МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

«Иностранки» Красного флота

Подлодки Сталина

«Иностранки» Красного флота

Мирослав Морозов

«Иностранки» Красного флота

ПОДЛОДКИ СТАЛИНА

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2014

УДК 355/359
ББК 68
М 80

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Морозов М.Э.

М 80 «Иностранки» Красного флота. Подлодки Сталина / Мирослав Морозов. — М.: Яуза; Эксмо, 2014. — 160 с. – (Война на море).

ISBN 978-5-699-71915-0

Новая книга ведущих историков флота. Малоизвестные страницы Второй Мировой войны. Всё об «импортных» подлодках Сталина.

Хотя Победа над Гитлером была одержана преимущественно советским оружием, военная техника иностранного производства сыграла в Великой Отечественной заметную роль, особенно широко применяясь на море. В 1941 – 1945 гг. в РККФ СССР (Рабоче-Крестьянском Красном флоте) служили полтора десятка подводных лодок иностранной постройки – от старой британской L55, потопленной в Финском заливе еще в 1919 году и впоследствии поднятой и включенной в состав Балтийского флота, до латвийских и эстонских подлодок «Ронис», «Спидола», «Калев» и «Лембит», от заказанных в США субмарин АГ («Американский Голланд») до полученных от англичан в счет итальянских репараций подлодок типа В.

Эта книга не только прослеживает боевой путь всех «красных иностранок», но и оценивает их влияние на советское кораблестроение. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивным чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

© Морозов М.Э., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

ISBN 978-5-699-71915-0

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ....5
АМЕРИКАНСКИЕ СУБМАРИНЫ (ТИП «АГ»)....6
Историяпроектирования....6
Строительство и испытания....12
«Дважды потопленная» 19
Эксплуатация в 1920 – 1930-х годах....23
Участие в различных испытаниях
и опытно-конструкторских работах 24
Техническоеописание....27
Боевой путь подводных лодок типа АГ
в Великой Отечественной войне....37
БРИТАНСКИЕ ЛОДКИ 60
Общая история развития конструкций субмарин в британском
флоте в годы Первой мировой войны 60
L-55....61
Проект 61
История гибели и подъема L-55 61
Восстановлениеиспытания....66
Описание конструкции....69
Общая оценка проекта....75
Служба в советском ВМФ....75
«КАЛЕВ» И «ЛЕМБИТ»
Проект и заказ....79
Описание конструкции 86
Общая оценка проекта....95
История службы....96
БРИТАНСКИЕ ЛОДКИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ....112
История проектирования 112
Описание конструкции подводных лодок типа «U»
(подлодки «Анброукен» и «Юнисон») 114
Боевой путь подлодок «Санфиш», «Урсулы», «Анброукен»
и «Юнисон»....124
В советском флоте....136
«РОНИС» И «СПИДОЛА»....143
Французский прототип....143
Проектирование и строительство....144
Техническое описание....147
Историяслужбы....153
ИТОГИ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДЛОДОК
ВМФ СССР ИНОСТРАННЫХ ПРОЕКТОВ В 1941-1945 ГГ....159
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ....159

Подлодка «Коммунист» (бывшая «АГ-24») и канонерская лодка «Красная Грузия», конец 1920-х гг.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Представляемым Вашему вниманию трудом авторы завершают шестикнижный цикл* посвященный советским подводным лодкам Великой Отечественной войны. Рассказ был бы неполным без описания иностранных проектов подлодок, разными путями оказавшихся в составе ВМФ СССР, а также описания их боевой деятельности в 1941–1945 гг.

В 1928 г. на момент завершения восстановления флота в составе РККФ числилось 14 субмарин, пять из которых относились к иностранной постройке (тип АГ). Судостроительная база подводного кораблестроения была очень слабой, отечественное производство целого ряда механизмов и приборов отсутствовало полностью. В то же время поставленные перед РККФ задачи обороны крупных прибрежных политико-экономических центров и приморского фланга Красной армии планировалось решать методами «малой войны на море», предполагавшими широкое применение подводных лодок. В этой ситуации можно было бы ожидать массовой закупки субмарин за рубежом, но советское правительство дальновидно предпочло взять курс на развитие подводного кораблестроения в своей стране. В результате пути приобретения иностранных подводных кораблей оказались самыми разными, исключая лишь самый тривиальный – прямую покупку.

К началу Второй мировой войны в составе ВМФ СССР имелось шесть субмарин иностранного происхождения (пять АГ и одна Л-55), к которым в 1940 г. добавились еще четыре (эстонские «Калев» и «Лембит», латвийские «Ронис» и «Спидола») из бывших флотов прибалтийских республик. Следующие поступления пришлись на 1944 г., когда в счет раздела итальянского флота мы получили четыре подлодки от англичан. Одна из них относилась к типу «S», три к типу «U». В августе все они, за исключением В-1 (типа «S»), влились в состав Северного флота и приняли участие в боевых походах в завершающие месяцы войны. Кроме того, в конце 1944 г. – начале 1945 г. приказами наркома ВМФ в состав флота был включен целый ряд трофейных румынских, немецких и итальянских субмарин, но они, если и находились в исправном состоянии, в боевых походах участия не приняли и потому в настоящем труде не рассматриваются. Вклад советских экипажей, воевавших на лодках иностранных проектов, отражен в заключении.

Отказ от закупки иностранных подлодок вовсе не означал игнорирования зарубежного опыта постройки субмарин и внимательного изучения их технических особенностей. Все они в той или иной мере оказали влияние на отечественное подводное кораблестроение, о чем мы постарались рассказать в этой книге.

Авторы книги выражают искреннюю признательность за помощь в работе И.В. Борисенко, О.А. Балашову, А.А. Гайдуку, А.Я. Кузнецову, С.А. Липатову, О.Н. Ольховатскому, С.В. Патянину, И.В. Щетину.

---

* Предыдущие пять книг: *Морозов М.Э. Кулагин К.Л.* «Щуки». Легенды советского подводного флота» (М., 2008); *Они же.* «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина» (М., 2008); *Они же.* «Первые подлодки СССР. «Декабристы» и «Ленинцы» (М., 2010); *Они же.* «Месть» Сталина. Советские подлодки типа М» (М., 2010); *Они же.* «Подводные крейсера Сталина. Советские подлодки типов П и К» (М., 2011). Все книги изданы издательством «Яуза», ЭКСМО.

В последней шестой книге разделы «История проектирования», «Строительство и испытания», «Эксплуатация» и «Техническое описание» по каждому из пяти рассматриваемых типов подводных лодок написаны Норманом Свордом.

АМЕРИКАНСКИЕ СУБМАРИНЫ (ТИП «АГ»)

История проектирования

Флот США проявлял интерес к подводным лодкам с самого момента своего зарождения в годы Войны за независимость 1775 – 1783 гг. В 1775 г. Д. Бушнелл по собственной инициативе спроектировал и построил по большей части на собственные средства одноместную субмарину «Тартл». Ее первая и единственная атака 6.09.1776 г. в гавани Нью-Йорка не увенчалась успехом. Первой в мире добилась успеха субмарина Южных штатов в ходе Гражданской войны в США 1861–1865 гг. Это была построенная Х.Л. Ханли приватирская (частная, позже включенная в состав флота Конфедерации) лодка «Х.Л. Ханли», потопившая у Мобайла 17.02.1864 г. корвет флота Федеративных (Северных) штатов «Хоусатоник». Победа была достигнута ценой гибели подлодки.

Прототипом для первой серии дизель-электрических субмарин США стала разработанная эмигрантом ирландского происхождения Дж. Голландом в 1897 г. «Голланд VI». После ряда доработок два года спустя ее приобрел военно-морской флот США. Организованная конструктором совместно с железнодорожным предпринимателем И. Райсом 7.02.1899 г. фирма «Электрик бот компани» 25 августа следующего года получила контракт на строительство семи субмарин «улучшенный тип Голланда», позже обозначенные как тип «А». При этом оперативно-тактическое задание на проектирование кораблей флотом как таковое не формулировалось – взглядов на применение субмарин еще попросту не существовало. По проекту фирмы это были однокорпусные одновальные корабли, для надводного хода использовавшие бензиновый мотор, а для подводного – электродвигатель и аккумуляторную батарею. «Изюминкой» конструкции были запатентованные Голландом цистерны главного балласта, опоясывавшие прочный корпус с внутренней стороны по поперечному сечению в форме буквы «U». Такое решение позволяло компактно разместить внутри батарею и оставляло свободным больший объем внутренних помещений. Вооружение составлял один 450-мм торпедный аппарат и пять коротких (3,55 м) торпед Уайтхеда. Для навигации в подводном положении можно было использовать только иллюминаторы в крыше рубки. Позже установили перископы: сначала один в боевой рубке, а затем и второй в центральном посту. Интересно, что «Электрик бот компани» не располагала собственными сборочными мощностями и выступала в качестве посредника-патентовладельца между правительством и верфями.

Пока шло строительство лодок, формировались взгляды на их боевое применение. Главные силы флота США сосредоточивались в базах Атлантики, на Тихоокеанском побережье находились ограниченные силы. После победы Японии в войне с Россией первая начала рассматриваться в качестве возможного противника. Под угрозой могли оказаться не только Филиппины, но и порты Западного побережья. Однако еще большее беспокойство в морском ведомстве испытывали по отношению к объектам на Восточном побережье, поскольку именно там располагались наиболее мощные судостроительные предприятия и военно-морская инфраструктура, а в качестве потенциальных противников фигурировали куда более мощные по сравнению с японцами европейские державы. В частности, не исключалась возможность того, что одна из них (считалось, что, скорее всего, это будет Германия) может попытаться, игнорируя доктрину Монро, создать новую колонию в Западном полушарии. Считалось, что противники попытаются организовать блокаду американского побережья, прервать торговые коммуникации, а возможно, и высаживать диверсионные десанты. В такой обстановке субмарины могли бы защищать Западное побережье или Филиппины до прибытия в нужный район главных сил флота с Атлантики. Равным образом лодки были бы необходимы для обороны Восточного побережья. В этом случае американскому флоту, возможно, потребовалось бы создать операционную базу в Карибском бассейне, а субмарины помогли бы защитить ее. Береговая оборона, таким образом, могла опираться не только на миноносные силы, мониторы и минные поля, дополненные береговыми укреплениями армии, но и на подводные лодки.

Американские моряки не оставляли без внимания достижения европейских флотов в подводном плавании. Французская подводная лодка «Густав Зеде» в 1901 г. прошла из Тулона на буксире почти 150 миль до района Аяччо (о. Корсика), атаковала находившийся там отряд и возвратилась обратно своим ходом со скоростью 8 узлов. Летом следующего года четыре лодки из Шербура прошли 200 миль, а затем успешно проникли на рейд Бреста. По сообщению военно-морского атташе США в Великобритании, на маневрах 1904 г. выяснилось, что субмарины смогли удерживать эсминцы и миноносцы на расстоянии около 10 миль от побережья. По некоторым сведениям, береговая оборона Метрополии должна была в будущем опираться на подлодки и миноносные силы флота, а не на минные поля армии. Это послужило аргументом в споре о разграничении сфер деятельности в береговой обороне, когда армия США в 1904 г. захотела приобрести подлодку «Протектор» конструкции С. Лэка. К 1906 г. субмарины вполне могли наносить скрытные удары по вражескому флоту у своего побережья или демонстративными действиями заставить его развернуться восвояси.

Важной проблемой был вопрос стоимости отдельных кораблей: подлодки были привлекательны до тех пор, пока средства на их строительство не затрагивали расходов на линейный флот, который воспринимался как решающий фактор будущих морских сражений. В течение следующего десятилетия подводники и коллегия министерства флота искали оптимальное соотношение между размером (а следовательно, количеством) и стоимостью отдельной единицы. От размеров лодки впрямую зависели мореходность и радиус плавания. Но единственными заслуживающими внимания целями в пределах радиуса действия американских субмарин береговой обороны были коммуникации французских или британских колоний в Западном полушарии. Совершать трансокеанские переходы, чтобы достигнуть их метрополий, подводные лодки пока не могли. Европейские флоты находились в более выгодном положении: их закрытые морские ТВД со сравнительно небольшими расстояниями между побережьями позволяли придать субмаринам наступательные качества ценой не слишком большого увеличения

водоизмещения. Американские подлодки, хоть и предназначенные для обороны побережья, должны были обладать характеристиками, позволяющими действовать в Атлантическом и Тихом океанах. По европейским стандартам они соответствовали «океанским» лодкам.

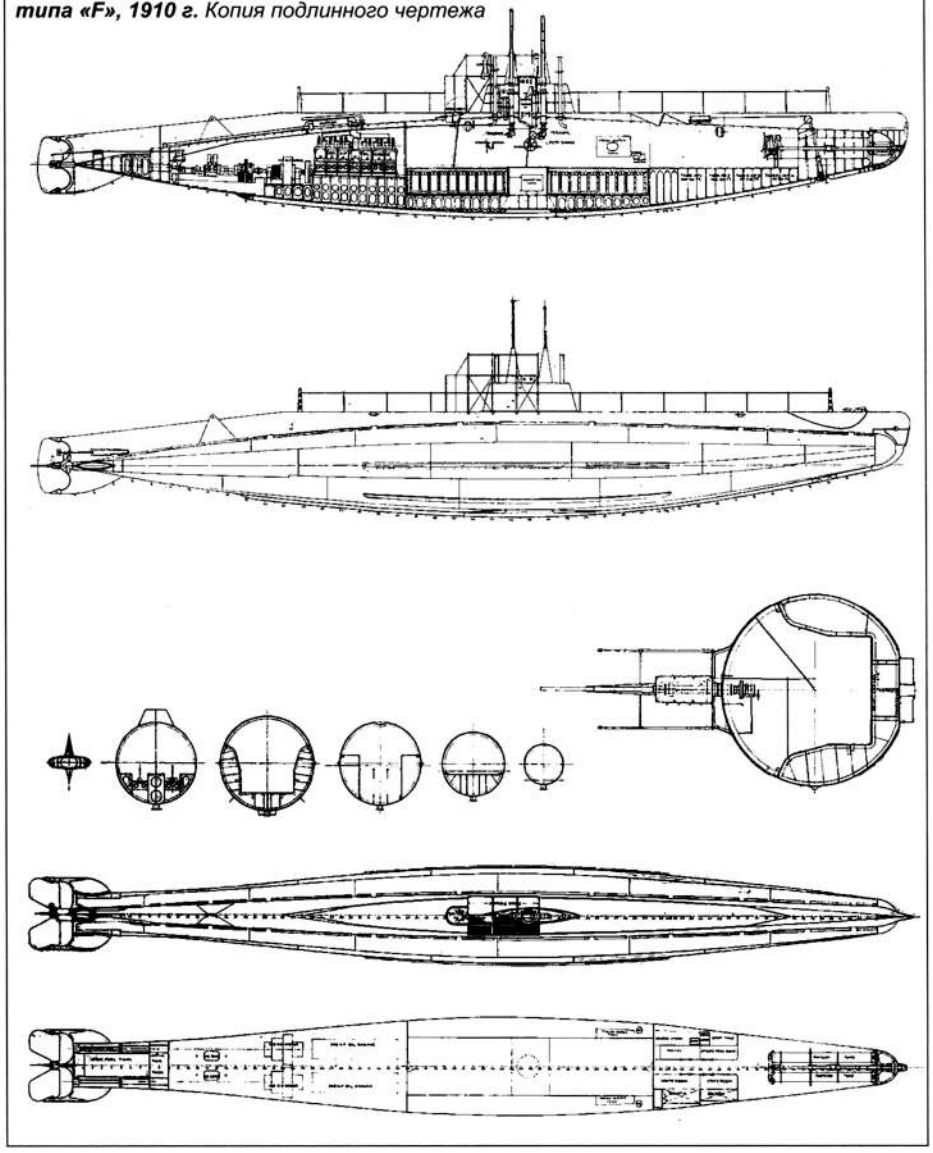
Как коммерческое предприятие, «Электрик бот компани» активно вела торговлю лицензиями на строительство субмарин по своему проекту. Первым покупателем стала британская фирма «Виккерс», построившая для Королевского флота пять субмарин в 1901–1902 гг. Два года спустя англичане вошли в капитал фирмы, получив 30%. Это позволило американцам более твердо стоять на ногах. Контракты на поставку пяти комплектов для сборки субмарин тип «А» (проект ЕВ 7Р) для Японии и шести (седьмая – «Фултон» приобретена в готовом виде) для России были заключены в 1904 г. Одна лодка («Ондзеебоот I», 1906 г.) была построена для Голландии. Шведы сэкономили на патентах: их «Хайен», спущенный на воду в 1902 г., стал пиратской копией.

Развитием первого проекта стали три субмарины тип «В» (проект ЕВ 16, головная «Вайпер», построена в 1905 г.). Они получили вдвое большие по сравнению с предыдущим типом глубину погружения и дальность плавания. Надстройка и ограждение рубки были увеличены по высоте, конструкция вертикальных и горизонтальных рулей усовершенствована. Главным новшеством стал второй торпедный аппарат. Обе трубы, расположенные горизонтально, закрывались одной конической крышкой с вырезами. Для производства выстрела она поворачивалась, аппараты заполнялись водой, что по существовавшему тогда мнению требовало немедленного использования обеих торпед. Боекомплект составляли четыре короткие 450-мм торпеды (две в аппаратах, две запасные), причем запасные сильно ухудшали обитаемость носового отсека. Перископ изначально предусматривался в боевой рубке. Для осуществления звукоподводной связи устанавливались электрические колокола, сигналы которых принимались без специальных приемников на слух.

Двигатель соединялся с гребным валом и электромотором через фрикционные муфты. Для дачи заднего хода в надводном положении необходимо было использовать электромотор, поскольку двигатель был не реверсивного типа. Также от главной линии вала приводились в действие и вспомогательные механизмы: компрессор ВВД и трюмный насос. Такая схема стала для лодок «Электрик бот компани» стандартной до 1930-х гг. Шаг винта мог быть изменен, когда лодка находилась на «стопе». Например, во время испытаний «Вайпер» шаг был уменьшен до минимума, что при параллельном соединении батареи (с учетом добавления второй группы) позволило при минимальной скорости достичь максимального радиуса плавания под водой.

Тип «С» (проект ЕВ 17, головной «Октопус», 1906 г., пять единиц) разработал новый инженер Л. Спир, поскольку Холланд оставил «Электрик бот компани» в 1904 г. «Октопус» был первой американской субмариной, которая могла считаться «океанской», и имел вдвое боль-

Продольный разрез, сечение по шпангоуту и внешний вид субмарин №20–23 типа «F», 1910 г. *Копия подлинного чертежа*



Американская субмарина «Планжер» установлена на кильблоки на причале, 1904 г.

шее водоизмещение, чем предшествующий тип. Начиная с этого проекта использовалась ставшая впоследствии характерной для лодок фирмы форма кормы с двумя гребными валами, расположенными горизонтально под небольшим углом друг к другу, симметричным вертикальным рулем и развитым ограждением горизонтальных рулей. Стесненность внутреннего расположения сильно осложняла обслуживание механизмов в моторном отсеке. Перископ и звукоподводная связь стали стандартным оборудованием. Был введен грибовидный подводный якорь. Проводились эксперименты по установке мачт для натяжения радиоантенн в надводном положении. Радиус связи составлял 40 миль.

На испытаниях «Октопус» развил 11,57 уз на поверхности и 10,03 уз на перископной глубине. Погружение осуществлялось чрезвычайно быстро: остановка двигателя требовала 5 секунд, переключение на электродвигатель – 7, погружаясь с дифферентом 7° на нос лодка достигала глубины 8 м за 40 секунд из крейсерского положения. Под водой без движения субмарина могла находиться 24 часа, что почти втрое превышало результат типа «А». Испытания включали четырехчасовые испытания двигателей в доке, а также погружение на глубину 61 м в течение 15 минут на стропах подъемного крана. Субмарина за год до сдачи флоту в 1908 г. по всем статьям превзошла субмарину С. Лэка «Лэк XV». Особо отмечалось удачное размещение органов управления в центральном посту «Октопус», где управление вертикальным и горизонтальными рулями, а также приемом балласта разделялось между тремя людьми, тогда как на лодке Лэка это должен был делать один.

Следующей серией стал тип «D» (проект ЕВ 18, головной «Нарвал», 1908 г., три единицы). Для сохранения непотопляемости в надводном положении и упрочения при сжатии на глубине внутренний объем прочного корпуса впервые разделялся переборками: двумя выгораживался центральный пост, по одной отделяло носовой торпедный и кормовой машинные отсеки. Для наблюдения за действиями личного состава в переборках были сделаны глухие иллюминаторы. Прочная рубка стала цилиндрической формы, но люк между ней и прочным корпусом по-прежнему отсутствовал. Заполнение цистерн главного балласта производилось через выполнявший роль водяной магистрали прочный коробчатый киль кингстонами, управляемыми из центрального поста, а осушение трюмным насосом в дизельном отсеке также через киль. Такая схема, с одной стороны, упрощала устройство водоотливной системы, но с другой – замедляла осушение ЦГБ. «Электрик бот компани» также утверждала, что прочные цистерны и киль будут хорошей защитой корпуса при касаниях грунта.

По требованию флота были добавлены еще два торпедных аппарата, а боекомплект возрос до шести торпед. Четырех торпедных попаданий, как считалось в то время, будет вполне достаточно, чтобы вывести из строя любой линкор. Поворотная крышка позволяла стрелять одновременно только из двух аппаратов. При должной натренированности экипажа выпуск четырех торпед занимал минуту. Для передачи команд к торпедным аппаратам на перископе установили кнопку сигнального звонка, а затем электрический торпедный телеграф. В 1912 г. короткие трубы субмарин типов «С» и «D» были заменены длинными, позволяющими запускать 450-мм торпеды Блисс-Ливит длиной 5,2 м различных модификаций. Угол установки гироскопа мог быть изменен перед погрузкой в аппарат. Лодки, как правило, заряжали две торпеды с прямым ходом и две с отклонением в 5°. Второй перископ, установленный перед носовой переборкой ЦП, имел неподвижный окуляр из-за недостатка места для полного поворота. Обитаемость субмарины все еще оставалась низкой.

Этим кораблям понадобилось несколько лет после вступления в строй, чтобы достигнуть запланированных характеристик. К ноябрю 1910 г. тип «D» достиг радиуса 500 миль (50 часов хода), полная автономность составляла чуть более четырех суток. К 1912 г. радиус возрос до 1000 миль (10 суток) над водой и 35 миль на 8 узлах, или 75 на 5 в подводном положении.

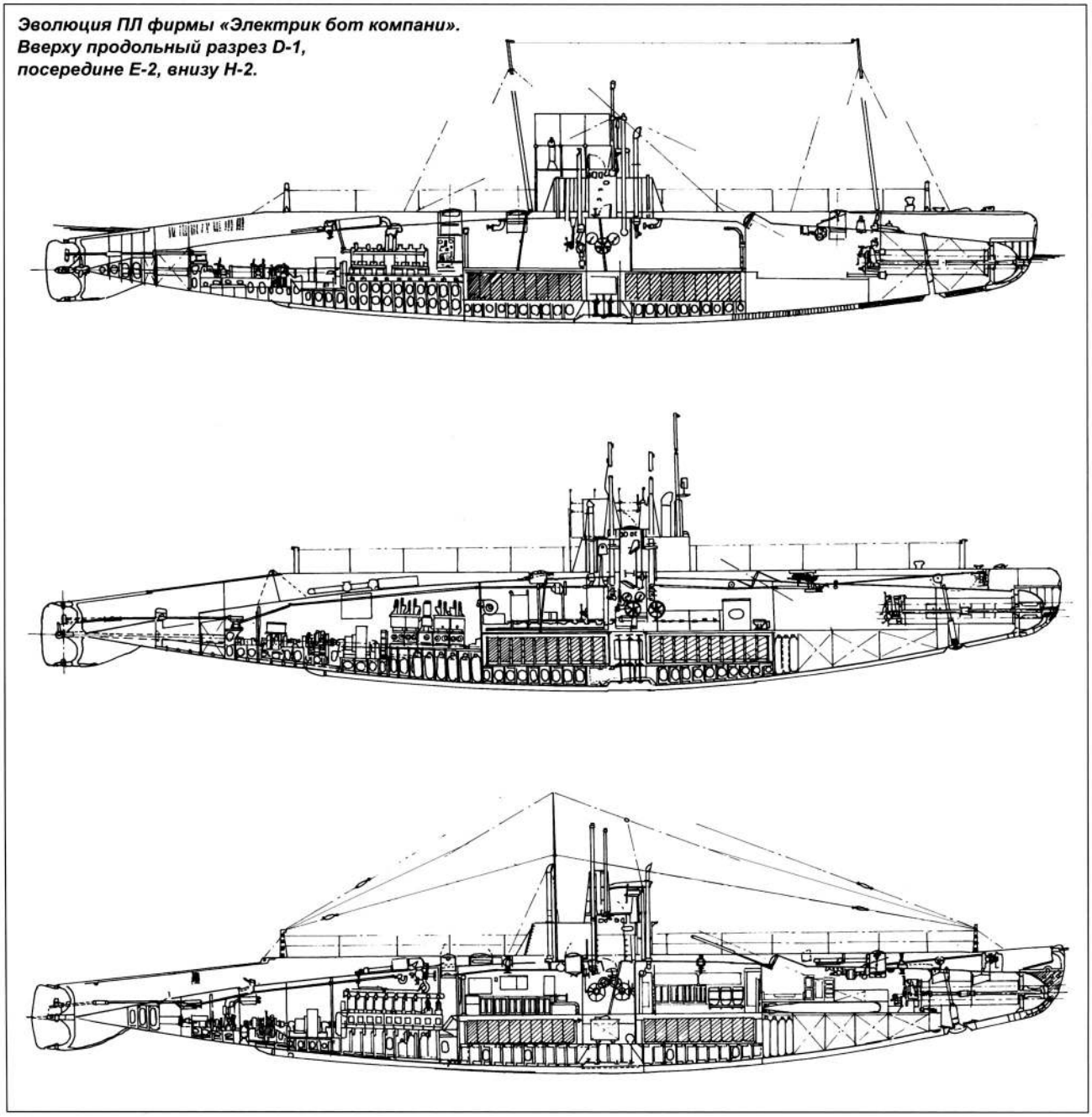
В 1908 г. «Электрик бот компани» удалось убедить флот в необходимости перейти к дизельным двигателям, как это произошло во флотах Англии, Франции, Германии, России и Японии. Фирма при участии Виккерса разработала собственную конструкцию дизеля, и моряки готовы были принять ее, отмечая, однако, что новые двигатели не так хорошо отработаны, как бензиновые. Поэтому в контракт включили условие об установке бензиновых двигателей, если дизеля не оправдают надежд. Практика показала, что они поначалу нуждались в ремонте через каждые 500 миль, а достичь запроектированной дальности плавания 2400 миль удалось далеко не сразу.

Новый тип получил обозначение «Е» (проект ЕВ 19А, головной «Скипджек», 1908 г., две единицы). Одновре-

менно было заказано четыре субмарины типа «F» (проект EB 20B, головной «Карп»). Размер боевой рубки был решительно уменьшен, перископы располагались по ее сторонам в диаметральной плоскости, что за счет более прочного основания уменьшало их вибрацию. Глухие иллюминаторы в крыше рубки сохранялись по-прежнему. Перемещение боевого поста командира в центральный пост создало там чересчур стесненные условия. Как недостаток отмечалась слабая конструкция аккумуляторных баков, допускавших протечки кислоты, повреждавшие прочный корпус. У «F-4» «Скейт» за три года службы разрушения оказались настолько значительными, что субмарина затонула.

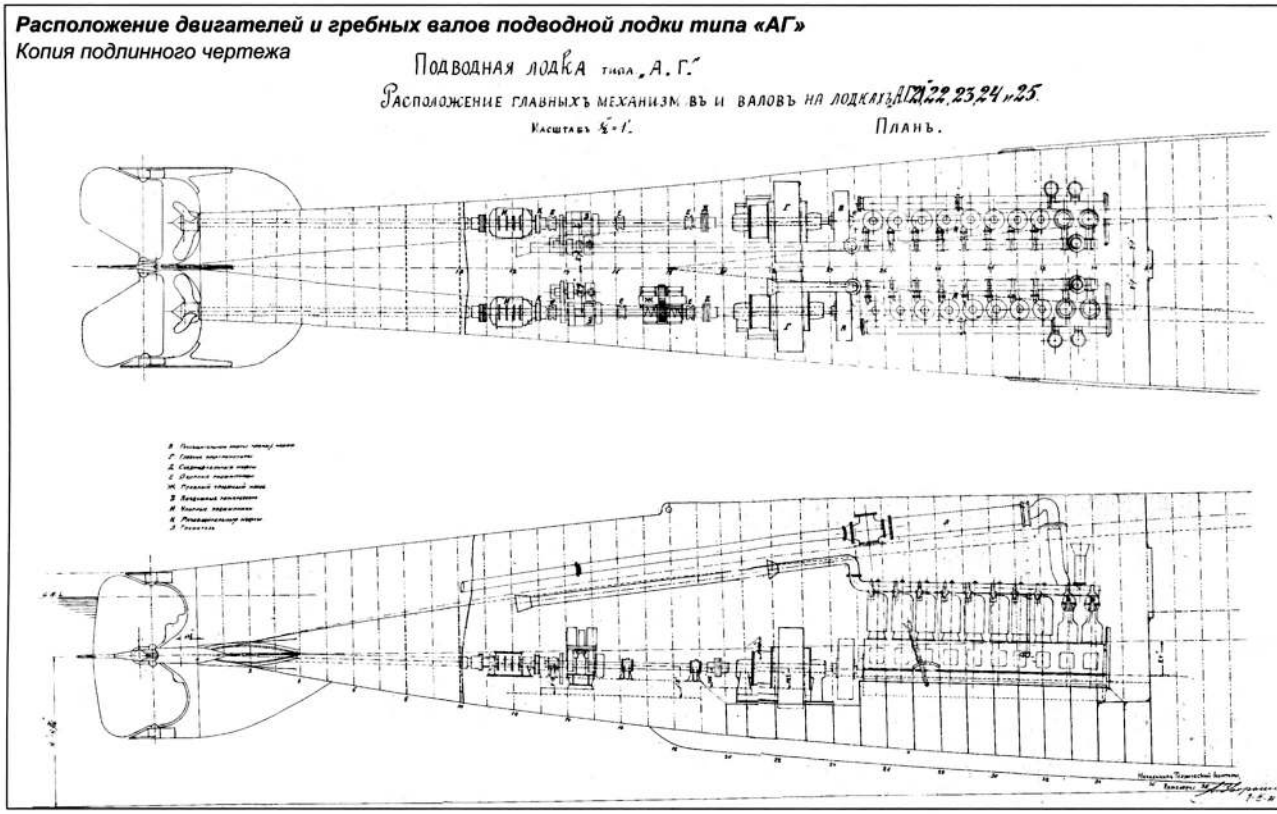
На этих подлодках впервые введены заваливающиеся носовые горизонтальные рули, позволявшие осуществлять более точный контроль за углом погружения или всплытия, а также одерживать носовую оконечность после пуска торпед. К 1911 г. обычный угол погружения составлял 2,5° (4-5° при быстром погружении), субмарины могли также погружаться с дифферентом в 1°, но это занимало больше времени. Приводы рулей стали электрическими. Впервые радиостанция (дальность приема 90

Эволюция ПЛ фирмы «Электрик бот компани». Вверху продольный разрез D-1, посередине E-2, внизу H-2.



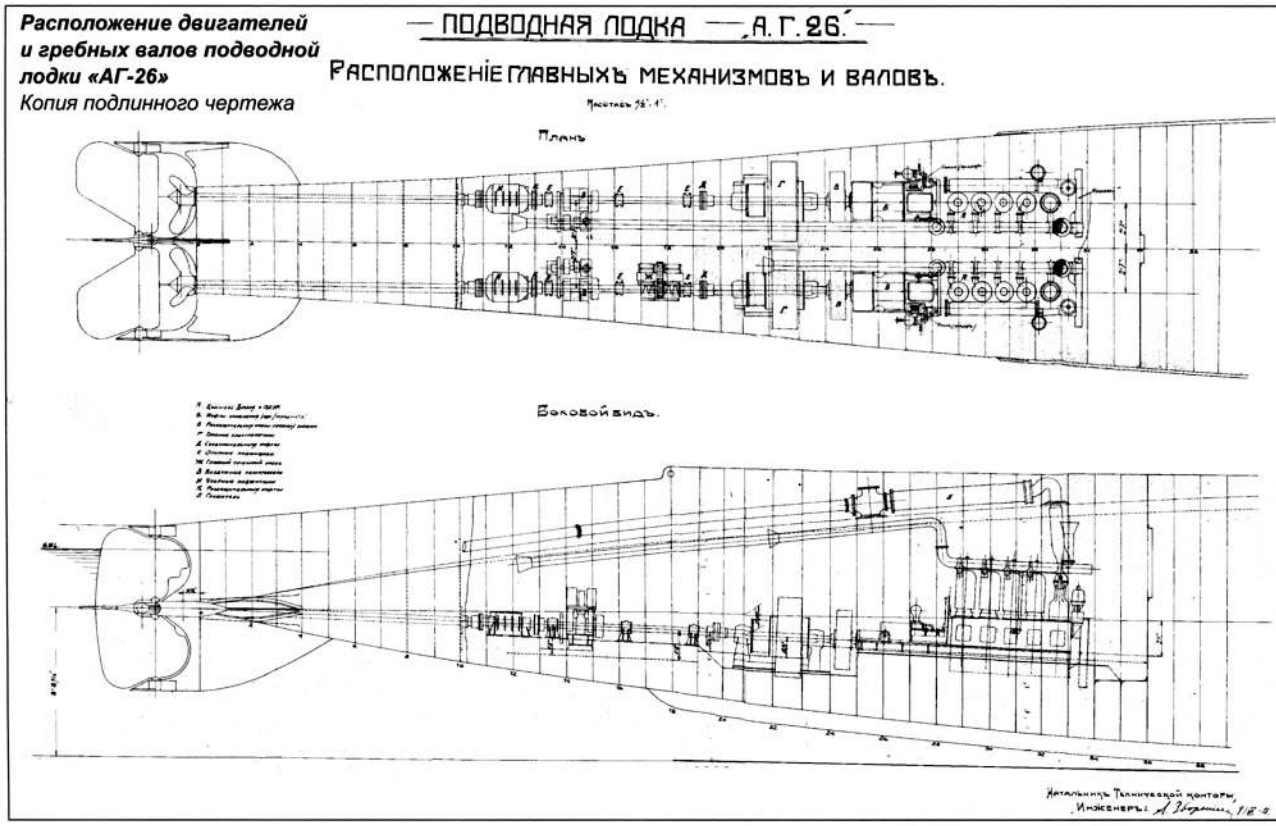
Расположение двигателей и гребных валов подводной лодки типа «АГ»

Копия подлинного чертежа



Расположение двигателей и гребных валов подводной лодки «АГ-26»

Копия подлинного чертежа



миль, передачи – 50) предусматривалась изначально. Антенна растягивалась между двумя складными мачтами, но могла использоваться только в надводном положении.

Экспортная деятельность «Электрик бот компани» продолжала развиваться успешно. Для обозначения экспортных вариантов проектов была введена новая система обозначений: цифры номера менялись местами и между ними вставлялся ноль. Таким образом, к примеру, тип «H» (EB 26, будущий «АГ») стал EB 602. Две лодки («У 5» и «У 6», EB 17B) в 1909 г. продали Австро-Венгрии. Королевский флот Нидерландов в следующем году получил построенные по лицензии фирмы четыре субмарины типа «О-2» (проект А-3) и одну «К-1» (проект К-1). В 1911–1914 гг. датский флот пополнился шестью кораблями типа «Хавманден» (проект Т-3). Еще четыре («У 20» – «У 23») уже в ходе войны заказали австрийцы. Россия в 1911 г. одновременно заказала малые лодки проекта EB 27B для прибрежных крепостей Военного ведомства и большие EB 31A (тип «Нарвал») для Черноморского флота. Чили заказало две модифицированные субмарины типа «Е» (EB 19B и 19E), строившихся в Сиэтле и вошедших в состав канадского флота с началом Первой мировой войны как «СС 1» и «СС 2».

Главный конструктор фирмы Л. Спир считал, что увеличение водоизмещения лодки не придает ей дополнительных преимуществ в скрытности, маневренности, или огневой мощи. По его мнению перспективные субмарины должны быть способны совершать переходы совместно с флотом экономической скоростью 11 узлов и доходить от Восточного побережья до Карибского моря или Панамы и Западного побережья, либо от Западного побережья до Гавайев и Филиппин (по крайней мере, 3500 миль) без пополнения запасов. Но вот участия подводных лодок непосредственно в эскадренном бою не предполагалось. Основным путем увеличения дальности плавания Л. Спир считал не рост размеров, а использование более эффективных двигателей и видов топлива. Таким образом, корабль водоизмещением 350–450 т, с надводной скоростью 13,5-14,5 уз, и подводной около 11 уз, при носовом четырехторпедном залпе, т.е. фактически соответствующий типу «F», оказывался с точки зрения «Электрик бот компани» оптимальным вариантом. В министерстве флота с этим были в целом согласны. Проблемы мореходности и обитаемости, на которые обращали внимание моряки, меркли перед возможностью построить максимальное число единиц.

К заказным в 1910 г. субмаринам типа «H» (EB 26, головная «Сиволф», три единицы) при сохранении общего сходства с предшественницами предъявили ряд новых требований. Дизеля должны были стать реверсивными, поскольку переключение на электромоторы оказалось неудобным. Тип дизелей изменялся с четырехтактных Виккерса на двухтактный MAN. Это решение оказалось не самым удачным, и серии «H», «K», «L» и «M» испытывали большие трудности с двигательной установкой. Боекомплект увеличился до восьми торпед, хранившихся, правда, с отсоединенными БЗО. По требованию подводников перископ (с возможностью

Подводная лодка «H-1», головной корабль серии из 72 кораблей, 1914 г.

кругового вращения окуляра) вернули в расширенную боевую рубку. Сигнал на пуск торпед мог даваться с любого перископа.

Заказчик предъявлял требования поддержания надводной скорости 12,5 уз в течение 20, четырехчасовые испытания на максимальный ход (не менее 14 уз), работа двигателей на полной мощности не менее чем 80 часов. Под водой субмарина должна развить 9,5 уз в течение часа и 8,5 – трех часов. Погружение от полного хода на поверхности до 8 уз на перископной глубине должно было составлять не более 10 минут.

Колокол ЗПС разместили в кормовой оконечности за срезом киля. Позже к нему добавились приборы ЗПС Фессендена по бортам в носовой оконечности и пара шумопеленгаторов Y-tube на верхней палубе и на киле. Качество работы нижней установки оценивалось подводниками невысоко из-за паразитных шумов переливающейся воды. Станция ЗПС имела дальность действия 8 миль и использовалась в основном для опознавания «свой – чужой». Предполагалось, что при групповых атаках можно будет хоть в какой-то степени координировать действия или хотя бы определить взаимное расположение субмарин. Но такие сигналы могли и преждевременно выдать позицию атакующих сил.

Тип «H» оказался последней моделью субмарин «Электрик бот компани», экспортный вариант которой не имел отличий от той, что поставлялась ВМС США. С началом Первой мировой войны Великобритания заключила с фирмой секретное соглашение о строительстве 20 единиц именно этого типа. 10 строил филиал фирмы «Виккерс» в канадском Монреале (из-за соблюдения международных законов о нейтралитете). Эти корабли в середине 1915 г. отправились в Великобританию своим ходом через Атлантику. Вторая десятка строилась в Соединенных Штатах и должна была поступить заказчику «после войны», но их двигатели и другое оборудование отправили на верфи «Виккерс», где шло строительство лодок типа «H-21». Шесть американских субмарин позже передали Чили в качестве компенсации за конфискованные в начале войны суда. Канадский филиал собрал еще 8 лодок для Италии. Россия заказала 18 кораблей (получивших обозначение тип «АГ» – «американский Голланд»). Последние шесть в связи с революционными событиями заказчику не отправили, а передали ВМС США под обозначениями «H-4» – «H-9».

У нейтральных стран в обстоятельствах военного времени оставалась только одна возможность пополнения флота – американская фирма. Голландцы построили по американским лицензиям «O 6» (EB 803/EB 38 G) и пять «колониальных» субмарин: две 105B (EB 51B, тип «K III»), и три 105G (EB 51, тип «K VIII»). Норвегия заказала в 1915 г. шесть кораблей типа «B» (EB 406B/EB 64B, закончены в 1923–30 гг.). Поставка двух меньших подлодок типа «C» (EB 407A/EB 74A) сорвалась из-за вступления США в войну. Испания сначала заказала один корабль – «Иссак Пераль» (EB 903L/EB 39L), получивший обозначение «A-0». За ним последовали еще шесть единиц тип «B» (EB 105F / EB 51F), сданных флоту испанскими верфями в 1922 – 1926 гг. По улучшенному проекту заказали вторую шестерку, получившую обозначение тип «C» (1928). На них нашим добровольцам довелось походить в боевые походы в годы Гражданской войны в Испании.

Строительство и испытания

С началом Первой мировой войны программы усиления российского подводного флота оказались под угрозой срыва. Главной проблемой было получение импортных комплектующих. Немецкие просто перестали поступать, те же, что должны были поставить союзники по Антанте, задерживались. В итоге ТТХ вступающих в строй подлодок типа «Барс» оказались далеки от проектных. В этой ситуации предложение от старого и надежного поставщика, коим для нашего Морского ведомства являлась «Электрик бот компани», пришлось весьма кстати.

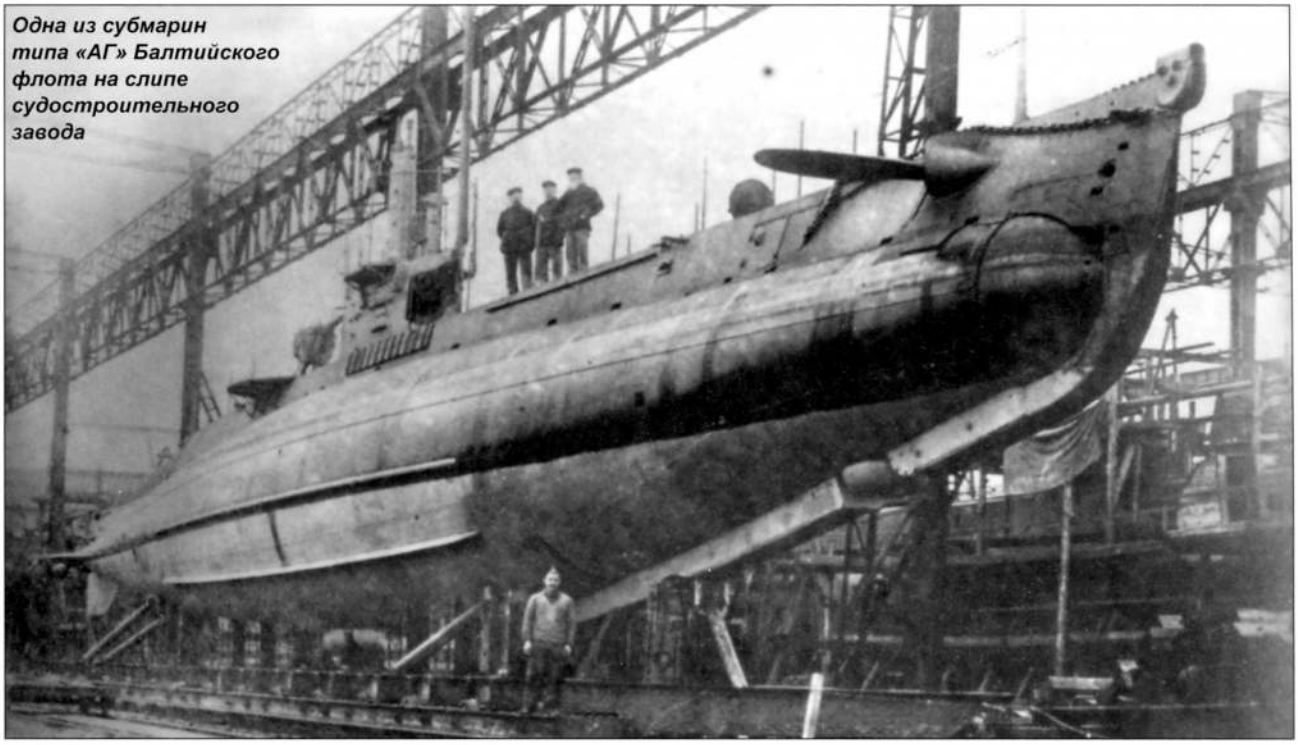
Посредником выступало Судостроительное акционерное общество «Ноблесснер», направившее 22.06.1915 г. морскому министру адмиралу И.К. Григоровичу американское предложение. Фирма могла поставить в течение года от трех до пяти кораблей надводным водоизмещением в 355 т по цене 900 – 885 тыс. долларов за штуку. Изготовление сборочных комплектов планировалось произвести на верфи в Ванкувере, строившей субмарины для Великобритании, и доставить во Владивосток, откуда перевезти в Ревель для сборки.

Одобрение Морского Генерального штаба, специалисты которого ознакомились и с присланной документацией, и с положительными отзывами англичан, открыло дорогу к подписанию контракта. Предполагалось, что лодки могут использоваться для ударов по кораблям и судам противника вдали от берегов, а после войны в качестве учебных. Поскольку «Ноблесснер» и так был загружен постройкой «барсов», Морское ведомство провело среди заводов конкурс и остановилось на Балтийском, предложившем самое выгодное соотношение стоимости и срока выполнения заказа.

Контракт на поставку первых пяти субмарин, относившихся к типу «602-F», подписали 18.08.1915 г. В смету входили следующие работы: 3,7 млн долларов (по 742,5 тыс. за штуку) или 7,2 млн рублей – за изготовление комплектов верфью в Ванкувере, доставку во Владивосток и страховку груза; 1,3 млн. рублей – сборка в России. Сравнительно высокие боевые и эксплуатационные характеристики лодок типа «АГ» побудили Морское министерство подписать с американцами еще три контракта (14 сентября, 25 октября 1916 г. и 8 февраля 1917 г.) на сумму 28,8 млн. рублей. Согласно им для Черноморского флота заказывались шесть единиц типов «602-GF» и «602-L», еще по три субмарины тип «602-R» предназначалось для Балтийского флота и флотилии Северного Ледовитого океана. Последняя партия так и не была оплачена заказчиком.

Черноморские лодки, двумя партиями по три сборочных комплекта, перевозились на пароходах «Арабнен», «Гарольд Доллар», «Стрида», «Ункай мару», «Хазель Доллар». Наблюдение за разгрузкой во Владивостоке и дальнейшей отправкой осуществляли капитан 1 ранга инженер-механик П.К. Иванов и лейтенант Н.Н. Максимович. Сборка велась в Николаевском отделении Балтийского завода (впоследствии завод «Ремсуд»). Для руководства работами американская фирма направила Джонстона (главный инженер), Р. Гилмора (инженер-механик) и Т. Грейвса (инженер-электрик). С русской стороны наблюдение за сборочными работами осуществлял инженер С.С. Шапошников.

Сдача флоту первой тройки (21.08.1917 г. зачисленных в списки флота под наименованиями АГ-21, АГ-22 и АГ-23)



Одна из субмарин типа «АГ» Балтийского флота на слипе судостроительного завода

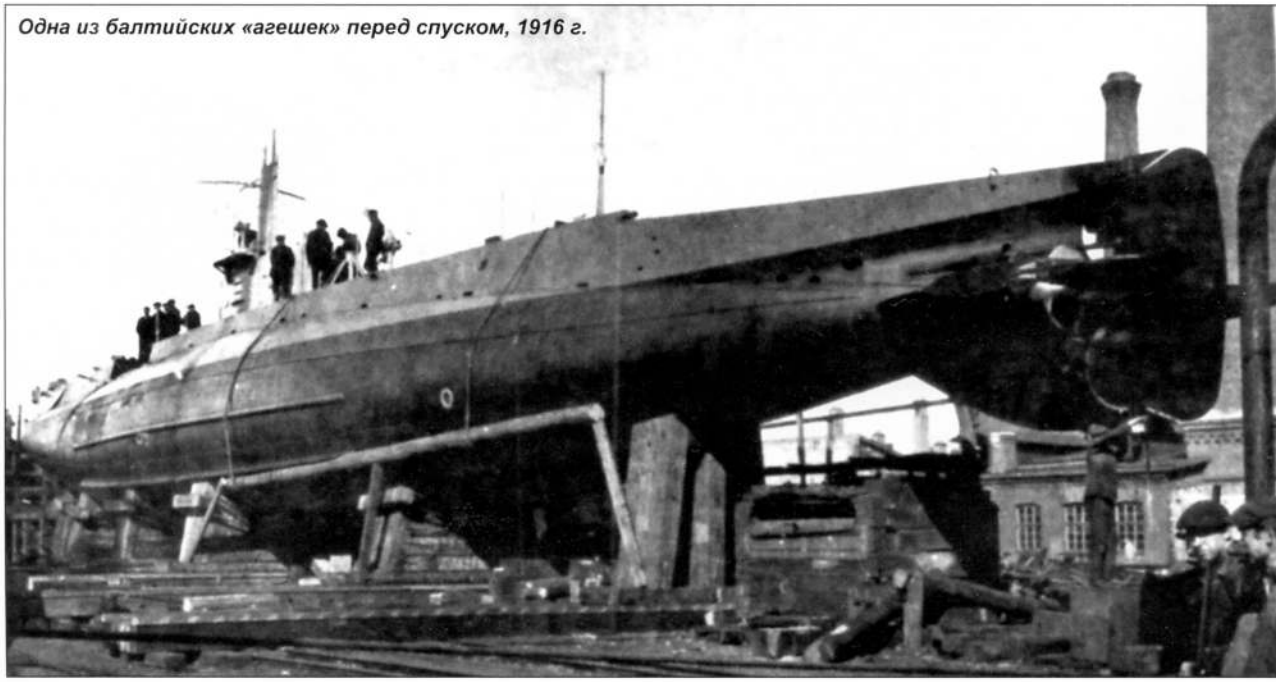
намечалась на лето, второй (АГ-24, АГ-25, АГ-26) – на осень 1917 г. Начавшаяся Гражданская война, в ходе которой Николаев несколько раз переходил из рук в руки, зачеркнула эти планы. Головная АГ-21 была спущена на воду 19 декабря 1917 г. без аккумуляторной батареи, для наполнения которой отсутствовала в достаточном количестве серная кислота. Вскоре недостроенный корабль был переведен в Севастополь, где простоял без достройки на протяжении всего 1918 г. Информация о ее достройке и включении в белый флот или флот украинских националистов не соответствует действительности – у корабля отсутствовала аккумуляторная батарея. В конечном итоге во избежание захвата большевиками субмарина 24.4.1919 г. была затоплена англичанами у Херсонесского маяка.

15.01.1918 г. в Николаеве была провозглашена советская власть.13 марта сошла на воду АГ-22. Через четыре дня в Николаев вступили германо-австрийские войска, начавшие реквизиции продовольствия, демонтаж и вывоз заводского оборудования и имущества. 19 марта заводы были закрыты. Работы встали почти на год, до возвращения советских войск. В докладе начальника и комиссар Морского управления Народного комиссариата по военным делам Украины Н. Коваленко от 3 апреля отмечалось, что начаты работы по достройке и сборке АГ-22, АГ-23, АГ-24, АГ-25, из которых лодка АГ-22 вступит в строй в июне при условии снабжения завода «Ремсуд» топливом. Но днем ранее город заняли французские интервенты и части Добровольческой армии.

Чуть больше чем через месяц советская власть вернулась и продолжила попытки строительства субмарин. В конце июня 1919 г. комиссия по инспектированию Морского управления Высшей военной инспекции УССР отметила следующий процент готовности кораблей: АГ-22 – 85%, АГ-23 – 70%. По остальным трем – все части в наличии, но к сборке не приступали.

С 21 июня начались сдаточные испытания АГ-22. К этому моменту на корабле были окончены сборочные работы, смонтированы и прошли заводские испытания системы и механизмы. На ходовых испытаниях определены расход топлива и масла, работа рулевого устройства, проведено погружение на 20 м. 16 июля корабль вступил в строй, но из-за измены командующего красным Черноморским флотом А.И. Шейковского и экипажа подлодки при захвате белыми Николаева корабль, на котором даже имелось четыре боевых торпеды, был сдан им. 5 августа «агешка» вступила в строй Морских сил Юга России, а 14.11.1920 г. в составе белого Черноморского флота субмарина ушла из Севастополя в Бизерту. Там в 1933 г. она была продана частной французской фирме для разделки на металл.

Белые также стремились в кратчайшие сроки ввести в строй остальные субмарины, находившиеся в Николаеве. Необходимость ускоренной достройки подлодок, кроме военных требований, мотивировалась и тем, что упаковка частей и механизмов была рассчитана на хранение в течение 1/2 – 1 года. За вдвое больший срок содержимое начало подвергаться коррозии, как это выяснилось из вскрытия отдельных ящиков. Готовность АГ-23 в это время достигала 75%, а остальных кораблей – 10% (части корпуса разобраны и приготовлены к сборке, механизмы находятся в ящиках). Стоимость частей и материалов определялась в 160 – 200 млн руб. Стоимость окончания работ – для первой субмарины 2 млн и по 4 млн для следующих. Черноморский флот Вооруженных сил Юга России планировал получить: АГ-23 – 1 февраля, АГ-24 – 1 июля, АГ-25 – 1 августа и АГ-26 – 15 августа 1920 г.



Одна из балтийских «агешек» перед спуском, 1916 г.

31.1.1920 г. части Красной армии заняли Николаев. 29 февраля на заводы прибыл начальник механической части Управления подводного плавания Главного Технического Управления морских сил Республики Я. С. Солдатов. Он выяснил, что наибольший процент готовности – 70% – имеет АГ-23, а достройка АГ-24 (40%) не представит значительных трудностей. С остальными двумя «агешками» дело обстояло значительно сложнее. Хотя части их корпусов в основном находились на стапелях, а механизмы и детали оставалась в ящиках, остальное частично исчезло, частично находилось в полном беспорядке под открытым небом. В то же время борьба с белогвардейским флотом определялась Революционным военным советом РСФСР как одна из первостепенных задач.

