посту. Отправленная для ремонта и смены батареи в Розайт подлодка по дороге туда попала в новый шторм, который привел к очередным повреждениям легкого корпуса и выходу из строя носовых горизонтальных рулей. После прохождения аварийного ремонта субмарина направилась в Полярное, куда прибыла 8 марта 1943 г. Затем последовала традиционная сдача зачетов и уже 31 марта — выход в первый боевой поход в обеспечении комдива Трипольского.

Щедрин сразу же зарекомендовал себя как очень решительный и спокойный командир. 6 апреля он скрытно осуществил высадку разведгруппы на норвежский берег, а 10 апреля вышел в первую торпед-



ную атаку. К сожалению, в момент обнаружения крупного конвоя подлодка находилась слишком далеко от берега и к моменту залпа смогла сократить дистанцию, согласно донесению командира, только до 15 кбт. Выпущенные торпеды, по-видимому, не дошли до цели, поскольку даже не были замечены противником. Что же касается отдаленных взрывов, которые слышали на лодке, то их причиной, по всей вероятности, был неудачный налет наших торпедоносцев. Хотя командир внешне и не усомнился в одержанной победе, в будущем он старался выпускать торпеды с минимальных дистанций, что не раз позволяло ему добиваться реальных успехов. Спустя четверо суток ему довелось снова атаковать конвой, но и «второй блин получился комом». Незадолго до залпа немецкие сторожевики обнаружили подлодку по перископу, в связи с чем Щедрину пришлось, уклоняясь от них, пересечь курс каравана и стрелять кормовыми аппаратами. Суда уклонились от торпед, ближайшая из них прошла в 10 м от парохода «Детлеф», а затем взорвалась на прибрежном мелководье. Сторожевой корабль V-5903 сбросил в предполагаемое место нахождения субмарины 11 глубинных бомб. То ли из-за них, то ли вследствие удара о неровности дна при маневрировании на глубине 55 м, оказались поврежденными швы одной из топливно-балластных цистерн, в результате чего на поверхности появилось предательское масляное пятно. К счастью, отделившаяся от конвоя группа охотников не смогла добиться гидроакустического контакта, и ее командир решил, что причиной появления на поверхности топлива является утечка из танков потопленного 29 марта примерно в этом же месте транспорта «Аякс» (жертва подлодки С-101). Благодаря этому С-56 смогла беспрепятственно уйти от преследователей. Несмотря на то, что подлодка не израсходовала ни одной торпеды в носовых аппаратах, после двух атак командование отозвало ее в базу, куда «эска» прибыла 19 апреля. Ее поход получил на-

ивышшую оценку, а Щедрин был награжден орденом Красного Знамени.

14 мая субмарина вновь покинула базу, чтобы занять позицию у Тана-Фьорда. Утром 17-го Щедрин обнаружил конвой в составе транспорта, двух танкеров и шести кораблей охранения, шедший в восточном направлении. На этот раз сближение для атаки было выполнено безупречно. В 05.51 четыре торпеды, выпущенные из носовых аппаратов, устремились к цели. Немцы заметили их с расстояния всего 300 м, так что времени на уклонение у судов уже не оставалось. Щедрин стрелял с таким расчетом, чтобы одним залпом поразить транспорт и первый танкер, силуэты которых частично накладывались друг на друга. Выполнить задуманное удалось, но подвело торпедное оружие. Первая из выпущенных торпед попала в транспорт «Вартеланд» в районе машинного отделения, но не взорвалась. Другая выскочила на поверхность, и изменила направление движения. Хода третьей никто не наблюдал, по-видимому, она затонула вскоре после выстрела или прошла на слишком большой глубине. Лишь четвертая торпеда прошла под кормой «Вартеланда» и поразила шедший на удалении танкер «Ойрштадт». На борту судна находилось 1280 т горюче-смазочных материалов, что

Тихоокеанская «эска» у берегов Панамы во время перехода на Северный флот. Фото сделано с американского самолета, ноябрь 1942 г.

Немецкий танкер «Ойрштадт», потопленный лодкой С-56 17 мая 1944 г.





**Командир С-56
капитан 3 ранга
Г.И. Щедрин у
перископа, 1943 г.**

**За успехи,
достигнутые в
боевых походах,
5 ноября 1944 г.
Григорий Иванович
Щедрин был
удостоен звания
Героя Советского
Союза**

Фото Р.Диамента

привело к серии мощных взрывов и гибели танкера в течение трех минут. Залп С-56 стал единственной за всю войну торпедной атакой советской подводной лодки, когда реально были поражены два судна. Немецкая контратака стала для экипажа субмарины нелегким испытанием. К счастью, разлившаяся по поверхности горящая нефть помешала трем охотникам начать контратаку немедленно, и за это время «эска» успела уйти на глубину. Тем не менее, немецкие корабли быстро установили гидроакустический контакт и в течение почти 4-часового преследования обрушили на подлодку 70 глубинных бомб. При сбрасывании последней серии немцы наблюдали подводный взрыв большой силы, сопровождавшийся выбросом столба воды высотой до 10 м, но на самом деле С-56 не получила сколько-нибудь серьезных повреждений. Когда в 12.45 Щедрин подвсплыл под перископ, его ожидал приятный сюрприз — над местом атаки на высоту в полтора километра поднимался столб дыма от горящей нефти. Командир дал возможность каждому желающему полюбоваться на неопровержимое свидетельство успеха и даже сделал фотографию через перископ. Практически одновременно столб засняли и наши самолеты-разведчики. Когда 29 мая подлодка вернулась в базу, командование организовало ей торжественную встречу.

Еще более успешным для С-56 оказался ее третий поход (11 — 21.7.1943). На этот раз лодка заняла позицию между мысами Нордкап и Сейбунес. В ночь на 17 июля Щедрину удалось перехватить отряд немецких кораблей, возвращавшийся с минной постановки. Несмотря на то, что отряд охранялся двумя тральщиками с включенными гидролокаторами и шумопеленгаторами, Щедрину удалось

незаметно подкрасться к кораблям на дистанцию 2,5 кбт. Четыре торпеды были выпущены по створившимся тральщику М-346 и минному заградителю «Остмарк». Хотя снаряды были сразу же замечены немцами, времени на уклонение уже не имелось — спустя 18 секунд первый из них поразил М-346, а вскоре за ним последовал и второй. Еще через 30 секунд тральщика на поверхности моря уже не было, 32 члена его экипажа погибли. К огорчению наших подводников, находившийся на большем расстоянии «Остмарк» успел уклониться. Мгновенная гибель тральщика произвела настолько сильное впечатление на немцев, что они даже не пытались контратаковать, только барражировавшая над отрядом летающая лодка сбросила две бомбы. Тем не менее, от близкого и мощного взрыва сама подлодка получила контузию механизмов. Через поврежденный кингстон цистерны быстрого погружения последняя заполнилась водой, что привело к временной покладке на грунт на глубине 86 м. Впрочем, мелкие повреждения несколько не помешали Щедрину продолжить столь успешно начавшееся крейсерство. Вечером 19 июля в поле зрения акустической вахты оказалась групповая цель. Правильно определить количество и элементы движения кораблей помешал густой туман. Одну за другой Щедрин выполнил по кораблям две атаки с большой дистанции сначала из кормовых, а затем из носовых аппаратов, и после каждой слышал глухие взрывы. Добиться в таких условиях попаданий можно было только чудом, но в этом случае удача оказалась на стороне нашего оружия. В результате одного из залпов был потоплен сторожевой корабль Nki-09 (бывший рыболовный траулер «Алане»). Интересно отметить, что он в компании еще одного однотипного судна перевозил немецкую зондеркоманду, высланную для поиска и уничтожения разведгруппы, высаженной С-56 в своем первом походе. Уцелевший сторожевик сбросил для острстки 36 глубинных бомб, но на самом деле его командир сам был испуган настолько, что, покидая район боя, посадил корабль на мель. Удачливая же подлодка, в аппаратах которой практически не осталось торпед, получила приказ вернуться в базу. Сам того не подозревая, экипаж С-56 поставил второй свой рекорд — он сумел достоверно потопить в течение одного похода два вражеских корабля, что не удалось ни одной другой подлодке Северного флота. «Эску» встречали почти всем составом флота во главе с командующим вице-адмиралом А.Г. Головкин, который прямо на пирсе вручил Щедрину второй орден Красного Знамени.



**ПЛ С-56 в
Кольском заливе,
лето 1943 г.**



**Торпедисты С-56
за обслуживанием
торпедных
аппаратов, 1943 г.
Фото Р.Диамента**



Так С-56 и ее командир вошли в число наиболее результативных на Северном флоте. До конца года «эска» стояла в текущем ремонте и в боевых действиях не участвовала. Первым в 1944 г. стал поход в рамках операции РВ-1. Щедрин действовал умело и напористо. 18 января подлодка покинула базу и уже вечером 20-го вышла в атаку на конвой в районе мыса Слетнес. К сожалению, из-за помехи со стороны эскорта («эска» находилась в надводном положении) пришлось стрелять кормовыми аппаратами. Караван был обнаружен внезапно на малой дистанции, но вахтенный офицер не решился сам произвести атаку, а вызвал на мостик командира, который, попав в темноту из освещенного помещения, допустил большую ошибку в определении элементов движения цели. Взрывов не последовало, новой атаке мешало близкое присутствие С-102 (она выпустила торпеды спустя 35 минут после С-56 и тоже промахнулась). 22 января другой караван был упущен из-за сильного волнения, не дававшего удерживать крупную подлодку на перископной глубине. На следующий день, осуществлявшая поиск в надводном положении у берега, С-56 сама чуть не стала жертвой противника. Незамеченный сигнальщиками вражеский корабль с небольшой дистанции выстрелил осветительные снаряды, а после погружения подлодки группа охотников сбросила на нее 18 глубинных

бомб. К счастью, появление нашего самолета-разведчика заставило немцев объявить воздушную тревогу и отозвать охотники к конвою. Зато 28 января Щедрин добился еще одного успеха, потопив залпом из кормовых аппаратов транспорт «Хайнрих Шульте» (5056 брт), следовавший в составе «западного» каравана. И снова группа охотников не смогла добиться четкого контакта, ограничившись сбросом 10 бомб для предотвращения повторной атаки. 4 февраля «эска» вернулась в базу, и 31 марта ее наградили орденом Красного Знамени.

С 20 февраля по 7 марта С-56 принимала участие в операции РВ-2. Этот поход оказался одним из самых напряженных в карьере «эски». Почти две недели ей не удавалось выйти на перехват конвоев из-за штормовой погоды. Затем 26 — 28 февраля лодка попала в сложное положение из-за... шедшего в Мурманск союзного каравана JW-57. Накануне он потерял эсминец, потопленный немецкой подводной лодкой, после чего корабли охранения приступили к массированному профилактическому бомбометанию. Звуки разрывов глубинных бомб распространялись на десятки миль и достигли ушей советских подводников, которые не знали об их истинных причинах. В течение трех суток Щедрин, как и командиры находившихся на соседних позициях лодок, осуществлял маневр уклонения, боясь даже включить

машинки регенерации воздуха. К концу 27 февраля ситуация настолько осложнилась, что Щедрин разрешил беспартийным покинуть боевые посты, а на вахту попросил встать коммунистов. 28-го конвой вошел в Кольский залив, и «преследование» наконец-то прекратилось.

Караван противника был случайно обнаружен утром 4 марта в тот момент, когда субмарина заряжала аккумуляторные батареи. Внезапно сошедший снежный заряд показал, что лодка уже находится почти в середине походного порядка конвоя. После срочного погружения Щедрин решил атаковать, но поскольку все происходило в условиях переменной видимости, когда можно было легко оказаться жертвой случайного или преднамеренного таранного удара, стрелять пришлось кормовыми аппаратами с глубины 25 м по акустическим пеленгам. Это был новый и не вполне освоенный метод бесперископной атаки, которую экипаж С-56 выполнял впервые. Увы, давление в боевых баллонах оказалось недостаточным, чтобы нормально вытолкнуть торпеды с такой глубины, в результате чего один из снарядов оказался заклинен в аппарате, а другой, по-видимому, получил повреждения, поскольку прозвучавший спустя 45 секунд взрыв был вызван чем угодно, но только не попаданием в цель. Сразу вслед за этим торпедисты без разрешения командира попытались выстрелить неисправную торпеду. Для этого они продули сжатым воздухом кормовой торпедный аппарат, что чуть было не привело к гибели лодки. Дело в том, что этим действием подводники облегчили корму, в то время как остававшийся тяжелым нос под действием рулей в этот момент быстро погружался. Резкое нарушение дифферентовки привело к тому, что подлодка едва не провалилась на запределную глубину. Катастрофу удалось предотвратить подачей воздуха в носовую группу цистерн. Казалось бы, опасность осталась позади, но не тут-то было! После продувания части балласта субмарина начала стремительно всплывать и вскоре оказалась на поверхности, там, где встревоженные мощным подводным взрывом, ее уже искали два охотника. Щедрин приказал снова заполнить цистерны, но крупная по размерам «эска» несколько минут не хотела погружаться. Все это время акустик докладывал командиру о приближении охотников, которые явно шли на таран. Командир уже собрался было принять последний бой в надводном положении, как подлодка вдруг начала резко погружаться. В этот момент прошедший над ней Uj-1220 сбросил четыре глубинные бомбы. Лишь чудом удалось избежать прямых попаданий, тем не ме-



Сигнальщики С-56, зима 1945 г.

нее, в результате мощных близких разрывов вышел из строя вытяжной вентилятор, было разбито множество лампочек, разошлись швы на легком корпусе, сорвало два стальных листа в надстройке, было сорвано ограждение носовых горизонтальных рулей, и вышел из строя ряд приборов, размещенных на мостике. К счастью, немецкие акустики не смогли нащупать лодку гидролокаторами, и дальнейшей бомбардировки не последовало. Через четыре часа удалось вытолкнуть за борт и неисправную торпеду. Так закончился пятый поход, о котором Григорий Иванович Щедрин позже сказал: «Смерть пыталась заглянуть нам прямо в глаза». За него командир С-56 был удостоен ордена Нахимова 2-й степени.

Шестой боевой поход (16 — 31.5.1944) стал единственным, в котором подлодка ни разу не атаковала — сказались плохая погода и неполадки с техникой: вышел из строя зенитный перископ, а аккумуляторная батарея уже давно требовала замены.

**Офицерский состав
С-56. Второй
слева —
Г.И. Щедрин.
Лето 1944 г.**



**В дизельном
отсеке С-56.
Слева — старший
группы мотористов
мичман Елин**



С 11 июля С-56 — вновь на коммуникациях противника. Ждать контакта пришлось недолго — 15-го в море был обнаружен конвой в составе девяти транспортов и танкеров, которые прикрывали 26 кораблей охранения. Тем не менее, больше мешали не они, а густой туман, полностью исключивший действия авиации. С-56 четко вышла на перехват и сблизилась для атаки. Точно определить элементы движения цели визуально мешала плохая видимость, а при помощи акустики — использование немцами акустических тралов. В результате в 06.13 субмарина выпустила четыре торпеды с дистанции 7 кабельтовых, после чего личный состав отчетливо слышал четыре взрыва. Уже

спустя шесть минут Щедрин поднял перископ. В него он увидел «тонущий кормой» миноносец и «отсутствие» транспорта, который в момент залпа створился с первой целью. По всей вероятности, обман зрения объяснялся сильным туманом, поскольку торпедная атака так и осталась не замеченной противником. Это подтверждается и отсутствием преследования. Не исключено, что торпеды сработали самопроизвольно — такие случаи бывали неоднократно, а немцы в тумане не заметили взрывов. Конвой прошел дальше и спустя час был атакован подводной лодкой М-200, которой командовал бывший старший помощник Щедрина капитан-лейтенант Гладков. Его атака также оказа-

лась неудачной, но ее немцы заметили и некоторое время бомбили. На С-56 же отдаленные взрывы глубиннок приняли за запоздалое преследование. Утром 21 июля на «эске» вышел из строя газоотводный клапан одного из дизелей, что заставило вернуться в базу на три дня раньше положенного срока.

Весьма нелегким оказался и последний поход «эски», начавшийся 16 сентября 1944 г. До 8 октября (в этот день началась эвакуация сухопутных частей из прифронтовой зоны) интенсивность немецкого судходства была крайне незначительной, так что «эске» оказалось весьма непросто отыскать себе достойные торпед цели. Таковую нашли лишь вечером 24 сентября. Расстояние в момент обнаружения превышало допустимую для атаки дистанцию, и в процессе маневрирования Щедрина удалось сократить ее совсем немного. Стрелять пришлось с расстояния 19 — 20 кбт, и лишь в момент залпа цель смогли опознать как небольшой транспорт. На самом деле атаке подвергся сторожевой корабль V-6105, который вовремя заметил торпеды и сумел уклониться. В конце дистанции две торпеды взорвались при ударе о прибрежные скалы. Немцы, а в составе конвоя шло еще два сторожевика и плавучая мастерская, решительно контратаковали субмарину. Противолодочники сбросили по четкому гидроакустическому контакту пять серий глубинных бомб (всего 50 штук) и утверждали, что видели на поверхности след топлива и даже поднявшуюся из воды незадолго до гибели рубку подлодки. Ничего этого в действительности не было. За исключением нескольких лопнувших лампочек С-56 не получила никаких повреждений. Что же касается немецкого конвоя, то на следующий день он был полностью разгромлен торпедными катерами и штурмовой авиацией Северного флота.

Считая лодку потопленной или тяжело поврежденной, немецкое командование выделило для прочесывания данного района тральщики М-31 и М-251. Днем 26-го Щедрин обнаружил эту пару и решил атаковать. Первый двухторпедный залп пошел мимо, и вскоре оставшийся наблюдать за целью в перископ Григорий Иванович мог наблюдать, как одна из торпед взорвалась при ударе о скалы. Почти сразу были выпущены еще две торпеды по другому тральщику. На этот раз Щедрин видел проектировавшийся на корпусе корабля взрыв и даже сфотографировал его через перископ! Снимок получился эффектный, но каково было бы разочарование командира, если бы он узнал, что торпеда самопроизвольно взорвалась, не дойдя до цели. Тут уже С-56 сама превратилась из охотника в дичь. Оба тральщика

обнаружили лодку гидроакустикой и по очереди атаковали ее, сбросив за 4,5 часа 33 глубинные бомбы. Немцы и на этот раз утверждали, что после взрывов наблюдали на поверхности след топлива и большие воздушные пузыри, а в одном случае — якобы искореженный корпус лодки даже выбросило на поверхность. С-56 снова посчитали потопленной, но 27 сентября она, как ни в чем не бывало, вернулась в родную базу. К тому моменту ее механизмы были весьма изношены, старая аккумуляторная батарея заряжалась только на половину, а газоотводные клапана сильно пропускали воду. Лодке был необходим капитальный ремонт, из-за чего она не смогла принять участия в завершающих сражениях в студеной глубинах. Тем не менее, предшествующие заслуги ее экипажа нашли признание у командования и правительства. Сначала, указом президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 г. капитан 2 ранга Щедрин был удостоен звания Героя Советского Союза, а 23 февраля 1945 г. сам корабль и весь его экипаж были зачислены в гвардию. Следует подчеркнуть, что за все время Великой Отечественной войны лишь четыре подводные лодки ВМФ СССР были награждены и орденом Красного знамени и гвардейской ленточкой.

Может возникнуть вопрос: а насколько правомерными были все эти награждения, если на самом деле экипаж С-56 потопил не десять, как считалось в годы войны, а всего четыре вражеских корабля? С нашей точки зрения — абсолютно правомерно. Ведь воевать нашим подводникам приходилось против технически и тактически превосходящего нас противника, который сконцентрировал для защиты своих северных коммуникаций значительное число боевых кораблей, выставил почти 4 тысячи мин. В годы войны компенсировать эти отставания можно было только за счет мужества и самоотверженности наших подводников, и в этом плане командир и экипаж С-56 заслуживают самой высокой оценки. Несмотря на все трудности, Щедриным потопил четыре цели, причем все они либо являлись боевыми кораблями, либо судами, входившими в состав хорошо охраняемых конвоев. Это поставило экипаж С-56 на первое место на Северном флоте и на одно из первых в нашем ВМФ.

С-101

Бывшая балтийская субмарина прибыла в Беломорск 9 сентября 1941 г. 7 октября, после восстановительного ремонта она направилась в Полярное. На рассвете сигнальщики обнаружили впереди по курсу два неизвестных самолета, которые



**Командир С-101
капитан 2 ранга
В.К. Векке**

оказались нашими МБР. Хотя они дали правильные опознавательные, на лодке этого не заметили и объявили срочное погружение. Заметив, что субмарина уходит под воду, летчики устремились в атаку. До их подлета «эска» успела уйти на глубину, но летающие лодки остались патрулировать на месте погружения, поэтому, когда спустя 15 минут С-101 всплыла под перископ, на нее сразу же были сброшены четыре авиационные глубинные бомбы ПЛАБ-100. К счастью, взорвалась лишь одна из них. Корпус корабля сильно подбросило, ряд механизмов сдвинулся с фундаментов, разбилось 25 баков аккумуляторной батареи, и лопнул сварной шов топливной цистерны №2, а ее содержимое частично вылилось в аккумуляторную яму. Из-за отключения батарейных автоматов лодка потеряла ход и упала на дно на глубину 45 м. Через 45 минут, после приведения механизмов в действие, субмарина всплыла, обменялась опознавательными с самолетами и пошла на ремонт в Архангельск. Ее докование закончилось 17 ноября, и 13 декабря она прибыла в главную базу СФ.

В свой второй боевой поход, ставший первым на новом театре, С-101 вышла 31 января 1942 г. Ни одного конвоя противника обнаружить не удалось. 3 февраля командир лодки капитан 3 ранга В.К. Векке высадил разведгруппу, а 6-го предпринял атаку сидевшего на камнях остова норвежского парохода «Мимона» (1147 брт), выброшенного штормом еще 11 января. 27 февраля «эска» вернулась в Полярное. В третьем походе (10 — 22.4.1942) лодка должна была защищать союзные караваны QP-10 и PQ-14, заняв позицию в 150 милях севернее Альта-фьорда. После вскрытия пакета с боевым приказом штурман наложил на карту кальку с границами позиции, но сделал это неправильно, со смещением всей позиции на 5 градусов — примерно 120 миль — по долготе к востоку. Из-за этой ошибки район патрулирования «эски» оказался прямо по курсу QP-10. С утра 11-го и до ночи на 13-е с британских кораблей на лодку, а также находившиеся поблизости «у-боты», было сброшено несколько десятков глубинных бомб — к счастью для наших подводников, без последствий. Лишь после этого Векке догадался, что перед ним корабли союзного каравана и решил уточнить координаты позиции. Уже после того, как он обнаружил ошибку, над субмариной прошел сам конвой, что сопровождалось еще несколькими часами малоприятного маневрирования под градусом глубинных бомб. В ночь на 23 апреля, после окончания проводки караванов, Векке получил приказ занять позицию на коммуникациях противника у Вардё, но

выполнить его не смог — после утреннего погружения механик лодки доложил, что 1-я группа батареи имеет полное корпусное сообщение. Как показало расследование, разрушение 23 аккумуляторных баков произошло из-за того, что при погружении личный состав забыл перекрыть клапана на магистрали замещения, и соляр под давлением в несколько атмосфер поступил из бортовых во внутреннюю цистерну, которая сначала вспучилась и раздавила стенки прилегающих баков, а затем лопнула. В аварийном состоянии субмарина вернулась в Полярное, где ее командир «за грубую ошибку в прокладке курса и связанные с ней последствия» получил выговор от командующего флотом.

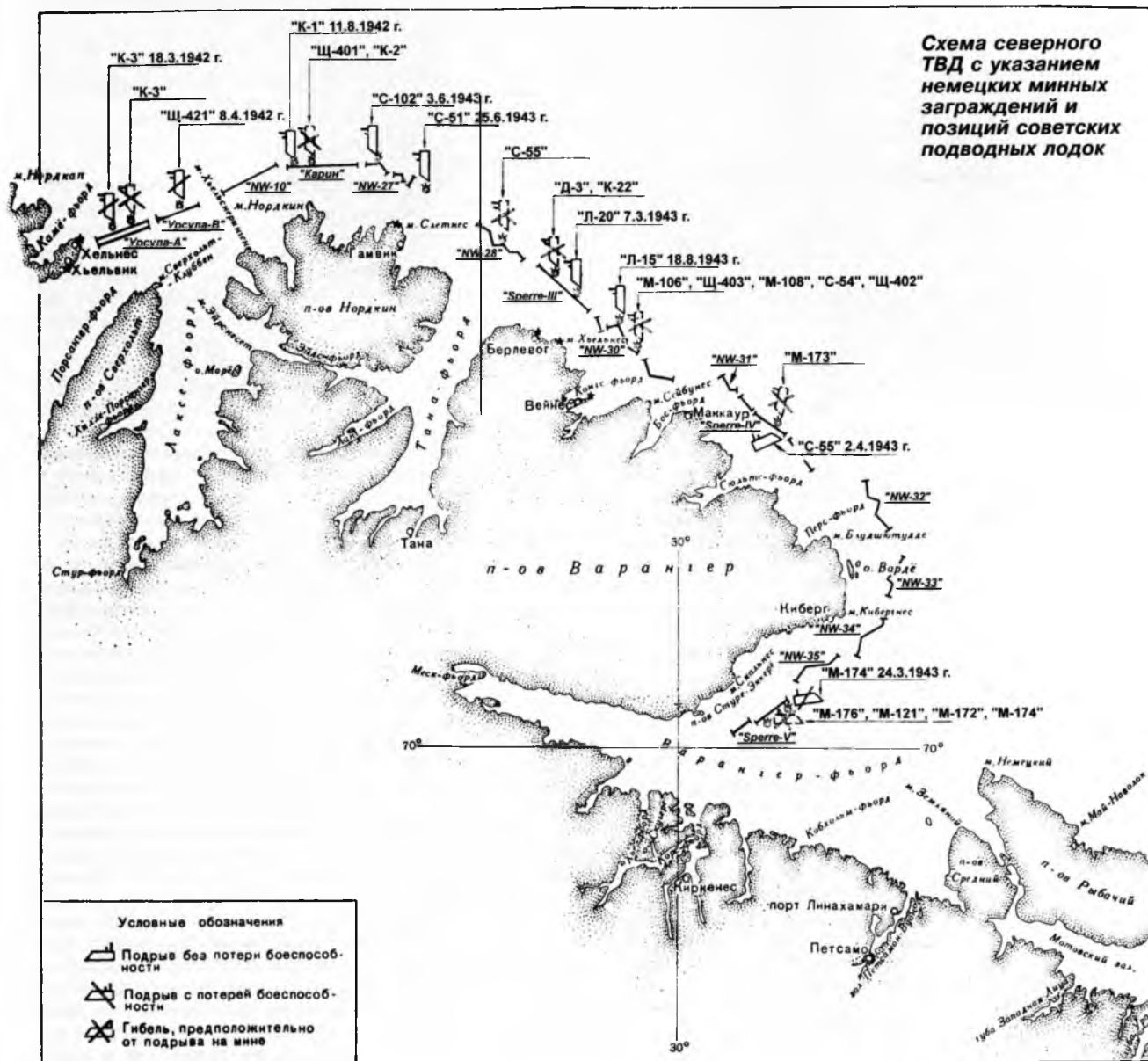
Четвертый поход (17 — 27.5.1942) для С-101 чуть было не стал последним. Утром 25 мая лодка вышла в атаку на вражеский конвой в районе устья Тана-фьорда. В момент обнаружения суда уже прошли место нахождения лодки, и стрелять пришлось вдогонку с дистанции 18 кбт — не удивительно, что единственная выпущенная торпеда даже не была замечена противником. Спустя 3,5 часа в перископ обнаружили группу охотников, на которой Векке, очевидно, хотел отыгаться за предыдущую неудачу. Но не тут-то было — в процессе сближения подлодку обнаружили по перископу, после чего началось ожесточенное преследование. В самом его начале горизонтальные рули были круто переложены на погружение, но когда лодка достигла глубины 55 м, электрическое управление отказало из-за самопроизвольного отключения батарейных автоматов. Векке приказал подать сжатый воздух в носовую группу и продуть цистерну быстрого погружения, но эти меры мгновенного эффекта не дали, во многом из-за того, что близкими взрывами бомб клапаны вентиляции цистерн оказались подорваны, и большая часть воздуха сжавилась за борт (с немецких охотников даже визуально наблюдали движущийся под водой большой воздушный пузырь). Все это завершилось неизбежным падением на грунт на глубине 82 м. Положение подлодки усугублялось тем, что на этот раз забыл перекрыть клапана на магистрали замещения личный состав кормовых отсеков, что привело к вспучиванию и трещине топливной цистерны и разрушению пяти баков. Поскольку бомбометание продолжалось и после покладки, командир пришел к выводу, что на поверхности появилось масляное пятно, раскрывающее местоположение подлодки. Спустя два часа «эска» смогла оторваться от грунта, но тут же была обнаружена одним из охотников при помощи шумопеленгатора. К счастью, установить с ней четкого гидроакустического

контакта немцы не смогли, и потому новые серии бомб были сброшены ими неточно. Лодка оторвалась от преследования, но на этом испытания для экипажа не закончились. В 19 часов при попытке всплыть под перископ из-за ошибки рулевого-горизонтальщика корабль показал рубку, которую сразу же обнаружил специально вызванный к месту боя бомбардировщик Ju-88. Он сбросил три 250-кг авиабомбы, но все они легли с перелетом, не нанеся серьезных повреждений. После этого Векке не решался всплыть до 6 утра следующих суток. За это время личный состав сильно пострадал от кислородного голодания, которое усугубля-

лось неправильной организацией регенерации воздуха. Сначала в отсеки, где и так в ходе боя создавалось избыточное давление, было стравлено несколько баллонов с кислородом, и лишь спустя несколько часов были использованы патроны регенерации, поглощающие углекислый газ. В базу субмарина снова прибыла в аварийном состоянии.

В очередной раз в море подлодка выходила с 21 июля по 6 августа на позицию у Варде. Теперь Векке был гораздо осторожнее, и попыток атаковать не предпринимал, за исключением случая с одиночным норвежским мотоботом. В ночь на 3 августа тот был обнаружен в районе за-

Схема северного ТВД с указанием немецких минных заграждений и позиций советских подводных лодок





**С-101
возвращается из
боевого похода,
март 1943 г.**

рядки, после чего командир решил уничтожить его артиллерией. Казалось, судьба бота предрешена, ан нет: даже сблизившись на дистанцию 1,5 кбт, артиллеристы лодки не смогли ни разу попасть в цель (выпущено 24 45-мм снаряда) из-за сильного волнения. Дело кончилось тем, что бот развернулся носом на лодку, и Векке, опасаясь таранного удара, счел за лучшее уйти полным ходом на восток. Этот случай показался командованию настолько позорным, что даже не был включен в суммарную отчетность по артиллерийским атакам подлодок СФ за время Великой Отечественной войны. В политдонесении после похода писалось: «При анализе прошлых боевых операций ПЛ С-101 подобные явления имели место. Ни одна атака командиром не была доведена до конца. Все это вызывает сомнения не только у командования бригады, но и у личного состава ПЛ С-101 в умениях действовать в боевой обстановке и правильно решать боевые задачи со стороны командира ПЛ тов. Векке».

Несмотря на это, в ноябре (2 — 15.11.1942) лодка выходила в поход в северную часть Баренцева моря со старым

командиром для обеспечения перехода одиночных транспортов с Новой Земли в Исландию. В ходе этого патрулирования лодка дважды безуспешно пыталась оказать помощь атакованным транспортам и слышала звуки артиллерийской канонады, сопровождавшей потопление танкера «Донбасс», но сама так ничего и не обнаружила. После возвращения Векке узнал о выходе приказа И.В. Сталина, где ему объявлялся строгий выговор за прошлогодний октябрьский инцидент. Дело в том, что в связи с массовым выходом из строя аккумуляторных батарей подлодок летом 1942-го на флоте поработала комиссия НКО, которая вскрыла многочисленные нарушения правил эксплуатации (в основном они объяснялись условиями боевой обстановки, когда лодкам приходилось прерывать зарядку из-за обнаружения противника), а, кроме того, и случай повреждения батареи на С-101 в результате атаки наших же самолетов. Как вспоминали ветераны, Векке ходил понурый, пока какой-то шутник не сказал ему: «Ты, Кузьмич, можешь гордиться — ведь «строгач» от самого Сталина! У кого из командиров лодок есть такой? Ни у кого!