С 8 апреля для лучшей организаций работ все николаевские заводы: судостроительные треста «Наваль – Руссуд», судоремонтный «Ремсуд» и трубочный и электромеханический «Темвод» – сведены в объединение «Тремсуд» (Трест морского судостроения), позднее названное «Николаевские объединенные государственные заводы» (далее – НГЗ). Работы по достройке и сборке субмарин задерживались из-за острой нехватки инженерно-технического персонала и рабочих-судостроителей. Отдел подводного плавания Главного морского технического управления (начальник – А.Н. Щеглов) должен был срочно прислать специалистов в помощь Солдатову. Одновременно по распоряжению В.И. Ленина моряки-подводники, воевавшие на сухопутных фронтах, откомандировывались в Николаев. Сборкой руководил Солдатов, главным инженером заводов был В.П. Костенко. Активное участие в работах приняли: командир АГ-23 лодки А.А. Иконников, А.И. Борячинский, Д.Г. Водяницкий, Е.М. Дейло, Н.А. Игнатов, А.Я. Смирнов, П.И. Сердюк. В мае Совнарком принял решение немедленно приступить к достройке на южных судостроительных заводах трех подводных лодок.

Кормовая часть корпуса черноморской подлодки «Марксист» конец 1920-х гг.

Торжественный спуск на воду АГ-23, получившую название АГ-23 «им. тов. Троцкого», состоялся 1.06.1920 г. Присутствовавший на церемонии вместе с командующим Морскими силами Юго-Западного фронта Н.Ф. Измайловым уполномоченный ЦК РКП(б) нарком просвещения А.В. Луначарский в своем выступлении особо отметил высокий трудовой героизм судостроителей, завершивших работы по подготовке корабля к спуску

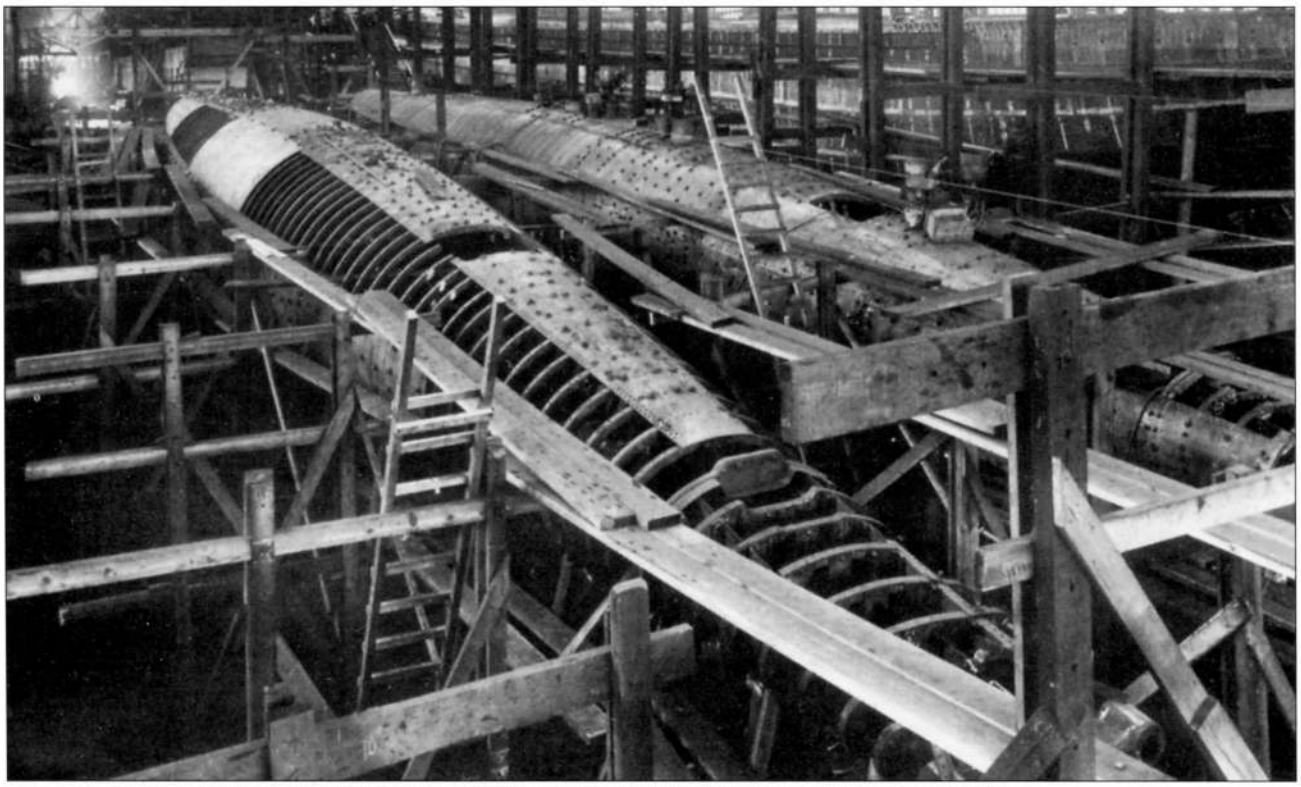
на 17 дней раньше намеченного срока. Торжество было несколько омрачено тем, что субмарина остановилась, сойдя со спусковой дорожки только на треть длины корпуса, и ее пришлось ставить на воду плавкраном. За досрочный спуск заводчан премировали мануфактурой и нитками из расчета 100 ярд ниток на каждые 7 аршин материи. Экипаж плавкрана получил по 1/4 фунта табаку. В этот же день была перезаложена АГ-24, названная «им. тов. Луначарского». Телеграфное сообщение об этих событиях направили в Москву за подписью Солдатова и комиссара И.Д. Папанина. Высшие партийные и советские работники молодой Республики переняли у «старого режима» традицию присутствовать при закладке новых боевых кораблей. 23.10.1920 г. в Николаев по распоряжению Ленина на закладку АГ-26 прибыли Главком Вооруженных Сил РСФСР С.С. Каменев, наркомы Д.И. Курский, Н.А. Семашко и др. Совет труда и обороны постановил считать достройку подводных лодок «задачей боевой важности».

Тем временем установка аккумуляторных батарей, монтаж оборудования и механизмов АГ-23 в условиях нехватки практически всего потребовали немало времени. Приемные испытания по сокращенной программе (без замеров скорости подводного хода и погружения рабочую глубину) проходили в период с 7 по 28 августа с большими трудностями. 18 августа Я.С. Солдатов доносил начальнику Главного морского технического управления: *«Отсутствие топлива и смазочных материалов задерживает испытания»*. Из-за недостаточной глубины р. Буг, отсутствия опытного заводского персонала и в целях экономии топлива официальные испытания на рабочую глубину погружения и подводный ход решили перенести в Севастополь, хотя двигатели испытали на мерной миле в районе маяка Дидова хата.

Для укомплектования строящихся субмарин специалистами корабли, находившееся на Каспии, переводились в резерв, а 72 человека из состава их экипажей направлялись на Черное море. 17 сентября эшелон каспийцев во главе с начальником дивизиона Ю.В. Пуаре прибыл в Николаев. Восемь человек назначили на АГ-23, остальных расписали на АГ-24, АГ-25 и «Нерпу». 18 сентября АГ-23 была принята в казну, а 22 сентября подняла военно-морской флаг, став первой подводной лодкой в составе Морских сил Черного и Азовского морей.

Для подготовки перехода «агешки» из Николаева в Одессу с начала сентября началось траление фарватера из Очакова, а сам переход, несмотря на блокаду, был успешно совершен в конце сентября. АГ-23 сразу же оказала значительное влияние на действия врангелевского флота. Осуществлявший морскую блокаду Очакова особый отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга Собецкого резко снизил активность. 4 октября «агешка» вышла в свой первый боевой поход, носивший скорее разведывательный и учебный характер, поскольку доставить торпеды к месту ее базирования еще не успели. В конце октября АГ-23 посетил в Одессе председатель Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета М.И. Калинин, после чего подводники наконец-то получили 12 торпед с Балтики.

Следующий корабль – АГ-24, испытывали уже по полной программе, которая была утверждена 3.07.1920 г.



Строительство подводных лодок типа «Н» на верфи фирмы «Vickers» в Монреале, 1916 г.

ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ТИПА «АГ»

По изготовлении подводной лодки типа «АГ» подвергаются следующим испытаниям:

I.

Испытания на стапеле.

1. Испытание воздушным давлением балластных, заместительных, нефтяных и других систерн, их трубопроводов.

2. Испытание задраивания клапанов забортных отверстий.

II.

Испытание на воде.

3. Испытание воздухохранительных насосов и воздушной системы высокого и низкого давления.

4. Испытание вентиляции лодочной и батарейной.

5. Испытание кухни и ея принадлежностей.

6. « приемки и подачи мин в минные аппараты и предохранительных устройств против преждевременного выстрела.

7. Испытание подачи топлива, пресной воды и смазочных материалов. Определение их полного количества.

8. Испытание вспомогательных помп, выкачивание из систерн и из трюма; определение мощности помп, перекачивание воды из носовой дифферентной систерны в кормовую и обратно, и за борт.

9. Испытание уборки мачт и других предметов для приготовления лодки к погружению.

10. Испытание скорости вращения и выдвигания перископов; испытание прибора для осушки перископов; перемена линз и увеличения. Проверка азимутальной шкалы и ея установки.

11. Испытание приспособлений для передачи приказаний: переговорных труб, машинных телеграфов, звонков и колоколов.

12. Испытания дизель-моторов на полную зарядку батареи. Определение расхода топлива и смазочных материалов; снятие диаграмм.

13. Испытание электрических станций главных и вспомогательных механизмов.

14. Испытание осмотр батареи электрических аккумуляторов, ея установки и определение изоляции.

15. Определение остойчивости лодки в подводном и боевом положениях.

16. Проверка размещения и действия электрических фонарей.

17. Осмотр устройств для помещений провизии; определение запасаемого количества.

18. Определение достаточности помещений для вещей обслуживающего лодку персонала.

19. Определение на сколько всплытий хватает запаса сжатого воздуха.

20. Проверка снабжения по инвентарям и наличие инструкций.

21. Испытание рулевых приводов на переднем и на заднем ходу и без хода электрическим и ручным приводом.

22. Испытание подводных становых якорей: отдача и выхаживание, уборка; действие шпилей.

23. Погружение лодки. Время погружения из боевого походного положения в боевое и обратно. Время наполнения продувания и откачивания систерн.

24. Испытание прочности и укупорки корпуса лодки погружением на глубину до 150 фут а/ действие подводных якорей

б/действие телефонных буев

в/ действие помп и В.С. на глубине.

25. « « возможность сохранять глубину без хода, действуя одной помпой.

III.

Испытание на ходу.

26. Определение на мерной миле наибольшей скорости хода под дизелями /13 узлов/ тремя пробегами. Определение диаметра и времени циркуляции при этом.

27. Определение на мерной миле экономического хода под дизелями /11 узлов/ тремя пробегами. Определение диаметра и времени циркуляции при этом.

28. Определение на мерной миле наибольшей скорости хода под одним дизелем двумя пробегами. Определение диаметра и времени циркуляции при этом.

29. Определение расхода горючего и смазочного масла при 5-ти часовом пробеге при числе оборотов, соответствующих 13-ти узловой скорости. Определение района плавания при этой скорости.

30. 10-ти часовой пробег при числе оборотов – соответствующем 11-ти узловому ходу. Определение при этом расхода горючего и смазочного масла и района плавания.

31. Определение времени перехода с работы под дизелями на работу электромоторов и обратно, действие муфт.

32. Уничтожение и определении девиации компасов магнитной и электрической. Испытание компаса Сперри. Испытание действия лага.

33. Испытание буксирных приспособлений.

ПОД ВОДОЙ.

34. Определение на мерной миле наибольшей подводной скорости хода /10 1/2 узл./ двумя пробегами: определение расхода электрической энергии. Определение диаметра и времени циркуляции при этом.

35. Определение на мерной миле числа оборотов для 5-ти узловой скорости хода двумя пробегами, определение расхода электрической энергии. Определение диаметра и времени циркуляции при этом.

36. Часовой пробег под водою при числе оборотов потребных для 10 ½ узловой скорости и шестичасовой пробег под или над водою при том расходе электрической энергии, который определен для 5-ти узловой подводной скорости. /Это испытание производится лишь на одной из лодок./

ПРИМЕЧАНИЕ: На других лодках соответственной мощности батарей эти пробеги демонстрируются испытаниями батареи на разрядку, которые могут быть произведены в доке или надводном ходе лодки под моторами.

37. Определение наименьшей скорости хода под водою при работе двух и одного электро-мотора.

38. Определение точности держания глубины и района плавания при разных режимах под водою.

39. Стрельба минами из носовых аппаратов / по одному выстрелу/.

40. На полном подводном ходу произвести выстрел из одного аппарата, перевести крышки на противоположную пару с определением времени перевода и произвести залп двумя минами.

41. Результат изложенных испытаний должен соответствовать и отвечать тем конкретным требованиям, кои указаны в спесификации подводных лодок типа «АГ».

28.3.1921 г. сборка корпуса АГ-24 была полностью завершена, после чего провели испытания на воздухонепроницаемость всех отсеков и коробчатого киля. 1 апреля лодка была приготовлена к спуску, вес отсутствующей аккумуляторной батареи заменен водой, принятой в топливные цистерны №1-4 и носовую балластную №1. На следующий день субмарина успешно сошла на воду. К 17 мая закончился монтаж основных механизмов (дизелей, главных электродвигателей, батареи), но работы по части систем и устройств, таких, как паровое отопление, радиотелеграф, лаг Форбса, оставались незаконченными. Это не помешало начать ходовые испытания.

Вследствие недостатка рабочей силы и времени приемная комиссия решила в случае удовлетворительных результатов заводских испытаний зачитывать их как приемные. Глубоководные испытания

из-за отсутствия нужной глубины у завода удалось провести только на глубину 17 м. Испытания на удержание заданной глубины погружения без хода за счет действия одного водоотливного насоса не производить, т.к. они ранее проводились на балтийских «агешках», черноморской АГ-23 и результата не дали. Экономия топлива и моторесурса привела к тому, что после использования дизелей АГ-24 для зарядки батареи АГ-23 ходовые испытания сократили до 5 часов полного и 5 часов экономического хода.

Новая субмарина успешно прошла испытания, при этом выявилось, что метацентрическая высота АГ-24 составляет: надводная 161 мм, подводная 345 мм, против АГ-23, у которой надводная составляла 156 мм, подводная 371 мм, при водоизмещении на 4 т меньше нормального. Комиссия отметила малую мощность вентиляции в дизельном отсеке, хотя система соответствовала спецификационным требованиям.

Предлагалось выделить в 3-м отсеке помещение для хранения штурманского имущества и приборов, установить перпендикулярно диаметральной плоскости штурманский стол, ящик для хронометров и доску приборов. Убрать шкафы для посуды и сухой провизии. На мостике и в 4-м отсеке сделать деревянные решетчатые люки. Добавить в 3-м и 4-м отсеках командных рундуков. Сделать под входным люком в 3-м отсеке ящик для вещей команды. Актом №3 от 22.7.1921 г. комиссия приняла АГ-24 от завода в состав МСЧМ.

Опыт приемных испытаний обобщили в программе, использовавшейся для двух последних кораблей – АГ-25 и АГ-26.

ПРОГРАММА

Сдаточных испытаний подводной лодки «АГ-25»

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ

1. Осмотр подлодки. Испытание остойчивости лодки в надводном и подводном положении.

ВТОРОЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ

2. Проверка по месту трубопровода подачи топлива и смазочных масел и пресной воды.

3. Испытание уборки мачты и машинных телеграфов для приготовления лодки к погружению.

4. Испытание приспособлений для передачи приказаний: переговорных труб машинных телеграфов, гонгов и звонков и освидетельствование кранов подачи воздуха в лодку.

5. Проверка действия рулей на стоянке электрически и вручную определение времени перекладки с борта на борт. Переход с ручного управления рулями на электрический. Проверка откидывания носовых горизонтальных рулей.

6. Испытание подъемов и опусканий перископа /без хода лодки для кормового электрически и вручную/. Определение скорости подъема и опускания.

ТРЕТИЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ.

7. Испытание на часовую работу ротативной, циркуляционной и поршневой помп откачиванием через киль из балластной системы. Проверка трубопроводов водяных на откачивание из различных систерн.

8. Испытания действия кухни. Определение расхода электрической энергии, электрические измерения.

9. Проверка размещения и действия ручных электрических фонарей.

10. Осмотр устройств для помещения провизии, определение запасаемого количества.

11. Определить достаточность помещений для вещей обслуживающего лодку персонала.

12. Отдача надводного якоря.

ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ.

13. Испытание компрессоров на накачивание воздуха. Определение мощности компрессоров. Определение непроницаемости воздухопровода. Производство всех записей.

14. Проверка погрузки мин в аппараты. Испытание аппаратов стрельбой в холостую с болванками.

15. Производство испытаний предыдущих дней, которые почему-либо не будут выполнены.

ПЯТЫЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ.

16. Часовая разрядка аккумуляторной батареи током около 2000 ампер при параллельном соединении током соответствующим 5 узловому ходу. Определение действия электромоторов и линии гребного вала; электрические измерения моторов. После работы осмотр действия и электрические измерения главных станций.

17. Опробование действия электропроводки вспомогательных станций цепей освещения.

ШЕСТОЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ.

18. Зарядка аккумуляторной батареи одновременно обоими дизель-моторами в начале зарядки и одним дизелем в конце зарядки, осмотр ея установки, определение изоляции, плотности, вольтажа.

19. Испытание дизель-мотора на зарядку батареи. Производство необходимых записей. Определение расхода нефти и масла. Осмотр движения моторов после окончания испытания.

20. Испытание вентиляции лодочной и батарейной. Производство электрических измерений моторов и вентиляторов.

СЕДЬМОЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ.

21. Испытание поршневой помпы на откачивание воды из вспомогательной систерны. Испытание действия подводного якоря. Испытания телефонного буйка.

22. Испытание прочности и укупорки корпуса лодки погружением на глубину.

23. Теоретический подсчет, на сколько всплытий хватит имеемого на лодке запаса в объеме 125 куб. ф. сжатого до 2500 воздуха при условии полного продувания систерн балластных №№ 1, 2, 3, 4 вспомогательной и уравнительной. Освидетельствование установки радиотелеграфа.

24. Дифферентовка.

25. Несколько подводных пробегов при нагрузке на каждый электромотор 300-400 А, при параллельном соединении батареи. Определение точности держания глубины. Определение /если только представится возможность определить в виду отсутствия лага/ диаметра циркуляции. Определение времени циркуляции. Испытание подъема и опускания перископа. Освидетельствование установки компаса Сперри.

26. Определение скорости одновременного наполнения балластных систерн №№ 1, 2, 3, 4. Определение времени откачивания балластных систерн № 2 и 3 и продувания систерны №№ 1 и 4.

ВОСЬМОЙ И ДЕВЯТЫЙ ДЕНЬ ИСПЫТАНИЯ. /В случае невозможности выполнить до наступления темноты в один день/.

27. Испытание дизель-моторов в течение 5-ти часов на наибольший надводный ход. Производство всех записей. Определение района плавания.

28. Испытание 5-ти час. Дизель-моторов при экономическом ходе от 300 – 310 оборотах. Производство всех записей. Определение расхода нефти и смазочного масла. Определение района плавания.

29. Проверка действия линии гребных валов.

30. Проверка действия циркуляционных водяных и масляных помп обоих бортов.

31. Определение времени циркуляции в обоих случаях и диаметров /последних приблизительно в виду отсутствия лага/.

32. Испытания действия привода вертикального руля электрически и вручную при наибольшей скорости хода. Определение времени перекладки руля. В случае указания Комиссии также на заднем ходу.

33. Определение времени перехода с работы дизель-мотора на гребной винт на зарядку батареи и обратно.

34. Пробег под одним дизель-мотором.

35. Испытание действия буксирного приспособления.

Подъем флага на подводной лодке «Металлист» после восстановительного ремонта, Севастополь 3 февраля 1931 г.

На АГ-25 заводские испытания начались 27.04.1922 г. Параллельно проходила испытания завершившая капитальный ремонт подлодка «Политрук» (быв. «Нерпа»). 23 мая при швартовых испытаниях правого дизеля «агешка» навалилась на носовые горизонтальные рули «барса». Когда корму субмарины подняли из воды, обнаружились зазубрины на двух лопастях правого винта, а одна лопасть оказалась погнута. Пришлось «одолжить» винт с АГ-26.

Заводские испытания успешно окончились 3 мая, и, поскольку комиссия от РВС ЧМ из Севастополя не прибыла, со следующего дня началась приемка систем и устройств. На лодке в это время отсутствовали компрессоры сжатого воздуха, орудие и пулемет, лаг и гирокомпас. 24 мая приемные испытания завершились, и спустя два дня АГ-25 была передана флоту.

Работы на последнем корабле серии – АГ-26 – протекала в несколько нервозной обстановке. До 3 мая 1922 г. НГЗ осуществляли сборку за свой счет, успев завершить основную часть работ по корпусу и успешно проведя гидравлические испытания клапанов и арматуры, но затем приостановили работы. Флот должен был оформить договор на достройку лодки и определиться с формой оплаты. В золотых рублях смета выглядела следующим образом: материалы 25 тыс. руб., оплата рабочей силы 40,6 тыс.

Этапы строительства лодок типа «АГ»

№ п.п.	Тактический номер и наименование	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
1.	А.Г.21, с 3.02.1931 – Металлист (Подводная лодка № 16), с 15.09.1934 – А-5, с 16.5.1949 – ПЗС-8.	28.02.1917	19.12.1917	1918/3.02.1931*
2.	А.Г.23, с 1.06.1920 – Им. Тов. Троцкого, с 31.12.1922 – Незаможный, с 12.06.1923 – Шахтер (Подводная лодка № 12), с 15.09.1934 – А-1	29.04.1917	1.06.1920	18.09.1920
3.	А.Г.24, с 1.6.1920 – Им. Тов. Луначарского, с 31.12.1922 – Коммунист (Подводная лодка № 13), с 15.09.1934 – А-2, с 16.06.1949 – М-52	22.11.1919 (перезаложена 1.6.1920)	2.04.1921	22.07.1921
4.	А.Г.25, с 23.03.1923 – Марксист (Подводная лодка № 14), с 15.09.1934 – А-3	22.11.1919	5.04.1922	26.05.1922
5.	А.Г.26, с 23.10.1920 – Им. Тов. Каменева, с 23.03.1923 – Политработник (Подводная лодка № 15), с 15.09.1934 – А-4	23.10.1920	24.02.1923	11.07.1923

* После восстановительного ремонта.

руб., цеховые расходы 69,9 тыс. руб., общие накладные расходы 25,3 тыс. руб., амортизация 7,59 тыс. руб., прибыль 23,9 тыс. руб., социальное обеспечение 23,3 тыс. руб. Общая стоимость составила 206,7 тыс. рублей, из которых 174,2 тыс. рублей покрывались дензнаками, а остальное выдачей 16 240 пудов (260 т) муки. 8 июля требование заводов было удовлетворено, деньги выделены, и достройка субмарины продолжилась.

Следующей проблемой стали главные двигатели и аккумуляторная батарея. Штатные двигатели в 240 л.с. еще в 1917 г. были установлены на подводном заградителе «Краб». После поисков удалось найти два дизеля мощностью только в 120 л.с. той же фирмы «Нью Лондон», причем один в лаборатории Петроградского технологического института, а второй на плавбазе Волжской военной флотилии «Мартын». Оба дизеля оказались правого вращения, вместо двух отдельных центробежных насосов для охлаждения и двух отдельных масляных насосов эти имели по паре водяных и масляных насосов каждый. «Петроградский» оказался еще и частично разукомплектован (отсутствовали регулятор, топливный насос и часть арматуры, в т.ч. манометры).

Завод категорически не желал заниматься переделками моторов и предлагал оставить все как есть. Моряки были против двух двигателей одного вращения: лодка будет плохо удерживаться на курсе, возникнут трудности в маневрировании и удержании глубины. Предлагалось переделать один из дизелей на левое вращение или установить винт с поворотными лопастями. Только к ноябрю 1922 г. удалось согласовать переделку, что требовало 550 рублей плюс новый винт стоимостью 730 рублей золотом.

Для четырех «агешек» на заводе сохранялось пять 122-элементных батарей. Три установили на АГ-23 – АГ-25, четвертую хотели поставить на «Политрук», но в итоге оставили для АГ-26. Пятую сохраняли в качестве резервной. Поскольку батарея хранилась в сухом виде шесть лет, к ее подготовке отнеслись с особым вниманием. 14.08.1922 г. произвели заливку электролитом, на следующий день выполнили зарядку на 18 000 ампер/часов, 22 августа при разряде 300 ампер было получено около 5100 а/ч при напряжении в 1,75 вольт. 23 – 24-го числа в два этапа провели новую зарядку с последующим разрядом: ток 600 ампер, заряд 4000 а/ч при напряжении 1,73 вольт. Но получить эту батарею АГ-26 было не суждено. Недавно вступившая в строй АГ-25 (командир – военмор Н.А. Горняковский) 12 – 14 октября сопровождала на переходе Севастополь – Сухуми п/х «Ильич» с новобранцами. В Сухуми при зарядке по невыясненной причине взорвалась кормовая группа батареи. Поврежденные баки выгрузили в Севастополе, где собрались привести в порядок. Прибывшая в Николаев «двадцать пятая» получила со строящейся «сестры» кормовую группу, что отодвигало готовность батареи для АГ-26 на ноябрь. Спуск на воду и сдача флоту этой «агешки» пришлись уже в следующий, 1923 г.

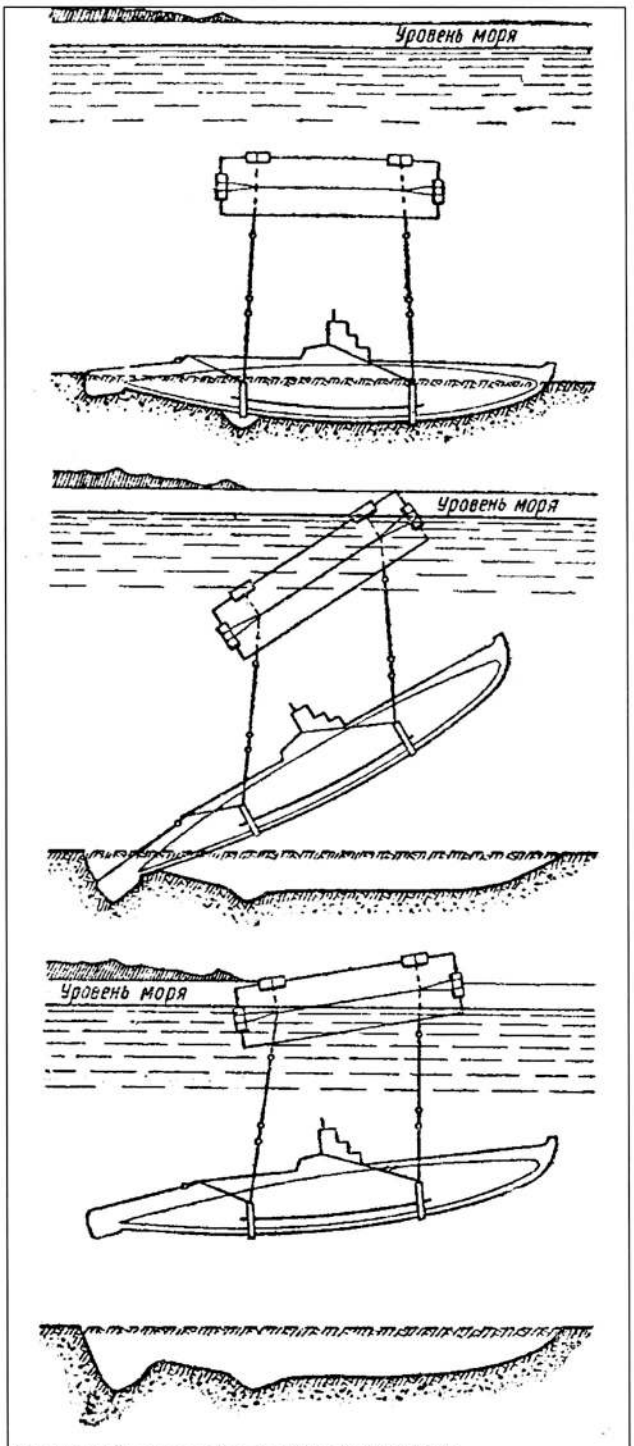


Схема подъема подводной лодки «АГ-21»

«Дважды потопленная»

Систематически работавшая в районе Севастополя ЭПРОН обнаружила АГ-21 в 1926 г. на глубине 50 м. Она лежала с креном около 40° на правый борт и дифферентом 8° на корму, которая находилась в плотном иле, а носовая несколько возвышалась над грунтом. Подготовку к подъему начали в декабре того же года, организацию работ вел Ф.А. Шпакович. Подъем лодки предполагалось осуществить ступенчато, с помощью одного прямостенного 400-тонного понтона. После продувки понтона лодка должна была подвсплыть на 33 м, после чего ее соби-

рались отбуксировать на более мелкое место. Там всю операцию собирались повторить. На третьей, последней, ступени подъема планировалась остропка двух понтонов по бортам.

К 5.08.1927 г. подготовительные работы были завершены. Первая попытка поднять лодку не удалась. Во время генеральной продувки понтон все же выскользнул из своих стропов и стремительно поднялся на поверхность. При этом наружная обшивка его носового отсека, не выдержав давления сжатого воздуха, лопнула. Ремонт понтона потребовал около месяца. Стропы удлинили, сократив глубину подъема до 15 м.

Бушевавший шторм заставил на неделю отложить новую попытку. 10 сентября воздух был подан в понтон, и он всплыл с дифферентом 45° на корму. Субмарина осталась на месте. Оказалось, что во время шторма нарушилась герметичность среднего, носового и кормовых отсеков понтона. Дальнейшей продувкой удалось поднять весь понтон. Несмотря на сильное травление воздуха из его кормовой части, нос АГ-21 оторвался от грунта, а корма касалась его лишь слегка. Эпроновцы решили буксировать субмарину на более мелкое место, волоча корму по грунту. Лодка в подвешенном состоянии была успешно перемещена на 35-м глубину. Здесь воздух из понтона стравили, стропы заменили более короткими, тщательно раскрепив всю систему. Однако генеральная продувка понтона и на этот раз закончилась аварией. Одна из скоб, соединявших полотенце со стропом, лопнула, понтон выскочил наверх, выдернув полотенце из-под корпуса корабля.

Спасателям опять надо было начинать все сначала. Поскольку понтон требовал ремонта, люди сильно устали и начинался период штормов, работы отложили до весны 1928 г. Подъем продолжили по прежней схеме, но с большим числом ступеней. Сначала лодка была приподнята на 10 метров и перенесена на 25-м глубину. Через три ступени АГ-21 21 мая оказалась на поверхности. После осушения воды и очистки от ила субмарина была передана Черноморскому флоту.

Осмотр лодки, установленной в западном доке Севморзавода, проводила комиссия, назначенная приказом РВС МСЧМ от 14.06.1928 г. В ее состав вошли: председатель – командир дивизиона подлодок Васильев, члены – начальник ЭПРОН Хорошилкин, флагманский механик штаба МСЧМ, командиры подлодок «Шахтер» и «Политрук», главный корабельный инженер, главный механик и главный электрик Севастопольского военного порта, дивизионные механик, электрик, штурман. 23 июня произошел осмотр субмарины.

Комиссия нашла:

«*I. КОРПУС.*

1. НАРУЖНЫЙ ОСМОТР: прочный корпус имеет две пробоины: первая – в первом отсеке по левому борту у начала балластной систерны №2, размерами около 0,3 х 0,6 метра, причем на протяжении 7-ми шпаций имеется деформация корпуса, с наибольшей стрелкой прогиба до 10 сантиметров; вторая – в четвертом отсеке по правому борту, под фундаментом масляной помпы, размерами около 0,3 х 0,3 метра.

Обе пробоины находятся на стыках листов прочного корпуса. В носовой части корпуса обоих бортов имеются легкие вмятины.

Горизонтальные и вертикальные рули, их приводы и ограждения смяты и непригодны.

Погнуты по одной лопасти у обоих винтов /кромки/. Носовые горизонтальные рули слегка погнуты. Надстройка в незаконченном виде и повреждена на 60-70%. Люки и горловины в удовлетворительном состоянии.

ВЫВОД: общее состояние корпуса и заклепочных соединений – удовлетворительны.

2. ВНУТРЕННИЙ ОСМОТР КОРПУСА:

Первый отсек: повреждена взрывом по левому борту передняя стенка балластной систерны №2 /в верхней части, размером 0,3 х 0,3 метра/.

Второй отсек: повреждений корпуса нет.

Третий отсек: то же.

Четвертый отсек: указанные в описании наружного осмотра пробоины.

ВЫВОД: состояние корпуса внутри – удовлетворительно.

II. МЕХАНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

По наружному осмотру дизеля не повреждены; по имеющимся сведениям дизеля в работе еще не были, но были собраны и опробованы; вспомогательные механизмы – не обнаружено на месте масляной помпы и часть арматуры.

ВЫВОД: дизеля в вполне удовлетворительном состоянии, но подлежат тщательному внутреннему осмотру и полной переборке. Валы и муфты на месте и по наружному осмотру находятся в удовлетворительном состоянии.

III. ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

Главные электро-моторы на месте, не тронуты; станции на месте.

Вся электропроводка и арматура в неудовлетворительном состоянии. Остальные электро-механизмы на месте /кроме необнаруженных электромоторов масляных помп/. Отсутствует аккумуляторная батарея и компас «Сперри».

IV. ТОРПЕДНАЯ ЧАСТЬ.

Аппараты на месте; часть арматуры отсутствует, воздухопровод не закончен и поврежден; компрессора на месте. Имеется два перископа – оба сломаны.

V. ТРЮМНАЯ ЧАСТЬ

Трюмная проводка по всем частям из-за наличия большого количества ила и воды не осмотрена.

ОБЩИЙ ВЫВОД.

На основании вышеизложенного комиссия пришла к следующему заключению: не исключая возможности наличия некоторых дополнительных дефектов, кои могут обнаружиться при детальном осмотре всех частей после очистки Комиссия считает, что состояние подлодки допускает возможность и желательность ее восстановления.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Комиссия находит необходимым произвести следующий осмотр подлодки после внутренней и наружной очистки, к которой немедленно приступает ЭПРОН, при содействии специалистов дивизиона подлодок очистке и консервации дизелей.

Комиссия считает наиболее целесообразным для сохранения подлодки передать ее теперь же на консервацию Севморзаводу».

Дополнительный осмотр три дня спустя выявил следующее:

«ПО КОРПУСУ: помимо пробоины в четвертом отсеке, отмеченной предыдущим протоколом, взрывом также повреждено:

1/ поперечная переборка, вырван обделочный угольник, лист переборки в этом месте смят и имеет трещину до 0,5 метра к центру переборки;

2/ продольное крепление фундамента дизеля вырвано и, смято, причем сам фундамент в месте повреждения повело, полка угольника крепления дизеля сорвана с болтов и загнута;

3/ имеется по обоим бортам ряд выпучин и вмятин корпуса, числом около десяти.

ПО МЕХАНИЗМАМ: подтверждается общее удовлетворительное состояние их, отмеченное предыдущим протоколом.

Ввиду того что командованием сделано распоряжение Севвоенпорту о немедленной консервации подлодки, комиссия считает необходимым скорейшее проведение работ Севморзаводом для вывода подлодки из дока и установки ее в мастерские Севвоенпорта, которому и производить в спешном порядке полную разборку всех механизмов и тщательную консервацию всей подлодки.

Настоящим протоколом Комиссия считает свои функции законченными, в дальнейшем комиссия считает целесообразным предложить Севвоенпорту принять до вывода подлодки из дока все внутренние механизмы на предмет самостоятельной консервации силами Севвоенпорта, а по выводе лодки ЭПРОНом из дока принять лодку в целом».

У командования МСЧМ сомнений в необходимости восстановления лодки не было. Оставалось решить три проблемы. Первая – возможное наличие остаточных деформаций корпуса и состояние его материала. Вторая – место проведения восстановительных работ. И третья – источник финансирования работ.

За июль 1928 г. состояние корпуса оказалось исследовано в достаточном объеме. Сталь оказалась в хорошем состоянии, слой ржавчины минимальный, толщина превосходила указанную в чертежах на 0,1–0,7 мм. Вообще отмечалось, что *«по сравнению с корпусами плавающих лодок, эта лодка производит лучшее впечатление»* [подчеркнуто в документе. – *Прим. авт.*]. После проверки положения шпангоутов и осевой линии корпуса по чертежам расхождений (кроме поврежденных шпангоутов) выявлено не было, что позволило закрыть вопрос с деформацией корпуса.

Местом восстановления оказался Севастопольский морской завод, ранее таких работ не выполнявший. Причин было две: Николаевский завод, прежде выполнявший капитальные ремонты «агешек», переориентировался на новое кораблестроение, объемы которого постоянно росли. Севастопольский завод, таким образом, оставался единственным свободным предприятием, и восстановление лодки позволяло приобрести ему ценный опыт, а флоту – расширить базу судоремонта.

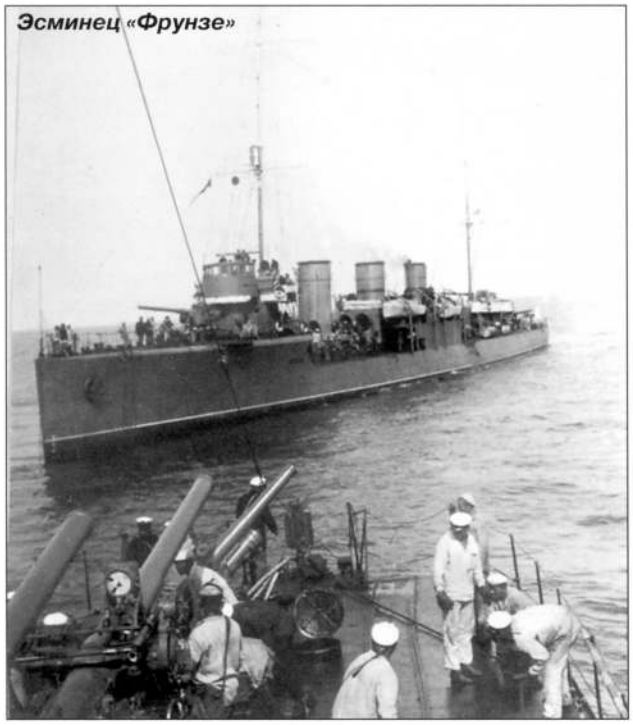
Стоимость работ по первоначальной калькуляции флота складывалась из: 350 тыс. руб. – работы по корпусу, механизмам и системам, 120 тыс. – аккумуляторная батарея, 130 тыс. – заказ недостающего оборудования. В сумме 600 тыс. руб. Составленная НГЗ 24.07.1928 г. ориентировочная смета указывала: 277,5 тыс. руб. – корпусные работы, 121,5 тыс. – механизмы, двигатели – 150 тыс., электрооборудование (включая электромоторы) – 90 тыс.,

Экипаж «Металлиста» на кормовой орудийной площадке, лето 1931 г.

установка аккумуляторной батареи и ее подзарядка – 15 тыс., гарантия – 32 тыс., накладные расходы – 55 тыс., прибыль – 22 тыс., непредвиденные расходы – 37 тыс. Итого 800 тыс. руб. Севастопольский завод тогда же составил смету на 350 (!) тыс. руб., но явно без учета стоимости вооружения, оптики и аккумуляторной батареи. Срок оба предприятия указали равный 18 месяцам.

18 августа неожиданно всплыл вопрос о расчетах с ЭПРОНом, которому кроме аванса в 20 тыс. руб. надлежало уплатить еще 80 тыс. Морское техническое управление считало, что в зачет этой суммы должны пойти средства от реализации поднятых в Новороссийске с эсминца «Пронзительный» оборудования и механизмов. Интересно, что в существующем виде АГ-21 оценивалась в 134,5 тыс. руб., а в качестве запасных частей для уже находящихся в строю однотипных подлодок в – 110 тыс. Понадобилось вмешательство Наморси, чтобы Техупр выплатил причитающиеся деньги. Первые 200 тыс. руб. на восстановление субмарины взяли из расходов на судоремонт в 1928/29 г. Остальную часть суммы в дальнейшем планировалось получить из средств, получаемых за реализацию негодного имущества. Для сравнения средний ремонт АГ-26 «Политработник» на НГЗ в 1926/27 потребовал 50 тыс. руб., и доковые работы – 10 тыс.

Принятая флотом в феврале 1931 г. субмарина, получившая наименование «Металлист» (бортовой №16), 8 июня опять оказалась на дне. В это день «агешки» №13, 14, 16 проводили торпедные стрельбы. Кораблем-целью был эскадренный миноносец «Фрунзе». Командир бригады подлодок находился на лодках №13 и №14, начальник



Эсминец «Фрунзе»

штаба на эсминце, а флагманский механик – на «Металлисте». Субмарина должна была выполнить три атаки: одну помощник командира Кузнецов и две командир Бебешин. Нельзя сказать, что им это было в новинку: в этом году они уже выполнили одну и шесть стрельб соответственно. Квалификация командира расценивалась командованием как соответствующая требованиям и в тактических, и в специальных вопросах. Последняя атака (седьмая по общему счету и третья для №16) стала для лодки роковой.

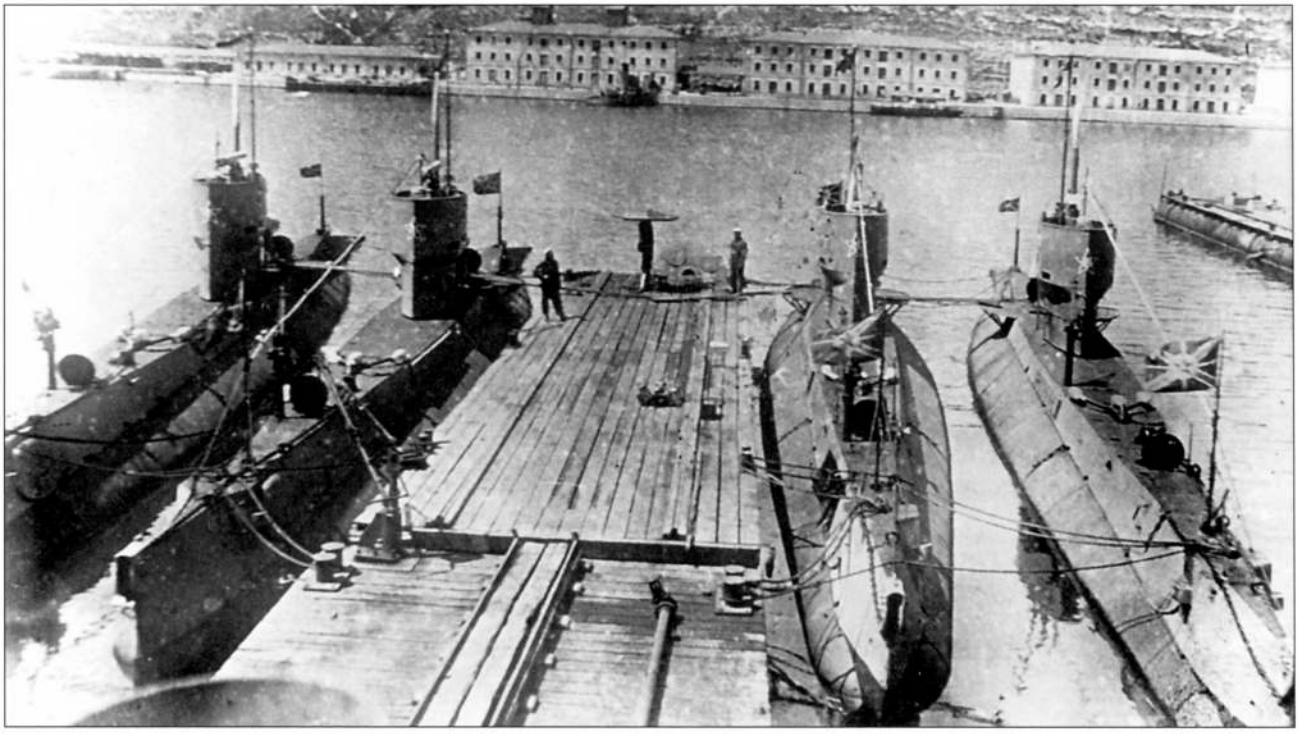
Согласно плану стрельб, находясь в надводном положении у поставленного на позиции буйка, «Металлист» получил в 13.46 с «Фрунзе» радиосигнал «Б», «Б», «Б», погрузился и начал атаку. Через десять минут с эсминца, шедшего курсом 165, со скоростью 18 уз, заметили бурун перископа по пеленгу 175 на дистанции 12,85 кб по дальномеру. Фактическое расстояние было 24,7 кб, т.к. дальномер брал дистанцию по буруну. Во второй раз перископ «агешки» заметил начальник штаба бригады в 14.13 на курсовом угле 58 с правого борта в расстоянии 40–50 м. Субмарина явно всплывала и шла на пересечку курса эсминца. Немедленно поданные команды «Руль лево на борт, полный назад» предотвратить столкновение не смогли. Покатившийся влево эсминец быстро терял ход, но инерции хватило, чтобы пройтись по надстройке и ударить в прочный корпус субмарины. Как выяснилось впоследствии, пробоина имела размеры 45 на 15 см.

На «Фрунзе» сыграли «Аварийную тревогу» и начали спускать шлюпки. Прямо по носу видны были всплывающие люди и выходящие воздушные пузыри. Из воды подняли шесть человек: помощника командира, боцмана, трюмного, торпедиста и краснофлотца. Еще один – командир Бебешин – сразу утонул. В 14.35 командир эсминца дал радио в штаб МСЧМ о произошедшем столкновении, затем поставил на месте гибели лодки буй и ушел за водолазами. Вернувшись, «Фрунзе» стал на якорь.

На затонувшем на глубине 32 м «Металлисте» находилось еще 24 человека. Они сосредоточились в 4-м отсеке и ожидали спасения. Выйти из кормового люка не представлялось возможным, так как не было спасательного тубуса. В полузатопленном отсеке было холодно, отсутствовали освещение, пресная вода и пища. Борьбу за живучесть возглавил флагманский механик бригады, которому оказывали активную помощь старшина моторист Нижний и моторист Янкус. Они герметизировали отсек, а после того, как спустя 6 часов с момента аварии в корпус по спасательному шлангу начали подавать сжатый воздух, периодически стравливали испорченный через клинкет газоотвода дизеля. 42-часовой плен вынесли только трое: старшина мотористов В.С. Нижний, старшина электриков А. Мамутов и вестовой Н. Бабарыкин, а остальные задохнулись. В то время спасатели еще не знали, что при создании в отсеке повышенного давления это же давление приобретает и скопившийся в нем углекислый газ, намного сильнее проникающий в организм и отравляющий его. Спасательные работы проводил все тот же ЭПРОН, организовавший подачу в отсек воздуха уже через 6 часов после катастрофы и поднявший «утопленницу» 10 июня с помощью четырех плавучих кранов. 1 января 1932 г. «Металлист» был введен в строй после восстановительного ремонта.

Братская могила погибших на «Металлисте» на кладбище Коммунаров в Севастополе

Главным виновником произошедшего назначенная для расследования комиссия под председательством начальника штаба Морских сил Черного моря К.И. Душенова назвала командира лодки. *«1.Неправильное тактическое маневрирование командира ПЛ Бебешина. Должен был, находясь в мертвом угле атаки, отказаться от нее и тем самым предотвратить столкновение. 2. Командир не должен был всплывать и давать полный ход. 3. В момент столкновения не выполнил своих обязанностей командира корабля: а) полное отсутствие должных команд и*



Подводные лодки типа «АГ» у пирса в Южной бухте Севастополя, первая половина 1930-х гг.

действий по борьбе за живучесть; б) допустил панику со стороны отдельных краснофлотцев. Сам сказал: «вот и вторая девятка». в) Вместо руководства покинул мостик и выбросился. 4. Военком Суворов – панике не поддался, ободрял, но мер воздействия на командира ПЛ не принял и не взял руководство на себя. 5. Помощник командира Кузнецов поддался панике. Видя полное бездействие командира, не взял руководства на себя».*

Эксплуатация в 1920 – 1930 годах

Четыре «агешки» до вступления в строй новых субмарин составляли костяк подводных сил СССР на Черном море. Интенсивная эксплуатация кораблей в условиях практически полного отсутствия фирменных запчастей заставляла проявлять чудеса изворотливости.

Первым на повестку дня стал вопрос о качественных аккумуляторных батареях и перископах, которые в 20-х гг. можно было приобрести только за рубежом. В 1924 г. Морское ведомство запросило на оплату заграничных заказов 9 млн золотых рублей, из которых РВС утвердил выделение лишь одного миллиона. Опасаясь, что фактически флот может не получить и этой цифры, Наморси СССР Э.С. Панцержанский 28 мая докладывал РВС:

«Вполне очевидно поэтому, что предоставленного 1.000.000 руб. никоим образом не хватит на удовлетворение даже насущнейших потребностей флота. В отношении распределения отпущенного кредита необходимо принять во внимание следующие обстоятельства:

1. Из всех нужд флота острее всего стоит вопрос с подводными лодками. Материалы для изготовления аккумуляторных батарей для 14-ти подлодок, состоящих в строю – свинец, глет, сурик, всего в количестве 43 000 пудов добываются в республике в весьма незначительных количествах, целиком забронированных Главвоенпромом для артиллерийских нужд; не имеется вовсе специальных заводов для их рафинировки; существующие предприятия ВСНХ (лако-краски) не в состоянии справиться, несмотря на произведенные опыты с изготовлением свинцового сурика и глета надлежащего качества.

В довоенное время морвед выписывал эти материалы целиком из-за границы; при этом нормальный срок службы батарей, изготовленных из заграничных материалов наивысшего качества и наивысшей химической чистоты (2–4 года). Всякие отклонения в направлении качества и чистоты заканчивались катастрофами 1915-1917 гг. (разрушением целых групп и отдельных элементов батарей).

Перископы для подлодок собираются из готовых частей на государственном оптическом заводе в Ленинграде. В данном случае необходимо предусмотреть приобретение двух образцовых перископов удлиненного типа с трубами диамагнитной стали (30–50 фут длины, диаметр 15 дюймов). По имеемым сведениям, английские образцы перископов (Барр-и-Струда) во многих отношениях совершеннее наших, состоящих ныне на вооружении подлодок; между тем подводный минный флот нуждается в дальнейшей проработке конструк-

* Имеется в виду произошедшая 22 мая 1931 г. гибель балтийской подлодки №9 «Рабочий» в результате столкновения с подлодкой «Красноармеец».

Нахождение в строю и в ремонте в 1926 – 1927 гг. (суток)

Наименование п/л	1926		1927	
	В строю	В ремонте	В строю	В ремонте
«Шахтер»	264	101	245	120
«Коммунист»	255	110	168	197
«Марксист»	153	212	158	207
«Политработник»	285	80	230	135

ции и усовершенствования перископа как аппарата, дающего подлодке [возможность] определять тип судна и расстояние до него, не выдавая своего присутствия.

Все вышесказанное заставляет приобрести полностью намеченные девятимиллионной сметой материала для подводного флота, что потребует израсходования 756 000 рублей...

В заключение высшее морское командование считает своим долгом донести, что такое чрезвычайное сокращение заграничных заказов может повлечь за собой катастрофические последствия для флота, вплоть до потери им боеспособности в той или иной мере».

В конечном итоге средства были выделены, но не в полном объеме.

К концу 20-х годов «агешки» «наплавали» срок, необходимый для постановки в капитальный ремонт. Для оценки состояния корпусов и главных механизмов лодок в начале 1929 г. командование МСЧМ сформировало специальную комиссию. По корпусам наибольшие опасения внушали клепаные соединения, а также листы обшивки прочного корпуса и надстройки. При условии проведения регулярных доковых ремонтов в ближайшие 4–5 лет глубина погружения ограничивалась 40 м.

Серьезной проблемой были дизели. Документация по эксплуатации оказалась утеряна еще в Гражданскую, и регулировку двигателей производили «на глазок». Следствием этого стало положение, при котором характеристики двигателей от корабля к кораблю заметно различались, субмарины не развивали полной скорости, а из-за чрезмерно высокого давления горения цилиндры часто повреждались. Особенно этот дефект досаждал АГ-26 (ПЛ №15), на которой в 1924–1925 гг. удалось переделать двигатели таким образом, чтобы довести их до проектной мощности в 240 л.с. Изготовление новых цилиндров заказывали НГЗ, но не всегда справлялись в срок, поэтому приходилось использовать расточенные старые, или цилиндры от дизелей других подлодок, в том числе и поднятых ЭПРОН. Севастопольский завод до начала 1930-х гг. отливку цилиндров так и не освоил.

Третьей проблемой были аккумуляторные батареи. Их также приходилось собирать буквально по кускам, включая элементы дореволюционного изготовления, хранившиеся в ненадлежащих условиях. Следствием этого стало активное выделение водорода, побудившее моряков в начале 1929 г. поручить Аккумуляторному тресту провести опыты по сжиганию водорода каталитическим способом. К апрелю эксперименты завершились успехом, но, прежде чем были созданы приборы для субмарин, 7 августа на ПЛ №11 «Политрук» произошел взрыв и пожар, по счастью, без жертв. Только 26 декабря Балтийский завод согласился изготовить четыре первых прибора для сжигания водорода (с палладиевым катализатором) по паре для типов «Барс» и «АГ». Внедрение этих устройств затянулось до середины 30-х гг.

В конструкцию субмарин по опыту эксплуатации вносились изменения. Теплоизоляция усиливалась нанесением пробковой крошки на стенки и переборки 1-го и 3-го отсеков, что давало дополнительный верхний вес в 640 кг. Добавочные спасательные устройства и имущество, устанавливавшиеся после ряда катастроф с подлодками РККФ, такие как штуцеры для подачи в отсеки воздуха и жидкой пищи извне, механизмы принудительного продувания балласта и т.п., требовали постоянного ухода за собой. Тем не менее, несмотря на все вышеизложенные трудности, в отчете 2-й бригады подлодок за 1941 г. утверждалось, что к началу войны *«техника ПЛ ПЛ типа «АГ» была старой, изношенной, но текущими ремонтами и внимательным хорошим уходом и обслуживанием личного состава вполне и без всяких ограничений допускала нормальную боевую работу ПЛ ПЛ».*

Участие в различных испытаниях, опытно-конструкторских работах

Условия Черного моря, позволяющие выходить в море круглогодично, определили именно его в качестве полигона для испытаний новейших технических разработок флота. Поскольку до начала 30-х гг. других подлодок в составе Морских сил Черного моря не было, «агешки» никак не могли избежать использования в качестве плавучих стендов для испытаний перспективных образцов оружия и военной техники для подводного флота.