Только у тебя! А ты ходишь, горюешь...» Чтобы Кузьмич не горевал, 21 ноября вышел приказ наркома ВМФ, которым он назначался командиром строившейся в Горьком С-16. Лишь в 1943-м по совокупности участия в боевых походах его наградили орденом Отечественной войны 2-й степени.

Новым командиром «эски» стал капитан 3 ранга П.И. Егоров, имевший опыт командования лодками с 1938 года и накануне войны поступивший в Военно-морскую академию. Из академии он выпустился весной 1942 г. и несколько месяцев служил оператором в штабе СФ, но желание командовать кораблем взяло свое. Он быстро взял в руки личный состав, резко поднял дисциплину и сумел в кратчайший срок сколотить из моряков экипаж, работавший как единое целое. 20 марта 1943 г. «эска» отправилась в свой седьмой поход и, прибыв на позицию между Нордкином и Маккауrom, утром 22-го вышла в атаку. Несмотря на то, что субмарине удалось занять выгодную позицию, перед самым залпом она была обнаружена немецким гидросамолетом, и цель — пароход «Драу» — успела уклониться от всех четырех торпед. Оставшиеся в носу снаряды были выпущены 29 марта при встрече с другим конвоем. На этот раз атаку удалось осуществить безупречно с дистанции 7 — 8 кбт, со стороны берега, откуда противник меньше всего ожидал нападения. Хотя три торпеды выскочили на поверхность и были замечены противником, времени на уклонение уже не оставалось, и одна из торпед поразила пароход «Аякс» (2297 брт), перевозивший 851 т фуража. Судно быстро затонуло, а немецкие сторожевики сбросили лишь несколько скрывающих бомб, чтобы отпугнуть субмарину (на лодке приняли за преследование и взрывы авиабомб, сброшенных с самолетов ВВС СФ, которые несколько раз атаковали караван в дневное время). 31 марта С-101 вернулась в базу. На этот раз ее поход был оценен очень высоко, а Егоров награжден орденом Красного Знамени. Еще одну атаку командир совершил 25 апреля в следующем походе (20.4 — 2.5.1943). Залп был произведен скрытно, но, к сожалению, Егоров ошибся с расчетами, и лишь одна из торпед, оснащенная неконтактным взрывателем, взорвалась в кильватерной струе в 50 м от транспорта «Нойкурэн». На «эске» этот взрыв приняли за признак попадания. Отделившаяся группа охотников смогла добиться контакта и обрушила на лодку 15 глубинных бомб, но сразу после этого ее вернули к каравану, который, как показалось немецким сигнальщикам, подвергся новой атаке из-под воды. По результатам похода в политдоне-

сении писалось: «Командир ПЛ капитан 3 ранга тов. Егоров на позиции и при атаках ведет себя спокойно и мужественно. Находясь на лодке второй боевой поход, завоевал у нач. состава и личного состава заслуженный авторитет».

В июньском походе (11 — 25.6.1943) «сто первая» выходила в атаку на конвои четыре раза: 13-го, 14-го, 19-го и 23-го. В первом случае две торпеды прошли на расстоянии 1 м от носа, а две другие в 1 м за кормой охотника Uj-1207, шедшего головным во внешней линии охранения конвоя. Только энергичное маневрирование спасло его от гибели, а сброшенные им 22 глубинных бомбы упали вдалеке от цели. На следующий день Егоров атаковал обратный конвой, но из-за помех со стороны кораблей охранения стрелять пришлось вдогонку с дистанции 12 — 14 кбт, и атака даже не была зафиксирована противником. Следующий восточный конвой имел очень мощное охранение, позволившее обнаружить обе выпущенные торпеды на большой дистанции (обе шли по поверхности). Ответный поиск, предпринятый тремя немецкими охотниками, никаких результатов не дал. Наконец, 23 июня С-101 атаковала караван, шедший из Киркенеса, но ее торпеды были замечены с истребителя воздушного прикрытия, который успел своевременно предупредить эскортные корабли. Ближайший к точке залпа сторожевик V-6107 немедленно контратаковал подлодку, сбросив две серии по три бомбы, причем взрывы первой из них на субмарине приняли за признак попадания. Сторожевик в свою очередь тоже считал, что потопил «эску», поскольку после второй бомбы на поверхность выбросило водяной столб высотой до 50 м, а после третьей — на поверхности ненадолго появилась рубка субмарин. На самом деле С-101 не получила никаких сколько-нибудь серьезных повреждений и в связи с полным израсходованием торпед вернулась в базу. За этот поход Павел Ильич Егоров удостоился второго ордена.

29 июня Егорова назначили командиром свежесформированного 5-го дивизиона, но на С-101, находившейся теперь под началом капитан-лейтенанта Е.Н. Трофимова (с октября 1940-го служил старпомом на этой же лодке), он совершил еще один поход. 7 августа лодка вышла для перехвата пытающихся прорваться в Карское море немецких субмарин к северной оконечности Новой Земли — мысу Желания. Через три недели ожидания шумопеленгатор обнаружил движущийся объект. При сближении выяснилось, что это подводная лодка. Поскольку Трофимов тогда еще не сдал зачеты КПЛ по производству торпедных атак, в командо-



**Командир С-101
капитан 3 ранга
П.И. Егоров**

вание кораблем вступил комдив. В 20.50 он произвел трехторпедный залп, ставший гибельным для немецкой U-639, которая стала самым крупным боевым кораблем Кригсмарине, потопленным североморскими подводниками за всю войну. 2 сентября «эска» вернулась в Полярное. За этот успех Егоров был награжден орденом Александра Невского. К сожалению, в дальнейшем личная жизнь этого, безусловно, талантливого подводника сложилась неудачно, что не только отразилось на его карьере, но и привело к самоубийству в 1947 г.

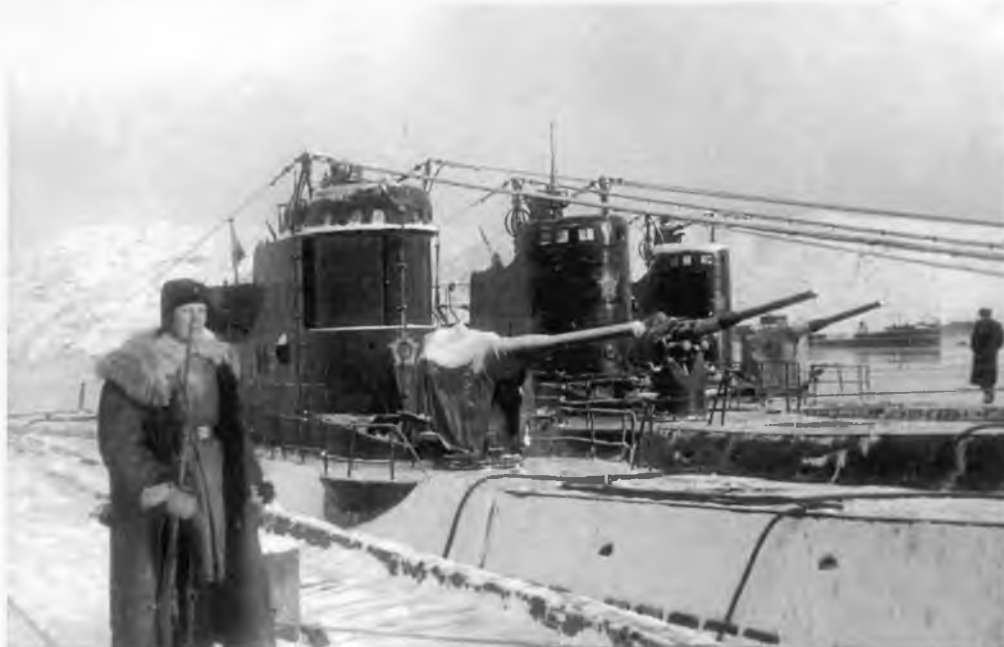
Последний в 1943 г. поход С-101 совершила с 18 по 29 октября. Лодка патрулировала на позиции близ Нордкапа и лишь единожды (26 октября) неудачно вышла в атаку на пару «тральщиков», которыми, вероятно, являлись два немецких охотника, переоборудованные из рыболовных траулеров. По возвращению из похода «эска» стала в углубленный средний ремонт, продлившийся без малого год. 8 июля 1944 г. при переходе из поселка Роста в Мурманск из-за выхода из строя электрического управления вертикальным рулем лодка столкнулась с тральщиком, в результате чего получила пробоину в легком корпусе и повредила винт. Не прошло и двух недель, как на переходе через Кольский залив она села на мель. После этого приказом командующего СФ «за недисциплинированность и халатное отношение к служебным обязанностям» Трофимов был отстранен от занимаемой должности и снижен в воинском звании до капитан-лейтенанта. С августа 1944-го командиром стал капитан-лейтенант Н.Т. Зиновьев, бывший ранее старпомом на С-15. В свой единственный поход он вышел 26 октября, «под занавес» операции «Вест». Утром 28-го лодка заняла позицию у Нордкапа, но 30-го из-за волнения не смогла выйти в атаку на пару эсминцев 4-й германской флотилии. Когда утром следующего дня эсминцы появились вновь, Зиновьев дал по ним трехторпедный залп. Увы, две ЭТ-80 застряли в аппаратах, а третья, несмотря на то, что на корабле слышали взрыв, прошла далеко в стороне от эсминцев и даже не была с них замечена. Спустя семь часов лодка попыталась торпедировать охотники Uj-1207 и Uj-1222. Поскольку неисправные ЭТ-80 вытолкнуть не успели, пришлось дать двухторпедный залп. Одна из торпед взорвалась при ударе о скалы, а встревоженные охотники засекли «эску» и атаковали ее глубинными бомбами. На протяжении 6 часов на подлодке насчитали 147 взрывов, что явилось одним из наиболее ожесточенных бомбардировок, которой подвергались «эски» за время войны. От близких разрывов нарушилась герметич-

ность топливной цистерны, вышли из строя вал лебедки перископа и гидролокатор «Дракон». Зиновьеву удалось устранить повреждения в море, но дальнейшее крейсерство оказалось безрезультатным, и 11 ноября лодка вернулась в Полярное. По итогам похода ей засчитали потопление тральщика и повреждение эсминца. 24 мая 1945 г. С-101 была награждена орденом Красного Знамени. Такой же награды еще раньше удостоился и сам Зиновьев.

С-102

Еще одна бывшая балтийская лодка С-102 (командир — капитан 3 ранга Л.И. Городничий) прибыла в Беломорск 12 сентября 1941 г. и уже с 10 октября находилась в Полярном. Спустя 11 дней «эска» вышла на позицию в районе Тана-фьорда. 23 октября начался недельный шторм. К свирепости северной стихии балтийцы оказались совершенно не подготовлены, в результате чего экипаж сильно укачался — вплоть до того, что большинство не могло нести вахту. Исключением оказался вышедший в поход дивизионный штурман ст. лейтенант Е.Г. Кальнин. На второй день похода, когда лодка шла в надводном положении, он заступил вахтенным офицером, но ни один из сигнальщиков так и не смог подняться на мостик. Спустя час выяснилось, что на мостике никого нет, а пропавшего дивштурмана посчитали смытым волной. После этого Городничий запросился в базу, но получил от командующего флотом многозначительный ответ: «Малютки» находятся в море!». 29-го произошел другой случай, хорошо свидетельствовавший об уровне подготовки наших подводников в 1941 году. В 9.24 в перископ были обнаружены два транспорта. Лодка стала сближаться с ними, но атака сорвалась из-за невыгодного курсового угла. В процессе маневрирования при сильном волнении «эска» случайно вынырнула на поверхность, и командир приказал принять в уравнительную цистерну полтонны воды. Вместо этого, по недосмотру механика, ее приняли 6 т, и лодка камнем пошла вниз. На глубине 110 м погружение удалось остановить аварийным продуванием главного балласта, но затем началось стремительное всплытие. При этом образовался дифферент в 40° на нос. С-102 вторично выбросило на поверхность, и в этот момент из-за неправильного расчета по приему воды она вновь приобрела отрицательную плавучесть и начала погружаться, на этот раз с 30-градусным дифферентом на корму. Погружение лодки удалось остановить только на глубине 130 м. При втором аварийном всплытии дифферент вновь перешел на нос и достиг 40 градусов, причем

С-102 в Кольском заливе



«Эски» у причала в Полярном. Слева направо: С-102, С-104 (предположительно) и С-56, зима 1945 г.

из аккумуляторных баков вылилась часть электролита. В конце концов, Городничий решил оторваться от конвоя в надводном положении, что и было сделано. 13 ноября после безрезультатного трехнедельного патрулирования субмарина вернулась в базу. В своих выводах по походу комбриг Н.И. Виноградов записал, что «ПЛ С-102 провела указанный боевой поход как плохо организованное учебное плавание» и что в очередной поход ее можно «послать только с командиром ДПЛ, который дол-

жен научить воевать и плавать у берегов противника».

В третьем походе (3 — 20.1.1942) в присутствии комдива М.Ф. Хомякова Городничий действовал гораздо увереннее. Лодка заняла позицию в районе Вардё. Днем 10 января она выпустила две торпеды по одиночному транспорту (очевидно, норвежскому траулеру), а спустя четверо суток атаковала немецкий конвой. На дно пошел транспорт «Тюркхайм» (1904 брт), однако контратака охотников Uj-1205 и

**С-102 перед
швартовкой
в Полярном,
18 июня 1943 г.
Фото С.Шиманского**



**Командир С-102
капитан 3 ранга
Л.И. Городничий
у перископа**

Uj-1403 чуть было не оказалась для С-102 роковой. Уже первая серия глубинных бомб накрыла «эску», когда она находилась на глубине всего 20 м. При этом создавался сильный дифферент на корму, и носовая оконечность на 5 метров показалась из воды. Один из охотников успел обстрелять ее из автоматической пушки, но попаданий не добился. Опасаясь всплытия, Городничий приказал прекратить продувание цистерны быстрого погружения, что в конечном итоге привело к плавной покладке на грунт на глубине 86 м. В той обстановке это было худшее из решений — немцы четко определили местонахождение субмарины по появившемуся на поверхности масляному пятну и приступили к ковровому бомбометанию. До 13 часов охотники полностью опустошили свои бомбовые погреба, после чего к ним присоединился сторожевик «Полярфонт», сбросивший еще 30 бомб (общее число бомб, сброшенных на лодку по немецким данным, составило 198 штук!). После этого немцы организовали доставку еще 40 бомб на торпедных катерах, которые в море были переданы на охотники. Все это время С-102 неподвижно лежала на дне, поскольку Городничий опасался включить турбонасос на откачку воды, опасаясь, что его шум может выдать нахождение субмарины. Паники на корабле не было, но многие моряки, включая начсостав, находились в подавленном состоянии, писали предсмертные записки и прощались друг с другом. Фактически же подлодку спасли только слабая подготовка немецких проти-

володочников и малая мощность немецких бомб. В 19 часов «эска» оторвалась от грунта, но, поскольку часть клапанов вентиляции оказалось подорвана и травила поданный в цистерны воздух, возник дифферент на корму до 40 градусов. Окончательно всплыть удалось только около 21.00 уже после того, как субмарина ушла из района атаки. Вышло из строя все навигационное и электрооборудование, нарушилась герметичность топливных цистерн, вышли из строя клапаны вентиляции кормовой группы. Несмотря на серьезные повреждения, Городничий не стал проситься в базу и 18 января успешно выполнил задачу по съему с берега разведгруппы (другая разведгруппа была высажена на берег в самом начале похода). Лишь после этого корабль взял курс на Полярное. Хотя действия командира при уклонении от бомбардировки были расценены командованием как совершенно неправильные, в целом поход получил высокую оценку, что выразилось в награждении Городничего орденом Красного Знамени.

Весь февраль ушел на ремонт. В четвертом походе (3 — 27.3.1942) С-102 вновь крейсировала у Вардё, а в период с 8 по 14 марта прикрывала союзный караван PQ-12. Ее действиям сильно мешали штормовая погода и снежные заряды, а единственная возможность выйти в атаку 4 марта оказалась упущенной из-за того, что рулевой-горизонтальщик «утопил» перископ. Утром 22 марта субмарина чуть было не стала жертвой катастрофы — при утреннем погружении не закрылся газоот-

водный клапан одного из дизелей, в связи с чем в трюм корабля поступило 12 т воды. К счастью, противника поблизости не было, поэтому лодка всплыла в позиционное положение, и личный состав смог спокойно устранить повреждения. Пятый поход продолжался с 18 мая по 2 июня. На этот раз район патрулирования лежал на западном шхерном участке немецкой коммуникации, у острова Рольвсё. Действовать там в период полярного дня оказалось крайне рискованно, особенно с учетом изношенности аккумуляторной батареи. 24 мая при попытке проникнуть вглубь Квенанген-фьорда лодка попала на минное заграждение и дважды коснулась минрепов, в связи с чем Городничий счел за лучшее отойти в море. Затем в течение трех с половиной месяцев субмарина простояла в ремонте и ожидании новой батареи. Поскольку своевременно ее не нашлось, в конечном итоге командование приняло решение установить на С-102 комплект батареи для лодки типа «Декабрист» (к тому времени единственный из «декабристов» СФ — Д-3 — уже успел погибнуть). Следующий поход (24.9 — 17.10.1942) был совершен к северной оконечности Новой Земли — мысу Желания — для перехвата вражеских надводных и подводных рейдеров, действовавших в Карском море. Ни одной встречи с ними не произошло. С 5 по 16 ноября лодка находилась в северной части Баренцева моря, пытаясь обеспечить переход одиночных союзных транспортов с Новой Земли в Исландию — безрезультатно. К крейсерству на вражеских коммуникациях С-102 вернулась лишь в восьмом боевом походе (15.12.1942 — 1.1.1943). За две недели, проведенные на позиции в районе мыса Нордкап, встречи с противником не произошло. Начавшийся после возвращения текущий ремонт с установкой нормальной батареи занял четыре месяца.

В течение 1943 года лодка совершила три похода (31.5 — 16.6, 7 — 25.8 и 30.9 — 17.10.1943) на позицию в районе Нордкапа. Поскольку наученный горьким опытом Городничий старался действовать очень осторожно, интересных событий в этих походах было не так уж и много. 3 июня С-102 задела за нижнюю часть антенны противолодочной мины, но последовавший взрыв нанес ей лишь незначительные повреждения. 18 августа состоялась единственная за весь год торпедная атака, когда субмарина неудачно выпустила две торпеды по транспорту, шедшему в составе большого конвоя. Немцы еще на большом расстоянии заметили следы обеих шедших по поверхности торпед, а после уклонения сбросили для острастки одну скрывающую серию бомб. Единственным достойным упоминания событи-

ем в третьем походе стала высадка 7 октября разведгруппы. Вечером 26 декабря С-102 была послана для перехвата германского линкора «Шарнхорст», но не успела она прибыть на позицию, как стало известно, что линейный корабль потоплен англичанами. Лодку отправили на позицию к Тана-фьорду. Добиться успеха и на этот раз не удалось — из-за течи в трюме приходилось часто отходить в море для откачки воды. 3 января С-102 вернулась в базу.

В 1944 г. старейшая северная «эска» совершила всего три боевых похода. Первый, с 17 по 30 января, проходил в рамках операции РВ-1. Заняв позицию в районе мыса Нордкин, 20-го лодка вышла в атаку на «западный» конвой. Четырехторпедный залп произвели с дистанции 12 кбт из надводного положения. Городничий утверждал, что слышал один взрыв (ему было засчитано потопление 6000-тонного транспорта), однако немцы, осуществлявшие профилактическое бомбометание,

Экипаж подводной лодки С-102. Послевоенное фото



даже не заметили нападения. За этот мнимый успех командир был награжден вторым орденом. С 3 по 20 марта С-102 вновь находилась в море, в районе Порсангер-фьорда. За это время командир неоднократно обнаруживал тральщики и сторожевики, но в атаки не выходил, поскольку ждал конвоев. По возвращении субмарина стала в текущий ремонт, окончившийся только в середине сентября (в ходе него установлена ГАС «Дракон» и оборудование для использования электроторпед). 10 октября в самом разгаре операции по срыву эвакуации немцев «эска» в последний раз вышла в море. Она удостоилась сомнительной чести стать единственной подлодкой СФ, участвовавшей в операции «Вест» и ни разу не выпустившей торпеды. За это время через ее позицию прошло, по меньшей мере, семь вражеских конвоев, но лишь единожды, 24 октября, Городничий обнаружил противника. Выход в атаку сорвали вражеские тральщики, сумевшие засечь С-102 до залпа и сбросить на нее около трех десятков глубинных бомб. В тот же день лодка получила приказ вернуться в базу. В послевоенные годы служба у Л.И. Городничего наладилась, он дослужился до звания контр-адмирала и ряда ответственных должностей в штабе СФ и ГМШ.

С-103

К началу войны лодка (командир — капитан-лейтенант Н.П. Нечаев; командовал различными субмаринами с декабря 1938 г., С-103 — с декабря 1940-го) имела готовность 94% и ожидала перевода в Ленинград для прохождения сдаточных испытаний. Вместо этого в октябре пришлось отправиться вниз по Волге в Каспийское море, где в июле 1942-го лодку включили в состав ВМФ. Весенний переход на Север сорвался из-за позднего вскрытия от льда каналов Мариинской системы, так что осуществить задуманное удалось только в следующую навигацию.

В Полярное субмарина перешла 20 сентября 1943 г. и 19 октября отправилась в первый боевой поход. Патрулирование в районе острова Рольвсё продолжалось до 3 ноября. В ходе него штаб флота предпринял три попытки навести лодку на идущие из Варангер-фьорда конвои, но все они из-за отсутствия сведений об используемых противником маршрутах провалились. Утром 26-го погружающаяся лодка была обнаружена береговым постом, после чего для ее поиска и уничтожения в море вышло два тральщика и охотник. Первому из тральщиков — М-365 — удалось установить гидроакустический контакт, а затем и обнаружить визуально вынырнувшую из воды рубку. После сбрасы-

вания первой серии из шести бомб немцы наблюдали всплытие большого воздушного пузыря, но сразу после этого контакт был потерян. Безуспешный поиск продолжался до вечера, пока корабли не присоединились к шедшему в Киркенес конвою. Повреждения С-103 же ограничились 25 разбитыми лампочками и треснувшими стеклами манометров. Второй (16 — 31.1.1944) и третий (12 — 28.4.1944) походы «эски» закончились безрезультатно, несмотря на стремление командира атаковать врага. В первом случае командование само ограничило инициативу Нечаева, разрешив ему атаковать только идущие на восток конвои и только после передачи радиогаммы об их обнаружении. Несмотря на это, командира заподозрили в безынициативности, и в апрельский поход он пошел с самим комбригом И.А. Колышкиным на борту. Тот убедился, что Нечаев ведет поиск целей правильно, и только сведение немцами своего судходства до минимума не дает ему проявить себя. Кроме того, Колышкин сделал важный вывод о необходимости продолжения операций разнородных сил (операции РВ), которые были прекращены в связи с обескураживающе малыми результатами. В майской операции РВ-4 (16 — 31.5.1944) Нечаев, очевидно, раздосадованный тем, что и на этот раз не удалось выйти на перехват конвоев, 29 мая атаковал четырехторпедным залпом группу «тральщиков» (охотники Uj-1209, Uj-1211 и Uj-1219). На лодке слышали три взрыва и сочли все корабли уничтоженными, даже несмотря на то, что стреляли залпом с временным интервалом с дистанции 18 кбт, при угле встречи в 140 градусов (!). Несмотря на услышанные экипажем взрывы, охотники атаки не заметили и пошли дальше, а лодка вернулась в базу. Разбирая материалы похода, начальник отдела подводного плавания Карпунин в своих выводах написал, что «атака тральщиков, произведенная 29.5.1944, не выдерживает никакой критики», но все же засчитал потопление всех трех, поскольку командир лодки утверждал, что после атаки наблюдал в направлении цели шапку дыма бело-зеленого цвета, которая, якобы, являлась признаком пожара. Несмотря на признание успеха, командира подвергли серьезной критике и награждать не стали. После углубленного навигационного ремонта, в ходе которого «эска» получила оборудование для эксплуатации электроторпед и выдвижную антенну ВАН-ПЗ, она совершила пятый боевой поход (16 — 29.8.1944), на этот раз в район Конгс-фьорда. Утром 23-го она выстрелила двумя торпедами по одиночной десантной барже, но не попала, а спустя час атаковала одиночное судно. Из носовых аппаратов с дистанции



5 кбт были выпущены три ЭТ-80 (четвертая не вышла из-за неисправности), две из которых, по наблюдению Нечаева, поразили 3000-тонный танкер. Через минуту в перископ увидели кренящееся судно, а затем шум его винтов прекратился. По данным противника, атаке подвергся каботажный теплоход «Гретхен», но все торпеды прошли мимо и взорвались при ударе о скалы. Днем 28-го лодка вышла на перехват «западного» конвоя. На этот раз пришлось стрелять парогазовыми торпедами из носовых аппаратов с дистанции 12 кбт. Нечаев слышал два взрыва, но в действительности торпеды прошли мимо. Немцы заметили три из четырех торпед, возможно потому, что одна из них шла по поверхности. Поскольку эскортные корабли не заметили точки залпа и не смогли обнаружить подлодку гидроакустикой, преследования не было. Израсходовав торпеды в носовых аппаратах, «эска» вернулась в базу, заявив об уничтожении 4000-тонного транспорта и сторожевика. За этот «успех» Нечаев был награжден орденом Красного Знамени, за которым в 1945 г. последовал орден Нахимова 2-й степени. Необходимость серьезного ремонта не позволила субмарине выйти в море ни в сентябре, ни в октябре.

С-104

Вместе с другими «сормовскими» «эска-ми», имевшими большую степень готовности, С-104 в октябре 1941-го ушла на

Каспий, где в сентябре следующего года вступила в строй. Командиром субмарины к началу войны являлся капитан-лейтенант Н.Н. Кулыгин, но в июле 41-го его перевели на «боевую» С-6, а нового — капитан-лейтенанта М.И. Никифорова (командовал различными подлодками с февраля 1937 г.) — назначили только в январе 1942 г. Под его руководством весной 1943-го «эска» перешла на Север и, после курса боевой подготовки в Белом море, 30 сентября прибыла в Полярное. Утром 12 октября субмарина готовилась к первому боевому выходу, когда ее внезапно атаковало звено истребителей-бомбардировщиков FW-190. Близкие разрывы четырех 250-кг бомб подорвали люк IV отсека, повредили обшивку ЦГБ №4, 5, 7, 9, разбили 13 баков аккумуляторной батареи и вывели из строя некоторые приборы и механизмы. Вместо похода субмарине пришлось отправиться в ремонт. Этот случай сильно повлиял на настроения Никифорова, который ранее заявлял команде, что стоит им перейти на Север, как они «вжарят немцам по первое число». Командир потерял уверенность в своих силах, стал груб с командой и начал крепко выпивать.

Первый боевой поход (17.1 — 5.2.1944) прошел неудачно. Начался он с того, что на лодке еще перед выходом в море выявилась неисправность гирокомпаса, но когда неисправность устранили, командир на корабль не явился из-за сильного опьянения. Вызвать его удалось только спустя три часа, после чего лодка все-та-



**Торжественная
встреча лодки
С-104,
возвратившейся из
боевого похода.
Полярное,
26 июня 1944 г.**

ки пошла в море. Несмотря на сравнительно длительное пребывание на позиции, она лишь один раз обнаружила противника, но поскольку это был отряд боевых кораблей, командир от атаки отказался. В то же время поход оказался весьма насыщенным различными «событиями». 20 января при утреннем погружении выяснилось, что не закрыт верхний рубочный люк. Никифоров растерялся и не смог подать нужной команды, и только присутствие комдива П.И. Егорова спасло корабль. После аварийного всплытия выяснилось, что закрыться люку мешала неизвестно откуда взявшаяся эбонитовая оправа окуляра бинокля. Чтобы осушить центральный пост, который заполнился водой по колено, включили турбонасос, но он не заработал. Как оказалось, еще во время стоянки в базе в трюм забросили порванный резиновый мешок для хранения дистиллированной воды, который теперь заблокировал отверстия приемного патрубка осушительной системы. Одному из матросов пришлось несколько раз нырять в ледяную воду, чтобы полностью очистить патрубок. Дополнительные повреждения лодка получила во время шторма — волнами оторвало огражде-

ние носовых горизонтальных рулей и антенну, треснул шов ЦГБ №5, лопнула масляная магистраль правого дизеля, начала вибрировать правая линия вала, и стали плохо работать разобщительные муфты. Многие из этого оказалось прямым следствием плохой подготовки к походу и неумения командира руководить своим экипажем. 18 февраля приказом наркома ВМФ за «систематическое пьянство и плохую работу» Никифоров был разжалован в рядовые и отправлен для прохождения службы в штрафной взвод сроком на 3 месяца. Впоследствии он был восстановлен в звании и даже некоторое время командовал трофейным миноносцем «Сборул», но в сентябре 1946-го был окончательно уволен в запас с похожей формулировкой.

Тем же приказом новым командиром был назначен капитан 3 ранга В.А. Тураев. О его непростой судьбе уже писалось в истории подлодки С-12, после снятия с которой он недолго служил старпомом на С-102, а затем с сентября 1943-го командиром М-200 «Месть». Под его командованием «эска» вышла в море только 13 апреля. До позиции дойти не удалось — выявилась неисправность гирокомпаса.

Лодка вернулась в Полярное, но 21-го вновь направилась к вражескому побережью. Увы, неудачи преследовали Тураева и дальше. 22 апреля «эска» чуть было не стала жертвой торпед, выпущенных немецкой субмариной, а попытки перехвата двух конвоев сорвались, к тому же вновь вышел из строя гидрокомпас, и перестал подниматься зенитный перископ. 7 мая лодка вернулась в базу.

Успех был достигнут лишь в третьем походе (11 — 26.6.1944). Два первых конвоя атаковать не удалось, но 20 июня Тураев дал меткий четырехторпедный залп по судам каравана, шедшего на запад. Две торпеды поразили охотник Uj-1209 типа KUJ, мгновенно скрывшийся под водой, остальные взорвались в конце дистанции (Тураев считал, что им потоплены 8000-тонный транспорт, сторожевик и тральщик). Немцы три часа гонялись за лодкой и сбросили на нее 33 глубинные бомбы. В результате близких разрывов образовалась трещина в шве топливной цистерны №2, через которую сольер попал в аккумуляторную яму, вышел из строя зенитный перископ. Когда 26 июня С-104 вернулась в Полярное, ее встречали как победительницу. Ни одна из остальных четырех субмарин, принимавших участие в операции, даже не смогла выйти в атаку на хорошо охраняемый конвой, не го-



воря уже о том, чтобы потопить какой-нибудь корабль или судно. За боевой успех Василий Андрианович был награжден вторым орденом Красного Знамени, а 11 июля получил звание капитан 2 ранга.