Работы **по стабилизаторам глубины погружения подводной лодки без хода** начались в Остехбюро в 1928 г. Стимулом послужили полученные годом ранее из Италии по линии Разведывательного управления Штаба РККА материалы по прибору конструкции инженера Роветто. Работа, начатая итальянским инженером еще в 1924 г., была успешно завершена двумя годами позднее. Принцип действия стабилизатора состоял в том, что субмарина, находящаяся в подводном положении без хода, принимает и вытесняет воду из уравнительных цистерн с помощью автомата, включающего чувствительный глубиномер и электрического клапанного механизма, дающего команды на прием или выпуск воды. При работе прибора лодка совершала затухающие маятниковые колебания на заданной глубине.

Орудийный расчёт одной из «агешек» в минуты отдыха

Тактические преимущества субмарины с таким стабилизатором были очевидны: при минимальном расходе воздуха и электроэнергии на работу прибора лодка длительное время находилась в погруженном состоянии без демаскирующего шума, а главное, сохраняя заряд аккумуляторной батареи. При этом сохранялась возможность наблюдения за обстановкой с помощью перископа или шумопеленгатора. Личный состав не утомлялся, уменьшалась частота зарядок аккумуляторной батареи.

Первый отечественный образец стабилизатора, разработанный инженерами С.А. Базилевским и М.А. Рудницким, установили на ПЛ №12 «Шахтер» в 1931 г. Отладить и запустить его в действие удалось только на ПЛ №16 «Металлист» двумя годами позже. Максимум, чего удалось добиться к маю 1935 г., было: при заданной глубине погружения в 30 м субмарина удерживалась на ней с незатухающей амплитудой в 9 м. Отчаявшись создать автоматическую систему, инженеры сосредоточили свои усилия на создании стабилизатора глубины ручного управления, а экспериментальные установки с «агешек» были демонтированы.

Успешно проведенное в 1930 г. на бронекатере Днепровской флотилии испытание первого образца 76,2-мм безоткатной **динамо-реактивной пушки** КПК (корабельная пушка Курчевского) позволяло рассчитывать на существенное повышение артиллерийской мощи подводных лодок. Для экспериментов выбрали субмарину №14 «Марксист». 28.09.1932 г. состоялось испытание КПК, установленной на месте штатной 47-мм пушки. Заряжание производилось с казенной части, пороховой заряд размещался в сгорающей гильзе. Все операции с орудием производились только вручную. Расчет состоял из трех человек: наводчика, замочного, он же установщик прицела и стреляющий, а также патронного.

До начала стрельб субмарина в течение 2–3 часов ходила в подводном положении, проверяя как воздействие воды на систему, так и влияние установки на управляемость лодкой. Никаких негативных явлений, по сравнению с обычными плаваниями не обнаружили. Испытания стрельбой производились 12 выстрелами на различных курсовых углах и изменении возвышения орудия. Первые три выстрела, производившиеся шрапнельными снарядами, прошли без повреждений. Четвертый, производившийся под курсовым углом 90° левого борта, при максимальном возвышении 40° (центр сопла оказался направлен на край барбета) дал такие результаты: согнут барбет, надломлены два кронштейна из углового железа, перегорела лампочка в 3-м отсеке. Следующие два выстрела – один шрапнельный (последний этого типа), другой фугасный (по тогдашней терминологии граната) оказались удачными. Струей газов седьмого выстрела была обожжена краска на надстройке, стронуло один гужон крепления надстройки. Дальше – больше. Восьмой выстрел: вылезли 2 гужона на половину длины, 6 стронулись, обжог краски на надстройке, лопнули 2 лампы в 4-м отсеке. Самым разрушительным оказался девятый (курсовой 35° левого борта, возвышение 25°): труба магистрали охлаждения левого дизеля треснула в месте сварки и дала течь, в 4-м отсеке лопнули 3 колпака, сильное колебание воздуха у кормового люка. Потом снова два выстрела нормальных, но на последнем (курсовой 140° левый борт, возвышение 25°),

кроме самовольно включившегося ревуна телеграфного паучка, произошел прорыв газов через затвор, отчего оторвало карманы на кителе наводчика.

Далее было произведено 10 выстрелов по щиту. На 17-м (по общему счету) выстреле начались осечки, сменили боек, с которым осечки также были из-за слабости курка и возвратной пружины бойка. 19-м выстрелом перекосило болт затвора, вследствие чего он стал туго работать. Через два выстрела затвор перестал закрываться.

Общие последствия для корпуса подлодки и ее систем оказались следующими: в 1-м отсеке одна лампочка выключилась, одна сгорела. Во 2-м перегорели две лампы, разбился один колпак. В люке рубки находиться чрезвычайно тяжело (краснофлотец просил разрешение уйти из люка рубки). В 3-м отсеке при малых углах возвышения стрельба на прочном корпусе отразилась мало. С увеличением угла возвышения появлялись чувствительные толчки, от которых колебались звонки и приборы, осыпалась краска, вывернулось несколько электрических лампочек. Последний 4-й отсек – чувствительные сотрясения прочного корпуса при стрельбе по носовым курсовым углам и угле возвышения 25˚, сгорели три лампочки, разбились два колпака, сильное колебание воздуха у люка. Причина разрыва трубы магистрали охлаждения левого дизеля вызвала у комиссии сомнение, проверить место сварки на месте не представилось возможным. Влияние стрельбы на надстройку, принимая во внимание слабость ее конструкции, оказалось незначительным.

Результаты испытаний позволяли комиссии сделать вывод, что 76,2-мм система Курчевского, с боекомплектом в 70 патронов, может быть установлена на месте 47-мм пушки, с боекомплектом в 110 патрон, и использована для стрельбы по надводным целям при курсовом угле от 40° до 130°, и углах возвышения от 0˚ до 30˚. Для удобства использования орудие предлагалось установить на барбете высотой 90 см (для стрельбы по воздушным целям) и перенести на 3 м за кормовой люк. Высказывался ряд замечаний по затвору, прицелу и системе наведения.

Решением Начальника Военно-морских сил РККА от 3.01.1934 г. заказывалось 150 КПК с соответствующим количеством боезапаса. Пять установок предполагалось для «агешек», позже предполагались уже две пушки на каждой субмарине. Проект установки 76,2-мм КПК и 152,4-мм ДРП на подлодки типа «АГ» был разработан уполномоченным Управления кораблестроения в Севастополе Редькиным при участии корабельных инженеров Геннадьева и Килессо 2 июня. Предлагалось расположить на лодке две системы КПК эшелонно, в носу и в корме, углы обстрела каждой пушки на любой борт от 50° до 130°, при угле возвышения одной 0°–35°, а другой – не свыше 10°. Как вариант предлагалось установить пушки на передвижные основания (тележки), что давало полные углы обстрела. Боезапас предлагался в 100 выстрелов, с хранением его на месте штатного боекомплекта 47-мм орудия Гочкис (1-й отсек), в ящиках. Перегрузка при этом варианте составляла 315 кг. Подача боеприпасов ручная, через люк центрального поста.

Вариант с установкой одноствольной дульнозарядной 152,4-мм ДРП за рубкой, при углах обстрела 45°-135°, с углом возвышения 0°–35°, при боекомплекте 50 выстрелов, давал более существенную перегрузку в 2575 кг. Остойчивость лодок при этом уменьшалась на 3 см., при метацентрической высоте в надводном положении равной 17–18 см (кроме ПЛ №21, имевшей 14 см.). Необходимо было компенсировать вес боекомплекта выемкой свинцового балласта из киля. Самую большую трудность составляли размещение и подача боезапаса. Объем боеприпасов в десять раз превосходил штатный. Как отмечал разработчик проекта, «…необходимо специальное решение вопроса о превращении лодки в артиллерийский погреб…». Необходимым становилось элеваторное устройство, с соответствующими вырезами в прочном корпусе и дополнительным объемом нагрузок и переделок. Кроме того, имелись вполне обоснованные опасения за прочность корпуса лодки при воздействии нового, более мощного орудия.

Вариант с двумя КПК оказывался более целесообразным и легко исполнимым по сравнению с шестидюймовкой, даже не испытывавшейся на «агешках». Но низкие тактико-технические характеристики ДРП (бронепробиваемость, дальность и особенно точность стрельбы из-за непредсказуемого характера полета снарядов при сопоставимом пороховом заряде оказались меньше, чем у орудия такого же калибра) и специфические особенности конструкции закрыли им путь на субмарины, оставив в числе технических курьезов.

По опыту Первой мировой войны сети оказались эффективным пассивным противолодочным заграждением. Летом 1929 г. на Черном море были проведены натурные испытания образцов большой и малой противолодочных сетей. В качестве «жертвы» выбрали одну из «агешек». Войдя в малую сеть на скорости 3,5 уз, лодка смогла из нее легко освободиться, дав задний ход. Подрывные патроны большой сети в холостом снаряжении не сработали из-за попадания воды во взрыватели.

Задание на конструирование **устройств для прохождения субмарин через сети** было выдано еще в 1928 г. Первый образец, разработанный сотрудниками НИМТИ доцентом Александровым и инженером Гаевым, основывался на пережигании тросов сетей электрической дугой. Макетные образцы системы, получившей обозначение «Сом», испытывались в 1935 г. на лодке «А-5». Устанавливалось семь приборов: три на форштевне, два в наделках перед носовыми горизонтальными рулями и по одному на антенной стойке и на рубке.

Другой сетепрорезатель – «Краб» – основывался на перерубании тросов пневматическим молотом. Его автором являлся военинженер 2 ранга Гейро. С декабря 1936 г. по май 1937 г. испытания данной системы проходили на «А-3». Три прибора устанавливались на форштевне, два на ограждении носовых горизонтальных рулей и один – в специальной наделке на рубке. Приборы оказались капризны, приходилось заменять зубила, а иногда и приборы целиком. Установленный на рубке прибор отрицательно влиял на работу магнитного компаса.

Преодоление сети (ячейки 4х4 м) не всегда проходило без замечаний. Общее число прохождений (по испытаниям обеих систем) составило 42, из них неудачей окончилось 14. Уже по первым результатам было принято решение об испытаниях устройств на лодках типа «Щ» V-бис и V-2-бис серий.

В 1936 г. был разработан и прошел испытания на А-1 первый отечественный образец **гидролокационной станции** (ГЛС; тогда их называли ультразвуковыми приборами подводного наблюдения – УЗПН). Принципиаль-

АГ-26 после учебного похода. Севастополь, 1930 г.

ное отличие этого прибора от шумопеленгатора состояло в возможности измерять расстояние до обнаруженного объекта, исходя из расчета времени возвращения отраженного эха. Целью служила однотипная А-3. Дистанция устойчивого эха составила 3,3 кбт, на дистанции 4,5 кбт контакт терялся. Испытания созданного позже макетного образца ГЛС «Маяк» проходили уже на субмарине Д-5.

Подводя итог использованию «агешек» на ниве испытаний перспективной техники, нельзя не отметить, что ни один из образцов, пошедших в серийное производство устройств (стабилизаторы глубины, сетепрорезатели, гидролокаторы), на них так и не попал – субмарины данного проекта считались устаревшими и обладали низшим приоритетом оснащения новыми техническими устройствами.

Техническое описание

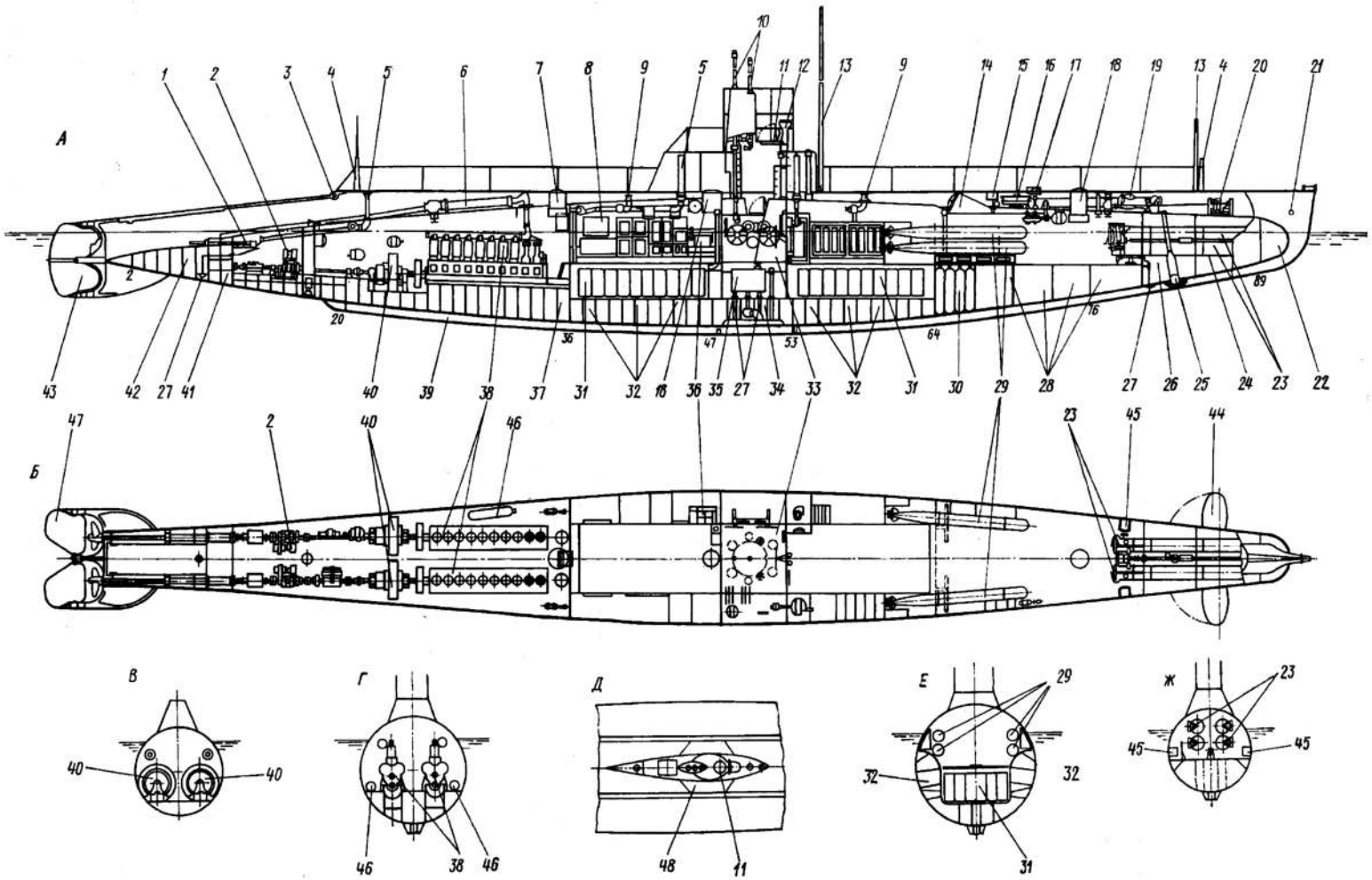
Корпус

Лодка однокорпусная, соединение конструкции клепаное. Поперечное сечение корпуса круглое, в кормовой части переходящее в эллиптическое. Материал корпуса – сталь, толщина обшивки в средней части 11,1 мм, в оконечностях – 9,5. Поперечные плоские переборки толщной 12 мм делят внутренний объем на четыре отсека. В ходе капитальных ремонтов 30-х гг. 1-й отсек был разгорожен легкой переборкой на два и отсеков стало пять. Отсчет шпангоутов (шпация 470 мм) велся от кормы. Форштевень, ахтерштевень и ограждение кормовых горизонтальных рулей, стальные литые. Прочный киль (17–89 шп.) стальной коробчатый. Прочная рубка бронзовая, благодаря наличию верхнего и нижнего люков могла служить и спасательной камерой. Все балластные, топливные, дифферентные водяная и масляная цистерны располагались внутри прочного корпуса. Поверх прочного корпуса от 89-го до 18-го шп. находилась проницаемая надстройка с палубным настилом, переходящим к корме в гребень. Над прочной рубкой ($47^1/_2$—$52^1/_2$ шп.) находилась надстройка с возвышенным мостиком.

Общекорабельные системы и устройства.

Для приема главного балласта служили следующие цистерны: №1(80–84 шп.) вместимостью 7,43 т; №2 (51–64 шп.) 29,82 т; №3 (36–47 шп.) 27,23 т; №4(0–8 шп.) 3,74 т. Диффрентные цистерны: носовая (84–89 шп.) 5,49 т и кормовая (8-10 шп) 2,46 т, также могла принимать пресную воду для чего была цементирована. Под центральным постом (47-51 шп) находились цистерны уравнительная 9,54 т, и средняя – 0,99 т. Кингстоны и клапаны вентиляции с ручными приводами, располагались в отсеках. Заполнение цистерн (общей емкостью 86,52 т, в погруженном состоянии – 78,3) осуществлялось самотеком. Носовые и кормовые балластные соединялись через коробчатый киль, а остальные – вспомогательным осушительным трубопроводом. Трубопроводы медные с бронзовой арматурой.

Продувание цистерн сжатым воздухом давлением 7 кг/см^2 осуществлялось через находившуюся в центральном посту распределительную коробку до глубины 51,8 м. Для осушения цистерн главного балласта использовались трюмно-балластные насосы – центробежный (7,64 м^3/ч) и поршневой (0,76 м^3/ч). Для дифферентовки и



Подводная лодка типа «АГ» (602-F): а, б – общее расположение; в, г, е, ж – поперечные сечения; д – рубка и мостик (вид сверху).

1 – штурвальная машина; 2 – воздушные компрессоры; 3 – подъемный рым; 4 – концевые стойки; 5 – вентиляция; 6 – глушитель; 7 – люк машинного отсека; 8 – распределительные электрощиты; 9 – воздушные клапаны балластных цистерн; 10 – перископы; 11 – верхний люк боевой рубки; 12 – штурвальный пост; 13 – мачты; 14 – люк для погрузки мин (торпед); 15 – сигнальный буй с телефоном; 16, 17 – шпили подводного и надводного якорей; 18 – выходной люк; 19 и 25 – надводный и подводный якоря; 20 – механизмы носовых горизонтальных рулей; 21 – буксирный рым; 22 и 23 – носовая крышка и сами минные аппараты; 24 и 41 – носовая и кормовая дифферентные цистерны; 26 и 42 – главные балластные цистерны; 27 – кингстоны; 28 – топливные цистерны; 29 – запасные мины; 30 и 46 – баллоны со сжатым воздухом; 31 – аккумуляторная батарея; 32, 34, 35 и 37 – цистерны главного балласта, вспомогательная, уравнительная и для смазочного масла; 33 – центральный пост; 36 – электрокамбуз; 38 – дизели; 39 – коробчатый киль; 40 – главные электромоторы; 43 – вертикальный руль; 44 и 47 – носовые и кормовые горизонтальные рули; 45 – места для установки приборов подводной сигнализации; 48 – мостик

откачки воды могли применяться уравнительный центробежный и поршневой балластный насосы.

Скорость погружения без хода на ровном киле на 6 м – 1 м 55 с, 18 м – 3 м 16 с, 24 м – 3 м 57 с. Погружение с хода на 6–10 м при дифференте 11° – 47 с, 12 м 8° – 53 с, 18 м – 1 м 30 с, 27 м – 2 м 50 с. Всплытие с глубины 27 м при продувании средней цистерны – 1 м 43 с.

Воздух высокого давления (176 кг/см^2, вес 700 кг) хранился в 84 цельнотянутых стальных баллонах. 66 штук (4 группы) находились под палубой 1-го отсека в специальной выгородке, в 4-м отсеке находились остальные 18. Для пополнения запаса ВВД использовались два двухступенчатых компрессора (176 кг/см^2, производительность 0,28 м^3/ч) установленных на одном валу с двигателями.

Все приводы вспомогательных механизмов (вертикального и горизонтальных рулей, отваливания и заваливания носовых горизонтальных рулей, подъема и опускания перископов, якорного шпиля) были электрическими. Управление вертикальным и кормовыми горизонтальными рулями также могло производиться вручную.

Якорей два, надводный системы мартин-холл весом 337,8 кг и подводный грибовидный 800 кг. Уборка и отдача как электромотором, так и в ручную с помощью торпедопогрузочной балки. Время отдачи от 3 до 10 минут, уборки 10–30 минут в зависимости от грунта. Длина каната 91,5 м. Вместо традиционной якорь-цепи на «агешках» в качестве якорного каната использовался стальной тросс.

Судовая вентиляция обеспечивала обновление воздуха в отсеках в надводном положении через телескопические трубчатые стойки с электрическими вентиляторами. Первая (в носовой части ограждения рубки) обеспечивала 1-й отсек и вентиляцию первой группы АБ, вторая (в кормовой) – вентилировала 3-й отсек, вторую группу АБ и машинное отделение.

В середине 1930-х гг. установлена разработанная С.А. Базилевским автономная система регенерации. В каждом отсеке размещались индивидуальные машинки регенерации (ЭМРВ), состоявшие из центробежного вентилятора мощностью в 40 ватт, соединенного с прямоугольным коллектором, к которому подключалось до шести патронов типа РВ-2, РВ-3, РВМП, достаточных для регенерации воздуха, выдыхаемого 6-ю человеками. Количество таких машинок в отсеке определялось количеством находящихся в нем людей по боевому расписанию. Основной запас патронов хранился в том же отсеке. Для полной регенерации воздуха производилось добавление в него свежего кислорода. Сжатый до 160 атм. кислород хранился в стандартных 40-л баллонах и расходовался по мере надобности через редукционные клапаны с калиброванной шайбой. Применение этой шайбы ставило в зависимость расход газа от его давления, что позволяло с большой точностью регулировать подачу кислорода в отсек. Таким образом, обеспечивалось нахождение под водой малых подводных лодок до 48 часов. Лодки типа «АГ» имели 10 машинок, оснащавшихся 400 патронами с 8 кислородными баллонами.

Внутрикорабельная связь осуществлялась следующими способами: между ЦП и мостиком – голосом, ЦП с 1, 3 и 4-м отсеками – голосом и переговорными трубами, из рубки в ЦП и между отсеками – голосом и переговорными трубами.

Энергетическая установка

Надводный ход обеспечивали два 8-цилиндровых четырехтактных нереверсивных компрессорных дизеля американской фирмы «Нью Лондон» (г. Гротон). На А-4 установили нештатные двигатели той же фирмы половинной мощности 120 л.с. Эти специальные лодочные моторы зарекомендовали себя простыми и надежными в работе. По ним отмечались удобство расположения вспомогательных механизмов, надежность системы смазки. Электродвигатели (как исходные американские производства «Электродинамической компании», так и сменившие их в конце 1930-х гг. отечественные ПГВ) были однокорные. Реверсирование двигателей осуществлялось соответствующим монтажом схемы питания, обеспечивающей перемену полюсов обмоток. Наибольший ход электродвигатели развивали при силе тока 1140 А в течение часа, полный – при 575/750 А. Отечественные двигатели позволили увеличить скорость подводного хода на два узла. Лодку в движение приводили два трехлопастных винта диаметром 1397 мм, шаг постоянный – 1143 мм, расстояние между валами 188 мм.

Аккумуляторная батарея находилась в двух водонепроницаемых ямах в трюмах 1-го и 3-го отсеков, перекрытых сверху деревянными щитами с резиновым покрытием. Для удаления электролита устанавливались ручные насосы. Вентиляция батарей общеямовая, устанавливались приборы для дожигания водорода. Все электрооборудование рассчитывались на напряжение 120 В.

Вооружение

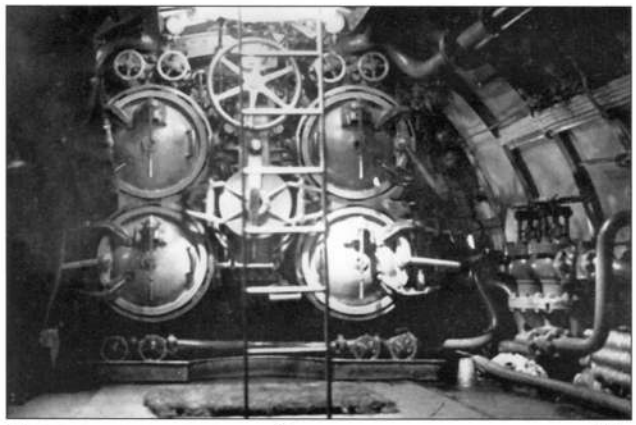
В носовой части лодки размещались четыре бронзовых 450-мм аппарата. Снаружи они закрывались вращающейся литой крышкой с двумя отверстиями для стрельбы, причем такая конструкция позволяла выпускать залпом не более двух торпед: из левого нижнего и правого верхнего аппаратов и наоборот. Накануне войны аппараты были оснащены приспособлениями, позволявшими применять новые торпеды 45-36. До начала Великой Отечественной войны новыми торпедами были отстреляны аппараты на А-1, А-3 и А-5, после начала войны – на

Характеристики аккумуляторных батарей

Число элементов	Число групп	Общий вес, т	Продолжительность разрядки, ч	Разрядный ток, А	Емкость, А.ч	Удельная емкость, А.ч/кг	Удельная энергия, Вт. ч/кг
120	2	54	20	300	6000	14,14	27,65
			10	540	5400	12,71	24,72
			3	1400	4200	9,89	18,49
			1	2300	2300	5,41	9,33

Характеристики торпед

Образец	Год принятия на вооружение	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км – уз
45-10/15	1915	450	5,2	665	100	1-38
						2-34
						3-29
						4-25
45-36Н	1936	450	5,7	935	200	3-41
						6-32



Торпедные аппараты в 1-м отсеке подлодки типа «АГ»

Обслуживание торпедных аппаратов на подводной лодке типа «АГ»

Торпеды типа 45-12 готовят к погрузке на подводную лодку «Марксист»

А-2 и А-4. Боекомплект составлял четыре торпеды обр. 1910/15 г. затем 45-36Н, имелась возможность хранения в носовом отсеке еще четырех, но это сильно ухудшало бытовые условия. В конце 1943 г. командир А-2 Буянский выступил с предложением об увеличении автономности подлодок, что предусматривало, помимо прочего, и прием четырех запасных торпед. В конечном итоге по опыту боевых походов А-2 и А-5 командование пришло к выводу, что лодка со всеми принятыми запасами оказывалась слишком перетяжеленной с незначительным запасом плавучести, и в конечном итоге остановилось на требовании принимать две запасные торпеды.

Стрельба из аппаратов была пневматическая, пузырная. Производство залпа могло производиться как с помощью электрической автомат-коробки из ЦП или боевой рубки (до глубины 14,6 м) или вручную (до глубины 20 м).

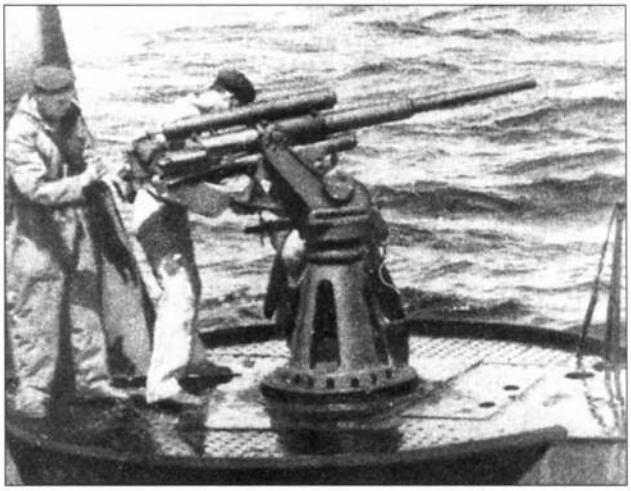
Погрузка торпеды на подводную лодку типа «АГ»

Управление по торпедному телеграфу или переговорным трубам. Заполнение трубы аппарата требовало 18 сек., производство выстрела еще 2 с. Погрузка торпед, занимая 6 часов, производилась краном через торпедопогрузочный люк или засасыванием через передние крышки аппаратов. Перезарядка торпеды из аппарата №1 в №4 требовала 31 мин. 16 сек. Перезарядка аппаратов со стеллажей – 3 ч. 20 мин.

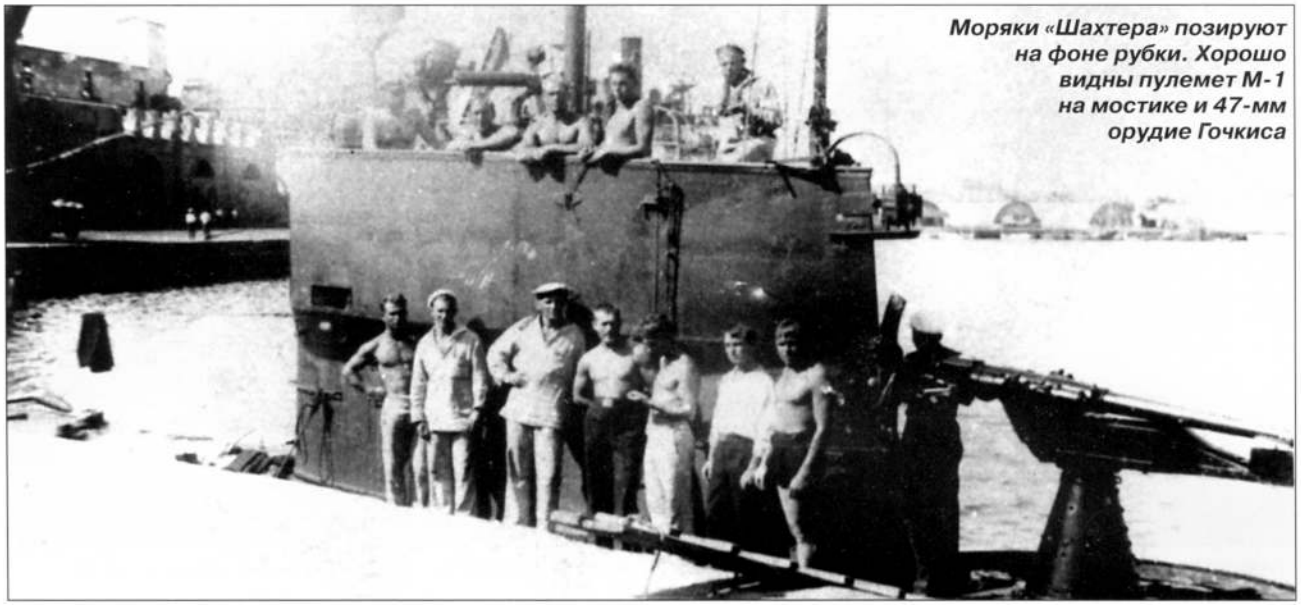
Вид с площадки 47-мм орудия в корму одной из лодок типа «АГ»

Характеристики артиллерийских орудий

Характеристика \ индекс	**Гочкис**	**21-К**
Калибр, мм	47	45
Длина ствола, калибры	35	46
Максимальный угол возвышения, град.	60	85
Начальная скорость снаряда, м/с	701	760
Дальность стрельбы	4 км	4,5 км
Скорострельность, выстр./мин	12	25 – 30
Масса, кг:		
снаряда (пули)	1,5	1,41
заряда	0,35	0,36
Живучесть ствола		3000



Полуавтоматическая 45-мм пушка 21-К на площадке подводной лодки типа «АГ»

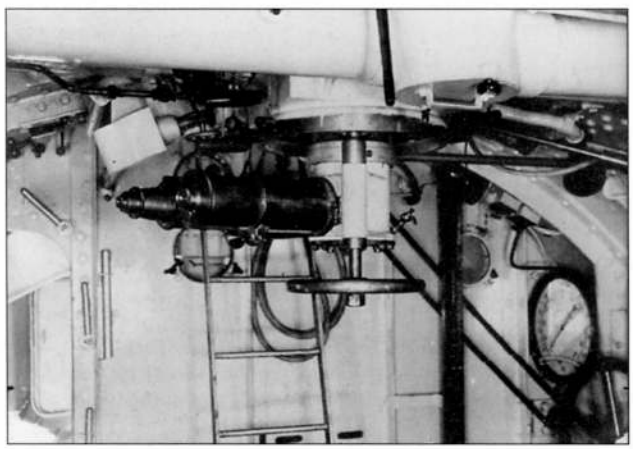


Моряки «Шахтера» позируют на фоне рубки. Хорошо видны пулемет М-1 на мостике и 47-мм орудие Гочкиса

Артиллерия первоначально состояла из зенитной 47-мм пушки Гочкиса, позже смененной 45-мм полуавтоматической пушкой 21-К. Особых преимуществ такая замена не дала: «сорокапятка» оказалась плохой зенитной (малая скорострельность, отсутствие дистанционного взрывателя у снаряда), а для стрельбы по кораблям имела слишком слабое фугасное действие снарядов. Артпогреб отсутствовал, поскольку в исходном американском проекте артиллерия не предусматривалась. Подача снарядов производилась вручную через рубочный люк. Выносной 7,62-мм пулемет «Максим», позже дополненный ручным ДП, и пять винтовок Мосина обр. 1891/1930 г. составляли стрелковое вооружение экипажа.

Характеристики перископов

Характеристики	ПЗ-7
Увеличение, крат.	1,5 и 6
Поле зрения, град.	
окуляр наблюдения	40 и 10
окуляр дальномера	20 и 5
Пределы наводки, град.: горизонтальной вертикальной	 360 -5 – +90
Пределы измерения: курсового угла цели, град. дистанции, кб	 5-90 2,5-60
Пределы шкалы, м: высоты цели длины цели	 5-50 10-300
Оптическая длина, мм	7000
Свободный вылет, мм	4200
Диаметр трубы, мм: в средней части у головки	 - 60
Диаметр головки, мм	82
Вес трубы, кг	475



Нижняя головка перископа на американской ПЛ Е-2

Мореходность

Лодка могла находиться в море в крейсерском положении при волнении 7 баллов (по 12-балльной шкале Бофорта), 3 – в позиционном.

Средства наблюдения, навигации и связи

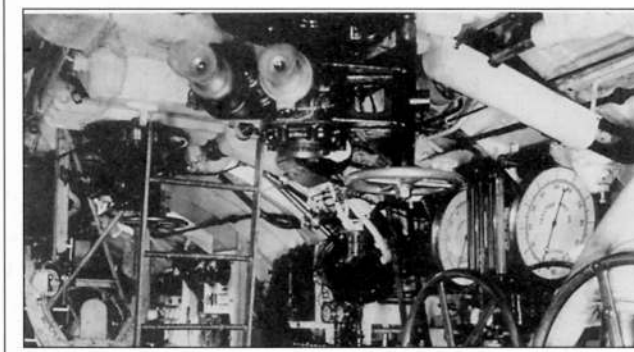
По проекту предполагалось установить два бронзовых перископа: носовой в прочной рубке длиной 3,96 м и кормовой в центральном посту – 6,4. Оба имели одинаковый диаметр 127 – мм, увеличение – 1,2/3,0. Вращение перископа на 350° занимало 5 сек., выдвигание – опускание 6 сек. По крайней мере, АГ-24 и АГ-26 получили оба. Но качество американской оптики оказалось далеко от оптимального, и впоследствии кормовой пери-

Характеристики шумопеленгаторов

Шифр прибора	Краткие ТТД	Вес, кг	Мощность, КВт
«Марс-8»	Пеленгование на ходу своего корабля до 3–4 уз. с точностью 3-5° на дистанциях: зимой до 25 каб, летом до 15 каб.	300	0,4

Характеристики штурманских приборов

Время нормального приготовления к действию, час	4
Время ускоренного приготовления, мин.	30–40
Точность показаний, град.: на прямых курсах на маневрировании при качке корабля	 ±0,5–±1,0 ±2,0 – ±4,0 ±2,0 – ±3,0
Нормальное напряжение корабельной сети, В	110
Потребляемый ток, А: при пуске при нормальной работе	 до 25–30 6–10
Потребляемая мощность, кВт при пуске при нормальной работе	 до3 0,7–1,1
Общий вес, кг	600–700



Интерьер центрального поста американской ПЛ D-3

Характеристики лага ГО-М3

Тип	вертушечный
Начало работы при скорости, уз	1–2
Диапазон измеряемых скоростей, уз	1–22,5 (Мод.1), 1–45 (Мод.2)
Время включения, мин	3–5
Напряжение сети, В	110-220
Потребляемый ток, А	12–15 при пуске, далее 2–3
Потребляемая мощность, Вт	220–330
Общий вес установки, кг	160
Особенности эксплуатации	смена масла каждые 5 дней, доливка – через 2 дня

Приемники

Тип	Диапазон, м	Чувствительность, в мкВ
«Дозор»	200–25 000	15–20
«Куб-4М»	10–200	300–400

скоп сняли, а в рубку установили 7-м перископ итальянской фирмы «Галилео».

Первоначальным проектом предусматривалась установка двух приборов звукоподводной связи фирмы «Фессенден», но на лодки они так и не попали. В начале 1930-х гг. все находящиеся в строю «агешки» получили американские шумопеленгаторы Y-tube с дальностью действия до 10 кбт. Часть лодок в период капитальных ремонтов получила изготовленные заводом «Водотрансприбор» шумопелегаторы «Марс-8».

Штурманские приборы включали устанавливавшийся в кормовой части мостика 127-мм главный магнитный компас, такой же контрольный в рубке. Гирокомпас «Сперри» МкБ позже заменен отечественным ГУ-MV. Лот ручной, лаг Черникова, позже ГО М-3 модель 1.

Средства связи: УКВ станции «Мираж» и Б4-М2. Во время ремонтов устанавливались «Бухта», «Дозор», «Куб-4М».

Экипаж, автономность и обитаемость.

Экипаж по проекту составляли 3 офицера и 34 старшины и матроса. К началу 1930-х гг. комплектацию составляли:

Вид на рубку одной из «агешек» со стороны кормы На переднем плане — люк в пятый отсек.

командир, комиссар, помощник командира, ст. механик, штурман, вахтенный начальник, главный старшина – рулевой, старшины рулевые – 2, рулевые – 2, главный старшина электрик, старшин электриков – 2, старшина штурманский электрик, старшина радистов-акустиков – 2, старшина торпедист, торпедист – комендор, главный старшина – моторист, старшины мотористы – 2, мотористы – 3, главный старшина трюмный, старшина трюмный машинист, трюмный машинист, кок, строевой, лекарский помощник.

Носовое отделение служило помещением для офицеров (три складные койки), остальная команда размещалась в районе носовой и кормовой аккумуляторных батарей в подвесных койках на 16 человек. Имелись четыре переносные электрогрелки по 300 Вт каждая. Цистерна пресной воды (1 т) находилась в 3-м отсеке. Запас сухой

Характеристики приемо-передающей аппаратуры

Тип	Мощность, Вт	Диапазон, м	Дальность, миль	Род работы		
				НЗТ	ТОН	ТЛФ
«Бухта»	60–90	30–120	300–350	+	+	+

Примечание: НЗТ – незатухающие колебания, ТОН – тональная, ТЛФ – телефонная связь.

Экипаж подводной лодки «Марксист». Севастополь, 1926 г.

провизии рассчитывался на 2 недели, мокрой на – 7 сут, в летнее время мяса принимали на 3 суток. Провизионный шкаф и электрический камбуз находились в 3 отсеке. Приспособления для сохранения горячей пищи отсутствовали.

До начала Великой Отечественной войны автономность «агешек» определялась в 7 суток. Для подлодок, которые вместе с «малютками» предназначались для позиционной службы у своего побережья, этого было больше чем достаточно. К концу 1941 г. окончательно выяснилось, что ждать кораблей противника у своих берегов не приходится, зато малые подводные лодки могут с успехом использоваться в мелководных районах моря, таких, как у устья Дуная и в Одесском заливе. Полностью используя свои внутренние цистерны и кладовые, подлодки могли совершать 14–15 суточные боевые походы. С 1943 г., ввиду больших потерь среди больших и средних подлодок, «агешки» стали наравне с ними использоваться на позициях, нарезанных у берегов Крыма, причем не только у его юго-восточного берега, но и в Каламитском заливе и у мыса Тарханкут. При этом не менее половины общей продолжительности похода уходило на переход к берегам противника и лишь остаток на патрулирование. Стремясь повысить боевую эффективность, командир А-2 Буянский в ноябре 1943-го внес предложение об увеличении автономности субмарин до 20 суток. Его реализация предусматривала переоборудование носовой дифферентной цистерны в топливную, кормовой – в цистерну пресной воды. В качестве дифферентных использовались соответственно ЦГБ №1 и №4, всплытие осуществлялось только за счет продувания ЦГБ № 2 и №3. Кроме того, подлодка принимала четыре запасных торпеды. Боевой поход А-2 с новой автономностью состоялся между 30 ноября и 20 декабря и как будто подтвердил реальность расчетов Буянского. Но когда дело дошло до плавания другого экипажа (поход 5 – 25 января 1944 г.) – А-5 капитан-лейтенанта В.И. Матвеева, – выяснилось, что расчеты оказались, мягко говоря, слишком завышенными. Согласно донесению Матвеева, даже с полностью продутым главным балластом запас плавучести составлял всего около 40 тонн (10% водоизмещения). Даже при 5-балльном волнении, что в зимнее время не редкость, субмарина с трудом выходила из волны, при этом глубомер центрального поста даже показывал глубину погружения 4 м (!). Через открытый рубочный люк (держать открытым его приходилось из-за коротких шахт вентиляции дизелей, которые в свежую погоду заливались водой) при накрытии волнами внутрь заливалось до 5-7 тонн воды в час, что казалось больше производительности водоотливных средств. На основании донесения Матвеева командование признало такое плавание слишком рискованным и приказало вернуться к стандартной 15-суточной автономности с двумя запасными торпедами.

Характеристики подводных лодок «АГ»

	Проект 602F	"Политработник"	"Коммунист"	А-4
Год	1917	1924	1931	1943
Водоизмещение нормальное, т:				
надводное	355,7	357,2	355,7	355,7
подводное	467	467	435	434
Размерения максимальные, м:				
длина	45,8	45,8	45,8	45,8
ширина	4,81	4,81	4,81	4,81
осадка	3,8	3,8	3,8	3,8
Запас плавучести, %	22	22	22	22
Метацентрическая высота, надводная/подводная, м	0,17/0,27	-/0,38	0,17/0,27	0,17/0,27
Вооружение:				
Торпедных аппаратов:	450 мм	450 мм	450 мм	450 мм
носовых	4	4	4	4
торпед	8	8	8	8
Артиллерия:	–	1х47	1х47	1х45
боекомплект	–	110	110	300
пулеметы	–	1-7,62	1-7,62	1-7,62
Скорость максимальная, уз				
надводная	13	9,1	12	12,8
подводная	10,8	6,5	6,5	8,5
Радиус плавания, миль/скоростью, уз				
надводный	2200/13 2580/11	3000/5,5	–	1460/12,8 2700/7,5
подводный	25/10,5	–	26/6,5 77/3,36	8,5/8,5 100/2,5
Энергетическая установка				
Тип дизелей	Нью Лондон		Нью Лондон	Нью Лондон
Мощность номинальная, л.с.	2х240	2х120	2х240	2х240
Обороты номинальные, об/мин	375	350	375	375
Запас топлива нормальный, т	16,5	20	16	16,5
Тип электродвигателей	Электродинамическая компания	Электродинамическая компания	Электродинамическая компания	ПГВ
Мощность номинальная, л.с.	2х160	2х160	2х160	2х240
Обороты номинальные, об/мин				
Тип аккумуляторной батареи	АГ	АГ	АГ	
Количество элементов/ групп	120/2	120/2	120/2	114/2
Продолжительность зарядки батареи, ч:				
нормальная	15	15	15	15
форсированная	8	8	8	8
Запас воды, т	1	1	1	1,4
Запас сжатого воздуха, м³	3,5	3,5	3,5	3,5
Глубина погружения, м				
рабочая	45,7	45,7	27	40
предельная	61	61	45,6	50
Автономность, сут	15	15	14	13
Время погружения, с:				
из крейсерского положения в позиционное	–	60	–	90
из позиционного положения на перископную глубину	–	45	–	105
из крейсерского положения на перископную глубину	–	90	120	120
Время пребывания под водой, ч	24	10-12	16	48
Экипаж	37	30	31	32

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) располагались четыре торпедных аппарата калибром 450-мм с запасными торпедами, стрельбовые баллоны, приводы носовых горизонтальных рулей и шпиля, кингстонов и клапанов вентиляции балластных цистерн, рундуки для вещей команды, приборы подводной сигнализации, агрегаты гирокомпаса, радиостанции и шумопеленгатора, по правому борту в выгородке у кормовой переборки – подводный гальюн (также служил складом патронов к орудию). Под палубой находились топливные цистерны, выгородка первой группы АБ, баллоны ВВД. Отсек имел торпедопогрузочный и выход-

Подводные лодки Морских сил Черного моря: «Металлист», «Политработник» и «Коммунист». За ними видны две подлодки типа «Д». Одесса, 1933 г.

ной люк, который мог быть использован в качестве спасательного.

Во 2-м отсеке (центральный пост) было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой (центробежный насос), откачкой воды из цистерн и трюмов. В трюме находились уравнительная и средняя цистерны.

3-й отсек (жилой) вмещал под палубой вторую группу АБ, пост штурмана, камбуз и хранилище провизии, распределительные электрощиты, приводы кингстонов и клапанов вентиляции балластных цистерн, рундуки для вещей команды, шкаф с коробками к выносному пулемету, ручной балластный насос. Отсек имел выходной люк, который мог быть использован в качестве спасательного.

4-й отсек (кормовой дизельный и электромоторный) являлся местом установки главных дизелей и электромоторов, разобщительных муфт, компрессоров ВВД, одна группа баллонов ВВД, главные трюмно-балластные насосы, приводы кормовых рулей. В трюме располагались цистерны топлива и масла. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза.

В надстройке размещались механизмы складывания носовых горизонтальных рулей, шпили, надводный якорь, глушитель и газоотводы дизелей, сигнальный буй с телефоном. В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались трубопроводы вентиляции и герметический антенный ввод. Складывающаяся радиомачта высотой 12,2 м находилась перед ограждением рубки.

Оценка проекта

К началу своей службы в РККФ «агешки» являлись лучшими подлодками отечественного флота, что неоднократно отмечалось руководством флота. Так, в кратком обзоре состояния РККФ на июнь 1925 г., направленном председателем РВС М.В. Фрунзе в Совет труда и обороны при СНК, говорилось: *«Пять подлодок [МСЧМ – Прим. авт.] делятся на два типа, из которых одна лодка однотипна балтийским и совершенно устарела, четыре остальных – американского типа – являются судами более новой постройки, имеют лучшие тактические данные и могут быть использованы как активные в ближайшее время». Другой документ, подготовленный в том же году, уточнял: «Подлодки Балтийского моря хуже, чем лодки Черного моря, и принадлежат к русскому типу, более слабому по конструкции и более отсталому в тактическом отношении».* До середины 1930-х годов «американки» фактически играли роль средних подлодок, затем заняли нишу между малыми позиционными и средними лодками. Определенную роль в таком долгожительстве по сравнению с отечественными сверстниками – «барсами» сыграли однотипность материальной части и ее высокая ремонтопригодность. Даже в сравнении с спроектированными 20 годами позже советскими «малютками» АГ выглядели весьма неплохо, не уступая им по автономности и превосходя по торпедному вооружению. Регулярно назначаемые, начиная с середины 30-х годов, сроки вывода «агешек» из состава флота столь же регулярно переносились, а сами корабли ставились в ремонты, которые к концу 30-х гг. занимали до половины ресурса времени. Это объяснялось не только стремлением иметь как можно больше подлодок в составе советского ВМФ, но, безусловно, и необычайно удачной конструкцией. Все это, помноженное на мужество подводников, позволило успешно эксплуатировать «агешки» до момента окончания Великой Отечественной войны, в результате чего они оказались на одном из первых мест по продолжительности службы в качестве боевых подводных кораблей.

Боевой путь подводных лодок типа «АГ» в Великой Отечественной войне

Несмотря на то что количество «агешек» в составе флота накануне и в годы войны принципиально не менялось, их место в составе подводных сил ЧФ неоднократно уточнялось. С июня 1939 г. все субмарины данного проекта входили в состав 24-го ДПЛ 2-й бригады, которым командовал капитан 3 ранга А.С. Куделя, с октября – капитан-лейтенант Г.Е. Бобров. Спустя год из его состава А-5 была выделена в учебный дивизион, обеспечивавший подготовку кадров в Черноморском УОПП. В феврале 1941 г. подводные силы ЧФ были кардинально реорганизованы, но для дивизиона «агешек» это означало всего лишь смену номера на 6-й. Командовал им по-прежнему Г.Е. Бобров, которого со 2.05.1942 г. сменил бывший «тихоокеанец» капитан 3 ранга Р.Р. Гуз. Эта организация оставалась неизменной до 12 августа 1942 г., когда обе черноморские бригады были объединены в одну. В ней рассматриваемые нами субмарины входили в состав 3-го дивизиона вместе со «щуками» V-бис серии. Очевидно, вскоре командование посчитало, что лодки обоих указанных типов слишком сильно отличаются по боевым возможностям, и 22 ноября ввело новую организацию, согласно которой «агешки» передавались в 4-й дивизион, где служили «малютки» VI и VI-бис серий. Подразделением командовал капитан 3 ранга Л.П. Хияйнен, с 26.01.1943 г. – капитан 2 ранга Н.Ф. Клынин, с 25.11.1943 г. – капитан 2 ранга В.С. Азаров. Такая организация просуществовала до 9 июня 1944 г., когда в связи с переводом на ЧФ большого количества «малюток» с Севера и Дальнего Востока подводные силы вновь развернули в две бригады. «Агешки» нашли свое место в 1-й вместе с крупными подлодками. Помимо них в состав руководимого капитаном 2 ранга Р.Р. Гузом 2-го дивизиона входили все уцелевшие к концу войны черноморские «щуки».

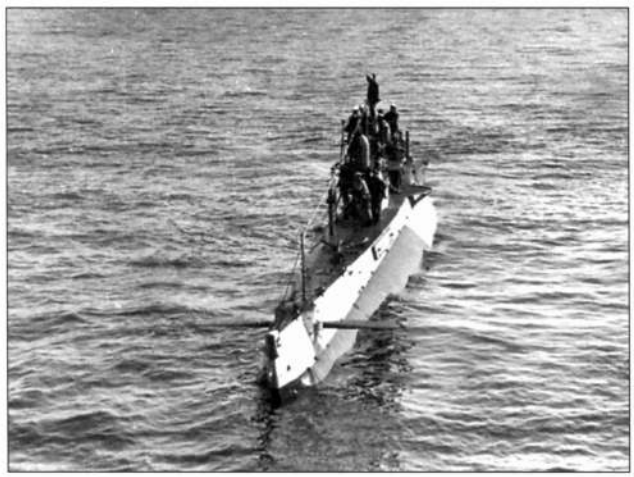
А-1

Первенец советского подводного флота на Черном море к началу войны переживал «черную» полосу в своей карьере. 16 февраля 1940 г. подлодка совершила кратковременную посадку на мель у устья реки Бельбек. Корабль серьезных повреждений не получил, и по происшествию не было сделано никаких оргвыводов. 31 июля на маневрах, когда А-1 выходила в скрытую торпедную атаку на крейсер «Красный Кавказ», она чуть не была протаранена эсминцем «Бодрый». Большая часть вины лежала на старпоме эсминца (в момент происшествия он нес командирскую вахту), который, несмотря на сведения о нахождении в районе наших субмарин, счел лодку иностранной и приказал ее таранить. В действиях командира А-1 капитан-лейтенанта Н.Г. Моргуна комиссия по расследованию также нашла немало ошибок (не измерял дистанцию до кораблей, при обнаружении эсминца вблизи подлодки растерялся), и он был снят с должности. Новый командир – капитан-лейтенант И.И. Бородавский – пробыл на своем посту еще меньший срок: уже в январе 1941-го его сняли за аварийное происшествие и понизили до старшего лейтенанта. С 1 февраля экипаж возглавил старший лейтенант С.А. Цуриков. После окончания в 1937 г. ВМУ им. Фрунзе он прошел должности штурмана и старпома на А-5, в связи с чем считался вполне подготовленным для новой должности.

Подводная лодка А-1 выходит из бухты. На переднем плане виден нос «Щ-201», вторая половина 1930-х гг.

Командир 6-го дивизиона ПЛ капитан 3 ранга Р. Р. Гуз

В промежутке с февраля по май 1941 г. корабль прошел 1020 миль в надводном и 234 в подводном положении, но проявить себя в начавшейся вскоре войне ему не довелось. В конце мая А-1 встала в средний ремонт на Севастопольском морзаводе с расчетным сроком окончания 1 декабря. Вероятно, к моменту начала войны разборка корпуса и демонтаж нуждавшихся в замене приборов и механизмов не успели еще далеко продвинуться, но инерция мирного времени помешала совершить верные и своевременные шаги. После того как Крым оказался отрезан с суши от остальной страны, ремонт подлодки был законсервирован. Формальным предлогом к этому послужило то, что невозможно было получить назад отправленные на Харьковский электромеханический завод главные гребные электродвигатели. Впрочем, это еще не предопределило печальный финал субмарины. Вскоре настала очередь эвакуировать на Кавказ имущество Севморзавода, но находившиеся на ремонте корпуса подлодок А-1 и Д-6 в список эвакуируемого не попали. «Агешка» осталась в Севастополе, где ее корпус получил повреждения в результате бомбардировок и обстрела осадной артиллерии. Незадолго до оставления города нашими войсками остов подлодки был подорван. Несмотря на этот факт, в октябре 1944-го – спустя пять месяцев после освобождения главной базы ЧФ – А-1 была включена в постановление ГКО №6808 «О подъеме и восстановлении военных кораблей, а также о мероприятиях по улучшению судоподъемной организации Наркомвоенморфлота». После этого затопленный на глубине 15 м в Киллен-бухте остов был поднят, но, поскольку о его восстановлении не могло быть и речи, разделан на металл.