В июле лодка прошла углубленный навигационный ремонт, в ходе которого на ней установили выдвижную антенну. С 15 августа по 13 сентября С-104 безрезульт-

В в е р х у:
член военного совета
СФ вице-адмирал
А.А. Николаев провожает
С-104 в боевой поход,
11 июня 1944 г.
В н и з у: 15 дней
спустя — построение
экипажа С-104 после
благополучного
возвращения в базу





**Командир С-104
капитан 3 ранга
В.А. Тураев (второй
слева) на мостике
своего корабля,
26 июня 1944 г.**

татно выходила для перехвата немецких «у-ботов» на позицию к мысу Желания. Новая победа была одержана в ходе операции «Вест» (поход 8 — 24.10.1944). 12 октября Тураев атаковал крупный конвой, направлявшийся на запад. Залп осуществлялся после прорыва линии охранения с дистанции 7 кбт. От одной из четырех выпущенных торпед на дно пошел транспорт «Лумме» (1730 брт), перевозивший разборные деревянные казармы, в которых должны были жить горные егеря после отступления. К моменту атаки «эски» караван уже подвергся серии нападений подлодок и самолетов СФ, в связи с чем командир конвоя не решился выделить какие-либо корабли для преследования подлодки. В ночь на 15-е, когда субмарина патрулировала в надводном положении у Берлевога, был обнаружен еще один караван. Залп из кормовых аппаратов не достиг цели из-за ошибки в определении элементов движения цели. Развернувшись носом, «эска» повторила атаку. Не успел командир дать команду «товсь», как из аппарата вышла одна торпеда. Несмотря на то, что выстрел произошел случайно, вскоре море осветила яркая вспышка взрыва. По немецким дан-

ным торпеда взорвалась при ударе о скалы, но находившийся на мостике Тураев был настолько сильно ослеплен, что посчитал, что это наоборот вражеская торпеда угодила в его подлодку. Ни слова не говоря, чтобы не создавать паники, он спокойно спустился с мостика и прошел в носовые отсеки, лишь только тогда поверив, что корабль не получил ни одной царапины! Других контактов с неприятелем за время похода не было. За этот поход командир получил орден Красного Знамени, а указом от 24 мая 1945 г. такой же награды удостоилась и сама С-104. Тот факт, что карьера Тураева оказалась разделена на два флота и две «эски», помешал современникам оценить его достижения по достоинству. На самом же деле он за годы войны сумел торпедировать четыре цели, входившие в состав хорошо охраняемых конвоев (правда, затонули только две из них). Такими достижениями кроме него мог похвастаться только Г.И. Щедрин. По четыре судна торпедировали Я.К. Иоселиани и Н.К. Мохов, но в числе их целей были пароходы, осуществлявшие переход одиночным порядком. Увы, Родина не оценила заслуг героя ни тогда, ни сейчас.

Черное море

К началу войны четыре черноморские «эски» входили в состав 2-го дивизиона (капитан 3 ранга А.В. Бук) 1-й бригады. Дивизион базировался на Севастополь, а с первых чисел ноября 1941 г. — на Поти. В связи с реорганизацией подводных сил ЧФ в августе-сентябре 1942 г., с этого времени и до конца войны две оставшиеся «эски» входили в состав 1-го дивизиона (капитан 2 ранга Н.Д. Новиков).

Следует отметить, что результативность наших подлодок на Черном море была ниже, чем на Балтике и, тем более, на Севере. На первом этапе войны это объяснялось, в частности, ограниченным объемом судоходства противника, на втором — усилением неприятельской ПЛО и слабостью ремонтной базы кавказских портов, куда вынуждены были уйти черноморские субмарины. К сожалению, свою роль сыграл и уровень боевой подготовки экипажей, в ряде случаев оказавшийся явно недостаточным.

С-31

Первые два выхода для субмарины (командир — капитан-лейтенант И.Ф. Фартушный; командовал С-31 с марта 1939 г., лодками других типов — с февраля 1938 г.) — несение дозорной службы в ста милях южнее Феодосии (15.7 — 3.8.1941) и у мыса Шаблер (21.8 — 7.9.1941) закончились безрезультатно. Противника удалось обнаружить лишь в третьем походе (25.9 — 13.10.1941). Им оказался румынс-

кий миноносец «Налука», но атака на него сорвалась из-за позднего обнаружения и большой скорости цели. Крейсерство также завершилось безрезультатно, хотя именно в этот период через позицию С-31 несколько раз проследовали главные силы румынского флота, обеспечивавшие минные постановки у побережья Болгарии. Дело в том, что субмарина большую часть времени держалась вдали от берега, а румыны ставили мины на небольшом удалении. По этой же причине она не встретила ни одной цели и в двух последующих походах к мысу Эмине (29.10 — 12.11.1941 и 28.1 — 14.2.1942). К числу операций, имевших хоть какой-то результат, следует отнести обстрел в ночь на 27 октября объектов на побережье Каркинитского залива (выпущено 77 100-мм снарядов), хотя сам смысл привлечения к обстрелу сухопутных войск противника именно субмарины остался не понятен подводникам, тем более, что выбранная для стрельбы позиция находилась на мелководье, где в случае тревоги корабль не смог бы погрузиться.

В марте 1942 г. лодка прошла текущий ремонт, после чего совершила еще один безрезультатный поход в район Ахтебол (между Сизополем и болгаро-турецкой границей). Вскоре Фартушный был переведен на минзаг Л-23, а «эской» стал командовать его бывший помощник ст. лейтенант Н.П. Белоруков. Первым заданием для нового командира стали транспортные перевозки в осажденный Севастополь, которые он совершал в обеспечении командира находившейся в ремонте С-33



Одна из черноморских «эсок» на полном ходу



капитана 3 ранга Б.А. Алексеева. Всего с 30 мая по 21 июня лодка совершила пять рейсов, доставив в город 204,5 т боеприпасов, 20,1 т продовольствия, 45 т бензина и вывезла в обратном направлении 59 человек. При этом корабль попадал и под артиллерийский обстрел, и под бомбардировку глубинными бомбами, а однажды имел случайную встречу с итальянской сверхмалой подлодкой. В конце июня — первой половине июля последовал очередной ремонт, а с 6 по 26 августа лодка безуспешно патрулировала на позиции у Констанцы. 12 сентября она впервые направилась к берегам Крыма. Здесь С-31

производила разведку, обеспечивала действия торпедных катеров, в ночь на 27 сентября обстреляла Ялту (выпустила 22 100-мм снаряда и была вынуждена погрузиться под огнем береговой батареи). Днем 21-го «эска» неудачно выпустила две торпеды по буксиру «Переволыка» у Ялты. Хотя снаряды прошли мимо цели, один из них взорвался на городском пляже, убив там одного и тяжело ранив двух немецких солдат. Через несколько часов лодку обнаружил итальянский торпедный катер MAS-572, сбросив на безопасном удалении 14 глубинных бомб. Ночью Белоруков перевел С-31 в район Судака и

днем напал на конвой, состоявший из тральщика с баржей на буксире и трех катеров. Через минуту после залпа послышался взрыв, в связи с чем баржу посчитали уничтоженной. Реально эта атака, как и предыдущая, завершилась сбрасыванием нескольких бомб с MAS-572. 30 сентября лодка вернулась в Потти, причем незадолго до входа в порт чуть было не стала жертвой наших же гидросамолетов МБР. За успехи, достигнутые в этом походе, Белоруков был награжден своей первой наградой — орденом Красного Знамени.

25 ноября С-31 вышла на позицию к Тарханкуту, но спустя двое суток вернулась из-за неисправности материальной части. Поход в указанный район состоялся чуть позже (4 — 24.12.1942), но закончился безрезультатно. В январе 1943 г. лодка встала на капитальный ремонт. Он продолжался более шести месяцев. 21 июня «эска» вышла в очередной поход к Тарханкуту. К тому времени немцы усилили противолодочную оборону своих коммуникаций, что молодой командир очень скоро ощутил на собственном опыте. 28-го Белоруков выпустил две торпеды с дальней дистанции по быстроходной десантной барже (БДБ) F-493, но промахнулся. Утром 30-го вахтенный офицер обнаружил одиночный транспорт, которое

Белоруков сначала решил атаковать, но затем отказался, посчитав его судном-ловушкой. В своих рассуждениях командир оказался недалек от истины — оказавшийся охотником «Шифф-19» «транспорт» подверг лодку такой бомбардировке, которую командир С-31 запомнил на всю оставшуюся жизнь. Хотя немцам не удалось добиться ни прямых попаданий, ни близких разрывов, охотник уверенно сохранял контакт на протяжении полутора часов, сбрасывая бомбы серия за серией. Ситуация осложнялась тем, что лодка находилась в сравнительно мелководном районе, почти исключавшим маневр по глубине. Лишь после того, как охотник израсходовал все бомбы, с большим трудом удалось оторваться. После доклада об атаке командование перевело С-31 к Констанце, после чего 15 августа субмарина вернулась в базу.

Следующее крейсерство проходило с 29 сентября по 27 октября. Утром 17-го выдался шанс атаковать уже несколько таких же барж юго-западнее Евпатории. Хотя четырехторпедный залп был дан всего с 4 кбт, попадания достичь не удалось. Скорее всего, торпеды, установленные на углубление 1,5 м, прошли под баржей, имевшей меньшую осадку. В течение дня немецкий конвой, перевозивший войска и грузы, эвакуированные с



**Погрузка торпед
на С-31 с плавбазы
«Волга»**



ром 18-го Белоруков вновь предпринял атаку. На этот раз две торпеды были выпущены с расстояния всего 3 кбт по «крупному транспорту, шедшему в охране эсминцев и моторных тральщиков». Несмотря на победный доклад, до сих пор не ясно, кого же атаковала С-31, так как ни немцами, ни румынами это нападение зафиксировано не было. Тем не менее по совокупности двух успешных походов командир был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Реально открыть боевой счет удалось лишь в 19-м походе (28.11 — 28.12.1943). 9 декабря от торпеды, выпущенной с дистанции менее 500 м, на воздух взлетела БДБ F-580. По немецким данным попавшая в борт баржи торпеда шла по поверхности, так что попадание можно считать до некоторой степени случайным. Вместе с баржей погибло несколько полевых орудий, 20 т боеприпасов и 12 немцев. За это Белоруков был награжден вторым орденом Красного Знамени.

17 марта 1944 г. лодка вновь направилась к Тарханкуту, но никаких результатов не добила. В этом походе ею временно командовал капитан 3 ранга Б.А. Алексеев с С-33, поскольку Белоруков получил ра-



**Построение
экипажей С-31 и
С-33 (справа) для
празднования Дня
ВМФ, июль 1944 г.**

Таманского полуострова, дважды подвергался ударам наших торпедоносцев. В результате одной из атак БДБ F-418 получила попадание авиаторпед и была брошена немцами возле Ак-Мечети. Этот факт дал некоторым историкам основание считать, что С-31 была причастна к гибели вражеского корабля. Поздно вече-

нения во время динамитной «рыбалки» на одном из озер близ Поти. После начала операции по освобождению Крыма С-31 перешла на юго-западные подходы к мысу Херсонес. 13 апреля четырехторпедным залпом Алексеев попытался потопить румынский транспорт «Ардял», но не смог в него попасть из-за ошибок с определе-



нием элементов движения цели (правда, сам командир считал, что попал). Вечером 18-го «эске» представилась возможность добить поврежденный нашей авиацией пароход «Альба Юлия» (5708 брт), однако при выходе в атаку подлодка была обнаружена охотником Uj-104 и контратакована. Хотя немцы сочли субмарину уничтоженной (на поверхность всплыли деревянные детали палубного настила), подлодка отделалась лишь «легким испугом». 21 апреля С-31 вернулась в Потю. Этот поход стал самым длительным походом «эски» на Черном море. Последний — 21-й — поход субмарина совершила с 16 августа по 15 сентября на позицию у Бургаса. Противник опять-таки обнаружен не был, поскольку лодка держалась восточнее линии минных заграждений. По совокупности боевых успехов указом от 5 ноября 1944 г. С-31 была награждена орденом Красного Знамени.

С-32

В своем первом боевом походе С-32 (командир — капитан-лейтенант С.К. Павленко; командовал С-32 с мая 1940 г., лодками — с марта 1939 г.) несла дозорную службу в районе мыса Сарыч (15.7 — 5.8.1941). Вскоре после возвращения она была направлена к мысу Эмине (25.8 — 8.9.1941), где с нее на вражескую территорию была высажена группа болгарских коммунистов. Днем 31-го «эска» попыталась выйти в атаку на небольшой конвой, но ее обнаружил и атаковал гидросамолет. В ночь на 6 сентября она едва не столкнулась с эскортом танкеров «Тампико» и «Суперга». Обнаружив дым, Павленко объявил боевую тревогу, решив стре-

лять из надводного положения. Старшина, несший вахту в центральном посту, не понял команду и, ожидая обычного утреннего погружения, открыл кингстоны и вентиляцию цистерн главного балласта. Командир поздно заметил погружение лодки и приказал всплывать, когда вода уже подступила к рубочному люку. В последний момент Павленко успел спрыгнуть вниз и задраить люк, оставив на мостике четырех человек верхней вахты. Через полторы минуты С-32 вновь всплыла, но вахтенных на поверхности не оказалось.

В третьем походе (10 — 19.10.1941) Павленко наблюдал, как румынские корабли ставили мины у мыса Эмине (впоследствии на них погибла С-34), но не смог выйти в атаку из-за невыгодного курсового угла. Затем С-32 привлекалась к обстрелу крымского побережья (вечером 19 ноября выпустила по Ялте 113 100-мм снарядов), а после текущего ремонта совершила один безрезультатный поход в район Ахтебол между болгарским Бургасом и турецкой границей (7 — 25.3.1942). В апреле субмарина опять ремонтировалась и с конца мая вошла в состав сил, выделенных для снабжения Севастополя. Начав свои транспортные рейсы одновременно с лодкой Белорукова, С-32 до 20 июня успела совершить на один поход больше. Секрет заключался в том, что «эска» выходила из баз в темное время суток и благодаря высокой скорости хода успевала до рассвета отойти далеко от берега. Днем она также продолжала следовать в надводном положении, в связи с чем затрачивала на рейс от 17 до 22 часов — в среднем на треть меньше, чем другие субмарины. Всего С-32 доставила в осажденный город 320 т боеприпасов,



**Командир С-32
капитан 3 ранга
С.К. Павленко**

80 т продовольствия и столько же бензина, а также вывезла 140 человек.

В свой последний поход лодка отправилась из Новороссийска 26 июня в 9.18, имея на борту 40 т боеприпасов и 30 т бензина. В Севастополь она не пришла. На сегодняшний день почти со 100%-й уверенностью можно утверждать, что причиной гибели стала внезапная атака одиночного немецкого бомбардировщика. Место его атаки по немецким данным практически полностью совпадает с точкой южнее Ялты, где возвращавшаяся из Севастополя Щ-212 наблюдала в 19.00 с дистанции 20 миль взрыв большой силы — очевидно в результате попадания бомбы на «эске» сдетонировали боеприпасы...

С-33

Лодка (командир — капитан-лейтенант Б.А. Алексеев; командовал С-33 с февраля 1940 г., подлодками других типов — с августа 1937 г.) вышла в первый боевой поход 6 июля 1941 г. на позицию в районе Мангалии. Главной ее задачей стала, фактически, не борьба на коммуникациях, а наблюдение за портом Констанца, в котором, по данным нашей разведки, готовился вражеский десант. Поэтому неудивительно, что за весь поход лодка имела единственный контакт — в ночь на 10 июля с румынской субмариной «Дельфинул». Обнаружив друг друга, обе подлодки погрузились, но атаковать не пытались. 23 июля «эска» вернулась в Севастополь. Во втором походе (27.8 — 11.9.1941) С-33 занимала позицию у побережья Болгарии в районе Созополя. 4 сентября она выходила в атаку на небольшой конвой, но единственная выпущенная торпеда прошла мимо цели. Третье крейсерство (11 —

23.10.1941) проходило у мыса Шаблер. Днем 15 октября наша субмарина была обнаружена и атакована румынским миноносцем «Сборул». Вскоре в поле зрения перископов «эски» появились еще три корабля — минный заградитель «Мурждеску», эсминцы «Р. Фердинанд» и «Марашешти», но выйти в атаку на них не удалось из-за невыгодного курсового угла. На следующее утро Алексеев обнаружил этот же отряд. Румыны ставили мины в течение нескольких часов, но командир на атаку не решился — отпугивали внезапные повороты кораблей охранения и отдаленные взрывы глубинных бомб (их сбрасывали болгарские самолеты, которые несколько раз обнаруживали субмарину на перископной глубине).

С-33 занимала позицию у мыса Шаблер в четвертом (4 — 18.11.1941) и пятом (8 — 27.12.1941) походах. Утром и днем 6 ноября С-33 дважды атаковала эсминцы «Р. Мария», «Р. Фердинанд» и «Марашешти», выходявшие из Констанцы на поиски потопленного Щ-214 у Босфора итальянского танкера «Торчелло». Оба двухторпедных залпа прошли мимо цели. По итогам года лодка числилась среди отстающих. Хотя она имела 12 контактов с кораблями и судами противника (абсолютный рекорд среди субмарин ЧФ в 1941 году), ни один из них не завершился боевым успехом. В середине января 1942 г. субмарина перешла из Поти в Туапсе для ремонта. Он уже подходил к концу, когда 23 марта порт в очередной раз подвергся налету вражеских бомбардировщиков. «Юнкерсы» 51-й боевой эскадры избрали своей целью район стоянки лодок. Всего сюда упало 32 авиабомбы, причем одна из них весом примерно в 500 кг — в 8 — 10 м от кормы С-33. Сильнейший гидравлический удар сорвал с фундаментов кормовые



**С-33 в Туапсе,
весна 1942 г.**

**С-33 на параде.
Обратите
внимание на
модернизирован-
ное ограждение
рубки субмарины**



торпедные аппараты, сдвинул многие приборы и механизмы, в прочном корпусе появились многочисленные трещины. Аварийный ремонт «эски» продлился до августа.

Только 14 октября С-33 вышла в поход на позицию севернее Босфора. 24 октября Алексеев атаковал шедший одиночно турецкий пароход «Туркан», но в условиях 6-балльного шторма торпеды изменили направление и прошли мимо цели. Второй поход в этот же район (19.11 — 9.12.1942) завершился двумя встречами с турецкими судами, нападать на которые на этот раз командир не стал. Новый, 1943 год «эска» встретила на позиции у мыса Шаблер (поход 27.12.1942 — 16.1.1943). С небольшими перерывами субмарина продолжала действовать на протяжении всего 1943 года. С 9 по 28 февраля она находилась у Феодосии. 12-го Алексееву чуть было не удалось торпедировать немецкую подлодку U-19, но этому помешала ошибка рулевого-горизонтальщика. С 11 по 30 апреля «эска» приняла участие в первой комбинированной операции, где действия субмарин должны были обеспечиваться разведывательными самолетами (правда, ни одной рекомендацией штаба воспользоваться не удалось). Зато в ночь на 20 апреля сигнальщики С-33 обнаружили вражеский конвой самостоятельно. Единственным судном в нем был румынский транспорт «Сучеава» (5695 брт), шедший в охранении эсминца «Р. Мария» и трех немецких «раумботов». Заняв выгодную позицию в надводном положении, командир, действия которого в этом походе обеспе-

чивал комдив капитан 2 ранга Н.Д. Новиков, выпустил с дистанции 12 кбт три торпеды. Две из них поразили пароход, мгновенно отправив его на дно. Тральщики пытались преследовать погружившуюся лодку, но, сбросив 18 глубинных бомб, нанесли ей лишь незначительные повреждения. С «Сучеавой» немцы потеряли груз бензиновых бочек и железного лома, а также 28 человек команды, включая находившегося на борту начальника морских перевозок на Черном море капитана 1 ранга Б. Федерсена. За эту победу Алексеев был удостоен ордена Красного Знамени.

Следующий, 11-й боевой поход (29.6 — 20.7.1943) был совершен в мелководный район северо-западнее Тарханкута. Здесь лодка находилась до 10 июля, обнаружив за все это время лишь один конвой из парусных шаланд, на которые решили не тратить торпеды. Далее она перешла к Босфору, но и там противник встречен не был. Аналогично протекал и следующий выход (9.9 — 9.10.1943). Сначала лодка находилась у Босфора, затем на сутки (21.9) перешла к Констанце, а далее направилась к Тарханкуту. На переходе рано утром 22-го она обнаружила встречный вражеский конвой (танкер «Продромос», минзаг «Мурджеску», три тральщика), выпустила по нему три торпеды, но промакнула. Немцы даже не заметили атаки, а все услышанные Алексеевым взрывы были вызваны действиями наших ВВС. 7 декабря С-33 вышла в район Тарханкут — Евпатория. 14-го Алексееву не удалось совершить нападение на крупный конвой —

**Командир С-33
капитан 3 ранга
Б.А. Алексеев**



его лодку засекли морские охотники еще до выхода в точку залпа. Через неделю лодка опять встретила пару охотников типа «КТ» (Uj-103, Uj-106), но, несмотря на то, что командир точно опознал их как суда-ловушки, он все-таки попытался сблизиться для атаки. В результате подлодка подверглась длительному и одному из самых ожесточенных за всю войну на Черном море преследованию, в ходе которого за 3,5 часа на нее было сброшено 111 глубинных бомб. Впрочем, подлодка получила лишь незначительные повреждения, которые не помешали Алексееву спустя несколько дней повторить свою попытку. 27-го «эска» сумела подкрасться к «ловушкам» на дистанцию 1,5 кбт и выпустить 4 торпеды. Две из них, оснащенные неконтактными взрывателями, самопроизвольно взорвались на расстоянии 75 и 150 м от Uj-106, а остальные прошли мимо. В этом случае немцам не удалось установить с субмариной гидроакустический контакт, и контратаки фактически не последовало. Днем 6 января 1944 г. Алексеев еще раз неудачно атаковал небольшой конвой, после чего спустя три дня вернулся в Потти.

Последовавший текущий ремонт удалось завершить лишь к началу мая. Несмотря на это, корабль буквально «дышал на ладан». 9 мая, в день освобождения Севастополя, лодка вышла для участия в операции по освобождению Крыма. Поскольку ее позиция (юго-западнее мыса Херсонес) находилась в стороне от конвойных маршрутов противника, единственной удачей стало потопление артиллерийским огнем брошенной сдрейфовавшей БДБ (очевидно, F-130) утром 12 мая. С учетом последнего результата по итогам боевой деятельности лодка была удостоена гвардейского звания, а Алексе-

еву присвоили звание Героя Советского Союза и повысили в должности до командира 1-го дивизиона. Последний поход к берегам Болгарии (16.8 — 15.9.1944) С-33 совершила под командованием капитан-лейтенанта В.И. Матвеева, ранее командовавшего отличившейся в крымской операции субмариной А-5.

С-34

С 15 июля по 5 августа 1941 года лодка (капитан 3 ранга Я.М. Хмельницкий; командовал С-34 с октября 1939 г., подлодками других типов — с февраля 1937 г.) выходила на дозорную позицию на полпути между Евпаторией и Констанцей. Следующий поход (6 — 19.9.1941) был к мысу Шаблер. 7-го лодке представился шанс выйти в атаку на румынские корабли — через ее позицию проходили эсминцы «Р. Фердинанд», «Марашти» и отряд траления (канлодки «Гикулеску», «Думитреску» и буксир «Бессарабия» в охранении трех миноносцев). За три часа маневрирования Хмельницкий упустил эсминцы, но в 14.41 выпустил одиночную торпеду по «Думитреску». Торпеда прошла мимо, а миноносцы «Налука» и «Сборул» сбросили глубинные бомбы — к счастью для С-34, с некоторых из них румыны впопыхах забыли снять предохранители. Других встреч с противником ни в этом, ни в следующем (17 — 28.10.1941; позиция у мыса Эмине) походах лодка не имела. Очередное крейсерство стало для «эски» последним. 8 ноября она вышла из Потти, а уже 14-го на берегу в районе Созополя были обнаружены тела двух членов экипажа С-34 в дыхательных аппаратах ИСА-М. Очевидно, лодка подорвалась на mine, а моряки утонули, пытаясь доплыть до берега после выхода из затонувшей подлодки.



**Памятник
погибшим членам
экипажа С-34
в Болгарии**

Результаты боевой деятельности

За годы Великой Отечественной войны подводные лодки типа «С» потопили в общей сложности 19 торговых и рыболовных судов (78 942 брт), в т.ч. два шведских (6883 брт), а также семь боевых кораблей (подлодку, тральщик, две десантные баржи, два охотника и сторожевик). Кроме того, одно немецкое судно было потоплено С-1 в ходе Советско-финляндской войны (3324 брт). Еще 6 судов (27 192 брт) в 1941 — 1945 гг. получили повреждения различной тяжести. В масштабе общих достижений советских подводников «эски» претендуют примерно на треть (29,5% потопленного тоннажа, 28,5% числа потопленных боевых кораблей, 28% поврежденного тоннажа; с учетом применения минного оружия). Несколько меньше — всего 16% — численность потопленных торговых судов, но тут «эски» взяли не количеством, а качеством. Наибольших успехов достигли балтийские подлодки: они отправили на дно 11 и повредили 5 торговых судов.

Хорошо проявили себя подводники, воевавшие на «эсках» Северного флота. В 1943 — 1944 гг. они в условиях сильного вражеского противодействия уничтожили 6 торговых судов и 5 боевых кораблей при минимальных собственных потерях. Этому способствовал заметно выросший уровень подготовки личного состава, а также переход к новым эффективным методам торпедной стрельбы (четырехторпедным залпом с временным интервалом). Успехи черноморских подводников

оказались гораздо скромнее — в частности, из-за сравнительно небольшого числа торговых судов у противника, а также значительного процента случаев, когда цели представляли собой плавсредства с малой осадкой.

Потери подводных лодок типа «С» составили 15 единиц — ровно половину от числа участвовавших в войне. 11 «эсок» потерял Балтийский, по две Северный и Черноморский флоты. Среди причин гибели на первом месте (две трети) — подрыв на минах, в том числе два случая (С-5, С-11) в собственной операционной зоне, на втором — атаки боевых кораблей противника (С-3, С-7, С-4) и, наконец, одна субмарина была потоплена авиацией (С-32) и одна взорвана экипажем (С-1). Пик потерь приходится на 1941 год, когда, не добившись ни одной победы, наш флот потерял 8 подлодок данного типа.

Лучших результатов добились командиры С-56 Г.И. Щедрин (потоплено 2 транспорта и 2 боевых корабля, причем транспорты входили в состав охраняемых конвоев), командир С-12 и С-104 В.А. Тураев (потопил 1 транспорт и 1 охотник; повредил 2 крупных транспорта — все из состава конвоев), командир С-7 С.П. Лисин (потоплено 4 транспорта). За ними следуют А.И. Маринеско (потопил 2 лайнера; повредил 1 траулер), П.П. Маланченко (3 потопленных транспорта), а также Б.А. Алексеев, П.И. Егоров, А.А. Клюшкин и Л.М. Сушкин (по 2 потопленных цели). Звания Героя Советского Союза были удостоены А.В. Трипольский, С.П. Лисин, Б.А. Алексеев, Г.И. Щедрин, И.Ф. Кучеренко и А.И. Маринеско.



**Командир С-56
капитан 2 ранга
Г.И. Щедрин со
своим экипажем,
март 1945 г.
Фото Р.Диамента**

Достройка подводных лодок типа «С» в 1945 — 1948 гг.

К началу Великой Отечественной войны в строй вступили 18 подлодок IX и IX-бис серий, еще несколько кораблей проходили испытания или находились в достройке. На «Дальзаводе» во Владивостоке (ССЗ №202) продолжалась сборка доставленных туда по железной дороге 5 лодок IX-бис серии ленинградской постройки.

На стапелях в разной степени готовности к 22 июня 1941 г. оставались 6 лодок на ССЗ №112 в Горьком (С-25, С-26, С-27, С-28, С-29, С-30), 7 — на ССЗ №198 в Николаеве (С-35, С-36, С-37, С-38, С-58,

С-59, С-60), 6 — на ССЗ №189 в Ленинграде (С-39, С-40, С-41, С-42, С-43, С-44) и 6 — на ССЗ №402 в Молотовске (С-45, С-46, С-47, С-48, С-49, С-50). Из них подводные лодки С-27 — С-30, С-39 — С-50 и С-58 — С-60 закладки 1941 г. строились по пр. 97 цельносварными.

С началом войны в программу строительства лодок были внесены существенные изменения. Так, постановлением ГКО от 19 июля 1941 г. заложенные в декабре 1940 г. на ССЗ №112 и находившиеся в малой степени готовности подводные лодки С-27, С-28, С-29 и С-30 были приостановлены постройкой и законсервированы. То же касалось всех 6 лодок постройки завода №402 в Молотовске. Кроме того, было решено не закладывать на стапелях Николаевского ССЗ №198 лодки С-61, 62 и 63 (проект 97). Из числа находившихся в постройке субмарин этот завод до оставления города частями Красной Армии в августе 1941 г. успел 17 июля спустить на воду только С-35, которую вместе с другими недостроенными кораблями отбуксировали до лучших времен на Кавказ. Корпуса и секции остальных оставшихся на стапелях лодок были подожжены 15 августа перед оставлением города, а в период оккупации их разобрали на металл.

Из Ленинграда на Каспий с началом войны по внутренним водным путям перевели также находившиеся в высокой степени готовности подводные лодки С-19, С-20 и С-21 постройки ССЗ №196.

В годы войны в состав действующего флота были приняты 17 «эсок»: С-11 (27 июня 1941 г.), С-12 (24 июля 1941 г.), С-13 (31 июля 1941 г.), С-14 (30 апреля 1942 г.), С-15 (16 декабря 1942 г.), С-16 (22 апреля 1944 г.), С-17 (20 апреля 1945 г.) С-18 (20 июня 1945 г.), С-19 (21 февраля 1944 г.), С-20 (19 февраля 1945 г.), С-103 (30 декабря 1943 г.) и С-104 (27 ноября 1942 г.). Тогда же в состав ТОФ вошли С-51 (16 декабря 1941 г.), С-52 (9 июня 1943 г.), С-53 (30 декабря 1942 г.), С-55 (22 августа 1941 г.) и С-56 (20 октября 1941 г.). Еще 7 оставшихся на плаву лодок — С-21, С-22, С-23, С-24, С-25, С-26 и С-35 — были переданы флоту после войны. Причем С-20 достраивалась в Астрахани заводом №638 НКСП, а С-21 — в Баку филиалом Николаевского ССЗ №445 (он же ССЗ им.61 коммунара). Остальные лодки достраивались и сдавались флоту «своими» заводами.

ПЛ С-20 была предъявлена заводом №638 к государственным испытаниям 15

Подготовка артиллеристов подлодки С-18





Подводная лодка С-25. Хорошо виден волноотбойник на рубке — он был установлен на «эсках» в ходе модернизации в послевоенные годы

января 1945 г. Испытания проходили на Каспийском море и были полностью завершены 19 февраля того же года.

В приемном акте отмечалось, что лодка С-20 сдается в состав ВМФ с опозданием на 3 года и 1 месяц по сравнению со сроками, указанными в договоре на постройку от 5 мая 1939 г., и с опозданием на 1 месяц по сравнению со сроками, установленными правительством на 1945 г. В отличие от головной ПЛ IX-бис серии на С-20 были выполнены следующие изменения:

- смонтировано торпедопогрузочное устройство по пр.601;
- для носовых ТА установлено ручное пневматическое устройство, позволявшее выполнять четырехторпедный залп;
- в уравнильной цистерне №2 выполнена цистерна пресной воды емкостью 4,4 т;
- мостик выполнен закрытым;
- аннулирован трубопровод горячей воды и душа от дизелей;
- не установлены приборы АТС, проложенный кабель законсервирован;
- применена общая вентиляция аккумуляторной батареи взамен ранее применявшейся на лодках этой серии индивидуальной;
- не установлен электроопреснитель — взамен увеличен запас дистиллированной воды до 1,6 т;

- установлены 45 постоянных коек для личного состава вместо 40 по проекту;
- установлена аппаратура перемешивания электролита сжатым воздухом;
- вспомогательные механизмы, аккумуляторная батарея и батарейные автоматы установлены на амортизаторах;
- электроизмерительные приборы, пусковые устройства, слаботочная аппаратура, светильники аварийного освещения, а также 50% ламп нормального освещения выполнены на амортизаторах типа «Лорд»;
- установлена аппаратура стабилизации лодки на глубине без хода типа «Спрут»;
- ТА оснащены приборами БТС с регуляторами режимов;
- установлена аппаратура подзарядки электроторпед типа ЭТ-80;
- аннулирована аппаратура «Сириус» и взамен нее установлена аппаратура УЗПН «Дракон-129»;
- установлена дымоаппаратура ДА-ПЛ;
- установлены стеллажи для мин ПЛТ-3 (или АМД-1000) и погрузочное устройство для них;
- ТА оснащены приборами ПУГ и ПУНО;
- командирский перископ оснащен цепной передачей в составе подъемного устройства взамен тросовой, подъемные устройства обоих перископов амортизированы;