Только что всплывший «Шахтер» на учениях МСЧМ 1928 г.

А-2

На момент начала войны эта субмарина оканчивала третий за время своей службы капитальный ремонт. Начался он в феврале 1939 г. и, по расчетам, должен был завершиться к лету 1940-го. Вместо этого в январе 1941 г. командование ЧФ докладывало в Москву, что из-за недостатка рабочей силы и плохой организации работ на Севморзаводе окончание ремонт ожидается в лучшем случае к 1 марта. Не удалось выдержать и этот срок, что, кстати, стало одной из причин поздней постановки в ремонт А-1 со всеми вытекавшими из этого последствиями. С середины мая наряду с окончанием монтажа приборов и механизмов на А-2 начались заводские испытания. После 22 июня работы резко интенсифицировались, и 15 августа корабль вступил в строй.

Служебная карьера командира подлодки капитан-лейтенанта К.И. Чебышева была не вполне обычной для РККФ, но и единичным случаем ее назвать нельзя. 1907 г. рождения, из московской рабочей семьи, он в сентябре 1929 г. был призван для прохождения срочной службы РККА в артиллерийский полк 3-й Закавказской армии. Через год красноармеец с полным средним образованием и опытом работы счетоводом «на гражданке» был произведен в командиры взвода своего же полка. Затем последовала трехлетняя служба на должности командира взвода разведки в Московской пролетарской стрелковой дивизии. Неожиданно в декабре 1933 г. Чебышев зачисляется слушателем Специальных курсов комсостава РККФ в Ленинграде. По всей видимости, данное решение не было добровольным (в 1933–1935 гг. существовала практика направления «на усиление» кадров флота лучших сухопутных командиров), и это событие отразилось на всей последующей службе Константина Ивановича. По окончании курсов он год служил минером на субмарине Л-6, а после обучения в УОППе в 1938 г. стал старпомом на Л-4. Судя по тому, что при присвоении персональных званий в 1936 г. Чебышев получил сразу ст. лейтенанта, а спустя уже два года стал капитан-лейтенантом, командование им было довольно. И потому неудивительно, что в марте 1939-го он был назначен на должность командира ремонтировавшейся А-2.

Сразу вслед за окончанием ремонта подлодка перешла в Поти, откуда с момента начала войны выходили в базовый дозор остальные субмарины 6-го дивизиона. Уже в конце 1941-го командование 2-й бригады подлодок указывало:

«Обстановка, сложившаяся на морском театре, вскоре показала, что подводный дозор в районе ГБ и задачи, поставленные ему, не в полном объеме вытекали из этой обстановки и ей соответствовали.

а) Существующий морской противник бездействовал и отсиживался в базах.

б) Возможность входа итальянского флота не могла быть неожиданной, а набеговая операция тем более.

в) Данные о подготовке десантных средств в портах Болгарии и Румынии, в связи со сложившейся обстановкой и характером действий на сухопутном фронте, делали возможность морского десанта на ГБ маловероятной в ближайшем будущем...

Дальнейший ход событий, явное бездействие подлодок дозора в районах баз и возможность более целесо-

образного использования их заставили снять дозор». Впрочем, в районе Поти дозор был снят только в середине января 1942-го, и до этого А-2 успела совершить пять походов (16–23.09.1941, 23–30.10.1941, 13–20.11.1941, 3–10 и 23–30.12.1941), ни один из которых не сопровождался встречей с противником. В ходе них экипаж приобрел определенную закалку и сплаванность, хотя, как показали последующие события, для эффективных действий в боевой обстановке этого оказалось недостаточно.

По-настоящему боевая служба подлодки началась весной 1942-го, после того как 7 апреля она перешла для базирования на осажденный Севастополь. Воспользовавшись временной стабилизацией сухопутного положения главной базы, командование ЧФ поспешило направить сюда группу малых подлодок, которые по своим боевым возможностям лучше всего подходили для позиционной службы в мелководной северо-западной части моря. С 13 по 20 апреля «агешка» патрулировала подходы к оккупированной Одессе, но, несмотря на то что Чебышев дважды подходил непосредственно к порту и осматривал его в перископ, ни одной достойной торпед цели обнаружить так и не удалось.

«Момент истины» пришелся на второй поход (7–22.05.1942). Днем 11-го числа, спустя двое суток с момента прибытия на позицию, Чебышев обнаружил шедший от Одессы на юг конвой, куда входили два крупных транспорта. Суда шли прямо на подлодку, и командиру требовалось совершить лишь минимум маневров, чтобы занять выгодную позицию для залпа. К сожалению, он этого сделать не смог. Оказалось, что «агешка» было плохо удифферентована и даже на 4-узловом ходу не могла, используя рули, подвсплыть на перископную глубину. Дать больший ход командир не решился. Пока пытались всплыть на ходу и «давали пузырь» в среднюю группу, прошло 8 минут. Когда наконец-то был поднят перископ, выяснилось, что оба судна находятся по корме лодки на расстоянии 2–3 миль. Посчитав атаку неудавшейся, Чебышев прекратил преследование, а вражеский конвой спустя некоторое время, словно дразня подводников, изменил курс таким образом, что, если бы А-2 продолжила бы преследовать суда, ей бы снова представился шанс выйти в атаку. Все бы это, возможно, и осталось бы неизвестным командованию, если бы на борту не было обеспечивающего – комдива капитана 3 ранга Р.Р. Гуза. В завершение описания этого неудачного эпизода хотелось бы отметить, что наблюдавшиеся с А-2 румынские транспорта «Сулина» и «Ардял» вскоре были торпедированы коллегами Чебышева по дивизиону. 18 мая был упущен одиночный транспорт – на этот раз цель внезапно повернула перед залпом и оставила «агешку» за кормой. За поход командир получил неудовлетворительную оценку, хотя справедливости ради стоит отметить, что мало кто из подводников в свои первые столкновения с врагом действовал грамотно и напористо.

Вскоре экипажу довелось на собственном примере убедиться, что воевать не только сложно, но и опасно. Поздно вечером 27 мая, когда А-2 стояла в Южной бухте Севастополя, готовясь к очередному походу, порт был внезапно атакован небольшой группой «юнкерсов». Хотя бомбы были сброшены неприцельно в разрывы облаков, две из них весом предположительно в 250 кг взорвались на расстоянии 30 м от правого борта «агешки». При падении водяного столба через открытые рубочные люки и пробоины в центральный пост, 1, 2 и 4-й отсеки поступило небольшое количество воды. После тщательного осмотра материальной части был выявлен полный объем повреждений. Прочный корпус лодки имел в правом борту девять рваных осколочных пробоин средним размером 70х50 мм. В надстройке и ограждении рубки насчитали около 120 мелких пробоин. Был выведен из строя перископ и его подъемное устройство, опущенная в центральный пост труба перископа пробита в нескольких местах. Также оказались пробиты трубопроводы вентиляции уравнительной цистерны и кабели цепи нормального освещения в 4-м отсеке. На следующий день силами береговой мастерской пробоины в прочном корпусе были заварены, а пропускавшие заклепки зачеканены. Качество выполненных работ было проверено погружением лодки на глубину 15 м. После произведенной проверки А-2 с неисправным перископом, имея ограниченную глубину погружения, совершила благополучный переход из Севастополя в Очемчири, а оттуда в Поти, где прошла аварийный ремонт.

Изменение настроения экипажа, и в особенности, комсостава подлодки, не осталось незамечено командованием и политорганами. За грубость в обращении с подчиненными был снят с должности комиссар А-2 политрук А.А. Савиных, кроме того, поменяли старпома. Что же касается Чебышева, то он, согласно июньском политдонесению, фактически «препятствовал подготовке подлодки к следующему походу», а непосредственно перед выходом в море «скоропостижно заболел». Составители документа ясно связывали этот факт с задачей, которую предстояло решать наскоро отремонтированной субмарине в очередном походе – снабжением гарнизона Севастополя. Временно возглавить экипаж пришлось комдиву Гузу.

Когда вечером 29 июня «агешка» отшвартовалась от причала в Новороссийске, организованная оборона главной базы доживала свои последние часы. Ударом в лоб через Сапун-гору и десантом в тыл через Северную бухту немцам удалось взломать оборонительные рубежи, и к концу дня они овладели Корабельной стороной, за исключением Малахова кургана. Командующий ЧФ вице-адмирал Ф.С. Октябрьский и командующий Приморской армией генерал-лейтенант И.Е. Петров со своими штабами покинули Севастополь за несколько часов до того, как утром 1 июля подлодка достигла входной точки фарватера №3, который вел через наше минное поле в Северную бухту.

Последующие события имели много общего с походами других подлодок в район Севастополя в последние дни его обороны: не имея никаких данных об обстановке, командиры субмарин пытались пройти на внутренний рейд, но все их попытки срывались из-за невозможности определиться (навигационные ограждения фарватера были уничтожены, берег был скрыт за сплошной стеной дыма и огня) и ожесточенного противодействия. Так, только в течение 1 июля на борту А-2 было зафиксировано более 200 взрывов. Современные исследования показывают, что эти взрывы не имели отношения к преследованию подлодок противником, а являлись следствием ожесточенной бомбардировки и артобстрела последнего очага обороны на мысе Херсонес. Точно так же обнаруживавшиеся в дневные часы шумы винтов в большинстве случаев принадлежали нашим же катерам МО, высланным из Новороссийска для спасения

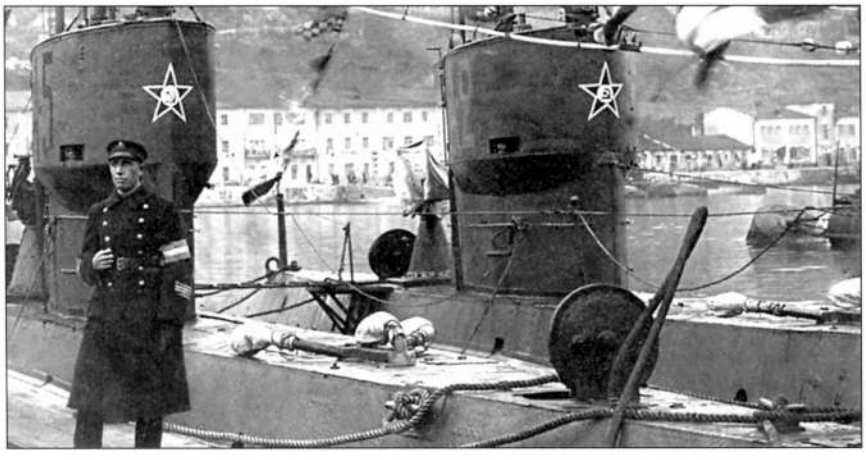
комсостава Севастопольского оборонительного района. Тем не менее подводники не имели данных о присутствии наших сил в районе, а наложение шумов винтов и взрывов создавало картину преследования и заставляло уходить в море.

А-2 на общем фоне выделилась в лучшую сторону. Весь вечер 1-го числа, несмотря на ожесточенную бомбардировку и временный отказ гирокомпаса, лодка провела у входной точки фарватера. О расстоянии, на котором взрывались вражеские авиабомбы и снаряды, говорит хотя бы тот факт, что в нескольких случаях после взрывов глубина погружения корабля изменялась до 2 м. Вскоре после всплытия, в 01.02 2 июля, Гуз получил радиограмму из штаба с приказанием выгрузить все перевозимые запасы в море (в Новороссийске подлодка приняла 13 тонн боеприпасов и 2,5 тонны продовольствия) и следовать к Херсонесу для спасения людей. На выкидывание снарядов ушли три остававшихся часа темного времени, и идти к берегу пришлось днем под перископом. При этом субмарина явно сбилась с курса и попала на свое минное поле, о чем недвусмысленно говорили шестикратные шуршания минрепов. До наступления темноты А-2 лежала на грунте у берега, а экипаж готовил ее к уничтожению на случай возникновения критической ситуации – ведь никто в этот момент не мог сказать, чем может закончиться подход к неизвестно кем занятому берегу. В 21.59 «агешка» всплыла и подошла к берегу на полкабельтова. С суши в сторону лодки летели осветительные ракеты, временами раздавались пулеметные очереди, но не было никаких сигналов. Стало ясно, что даже если у уреза воды и находятся наши бойцы, то организацией погрузки никто не занимается, и руководство остатками частей, скорее всего, утрачено. Но даже в этих условиях Гуз не стал спешить с уходом, а световыми сигналами, а затем и голосом стал вызывать людей с берега. Настойчивость комдива принесла свои плоды – до 23 часов лодка приняла две группы из пяти и одну группу из четырех бойцов 1-го гвардейского зенитно-артиллерийского полка, доплывших до лодки на автомобильных камерах. По сообщениям спасшихся, на берегу находились и другие люди, но еще один час ожидания не принес плодов. К тому времени взошла луна и лодка стала очень хорошо видна с берега. Дальнейшее ожидание выходило за пределы разумного риска, и Гуз, скрепя сердце, был вынужден дать сигнал к погружению. Утром 3 июля «агешка» ушла по фарватеру №3, а чуть более двух суток спустя ошвартовалась в Новороссийске. Как оказалось, А-2 была одной из двух субмарин, которым удалось выполнить приказ по спасению людей с Херсонеса после прекращения организованного сопротивления.

В июле подлодка прошла навигационный ремонт и 28-го числа вышла в свой третий поход на позицию к Одессе. Теперь ходить сюда приходилось не из Севастополя, а из довольно удаленного абхазского порта Очамчири. На позиции «агешка» могла находиться всего около недели, и требовалось с умом распорядится этим временем, чтобы найти достойную цель в условиях довольно неинтенсивного движения противника. Шанс реабилитироваться за предыдущие промахи выпал Чебышеву утром 4 августа. Как следует из документов противника, целью атаки оказался буксирный конвой (9 речных буксиров, 12 лихтеров) Сулина – Очаков, в охранении которого находилось всего три быстроходных десантных баржи. С учетом тихоходности судов противника условия для атаки были практически идеальными, но командир умудрился упустить и эту возможность.

Сначала Чебышев лег на курс, перпендикулярный пеленгу, затем повернул на контркурс и пропустил весь конвой мимо себя в расстоянии 3–4 каб. Позже свои действия он пытался объяснить желанием получше определить состав конвоя и выяснить его средства ПЛО. Установив, что им совершена ошибка, командир повернул вслед за караваном и хотел выпустить торпеду вдогонку, но пока совершали этот маневр, дистанция выросла и от стрельбы пришлось отказаться. В то же время малая скорость буксиров позволяла подлодке даже в подводном положении обогнать противника и снова занять позицию для атаки. Преследуя конвой параллельным курсом, подводная лодка все время шла на близком от него расстоянии со скоростью 4,7 уз с поднятым перископом. Спустя 52 минуты с начала атаки (!!!) по буруну перископа лодка была обнаружена находившейся в охранении БДБ F-132. Баржа отделилась от конвоя и устремилась в атаку, но на лодке этот маневр был замечен лишь в самый последний момент, когда до противника оставалось всего около 20 м. Фактически «агешку» от тарана спасла плоскодонная конструкция десантной баржи, имевшей осадку всего около метра, а также то, что из шести сброшенных немцами глубинных бомб две не взорвались.

Впрочем, взрыв оставшихся четырех не только вывел из строя большую часть ламп нормального и боевого освещения, но и привел командира в состояние ступора. Инженер-механик, принявший в момент погружения лишних полторы тонны воды в уравнительную цистерну, не получив никаких приказаний, своевременно цистерну не продул. В результате подлодка легла на грунт на глубине 24 м, хотя имелась полная возможность избежать этого и уклоняться от преследования на ходу. Сразу же после покладки на грунт были остановлены все механизмы, за исключением гирокомпа-



А-5 и А-2. Южная бухта, Севастополь, 7 ноября 1936 г.

са, который для уменьшения шума был закрыт матрацем. Впрочем, вскоре гирокомпас был также остановлен. Для не оснащенной гидроакустикой баржи это не играло никакой роли, тем более, что она поспешила вернуться к конвою, а ее командир сообщил об обнаружении перископа и бомбометании только после прихода в порт.

Тем временем А-2 продолжала лежать на грунте. Первые доклады из отсеков не внушали опасений. В 1-м и 5-м отсеках при взрывах дали течь некоторые швы и заклепки прочного корпуса, а шахты входных люков 1-го и 5-го отсеков оказались заполнены водой через подорванные верхние крышки. Точно так же частично заполнилась водой и боевая рубка, отделенная от центрального поста нижним рубочным люком. Более серьезные последствия имел пропуск воды через аккумуляторно-погрузочный люк 4-го отсека. Резко понизилась изоляция носовой аккумуляторной группы, поскольку в аккумуляторную яму через трещины лопнувших баков стал просачиваться электролит. Так как командир проявил полнейшую растерянность и вышел из строя (несколько сделанных им нелепых приказаний были отменены комиссаром), руководство борьбой за живучесть корабля взял на себя командир БЧ-5. Экипаж быстро устранял имевшиеся повреждения, которые, к счастью, оказались не слишком велики. Несмотря на все старания, не удалось поднять изоляцию носовой аккумуляторной группы, из-за чего до конца похода она оставалась включенной. В 22 часа, после 10-часового лежания на грунте подводная лодка всплыла в крейсерское положение. Всплытие длилось около 30 минут, так как рубка осушалась ротативной помпой. Если бы противник действительно выслал бы к месту атаки поисковую группу кораблей, оснащенных гидроакустикой, судьба «агешки» сложилась бы скорее всего печально – ее могли бы легко обнаружить и атаковать в тот момент, когда она не вела никакого наблюдения за поверхностью (на субмарине отсутствовала гидроакустика). К счастью, этого не произошло. Корабль даже смог продолжить патрулирование на позиции до конца назначенного срока (7 августа), хотя сомнительно, чтобы Чебышев смог результативно атаковать другой конвой, будь он обнаружен.

Итоги неудачного похода подводились с учетом выхода приказа НКО №227 «Ни шагу назад», тем более что, как следовало из политдонесения, экипаж во главе со старпомом Б.С. Буянским не хотел дальше воевать под командованием Чебышева. В результате последний был не только снят с должности, но и предан суду военного трибунала. Последний обошелся с бывшим командиром сравнительно мягко – по приговору от 18.01.1943 он был направлен на фронт, а точнее включен в состав 255-й бригады морской пехоты ЧФ, которая готовилась к высадке в районе Южной Озерейки. Высадка состоялась 4 февраля и прошла не так, как задумывалось по плану. Больший успех сопутствовал десантникам не на направлении главного удара, а на отвлекающем участке – в районе поселка Станички. Был захвачен плацдарм, получивший впоследствии широкую известность под названием «Малая Земля». Именно на нем на второй день операции и оборвалась жизнь бывшего командира А-2*.

Тем временем экипаж подлодки продолжил воевать под руководством нового командира – Б.С. Буянского. 1913 г. рождения, он после окончания ВМУ им. Фрунзе в 1938 г. служил минером на А-2, а затем минером на разных дивизионах. В октябре 1941-го его назначили временно

Командир А-2 капитан-лейтенант Б. С. Буянский

исполняющим должность командира ремонтирующейся А-1, а когда возникла необходимость усилить комсостав на А-2 – старпомом на эту лодку. За участие в обороне Севастополя и двух походах на А-2 он был награжден орденом Красной Звезды. Последующие события показали, что Бенцион Соломонович имел неплохие командирские и морские качества, хотя тактическая подготовка, как и у большинства его коллег, оставалась недостаточной.

Уже первый поход (16–29.10.1942) оказался для нового командира непростым экзаменом. Вскоре после выхода подлодка чуть не стала жертвой своего же тральщика, который не знал действовавшего на те сутки опознавательного сигнала, принял субмарину за вражескую и попытался ее протаранить. Благодаря своевременно совершенному маневру тральщик прошел за кормой на расстоянии всего пары метров. Далее на маршруте следования лодка попала в серьезный шторм, который не только привел к большой навигационной ошибке (28,5 миль к западу), но и стал причиной выхода из строя ряда приборов центрального поста – их заливало водой через открытый для вентиляции верхний рубочный люк. Также из-за погоды не удалось организовать нормального наблюдения за районом позиции (Ялта – Судак), поскольку часть времени пришлось штормовать на большом удалении от берега. Командование справедливо не согласилось с выводами Буянского об отсутствии движения судов в районе позиции, но все же выставило за поход удовлетворительную оценку и разрешило самостоятельные выходы (в первом походе командира обеспечивал комдив Гуз).

Второй поход на эту же позицию (22.11–5.12.1942) имел более узкую задачу: провести разведку побережья, в том числе и при помощи разведгруппы, которую лодка должна была не только высадить, но и принять обратно на борт через сутки. Последнее осуществить не удалось – во время высадки поздно вечером 27 ноября субмарина была обстреляна ружейно-пулеметным огнем с берега, что вынудило прервать операцию. Тот факт, что обстрел не упомянут в немецких документах, наводит на мысль, что огонь

---

*Последние события жизни К.И. Чебышева содержат немало непонятного. Согласно донесениям о потерях, его должность в 255-й бригаде МП – командир 4-го батальона, а не рядовой красноармеец, что было бы логичным после решения трибунала. 16.03.1943, т.е. более чем через месяц после его смерти, появляется приказ командующего ЧФ с назначением Чебышева на должность помощника командира Щ-216. 16.6.1943 определением Верховного суда СССР судимость была снята, но лишь 10.07.1943 Чебышев был исключен из списков ВМФ, как «погибший в борьбе с германским фашизмом». Все положенные льготы его семье начислялись исходя из того, что на момент смерти он занимал должность старпома Щ-216.

Подводная лодка А-2 в Новороссийске, июнь 1942 г.

велся отрядом местной самообороны, укомплектованным крымскими татарами. Повторить попытку в остальные ночи помешали полная луна и сильное волнение. Неудачу с агентурной разведкой Буянский постарался максимально компенсировать тщательной разведкой береговой линии через перископ. Кроме того, днем 1 декабря «агешка» попыталась атаковать БДБ из состава конвоя Феодосия – Ялта, но ей помешало внезапное изменение курса цели. Командование бригады покритиковало Буянского за неудачную атаку, но с учетом качественно проведенной разведки выставило общую оценку «удовлетворительно».

Неплохо зарекомендовав себя в качестве разведчика-наблюдателя, командир невольно поспособствовал тому, чтобы подобные задачи ставились ему и в дальнейшем. 2 января А-2 перешла в Туапсе, где поступила в непосредственное распоряжение начальника оперативного отдела штаба ЧФ. Последнего интересовала береговая оборона в районе Южной Озерейки и Анапы, куда были совершены два следующих похода (9–12.1.1943 и 20–23.01.1943 соответственно). Наконец, вечером 3 февраля субмарина в следующем коротком походе выставила два светящихся буя (створ) у пляжа Южной Озерейки, где спустя несколько часов состоялась высадка нашего десанта. Задача была выполнена в точном соответствии с приказом, что, впрочем, не уберегло операцию от провала.

К весне 1943 г. ситуация на коммуникациях противника претерпела серьезные изменения. Отказ Гитлера от эвакуации войск с Кубанского плацдарма привел к необходимости снабжения морским путем более чем 200-тысячной группировки войск. Практически каждый день вдоль берегов Крыма в обоих направлениях проходило по несколько конвоев. Охранение их было скорее символическим – ни речные катера, ни моторные тральщики или БДБ, привлекавшиеся немецким командованием для решения этой задачи, не обладали гидроакустикой, а наличного числа глубинных бомб хватало разве что на отпугивание субмарин. Казалось бы, в этих условиях развертывание большого числа подлодок у берега должно было привести к многочисленным атакам и потоплениям, но получилось иначе. Оказалось, что большинство командиров не умеют преодолевать даже такую символическую ПЛО, и Буянский не оказался тут исключением. В походе, продолжавшемся с 19 февраля по 4 марта на позицию у Ялты, он ни разу не смог выйти в атаку. В каждом случае обнаружения командир, зачастую без достаточных на то оснований, считал, что его преследуют сторожевые катера, и ложился на курс уклонения. Масла в огонь при разборе похода добавила неряшливо и противоречиво заполненная боевая документация. Новый комбриг Крестовский по этому поводу заметил, что «отчетная документация представлена неполноценно, лживо, для отбытия номера», имея в виду то, что по ней было невозможно четко воссоздать ход событий и оценить действия командира в различных условиях обстановки. Поскольку замечания по поводу ведения документации Буянский получал и ранее, за поход он получил неудовлетворительную оценку и серьезное предупреждение о недопустимости повторения подобных действий впредь.

Продолжавшийся с марта по середину июня планово-предупредительный ремонт с докованием дал командиру время и на раздумье, и на подготовку экипажа. В июньском походе в район Феодосии (16.06–1.07.1943) Буянский действовал более уверенно и инициативно. Незадолго до полудня 20 июня близ мыса Чауда он атаковал конвой Керчь – Феодосия. Целью являлась головная в конвое БДБ F-313. Большая дистанция залпа (по донесению Буянского, 8 кбт) позволила избежать обнаружения перископа, но привела к тому, что одну из двух торпед заметили немцы. В результате предпринятого маневра уклонения снаряд прошел в 5 м от кормы баржи. F-313 и F-307 устремились в контратаку, причем последняя сбросила пять глубинных бомб. Вероятно, и в этом случае сработали не все, поскольку на лишенной гидроакустике подлодке зафиксировали лишь три взрыва. Два первых из них при-

няли за свидетельства попаданий. Поскольку командир за результатами атаки не наблюдал и всплыл под перископ лишь спустя 54 минуты после выстрела, победу ему не засчитали, а заставили дожидаться подтверждения от разведотдела. Сейчас трудно сказать, каким именно способом разведчики искали данные для подтверждения, но их доклад превысил не только реальность, но и самые смелые надежды командира «агешки» – к «потопленной» барже добавился сторожевой катер (фактически буксир «Вагрейн»), который на момент залпа находился позади цели на довольно большом расстоянии! В результате Буянский получил за поход хорошую оценку, даже несмотря на тот факт, что комбриг отметил, что документы подлодки за поход содержат «неясное изложение мыслей и ряд грубых орфографических ошибок».

Следующее патрулирование А-2 (28.07–12.8.1943) нельзя было назвать успешным ни с какой точки зрения. При утреннем погружении 30 июля через незадраенную должным образом шахту батарейной вентиляции были залиты кормовая группа аккумуляторной батареи и мотор системы вентиляции. Буянский не согласился с предложением инженер-механика подлодки вернуться в базу, приказав личному составу устранить результаты аварийного происшествия во время следования на позицию. За время с 31 июля по 5 августа субмарина медленно прошла вдоль побережья от мыса Чауда до мыса Айтодор, но, за исключением сторожевых катеров, никого не обнаружила. Утром 5-го отказал электромотор носовых горизонтальных рулей, и это повреждение, согласно докладу командира БЧ-5, не могло быть устранено в море. Возникшая неисправность нарушила планы командира по переносу района патрулирования на подходы к Севастополю. Он остался в районе Айтодора, неудачно попытался перехватить конвой, обнаруженный воздушной разведкой, и утром 9-го был вынужден лечь на курс возвращения. В этот момент вышел из строя единственный имевшийся на лодке передатчик, и А-2 «онемела» до момента прибытия в базу. Последним событием похода стало обнаружение 12 августа в часе хода от Очамчири перископа неизвестной подлодки, от которого Буянский уклонился погружением на перископную глубину. Командование бригады раскритиковало действия командира «агешки» практически по всем пунктам: патрулирование было названо «нецелеустремленным и бессистемным», организация службы на подлодке – плохой, знания экипажа по специальности – низкими. Под последним пунктом подразумевались неверные доклады о состоянии электромотора рулей и передатчика – и то и другое могло быть отремонтировано в море. Буянский, в свою очередь поставил вопрос о несоответствии занимаемой должности механика субмарины старшего техника-лейтенанта Пешкова, но в конечном итоге тот отделался только предупреждением.

К сожалению, экипажу не удалось реабилитироваться и в следующем патрулировании (4–19.09.1943) в район Ялта – мыс Меганом. Отказов техники на этот раз не было, и неудовлетворительная оценка вытекала только из факта неудачной торпедной атаки. Утром 16-го Буянский обнаружил небольшой буксирный конвой западнее мыса Меганом. Изначально субмарина находилась у цели прямо по курсу, что позволило командиру пройти перед кораблями и занять позицию для стрельбы со стороны берега. Увы, ни это, ни «кинжальная» дистанция 4 кбт не стали залогом успеха – увлекшись маневрированием, Буянский не успел определить скорость цели, принял ее «на глаз» равной 6 узлам, что примерно на 1–1,5 узла превосходило действительную. Немцы наблюдали ход лишь одной торпеды, которая пыталась догнать суда со стороны кормы, но прошла далеко в стороне. Две вражеских БДБ отделились для контратаки, но, поскольку из-за волнения место пуска торпед визуально замечено не было, бомбометание не производилось. Отсутствие каких-либо взрывов не оставляло надежды даже на сомнительный успех. Как следствие, в приказе комбрига Крестовского появилась не вполне справедливая фраза: «Обращаю внимание капитан-лейтенанта Буянского на отсутствие настойчивости в выполнении поставленной боевой задачи и повторение предыдущих ошибок».

К концу 1943 г. техническое состояние подлодки заметно ухудшилось, и отсутствие свободных мощностей единственного судоремонтного предприятия не давало шансов на полное восстановление боеспособности. Сразу после очередного похода экипаж своими силами перебирал имеющиеся приборы и механизмы, но, поскольку на замену отслуживших свое время деталей почти ничего не имелось, ставил старые на место. Последние полгода боевой деятельности А-2 правильнее было бы назвать перманентным ремонтом, который лишь изредка прерывался боевыми походами. Именно в таком состоянии 5 октября подлодка ушла в свой 21-й боевой поход на позицию между м. Херсонес и Ялтой.

Еще до прихода на позицию командир получил несколько радиограмм о движении сразу нескольких конвоев вдоль Крымского побережья. Такая активность судоходства оказалась прямым следствием бегства немецких войск с Кубанского плацдарма. Последняя часть эвакуации получила название Операция «Викинг». В ранние часы 9 октября три конвоя, каждый из которых насчитывал по 60–70 вымпелов (БДБ, буксиры, баржи, паромы Зибеля, саперно-десантные катера, штурмботы, катера-тральщики), пересекли Керченский пролив и взяли курс на Севастополь. Скорость их движения не превышала 4,5 узлов, так что в районе позиции А-2 первый из них подошел утром 10 октября. Несмотря на присутствие на борту обеспечивающего заместителя начальника штаба БПЛ капитана 2 ранга Успенского, Буянский пропустил два первых конвоя, ссылаясь на то, что они состоят из малоценных объектов, а директива на поход якобы запрещала атаки барж. Лишь увидев третий конвой, в который, как показалось командиру, входили баржи чуть более крупного размера, он вышел в атаку. 2-торпедный залп был произведен в 14.51 с дистанции 3,5 кбт. Хотя и в этот раз Буянский повторил ошибку с переоценкой скорости цели, плотность вражеского построения привела к успеху – одна из торпед, пойдя по поверхности (в залпе одна торпеда имела установку глубины движения 2 м, другая – 1 м), попала в борт шедшей во внешней линии охранения БДБ F-474. Баржа загорелась и переломилась, ее кормовая часть затонула спустя полчаса, что позволило немцам спасти весь экипаж, за исключением одного матроса. Четыре другие баржи и моторный тральщик R-166 сбросили в районе нахождения лодки 21 глубинную бомбу, не причинив ей никаких повреждений. В последующие дни, вплоть до убытия 18 октября в базу, Буянскому не довелось обнаружить даже таких целей. На разборе в адрес командира снова поступило немало критики: неверно понял боевой приказ, пропустил много целей, во вре-

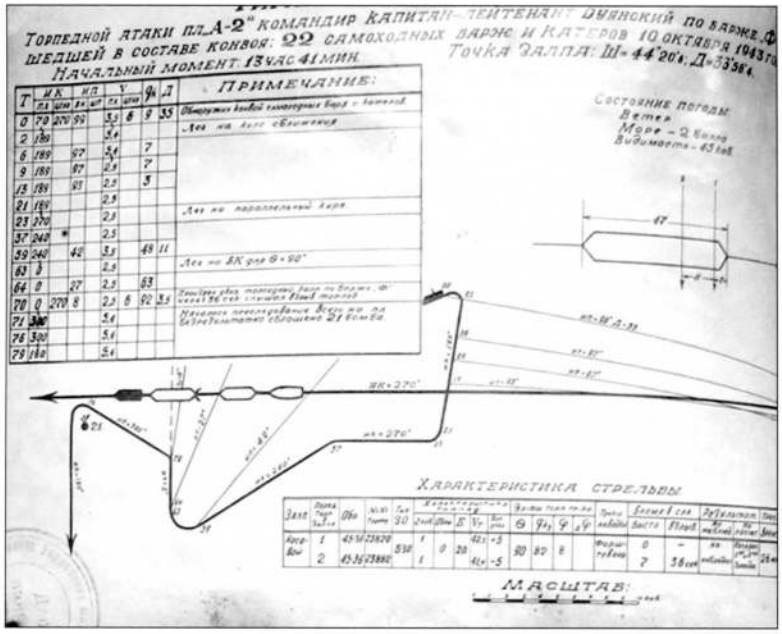


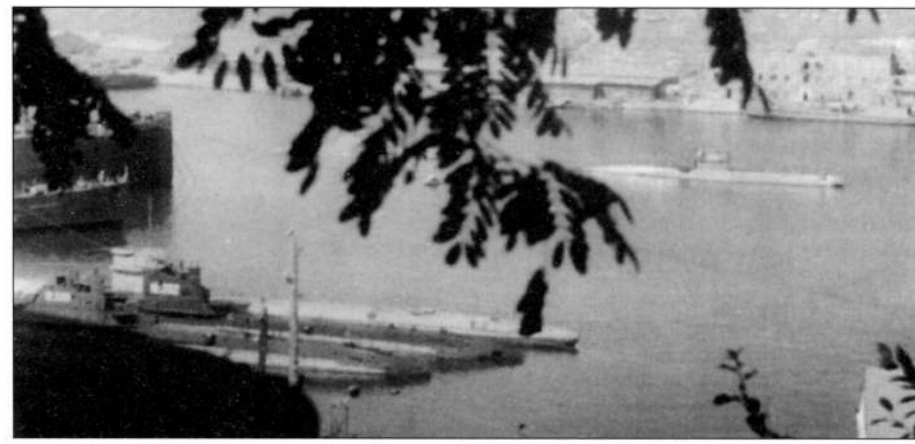
Схема торпедной атаки А-2 на конвой «Викинг» 10 октября 1943 г.

мя единственной атаки не попытался произвести второй залп по другой цели. С натяжкой боевой поход был признан удовлетворительным, что, впрочем, не стало поводом отказать командиру в заслуженной награде – за две успешные атаки в июне и октябре Буянский был награжден орденом Красного Знамени.

Последний военный поход «агешки» протекал с 30 ноября по 20 декабря. Такая большая продолжительность стала прямым следствием инициативных предложений командира, согласно которым лодки данного типа, автономность которых на момент начала войны определялась в 7 суток, могли патрулировать на позиции 20 суток, не считая времени, затраченного на переходы. Это позволило выдвинуть район патрулирования к западным берегам Крыма, поскольку после эвакуации с Кубани судоходство вдоль южного побережья сократилось до минимума. Кроме того, Буянский предложил принимать запасные торпеды, что было предусмотрено проектом, но практически не осуществлялось до 1943 г. Впрочем, как мы отмечали выше, с технической точки зрения решения, призванные обеспечить столь продолжительную для малой подлодки автономность, оценивались неоднозначно, и вскоре от этого отказались. Старания командира и экипажа как можно дольше пробыть на позиции, стремление к активному поиску противника, в конечном итоге позволили вытянуть оценку за поход на «удовлетворительно». В пассиве, как неоднократно бывало и ранее, оказались действия командира при обнаружении противника. В своих выводах комбриг Крестовский был вынужден перейти на «высокий штиль»: «Мало того, что будешь желать, хотеть и принимать правильные решения, надо уметь и правильно выполнять их. Это умение пора командиру уже приобрести». Под этим подразумевалось, что в случаях обнаружений командир ложился на боевой курс до того, как определял сторону движения кораблей противника (!!!), медленно реагировал на изменение обстановки, берег топливо и электроэнергию вместо того, чтобы давать полный ход во время атаки, а также многое другое. С учетом того, что это был 14-й поход Буянского в роли командира, можно прийти к выводам, что состояние с командирской учебе на бригаде было явно неблагополучным и в основном сводилось к более-менее формальным разборам результатов боевых походов. Остальное офицерам приходилось добирать самообразованием, но, как мы видим на конкретном примере, не у каждого это получалось.

В январе 1944-го подлодка начала текущий ремонт на заводе, который завершился лишь 15 июля. За этим последовал курс боевой подготовки. Тем временем ударами Красной армии был освобожден Крым, а в конце августа–начале сентября – выведены из войны на стороне «Оси» Румыния и Болгария. С 16 сентября Черноморский флот был исключен из состава действующей армии. Боевая учеба А-2 потеряла срочный характер, что, по-видимому, отразилось на чувстве ответственности комсостава лодки. Иначе трудно объяснить происшествие, имевшее место 27 сентября.

В 15.18 «агешка» вышла на внутренний рейд Батуми для отработка поныривания под надводный корабль (его роль изображал катер КМ-158). В 17.09 на очередном галсе в подводном положении в центральный пост из отсеков поступило два доклада о звуках, свидетельствующих



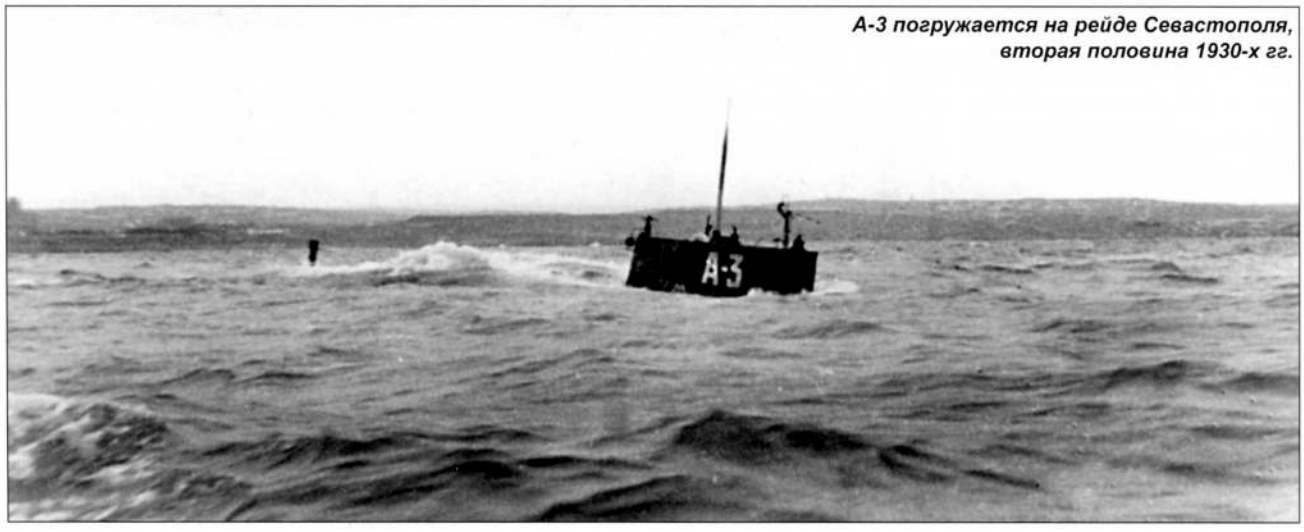
А-2 на бочках в Южной бухте Севастополя, май 1949 г. Слева подводные лодки Щ-209, Щ-202 и бывшая итальянская И-42

о задеваниях за грунт. Командир приказал застопорить ход и измерить глубину эхолотом. Непонятно почему последнее не дало результата, но уточнение штурманской прокладки показало, что в счислимом районе субмарина имела достаточный запас глубины, и движение было возобновлено. Касаний действительно больше не было, но в 17.15 внезапно прогрохотал мощный взрыв по корме по левому борту. Через подорванный верхний рубочный люк полилась вода, которая через боевую рубку и неплотно обжатый нижний рубочный люк начала поступать в центральный пост. Буянский немедленно приказал застопорить ход и продуть главный балласт. Обнаружение у борта после всплытия шаров противолодочной сети однозначно указывало, что причиной взрыва был ее подрывной патрон. Произведенное расследование показало грубые упущения в штурманской службе. Как оказалось, командир БЧ-1-4 ст. лейтенант Логвиненко определял место корабля с большими ошибками, поскольку брал пеленги на береговые объекты с погрешностью до 20°. Это привело к тому, что курсы «агешки» на рейде располагались не по линии зюйд – ост, а по ост – вест, что привело к попаданию в противолодочную сеть. В результате только что отремонтированная лодка потребовала аварийного ремонта сроком не менее 6 месяцев с общей стоимостью работ 600 тыс. руб. Несмотря на это, наказание виновников оказалось сравнительно мягким – Буянский был лишен процентной надбавки за выслугу лет сроком на полгода, а Логвиненко понижен в воинском звании на одну ступень. Покинуть судоремонтное предприятие до конца войны подлодка уже не успела. Из-за ремонта, в ходе которого корабль в очередной раз был возвращен в максимально боеспособное состояние, служба А-2 в 1-й линии флота продолжалась дольше, чем у любого из ее «систер-шипов». Лишь в ноябре 1950 г., после 29 лет непрерывной службы, субмарину передали в отдел фондового имущества ЧФ для разделки на металл.

А-3

В 1940 г корабль прошел средний ремонт, а в конце года – программу заводских и ходовых испытаний. За время ремонта часть экипажа обновилась, как и командир – с ноября 1940-го им стал ст. лейтенант Н.И. Малышев – 1911 г. рождения, выпускник ВМУ им. Фрунзе 1937 г. и УОПП 1939 г. До назначения на должность он успел неплохо зарекомендовать себя на должности старпома А-2. С января по май 1941-го в ходе занятий по боевой подготовке за 24 ходовых дня субмарина успела пройти 1251 милю в надводном и 81 в подводном положении. Боевая учеба прекратилась в мае, когда «агешка» при расхождении на фарватере столкнулась с БТЩ «Якорь» и была вынуждена стать в аварийный ремонт, где и находилась на момент начала войны. Ударными усилиями рабочих и экипажа уже 24 июня работы были завершены, и 1–3 июля корабль перешел к месту базирования дивизиона – в Поти. По прибытии, сюда выяснилось, что на некоторое время А-3 оказалась единственной из пяти подлодок дивизиона, которая могла использоваться для несения дальнего базового дозора. Поскольку в первые месяцы войны эта задача считалась весьма важной, до начала ноября подлодка успела совершить семь выходов (7–14 и 19–25 июля, 1–6 и 14–21 августа, 7–14 сентября, 24 сентября – 1 октября и 30 октября – 5 ноября 1941 г.), ни один из которых не сопровождался встречей с силами противника. 11 ноября Малышев был переведен командиром на «малютку» М-62. Команда так любила своего старого командира, что сложила в его честь стихи. Вряд ли кто-то из моряков догадывался, что спустя несколько лет Малышев станет Героем Советского Союза, но затем будет лишен этого звания, будучи замешанным в уголовном деле.

Тем временем «агешка» начала гарантийный ремонт. Теперь экипаж возглавил ст. лейтенант С.А. Цуриков, ранее командовавший А-1. После возвращения в строй 7 января 1942 г. корабль вышел в очередной дозор у Поти, но уже спустя двое суток вернулся в базу – командование ЧФ после директивы наркома ВМФ наконец-то поняло всю бесцельность привлечения к этому субмарин и закрыло дозорные позиции. После завершения курса боевой подготовки субмарина 22 марта вышла в Севастополь, базируясь на который ее экипажу предстояло совершать боевые походы в северо-западную часть моря. Высокий уровень подготовки командира подтвердился спустя двое суток, когда на входе в Севастопольскую бухту подлодка подверглась обстрелу вражеской батареи, уклонилась погружением и прошла на рейд в подводном положении.



А-3 погружается на рейде Севастополя, вторая половина 1930-х гг.

Командир А-3 капитан 3 ранга С. А. Цуриков

К сожалению, не вполне удачно нарезанная позиция у о. Фидониси (Змеиный) не дала возможность экипажу А-3 проявить себя в первом по-настоящему боевом походе (29.03–9.04.1942) – вражеские суда здесь не ходили. Учтя предыдущий опыт, командование во второй раз (23.04–7.05.1942) направило «агешку» на позицию в районе Одессы. Судоходство в этом районе, хотя и существовало, было не слишком интенсивным. Единственная цель – одиночный транспорт – была обнаружена днем 1 мая. И все же атаковать ее не удалось из-за большой дистанции и мелководья – трижды в ходе преследования субмарина садилась на подводные мели, пока командир окончательно не потерял надежду на выпуск торпед.

Успеха удалось добиться лишь в следующем походе (25.05–6.06.1942). Лодка заняла позицию неподалеку от Одесского порта, что было выгодно и с той точки зрения, что поблизости находился фарватер, по которому проходили конвои противника, направлявшиеся в порты в устье Днепра (Николаев, Херсон, Очаков). Именно такой конвой в составе румынских транспортов «Ардял», «Сулина» и четырех немецких катеров-тральщиков и был обнаружен Цуриковым утром 29 мая. Атака развивалась как по нотам: изначально лодка находилась почти прямо по курсу конвоя, что позволило беспрепятственно сблизиться с ним на дистанцию 3,5 кбт. В качестве объекта атаки было выбрано второе судно, которое командир принял за танкер в 8–10 тыс. т. Фактически им был сухогруз «Сулина» (3495 брт), перевозивший 4 тыс. т угля, 510 т пшеницы, два зенитных орудия и команду немецких саперов. Из двух выпущенных торпед цели достигла одна. Ее на расстоянии 300 м от борта заметил один из саперов, но поднять тревогу уже не успел. Снаряд поразил судно в кормовую часть машинного отделения, которое сразу же оказалось затопленным. Потеря энергии привела к остановке водоотливных средств и медленному погружению транспорта. Спустя полчаса он затонул на глубине 24 м всего в 6 милях от Одессы. Потери составили трое румын – члены экипажа, находившихся в машинном отделении в момент взрыва и один немецкий сапер, скончавшийся в Одесском госпитале от травм, полученных при падении подброшенной при взрыве шлюпки. Еще 11 человек получили ранения различной тяжести. Что же касается А-3, то при приеме воды после залпа она из-за мелководья легла на грунт, где пролежала около трех часов. Катерам-тральщикам немецкой Дунайской флотилии было не до преследования – лишь один из них спустя полчаса после атаки сбросил наугад две глубинных бомбы, которые, конечно же, не смогли причинить никаких повреждений.

Шанс развить успех представился Цурикову 3 июня, когда он обнаружил второй конвой, но, к сожалению, в этот момент его и подлодку разделяла песчаная банка, что заставило отказаться от атаки. Вечером того же дня субмарина оставила позицию и по приказу командования без захода в Севастополь направилась в Туапсе. Противник начал авиационную и артиллерийскую подготовку к третьему штурму главной базы, в связи с чем деятельность севастопольской группы малых подлодок пришлось срочно свернуть. Для А-3 ситуация осложнялась отсутствием на ее борту мелкомасштабных карт Кавказского побережья с нанесенной на них обстановкой, в первую очередь координатами своих минных полей. К счастью, командованию удалось организовать встречу подлодки, которая 6 июня прибыла в базу. За достигнутый боевой успех в сентябре 1942-го Цуриков был награжден орденом Красного Знамени, ордена и медали получили также некоторые члены экипажа.

После похода А-3 ушла в Поти, где ей предстояло пройти углубленный навигационный ремонт. Из-за него подлодка не смогла принять участия в снабжении Севастополя в финальные дни его обороны, зато в начале июля была полностью готовка к боевым походам. Хотя субмарину направили на хорошо знакомую позицию у Одессы (поход 7–18.07.1942), увеличить боевой счет ей не удалось. Утром 8 июля, когда корабль находился на переходе, примерно в 25 милях юго-западнее Балаклавы – он был внезапно атакован немецким разведывательным самолетом. Летающая лодка, зашедшая со стороны солнца, была замечена непосредственно перед атакой, и в тот момент, когда она открыла пушечно-пулеметный огонь, рубка «агешки» еще не успела скрыться в волнах. После очередного всплытия насчитали три пробоины в ограждении рубки и, что много хуже, две в перископе. Прибор полностью вышел из строя, что лишало всякой надежды на успех, даже несмотря на тот

Гибель румынского транспорта «Сулина», 29 мая 1942 г.

«А-3» вернулась из похода с победой. 6 июня 1942 г.

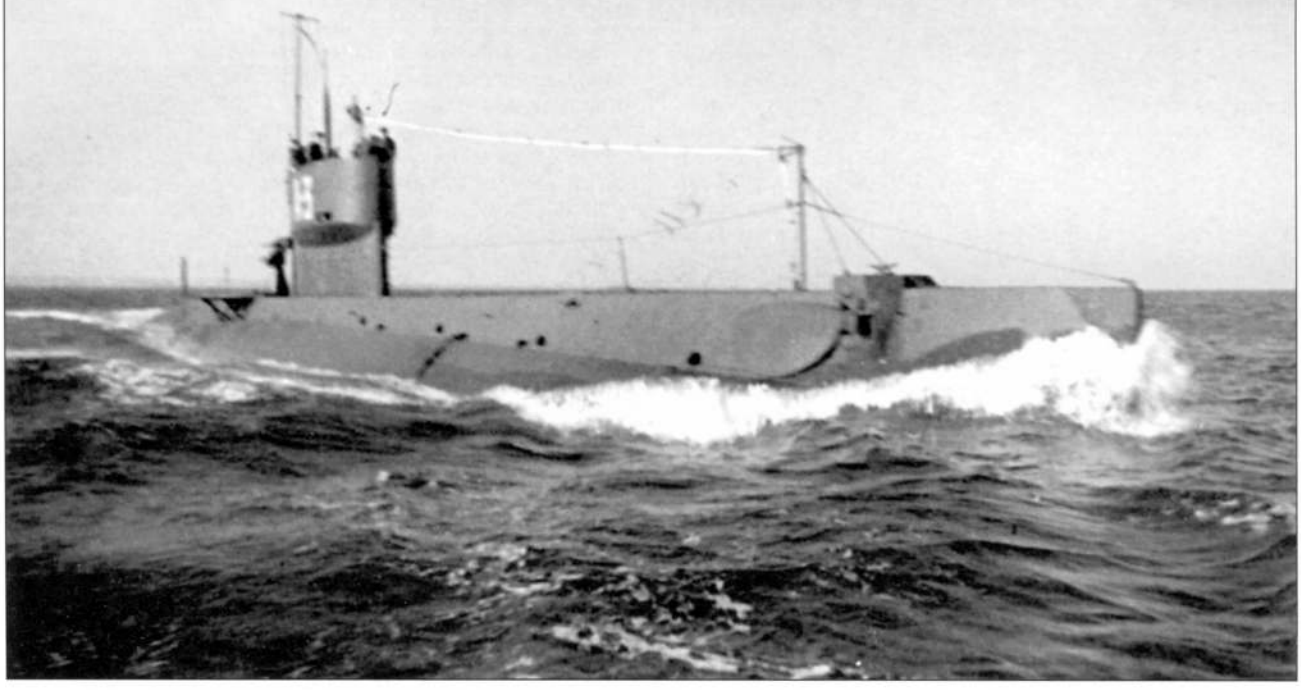
факт, что Цуриков решил продолжить поход и действовать на позиции по ночам в надводном положении. Следующее патрулирование – с 9 по 22 августа 1942 г. на подходах к Феодосии – окончилось безрезультатно из-за почти полного на тот момент отсутствия судоходства в указанном районе.

Затем боевая деятельность прервалась на время текущего ремонта, из которого подлодка вышла 17 декабря. Уже спустя четверо суток она направилась в поход в район между Ялтой и Феодосией. Суда противника, за единственным исключением, обнаружить не удалось, зато вскрылись многочисленные мелкие упущения экипажа. Так, утром 24 декабря по вине штурмана, редко проверявшего счислимые координаты и допустившего невязку в 11 миль, «агешка», шедшая на глубине 8 м, села на подводную банку у мыса Такиль. Сняться с нее без продувания цистерн не удалось, а поскольку Цуриков обнаружил на берегу солдат и замаскированные ДЗОТы, он решил отложить всплытие до темноты. Пока лодка лежала на грунте, мимо, как назло, прошел небольшой конвой. По результатам разбора завершившегося 3 января похода, комбриг Болтунов в своих выводах заметил, что «общий ход выполнения командиром ПЛ поставленной задачи не соответствует его боевому опыту и знаниям», и выставил неудовлетворительную оценку. Критика была учтена в двух последующих выходах на ту же позицию (1-14.02 и 3-17.03.1943). Цуриков не допустил никаких происшествий, старательно искал противника и, не обнаружив его, провел по собственной инициативе разведку береговой линии, за что был удостоен хороших оценок.

Счет торпедных атак А-3 продолжился в 17-м боевом походе (5–14.05.1943), совершенном в район Ялта – мыс

Подготовка водолаза на палубе А-3 для осмотра подводной части корпуса лодки, 1943 г.

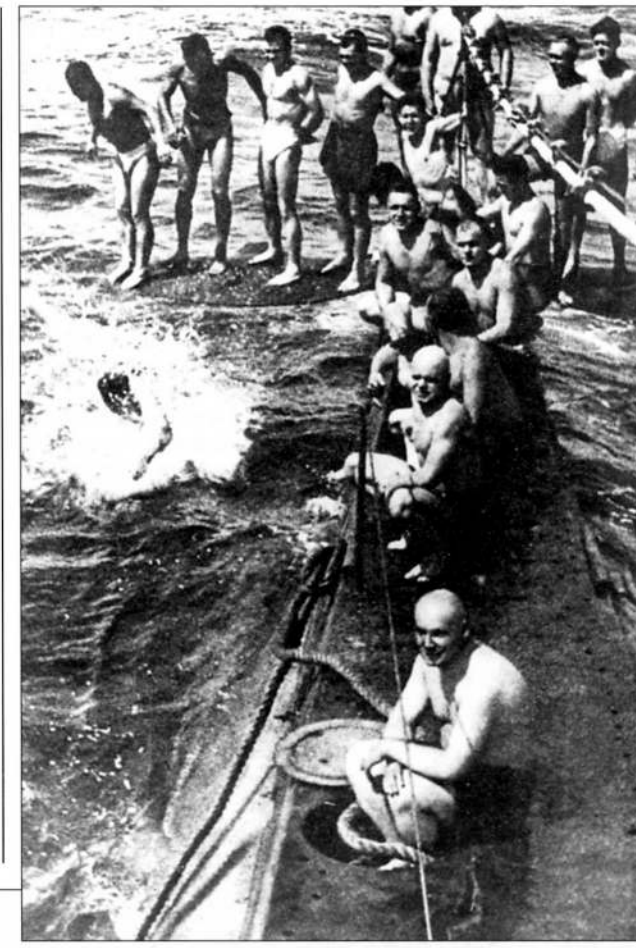
Подводная лодка А-3 в походе

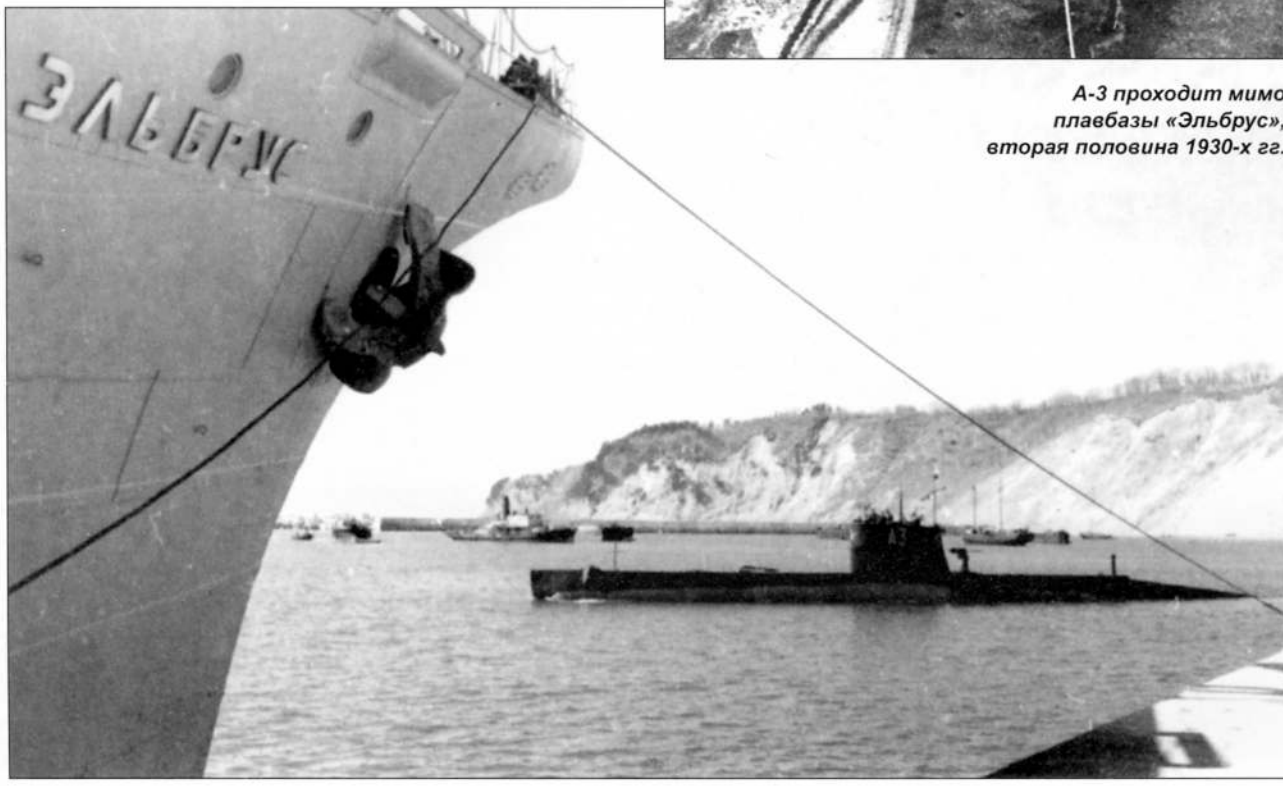


Редкие минуты отдыха. Купание в море экипажа подводной лодки типа «АГ»

После интенсивного боевого использования летом–осенью 1943-го в связи с невозможностью прорыва в Черное море через простреливаемый нашей артиллерией Керченский пролив 29 октября «MAL 1» и «MAL 3» были взорваны своими экипажами в Геническе, а служба «MAL 2», попавшего в продолжительный ремонт, завершилась в августе 19 44-го затоплением в Варненском заливе.

Чуть меньше чем через сутки Цурикову представилась новая возможность пополнить боевой счет. На этот раз он атаковал две БДБ (F-329, F-369), занятых в перевозках строительного леса из Ялты в Керчь. Зигзаг цели вкупе с неверно определенной скоростью (Цуриков считал ее равной 12 узлам при максимальной скорости БДБ 10,5 узлов) привел к промаху, хотя командир и слышал взрыв, а спустя 16 минут в перископ видел лишь одну баржу. Справедливости ради нужно сказать, что в данном случае в успехе усомнился и новый комбриг капитан 1 ранга А.В. Крестовский. В своих выводах он указал, что за время между атакой и подъемом перископа баржа успевала бы зайти за мыс Меганом, а торпеда могла взорваться и от удара о берег. Скорее всего, так и было, поскольку сама атака даже не была замечена немцами. Тем не менее поход получил хорошую оценку, а Цуриков был представлен к награждению вторым орденом Красного Знамени. Интересно отметить, что в представлении к награде, подписанном комдивом Клыниным, как победные фигурировали обе майские атаки. Реализация награждения затянулась, и лишь в декабре командир был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. К сожалению, как это не раз бывало, пока награда «искала» героя, сам герой успел погибнуть...





А-3 проходит мимо плавбазы «Эльбрус», вторая половина 1930-х гг.

В очередном походе (2–13.06.1943) подлодке снова не посчастливилось перехватить противника. Цуриков даже сделал предположение, что после майских потерь враг перешел к движению конвоев исключительно в ночные часы, но оно было отвергнуто командованием на основе данных воздушной разведки. Тем не менее поиск признали активным, и в целом экипаж получил удовлетворительную оценку. Точно так же был оценен и августовский (3–17.08.1943) поход для блокады Феодосийского залива, который был прерван на середине ввиду направления А-3 в район южнее Ялты с целью поиска и спасения экипажа нашего торпедоносца. Найти летчиков, к сожалению, также не удалось. По возвращении из похода Цуриков доложил, что корабль, а в особенности его дизеля, нуждается в серьезном ремонте.

В свой 20-й, и, как оказалось, последний, выход субмарина вышла 22 октября. Впервые ее послали к западному побережью Крыма в район мыс Урет – Евпатория. Судоходство противника, вынужденного снабжать по морю блокированную в Крыму группировку, было довольно интенсивным, и вечером 28-го Цуриков донес об обнаружении конвоя, который он не смог атаковать из-за штормовой погоды. Это был последний выход «агешки» на связь. Причины ее гибели остаются неизвестными и по сей день. Можно сказать лишь, что действия противолодочных кораблей и самолетов к этому не имеют никакого отношения. В такой ситуации логичнее всего было бы предположить подрыв на мине, но в пределах позиции А-3 не было минных полей. Остаются плавающие мины и пресловутый «человеческий фактор», хотя последнее, с учетом большого опыта экипажа субмарины, можно почти наверняка исключить.

А-4

Эта лодка стала единственной из воевавших «агешек», которой в течение всей войны так и не удалось открыть боевой счет. Парадоксальность ситуации заключалась в том, что по итогам боевой подготовки в 1940 г. экипаж субмарины единственный в своем дивизионе сдал все задачи и был переведен в 1-ю линию. Командир лодки капитан-лейтенант А.П. Касаткин командовал кораблем с марта 1939 г., считался лучшим командиром в своем дивизионе и одним из лучших во 2-й бригаде. После окончания кампании 1940-го г. подлодка стала в текущий ремонт на Севморзаводе. В марте 1941-го основной объем работ был выполнен, и субмарина ушла в Поти, где ремонт продолжился силами экипажа. Наконец, в 20-х числах мая А-4 вступила в строй. За первые двадцать дней июня она прошла 202 мили, что позволяет предположить, что ее экипаж успел освежить в памяти основные задачи КПЛ.

Внезапность начала Великой Отечественной войны, вероломство со стороны бывшего «стратегического партнера» и сопредельных государств заставили советское руководство с крайним недоверием относиться к нейтралитету Турции. Отношения между двумя странами в межвоенный период явно развивались по нисходящей. Ожидалось, что и турецкие вооруженные силы, в руководстве которыми были сильны пронемецкие настроения, примут участие в «крестовом походе против большевизма». Это изменило бы принципиально соотношение сил на Черном море, поскольку к противникам ЧФ присоединился бы не только турецкий флот, но, вероятно, и итальянская эскадра. В связи с этим командование флота, чтобы исключить нанесение внезапных ударов по нашим базам (синдром октября 1914 года) и высадку десантов, учредило систему дозоров на всем театре, задействовав для их несения и подлодки. В 6-м дивизионе, который перешел в оперативное подчинение к командиру Потийской ВМБ, в исправном состоянии на тот момент находилась только А-4, и потому уже вечером 23 июня она вышла в дозор. Противник в районе позиции не появился, но 29-го при возвращении произошла поломка, надолго выведшая корабль из строя. Из-за трещины в правом гребном вале оказался потерян винт. «Агешка» простояла в ремонте до начала сентября, после чего приняла участие еще в четырех дозорах (3–7.09.1941, 8–15.10.1941, 12–19.12.1941 и 1–7.01.1942). Как отмечалось выше, подобное использование подлодок было признано бессмысленным и расточительным с точки зрения износа матчасти, и от него отказались. Куда более рациональным явилась идея использования малых подлодок в северо-западном районе Черного моря из Севастополя, куда А-4 перешла 16-18 февраля. Правда, оба похода в район острова Фидониси (21.2-3.3.1942 и 17-28.3.1942) успеха не принесли – в районе к востоку от меридиана острова суда противника не плавали, а западнее него лодке заходить запрещалось. Лишь 23 марта Касаткин наблюдал в перископ шхуну и торпедный катер, но атаковать их не стал из-за мелководья и малой ценности объектов.

Уже 30 марта корабль ушел из Севастополя и 1 апреля прибыл в Очамчири. Субмарине требовался навигационный ремонт, а командиру – убыть к новому месту назначения. Касаткин был назначен командиром Щ-202, но к руководству экипажем «агешки» он еще вернется. Пока же на его место был назначен ст. лейтенант С.А. Трофимчук, бывший до того помощником командира А-3. Последний только в 1938 г. окончил ВМУ им. Фрунзе, а летом 1941-го – УОПП и по определению не мог успеть зарекомендовать себя как грамотного командира-подводника, тем более, что все выходы А-3 в период его службы старпомом были совершены на дозорные позиции у Кавказского побережья.

Начало службы нового командира ознаменовалось двумя серьезными авариями, хотя, по-видимому, их причиной стала изношенная техника, а не человеческий фактор. 23 апреля, во время межбазового перехода, у подлодки вышел из строя вертикальный руль. Его починили, но во время выхода в море на испытания произошла авария левого гребного электродвигателя. Устранив все поломки, корабль в самом конце мая вступил в строй, после чего экипаж приступил к отработке задач боевой подготовки с новым командиром. Ее

Командир А-4 капитан-лейтенант С.А. Трофимчук (фото 1938 г.)

пришлось прервать 14 июня, когда был получен срочный приказ следовать в Новороссийск для участия в транспортных перевозках в осажденный Севастополь.

Всего А-4 совершила туда три рейса (16–19.06.1942, 20–25.06.1942 и 27–30.06.1942). Первый проходил с обеспечением комдива Р.Р. Гуза, остальные осуществлялись Трофимчуком самостоятельно. Задача рейсов была выполнена успешно – защитники главной базы получили с борта лодки более 30 т боеприпасов и 5 т продовольствия, в Новороссийск было вывезено 34 раненых. Единственным происшествием стало случайное столкновение в подводном положении на фарватере №3 с подводным минзагом Л-23. Лодки не знали о присутствии друг друга, возможность случайного столкновения на фарватере никто из тех, кто организовывал перевозки, не предусмотрел. «Агешка», как таранившая, не получила сколько-нибудь значимых повреждений, ущерб «ленинца» ограничивался смятым ограждением рубки. Во всех случаях действия Трофимчука были оценены как верные за исключением одного, наблюдая в районе гибели эсминца «Безупречный» шлюпку с двумя моряками, командир не предпринял попытки всплыть и спасти людей. Явному отсутствию инициативы в этом случае не придали значения... Аварии продолжали преследовать корабль – 6 июля на переходе для докования в Поти вышел из строя правый гребной электродвигатель. Ремонт затянулся до конца августа, после чего субмарина снова была направлена для действий на коммуникации противника.

Первый поход в новом цикле (2-15.09.1942) состоялся на позицию в районе Одессы. Успеха он не принес, даже несмотря на тот факт, что судоходство в этих водах осуществлялось довольно интенсивно. За четверо суток нахождения на позиции Трофимчук трижды обнаруживал сторожевые катера и один раз шхуну, от атаки которой воздержался. По всей вероятности, субмарина патрулировала в стороне от судоходного фарватера, возможно, вследствие опасения попасть на противолодочные минные поля противника. А в их нахождении в районе имелась полная уверенность – ведь именно на этой позиции 25 июля подорвалась А-5, а в конце августа пропала без вести М-33. Такая же судьба постигла «сменщицу» А-4 – «малютку» М-60. Лишь после этого позиция в Одесском заливе была закрыта командованием. Несмотря на эти факты, после возвращения из похода действия Трофимчука подверглись жесткой критике в специальном приказе, где говорилось, что он пассивно ждал противника, вместо того чтобы активно его искать.

Между 26 октября и 8 ноября «агешка» выходила на патрулирование подходов к Ялте. Командир остался верен своему стилю поведения, вследствие чего единственная возможность атаковать представилась днем 1 ноября, когда был обнаружен небольшой конвой, в состав которого входила одна БДБ. Попытка нападения на нее сразу вскрыла уровень реальной подготовки экипажа и состояние материальной части. Вахтенный командир обнаружил противника, но из-за отпотевания нижней линзы перископа не смог установить элементов движения цели. Была объявлена боевая тревога, и при следующем подъеме перископа Трофимчук установил, что баржа, находившаяся на дистанции 7 каб, идет почти прямо на субмарину. Командир решил развернуться на 180° и занять выгодную позицию для стрельбы в упор в правый борт цели, но не тут-то было. Из-за ошибки инженера-механика лодка приняла лишнюю воду, оказалась перетяжеленна, в результате чего в следующий раз смогла всплыть под перископ только через 7 минут, да и то для этого ей пришлось увеличить скорость до 6 узлов. К удивлению командира конвоя, на поверхности не оказалось, что он объяснил себе внезапным отворотом цели на противоположный подлодке курс и увеличением ее скорость до 20 узлов, что для БДБ было, конечно же, невероятно! По результатам похода командование бригады выставило Трофимчуку заслуженный «неуд».

Третий подряд поход с той же оценкой состоялся между 2 и 15 декабря в район Феодосии. По оценке командования, командир использовал всякую возможность, чтобы как можно дольше находиться на большом расстоянии от берега. Так, отсутствие ночного поиска он объяснял наличием мощных прожекторов на берегу, которые якобы могли светить в море на расстояние до 10–15 миль! Как результат, комбриг Болтунов потребовал «предупредить командира, учтя ошибки и неудовлетворительную оценку его предыдущих походов о слабости тактического мышления и отсутствии активности в использовании своего оружия».

Неудачи продолжали преследовать экипаж и в дальнейшем, причем за каждой из ней наглядно проступала плохая организация службы. Во время похода 23 января – 1 февраля в район Ялты лодка на 18 часов опоздала с занятием позиции из-за следования под водой на том участке маршрута, где она должна была идти в надводном положении. При погружении от самолета разведчика в течение 5 минут не удавалось уйти на глубину из-за того, что один из электромоторов был включен на задний ход. Когда его перевели на нужный режим, субмарина стремительно провалилась на глубину 60 м, и только аварийное продувание части цистерн главного балласта не дало ей погрузиться глубже. При нахождении у крымского берега командир неосторожно зашел на мелководье, в результате чего оказалась срезана выступающая часть лага. Утром 24 января сломался зуб конической шестерни привода заваливания носовых горизонтальных рулей, а спустя четверо суток сломалась и сама шестерня, в результате чего рули перестали отваливаться. В конечном итоге их удалось отвалить вручную, но привод вышел из строя до конца похода. Пока его пытались безуспешно починить, выяснилось, что предохранительные клапана торпедных аппаратов травят воздух. По причине выхода из строя рулей и аппаратов Трофимчук принял решение возвратиться в базу на 5 суток раньше положенного, хотя «добро» из штаба на это он не получал. Позднее, объясняя свои действия, командир доказывал, что состояние рулей не позволяло управлять подлодкой в свежую погоду, хотя согласно его же вахтенного журнала волнение моря в момент оставления позиции составляло всего 2 балла. Комбриг в своих выводах пообещал, что за самовольным уходом последуют оргвыводы и они последовали... – комбриг Болтунов был сменен капитаном 1 ранга Крестовским*, а о Трофимчуке попросту забыли.

В марте (15–29.03. 1943) он водил свой корабль на позицию к мысу Тарханкут. Единственное обнаружение

---

* В вину Болтунову нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов поставил плохую организацию БП, отсутствие заботы о подчиненном личном составе, а также отсутствие личной примерности как в плане выходов в море, так и в поведении на берегу.

противника состоялось утром 17-го числа, когда «агешка» еще только шла на позицию. В течение 6 минут командир наблюдал немецкую субмарину U 24, которая, в свою очередь, выдвигалась в район мыс Кодор – Гагры. Сначала Трофимчук предположил, что перед ним подлодка типа «щука», но на всякий случай привел ее за корму. Когда «незнакомка» была точно опознана как противник, взаимное положение кораблей уже не оставляло шансов на успешную атаку, тем более что немецкая подлодка произвела срочное погружение. Комдив капитан 2 ранга Клынин по возвращении лодки раскритиковал действия Трофимчука, но это не нашло поддержки у нового комбрига, который справедливо указал, что без точного опознания атаки подлодок на маршрутах развертывания недопустимы. Так или иначе, U 24 беспрепятственно достигла позиции, где днем 31 марта торпедировала танкер «Кремль» (7661 брт). Полную солидарность проявили начальники по вопросу суточного опоздания с занятием позиции. Как оказалось, Трофимчук очень поздно всплывал и очень рано погружался, вследствие чего лодка за каждые сутки не добирала примерно 5 часов движения надводным ходом. Что же касается самого 4-суточного нахождения на позиции, то оно оказалось безрезультатным по причине 8-балльного шторма, загнавшего корабли в гавани и заставившего «агешку» почти все время пролежать на грунте.

1 мая корабль поставили в давно заслуженный капитальный ремонт (предыдущий был окончен в 1938 г.). С учетом проводимых работ его правильнее было бы назвать «капитально-косметическим» – все приборы и механизмы перебирались, после чего устанавливались на старое место, даже если сроки их замены уже давно вышли. Даже такие работы в условиях известной слабости эвакуированных на Кавказ подразделений Севморзавода растянулись на 14 месяцев. За это время Красная армия при содействии сил Черноморского флота освободила Кубань, Украину и Крым. В апреле 44-го, незадолго до окончания ремонтных работ Трофимчук получил назначение на должность в отдел боевой подготовки штаба ЧФ, а его место занял уже знакомый нам капитан-лейтенант А.П. Касаткин. Для него переназначение с Щ-202 на А-4 явно не было повышением. На «щуке» в 1943 г. он совершил пять боевых походов, две торпедные атаки,

Капитан-лейтенант М.В. Леонов, исполнявший должность командира А-4 в походе в августе 1944 г.

но так и не сумел добиться даже видимого успеха. В отчете 1-й БПЛ ЧФ за IV квартал 1944 г. содержалась следующая характеристика этого командира: «[А-4] подготовлена к решению всех боевых задач при участии командира ДПЛ, и к решению несложных боевых задач без участия командира ДПЛ в силу недостаточных личных качеств командира ПЛ». И потому не вызывает удивления, что незадолго до выхода в боевой поход командир «серьезно заболел», причем явно с ведома командования. Ведь как иначе можно объяснить тот факт, что сменивший его на Щ-202 капитан-лейтенант М.В. Леонов был не только назначен временно исполняющим должность командира А-4, но и успел между 12 и 24 августа 1944 г. отработать и сдать на «агешке» пять зачетных задач КПЛ-41 с выпуском пяти практических торпед!

Когда вечером 24 августа субмарина выходила в поход в район Бургаса, немецкий Черноморский флот доживал свои последние дни. Турция уже разорвала дипломатические отношения с Германией, а Румыния объявила ей войну. 25-го, пока лодка шла на позицию, уцелевшие немецкие корабли покинули свою главную базу Констанцу и взяли курс в направлении болгарских портов, а те, что не смогли сделать этого своим ходом, почти все были затоплены на внешнем рейде. С учетом этого встреча с противником могла состояться только случайно, тем более что, во избежание потерь, все наши подлодки получили указание не пересекать линию прибрежных минных заграждений. И такой случай состоялся – днем 6 сентября уже при возвращении в базу вахтенный офицер А-4 обнаружил с дистанции около 7 миль рубку вражеской подлодки. Ей была одна из трех уцелевших на тот момент немецких субмарин (U 19, U 20 и U 23), командиры которых, несмотря на затопление всех остальных немецких кораблей, решили воевать до полного израсходования своей автономности. Леонов приказал немедленно погрузиться и начал выход в атаку. На протяжении 38 минут лодка с 4-узловой скоростью сближалась с целью, но в момент, когда дистанция сократилась до 16–18 кбт, при очередном подъеме перископа выяснилось, что противник погрузился. Все попытки преследовать его, ориентируясь по данным шумопеленгаторной станции, ни к чему не

Подводная лодка «А-4» в Поти, 1942 г. На заднем плане крейсер «Красный Кавказ»

«А-4» и «Щ-215» X серии во время ремонта. Поти, декабрь 1943 г.

привели. Командование оценило действия Леонова в атаке как неудовлетворительные (сближался нерешительно, дал 4-узловой ход вместо 6-узлового, редко поднимал перископ), но с учетом действий личного состава в походе общую оценку подняло до удовлетворительной. И было за что: уже спустя сутки после выхода в море обнаружились все «достоинства» ремонта – из-за перегрева носового подшипника электромотора (он происходил из-за сильной коррозии шейки вала) вышла из строя левая линия вала. Несмотря на это, Леонов не стал возвращаться в базу, и спустя сутки все неисправности были устранены личным составом. Помимо этого, из-за плохой работы компрессора, не создававшего нужного давления в цилиндрах, постоянно грозил выйти из строя правый дизель, на глубине более 25 м отказывалась работать ротативная помпа и вышел из строя мотор вытяжной вентиляции в 5-м отсеке. Что же касается немецкой подлодки, то ее финал и так был неизбежен – спустя четверо суток после вышеописанного случая все три немецких субмарины были затоплены своими экипажами у турецкого берега.

На этом война для А-4 закончилась. В 1945 г. она продолжала находиться в 1-й линии своей бригады, отрабатывая задачи БП, но из-за неудовлетворительного технического состояния уже в феврале 1947-го ее исключили из состава флота и в следующем месяце передали для разделки на металл.

А-5

В течение всего 1940 г. экипаж подлодки отрабатывал задачи боевой подготовки сначала в составе 24-го дивизиона, а с 30 апреля – в составе свежесформированного учебного дивизиона, где обеспечивал подготовку курсантов черноморского УОПП. По итогам года экипаж, возглавлявшийся тогда П.П. Журавлевым, сумел перейти из 2-й в 1-ю линию, но по непонятной для автора причине 25 сентября командира рокировали с командиром А-4, уже хорошо нам знакомым А.П. Касаткиным. В январе 41-го корабль за шесть ходовых дней прошел 573 мили, а во вторую неделю февраля стал в средний ремонт на Севморзаводе. 7 марта приказ о назначении Касаткин был отменен, и он вернулся к исполнению обязанностей командира А-4. «Пятерка» осталась без командира, что с учетом ее состояния и быстрого ухудшения положения на сухопутном фронте начавшейся 22 июня войны могло быть чревато самыми печальными последствиями. К счастью, субмарина не разделила печальную судьбу А-1. Уже 27 июня ее командиром был назначен бывший старпом «единички» ст. лейтенант Г.А. Кукуй. 1908 г. рождения, выпускник ВМУ им. Фрунзе 1937 г., он настолько хорошо зарекомендовал себя в период службы минером на Щ-202, что был назначен старпомом без окончания УОПП. Последний он также закончил в 1940 г., после чего попал служить на «агешки». Под энергичным руководством нового командира экипаж, совместно с заводскими рабочими, завершил ремонт уже к 27 июля. Уже 2 августа корабль присоединился к остальным подлодкам своего дивизиона в Поти, базируясь на который совершил семь входов на дозорные позиции (25.08–1.09.1941, 14–16.09.1941, 2–8.10.1941, 16–23.10.1941, 5–12.11.1941, 20–28.11.1941, 19–23.12.1941). Рутинная служба не сопровождалась ни встречами с противником, ни примечательными случаями, если не считать аварию правого электромотора во втором выходе и гибель военкома подлодки Рябова с одним краснофлотцем при спасении людей с выброшенного на берег штормом транспорта «Ингул» (кроме того, при этом погибло по два подводника из состава экипажей А-3 и А-4).

Лишь 27 февраля уже нового, 1942 г., субмарина прибыла в Севастополь для участия в боевых походах на вражеские коммуникации в северо-западном районе Черного моря. Поход туда (на позицию у о. Фидониси) был совершен между 5 и 16 марта. Увы, он не сопровождался встречей с целями – вражеские коммуникации в заданном районе не проходили, к тому же большую часть времени видимость была неудовлетворительной, а море штормило. От ударов волн оказалось сломано перо кормовых горизонтальных рулей и оказался погнут их баллер. Управляемость субмарины под водой заметно ухудшилась, возник риск выхода из строя винтов со всеми вытекающими отсюда последствиями. Несмотря на серьезность аварии, Кукуй предпочел остаться на позиции до конца указанного в приказе срока, за что получил порицание от командования. Так или иначе, но подлодке пришлось возвращаться для ремонта в Поти. Когда она вышла из ремонта, сухопутная обстановка вокруг главной базы ЧФ осложнилась настолько, что постоянное базирование субмарин на нее стало невозможным. В результате уже направившаяся в Севастополь А-5 была возвращена назад, после чего днем 7 июня она вышла в боевой поход из Туапсе.

Корабль достиг позиции в Одесском заливе вечером 10-го, а уже на следующий день Кукуй обнаружил вражеский конвой, двигавшийся из устья Днепра в западном направлении. Командир определил его состав в два транспорта в сопровождении пяти сторожевых катеров, но фактически караван состоял из румынских пароходов «Ардял», «Ойтуз», болгарского «Царь Фердинанд», трех буксиров, пяти БДБ в качестве противолодочного охранения и пяти катеров-тральщиков с тралами. Атака была произведена мастерски – выбрав наиболее крупную цель («Ардял», 5695 брт, шел в балласте), Кукуй сумел скрытно сблизиться с ней на 3,5 кбт, после чего выпустил единственную торпеду. Для кораблей охранения взрыв на судне произошел совершенно неожиданно, и лишь позднее с парохода просигналили, что за несколько секунд до попадания торпеда все-таки была замечена и где-то рядом находится вражеская подводная лодка. Немецкие баржи сбросили наугад 15 глубинных бомб, но, поскольку глубина в месте атаки составляла всего 18 метров, лодка не смогла избежать повреждений. В результате сильных близких разрывов лежавшую на грунте субмарину подбросило вверх, а в центральном посту вывернуло ротор гирокомпаса, из которого вылилась ртуть. Немцы заметили расплывшееся по поверхности масляное пятно, но прекратили дальнейшее преследование, поскольку их внимание было сосредоточено на сопровождении оставшейся части каравана в Одессу и оказании помощи торпедированному «Ардялу». Попадание пришлось в левый борт в районе 2-го трюма чуть ниже уровня ватерлинии, причем торпеда оставила пробоину размером 4 на 8 м. Лишь благодаря тому, что судно сумело сохранить ход, а рядом было спасительное мелководье, капитан успел приткнуть транспорт к отмели и предотвратить, таким образом, его неизбежную гибель.

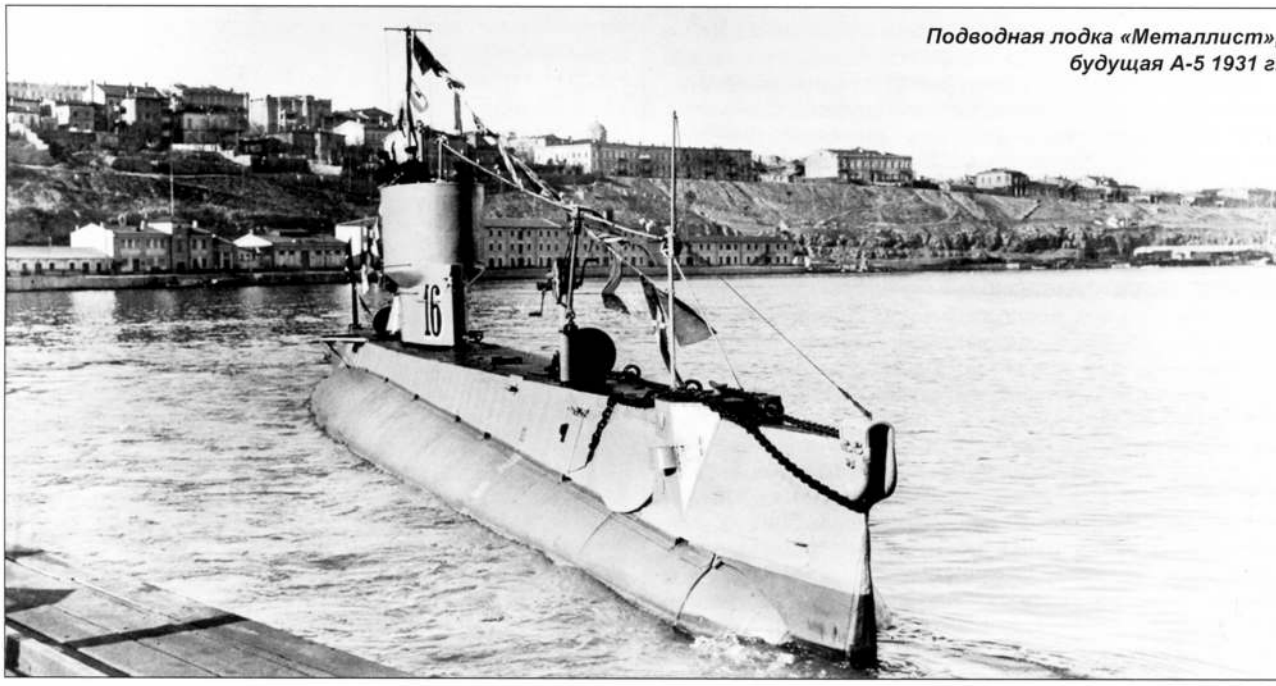
Доклад о торпедировании «Ардяла» получил большой резонанс в немецких штабах. Уже вечером того же дня в журнале боевых действий Военно-морской группы «Юг» появилась запись: «После потери Сулины (3495 т), самого быстроходного и современного транспорта на Черном море, с выходом из строя «Ардеаля» (5700 т), одного из наиболее крупных кораблей в этом районе, черноморский тоннаж сократился почти на 29 %. Подвод тоннажа из района Эгейского моря невозможен… Прибытие в черноморский район изготовляющихся в Германии быстроходных десантных барж вряд ли сможет возместить потерю двух пароходов… Я указываю адмиралу Черного моря, как можно скорее проверить, можно ли сильнее защитить угрожаемый район перед Одессой за пределами 20-мильного рубежа противолодочными заграждениями. Других противолодочных средств, к сожалению, нет в наличии». Еще до получения этих указаний немецкий «Адмирал Черного моря» вице-адмирал Кизерицки принял решение о постановке противолодочного минного заграждения в Одесском заливе.

Тем временем поход А-5 продолжался. Уйдя из района атаки, командир субмарины решил попытать счастья на непосредственных подходах к одесскому порту, но столкнулся там с постоянным присутствием вражеских катеров. Как оказалось, это

Командир А-5 капитан-лейтенант Г.А. Кукуй

были катера-тральщики, осуществлявшие контрольное траление в районе будущей постановки. Утром 13-го в результате неосторожного пользования перископом, подлодка была обнаружена и атакована ими. Немцы сбросили пять глубинных бомб, из которых взорвалось только три, но даже это причинило устаревшей лодке чувствительные повреждения – был деформирован запор крышки рубочного люка, был заклинен перископ, вышло из строя его подъемное устройство, разбились почти все амперметры и глубомер центрального поста. Пропустили воду входные люки 1-го и 5-го отсеков, а также клапаны системы охлаждения дизелей, лопнула труба магистрали этой системы, а также нарушилась центровка вертикального руля. Поскольку на этом преследование прекратилось, а к вечеру большая часть повреждений оказалась устранена, Кукуй принял решение продолжить патрулирование. Лодка вернулась в район успешной атаки и утром 16-го обнаружила там сидевший на мели «Ардял». Командир принял решение добить поврежденное судно торпедой, переустановленной на глубину хода в 1,5 м, но вечером после всплытия отказался от этой идеи. Он посчитал, что глубина моря в районе стоянки транспорта составляет всего 3 метра и торпеда после выстрела из аппарата, скорее всего, зароется в песок при совершении «торпедного мешка». К сожалению, при этом Кукуй не учел то обстоятельство, что 6000-тонный транспорт не может иметь осадку 3 м (фактически осадка «Ардяла» в балласте составляла 7,2 м), тем более после попадания торпеды. Так был упущен реальный шанс уничтожить одно из крупнейших судов транспортного флота «Оси» на Черном море. Пароход был отремонтирован на судостроительных заводах Николаева в начале ноября

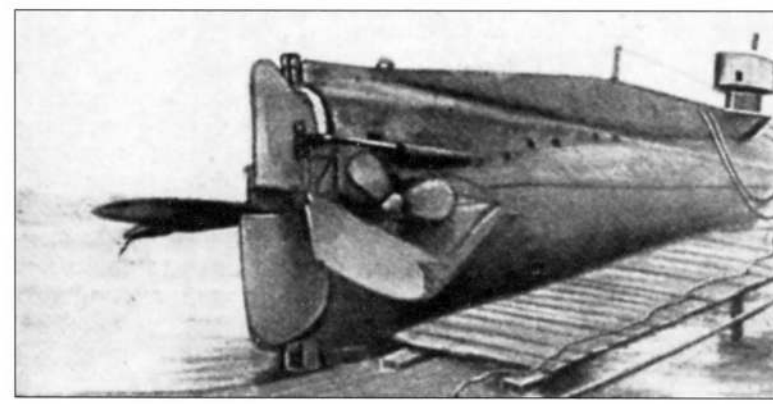
Румынское грузо-пассажирское судно «Ардял», торпедированное А-5 11 июня 1942 г.



Подводная лодка «Металлист», будущая А-5 1931 г.

1942 г. и до середины апреля 1944-го активно эксплуатировался на трассе между Констанцей и Севастополем. В августе 1944-го он оказался единственным крупным вражеским судном, попавшим число трофеев наших войск в исправном состоянии. После этого до ноября 1945 г. транспорт ходил под советским флагом, называясь «Маршал Толбухин», но затем был возвращен Румынии и сдан на слом только в 1963 г. 18 июня «агешка» покинула позицию и спустя трое суток вернулась в Туапсе. В целом поход получил высокую оценку, хотя командование и упрекнуло командира в излишней экономии торпед и неправильных действиях при преследовании силами ПЛО (ложился на грунт, вместо того, чтобы уклоняться на ходу, к чему имелась полная возможность). Тем не менее 28 июня он был представлен к награждению орденом, но в связи с общей обстановкой и потерей Севастополя наградной лист оказался под сукном.

В свой следующий поход – снова к Одессе – субмарина вышла после окончания аварийного ремонта 18 июля. После ожесточеннейших боев пал Севастополь, но, как вскоре выяснилось, это было не единственным изменением в обстановке. Утром 25 июля, когда «агешка» в подводном положении патрулировала вражеский прибрежный фарватер на расстоянии 7 миль восточнее маяка Большой Фонтан, позади нее прогрохотал мощный взрыв. По сделанному позднее расчету его эпицентр находился в 5–6 метрах выше кормовой оконечности со стороны правого борта, что означало, что субмарина задела ограждением кормовых горизонтальных рулей за противотральную трубку КА противолодочной мины UMB в тот момент, когда завершала циркуляцию влево. Минное поле было выставлено тут двумя румынскими минзагами 25 июня, и, как мы знаем, его появление было непосредственно связано с боевым успехом А-5. В момент взрыва «агешка» содрогнулась всем корпусом, дифферент на корму начал расти и дошел до 4°. Заклинило вертикальный и кормовые горизонтальные рули: вертикальный на 7° вправо, горизонтальные – на 10° на погружение. Заклинило правую линию вала. В лодке почти полностью погас свет. Подводная лодка потеряла управляемость и самопроизвольно легла на грунт на глубине 23 м. Осмотр отсеков показал, что кроме обычного в таких случаях «букета» повреждений (поступление некоторого количества воды через входные люки и забортную арматуру, массовый выход из строя электроизмерительных приборов и ламп, не имевших амортизации), оказались заклинены приводы вертикального и горизонтальных рулей, а в 5-м отсеке через подорванные швы и заклепки в районе 14, 28, 29, 30 и 31-го шпангоутов в небольшом количестве поступала вода. Потеряла герметичность кормовая дифферентная



Кормовая оконечность А-5 после подрыва на мине, август 1942 г.

цистерна, гребные валы вместе с подшипниками сместились в нос, правый был заклинен.

Положение субмарины было тяжелым, но не безнадежным, тем более что благодаря четким командам командира и инженера-механика воентехника 2 ранга В.А. Глушича экипаж обрел уверенность в небезнадежности своего положения и развернул борьбу за живучесть, которую без преувеличения можно охарактеризовать как героическую. Уже к вечеру почти все течи в 5-м отсеке были устранены, исправлен привод вертикального руля, который с большим трудом стал перекладываться на 10° на каждый борт. Были прокачены маслом дизеля, в цилиндры которых в момент взрыва проникла вода, но все попытки провернуть правую линию вала потерпели неудачу. То же можно сказать и о носовых горизонтальных рулях, которые в момент взрыва были в заваленном положении и теперь из-за выхода из строя привода не отваливались. В 22.38, спустя 11,5 часов после подрыва, «агешка» всплыла в крейсерское положение. В первую очередь Кукуй постарался уйти с места подрыва, поскольку оно могло быть замечено береговыми постами, а по поверхности неизбежно расплылось хорошо заметное с воздуха масляное пятно. За 40 минут удалось уйти в море на 2 мили, после чего снова пришлось ложиться на грунт из-за интенсивной работы береговых прожекторов и частых пролетов самолетов.

Командир лодки и механик четко осознавали, что на исправление материальной части вблизи побережья противника, а также на переход поврежденной подлодки в базу потребуется минимум 7—8 суток. Вместе с тем срок пребывания А-5 на позиции уже истекал (по плану она должна была покинуть район 27 июля) и запасы провизии и пресной воды подходили к концу. Учитывая это, Кукуй установил жесткий рацион питания и потребления пресной воды, предусматривавший также расход имевшихся на лодке аварийных запасов, включая сюда и дистиллированную воду.

Только в ночь на 27-е удалось без помех всплыть в надводное положение и установить точный объем внешних повреждений, в том числе состояния рулей и винтов, для чего командиру БЧ-5 пришлось нырять под воду с прибором ИСА-М. Осмотром было установлено, что правое перо кормовых горизонтальных рулей вместе с переломившимся баллером и ограждением загнуты вниз под углом около 60°. Нижняя половина пера вертикального руля вместе с ограждением была уведена влево. Одна из лопастей правого гребного винта оказалась загнутой в корму и задевала за правое перо кормовых горизонтальных рулей. В этой ситуации не оставалось ничего иного, как обрубить загнутую часть лопасти винта и горизонтальные рули отвести на всплытие. Работы проводили, предварительно придав субмарине 4-градусный дифферент на нос, заполнив носовую дифферентную цистерну и ЦГБ №1 и №2. Излишне напоминать, что, если бы в этих условиях подлодка подверглась нападению противника, ей бы пришлось погрузиться, обрекая всю водолазную партию на неизбежную гибель. Через час намеченные работы были выполнены и правая линия вала пришла в рабочее состояние. Следующая ночь была посвящена зарядке аккумуляторной батареи, вентиляции отсеков и пополнению запасов ВВД. Отход с позиции начался в ночь на 29-е, причем в утренние часы «агешке» пришлось в подводном положении по магнитному компасу пройти по фарватеру между своим минным полем и берегом на расстоянии одной ми-ли от наблюдательных постов.

Командир А-3 капитан-лейтенант В. И. Матвеев

Управление лодкой под водой требовало от личного состава большого искусства. Носовые и кормовые горизонтальные рули не работали, но благодаря точным расчетам механика субмарина была настолько хорошо удифферентована, что устойчиво держала заданную глубину погружения даже на малом ходу. Нарастание дифферентов сдерживалось перекачкой небольшого количества воды из уравнительной цистерны в носовую дифферентную и обратно, а изменение плавучести регулировалось уравнительной цистерной. Выйдя из опасного района, Кукуй решил возвращаться в базу в ночное время под дизелями, а днем отлеживаться на грунте. Двукратные его попытки доложить о состоянии лодки в штаб успехом не увенчались – база его не слышала. На следующую ночь выяснилось, что при движении под обоими дизелями корабль постоянно отклоняется влево, из-за чего дальше пришлось идти под одним левым дизелем со скоростью всего 6,5 узлов. В таком режиме «агешке» предстояло пройти 670 миль кружным маршрутом вдоль турецкого побережья, поскольку он был более безопасным по сравнению с прямым вдоль побережья Крыма. Оказавшись в безопасном районе, подлодка стала использовать для перехода и дневные часы, причем ей трижды приходилось погружаться от вражеских самолетов-разведчиков. В ночь на 1 августа удалось установить связь со штабом, где А-5 уже считали погибшей. Навстречу выслали тральщик «Щит», в сопровождении которого на рассвете 4 августа израненный корабль вошел в Очамчири. К моменту прихода в базу на лодке были полностью израсходованы запасы продовольствия, патронов регенерации и пресной воды, включая дистиллированную воду, которая в, последние дни использовалась моряками в качестве питьевой с примесью раствора соли.

Командование по достоинству оценило действия экипажа и его командира, наградив Г.А. Кукуя орденом Красного Знамени*. В октябре он получил назначение на среднюю

---

* По не понятной для авторов причине в наградном листе на Г.А. Кукуя указано, что в результате атаки 11.06.1942 г. он поразил не одну, а две цели: потопил транспорт в 8000 т, а второй, в 3000 т, заставил выброситься на берег. Представление к награде подписано командиром 6-го ДПЛ капитаном 3 ранга Р.Р. Гузом, который после возвращения А-5 из похода сам критиковал Кукуя за то что тот стрелял по судну всего одной торпедой. Кроме того, при этом опускалось утверждение самого командира подлодки, что обнаруженный им на мели 16 июня транспорт являлся тем самым, что он торпедировал 11 июня. Впоследствии данные о потоплении в той атаке не одного, а двух транспортов вошли в официальный счет А-5. Приказом командира БПЛ ЧФ №0158 от 9.06.1944 г. для ношения на рубке «агешки» устанавливалась цифра «семь» (две победы в 1942 г. и пять в ходе операции по освобождению Крыма).

подлодку – Щ-212, на которой и погиб уже в декабре того же года. А-5 тем временем находилась в длительном аварийном ремонте. Ее экипаж с декабря возглавил капитан-лейтенант В.И. Матвеев. 1912 г. рождения, выпускник ВМУ им. Фрунзе 1936 г. он после выпуска служил на «щуках» Тихоокеанского флота, а затем после окончания УОПП в 1939 г., стал преподавателем в тихоокеанском учебном отряде подплава. С августа 1941-го он был переведен на ЧФ и до назначения на «агешку» занимал должность старпома Щ-205. Лодка отличилась в майском походе 1942 г., за что Матвеев был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, но по техническому состоянию стала в капитальный ремонт, вследствие чего наиболее перспективные ее офицеры получили новые назначения.

На первых порах основной заботой нового командира была помощь заводской бригаде в проведении аварийного ремонта, который затянулся до конца 1943 г. Лишь 26 января 1944-го субмарина ушла из Поти к месту базирования своего дивизиона в Очамчири. Долго заниматься боевой подготовкой значительно обновившемуся экипажу не дали – от бригады подлодок требовали максимальных усилий по блокаде Крыма, а с учетом технического состояния кораблей каждая исправная субмарина была на счету. Подобная спешка, наверное, позволяла избежать лишних вопросов из штаба флота по поводу простоя лодок, но отражалась на эффективности действий подводников далеко не лучшим образом. Боевые дела экипажа А-5 в 1944 г. тому лишнее подтверждение.

Впрочем, в первом походе вышедшей из ремонта «агешки» (5–25.02.1944) это еще наглядно не проявилось. Лодка была направлена в район Ялта – Феодосия, где после эвакуации немцами в октябре 1943-го Кубанского плацдарма интенсивность судоходства резко упала. Противник был обнаружен лишь единожды – вечером 20 февраля, когда субмарина заряжалась в надводном положении. Видимость при этом была настолько скверной, что силуэты вражеских судов лишь угадывались, а главным свидетельством их присутствия являлись фосфорицирующие кильватерные следы. Полчаса подлодка маневрировала, чтобы занять выгодную позицию для атаки почти невидимого врага, но в момент покладки на боевой курс выяснилось, что цель резко повернула прямо на А-5. Опасаясь тарана, Матвеев счел за лучшее погрузиться, а после всплытия спустя 25 минут возобновить контакт не удалось. На самом деле небольшой немецкий конвой, куда входило парусно-моторное судно «Штертебеккер» и два сторожевых (мобилизованных пограничных) катера, лодку не обнаружил, а просто свернул с прибрежного фарватера в пункт назначения – Ялту. В течение патрулирования Матвеев тщательно осмотрел Ялту, Судак, Коктебель и Двуякорную бухту, но так и не нашел целей, достойных выпуска торпед. Сама подлодка дважды в ночные часы подвергалась артобстрелу с берега по данным радиолокационной станции на мысе Айтодор, о присутствии которой наши подводники даже не догадывались. Несмотря на отсутствие боевого успеха, командование сочло действия Матвеева удовлетворительными и допустило его к самостоятельному управлению кораблем (в походе его действия обеспечивал комдив Азаров).

Последующие полтора месяца подлодка снова провела в ремонте. Помимо устранения штормовых повреждений потребовалась переборка помп системы погружения и всплытия, а также осушительной системы. Вернувшись в строй в начале апреля, А-5 оказалась единственной «агешкой», готовой к выходу в море в тот момент, когда Черноморский флот приступил к морской части операции по освобождению Крыма.

Советские войска прорвали оборону противника на Сиваше 8 апреля, а уже спустя пять дней командование находившейся на полуострове 17-й немецкой армии объявило о начале эвакуации. В связи с этим недостатка в целях в море не было. А-5 была направлена на позицию №7, которая непосредственно примыкала с запада к Севастопольской бухте и мысу Херсонес. Первый контакт с противником состоялся уже утром 14 апреля, всего через 4 часа после того, как подлодка прибыла на позицию. Матвеев обнаружил три вражеских корабля, которые он классифицировал как быстроходные десантные баржи. Сблизившись на «пистолетную» дистанцию 3,5 кбт, он выпустил две торпеды, после чего спустя 33 и 39 секунд услышал взрывы. Одновременно в перископ на месте второй «баржи» наблюдалось облако белого дыма. Картина произошедшего по данным немецкой стороны

Подводная лодка А-5 в учебном походе, конец 1930-х гг.

выглядела принципиально иначе: поисково-ударная группа в составе охотников Uj 303, Uj 304 и Uj 306 типа KFK, осуществлявшая поиск подлодок на удалении 21 мили от мыса Херсонес, обнаружила в 300 м перископ и почти сразу вслед за этим два торпедных следа, от которых кораблям удалось уклониться маневрированием. Вслед за этим охотники, получившие гидроакустический контакт, контратаковали субмарину. Немецкая гидроакустическая аппаратура работала традиционно плохо, и поисковой группе не удалось нанести лодке никаких повреждений. Спустя 50 минут Матвеев всплыл под перископ и снова обнаружил три корабля, но на этот раз идентифицировал их как сторожевые катера. Не преуспев в гидроакустическом поиске, немцы вторично заметили лодку по перископу, но их атака завершилась тем же нулевым результатом. В конечном итоге в штабе БПЛ бой был интерпретирован как атака конвоя, куда входили три БДБ и три катера, причем одна из барж считалась потопленной. Фактически же поисковая группа никаких потерь не понесла, если не считать того, что на одном из охотников вышла из строя гидроакустическая станция. Группа продолжила поиск, а на следующее утро усилила охранение шедшего в Севастополь конвоя «Одоль» (танкер «Оссаг», военные транспорта КТ 25, КТ 26, охотник Uj 103, «раумбот» R 166). По немецким данным около 11 часов утра охотники установили гидроакустический контакт с подводной лодкой и безуспешно пробомбили ее. На самом деле А-5 конвой не обнаруживала, но взрывы бомб, благодаря недавно установленной шумопеленгаторной установке, были слышны отлично. Вскоре к ним приплюсовали взрывы авиабомб, сброшенных нашими самолетами на другой прибывающий караван. Вечером Матвеев донес, что противник преследует субмарину катерами и самолетами, вследствие чего только в течение первой половины дня поблизости от лодки насчитали 67 разрывов «глубинок». Командование серьезно отнеслось к создавшейся ситуации и приказало «агешке» перейти в западную часть позиции. Уход далеко в море от Херсонеса сразу сократил число контактов. Если не считать гула отдаленных бомбардировок и вспышек сигнальных ракет, никакой информации о противнике не было вплоть до вечера 21 апреля, когда на А-5 приняли сообщение с М-111.

Конвой в составе танкера «Оссаг», военного транспорта КТ 26, румынских эсминцев «Реджеле Фердинанд», «Марасешти» (ночью присоединился к обратному конвою), моторных тральщиков R 206 и R 207 вышел из Констанцы 21 апреля в 11.30 по берлинскому времени. В 17.59 по Москве суда были замечены «111-й», занимавшей позицию в средней части коммуникации Констанца – Севастополь. Хотя «малютке» не удалось выйти на дистанцию залпа, ее командир капитан-лейтенант М.И. Хомяков передал по радио курс и скорость кораблей противника. В 21.16 это сообщение было расшифровано на А-5, которая начала маневрировать с расчетом перехватить караван утром на подходах к Севастополю. Несмотря на то, что Матвеев все рассчитал правильно, встреча могла произойти только случайно – немцы ходили не по прямой, а по ломаной линии, к тому же постоянную скорость им удавалось выдерживать далеко не всегда. В результате максимум, чего удалось достичь, было обнаружение в 08.09 верхушек мачт судов, которые прошли на большом удалении от лодки. В 9.26 со всплывшей для передачи донесения «агешки» обнаружили группу самолетов, от которой сочли за благо погрузиться. Практически сразу на небольшом удалении от лодки начали рваться бомбы, что Матвеев принял за возобновление преследования. До 14.17 подводники насчитали 134 взрыва в непосредственной близости и еще 111 на большом расстоянии. Сопоставление двусторонних данных не оставляет сомнений в том, что причиной «подводной канонады» было бомбометание с наших самолетов – между 9.30 и 10.31 конвой, куда входил «Оссаг», атаковали в общей сложности 31 Ил-2 и 12 «Бостонов». Отдаленные взрывы являлись следствием налетов 12 Пе-2 и 4 А-20 на два других каравана. Успех сопутствовал только штурмовикам и топмачтовикам – они добились многочисленных попаданий в «Оссаг», который начал сильно крениться на правый борт и зарываться носом. Экипаж в панике покинул судно. Тем не менее, германское командование не потеряло надежды спасти полузатонувший танкер, отбуксировав его в Севастополь. Вечером его охранение составляли два «раумбота», к которым ночью присоединились три охотника типа KFK. Несмотря на многочисленные попытки, им так и не удалось взять «Оссаг» на буксир. Новую попытку должен был предпринять большой охотник Uj 103, выделенный ночью из состава одного из прибывавших в Севастополь конвоев. Большая невязка, полученная кораблем на переходе, вкупе с ошибками в определении места аварийного судна привели к тому, что Uj 103 в течение нескольких часов безуспешно рыскал в районе юго-западнее мыса Сарыч, но так и не сумел найти танкер. Вместо этого он сам многократно обнаруживался нашими силами, которые не упустили возможности нанести удар по противнику.