ТТЭ подводной лодки С-20

Наименование характеристик	По проекту	Фактически
Длина наибольшая, м	77,7	77,7
Длина прочного корпуса, м	58,6	58,6
Ширина наибольшая, м	6,4	6,4
Ширина прочного корпуса, м	4,6	4,6
Осадка средняя, м	4,0	4,0*
Водоизмещение, т:		
надводное	837	840
подводное	1073	1076
Запас плавучести в %	30	28
Скорость полного хода, узлы:		
надводная	19,45	18,31**
подводная	8,82	8,02***
Глубина погружения, м:		
перископная	—	9
рабочая	90	90
предельная	100	100
Остойчивость, м:		
поперечная метacentрическая высота в надводном положении при закрытых кингстонах	0,58	0,594
то же в подводном положении, МЦВ, отнесенная к надводному водоизмещению	0,175	0,189
Время погружения из крейсерского положения в подводное с использованием цистерн быстрого погружения, с	45	59
Дальность плавания полным ходом в надводном положении с нормальным запасом топлива, мили	1000	995
То же в подводном положении, мили	9,0	9,06
Автономность, сут	30	30****
Штурманское оборудование (тип, марка, число):		
магнитный компас	«ГОН» — 1	«ГОН-23» — 1
гирокомпас	«Курс» — 1	«Курс-П» — 1
репитеры	5	5
курсограф	1	1
эхолот	«ЗМИ» — 1	«ЭЛ» — 1
лаг	«ГУ-Ш» — 1	«ГОМ-3» — 1
Артиллерия, главный калибр:		
система	Б-24	Б-24-Пс
калибр и число стволов	100-мм — 1	100-мм — 1
боезапас (всего)	200	200
Зенитный калибр:		
система	21К	21К
калибр и число стволов	45-мм — 1	45-мм — 1
боезапас (всего)	500	500
Пулеметы:		
система	«Максим» и «ДП»	«Максим» и «ДП»
калибр и число стволов	7,62-мм — 2	7,62-мм — 2
боезапас (всего)	5000	5000
Торпедное вооружение:		
Число и калибр торпедных аппаратов:		
в носу	4 — 533мм	4 — 533мм
в корме	2 — 533мм	2 — 533мм
Число торпед:		
в трубах	6	6
на стеллажах	4 в носу 2 — в корме	4 в носу 2 — в корме
Максимальное число торпед в залпе:		
в носовом	2	4
в кормовом	2	2
Мощность ГЭУ надводного хода, л.с.:	2000	2000
	(при 470 об/мин.)	(при 450 об/мин.)
То же для подводного хода, л.с.:	550	550
	(при 275 об/мин.)	(при 255 об/мин.)
Аккумуляторная батарея:		
тип — число элементов	«С»-124	«С»-124
Время полной разрядки при максимальном разрядном токе 4950А	1 час	1 час 08 мин

	По проекту	Фактически
Радиопередатчики:		
ДВ	«Окунь»	«Окунь»
КВ	«Щука»	«Щука»
Радиоприемники:		
ДВ	«Гроза»	«Дозор»
КВ	«Пурга»	«Пурга»
Радиопеленгатор	«Бурун»	«Бурун»
Звуковая подводная связь	«Дракон-129»	«Дракон-129»
Дальность действия, кбт	—	8 — 10****
Шумопеленгаторная установка	«Марс-12»	«Марс-12»
Дальность действия, кбт	30	30
Точность пеленгования, градусы	2,7	2,4
Перископы (число)	2	2
Прожекторы (число)	1	1
Сетеброрезатели	Механическая пила	

* с учетом обтекателя ГАС «Дракон-129» (65 — 72шп.) — 4,35 м.

** со снятыми волнорезами.

*** на перископной глубине.

**** по головной ПЛ

***** в режиме дальномера.

— аннулирован кингстон балластной цистерны №1;

— установлена регенерационная установка типа РУКТ-3;

— вместо упраздненных волнорезных щитов ТА оснащены обтекателями ниш;

— вместо откидных листов на палубе установлены решетки;

— вместо гирокомпаса «Курс-1» установлен гирокомпас «Курс-2» с автоматическим переключением питания;

— вместо импортного манипулятора «Рула-Хан» установлен отечественный клапанного типа;

— аннулирован гакабортный фонарь на кормовом срезе ограждения рубки;

— аннулированы герметические трубы для подвода кабелей к наружным огням;

— вместо четырехмашинного агрегата гирокомпас марки ГК-4 установлен четырехмашинный агрегат АК-4-БМ;

— на лодке полностью отсутствуют запасные части к главным дизелям, пере-

**Подводная лодка
С-35 в Севастополе**



данные действующему флоту в 1942 г. по решению НКВМФ.

Первым командиром С-20 стал капитан-лейтенант Е. Оболенцев.

С-21 была сдана флоту 29 марта 1946 г., причем без отсутствовавшего 100-мм орудия Б-24-Ис (установлено позже). В отличие от головной ПЛ IX-бис серии, прочный корпус С-21 был выполнен сварным. Первый командир ПЛ — капитан 3 ранга А. Леводянский.

С-22 сдали 25 мая 1946 г., С-23 — 27 июня 1947 г., С-24 — 18 декабря 1947 г.

Последней на Черном море была сдана ПЛ С-35, возвращенная в Николаев для достройки только осенью 1945 г. В силу того, что завод №444 (бывший ССЗ №198) был в период оккупации практически полностью уничтожен нацистами и находился в стадии восстановления, а плановые контрагентские поставки выпол-

нялись менее чем наполовину, работы по достройке С-35 в 1946 г. велись с отступлением от технологической последовательности. До начала 1947 г. отсутствовали поставки вооружения, электрооборудования, красномедных труб (8 т), фасонной и амортизационной резины, шарикоподшипников, пружинной стали и фосфористой бронзы, а также ЗИП. Поэтому лодка была сдана только 6 февраля 1948 г.

Конструктивные изменения, перечисленные для С-20, были за некоторыми незначительными исключениями реализованы также на всех построенных после войны лодках IX-бис серии.

Постройку подводных лодок, законсервированных в июле 1941 г. на заводах в Горьком и Молотовске, после войны не возобновляли, а постановлением СМ СССР от 24 марта 1947 г. их исключили из списков и сдали на слом.

В.П. Заблоцкий



Послевоенная судьба подводных лодок типа «С»

(по материалам С.С. Бережного).

С-13

Служила на Балтике. 7.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена, переоборудована в плавучий кабинет боевой подготовки 2-го ВВМУ подводного плавания. 6.10.1954 переименована в КБП-38. 23.3.1956 переведена в группу плавсредств НИИ ВМФ № 11. 17.12.1956 исключена из списков ВМФ и разделана на металл в Ленинграде.

С-14

Служила на Севере. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена и превращена в плавучую зарядовую станцию, а 17.8.1956 — в учебно-тренировочную станцию по борьбе за живучесть. 9.2.1978 исключена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.

С-15

Служила на Севере. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-27 (с 18.1.1956). 20.6.1956 исключена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.

С-16

Служила на Севере. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-28 (с 27.12.1956 — ЗАС-3). 12.3.1958 исключена из списков плавсредств ВМФ. 18.3.1958 расформирована и в том же году разобрана на металл в Мурманске.

С-17

Служила на Севере. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-29 (с 27.12.1956 — ЗАС-4). 12.3.1958 исключена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.

С-18

Вступила в строй 20.6.1945. До 10.7.1945 находилась на Каспии, затем по внутренним водным системам перешла в Ленинград и 31.8.1945 вошла в состав КБФ. 17.2.1956 выведена из боевого состава, разоружена и превращена в учебно-тренировочную станцию УТС-12. 4.10.1957 исключена из списков плавсредств ВМФ и передана комитету ДОСААФ Ленинграда для использования в учебных целях. 18.9.1958 расформирована, разделана на металл в Ленинграде в 60-х гг.

С-19

Служила на Севере. 30.12.1955 выведена из боевого состава, переклассифицирована в опытовую подводную лодку для обеспечения испытаний ядерного оружия в районе островов Новая Земля. 10.10.1957 тяжело повреждена при подводном ядерном взрыве в губе Черная и оставлена там на грунте. 1.3.1958 исключена из состава ВМФ.

С-20

Вступила в строй 19.2.1945. Находилась на Каспии, 5.4.1945 перечислена в состав КБФ. 17.2.1956 выведена из боевого сос-



С-13 перед
разделкой на
металл



**Подводная лодка
С-18 на Неве,
1950-е гг.**

тава, переклассифицирована в опытовую подводную лодку. Летом 1956 г. переведена по Беломорско-Балтийскому каналу из Ленинграда в Северодвинск. 10.10.1957 потоплена в губе Черная у островов Новая Земля в Баренцевом море после испытаний ядерного оружия. 1.3.1958 исключена из списков судов ВМФ.

С-21

Вступила в строй 28.3.1946. Находилась на Каспии, летом 1946 г. переведена по внутренним водным системам из Баку в Полярный и 18.7.1946 перечислена в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути (с зимовкой в Арктике) из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ. 14.3.1957 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ЗАС-13. 27.11.1959 исключена из списков плавсредств ВМФ, поставлена на прикол и 27.1.1960 расформирована. 26.10.1961 затонула в бухте Сельдевая из-

за водотечности корпуса, но вскоре была поднята аварийно-спасательной службой ТОФ и сдана на слом.

С-22

Вступила в строй 25.5.1946. Находилась на Каспии, 13.10.1946 прибыла по внутренним водным системам из Баку в Полярный и 2.11.1946 включена в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути (с зимовкой в Арктике) из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ. 14.3.1955 выведена из боевого состава и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-54 (с 12.1.1957 — ЗАС-7, с 15.10.1966 — ПЗС-14). 30.1.1967 исключена из списков плавсредств ВМФ и разобрана на металл.

С-23

Весной 1947 г. переведена по внутренним водным системам в Полярный для прохождения сдаточных испытаний, 10.8.1947



В в е р х у: «эски» Северного флота в Полярном, 1947 г.
В н и з у: С-22 на переходе Северным морским путем, 1949 г.





**С-21, С-24 и С-22
на зимовке в Тикси
во время перехода
на Тихий океан,
1949 — 1950 гг.
На нижнем
снимке — С-21**



вошла в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути (с зимовкой в Арктике) из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ. 18.4.1958 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ЗАС — 15.15.9.1960 исключена из списков плавсредств ВМФ и разобрана на металл.

С-24

10.10.1947 прибуксирована по внутренним водным системам в Полярный для прохождения сдаточных испытаний, 19.12.1947 вошла в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути (с зимовкой в Арктике) из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечис-

лена в состав 5-го ВМФ. 6.6.1955 исключена из состава ВМФ СССР и передана ВМС Китайской Народной Республики. Находилась в боевом строю до начала 1970-х гг.

С-25

13.11.1947 прибуксирована по внутренним водным системам в Полярный для прохождения сдаточных испытаний, 9.5.1948 вошла в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути (с зимовкой в Арктике) из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ. 6.6.1955 исключена из состава ВМФ СССР и передана ВМС Китайской Народной Республики. Находилась в боевом строю до начала 1970-х гг.

С-26

Осенью 1947 г. отбуксирована по внутренним водным системам в Полярный для прохождения сдаточных испытаний, 28.11.1948 вошла в состав СФ. В 1949 — 1950 гг. перешла по Севморпути с зимовкой в Арктике из Кольского залива на Дальний Восток и 21.9.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ. 18.4.1958 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ЗАС-16. 26.6.1961 исключена из судового состава, поставлена на прикол и 5.10.1960 расформирована, но 22.7.1961 превращена в учебно-тренировочную станцию по борьбе за живучесть УТС-1. 5.2.1973 вторично исключена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.



**Плавучая
зарядовая станция
РЗС-422
(быв. С-33) после
исключения из
списков флота**



**РЗС-422 в
Инкермане перед
разделкой на
металл, 1989 г.
Фото В.Костриченко**

С-31

Служила на Черном море. 14.3.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-23, а 14.3.1975 исключена из списков плавсредств ВМФ и разобрана на металл в Севастополе.

С-33

Служила на Черном море. 14.3.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-22. 12.3.1974 исключена из судового состава и поставлена на прикол, но 14.03.1975 вновь зачислена в состав плавсредств ЧФ (12.10.1977 переименована в РЗС-422). 3.1.1978 вторично исключена из списков плавсредств ВМФ и разобрана на металл в Севастополе.

С-35

23.7.1946 возвращена в Николаев для достройки. Вошла в состав ЧФ 13.2.1948. 8.4.1954 перечислена в состав ККФ и по Волго-Донскому каналу перешла из Черного моря в Баку. 17.2.1956 выведена из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-36 (с 27.12.1956 — ЗАС-6), а 15.3.1962

исключена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.

С-51

Служила на Севере. 7.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в плавучий кабинет боевой подготовки КБП-39 и 27.12.1956 — в учебно-тренировочную станцию по борьбе за живучесть УТС-19. 11.2.1972 исключена из списков плавсредств ВМФ. Впоследствии часть легкого корпуса и рубка лодки установлены на берегу в поселке Гремеха (город Островной) в качестве мемориала.

С-52

Приняла участие в действиях против Японии: 22 — 28.8.1945 совершила безрезультатный боевой поход на позицию севернее порта Румои. 24.8.1954 исключена из состава ВМФ СССР и передана ВМС Китайской Народной Республики; находилась в их составе до начала 1970-х гг.

С-53

С 17.1.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 24.8.1954 исключена из состава ВМФ СССР и передана ВМС Китайской Народ-



**Прочный корпус
подлодки С-51 на
берегу рядом с
поселком Гремиха,
май 2000 г.**
Фото В.Шигина

ной Республики; находилась в их составе до начала 1970-х гг.

С-56

Служила на Севере. Летом 1953 г. совершила переход по Севморпути на Дальний

Восток. С 6.11.1953 находилась в составе ТОФ. 14.3.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-55 (с 12.1.1957 — ЗАС-8), 20.4.1964 превращена в учебно-тренировочную станцию



**Подводная лодка
С-53**



по борьбе за живучесть УТС-14. 9.5.1975 после восстановительного ремонта установлена в качестве мемориальной подводной лодки и филиала музея ТОФ на Корабельной набережной во Владивостоке.

С-101

Служила на Севере. 17.2.1956 разоружена и исключена из состава ВМФ. 26.3.1956 передана Отдельному дивизиону аварийно-спасательной службы Беломорской флотилии СФ, где использовалась в качестве учебной болванки для обеспечения тренировок водолазов. В 1957 г. разобрана на металл в Мурманске.

С-102

Служила на Севере. 6.4.1954 перечислена в состав ТОФ и летом 1954 г. совершила по Севморпути переход из Кольского залива на Дальний Восток. 14.3.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-56 (с 12.1.1957 — ЗАС-9). 30.1.1967 г. исклю-

чена из списков плавсредств ВМФ и сдана на слом.

С-103

Служила на Севере. 29.12.1955 разоружена и исключена из состава ВМФ. 18.1.1956 расформирована и в 1957 г. разобрана на металл в Архангельске.

С-104

Служила на Севере. 6.4.1954 перечислена в состав ТОФ и летом 1954 г. совершила переход по Севморпути из Кольского залива на Дальний Восток. 14.3.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ПЗС-57 (с 12.1.1957 — ЗАС-10). 10.12.1957 во время шторма, при следовании на буксире у ледокола «Добрыня Никитич» из Владивостока в Петропавловск-Камчатский, выброшена на берег у о. Парамушир, но впоследствии снята с камней аварийно-спасательной службой ТОФ. 6.10.1958 расформирована, 19.1.1959 исключена из списков плавсредств ВМФ и разобрана на металл.

**Гвардейская
подводная лодка
С-56,
установленная
в качестве
мемориала на
набережной
Владивостока,
1975 г.**



Литература и источники

Фонды архивов РГА ВМФ, РГАЭ, РГВА, РГАСПИ, ЦВМА, ГА РФ, NARA (США), Bundesarchive (ФРГ).
Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.
Балакин С.А., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «С» — «Морская коллекция» №2, 2000.
Бережной С.С. Подводные лодки. Рукопись.
Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Т. 1—3. М., 1969—1970.
Голосовский П.З. Очерки по истории ЛПМБ «Рубин». Т. II. Проектирование и строительство подводных лодок. Подводные лодки периода 1926 — 1945 годов. Л., 1979.
Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Ч. 1—3. М., 1948—1949.
Максимов Ю.А., Хаханов С.Н. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Ч. 1—3. М., 1956—1965.
Материалы о боевых повреждениях кораблей ВМФ за 1941 и 1942 гг. и поведение их при различных условиях службы в военное время. Л., 1944.
Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот 1922—1945 гг. М., АСТ/Транзиткнига, 2006.
Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок 1941 — 1945 гг. СПб., 2004.