Первой в 8.49 торпеды по кораблю выпустила «малютка» М-35, подошедшая в район событий с соседней позиции №10. Ее залп прошел мимо цели и, по-видимому (немцы видели торпедные следы, но время их обнаружения не совпадает со временем атаки М-35), даже не был замечен противником. Матвеев впервые засек вражеский корабль еще в 7.22, но тот изменил курс и ушел за пределы видимости, но в 10.15 его обнаружили вторично. Интересно отметить, что командир классифицировал цель как канонерскую лодку, а не как «судно-ловушку», а ведь именно под таким названием в нашем флоте проходили охотники, переоборудованные из военных транспортов типа КТ. Атаки «ловушек» подводникам были строго запрещены, и при составлении боевых донесений приходилось проявлять изобретательность. Матвеев энергично пошел в атаку, но спустя 43 минуты, когда угол встречи вырос уже до 110°, смог сблизиться лишь до расстояния 12 кбт. Стрелять пришлось с дальней дистанции, но главной причиной промаха оказалось даже не это, а то обстоятельство, что выставленные на глубину хода в один метр снаряды выскочили на поверхность и были замечены немцами еще на удалении 1500 м. Охотник без труда уклонился от залпа и контратаковал лодку тремя сериями глубинных бомб. Сброшены они были скорее для проформы, поскольку точку залпа никто не заметил, а гидролокатор на корабле находился в неисправном состоянии. На субмарине по причине погружения результат в перископ не наблюдали, но, ориентируясь по взрывам, сочли попадание несомненным. Что же касается последующих разрывов глубинных бомб, то их объяснили воздействием вражеских самолетов, которые еще до атаки барражировали над «канонеркой». Тем временем Uj 103

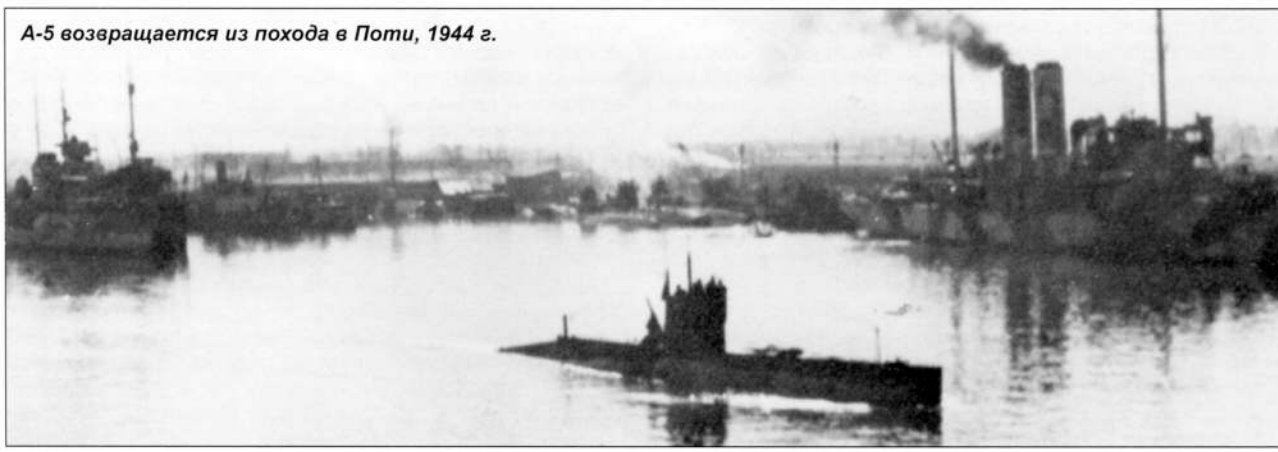
получил очередное уточнение местоположения «Оссага» и лег на новый курс. Не успел он достичь нужной точки, как в 12.51 его атаковали 13 «Бостонов». Хотя им не удалось поразить цель бомбами, пушечно-пулеметный обстрел нанес кораблю многочисленные мелкие повреждения, два члена экипажа получили тяжелые и один легкие ранения. После этого командир охотника фактически отказался от выполнения поставленной задачи и пошел в сторону Севастополя. До вечера Uj 103 атаковали еще две группы штурмовиков, нанесшие обстрелом дополнительные повреждения, а тем временем около 17 часов «Оссаг» затонул. «Агешка» находилась где-то поблизости, утром 24-го наблюдала на большом расстоянии прохождение конвоя в сторону Констанцы, а вечером, по причине исчерпания запасов, оставила позицию. Командование поставило ей за поход хорошую оценку, все-таки покритиковало командира за то, что по различным причинам он трижды не смог атаковать обнаруженные суда.

Днем 2 мая экипаж завершил устранение возникших в предыдущем походе поломок и повреждений, и уже в 22.27 «агешка» снова вышла в море. К сожалению, ее поход продолжался недолго – на следующий день она ударилась винтом о неизвестный плавающий предмет, в результате чего потеряла одну лопасть и была вынуждена вернуться в базу. Лишь большим наступательным порывом экипажа можно объяснить то, что работы по замене винта были выполнены всего за три рабочих дня, и вечером 8 мая корабль вновь вышел в море. К тому моменту, когда спустя двое суток субмарина достигла своей позиции, был уже освобожден Севастополь, а остатки немецких войск сосредоточились на мысе Херсонес. Их эвакуация вступила в завершающую фазу, вследствие чего на юго-западных подходах к Крыму одновременно находилось до двух десятков конвоев и различных отрядов боевых кораблей.

Контакты начались вскоре после рассвета 11 мая. Первой Матвеев заметил одиночную БДБ, шедшую в западном направлении. По ней с дистанции 5 кбт были выпущены две торпеды, после чего прослушивался один взрыв. Позднее была услышана еще серия взрывов, которую командир принял за атаку вражеской авиации. Под перископ субмарина всплыла только спустя 2 часа, причем на поверхности наблюдались полузатопленная деревянная шлюпка и резиновая шлюпка с человеком, которого Матвеев не стал поднимать, опасаясь новых ударов с воздуха. Фактически «агешка» находилась примерно в том же районе, где за сутки до того нашей авиацией был потоплен немецкий транспорт «Тея», так что трудно согласиться с командованием БПЛ, посчитавшим наличие шлюпок достаточным доказательством боевого успеха подлодки. Из немецких документов установить, кого именно атаковала А-5, не представляется возможным, но можно уверенно утверждать, что ни одна из БДБ, если целью атаки был корабль именно этого типа, от торпед 11 мая не погибала.

Утром 12-го через район патрулирования «агешки» проследовало несколько конвоев, загрузившихся в предыдущую ночь – последние часы эвакуации – войсками у мыса Херсонес. Увы, устаревшая подлодка не смогла нанести врагу дополнительный урон. Сначала на протяжении почти 2 часов она пыталась выйти в атаку на вспомогательный крейсер «Дачиа» и эсминец «Реджина Мария». На «агешке» были негерметичные кормовая дифферентная и соляровая цистерны. Опасаясь обнаружения, командир запретил их продувать, в результате чего за время атаки субмарина сильно отяжелела, и дважды непосредственно перед залпом боцман не сумел удержать корабль на перископной глубине. Не успели подводники и своевременно дать пузырь в среднюю цистерну. Ничего не заподозривший вражеский конвой ушел на запад, но спустя полтора часа на горизонте показался следующий. И в этом случае маневрирование заняло без малого 2 часа, но торпеды все-таки удалось выпустить. На лодке услышали взрывы и записали в свой актив потопление 3-тысячетонного парохода. Фактически противник атаки не заметил, а ее объектом, по всей вероятности, являлись парусно-моторные шхуны конвоя «Краутер», которые по причине неразберихи, царившей в последнюю ночь погрузки, возвращались в болгарский порт Варна порожняком.

Одновременно атаки на вражеские суда совершала наша авиация. В ходе одного из налетов в 11.45 был сбит Ил-4 5-го гвардейского минно-торпедного полка, экипаж которого пересел в резиновую шлюпку. Вскоре шлюпка была замечена с проходившего поблизости каравана, из состава которого для захвата пленных отделились охотники Uj 315 и Uj 318. Они стали целями второй за сутки атаки «агешки». Матвеев хотел двумя одиночными выстрелами потопить оба «мотобота», но после выпуска первой торпеды из-за приема замещающего балласта плавучесть нарушилась, и субмарина ушла на глубину. Вряд ли в ближайшие минуты это показалось командиру



А-5 возвращается из похода в Поти, 1944 г.

излишним – оборудованные гидролокаторами охотники сбросили свои «глубинки» довольно точно. На подлодке осыпалась изоляция и временно вышло из строя электрическое управление кормовыми горизонтальными рулями. Спустя два часа после этого боестолкновения на горизонте снова были обнаружены дымы, но на этот раз суда прошли слишком далеко от подлодки. Последняя торпеда была выпущена в 02.16 13 мая по немецкому транспорту «Лола». Вражеский конвой находился в светлой части горизонта и потому был обнаружен на большом удалении. А-5 даже в надводном положении не смогла за ним угнаться, и снаряд пришлось выстрелить с дистанции 15 кбт. На этот раз Матвеев честно признал промах, впрочем, потопление за один поход трех целей и так казалось рекордным для «агешки» показателем. Однако командование, не поставив под сомнение результаты торпедных атак, все-таки нашло в действиях командира определенные ошибки. Так, он не поддиферентовал своевременно корабль, что привело к срыву атаки утром 12-го, не осмотрел район «потопления» 3000-тонного транспорта, израсходовал торпеду на «мотоботы», когда поблизости было множество более крупных целей, и не принял всех мер к сокращению дистанции во время ночной атаки 13 мая.

За поход А-5 получила только хорошую, а не отличную оценку, что для Матвеева материализовалось в награждение орденом Красного Знамени вместо представления к званию Героя Советского Союза. При этом следует отметить, что к этому званию были представлены командиры «малюток» Н.И. Малышев и М.И. Хомяков, потопившие в ходе операции, по докладам, три и четыре судна соответственно. «Агешка» же по докладам потопила пять. Очевидно, сознавая определенную несправедливость, командование в сентябре 1944-го еще раз наградило Матвеева (к тому моменту он уже являлся командиром С-33; его преемником на А-5 стал капитан-лейтенант Н.П. Малов), но уже орденом Ушакова 2-й степени. После войны его карьера сложилась вполне успешно: он дослужился до должности начальника подготовки ПЛ боевой подготовки ВМФ и звания контр-адмирала. Что же касается самой подлодки, то с возвращением 16 мая в Очамчири ее участие в войне фактически завершилось. Сказывалось не только низкое качество работ по ликвидации последствий подрыва на мине, но и предельный износ лодочных механизмов. В отчете 1-й БПЛ за IV квартал говорилось: «Стоит в текущем ремонте с мая месяца 1944 г. Нуждается в капитальном ремонте, без чего плавать в море не может». Постановка в «капиталку» лимитировалась количеством кораблей в строю бригады, вследствие чего начало работ увязывалось со вступлением в строй Л-5. В итоге официально работы на корабле начались лишь в марте 1945-го, практически одновременно с награждением его орденом Красного Знамени. По всей вероятности, фактически к ним так и не приступили, поскольку, когда в августе последовало решение переформировать субмарину в плавучую зарядовую станцию, никакой обратной сборки конструкций производить не потребовалось. В этом качестве старейшая из «агешек» прослужила до середины 50-х, после чего ее разделали на металл.

В масштабах всей боевой деятельности советского подводного флота в годы Великой Отечественной войны достижения пяти субмарин выглядят достаточно скромно, что, впрочем, не мешает нам высказать некоторые соображения относительно их боевого использования.

Во-первых, несмотря на давность постройки (на начало 1944-го «агешки», по-видимому, являлись самыми старыми из подлодок флотов всего мира, участвовавшими в боевых походах), субмарины типа АГ по своим тактико-техническим характеристикам ничем не уступали, а по некоторым даже превосходили построенные гораздо позже «малютки». Конструкция, созданная в годы Первой мировой войны и вполне удовлетворительно проявившая себя в годы Второй, не может не получить признания в качестве удачной.

Во-вторых, по ряду причин к началу 40-х гг. техническое состояние подлодок этого типа в нашем флоте, даже сразу после окончания средних или капитальных ремонтов мало отличалось от аварийного. Отсутствие фирменных сменных запасных частей и механизмов заставляло заниматься изготовлением ЗИПа полукустарными методами, а в ряде случаев возможность замены и вовсе отсутствовала. В этих условиях только удачность конструкции и самоотверженные усилия подводников позволили избежать катастроф и гибели кораблей из-за аварий по условиям боевой обстановки. Именно под влиянием таких соображений корабли иностранной постройки редко задерживались в строю 1-й линии более чем на десятилетие, и «агешки» – абсолютные рекордсмены по этому показателю.

В-третьих, успехи лодок данного проекта в ходе боевых действий на Черном море отчасти объясняются тем, что уровень вражеской противолодочной обороны примерно до середины 1943 г. мало отличался от уровня, достигнутого к концу Первой мировой войны. Вторым фактором, повлиявшим на результативность, стало постепенное «вымывание» командиров с довоенным уровнем подготовки и замена их на недостаточно опытных выдвиженцев военного времени. Вследствие указанных причин кривая результативности имела явную тенденцию к спаду: два торпедированных транспорта в 1942 г., одна БДБ в 1943 г. и никаких успехов в 1944-м. Это была общая тенденция в отечественном подводном флоте на тот период, не имевшая никакого отношения к конструкции подлодки.

Все вышеизложенное дает необходимые основания, чтобы оценить боевую деятельность подлодок как вполне удачную, а их экипажи – как мужественных защитников своей Родины, внесших посильный вклад в победу над врагом.

Общая история развития конструкций субмарин в британском флоте в годы Первой мировой войны

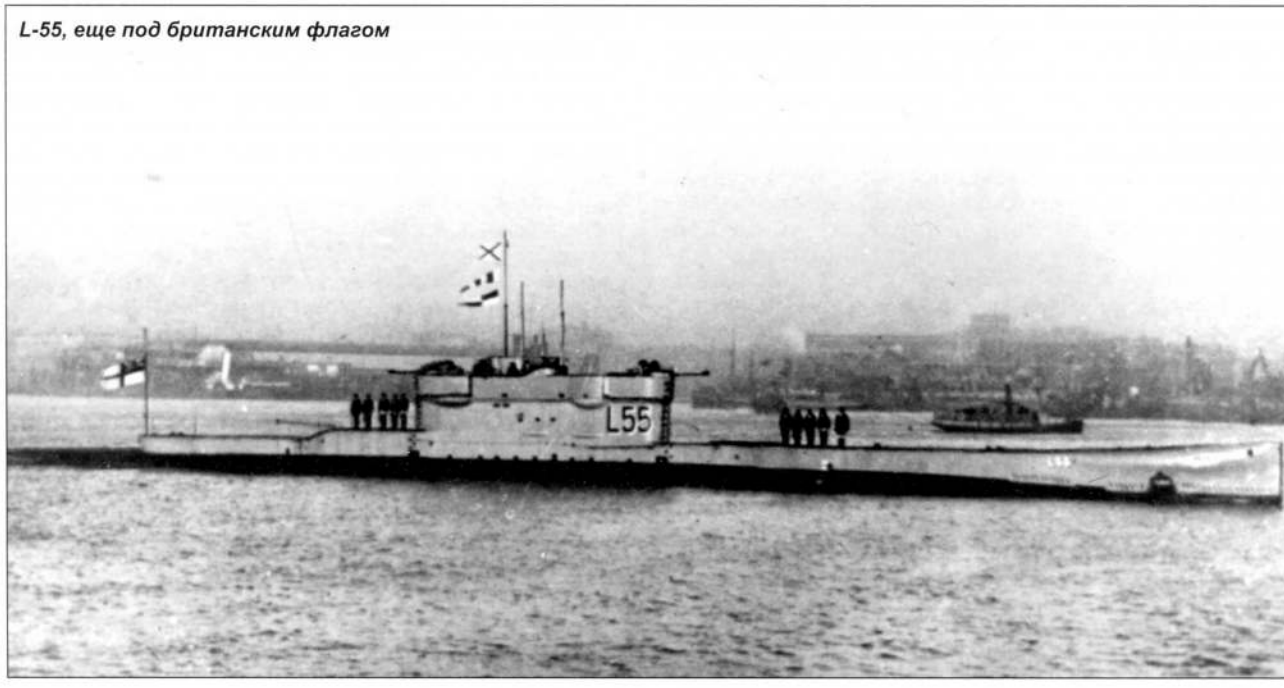
Британское подводное кораблестроение традиционно не вызывало особого интереса у отечественных моряков и инженеров. До начала XX века англичане не вели строительства субмарин. После появления первых действительно представлявших боевую ценность экземпляров в США, Франции и Италии подводные лодки были сочтены приемлемым средством для организации обороны баз и побережья. Первыми британскими субмаринами стали американские конструкции Холланда, однотипные с теми, что поставлялись России и Японии. После перебора различных вариантов конструкции к концу Первой мировой войны англичане выработали собственный архитектурно-конструктивный тип: полуторакорпусные субмарины с булевыми цистернами главного балласта. К концу Первой мировой воны по решаемым задачам лодки делились на следующие подклассы: прибрежного действия (тип «H»), морские патрульные (ранние типа «E» и более поздние типа «L»), эскадренные (типы «J» и «K») и противолодочные (тип «R»). Минные заградители создавались на базе типов «E» и «L» посредством оборудования минных шахт в бортовых булях.

Морякам Российского императорского флота довелось довольно подробно ознакомиться с британскими подводными лодками. В начале Первой мировой войны по инициативе Британского Адмиралтейства для действий на Балтийском море было направлено несколько английских субмарин, поступивших в оперативное подчинение командованию русского Балтийского флота. Общее количество составило: пять единиц новых типа «E» и четыре более старых тип «C». В отношении первых отмечалось, что *«пришедшие к нам лодки можно считать самыми современными, они представляют последнее слово английского подводного судостроения»*. Положительно оценивались большой радиус плавания и скорость надводного хода, малое время погружения, лаги и гирокомпасы. Отмечалось полное отсутствие удобств в размещении личного состава лодки, предназначенной для длительного пребывания в море. Тем не менее именно британские моряки добились значительных успехов, как в борьбе с боевыми кораблями противника, так и в нарушении морских коммуникаций. Достаточно сказать, что англичане потопили два крейсера, два вспомогательных судна и 14 грузовых пароходов, повредив два крейсера, два миноносца и несколько вспомогательных судов. Этот результат был оплачен гибелью в боевых походах всего одной субмарины.

В межвоенный период в британском флоте продолжалось развитие патрульных субмарин: «заморских» (типы «O», «R») и «малых» (тип «S»), хотя фактически последние являлись средними подлодками. Параллельно строились большие подводные минные заградители. В конце 30-х гг. к ним добавились два новых подкласса: крейсерские для действий на Тихоокеанском ТВД (тип «T») и малые учебные/прибрежного действия (тип «U»).

Британские судостроители в межвоенный период получили значительное число заказов на строительство субмарин. Для Югославии были построены две лодки (тип «L»), три типа «Capitan O'Brien» (тип «O») – для Чили и такое же число для Португалии (тип «Delfin» – специальный проект). Заказанные Турцией четыре субмарины типа «Oruc Reis» (тип «S») с началом войны были конфискованы британским правительством.

L-55, еще под британским флагом



L-55

Проект

Проект подлодок типа «L» был составлен на основе проекта малых патрульных субмарин типа «E», строившихся еще до начала Первой мировой войны. При его реализации британские конструкторы ставили перед собой цель увеличить радиус действия, надводную скорость, усилить вооружение, а также оснастить лодки последними достижениями науки и техники. Подлодки 1-й серии (L-1 – L-8), начавшие вступать в строй с ноября 1917 г., развивали 17 узлов над водой и 10,5 в погруженном состоянии, имели дальность плавания 3800 миль 10-узловым ходом. Их вооружение состояло из одного 76-мм орудия (позднее заменено на 102-мм) на мостике, четырех 18-дюймовых торпедных аппаратов в носу и двух в надстройке в центре корпуса. К носовым аппаратам имелся один комплект торпед для перезарядки. Подъем орудия на палубу мостика преследовал цель сократить время между всплытием и моментом открытия огня, а также обезопасить расчет от угрозы быть смытым волной в свежую погоду. Интересно отметить, что подлодки оснащались тремя перископами: командирским (перископ атаки), общего наблюдения и ночным. 2-я серия (L-9 – L-12 и L-14 – L-35; заказы на L-28 – L-32, L-34, L-35 аннулированы в связи с окончанием войны) отличалась главным образом переходом на 21-дюймовые торпедные аппараты в носовой части. Это увеличило общую длину с 70,4 до 72,7 м. Торпедные аппараты в средней части надстройки остались 18-дюймовыми, не изменилось и количество торпед. Шесть (по другим данным, пять) подлодок этого типа были достроены в варианте минных заградителей с 16 вертикальными минными трубами в булевых цистернах, в каждую из которых помещалось по одной мине. На этих подлодках надстроечные аппараты отсутствовали.

Не менее крупным заказом должна была стать 3-я серия из 25 единиц, но в связи с окончанием войны было достроено лишь семь (L-52 – L-56, L-69, L-71, кроме того, корпусные конструкции L-67 и L-68 были использованы при постройке югославских «Hrabri» и «Nebojsa») субмарин. Она отличалась от предшественниц заметно усиленным вооружением: за счет отказа от труб в надстройке число носовых аппаратов увеличилось до шести, причем к каждому имелось по запасной торпеде. Удвоилось и число 102-мм орудий. Для того чтобы уместить их на палубе мостика, ограждение рубки пришлось существенно продлить, что придало подлодкам совершенно неповторимый внешний вид. Между орудиями в средней части мостика оборудовали закрытую ходовую рубку, что, несомненно, ухудшило и без того посредственную остойчивость. В середине 20-х гг. кормовое орудие демонтировали, установив на его месте обтекатель антенны гидроакустической станции «Аздик-113С». Если не считать малоудачных эскадренных подлодок типа «К», «элки» 3-й серии на момент вступления в строй (конец 1918 г.) являлись самыми тяжеловооруженными субмаринами в британском флоте и одними из самых сильных в мире. Правда, за это пришлось заплатить ухудшением скоростных показателей, которые, несмотря на все ухищрения, так и не смогли превысить 14 узлов в надводном положении. Все это стало результатом того, что заказ на 3-ю серию последовал до того, как был накоплен опыт эксплуатации более ранних подлодок. Именно поэтому прототипом при разработке проекта «заморских» патрульных подлодок типа «О» послужили корабли 2-й серии.

Карьера субмарин данного типа сложилась довольно удачно. Лишь один корабль погиб в Первой мировой войне, L-55 в Гражданской войне в России и две в послевоенных катастрофах. Поскольку суммарный тоннаж британского подводного флота был ограничен международными соглашениями, к концу межвоенного периода подавляющее большинство лодок типа «L» было сдано на слом, причем корабли 3-й серии раньше, чем 2-й. В качестве учебных к сентябрю 1939-го сохранялись только L-23, L-26 и L-27. С началом войны L-23 и L-27 вернули в состав боевых флотилий, но к концу 1941 г. их снова вывели из активной службы. Между 1944 и 1946 г. все три «элки» сдали на слом.

История гибели и подъема L-55

L-55 (первый и последний командир – лейтенант К.М.С. Чапмэн) была заложена 21.09.1917 г. и 19.12.1918, вступила в строй. Не успев принять участие в Первой мировой войне, она вместе с субмаринами E-27, E-39, E-40, L-12 и L-16 вошла в состав группировки британского флота, направленной в 1919 г. в Финский залив. Основной решаемой задачей отряда подлодок являлось наблюдение за силами Красного флота и атака их при попытке выйти за пределы района Кронштадта. Действия субмарин оказались не слишком эффективными. 24 июля 1919 г. E-40 подверглась безуспешной атаке советской подлодки «Пантера», а через три дня L-12 обнаружила субмарину «Вепрь», но ее нападение сорвалось.

Еще раньше пропала без вести L-55. Впрочем, свидетели ее гибели нашлись на противоположной стороне конфликта.

4 июня в очередной поход на разведку неприятельских сил вышли эскадренные миноносцы «Азард» и «Гавриил» (командиры – Н.Н. Несвицкий и В.В. Севастьянов). Их прикрывал следовавший на некотором удалении линкор «Петропавловск». В 17.37 в районе Копорской губы с эсминцев одновременно заметили слева по курсу пенистые следы двух торпед, движущихся прямо на них. Удачно сманеврировав, оба корабля уклонились от опасности. Спустя считанные секунды прямо по курсу «Азарда» на расстоянии приблизительно 5 кабельтовых неожиданно показались боевая рубка и часть корпуса подводной лодки, которая, по-видимому, не смогла удержаться на перископной глубине после залпа. Увидев противника, эсминцы полным ходом пошли на таран и тотчас же открыли артиллерийский огонь. По донесениям сигнальщиков первым же снарядом, выпущенным из 102-мм носового орудия «Азарда» (комендор – С. Богов), было достигнуто попадание точно в рубку субмарины, и, спасаясь от таранного удара, она быстро ушла под воду. Вскоре на этом месте произошел оглушительный взрыв. Докладывая по прибытии на базу начальнику Действующего отряда С.Н. Дмитриеву о результатах похода, командир дивизиона эсминцев Л.Н. Ростовцев в своем рапорте указывал, что *«на*

месте лодки появился громадный столб воды не менее чем при взрыве мины заграждения, черного цвета, и видны были летящие в воздух обломки. На месте взрыва, до которого оставалось только 15 – 20 саженей, был сильный водоворот, с громадной силой выходил воздух, образуя белую пену».

Причина взрыва тогда осталась неясной, но гибель вражеского подводного корабля сомнений не вызывала. За потопление подлодки командира «Азард» Н.Н. Несвицкого и комендора Богова в числе первых моряков наградили орденами Красного Знамени. Позднее о гибели L-55 официально сообщило Британское Адмиралтейство. Интересно отметить, что командование британской группировки на Балтике пыталось связаться с субмариной и отозвать ее из опасного района, поскольку обнаружило, что ее позиция оказалась посреди английского же минного поля! Как видно, подобного рода накладки случались даже и у «просвещенных мореплавателей».

Об этом незначительном эпизоде Гражданской вспомнили в конце 1926 г., когда во время испытания тральщиками «Защитник» и «Клюз» придонного трала был случайно обнаружен остов субмарины. 29.04.1927 вопрос о подъеме лодки поднял начальник 5-го отдела (подводного плавания) Технического управления УВМС РККА Л. А. Белецкий. Почти одновременно в Научно-технический комитет УВМС поступило письмо преподавателя Военно-морской академии А.Н. Лебедева. Он, считая, что потоплена устаревшая лодка типа «Е», предлагал поднять ее для использования в качестве объекта для экспериментальной проверки *«влияния подводных взрывов на корпус и механизмы подводных судов и, как следствие, веса заряда для противолодочных бомб».*

Письмо заинтересовало начальника Техупра УВМС Н.И. Власьева. Для выяснения подробностей в Ленинград выехал представитель Техупра Г.И. Алексеев. Ознакомившись на месте с документами и опросив очевидцев, он доложил находившемуся в то время в Ленинграде начальнику Морских сил РККА Р.А. Муклевичу, что английская лодка, вероятно, больших повреждений не имеет, и, следовательно, возможно ее быстро восстановить и ввести в строй. Выслушав доклад, Наморси приказал начальнику Морских сил Балтийского моря М.В. Викторову в кратчайший срок организовать гидрографическое траление Копорской губы и водолазное обследование затонувшей лодки.

20.10.1927 Реввоенсовет Балтийского моря предписал командованию бригады траления изыскать силы и средства для выполнения этой задачи. Тральщики «Клюз» и «Змей», используя мягкий гидрографический трал и металлоискатель, обследовали предполагаемый район. Руководил поисковыми работами командир 1-го дивизиона тральщиков (он же командир «Змея») К.Л. Никандров. Лежащую на грунте лодку обнаружили в точке с координатами 59°55' с.ш./28°46'6" в.д. Выставив на месте гибели субмарины веху, тральщики вернулись в Кронштадт за водолазной партией.

Еще до начала поисковых работ Н.И. Власьев заручился поддержкой руководства Экспедиции подводных работ особого назначения ОГПУ, имевшей достаточный опыт подъема подводных лодок. 14 ноября того же года руководитель ЭПРОН Л.Н. Мейер сообщил о согласии экспедиции взять на себя подъем субмарины за соответствующую оплату. 20.10.1927 тральщики прибыли в Копорский залив, имея на борту водолазов ЭПРОН. Поиск лодки ослож-

Эскадренный миноносец «Азард»

нился из-за того, что выставленную ранее веху сорвало штормом. Используя тралы-металлоискатели, «Змей» и «Клюз» вскоре обнаружили на дне залива большую массу металла. Погрузившийся под воду водолаз, однако, не смог ничего найти. Тогда решили отыскать лодку путем волочения по грунту снятых с тральщиков четырехпалых якорей (кошек). 20 ноября кошка более удачливого «Змея» зацепилась за какое-то донное препятствие, которое, ко всеобщей радости, оказалось разыскиваемой подводной лодкой, о чем уверенно доложил спущенный под воду по якорь-цепи кошки водолазный инструктор Н.С. Хроленко. Согласно рапорту руководителя ЭПРОНа председателю ОГПУ, *«пройдя от носа до рубки и спустившись снова на корму, водолазы не выявили никаких повреждений корпуса лодки»*. Поднявшись на поверхность, Хроленко доложил, что субмарина лежит на глубине 32 м, с креном на правый борт 7–8° и дифферентом на корму 4°, погрузившись в грунт по привальные брусья. На следующий день погода резко ухудшилась, и водолазные спуски стали невозможны. Опасаясь за корабли своего дивизиона, К.Л. Никандров принял решение прекратить все работы и увел тральщики в Кронштадт.

Хорошее, согласно докладу ЭПРОН, состояние субмарины побудило Наморси Муклевича перевести вопрос о подъеме L-55 в стадию практической реализации. 17 апреля он направил в адрес зампредседателя РВС И.С. Уншлихта докладную записку, где указывал, что *«нашими водолазами установлено, что эта лодка имеет самые незначительные повреждения и принадлежит к классу лучших английских подводных лодок»*. Далее в записке говорилось: *«Считаю весьма важным и целесообразным эту работу провести, так как она наглядно докажет рабочим массам и, в частности, красным морякам, что англичане не только дрались с нами в момент гражданской войны на Балтике всерьез (вводом в бой лучших своих кораблей), но что мы с ними успешно дрались и наносили им жестокий урон, доказательством чего и служит настоящая подводная лодка, погибшая от артиллерийского огня наших миноносцев. Должен отметить, что командование Морских сил Балтийского моря долго сомневалось, действительно ли имел место такой случай, и поверило тогда, когда водолазы нашли лодку и дали детальные сведения о ней, включая такие неопровержимые доказательства, как прицел и другие мелкие части, которые были сняты с лодки и на которых были отмечены тип и название ее»*.

Финансирование работ предлагалось осуществить из фонда «Ответ Чемберлену», который был создан на основе добровольных пожертвований трудящихся в период «военной тревоги» 1927 г. Наркомвоенмор К.Е. Ворошилов разрешил подъем «под личную ответственность» Наморси, но выделил на него только 150 тыс. руб. из запрошенных 200 тыс.

27.04.1928 Техупр УВМС и ЭПРОН заключили договор о производстве работ по подъему лодки. Для работы на Балтике, где ЭПРОН не имел своего подразделения, сформировали специальную группу, руководителем которой назначили Ф.А. Шпаковича, главным инженером – Т.И. Бобрицкого. 15.05.1928 в оперативное подчинение ЭПРОН перешло спасательное судно «Коммуна». Четыре пары гиней обеспечивали подъем лодок водоизмещением до 1 тыс. т, а подъемное усилие, необходимое для подъема L-55, составляло, по расчетам, около 860 т. Одновременно экспедиции передали ледокольный буксир Ленинградского военного порта «Транспортник» и паровой килектор.

Поскольку выставленные осенью вехи оказались сорваны зимним ледоставом, тральщикам вновь пришлось осуществить работы по поиску корпуса субмарины. На этот раз трал-металлоискатель сработал надежно, и 19 мая место было быстро найдено. Попутно провели дополнительное обследование лодки силами водолазов Ленинградского военного порта. Первые же результаты повергли командование МСБМ в шок: практически вся рубка была разрушена сильным взрывом, сохранились только носовая часть ограждения, снарядный элеватор и одно из двух орудий. Прочная бронзовая рубка лежала на грунте в 20—25 м по правому борту от лодки. Балластная цистерна позади рубки имела многочисленные разрывы и вмятины. В прочном корпусе обнаружили пробоину длиной около 3,2 м.

Данные обследования противоречили первоначальному докладу ЭПРОН о хорошем состоянии лодки. Начальник Техупра Н.И. Власьев направил Л.Н. Мейеру гневное письмо, обвиняя ЭПРОН в дезинформации и недоумевая, как такое могло случиться в одном из подразделений ОГПУ. В результате разбирательства был отдан приказ о предании суду инструктора ЭПРОН Хроленко (условно осужден на 6 месяцев тюремного заключения), чем инцидент был исчерпан. Несомненно, что причиной недоразумения стала крайняя заинтересованность ЭПРОНа в получении подряда на проведение судоподъемных работ, поскольку он не имел стабильного источника финансирования.

8.06.1928, не дожидаясь прибытия «Коммуны», «Транспортник» с группой водолазов ЭПРОН и килектором на буксире вышел в Копорскую губу. 10 июня приступили к подводным работам. Вначале застропили прочную рубку, на следующий день подняли и уложили ее на кормовую палубу буксира. Одновременно подняли кормовой снарядный элеватор, второе орудие, однако, так и не нашли. Также в 21 м от кормы лодки был найден якорь английской противолодочной мины, что позволило установить истинную причину гибели L-55. Было ли снарядное попадание с «Азарда», сказать затруднительно, поскольку средняя и кормовая части ограждения рубки, как уже указывалось, были разрушены взрывом мины. Впрочем, сомнительно, чтобы при таком взаимном положении кораблей, какое бывает при торпедной атаке, снаряд мог попасть куда-либо, кроме абсолютно не пострадавшей носовой части ограждения.

24 июня спасательное судно прибыло на буксире «Транспортника» в Копорскую губу и было жестко раскреплено между четырьмя швартовыми бочками точно над лодкой. Поскольку дно на месте гибели субмарины состояло из смеси песка и мягкой глины, принято решение поднимать ее при помощи судоподъемных «полотенец». От промывки туннелей в грунте отказались, ограничившись лишь подрезкой грунта по всей длине лодки тонким стальным тросом. В нужных местах к тросу присоединялись полотенца и продергивались под корпусом лодки. Подрезка грунта была закончена 28 июня, а к 22 июля под корпус завели четыре полотенца. Оставалось закрепить коуши полотенец на гаки подъемных гиней «Коммуны». Затем отмыли грунт от корпуса лодки гидромонитором.

К 11 августа все подготовительные работы были закончены, в 7 ч 30 мин лебедки спасательного судна заработали «на подъем». Через 20 минут лодка оторвалась от грунта, а в 9 ч 15 мин над водой показалось носовое орудие. В 10 ч подъем закончился. С норд-оста налетел сильный шквалистый ветер, поднявший сильную волну. Над ним сразу же закрепили красный флаг. В 13 ч «Транспортник» начал буксировать «Коммуну» вместе с висящей на гинях подлодкой. К 22 ч караван благополучно прибыл в Кронштадт.

12 августа в 10 часов утра туда прибыл К.Е. Ворошилов в сопровождении Муклевича и начальника МСБМ М.В. Викторова, который после наружного осмотра лодки поздравил всех с успехом. В тот же день водолазы обмерили днище L-55, рабочие начали изготовление деревянных клеток для постановки лодки в док «им. Велещинского». Через два дня лодку установили в доке, затем, после осушения дока, начали откачивать воду из корпуса.

В телефонограмме начальника ЭПРОН Мейера в ОГПУ СССР от 14 августа отмечалось: *«В 6 часов все люки лодки были вскрыты. Внутренность лодки откачена. В средней части в районе повреждения жесткого корпуса найдены костяки с остатками сухожилий. В носовой части трупы сохранили форму, но легко распадаются. Выемка и укладка трупов в гробы затрудняется: во-первых, большим количеством жидкой грязи в отсеках, смешивающейся с трупными остатками, во-вторых, вредным и неприятным запахом, в-третьих трудностью прохода по узким помещениям, забитыми механизмами и разными шкафами, особенно исковерканной средней части. Сегодня в 8 часов лодку осматривал тов. МУКЛЕВИЧ, определивший срок уборки внутренних помещений в трое суток. Я считаю, что уборка трупов наверно будет завтра окончена. Количество трупов до конца уборки определить нельзя. Все трупы целиком собрать врядли удастся. Найдены и приводятся в порядок секретные документы. Сохранность и новая конструкция лодки дает готовое решение ряда задач, нами разработанных. Весьма радует военно-морские лахты* (так в документе. – *Прим. автора*), *которыми надеются лодку восстановить, МУКЛЕВИЧ сегодня выезжает в Москву. Я выеду завтра с подробным докладом и фотографиями.*

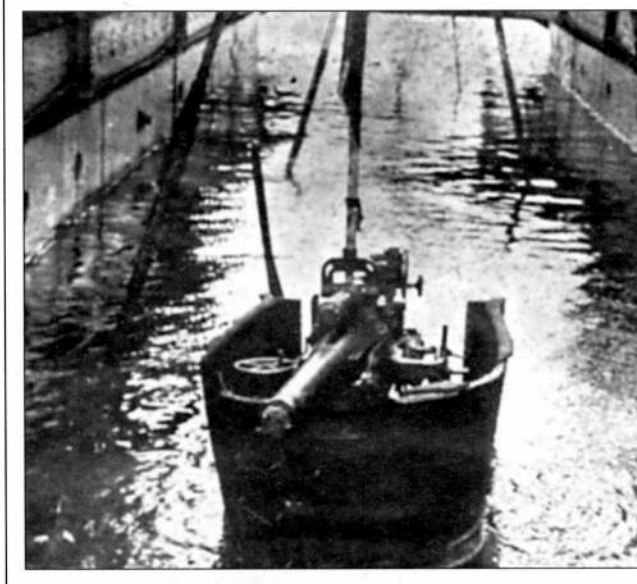
Полагаю, что нет оснований ждать от меня дополнительных донесений, которые имели бы существенное значение. На лодке сохранилась надпись Л-55».

Обследование показало, что кормовая часть боевой рубки и треть прочного корпуса с левого борта от центрального поста и до шестого отсека полностью разрушены, причем рваные листы обшивки вмяты внутрь лодки. Сильно повреждены главные и вспомогательные механизмы, арматура и трубопроводы. В то же время аккумуляторная батарея, баллоны воздуха высокого давления, а также снаряды и семь торпед (три в аппаратах и четыре на стеллажах) на удивление остались целы. Ни одна из переборочных дверей не была закрыта.

Для очистки отсеков и выноса тел на бирже труда наняли группу рабочих, которые 15 августа приступили к работе под руководством инженера Кронштадтского военного порта И.К. Караулова. Еще 5 августа приказом начальника Морских сил РККА Р.А. Муклевича для изучения лодки была образована комиссия, в состав которой вошли: начальник отдела подводного плавания Мортехупра Л.А. Белецкий (председатель), А.Н. Гарсоев, П.И. Сердюк, А.М. Красницкий, Я.К. Зубарев (командир бригады ПЛ МСБМ). Прибыв в док 16 августа, члены комиссии обнаружили, что рабочие, производившие очистку отсеков, выбрасывают детали и части механизмов, считая их мусором.

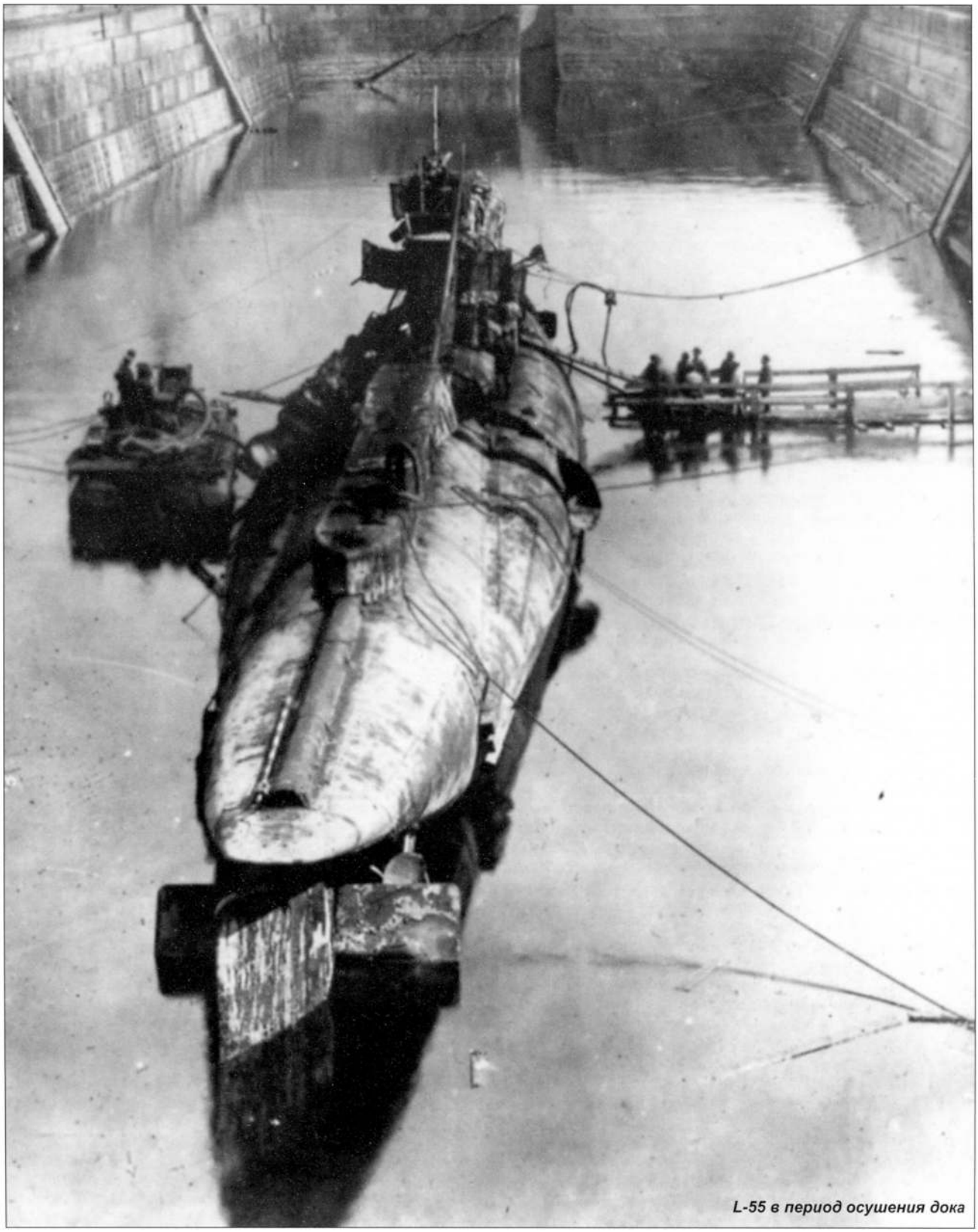
По требованию председателя комиссии вместо наемных рабочих прислали командиров и краснофлотцев с подводной лодки №6 «Пролетарий» под руководством командира лодки В.С. Воробьева, старшего помощника С.И. Жонголовича, комиссара Ф.Г. Красникова и инженера-механика М.А. Рудницкого. Поскольку лодка находилась в доке, выкинутые вольнонаемными рабочими фрагменты благополучно извлекли из мусора и грязи. Все детали, устройства и механизмы тщательно очищались и смазывались. Большую помощь оказали найденные на лодке технические описания и эксплуатационные инструкции.

В общей сложности были обнаружены останки 38 английских подводников (по британским данным, на лодке погибло 42 моряка, включая 5 офицеров), о чем советское правительство незамедлительно сообщило в Великобританию. Там внимательно следили за ходом судоподъемных работ и даже заявили протест, объявив корабль военным захоронением. Поскольку советская сторона отказалась пустить в свои воды британский военный корабль, в конце августа для транспортировки тел погибших английских моряков в Кронштадт прибыло норвежское судно «Труро». 30 августа 1928 г. на кронштадтском рейде в присутствии главного командования порта, представителей Наркомата иностранных дел, штаба Балтийского флота и норвежского консула на транспорт погрузили гробы* с останками членов экипажа L-55. В тот же день «Труро» вышел в море. Он доставил останки в Таллинскую бухту, где их перегрузили на легкий крейсер «Чэмпион». Сопровождаемый эскортом крейсер с при-



При осушении дока первой показалась рубка субмарины

*Интересно отметить, что желая смягчить негативную реакцию англичан руководство ОГПУ, возглавлявшее судоподъемные работы ЭПРОНа, еще до подъема субмарины распорядилось о подготовке 40 гробов, исходя из штатной численности экипажа.



L-55 в период осушения дока

спущенным флагом вошел в гавань Портсмута, возвратив останки на родину. 7 сентября все они были приданы земле в братской могиле на Королевском военно-морском кладбище в Хасларе.

Точку в истории подъема L-55 поставил Приказ Председателя РВС СССР К.Е. Ворошилова №319 от 20.09.1928: *«… Девять лет английская подлодка «Л-55» лежала на дне Копорского залива. 14-го августа с.г. Экспедицией Подводных Работ /Эпрон/ эта лодка была поднята и благополучно введена в один из Кронштадтских доков.*

Благодаря энергии, умелости и революционному энтузиазму всего личного состава «Эпрона», прекрасно справившегося с подъемом военных судов, затопленных в свое время в Черном море, мы получили в свои руки новый документ истории гражданской воины и английского вмешательства в нее и в то же время технически совершенное судно, принадлежащее к одному из мощных классов английского подводного флота.

Произведенная Эпроном работа свидетельствует о прекрасной организации, и в то же время о большой отваге личного состава, производившего работы при самых неблагоприятных условиях погоды. Эти работы являются исключительным достижением не только для СССР, но и для заграницы.

Отмечая заслуги Эпрона и его руководителя т. Мейера, успешно выполнившего выдающееся по трудности задание по подъему подлодки «Л-55», Революционный Военный Совет СССР объявляет всему личному составу Эпрона – руководителям и работникам, БЛАГОДАРНОСТЬ».

Восстановление и испытания

Советские инженеры и моряки получили возможность свободно ознакомиться со сравнительно новой субмариной «потенциального противника». Первоначальные оценки были довольно высокими. Специалисты ЭПРОНа докладывали в ОГПУ:

«Сохранность корпуса, механизмов и оборудования самая хорошая, все, что не повреждено взрывом, может быть отремонтировано или даже только перебрано… Эта океанская лодка много лучше и много могущественнее тех, которые нами сейчас строятся. Подлодки этого типа составляют основные группы подводного флота Великобритании и по сие время. Остехбюро, например, конструирует увеличенные торпеды. На эту работу тратятся сотни тысяч, а теперь у нас есть 9 современных торпед, которые после переработки на испытании, наверное, окажутся лучше тех, которые строит В.И. Бекаури (начальник Остехбюро. – Прим. авт.). И так, вероятно, со всеми другими механизмами и деталями. Мы нашли целый склад секретных документов в виде разных инструкций по артиллерии и другим областям военно-морского дела, своды секретных сигналов и, главное, целое шифровальное производство с общими правилами, наставлениями и набором кодов».

На L-55 в пригодном для чтения виде оказалось более 40 единиц различных документов и инструкций. В их число входили вахтенный журнал, описание и мелкомасштабные чертежи самой субмарины, секретные приказы Адмиралтейства по различным отраслям, наставления по сигналам и сигнальные книги за 1915 – 1918 гг., наставления по торпедам и торпедной стрельбе (включая немецкое от 1917 г.!), лоции.

L-55 в доке, начат осмотр и разбор внутренних помещений

В Акте Комиссии МС РККА, руководимой Л.А. Белецким, отмечалось:

«1. Восстановление лодки технически вполне возможно.

2. Рациональность восстановления лодки надлежит обсудить со следующих точек зрения:

а/ Возможность боевого использования. Для этой цели лодка должна будет снабжаться торпедами длиной 6800 мм английского образца, т.е. иметь для себя специальный боевой запас торпед. Это неудобство будет устранено, если путем изучения и опытов /в чем может помочь английская торпеда/ удастся для последующих серий предположенных к постройке лодок получить торпеду укороченного образца. Таковая задача, т.е. уменьшение длины торпеды, уже поставлена НТКМ, в виду ущерба кораблестроительным качествам, которые ведет за собой применение торпед длиною около 7500 мм.

Наличие же в строю лодки L-55 с точки зрения оперативно-технического использования ее не может вызывать возражений. Кроме того, изучение этого типа в условиях плавания имеет огромное значение для нашего Флота, как в отношении проверки принципов, кладущихся в основу проектирования новых лодок, так и изучения работы отдельных конструкций, механизмов и всей лодки в целом. Подлодка L-55 представляет собою результат планомерного и систематического развития основного типа английской подлодки и является не менее как 9-й ступенью этого процесса, поэтому Флоту необходимо иметь ее в строю для последующего использования многолетнего английского опыта.

б/ Наличие в строю единственной лодки с типовым английским снабжением представит во время ее использования большие затруднения. Однако, принимая во внимание, что часть английского снабжением может быть принята в дальнейшем в качестве образцового для нашего подводного флота и таковое будет изготовляться для наших подлодок /как, например, переход на 220 вольт/, а другая часть снабжения подлодки L-55 может быть заменена нашим типовым, Комиссия находит, что с этим неудобством можно мириться, учитывая те результаты, которые будут получены из изучения английского типа.

в/ Работы по восстановлению подлодки L-55 несомненно окажут влияние на темп постройки новых лодок, причем это влияние скажется не столько в производственном смысле, сколько в работе конструкторских бюро, создавая добавочную нагрузку и тем самым вначале замедляя работы. Однако изучение этого типа конструкторами Судостроительных заводов насущно необходимо и задержка в проектировании последующих очередей оправдывается пользой, полученной при изучении английского типа. Комиссия считает, что вторую очередь не целесообразно проектировать не учтя полученный в руки английский опыт.

г/ Система управления подлодки L-55 сравнительно проста. Затруднений в обучении личного состава не предвидится, за исключением того, что придется изучать еще один тип лодки. Успешное же обслуживание ее является вопросом тренировки.

д/ Констатируя техническую возможность восстановления, Комиссия считает необходимым отметить, что окончательное решение этого вопроса может быть принято только после составления сметы на восстановление, разборки механизмов и выяснения их внутреннего состояния.

Для целей же дальнейшей консервации и в качестве меры к немедленному изучению лодки L-55 Комиссия считает необходимым принять теперь же следующие меры:

1. Окончание полной очистки лодки и консервации механизмов судовыми средствами при содействии Школы Подводного Плавания, Главвоенпорта и Завода. Способ ведения работы судовыми средствами, т.е. людьми наиболее близко стоящими к механизмам, по мнению Комиссии наилучшим образом предохранит их от дальнейшего разрушения и способствует сохранению материальной части. Ввиду того, что судовая команда выполняет работы, порученные по наряду Главвоенпорту, Комиссия считает необходимым поставить вопрос о премиальном награждении команды подлодки №6 и Школы Подводного Плавания.

2. Немедленно привлечь Балтийский Завод и Завод имени «Карла Маркса» к изучению частей лодки, съемке схем и составлению смет на восстановление соответствующих частей, что до настоящего времени не могло быть произведено из-за загрязнения лодки (вода, ил, трупы и пр.).

3. Перископ подлежит пересылке на Оптический Завод «ТОМПА» в г. Ленинград. Лист, в который зажат перископ, может быть вырезан после перевода лодки в док «Митрофанова».

4. Главвоенпорту надлежит выгрузить все торпеды, произвести полную очистку и консервацию их. Одну из торпед направить в ОСТЕХБЮРО, а остальные приготовить для испытания на Пристрелочной станции.

5. Главвоенпорту надлежит снять пушку и законсервировать. Список же снятого Артиллерийского имущества направить в Техническое Управление на предмет распоряжений.

6. Съемку электронавигационных и акустических приборов поручить Гидрографическому Управлению.

7. Изучение радиоустановки производится на месте в разрушенной части центрального поста. Инженером Завода «КОМИНТЕРН» Треста Слабого Тока тов. МУШКИНЫМ при участии судовой команды. Отзыв о радиоустановке будет от него получен особо через Штаб Бригады Подлодок.

8. Ввиду полной целесообразности приказа РВС БМ о подчинении подлодки L-55 плавающему составу 2-го Дивизиона подлодок Балтийского Моря в лице командира подлодки №6 тов. ВОРОБЬЕВА, этот приказ необходимо оставить в силе впредь до окончания приготовлений к консервации и проверке механизмов».

В своей «Справке по вопросу о восстановлении подводной лодки L-55» начальник Мортехупра Власьев отмечал:

«… по своим размерам подлодка класса L более всего удовлетворяют нашим заданиям.

Б. Ни один флот, кроме английского, не имел и не имеет в своем строю этих лодок со столь обдуманной конструкцией. Мы получили в свои руки для развития нашего подводного флота судно огромной технической ценности, которое необходимо использовать всесторонне, изучив не только его конструкцию в общем и деталях, но и работу судна и его механизмов в условиях плавания.

В. Для молодого флота СССР этот приз служит хорошим и наглядным противоядием против представления о подавляющем могуществе английского флота; для воспитания личного состава флота значение этого приза весьма велико.

Г. Техническое восстановление L-55 вполне возможно, при этом за сумму по крайней мере вдвое меньшую, чем стоимость подлодки почти той же величины, строящейся на наших заводах, и затраты на увеличение обороны вполне окупятся. Подлодки действуют поодиночке, поэтому различие в их типах не имеет большое значение. Вооружение и скорость в подводном и надводное состояниях нашего и английского типов очень близки друг к другу. Материальная часть L-55 сильно отличается от нашего, но вполне естественно, что в дальнейшем некоторые английские образцы могут и даже должны быть приняты для себя, а часть оборудования L-55 будет заменена нашими образцами; разница в материальной части более или менее сгладится.

Д. Горячее желание подводников видеть L-55 в строю Балтийского флота СССР также должно быть учтено. Весь личный состав подлодки №6 принял энергичное участие сначала в наблюдении за очисткой, а потом, при помощи учеников Школы Подводного Плавания, приступил к очистке и переборке механизмов. Делалось это вполне добровольно с одной целью – спасти лодку от повреждений во время очистки и возможно скорее восстановить ее. Установлен и проводится принцип: лодка L-55, как судно флота СССР, вошла в док и все взаимоотношения между лодкой и различными учреждениями строятся на этой основе; Порт работает по указаниям Командира. Принцип этот воспринят полностью; L-55 находится в надежных руках; Командир и весь личный состав горячо желают плавать на L-55 и относятся к ней с любовью, как к своему судну».

Не все разделяли восторг от приобретенного трофея. В записке, направленной председателю Научно-технического комитета УВМС Н.И. Игнатьеву, свое впечатление от осмотра L-55 высказал командир строившейся подводной лодки «Революционер» В.С. Сурин. Он отметил недостатки лодки: легкая надстройка и коробчатый киль не обеспечивают защиту прочного корпуса от повреждений, аккумуляторы размещались в трюме центрального по-

Ещё немного и L-55 станет полностью доступна для восстановительных работ

ста, что привело к чрезмерному увеличению габаритов отсека, вентиляция аккумуляторных ям не давала гарантии безопасности при зарядке батареи, непотопляемость при затоплении одного из отсеков не обеспечивалась. Недоумение вызывали переборки, рассчитанные на давление лишь в 2 атм, то есть обеспечивающие живучесть лодки только при получении пробоины в надводном положении, слишком узкая палуба надстройки, малое количество водоотливных средств. Явно неудачной была конструкция водонепроницаемых дверей: для задраивания каждой из них требовалось завернуть по 17 «барашков». Какие-либо устройства для спасения личного состава, а также средства связи между отсеками отсутствовали. По мнению автора записки, *«общее свойство корабля – живучесть не обеспечена даже в малой мере, потребной для принятия командиром каких-либо мероприятий по ликвидации (частичной) аварии»*.

23.08.1928 лодку перевели из дока «им. Велещинского» в док «им. Митрофанова». Финансирование велось согласно указанию начальника Техупра Н.И. Власьева: *«Работы по восстановлению разрушенной и испорченной части [...] не могут обойтись меньше 1 000 000 руб. Этот ресурс не может быть изыскан в смете УВМС. На этом деле надлежит заострить внимание таких общественных организаций, как Комсомол и Осоавиахим; последнему надлежит отпустить 1 000 000 руб. для восстановления L-55 из фонда «Ответ Чемберлену»*.

Восстановление L-55 поручили 24 августа Балтийскому заводу, где в тот момент уже осуществлялось строительство трех отечественных субмарин 1-й серии. Испытывая определенные трудности, главным образом из-за нехватки квалифицированных специалистов, завод вначале отнесся к этому предложению без энтузиазма. Несмотря на указания о срочности выполнения работ, была сделана попытка затянуть их под предлогом сосредоточения всех вопросов восстановления и изучения лодки в руках Балтзавода. Но после указания Наморси Р.А. Муклевича, что восстановление «англичанки» имеет «большое политическое значение», работы начались. Разработкой технической документации занималась группа конструкторов завода во главе с Б.М. Малининым. Особый интерес для отечественных кораблестроителей представляла перспектива проведения ходовых испытаний, так как при обследовании конструкции корпуса и гребных винтов не было обнаружено ничего такого, что, по мнению наших специалистов, объясняло бы возможность развития хода в 17,3 узла, как это указывалось в зарубежных справочниках.

При восстановительном ремонте большинство приборов и механизмов остались оригинальными. По воспоминаниям Г.Н. Холостякова, их зарисовывали, снимали, чистили, ремонтировали/восстанавливали и затем устанавливали на прежнее место. Установка отечественного оборудования вызвала перегрузку примерно в 50 т. Одним из основных был вопрос о восстановлении одной из групп батареи, поскольку целыми и исправными оказалось только 220 элементов. Старая батарея имела только 75% мощности, ее восстановление требовало 100 тыс. руб., а срок службы определялся в полтора года. Новая батарея требовала

270 тыс. руб., но произвести ее могли только через полтора года. Наиболее дешевым было оставить две группы из трех, собрав недостающее число элементов из разрушенных, что должно было обойтись всего в 40 тыс. В итоге был выбран вариант изготовления заново 3-й группы батареи, при этом габариты и система вентиляции элементов выполнялись по английскому образцу, а пластины, их изоляция и т.п. по-отечественному.

27.11.1928 L-55 перешла из Кронштадта (док «им. Сургина») к Балтийскому заводу. К этому моменту была завершена очистка и окраска внутренних помещений, демонтированы и заменены поврежденные конструкции булевых цистерн и прочного корпуса, выгружены и отправлены на заводы аккумуляторная батарея, баллоны ВВД, вспомогательные механизмы, разобраны и частично перебраны электрическая и воздушная системы.

Имелись предложения и о более глубокой модернизации корабля. *«Английские подводные лодки типа «L» имели весьма приметный силуэт,* – вспоминал служивший на «англичанке» старпомом Г. Н. Холостяков. – *Из-за характерной, очень высокой рубки с вытянутым мостиком их нельзя было спутать даже издали ни с какими другими. При восстановлении L-55 обсуждался вопрос, не следует ли несколько изменить ее внешний вид, тем более что рубка была сильно повреждена. Но решили оставить ей вместе с прежним названием «английскую» внешность. Мы видели особый смысл в том, что в лодке, принадлежащей Рабоче-Крестьянскому Красному Флоту, будут узнавать ту самую L-55, которая была потоплена в девятнадцатом году. Пусть все, с кем придется встретиться на море, принимают к сведению, чем кончается для любителей военных авантюр вторжение в советские воды!»*

К 27.07.1931 подводная лодка L-55 была полностью восстановлена и предъявлена заводом к сдаче Постоянной комиссии по испытаниям и приемке кораблей. Лодкой командовал В.С. Воробьев, испытаниями руководил опытный моряк-подводник Я.К. Зубарев. Сдаточные испытания длились три недели и в целом прошли успешно. Все лодочные механизмы и устройства работали без перебоев. Итоговая стоимость восстановления составила 1,3 млн руб. Расходы распределялись следующим образом: доковые работы и работы по выгрузке и оправке механизмов – 282,8 тыс.; восстановительные работы – 1,03 млн.

Вместе с тем *«...ходовые испытания показали,* – указывал позже видный конструктор подводных лодок профессор С.А. Базилевский, – *что данные справочника «Джен» о высокой надводной скорости L-55 (17 узлов), мягко говоря, не соответствовали действительности. Несмотря на развитие дизелями их номинальной мощности и на тщательную очистку и отличное состояние наружной поверхности, наибольшая надводная скорость, которой L-55 смогла достичь на испытаниях, не превысила 13 узлов, что было значительно ниже скорости «Декабриста».* Вместо указанной в «Джене» максимальной скорости подводного хода в 10,5 узла подводная лодка фактически показала лишь 9 узлов.

В связи с этим интересно отметить, что на сдаточных испытаниях L-1 развила 17,2 узла, а в 1930 г. смогла показать даже 17,6 узла! То же можно сказать и о подводной скорости, которая на испытаниях L-1 составила 11 узлов и лишь после войны в результате установки обтекателя ГАС снизилась до 10,5. Но ходовые испытания проводились на лодке с неполными запасами, а подводная скорость замерялась без поворотного щита на артиллерийской установке. На «элках» же 3-й серии скоростные данные были заметно скромнее, с учетом роста водоизмещения и габаритов рубки, но англичане отметить этот факт в справочниках «постеснялись».

Описание конструкции

Корпус

L-55 относилась к полуторакорпусному архитектурно-конструктивному типу (англичане называли его однокорпусным с булевыми цистернами). Прочный корпус английской субмарины наибольшим диаметром 4,8 м по длине разделялся переборками на восемь отсеков. Сечения корпуса круглые, в носовой части плавно переходящие в овал. Толщина листов корпуса 19–20 мм. Соединение частей корпуса клепаное. Все межотсечные переборки плоские, с дверями овальной формы. В переборке между 1-м и 2-м отсеками две овальные двери, через которые осуществлялась подача запасных торпед к торпедным аппаратам. Аварийные люки в концевых отсеках первоначально отсутствовали, но при проведении капитального ремонта в 1935–1936 гг. их прорезали в 5-м и 7-м отсеках.

Носовая оконечность имела прямой вертикальный штевень. Цистерны главного балласта – по три с каждого борта – имели поперечные сечения круговой формы. Часть из них впервые в британском подводном кораблестроении оборудовалась в качестве топливно-балластных. Носовая и кормовая оконечности легкого корпуса выполнялись проницаемыми.

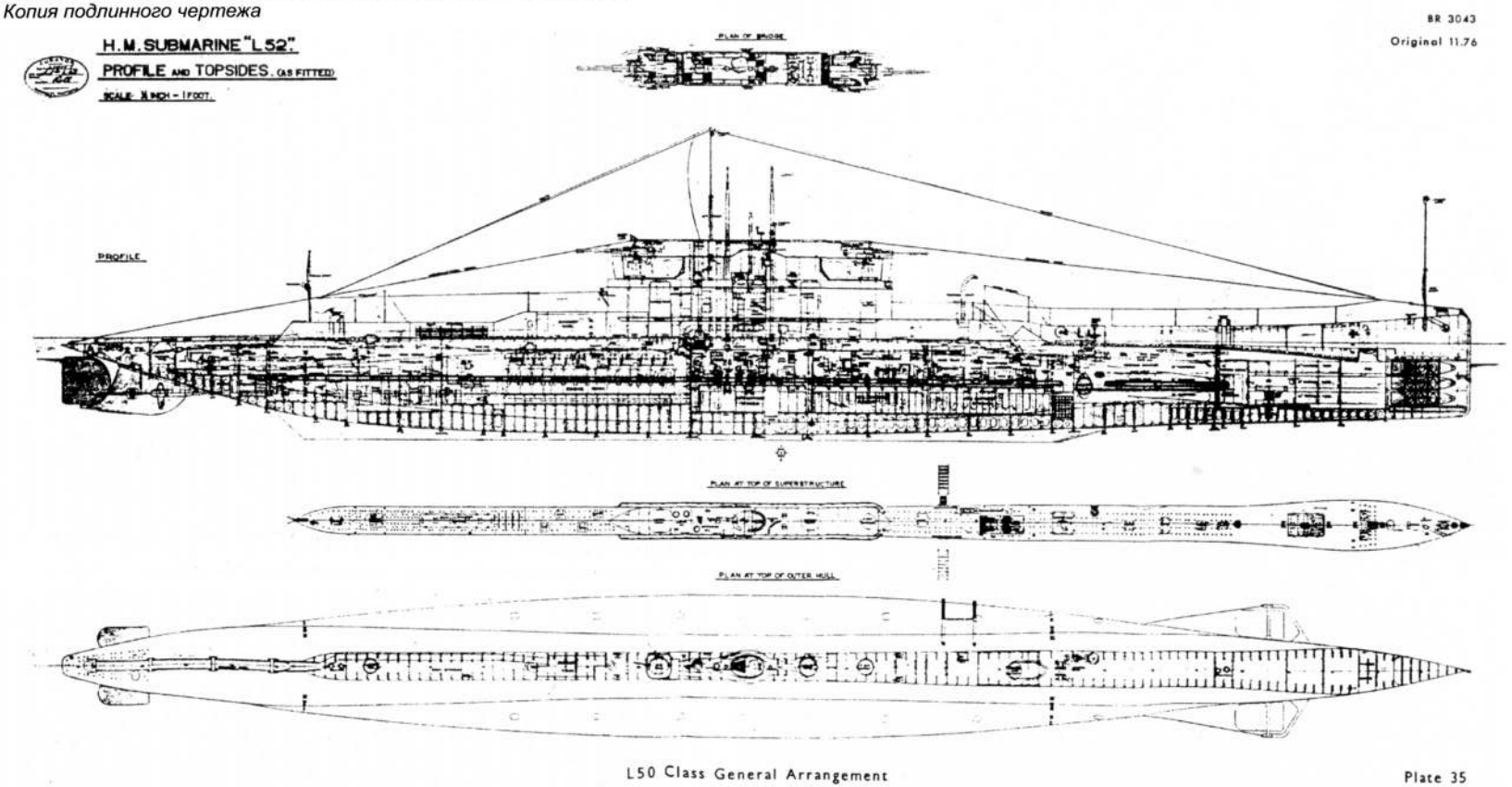
Общекорабельные системы и устройства

Значительная часть трубопроводов осушительной, дифферентовочной, топливной систем и системы вентиляции главного балласта была выполнена из стали. Кингстоны цистерн открывались ручными приводами, а клапаны вентиляции ЦГБ – гидравлическими. Управление клапанами вентиляции осуществлялось централизованно. Продувание балласта воздухом низкого давления от компрессоров занимало 12 минут. Цистерна быстрого погружения отсутствовала, в результате чего лодка погружалась из крейсерского в позиционное положение за минуту, из позиционного в подводное за 40 сек., а из крейсерского в подводное – за 133 сек.

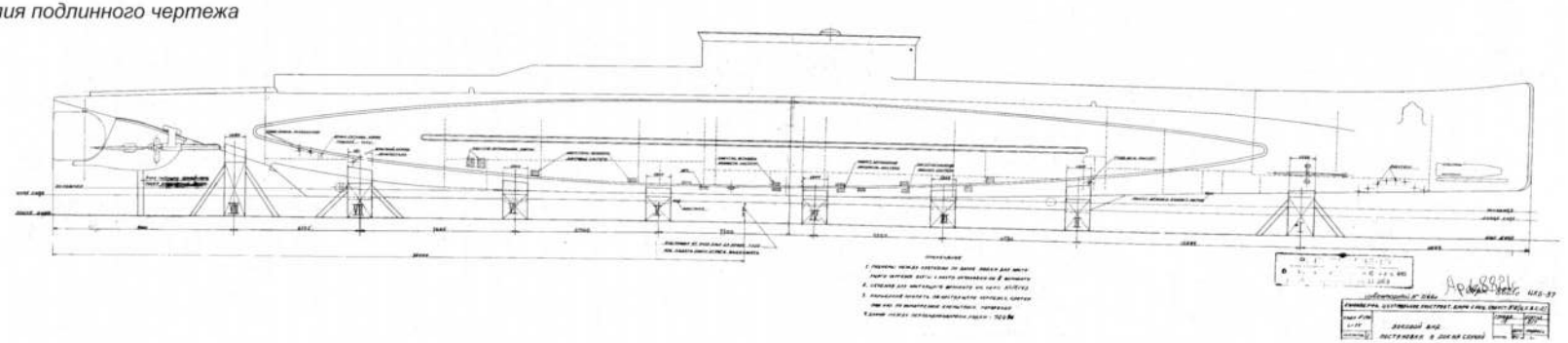
Воздух высокого давления хранился в 70 стальных баллонах. К отсечным распределительным станциям подавался сжатый воздух различного давления: высокого – непосредственно от баллонов ВВД; среднего, получаемого от высокого после редуцирования; и низкого – от компрессоров низкого давления. От отсечных распределительных станций воздух направлялся к местным потребителям. Одна пара двухцилиндровых поршневых компрессоров имела непосредственный привод от гребных валов, производительность – 850 куб. м. за 80 минут, при давлении 28 кг на кв. см. Вторую пару составляли электрические четырехцилиндровые звездообразные компрессоры.

Напряжение судовой сети переменного тока составляло 220 В. Для регулирования напряжения, идущего на судовое освещение, а также для вспомогательных электромеханизмов, применялся вольтопонижающий агрегат «бустер», поддерживающий постоянное напря-

Продольный разрез и планы палуб подводной лодки типа «L».
Копия подлинного чертежа



План донно-забортной арматуры подводной лодки «L-55».
Копия подлинного чертежа



жение, независимо от напряжения аккумуляторной батареи.

Водоотливные средства были представлены двумя насосами, производительностью 70 и 45 т/ч, установленными в 3-м и 7-м отсеках.

Управление вертикальным рулем и подъемными устройствами перископов осуществлялось посредством гидравлических приводов. Для удаления из лодки накопившегося мусора имелись специальные эжекторы. Якорей Холла было два, цепные ящики исполнялись в виде труб внутри прочного корпуса. Эти же якоря могли использоваться и в качестве подводных.

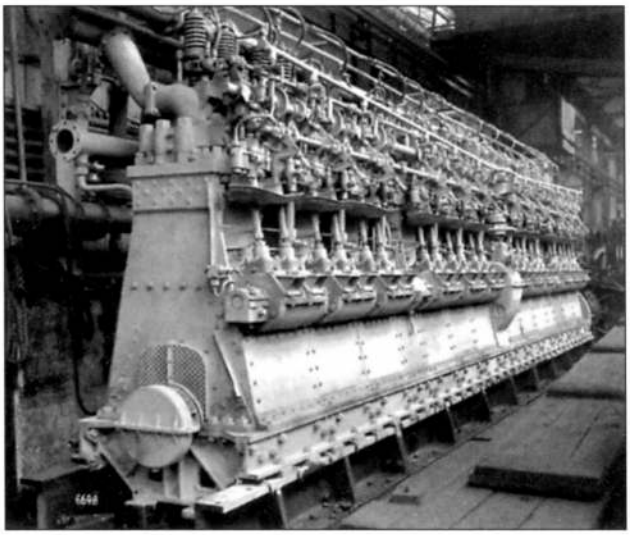
Энергетическая установка

Главными двигателями надводного хода были 12-цилиндровые четырехтактные бескомпрессорные дизеля фирмы Виккерс. Глушители дизелей выполнялись однотельными с инжекционным охлаждением. Охлаждение дизелей производилось автономными циркуляционными насосами. Для подачи команд с мостика использовался механический машинный телеграф. Четыре гребных электродвигателя – одноякорные, установлены на каждом валу парами, последовательно, с соединительной муфтой между ними. Для подводного экономического хода имелись два электромотора экономического хода малой мощности (по 24 л.с.), связанные с гребным валом зубчатой передачей. Двигаясь под ними, субмарина могла развить 1,75 узла. Винты были бронзовые, трехлопастные, диаметром 1,7 м. Запас топлива размещался в цистернах внутри корпуса – 56 т и во внешних топливно-балластных цистернах – 20 т. После замены в январе 1935 г. дизелей на отечественные шестицилиндровые 42БМ запас топлива увеличился. В следующем году лодку оснастили первыми образцами отечественных гидромуфт.

Аккумуляторы объединялись в три группы общим числом 336 элементов и размещались в открытых ямах, закрывавшихся сверху съемными деревянными щитами, служившими одновременно полом жилых помещений. Батарея вырабатывала напряжение 220 В при последовательном и 110 В при параллельном соединении групп. Общеямовая батарейная вентиляция осуществлялась с помощью шести электровентиляторов. Планируемую замену аккумуляторной батареи на отечественную ЛС удалось осуществить только в октябре 1935 г. из-за предельной загруженности аккумуляторных заводов, с трудом обеспечивавших новые подводные лодки.

Вооружение

Трубы торпедных аппаратов сваривались из стальных листов. Весь блок из шести аппаратов связывался в единую конструкцию. Направляющие для торпед были из бронзы. Задние крышки аппаратов задраивались пятью откидными болтами. Открытие передней крышки и волнорезного щита осуществлялось при помощи ручного механического привода. Блокировки одновременного открывания передней и задней крышек торпедных аппаратов не было. Использовалась световая сигнализация о различных моментах готовности аппарата. Для пуска торпед имелась электрическая сигнализация из центрального поста. Выталкивание торпеды осуществлялось сжатым воздухом, система БТС на протяжении всей эксплуатации отсутствовала. Каждый аппарат имел собственную цистерну внутри прочного корпуса, для спуска воды из кольцевого зазора. Торпедные аппараты были переоборудованы для стрельбы первыми советскими торпедами типа 53-27, имевшими на 30 см большую, чем у английских образцов, длину.



Главный дизель субмарин типа «L» в цехе завода «Виккерс»

После восстановительного ремонта артвооружение подлодки было представлено двумя установленными на рубке неуниверсальными 75-мм пушками Кане выпуска Обуховского завода обр. 1901 г. с коробчатыми щитами. Щит разворачивался вместе с орудием на роликовом погоне. Передняя часть щита выполнялась бронированной, толщиной 63,5 мм, для уравновешивания установки. Подача снарядов к пушкам осуществлялась по специальным элеваторам, а выход артрасчетов – через отдельные шахты и люки. Общий боекомплект к орудиям составлял 128 снарядов.

Мореходность

Мореходные качества субмарины оценивались как хорошие. В октябре 1940 г. L-55 без проблем перенесла 8–9 бальный шторм по шкале Бофорта.

Характеристики аккумуляторных батарей

Тип батареи	Число элементов	Число групп	Общий вес, т	Продолжительность разрядки, ч	Разрядный ток, А	Емкость А-ч	Удельная емкость А-ч/кг	Удельная энергия Вт-ч/кг
ЛС	342	3	127	50	105	5670	13,42	2959
				13	1880	2444	6,48	11,14

Средства наблюдения, навигации и связи

При выполнении восстановительного ремонта выяснилось, что носовой перископ деформирован настолько, что восстановление его невозможно. От кормового перископа удалось обнаружить только нижнюю головку. При ремонте указывалось на необходимость установки перископов длинной 10,5 м, но какие были установлены фактически, не известно.

Интересно отметить, что ни магнитных компасов, ни мореходных инструментов при осмотре лодки найдено не было. Навигационные приборы после восстановительного ремонта были представлены гирокомпасом «Сперри» марк II, лагом Форбса и радиопеленгатором. «Телефункен». Также на лодке имелись приборы ЗПС системы Фессендена, а также два бортовых приемника шумопеленгатора, но в ходе эксплуатации они были заменены на ЗПС «Сириус» и ШПС «Меркурий» отечественного производства. Британские средства радиосвязи были заменены на отечественные: передатчики «Бухта» и «Щквал-Щ», приемники КУБ-4М и «Дозор», приемопередатчик «Рейд».

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж насчитывал 49 человек, в том числе 10 начальствующего состава. Система регенерации воздуха отсутствовала. Имелись кислородные баллоны. С полным задействованием всех средств регенерации лодка могла находиться под водой до 3 суток. Для вентиляции помещений была установлены вентиляторы – «опахала». Вдувная вентиляция обслуживала отсеки с 1-го по 3-й, вытяжная – с 6-го по 8-й. Производительность вентиляторов – 1600 куб. м/ч и 1000 куб. м/ч. Из-за низкого расположения шахты вдувной вентиляции над палубой (60 см) на ходу вдувная вентиляция не использовалась. Гальюны имели специальные накопительные цистерны, содержимое которых при необходимости продувалось за борт. Выход экипажа мог обеспечиваться, кроме спасательных люков, шлюзованием через прочную рубку. Дополнительно устанавливались спасательный телефонный буй и подкильные концы. Запас пресной воды составлял 11,2 т. Автономность субмарины по запасам определялась в 31–32 дня.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) располагались шесть торпедных аппаратов калибром 533 мм, стрельбовые баллоны, приводы носовых горизонтальных рулей и брашпиля, кингстонов и клапанов вентиляции цистерн. Под палубой находились цистерны: торпедозаместительные, кольцевого зазора и дифферентные.

Во 2-м отсеке (запасных торпед) находились запасные торпеды на стеллажах. В отсеке имелся торпедопогрузочный люк. Под палубой находились цистерны различного назначения.

ТТХ артсистем

Характеристика / индекс	Кане
Калибр, мм	75
Длина ствола, калибры	50
Максимальный угол возвышения, град.	20
Начальная скорость снаряда, м/с	823
Дальность стрельбы	8 км
Скорострельность, выстр./мин	10 – 12
Масса, кг: снаряда заряда	 4,9 1,5
Живучесть ствола	600

3-й отсек аккумуляторный (одна группа), с жилыми помещениями команды в верхней части. Под палубой находились цистерны, водоотливный насос и шахта лага.

4-й отсек также аккумуляторный и жилой, в верхней части – люк доступа в шахту артрасчета носового орудия. Под палубой – артиллерийский погреб.

5-й отсек – центральный пост – вмещал посты управления системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из цистерн и трюмов, управления приводами кингстонов и клапанов вентиляции балластных цистерн. У носовой переборки был установлен гирокомпас. Здесь же находились шахты перископов. В прочной рубке никаких приборов не имелось.

6-й отсек являлся местом установки главных дизелей и разобщительных муфт. В верхней части – люк в шахту артрасчета кормового орудия. Под палубой – артиллерийский погреб. Под фундаментами дизелей находились цистерны топлива и масла.

В 7-м отсеке размещались главные и вспомогательные электромоторы, соединительные муфты, распределительные станции, водоотливный насос, компрессоры, упорные подшипники Митчеля.

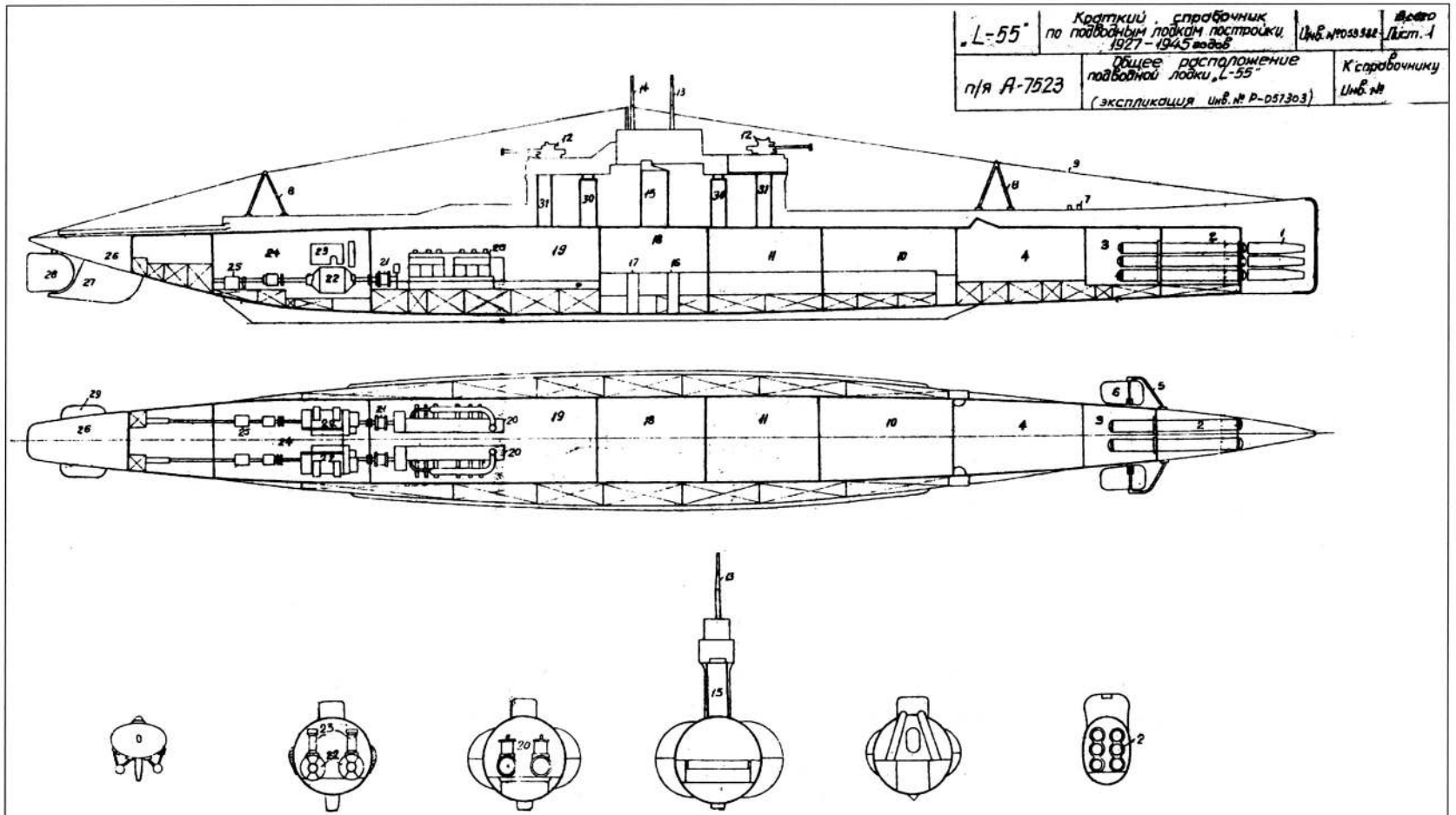
8-й отсек – кормовой, где стояли рулевые агрегаты и ряд вспомогательных механизмов, находилась дифферентная цистерна.

В надстройке размещались надводные якоря и шпиль, глушитель и газоотводы дизелей, шесть шахт батарейной и судовой вентиляции, прочная рубка и шахты для выхода артрасчетов, основания орудий. Кнехты убирались под палубу, буксирное приспособление – подпалубный клюз.

ТТХ торпед

Образец	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км - уз
53-27	533	7,0	1710	265	3,7-45
Мк VIII (английская)	533	6,7	1505	340	4,57 – 45,5
					6,4 – 40

Митинг в честь подъёма флага на восстановленной для РКВМФ L-55



Общее расположение подводной лодки L-55:

1. *Волнорезы торпедных аппаратов.* ***2.*** *Торпедные аппараты.* ***3.*** *Торпедный отсек.* ***4.*** *Отсек запасных торпед.* ***5.*** *Ограждение носовых горизонтальных рулей.* ***6.*** *Носовые горизонтальные рули.* ***7.*** *Кнехты* ***8.*** *Стойка антенны.* ***9.*** *Антенна.* ***10.*** *Аккумуляторный отсек.* ***11.*** *Аккумуляторный отсек.* ***12.*** *Пушка.* ***13.*** *Перископ атаки.* ***14.*** *Перископ зенитный.* ***15.*** *Прочная рубка.* ***16.*** *Шахта перископа атаки.* ***17.*** *Шахта перископа зенитного.* ***18.*** *Центральный пост.* ***19.*** *Дизельный отсек.* ***20.*** *Дизель.* ***21.*** *Разобщительная муфта.* ***22.*** *Гребной электродвигатель.* ***23.*** *Станция гребного электродвигателя.* ***24.*** *Электромоторный отсек.* ***25.*** *Подшипник Митчеля.* ***26.*** *Кормовая оконечность.* ***27.*** *Ограждение вертикального руля.* ***28.*** *Вертикальный руль.* ***29.*** *Кормовые горизонтальные рули.* ***30.*** *Шахта для выхода артрасчета.* ***31.*** *Фундамент артиллерийской установки.*

Общая оценка проекта

Для своего времени L-55 была, вне всякого сомнения, одной из наиболее крупных и современных подлодок в мире. Мощное торпедное и артиллерийское вооружение, хорошая дальность плавания делали ее вполне пригодной для несения позиционной службы на среднем удалении от баз. К недостаткам можно отнести сравнительно малую глубину погружения и плохую управляемость под водой, большую продолжительность погружения и заметный силуэт, впрочем, и они скорее вытекают из сравнения с субмаринами постройки 30-х гг., чем из сравнения с современницами. И тем не менее именно эти причины вкупе с неблестящим техническим состоянием обусловили отказ от использования «англичанки» в качестве боевой подлодки в годы Великой Отечественной войны.

Хотелось бы сказать несколько слов и о влиянии, которое оказало изучение L-55 на наше подводное кораблестроение, поскольку именно она, как ни странно, оказала влияние в наибольшей степени.

В заключении комиссии по изучению субмарины отмечалось: *«Восстановление имеет огромное значение для конструирования наших лодок. Проектирование судов второй очереди* (имеются в виду подлодки 2-й серии типа «Ленинец» – *Прим. авт.*) *необходимо задержать до полного изучения деталей»*. Солидарен с этим мнением оказался и начальник Техупра Н.И. Власьев: *«Проектирование подлодок 2-й очереди больших и малых считаю совершенно необходимым поставить в зависимость от изучения L-55, почему с закладкой подлодок 2-й очереди надлежит повременить и отнести таковую на весну 1929 г»*.

В процессе восстановительного ремонта часть устройств и механизмов лодки распределялась для изучения между заинтересованными предприятиями и организациями. Завод им. К. Маркса получил механизмы с казенной части одного из торпедных аппаратов, два компрессора, завод «Двигатель» и СКУКС по одной торпеде, пять торпед выделили для стрельб на Копенской торпедопристрелочной станции, перископ отправили на ленинградский Оптико-механический завод, фрагмент прочного корпуса из района пробоины с частью заклепочного шва – в Опытовый бассейн, два элемента аккумуляторной батареи в сборе и четыре пластины из поврежденных элементов передали заводу им. лейтенанта Шмидта, артиллерийскую установку – заводу «Большевик».

Из использованных в «англичанке» технических решений привлекли внимание и были использованы при последующем конструировании следующие:

1. Форма и конструкция корпуса. Субмарины 2-й и 3-й серий получили прямые форштевни, полуторакорпусную конструкцию (у 3-й серий масштабно уменьшенная копия, у 2-й серий сочетание конструкции и обводов с 1-й серией). Впоследствии от такой формы обводов отказались.

2. Конструкцию аккумуляторных ям – негерметичные с общеямовой вентиляцией. В конструкции «ленинцев» постоянный настил над аккумуляторными ямами заменили на съемные деревянные щиты, покрытые резиновыми коврами. За счет этого удалось увеличить высоту жилых помещений и улучшить условия обитания подводников. Тем не менее после ряда аварий и катастроф, связанных с эксплуатацией батарей, систему вентиляции переделали. Дело в том, что батареи отечественного производства выделяли значительно больше водорода, и примитивная английская система вентиляции для них не годилась.

3. Установка отдельных электродвигателей экономического хода с зубчатой передачей на гребной вал.

4. Использование в сети питания вспомогательных механизмов и освещения бустеров – электроагрегатов, повышавших напряжение в корабельной сети при понижении заряда батареи и понижавших его в конце зарядки.

5. Широкое использование менее дефицитного черного металла, как для труб торпедных аппаратов, так и для трубопроводов водяной и воздушной систем. После применения стали для изготовления арматуры воздушной системы на подлодках 3-й и 5-й серий от этого отказались в силу ее малой живучести по сравнению с медной. Впоследствии вся стальная арматура была заменена.

6. Для борьбы с дымностью и искрением дизелей, демаскирующими корабль, на «Ленинце» применили английскую систему охлаждения выхлопных газов посредством впрыскивания воды в газоотвод, выведенный в кормовой бурун. Впрочем, система оказалась малоэффективной, и от нее вскоре отказались.

7. На торпедах L-55 обнаружили приборы, которые обеспечивали их движение по кругу. Поскольку Остехбюро еще в 20-е годы вело работы по созданию маневрирующих торпед, у отечественных конструкторов возникло ощущение того, что их работы движутся в верном направлении.

Помогла L-55 и решить часть проблем с лодками типа «Д». Как сообщал начальник Технического управления А.К. Сивков начальнику УМС РККА Р.А. Муклевичу 23 августа 1930 г.: *«Расчет инженеров Балтийского завода дал для английской подлодки L-55 при одновременном заполнении всех систерн минус тридцать сантиметров остойчивости. Ясно – наш способ расчета неверен»*.

Все это можно подытожить следующим образом: при исследовании иностранной субмарины наши конструкторы вынесли для себя некоторый полезный опыт, но он не имел принципиального значения, тем более, что в целом ряде аспектов он имел сомнительный эффект.

Служба в советском ВМФ

L-55, внесенная в списки кораблей ВМС РККА 7.08.1931, сохранила прежнее название, правда, 10.12.1932 для упрощения делопроизводства латинскую литеру «L» заменили на русскую «Л». Первым командиром корабля являлся В.С. Воробьев, его старшим помощником — Г.Н. Холостяков, инженером-механиком — К.Ф. Игнатьева. Первоначально подлодка входила в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок КБФ (БПЛ КБФ), вместе с кораблями типа «Барс». В 1936 г. субмарину перевели в состав 15-го дивизиона 1-й бригады, где она служила совместно со «щуками» V-бис серии. С апреля 1938-го весь дивизион перешел в состав свежесформированной 4-й бригады, которая являлась учебным соединением, обеспечивавшим подготовку специалистов в Учебном отряде подводного плавания (УОПП) имени С.М. Кирова. 10.01.1940 Л-55 вывели из боевого состава, передав в качестве опытового корабля Научно-исследовательскому морскому институту связи и телемеханики – на ней планировалось испытывать конструкции выдвижных антенн, через которые должна была обеспечиваться связь с подлодками в подводном положении, а также

новые шумопеленгаторные станции «Спика» и «Мирак». В качестве корабля-цели подлодка в ноябре 1940 г. участвовала в государственных испытаниях первого советского гидролокатора «Тамир-1», а в феврале 1941 г. была оснащена опытной немецкой гидроакустической станцией «Перифон».

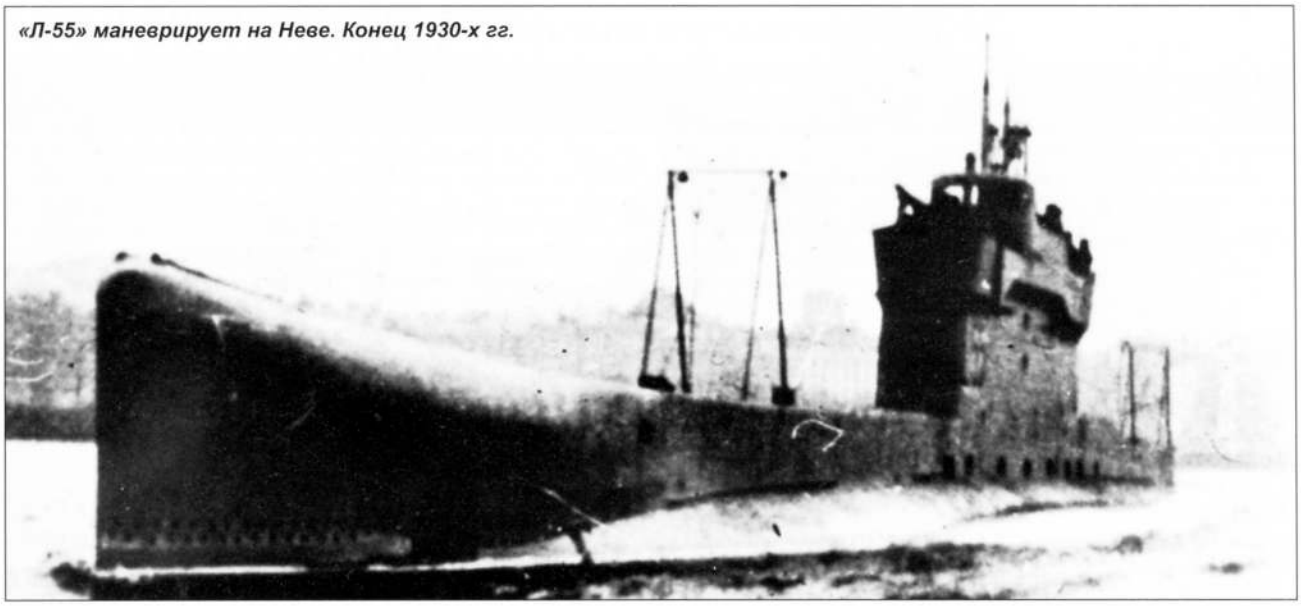
Для учебного и опытового корабля субмарина эксплуатировалась довольно активно: в 1939 г. она прошла 1260 миль, в 1940 г. – 4300 миль в надводном положении и 112 и 186 в подводном соответственно. Сам же корпус постепенно приходил в ветхое состояние, в связи с чем 24 февраля 1941 г. нарком ВМФ своим приказом объявил о создании комиссии по определению его технического состояния. На основании подготовленного к концу мая комиссией акта предельная глубина погружения подлодки была снижена с 60 до 45 м., была выявлена необходимость среднего ремонта дизелей и компрессоров низкого давления. Из-за недостаточной производительности циркуляционных помп охлаждения дизелей максимальная скорость в надводном положении упала до 10 узлов, сократилась и расчетная дальность плавания. Время переключения гидромуфт доходило до 7,5 минут. Впрочем, техническое состояние субмарины с точки зрения ее тогдашнего предназначения оценивалось как вполне удовлетворительное.

С началом войны статус подлодки не изменился, но приказом командующего КБФ от 6.10.1941 ее включили в состав Отдельного учебного дивизиона подлодок. Его корабли ходили в боевые походы наравне с остальными, но Л-55 это не касалось – в связи с устарелостью и ветхостью материальной части планов послать ее в море не возникало ни разу. Наоборот, 10 декабря 1941 г. ее временно законсервировали из-за нехватки топлива (дров) для отопления внутренних отсеков. 14 февраля 1942 г. субмарина, стоявшая у моста Строителей, пострадала от взрыва снаряда на палубе плавбазы «Исеть» – ее легкий корпус получил 12 осколочных пробоин, погиб старшина 2-й статьи В.А. Плотниченко, несший верхнюю вахту. 8 августа нахождение подлодки в строю окончательно признали нецелесообразным и сдали на консервацию. Впрочем, практически тогда же возникла идея об использовании корабля в качестве плавучей зарядовой станции (ПЗС), хотя официально приказом этот перевод в новое качество был оформлен только 7.05.1943. Дизеля Л-55 неоднократно заряжали аккумуляторы других субмарин, в частности, 30 апреля именно во время зарядки с нее произошел взрыв батареи на С-4, в результате которого погибли три подводника.

Советский моряк у рынды Л-55

В следующем году вражеская блокада Финского залива была прорвана, и наши подлодки возобновили боевую деятельность на просторах Балтики, базируясь на порты Финляндии. В один из них – Ханко – 4 декабря 1944 г. перевели Л-55. Здесь субмарина обеспечивала зарядку батарей подлодок 1-го дивизиона, в том числе и знаменитой С-13, потопившей в течение одного похода в январе–феврале 1945 г. лайнеры «Вильгельм Густлоф» и «Штойбен». Интересно отметить, что в отношении дисциплины экипаж ПЗС мало чем уступал морякам с легендарной «эски». Так, в донесении о состоянии воинской дисциплины на 1-м дивизионе за декабрь 1944-го указывалось: *«На ПЗС Л-55 команда сборная со всех подлодок. Многие из них служат по 7 – 8-му году, имеют звание старшин, а исполняют обязанности рядовых, службой недовольны, как правило, списаны с действующих подлодок за недисциплини-*

L-55 с поднятыми флагами расцвечивания в Ленинграде



«Л-55» маневрирует на Неве. Конец 1930-х гг.

рованность. На Л-55 до сих пор нет ни одного офицера. Командует мичман Романов». Дело дошло до того, что командир бригады капитан 1 ранга С.Б. Верховский пригрозил, что в случае продолжения дисциплинарных нарушений, ПЗС будет отведена от причала на внутренний рейд и будет сообщаться с берегом не чаще одного раза в неделю! Так или иначе, но с выполнением основной задачи экипаж справился, и после окончания войны корабль был переведен вместе с бригадой в Либаву, где 8.04.1947 его законсервировали и поставили на прикол. 16.05.1949 подлодку переименовали в ПЗС-6, но 25.09.1950 исключили из списков кораблей ВМФ в связи со сдачей в отдел фондового имущества для демонтажа и реализации. В последующие годы (по некоторым данным, вплоть до 1960 г.) корпус «англичанки» стоял в Либавском порту, пока его не разделали на металл.

Тактико-технические данные

	«L» 3-я серия (британские данные)	L-55 1931 г.	Л-55 1940 г.
Водоизмещение нормальное, т:			
надводное	890	945	954
подводное	1055	1139	1139
Размерения максимальные, м:			
длина	71,6	72	71,6
ширина	7,2	7,2	7,1
осадка	4,0	4,1	3,96
Запас плавучести, %	20	20	
Метацентрическая высота, надводная/подводная, м			0,34/0,14
Вооружение:			
торпедных аппаратов	533-мм	533-мм	533-мм
носовых	6	6	6
торпед	12	12	12
артиллерия	2x102	2x75	2x75
Скорость максимальная, уз:			
надводная	ок. 17	13,9	12,5
подводная	10,5	9	8
Радиус плавания, миль/скоростью, уз:			
надводный	4500/8	5550/7,4	3000/10
подводный	65/5	20/9	8/8
	200/2	100/2,9	100/3,6
Энергетическая установка:			
тип дизелей	Виккерс	Виккерс	42БМ-6
мощность номинальная, л.с.	2x1200	2x1100	2x1100
обороты номинальные	380		425
Запас топлива, т			
Полный/нормальный	76/56	76/56	106,8/56
Тип электродвигателей	Мезер и Плат	Мезер и Плат	Мезер и Плат
Мощность номинальная, л.с.	4x400 + 2x24	4x400 + 2x24	4x400 + 2x24
Обороты номинальные, об/мин	4x400	4x400	4x400
Тип аккумуляторной батареи	британская	британская	ЛС
Количество элементов и групп	336/3	336/3	342/3
Запас пресной воды, т			11,2
Глубина погружения, м:			
рабочая	45	45	45
предельная	75	60	60
Автономность, сут.	30	30	30
Время погружения, сек.:			
из позиционного положения на перископную глубину			40
из крейсерского положения на перископную глубину			133
Время пребывания под водой, ч			
Экипаж	44	56	49

«КАЛЕВ» И «ЛЕМБИТ»

Проект и заказ

События Первой мировой войны на море ясно обозначили кризис классической теории «владения морем». В поисках новой концепции боевого применения флота большинство европейских стран, пожалуй, за исключением Великобритании, в межвоенный период в той или иной степени переболели «малой войной на море». Эта концепция предполагала развитие средств «малой войны» – подводных лодок, легких сил и морской авиации, которые, как казалось, могли свести на нет наличие крупных артиллерийских кораблей у вероятного противника. Как это ни удивительно, «малая война на море» стала фактически официальной морской доктриной не только Советского Союза, но и ряда сопредельных ему стран, в том числе и Эстонии. Считая СССР единственным возможным врагом в будущей войне, эстонцы ставили в качестве главной задачи перед своим флотом оборону собственных морских коммуникаций, связывавших Таллинн со странами Запада. Та же задача ставилась перед своим флотом и финским правительством, которое всячески поощряло сотрудничество своих военных с эстонскими. Для решения задачи планировалось с началом войны создать мощную минно-артиллерийскую позицию в наиболее узкой части Финского залива между эстонским островом Найсаар и финским полуостровом Поркалла-Удд. По прорвавшимся через позицию кораблям Балтфлота планировалось нанести удар торпедными катерами и подводными лодками, причем последние должны были атаковать не только торпедами, но и минами, выставляемыми непосредственно по курсу противника. Кроме того, подводные лодки планировалось использовать для разведки, активных минных постановок восточнее линии заграждения, а также защиты столиц от бомбардировок с моря. Все эти соображения легли в основу оперативно-тактических заданий на проектирование субмарин у обоих государств.

Первыми озаботились получением подлодок финны. В конце 1925 г. был объявлен конкурс, в котором приняли участие 22 фирмы. Тендер выиграла финская «Крейтон-Вулкан», которая обязалась реализовывать проект Pu89 известной германо-голландской фирмы I.v.S. Он был составлен на основе проектов немецких субмарин UB III и UC III времен Первой мировой войны. Техническое руководство строительством осуществляли немецкие специалисты. Три подлодки типа «Ветехинен» имели клепаную двухкорпусную конструкцию, водоизмещение 493/716 т, длину 63,5 м, скорость 12,6/8,5 узлов. Запас топлива всего в 16 тонн обеспечивал дальность плавания в 1500 миль со скоростью 10 узлов. Скорость и радиус действия были принесены в жертву вооружению, которое составило четыре 533-мм торпедных аппарата (два носовых и два кормовых; к носовым имелись запасные торпеды) и десять минных шахт в минно-балластных цистернах, обеспечивавших постановку 20 якорных контактных мин. Артвооружение состояло из 76-мм пушки Бофорса и 20-мм выносного автомата Мадсена. Эти

«Калев» и «Лембит» в составе эстонского флота

«Калев» проходит ходовые испытания в Великобритании, 1937 г.

«Калев» и «Лембит» на стоянке, еще в составе эстонского флота

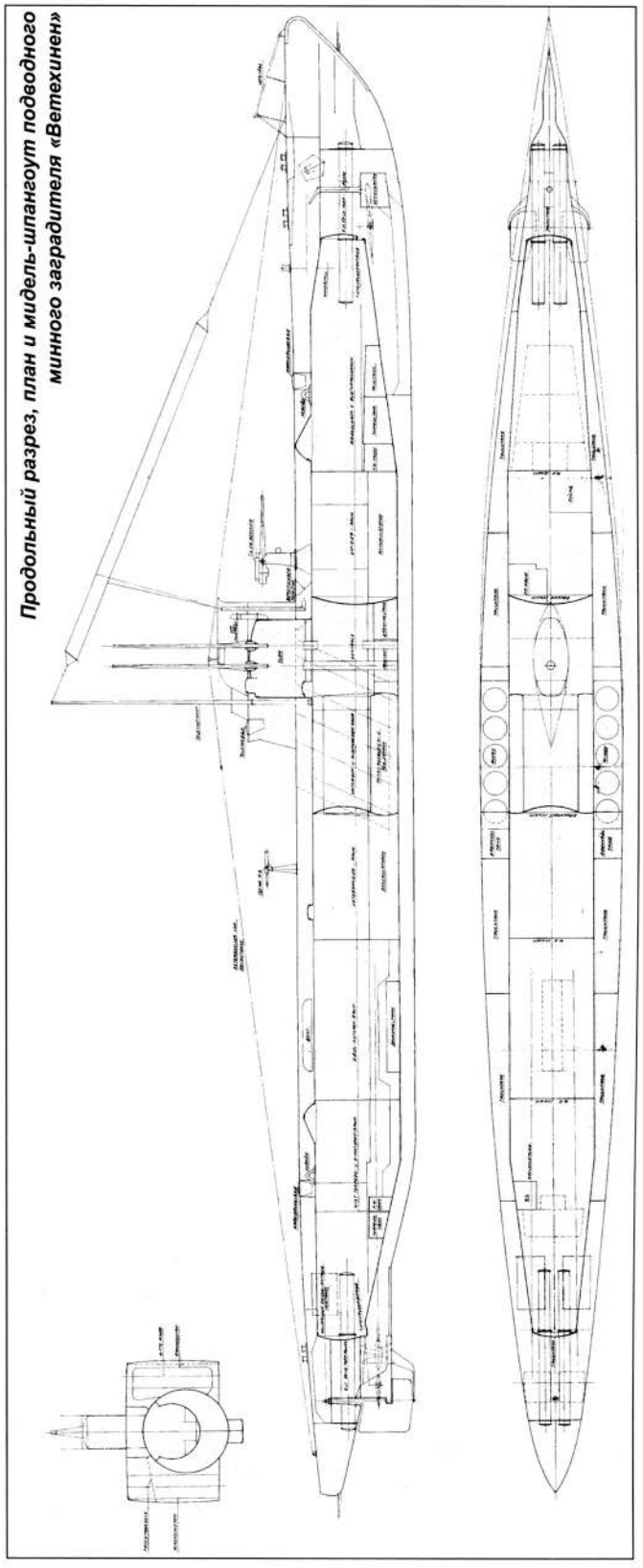
субмарины оценивались финнами как вполне удачные, что и подтвердилось опытом Второй мировой войны. Именно с учетом их проекта и опыта эксплуатации и формировались требования к эстонским подлодкам.

Появление субмарин в эстонском флоте несколько задержалось. Оставшиеся в Таллинне субмарины типа «Кайман» и поднятая в 1921 г. английская С-32 представляли собой устаревший металлолом. До середины 1920-х гг. была надежда достроить находившиеся на Русско-Балтийском заводе два малых подводных минных заградителя типа «З», один из которых был спущен на воду. Механизмы для лодок имелись, но вот строительная документация, эвакуированная в Ярославль в 1918 г., сгорела во время подавления контрреволюционного мятежа. Средств у молодой республики не нашлось, и завод перестроил корпуса этих подлодок в плавучие цистерны для хранения жидкого топлива.

5.07.1933 в Лондоне был заключен договор о продаже Перу эстонских эсминцев «Леннук» и «Вамбола» за 410 тыс. долларов США золотом (2,4 млн эстонских крон). Совет Обороны Эстонии решил использовать эти средства следующим образом: приобрести для флота новые корабли (2 подводные лодки и 3 торпедных катера), заказав их в Англии. По первоначальной оценке, реализация этой программы требовала 8 млн крон. Предлагалось разделить недостающие 5,6 млн на части и ежегодно в течение 5 лет включать их дополнительно в расходы государственного бюджета. 21 декабря Государственное Собрание Эстонии приняло «Закон об усилении флота и выделении для этого кредита».

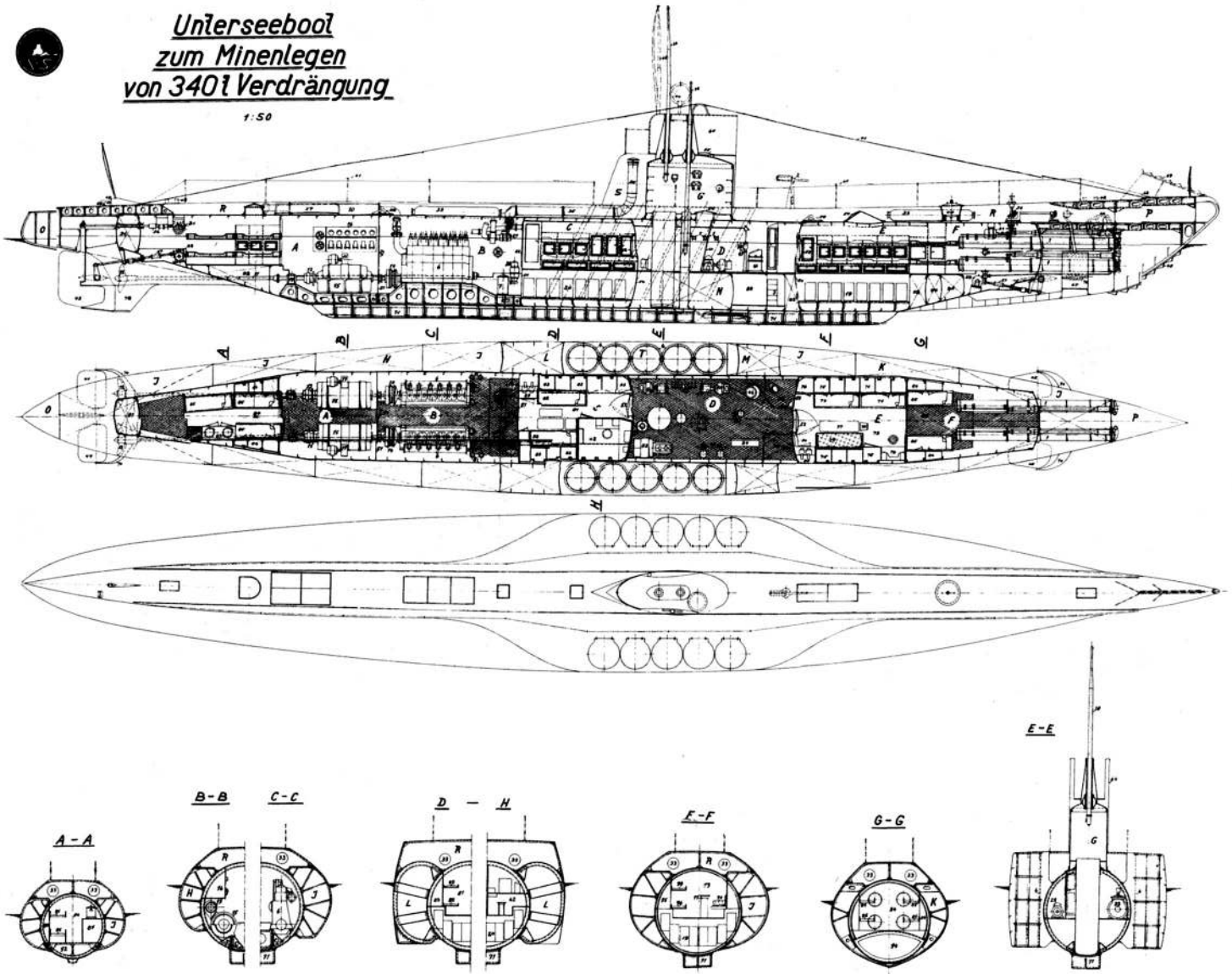
Эстонское правительство сразу объявило конкурс на проектирование и постройку двух 400-тонных подлодок с минно-торпедным вооружением. Число торпедных аппаратов осталось прежним, но все они были сосредоточены в носу и имели запасные торпеды. В борьбе за тендер приняло участие 13 фирм, включая пять французских и три английских. В марте 1934 г. Правительство Эстонии приняло решение, что *«…желательным представляется выдача заказа на постройку кораблей одной из английских фирм, т.к. эсминцы ЛЕННУК и ВАМБОЛА были подарены Эстонии Правительством Великобритании…»*. 29 мая министр обороны сформировал Техническую комиссию из флагманских специалистов ВМС и офицеров-подводников, которые должны были рассмотреть представленные на конкурс проекты.