Советско-финляндская война на море 1939—1940 гг. Ч.1, 2. М., 1945.
Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М., Л. 1944.
Справочник по корабельному составу Северного флота. М., Л. 1944.
Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М., Л. 1944.
Стрельбицкий К.Б. Навечно остались в глубинах Черного моря... Мартиролог черноморских подводников Отечества (1909—1945). М., 2003.
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на морских театрах. В 30 выпусках. М., 1945—1951.
Dinklage L., Witthoft H.J. Die deutsche Handelsflotte 1939—1945. Bd.1—2. Gottingen, 1970—1971.
Gomm B. Der Krieg zur See 1939 — 1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. Wiesbaden, 2000, 2003.
Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.1—8. Munchen, 1982—1992.
Huan C. La marine sovietique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.
Koslinski N., Stanescu R. Marina romana in al doilea razboi mondial (1939—1945). Vol. 1—2. Bucuresti, 1996—1997.
Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatishen Gewassern 1941—1945. Munchen, 1958.
Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two. Lnd., 1992.
Rohwer J. Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations 1939—1945. Lnd., 1997.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из фондов Российского Государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Центрального Военно-морского музея (ЦВММ), Центрального военно-морского архива (ЦВМА), музея Тихоокеанского флота, частных коллекций М.Морозова, К.Кулагина, Н.Афониной, С.Балакина, П.Липатова, В.Костриченко, В.Реданского, В.Заблоцкого, О.Ольховатского.

Список сокращений

АСС — аварийно-спасательная служба;
БДБ — быстроходная десантная баржа;
БЗО — боевое зарядное отделение;
БПЛ — бригада подводных лодок;
брт — брутто-регистрация тонна;
БТС — беспузырная торпедная стрельба;
БТШ — быстроходный тральщик;
ВВ — взрывчатое вещество;
ВВД — воздух высокого давления;
ВМБ — военно-морская база;
ВМС — военно-морские силы — название ВМФ СССР в 1924 — 1937 гг. и 1950 — 1953 гг.;
ГАС — гидроакустическая станция;
ГКО — Государственный Комитет Обороны;
ДП — диаметральной плоскости;
ДПЛ — дивизион подводных лодок;
ЗПС — звукоподводная связь;
КБП — корабль базовой подготовки;
кбт — кабельтов;
КБФ — Краснознаменный Балтийский флот;
КПЛ — курс подготовки подлодок;
МО — малый охотник (за подводными лодками);
МЦВ — метacentрическая высота;
НИВК — Научный институт военного кораблестроения;
НКВМФ — Народный комиссариат Военно-морского флота;
НКСП — Народный комиссариат судостроительной промышленности;
НТК — научно-технический комитет;
ОК — отдел кораблестроения;

ОФИ — отдел фондового имущества;
ПЗС — плавучая зарядовая станция;
ПЛ — подводная лодка;
ПЛО — противолодочная оборона;
РДП — работа дизелей под водой;
РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия;
РККФ — Рабоче-Крестьянский красный флот;
СКА — сторожевой катер;
СНис — служба наблюдения и связи;
ССЗ — судостроительный завод;
СТЖ — станция по борьбе за живучесть;
СТО — Совет Труда и Обороны;
СФ — Северный флот;
ТВД — театр военных действий;
ТКА — торпедный катер;
ТОФ — Тихоокеанский флот;
ТТЗ — тактико-техническое задание;
ТТЭ — тактико-технические элементы;
УВМС — Управление Военно-морских сил;
УЗПН — ультразвуковой прибор наведения;
УЗПС — ультразвуковой прибор связи;
УКВ — ультракороткие волны;
УТС — учебно-тренировочная станция;
ЦГБ — цистерны главного балласта;
ЧФ — Черноморский флот;
шп. — шпангоут;
ШПС — шумопеленгаторная станция;
ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения.

**Морозов Мирослав Эдуардович
Кулагин Константин Леонидович**

«Эски» в бою.

Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина.

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»»



ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НПК Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 01.12.2007.
Формат 84×108¹/₁₆. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бумага тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 3000 экз. Заказ № 3837.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.



Подводная лодка С-1
на ходовых испытаниях, 1936 г.



45-мм пушка 21-К
на рубке подлодки С-1

Подводная лодка С-1, 1940 г.





Подлодка С-9 перед швартовкой в Кронштадте, 1942 г.





Фото из коллекции П. Липатова

Артиллеристы подводной лодки С-13, 1945 г.

Погрузка торпед на подводную лодку С-102.
По левому борту стоит «щука» Щ-402, 1943 г.



Фото из коллекции М. Морозова



Встреча вернувшейся из боевого похода подлодки С-56, 1943 г.





Фото из коллекции М. Морозова

Командир С-56 Г.И. Щедрин с юнгами в центральном посту своего корабля



Фото из коллекции В. Заблочного

Подводная лодка С-102



Подводные лодки Л-20, С-103 и К-21 у причала в Полярном, 26 августа 1945 г.

**Водолаз мичман М.П. Белик спускается
для осмотра винтов подлодки типа «С»
в Полярном, 8 мая 1943 г.**



Подводная лодка С-15 возвращается из боевого похода, 1944 г.



Фото из коллекции П. Липатова



Фото из коллекции Н. Афонина

Подлодка С-17 в Полярном вскоре после окончания войны



*Расчет 100-мм орудия
подводной лодки С-51,
1 июля 1943 г.*



*Подъем Краснознаменного флага на подводной лодке С-51. 2-й слева — командир 2-го ДПЛ
И.Ф.Кучеренко, 4-й слева — член военного совета СФ вице-адмирал А.А. Николаев, ноябрь 1944 г.*



Подводная лодка С-51 перед швартовкой в Полярном



Погрузка торпед на подлодки типа «С» в Полярном

Подводная лодка С-31



Фото из коллекции М. Морозова

Подводная лодка С-33



Фото из коллекции Н. Афонина



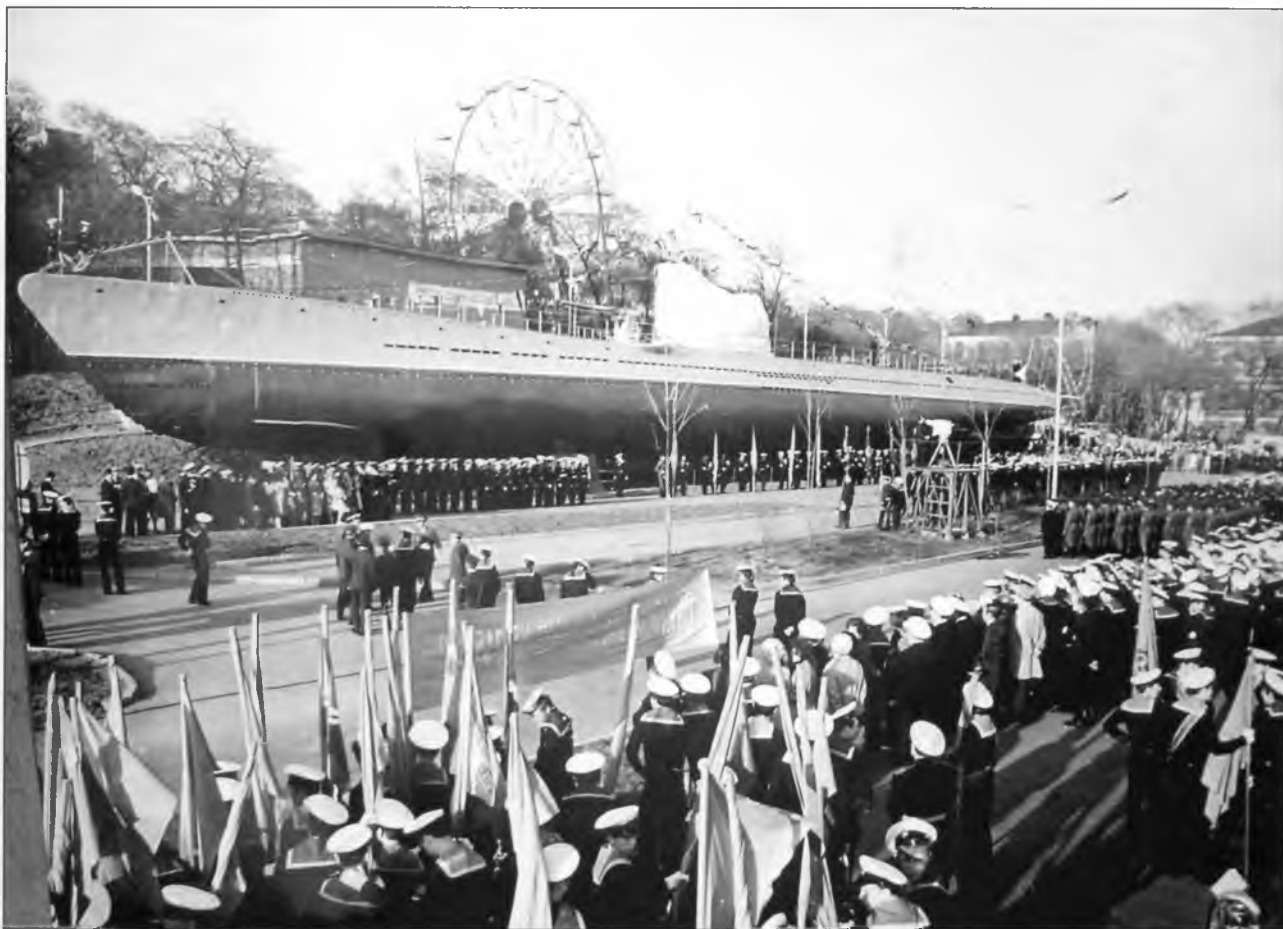
Корпуса подводных лодок С-36 и С-37, брошенные на стапеле завода имени А.Марти в Николаеве, август 1941 г.





Подводная лодка типа «С» в Полярном, 1947 г.





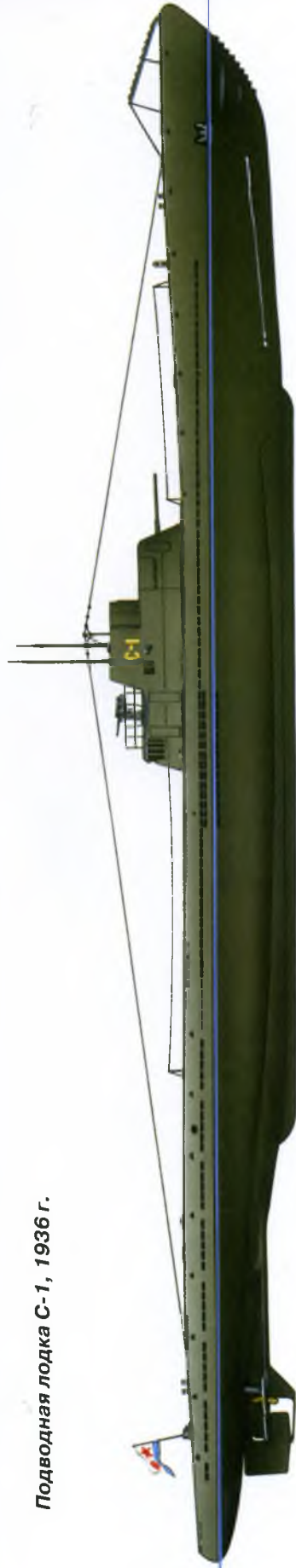
Подводная лодка С-56, установленная на набережной Владивостока. На верхнем снимке — торжественное открытие корабля-музея 9 мая 1975 г.



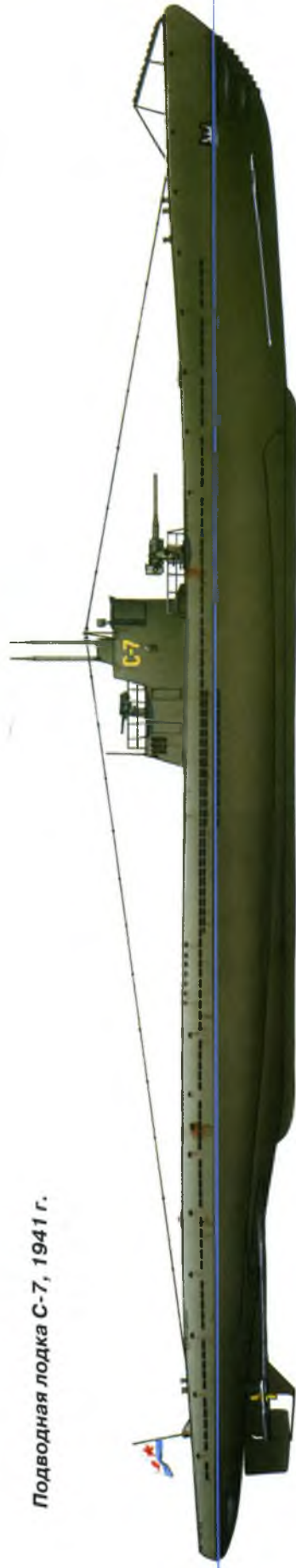
Подводная лодка С-51
Художник А. Заикин



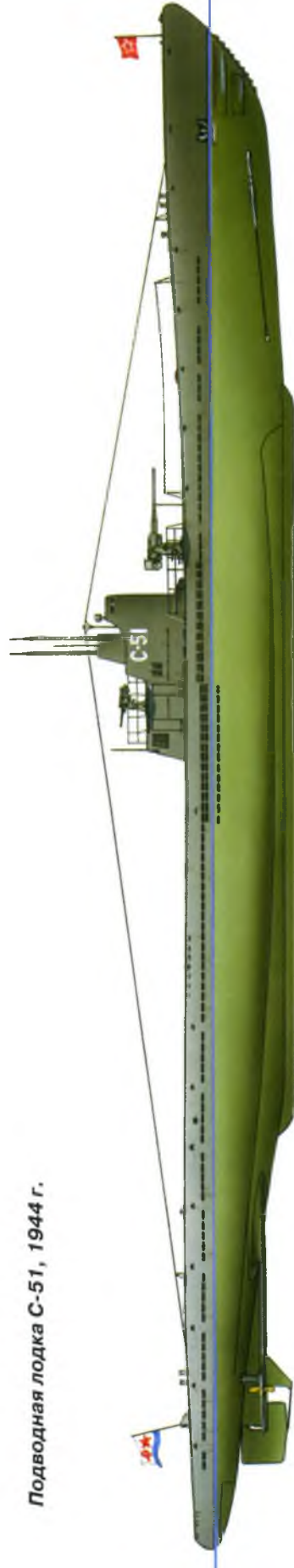
Подводная лодка С-1, 1936 г.



Подводная лодка С-7, 1941 г.



Подводная лодка С-51, 1944 г.





Подводная лодка С-56 на вечной стоянке на Корабельной набережной во Владивостоке, 1970-е гг.





Корабли-памятники во Владивостоке: подводная лодка С-56 и посыльное судно «Красный вымпел», 2006 г.

Фото Ю.Масляева



«Эски», «Сталинцы» – так моряки называли средние субмарины типа «С», ставшие преемниками знаменитых «щук». Это были лучшие подводные лодки нашего флота периода Великой Отечественной войны. Они создавались на базе германо-голландского проекта и оказались ближайшими «родственницами» немецких лодок типа IА и IХ. Всего в СССР в 1936–1941 годах было заложено 56 подлодок типа «С», из которых в строй вошла 41, в том числе 8 – после войны.

«Эски» входили в состав всех четырех флотов Советского ВМФ и активно участвовали в боевых действиях. Несмотря на значительные собственные потери – 15 единиц, они нанесли неприятелю ощутимый урон, отправив на дно около трех десятков судов различных классов, в том числе 7 вражеских боевых кораблей. Именно на «эсках» сражались с противником легендарные подводники Г.И.Щедрин, С.П.Лисин, подводная лодка С-13 под командованием капитана А.И.Маринеско потопила «непотопляемый» океанский гигант «Вильгельм Густлов». Одна из субмарин серии – С-56 Щедрина, на счету которой 4 подтвержденные победы, – сейчас находится на вечной стоянке во Владивостоке и является филиалом музея Тихоокеанского флота.

ISBN 978-5-699-25627-3



9 785699 256273