Вскрыв пакеты с конкурсными предложениями 6 июля, комиссия нашла пять проектов от следующих фирм: «Самуэл Уайт» (три варианта), «Виккерс-Армстронг» и «Каммел Лэйрд». Последняя фирма выбыла из конкурса практически сразу, поскольку ее предложение отличали избыточное водоизмещение, малая подводная скорость и радиус действия, а цена была на 35% выше, чем у конкурентов. С двумя другими фирмами велось уточнения конкретных характеристик кораблей и условий строительства. 1 августа, на основании проделанной технической комиссией работы, Министерство обороны заключило, что тактические характеристики проектов обоих фирм приемлемы. Проект фирмы «Виккерс-Армстронг» был разработан подробнее с учетом специфики района плавания субмарин и при этом имел на 8% меньшую стоимость. Таким образом, лучшим признавалось предложение этой фирмы,



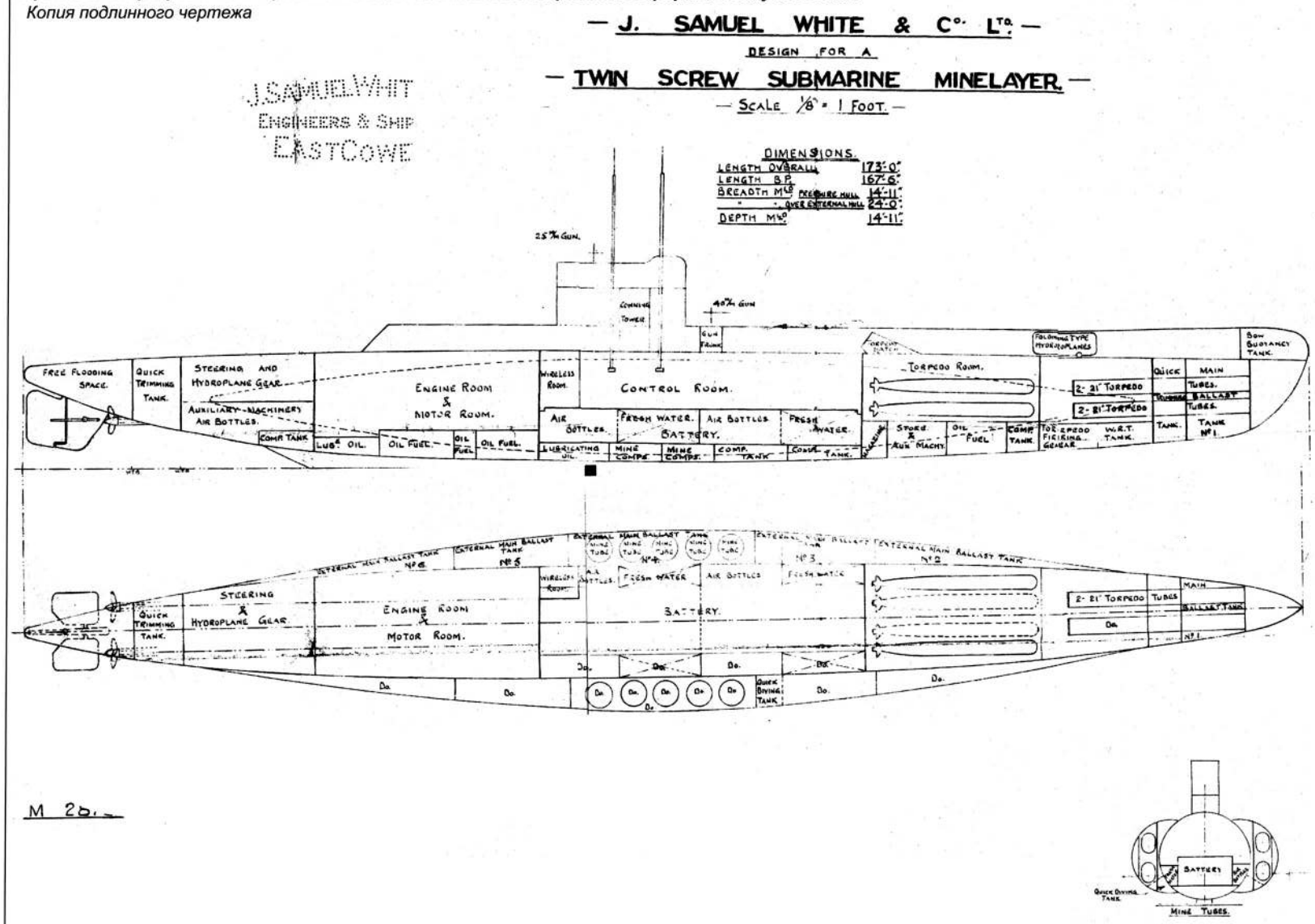
Продольный разрез, план и мидель-шпангоут подводного минного заградителя «Ветехинен»

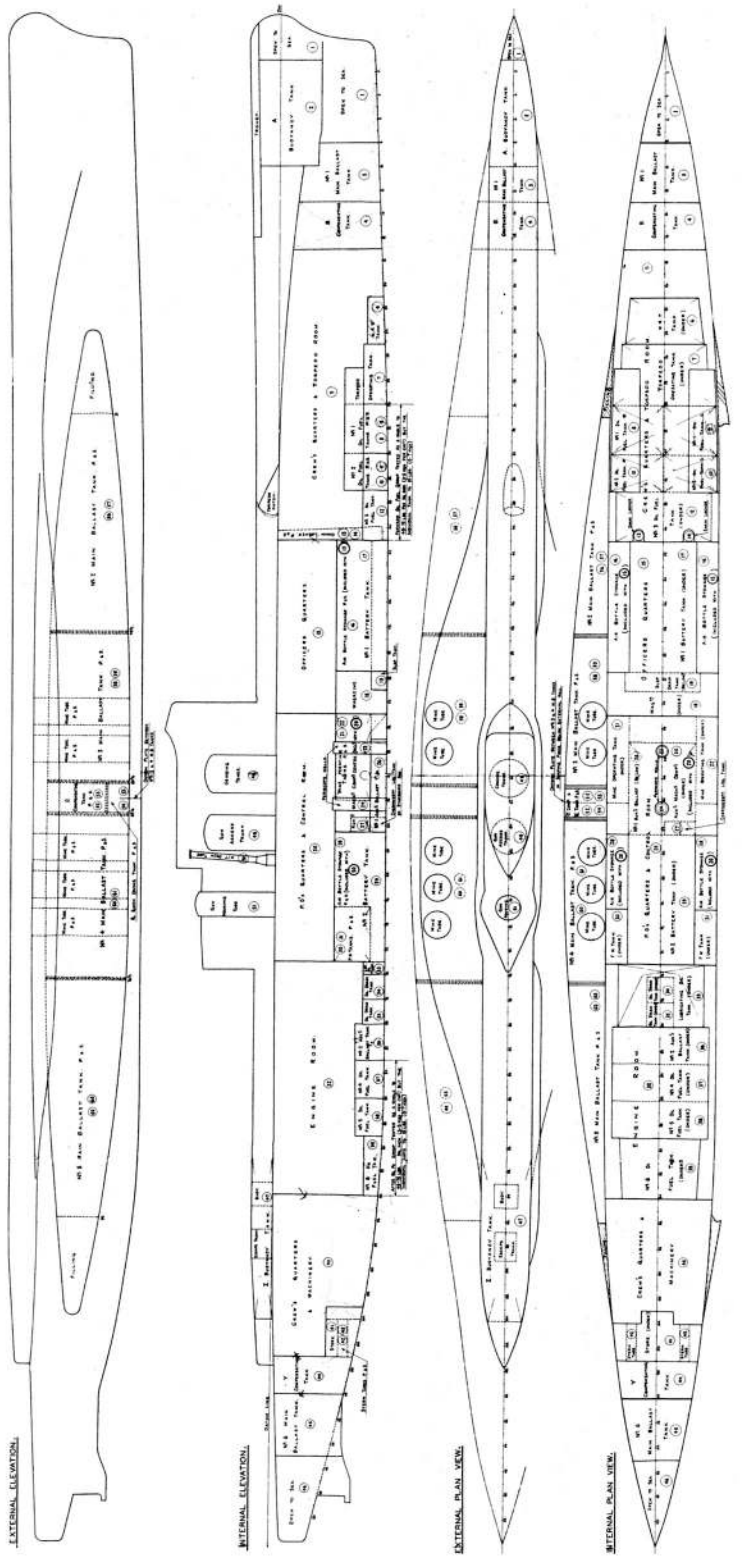
Продольный разрез, план, вид сверху и сечения по шпангоутам проекта подводного минного заградителя фирмы I.v.S.



Продольный разрез и план проекта подводного минного заградителя фирмы «Самуэл Уайт».

Копия подлинного чертежа





Сечение по минным шахтам, продольный разрез, вид сверху план подводного минного заградителя фирмы «Виккерс». *Копия подлинного чертежа*

с которой, после обсуждения подробностей, заключили контракт на строительство двух единиц.

Принятый проект №1048В был составлен на основе эстонского задания с использованием традиционных британских конструктивных решений. Улучшенные «Ветехинены» имели несколько большую надводную скорость и автономность. Интересно отметить, что длина внутренних труб торпедных аппаратов у «Ветехинен» составляла 6,8 м, а у «Калева» – 7,0 м, что позволяло использовать более длинные современные торпеды. Вместо традиционного неуниверсального орудия эстонские субмарины получили 40-мм автомат на «скрывающейся» установке. При несколько меньшей по сравнению с «Ветехиненом» длине (59,5 м) водоизмещение составило 665/853 тонны.

Наибольшие проблемы составил сбор суммы, необходимой для оплаты заказа. Дополнительные средства были получены от продажи устаревшего военного снаряжения правительству республиканцев во время Гражданской войны в Испании. За 16 самолетов, 111 орудий разных калибров и систем, 239 минометов, 104 пулемета, 4,5 тыс. пистолетов, 224 тыс. артиллерийских и авиационных боеприпасов и 130 тыс. ручных гранат была выручена сумма в 12 млн эстонских крон. Для сбора средств на постройку подводных лодок эстонское правительство 31.05.1933 одобрило создание общественного движения «Капитал Подводного флота». Кроме денежных пожертвований, фонд пополнялся и за счет продажи собранного участниками металлолома. Но в 1934 г. цель организации изменилась на противоположную: собрать средства на постройку охотника за подлодками (фактически торпедного катера). К концу 1939 г. было собрано 506 тыс. крон.

Контракт между правительством Эстонии и английской корпорацией «Виккерс-Армстронг» был заключен 12.12.1934. Цена подводных лодок была определена в 360 тыс. фунтов. При заключении контракта заказчик выплачивал 110 тыс., а остальная сумма выплачивалась в течение 48 месяцев, по 15,6 тыс. через каждые три месяца. Срок окончания выплат – декабрь 1938 г. Контрактом оговаривалось, что назначенная заказчиком комиссия по наблюдению за постройкой кроме общего наблюдения за строительством субмарин может производить экспертизу качества используемых материалов, а

ТТХ проектов субмарин

	Тип «З»	«Ветехинен»	Проект фирмы I.v.S.	Проект фирмы «Самуэл Уайт»
Водоизмещение нормальное, т:				
надводное	228,5	493	340	616
подводное	264	716	475	746
Размерения максимальные, м:				
длина	39,24	63,5	47	52,5
ширина	3,4	6,2	5,8	7,2
осадка	-	3,6	3,15	4,4
Вооружение:				
торпедных аппаратов	-	-	-	-
носовых	1-450	2-533	4-450	4-533
кормовых	-	2-533	-	-
торпед	-	6	4	8
минных шахт	-	10	10	10
минных труб	2			
мин	16	20	20	20
артиллерия	1-37	1-76/48, 1-20	1-20	1-40, 1-25
пулеметы	-	1-12,7	-	2-7,72
Скорость максимальная, уз:				
надводная	10	12,6	13	13
подводная	5	8,5	7,5	8
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.	-	-	-	-
Надводный	2000/10	1500/10	4000/8	2000/10
Подводный	90/3	75/4	75/4	70/3,5
Энергетическая установка:				
мощность дизелей номинальная, л.с.	1x250	2x580	2x375	2x600
Запас топлива полный/нормальный, т	11/-	16/-	20/10	-
мощность электродвигателей номинальная, л.с.	1x70	2x360	2x240	4x212,5
Количество элементов и групп аккумуляторной батареи	1x62	2x62	2x62	2x110
Глубина погружения предельная, м	76,2	75	75	75
Время погружения, сек				
из позиционного положения на перископную глубину	-	-	-	-
из крейсерского положения на перископную глубину	45	-	30	90
Экипаж	24	30	18	25

также проверять работу субподрядчиков, поставляющих отдельные детали, механизмы, системы и оборудование. Поставщик обязывался по мере возможности содействовать обучению экипажей в процессе строительства подлодок. Передача заказчику первой субмарины гарантировалась в течении 27-го и второй – 29-го месяца с момента заключения контракта. Гарантийный срок определялся в 12 месяцев с момента передачи подлодок заказчику. 16.01.1935 комиссия отбыла в Великобританию. Все эстонские моряки были сначала направлены на кратковременные курсы подводников в учебный центр в форт Блокгауз вблизи Портсмута. Кроме теоретических занятий, они приняли участие в практических плаваниях на подлодке L-54 в базе Госпорт. Два офицера и унтер-офицеры остались на курсах до конца марта, а остальные члены комиссии в феврале прибыли на завод фирмы в Барроу-ин-Фирнесс. В начале апреля, завершив обучение, к ним присоединились офицеры, а унтер-офицеры отправились назад в Эстонию.

19 июня обе подлодки были заложены под строительными номерами № 705 и № 706. К ноябрю 1935 г. готовность корпусов подлодок достигла: № 705 – 47%, № 706 – 45%. Готовность дизелей соответственно 37 и 17%. Весь материал для корпусов был на месте и испытан комиссией. Главные электродвигатели, вспомогательные механизмы, аккумуляторные батареи еще изготавливались. В процессе уточнения и согласования изменений в специ-

фикациях и чертежах члены комиссии многократно посещали предприятия субподрядчиков в 15 городах Англии и Шотландии.

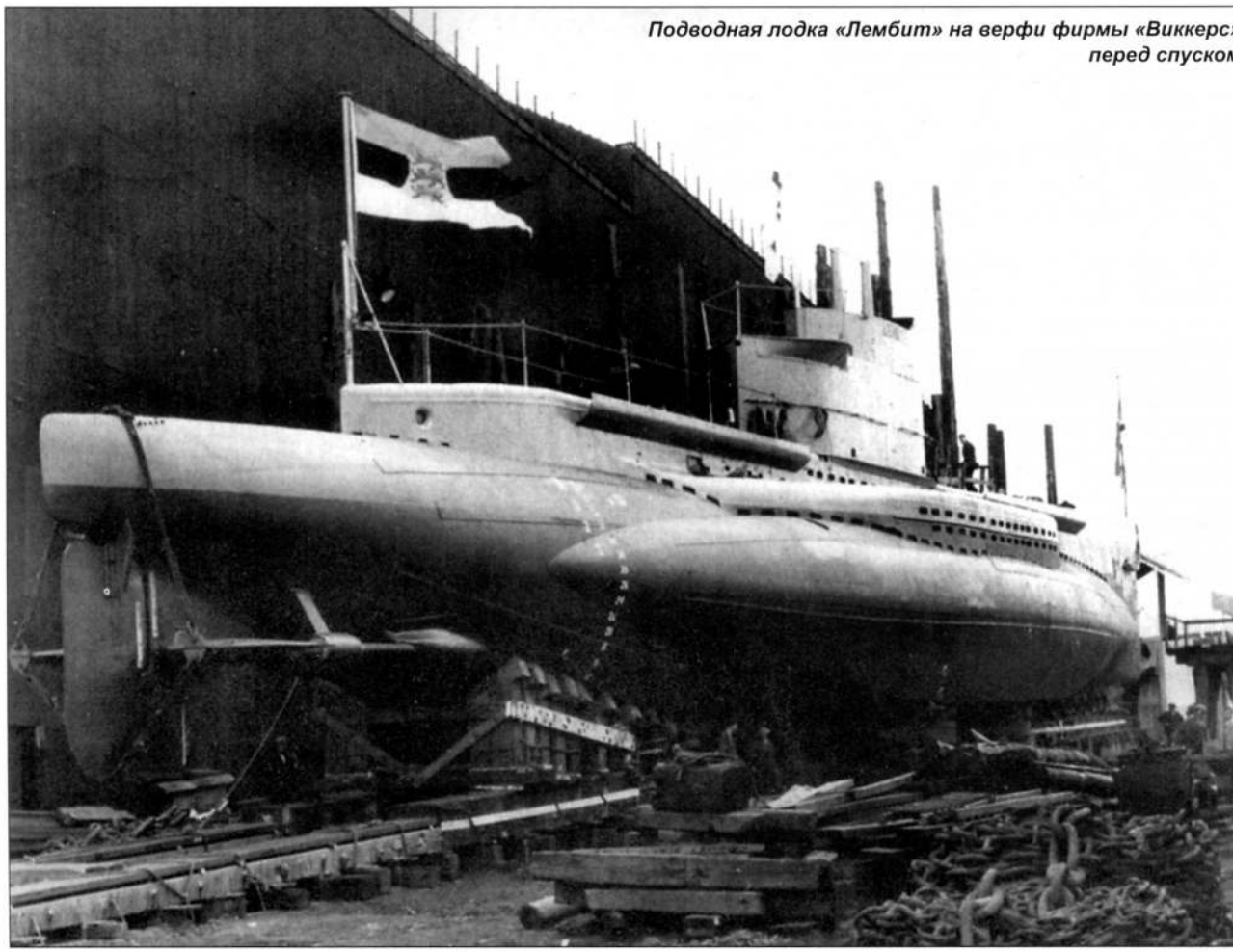
13.05.1936 приказом Главкома ВС Эстонии подлодкам были присвоены названия: № 705 – «Калев» и № 706 – «Лембит», в честь героев борьбы эстов против рыцарей Тевтонского ордена. 7 июля в присутствии представителей флотов Великобритании, Аргентины, Португалии и Румынии состоялась торжественная церемония спуска обеих лодок на воду. С сентября 1936 все офицеры комиссии были назначены на командные должности на подлодки. В течение зимы 1936/37 гг. в Великобританию отдельными группами прибыли остальные члены команд. В каждом экипаже стало по 21 унтерофицеру.

С января 1937 г. начались пробные погружения «Калева» в акватории завода, затем испытания продолжились на полигоне в заливе Гаэрлох (Шотландия). 12 марта состоялась торжественная церемония подъема на «Калеве» флага и гюйса ВМС Эстонии. «Лембит» прошел испытания в течение марта и 14 мая был передан заказчику. 19 – 24 мая «Калев» представлял Эстонию на военно-морском параде на Спитхэдском рейде в честь коронации Георга VI. В конце мая «Калев» и в начале июля «Лембит», приняв по 4 – 533 мм и 2 – 450 мм торпеды вместе с боевыми частями и взрывателями убыли из Грэйвсэнда (устье Темзы) в Эстонию.

Описание конструкции

Корпус

Архитектурный тип лодки: полуторакорпусная с булевыми цистернами, конструкции корпуса соединялись клепкой. Прочный корпус длиной 46,4 м расположен между 161/2-м и 107-м шпангоутами, носовая и кормовая оконечности имеют коническую форму. Сечения прочного корпуса имели круговую форму (максимальный диаметр без обшивки 4,2 м). Толщина листов прочного корпуса в средней части составляла 16 мм, в оконечностях 12 мм. Шпангоуты располагались внутри корпуса, имели нумерацию с носа и были сделаны из швеллеров. Концевые переборки прочного корпуса плоские. 4 прочные переборки, расположенные на 41, 55, 75 и 94 шп (также плоские) делили корпус на пять отсеков. Переборочные двери исполнялись круглой (41 и 94 шп) или овальной формой. 1-м, 3-м и 5-м отсеки оборудовались как отсеки-убежища, их переборки были рассчитаны на давление 5,3 атм. Прочная рубка, выполненная в форме цилиндра, располагалась между 58-м и 62



Подводная лодка «Лембит» на верфи фирмы «Виккерс» перед спуском

шп. В ограждении рубки размещались: спасательная камера, использовавшаяся также для выхода артиллерийского расчета (63–66 шп), и прочная шахта для «скрывающейся» артустановки (69–71 шп).

Внутри прочного корпуса располагались цистерны: торпедозаместительная 25-30 шп., топливные №1-3 между 30-41 шп. и №4-7 между 80-94 шп., пресной воды 57-641/2 и 701/2-75 шп., масляная 75-80 шп. Основная часть цистерн главного балласта располагалась в булях круговой формы. В средней их части были смонтированы минные шахты группами по две и три. В средней части булей выгораживались бортовые уравнительные цистерны и цистерны быстрого погружения (друг под другом по вертикали). Носовая (форштевень – 17 шп.) и кормовая (107 – ахтерштевень) части легкого корпуса выполнялись проницаемыми для воды. Там же находились цистерны главного балласта и дифферентные соответственно. Конструкция легкого корпуса для плавания в ледовых условиях была усилена в районе ватерлинии.

Надстройка простиралась от носовой оконечности до 108 шп. Побортно располагались якорные клюзы, форма которых соответствовала форме надводного якоря Холла. В надстройке размещались две палубные цистерны плавучести. На верхней палубе, там, где это необходимо (в районе расположения шпиля, торпедопогрузочного люка, шлюпки и т. д.), устанавливались откидные листы, крепившиеся на шарнирах и закрывавшиеся при помощи задраек.

Киль коробчатого сечения устанавливался в средней части для усиления продольной прочности корпуса лодки, а также для постановки ее на кильблоки при доковании. Обоим концам киля придавалась удобообтекаемая форма. В киле также помещалось 6 т балласта, с возможностью ручного аварийного сброса.

В целях уменьшения сопротивления воды при подводном ходе прочная рубка (а также спасательная камера и шахта АУ) имели общее легкое ограждение, которое одновременно служило ограждением для двух шахт лодочной вентиляции, тумб обоих перископов и вводов радиоантенн. Ограждение рубки располагалось между 55 и 75 шп. Палуба ограждения находилась на уровне комингса рубочного люка и люка спасательной камеры, служа ходовым мостиком при надводном плавании. Установленные там магнитный компас и пост управления вертикальным рулем имели фальшборт и защитный козырек. По бортам козырька устанавливались стеклянные иллюминаторы. В корму от рубки в ограждении находился надводный камбуз, оборудование которого к моменту передачи лодок советскому флоту было демонтировано. По бортам ограждения в носовой части располагались ходовые огни, а в кормовой части – гакобортный огонь.

Общекорабельные системы и устройства

Для заполнения цистерн главного балласта, двух дифферентных и двух уравнительных служили трубопроводы, кингстоны и клапаны вентиляции с гидравлическими приводами, управляемыми манипуляторами из центрального поста и концевых отсеков, а также ручными приводами.

«Калев» швартуется к причалу

Дифферентовочная система служила для приведения подводной лодки в подводном положении к заданной величине дифферента и глубины. Пользуясь дифферентовочной системой, можно было производить заполнение дифферентных и уравнительных цистерн; перекачивание воды турбонасосом или перегонку воздухом среднего давления воды из одной дифферентной цистерны в другую, перекачивание воды из любой дифферентной цистерны в уравнительную и обратно, осушение дифферентных и уравнительной цистерн. Уравнительные цистерны приходилось использовать в качестве балластных, что сильно затрудняло дифферентовку лодки.

Арматура воздухопроводов системы погружения и всплытия высокого (аварийное продувание) и низкого давления выполнялась из красной меди. Продувание главного балласта могло осуществляться как непосредственно ВВД через магистрали высокого давления, так и через трубопровод низкого давления, а также воздухом низкого давления, получаемым от компрессоров. Время заполнения ЦГБ – 45 сек., время продувания ЦГБ воздухом высокого давления – 2 мин., воздухом низкого давления – 11 мин.

Воздух высокого давления на лодке предназначался для следующих целей: продувания балластных цистерн, создания противодавления в отсеках, пуска дизелей. Весь запас ВВД на подводной лодке равнялся 3400 л при давлении в 225 атм, размещался в 9 группах баллонов. Группы распределялись следующим образом: 1 отсек 2 группы 8 шт., 2 – 3 группы 15 шт., в 3-м и 4-м по одной группе 5 и 4 шт., в 5-м отсеке 2 группы 8 шт. Всего 40 баллонов по 85 литров с давлением 245 атм. Время продувания балластных цистерн ВВД – 2 мин. Расход воздуха на одно продувание главного балласта: на перископной глубине (9 метров) – 1000 л., на глубине 20 м – 2440 л.

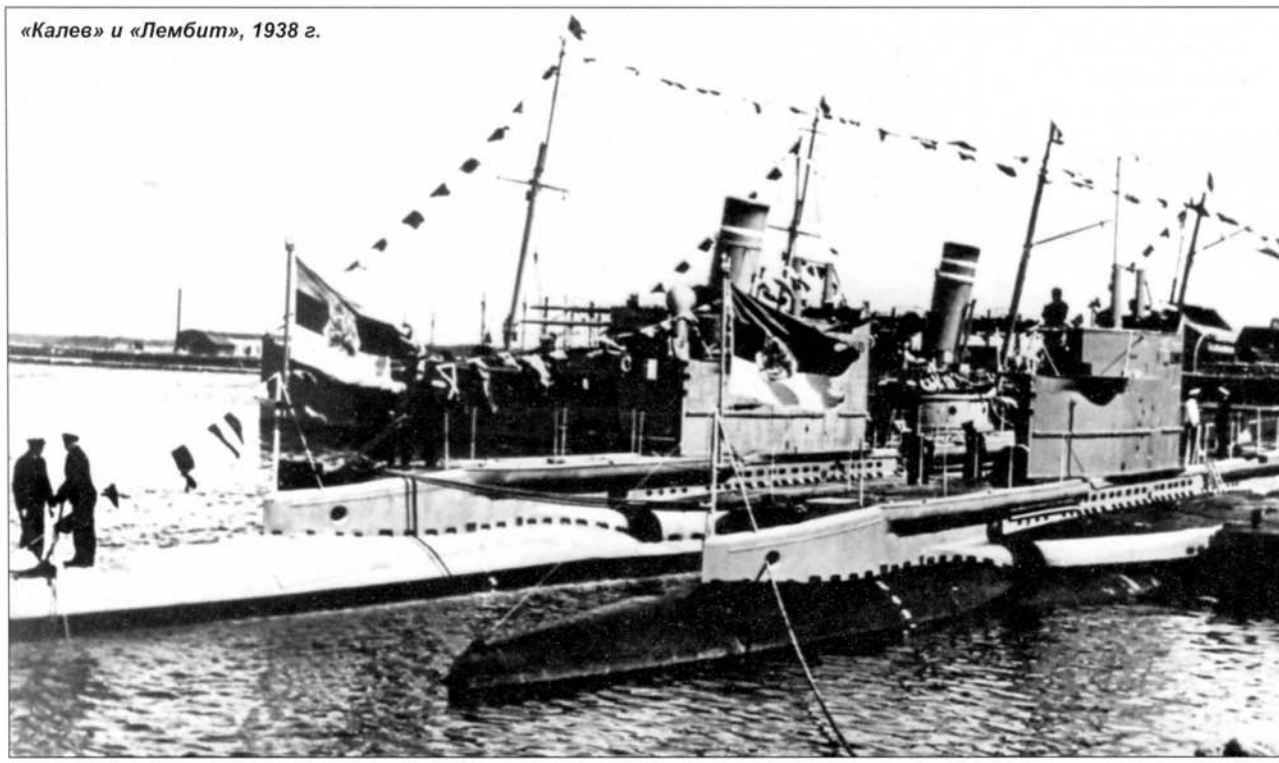
Для пополнения запаса воздуха на лодке было установлено два компрессора высокого давления фирмы «Recwell». Производительность каждого компрессора – 3,7 л в минуту при давлении 245 атм. Для привода компрессоров использовался электромотор, также обслуживавший компрессоры низкого давления. Располагались они в 3-м и 5-м отсеках. Время пополнения запаса ВВД от двух компрессоров спецификационное – 7,5 ч, фактически – 5,5 ч, одним компрессором – 12 ч.

Воздухопровод низкого давления обслуживал следующие системы и устройства: цистерны главного балласта, подводные гальюны, торпедные аппараты, пневматические инструменты в отсеках. Воздухопровод собирался из труб красной меди с бронзовой арматурой. Источником ВНД служили компрессоры ротативного типа, со следующими характеристиками: производительность – 12,75 м^3/мин, давление – 0,75–1 атм. Располагались они в 3-м отсеке. Время продувания балластных цистерн воздухом низкого давления составляло 11 мин.

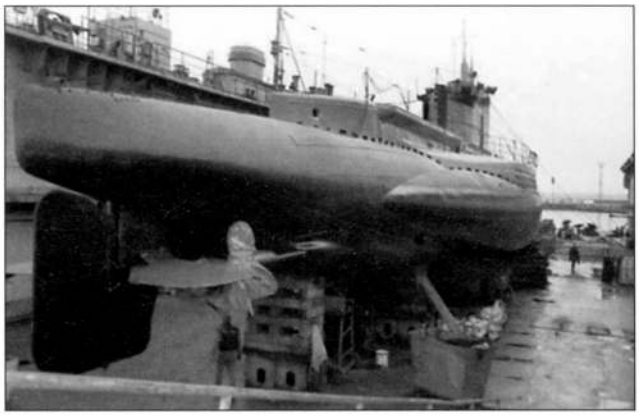
Осушительная система состояла из двух центробежных насосов производительностью 10 т/ч (при давлении водяного столба 75 м). Эти же насосы обслуживали дифферентовочную систему.

Для управления лодкой по курсу и глубине служили вертикальный руль и две пары горизонтальных рулей – носовые и кормовые. Вертикальный руль – полубалансирного типа. Горизонтальные рули – балансирные, носовые – заваливающиеся в надводном положении. Привод рулей – гидравлический. Ручное управление из центрального поста. Через верхнюю часть носовых горизонтальных рулей проведены тросовые сетевые отводы.

«Калев» и «Лембит» отличало использование развитой системы гидравлики. Она использовалась для от-



«Калев» и «Лембит», 1938 г.



«Лембит» на восстановительном ремонте, начало 1986 г.

крывания кингстонов и клапанов вентиляции цистерн главного балласта, управления вертикальным и горизонтальными рулями, подъема и опускания перископов, открывания передних крышек торпедных аппаратов, сброса мин, подъем и складывание радиомачт, открытие крышки орудийной шахты. Давление в системе создавалось двумя электрическим насосами производительностью 26 л/мин при давлении 105,5 кг/см^2. Развитая система гидравлических аккумуляторов (объем 228 л, давление до 40 атм) позволяла обеспечить высокую гибкость и живучесть системы, при необходимости – отключать главный гидронасос на время до получаса. При необходимости ремонта отдельных секций они могли быть выключены из общей системы. Также плюсами гидравлических приводов были бесшумность работы и значительная экономия электроэнергии в подводном положении. Гидравлическая система занимала меньший объем внутри прочного корпуса, чем электрическая. Резервным элементом были ручные насосы.

На лодке имелись два надводных 305-кг якоря системы Холла, выбираемые посредством шпиля с электроприводом. Для сообщения с берегом могла использоваться складная парусиновая шлюпка на трех человек.

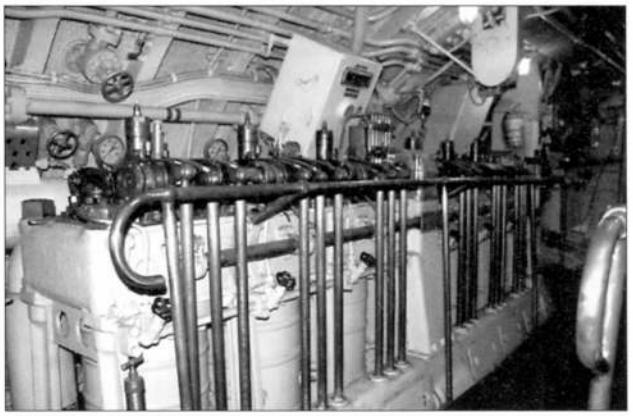
Энергетическая установка

Главные дизели фирмы «Виккерс» – реверсивные, шестицилиндровые, бескомпрессорные. От отечественных дизелей их отличали отсутствие регулятора числа оборотов, автономная установка топливного, масляного и водяного насосов, причем топливо подавалось к насосу под давлением замещающей системы или от сепараторов (установлено два сепаратора с шестеренчатыми насосами производительностью 4,54 л/мин), подача воды и масла осуществлялась комбинированным центробежным водо-масляным насосом. Запретных зон по крутильным колебаниям двигатель не имел. Отвод отработанных газов осуществлялся с помощью глушителя. Для предотвращения искрения в глушители были вставлены перфорированные цилиндры. Захлопки установлены в конце глушителя и имели резиновое уплотнение, погружаемое в открытом положении в ванну с водой.

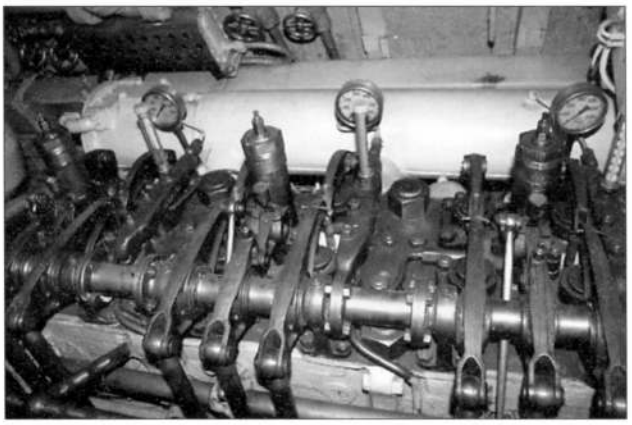
Изначально общий запас топлива составлял 22,35 т. Нашими специалистами отмечался отказ от использования балластных цистерн в качестве топливных, что положительно сказывалось на скрытности лодки. Впоследствии в ходе ремонта в 1942 г. булевые цистерны были переоборудованы под топливо, что увеличило его общий запас до 30,7 т. Запас пресной воды, составлявший 2,9 т (3-й отсек), после реконструкции был увеличен до 6 т.

Для соединения дизеля с электромотором и электромотора с гребным валом использовались кулачковые муфты с ручным приводом. В движение субмарину приводили два бронзовых трехлопастных винта диаметром 1,4 м и с шагом 1,002 м. Главные электромоторы фирмы «Метро Виккерс» имели мощность 395 л.с. при 417 об/мин. Подключение ГЭД производилось через расположенную в центральном посту станцию параллельно-последовательного включения групп, затем на главные станции гребных электромоторов обоих бортов. При необходимости каждый двигатель мог быть запитан от станции противоположного борта, для чего имелся запасной кабель. Главные гребные электродвигатели служили для следующих целей: работа на винт и в качестве генераторов на зарядку аккумуляторной батареи. Зарядка батареи от одного вала требовала 8,3 ч.

Аккумуляторная батарея типа Exide Ironclad английской фирмы «Хлорид Сторадж Компани» располагалась в двух герметических изолированных ямах в трюмах 2-го отсека и центрального поста, по 60 элементов в каждой, в 9 рядов по 7 элементов в ряду. 2, 5 и 8-й ряды имели одно пропущенное место, что облегчало обслуживание аккумуляторов. Общий вес батареи составлял 64,4 т. Аккумуля-



Главные машины «Лембита»



торы трубчатого типа. Соединение групп было возможно как последовательное, так и параллельное. Соединение внутри групп параллельное. Для доступа имелось по три люка на батарею. Внутренняя поверхность ям была окрашена антикислотной краской. Вентиляция общеямовая, по два вытяжных электровентилятора, каждый производительностью 10 м³/мин.

Для замены разрушенной взрывом 14.09.1942 2-й группы батареи в июле 1943 г. прибыли 58 элементов типа OLC производства американской фирмы «Коулд Сторадж Баттери Корпорешн». Монтаж элементов был завершен к началу следующего года. В июне 1948 г. 1-я группа была заменена аналогичным образом.

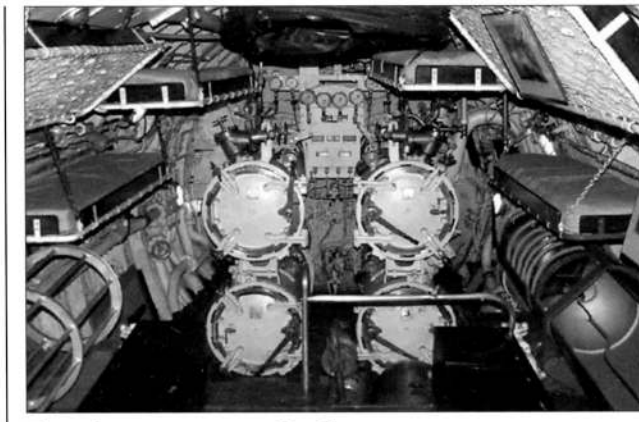
Каждая группа аккумуляторной батареи питала свою отсечную подстанцию, обеспечивающую работу вспомогательных механизмов и цепи освещения отсеков (1-3 от станции №1, 4–5 от станции №2). В аварийных ситуация станции могли переключаться между собой. Электрические приводы использовались для шпиля, вентиляции батареи и общесудовой вентиляции, насосов трюмных, дифферентовочных и водоотливных, подъема и опускания орудия, рефрижераторной установки. Указатели, ревуны, звонки и сигнализация питались от слаботочной цепи, получавшей ток от двух кислотных батарей.

Вооружение

Торпедные аппараты пневматические, трубчатые, внутренний диаметр 533 мм, длина 7,1 м. Устанавливалась простейшая система беспузырной торпедной стрельбы с выпуском воздуха в отсек. Все аппараты были снабжены приспособлениями для изменения установок глубины и скорости хода без извлечения торпед из труб. Посредством специальных вкладных решеток могла производиться стрельба 450-мм английскими торпедами. Передние крышки имели гидравлический привод, задние открывались вручную и имели кремальерный запор и две дополнительных задрайки. Плоские волнорезные щиты исполнялись взаимозаменяемыми. Боекомплект составляли восемь торпед (четыре в аппаратах и четыре на стеллажах в 1-м отсеке). Время перезарядки одного аппарата 1 час, время приема боезапаса 7 часов (4 часа в аппараты и 3 часа на стеллажи).

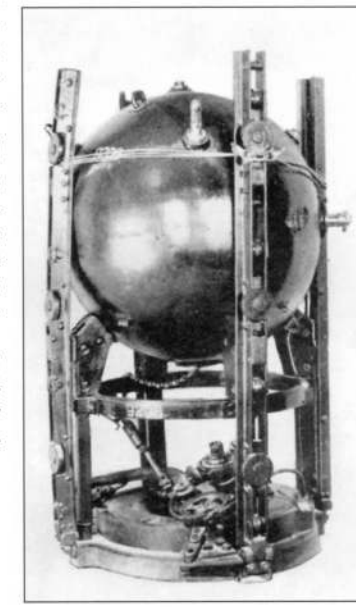
12.10.1935 с фирмой «Виккерс-Армстронг» был заключен дополнительный договор на поставку 12 торпед: 8 – 533,4 и 4 – 450-мм. Фирма передала заказ известному производителю торпедного оружия «Уайтхед торпедо компани» в городе Веймут. При инвентаризации советскими специалистами в 1940 г. на эстонских складах и самих кораблях нашлось восемь английских 21-дюймовых и три 18-дюймовых торпеды, купленных вместе с подлодками. В эстонских документах также числилось 17 торпед 45-12. Кроме того, нашлось 13 21-дюймовых торпед, снятых в 1939 г. с польской подводной лодки «Ожел», часть из которых была разукомплектована. Эти торпеды имели большую длину (7200 мм), чем внутренняя длина аппаратов, но хитроумные эстонские инженеры приспособили их к нижним трубам за счет того, что сделали в передних крышках специальные шаровые выточки на глубину 40 мм.

Комиссия Минно-торпедного управления ВМФ, обследовавшая подлодки в апреле 1941-го, пришла к выводу, что лодки можно вооружить не только торпедами образца 1927 г. типа 53-27 длиной 6980 мм, но и новыми типа 53-38 длиной 7200 мм. Разница между старыми и новыми торпедами



Торпедные аппараты «Лембита»

была принципиальной: помимо того, что они имели больший вес взрывчатого вещества (300 против 200 кг), скорость и дальность (3700 м со скоростью 43,5 узла для 53-27 и 4000 м при 44,5 узлах для 53-38), старая торпеда резко уступала по надежности. При установках на глубину хода меньше 3 м (а это требовалось для стрельбы по небольшим боевым кораблям и судам) торпеда могла выныривать на поверхность и часто уходила с курса. Не случайно, что из 11 торпед 53-27, выпущенных советскими подлодками в ходе Советско-финляндской войны, только три попали в цель, даже несмотря на то, что стрельбы зачастую проходили почти в полигонных условиях. В 1935 г. производство этих торпед было прекращено. Дело дошло до того, что в связи с развертыванием массового производства новых торпед в мае 1941-го Минно-торпедное управление направило в наркомат докладную записку, в которой предлагалось вывести все торпеды 53-27 в резерв 2-й очереди и отправить на тыловые склады, с последующим их полным снятием с вооружения. Все корабли планировалось вооружить торпедами 53-38 или даже 53-38У с усиленным до 400 кг зарядом и общей длиной 7450 мм. Для эстонских подлодок последние не подходили, но обычные 53-38 подходили вполне при условии расточек передних крышек верхних аппаратов (хранить на подлодке два образца торпед считалось тактически нецелесообразным). До войны эти работы планировалось выполнить на подлодках в конце 1941 г., после окончания кампании боевой подготовки.



Подлодочная мина БГЛ, использовавшаяся для постановки минным устройством «Калева» и «Лембита»

С началом войны обе лодки были переведены в Кронштадт для окончательного ре-

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
Мк VIII (английская)	1930	533	6,7	1505	340	4,57 – 45,5
						6,4 – 40

шения вопроса с торпедным вооружением. Поскольку корабли требовалось отправить в боевой поход как можно скорей, от сложных работ отказались. В конечном итоге приняли самое простое, но не самое лучшее решение – оснастить все аппараты курковыми зацепами и прочими приспособлениями для стрельбы торпедами типа 53-27. Следует еще раз подчеркнуть, что в то время эти торпеды из арсенала флотов изымались. В кампанию 1941 г. они еще использовались, но, начиная со следующего года, единственной подлодкой ВМФ СССР, использовавшей эти устаревшие и неудачные по конструкции торпеды остался «Лембит». Возможно, это стало одной из причин срыва значительной части его торпедных атак. В 1941 же году о таких далеких перспективах никто не задумывался.

В качестве счетно-решающего прибора торпедной стрельбы имелся довольно примитивный механический вычислитель боевого курса «есть–был» («Is-was»). Он представлял собой круглую логарифмическую линейку. По определенным командиром курсовому углу и скорости цели им можно было рассчитать необходимую скорость и боевой курс субмарины.

На заградителях «Калев» и «Лембит» было установлено минное устройство французской системы «Норман-Фено». По бортам корпуса располагались булевые цистерны, в которых находилось по пять вертикальных шахты на две мины каждая. Для удержания мин использовались стопора с гидравлическим приводом, отдаваемые из прочного корпуса. Хранение было «мокрое», т.е. шахты постоянно сообщались с забортным пространством. При постановке, после отдачи стопоров, мины выпадали из шахт под действием отрицательной плавучести. Размеры минных шахт, система обслуживания мин при постановке, а также сами мины были максимально сходными с находящимися на вооружении подлодок ВМС Финляндии. Устройство отличалось простотой и надежностью конструкции, что было положительно оценено плавсоставом.

Находившаяся на вооружении «Калева» и «Лембита» «Большая германская лодочная мина» БГЛ, как она называлась в нашем флоте, была по своей конструкции интернациональной. Она представляла собой немецкую якорную мину для надводных кораблей ЕМА образца 1912 г., совмещенную со специальным якорем конструкции завода Виккерс. Произведя сравнительный анализ себестоимости производства мин (якорь и корпус без заряда): эстонское – 2,8 тыс. эст. крон, шведское – 3,8 тыс., британское – 4,7 тыс., эстонцы решили делать их самостоятельно, тем более что на их складах имелось около 400 мин ЕМА. 25.05.1935 Государственным портовым мастерским был выдан заказ на изготовление пробной партии из 40 якорных мин. Они использовались во время приемных испытаний минного устройства подлодок, причем 17.02.1937 «Калев» одну мину потерял. 2 октября, после всесторонних испытаний, приняли на вооружение минные якоря, изготовленные Государственными портовыми мастерскими.

В 1939 г. командование эстонских ВМС заключило новый договор на поставку 171 якоря. Заключение в сентябре того же года договора о «взаимопомощи» с СССР и превращение Таллина в базу КБФ сорвало выполнение этого заказа, хотя какое-то количество мин все-таки было переделано. К 15.08.1940 числилось мин для подлодок: боевых – 30 шт., учебных – 9 шт., в производстве – 170 шт. Во всех советских документах отмечалось, что из-за давности производства и продолжительности хранения часть мин нуждалась в перезаливке взрывчатого вещества и все – в калибровке (проверке соответствия и подгонке размеров изделия под размеры шахт).

В начале 1941 г. «Калев» и «Лембит» перешли для базирования в Либаву, куда из Таллина доставили 10 практических и 80 боевых БГЛ. При оставлении базы в июне 1941-го было потеряно якобы только семь мин. В августе обе лодки совершили по одному походу, выставив 30 изделий. После похода они вернулись в Таллин, где полностью зарядили минные устройства. По-видимому, других БГЛ из этой базы вывести не удалось, поскольку после израсходования наличного запаса других БГЛ на КБФ не оказалось. Заказывать мины пришлось по ленд-лизу у самой фирмы «Виккерс». Пока мины заказывались, не знавшие об этом подводники с помощью завода начали переоборудование минных шахт под отечественные мины ЭП и даже успели завершить работы на двух из них, когда поступила команда «Отставить!». Британские мины пришли в конце 1943 г. и оказались серийными подлодоч-

ТТХ мин

Параметр	БГЛ	Виккерс Т IV
Общий вес, кг	750	970
Вес заряда, кг	150	220 (233)
Глубина места постановки, м максимальная углубление, м максимальное	 110 - -	 130 - 50
Способ установки на заданное углубление	С грунта, гидростатический стопор	
Тип взрывателя	Гальваноударный	
Время прихода в боевое положение, мин	-	15-18

ными Т Мк IV. В трех боевых походах с октября 1944 г. по март 1945 г. «Лембит» выставил еще 60 таких мин. Поставки же по ленд-лизу составили 48 Т Мк IV в 1943 г. и 304 в 1944 г.

Зенитное артвооружение было отмечено в контракте, но в процессе постройки договорились, что завод выполнит только подъемное устройство для шведского 40-мм зенитного автомата «Бофорс». Подъем орудия в боевое положение происходил за 60 сек., как и возврат в походное положение. Платформа двигалась при помощи электропривода с червячными винтами. Крышка шахты закрывалась гидравлическим приводом. Испытания этого устройства проводились специальным грузом, равным весу орудия и расположенным в соответствии с его центром тяжести. Договор со шведской фирмой был подписан 25.09.1936. Две пушки обошлись в 7,3 тыс. фунтов стерлингов. Установку орудий произвели в Таллине на «Калеве» – 5 сентября и на «Лембите» – 19 сентября 1938 г.

В целом отмечалось облегчение работы с орудием, так как перед погружением не требовалось обеспечивать герметизацию канала ствола орудия и демонтировать оптические прицелы. 40-мм автоматические орудия «Бофорс» были положительно оценены советскими специалистами, в связи с чем по предложению наркомата ВМФ в 1941 г. предлагалось закупить в Швеции 10 тыс. снарядов к этим пушкам, в дополнение к тем 500, которые нашлись на складах эстонского флота.

Сама 40-мм автоматическая артустановка имела следующие ТТХ: длина ствола – 36 калибров, максимальный угол возвышения 90°, начальная скорость снаряда – 700 м/с, дальность стрельбы горизонтальная – 4000 м, потолок – 8000 м, скорострельность 120 выстр./мин, масса снаряда – 0,9 кг, патрона – 2 кг, боекомплект – 500 выстр (20 в кранцах первых выстрелов), подача вручную в мешках по 8 шт. Проблемы с эксплуатацией из-за отсутствия запасных частей и принадлежностей возникли в 1944 г.: после обнаружения трещины в стволе, пришлось подбирать подходящий из числа трофеев, захваченных в боях с финнами на Карельском перешейке. Лишь при восстановлении субмарины в качестве корабля-музея на ней появилась отечественная 45-мм артустановка 21-КМ.

Также на субмаринах имелся ручной 7,7-мм пулемет «Льюис» с боекомплектом 200 патронов. Предполагавшиеся к установке выносные 20-мм зенитные автоматы «Эрликон» были заказаны в Швейцарии, но не получены до начала Второй мировой войны.

Мореходность и дальность плавания

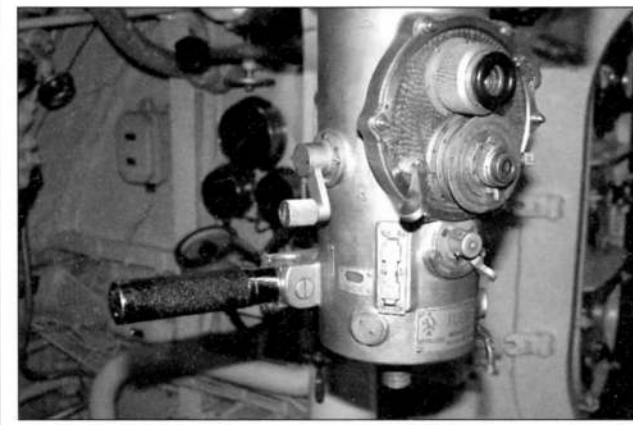
Известно, что по проекту «Ветехинен» должен был сохранять возможности идти 10-узловым ходом и использовать оружие в надводном положении при силе ветра 6-8 баллов по шкале Бофорта. Радиус циркуляции – менее 200 м. Видимо, «Калев» и «Лембит» имели точно эти характеристики, поскольку жалоб на их мореходность со стороны советских моряков не поступало. Дальность плавания вполне удовлетворяла составителей ОТЗ, но с точки зрения советского командования, ставившего перед подлодками в 1942 г. задачу скрытного форсирования Финского залива и продолжительных действий за его пределами, была недостаточной. Ее удалось увеличить в результате переделки минно-балластных цистерн, что позволило «Лембиту» совершить поход продолжительностью в 36 суток. В 1944–1945 гг. автономность подлодки в гораздо большей степени лимитировалась ее техсостоянием, нежели запасами топлива.

Средства наблюдения, навигации и связи

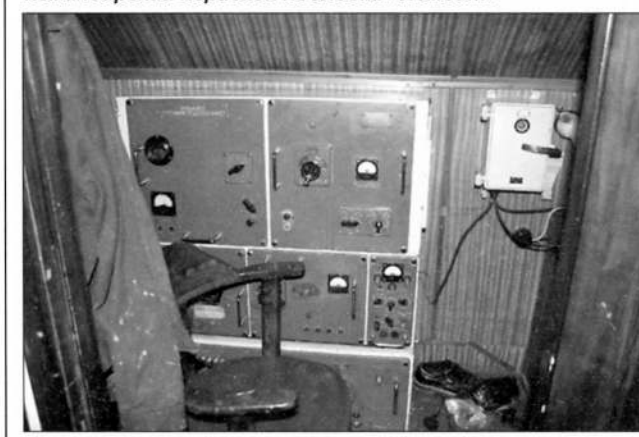
Два перископа фирмы «Барр и Струд» бинокулярные, длиной 9 м, со встроенными дальномерами и системой «неподвижная линия в пространстве»: командирский (1,5- и 6-кратное увеличение, возвышение 20°, снижение 10°) и зенитный (1,5- и 6-кратное увеличение, возвышение 90°, снижение 10°) были установлены в центральном посту. Отмечалась высокая вибрация головок перископов на полном подводном ходу.

ШПС и ЗПС немецкой фирмы «Атлас-Верке» имели мощность 500 ватт. Приемные части смонтировали еще на верфи, но окончательная настройка станций была произведена специалистами фирмы в октябре 1937 г. уже в Таллинне. В 1943 г. вместо ШПС, к которой отсутствовали запасные части, установили отечественную станцию «Марс-12». Приемники располагались в районе 1-го отсека, аппаратура станции – во 2-м. Дальность действия 50 – 60 каб, точность 1 – 2°, эффективно работала только в подводном положении. В надводном положении работающие дизеля заглушали любой полезный сигнал.

Гирокомпас «Сперри» МК VIII mod. 23. Магнитные компасы ГОН, шлюпочный. Эхолот «Атлас верке», лаг Черникеева.



Командирский перископ подлодки «Лембит»



Радиостанция на корабле-музее «Лембит»

Гирокомпас «Лембита»

До конца 1943 г. на подлодке имелись английская приемо-передающая аппаратура. Радиопередатчик «Маркони», мощность – 220 – 500 ватт, диапазон: 20 – 109 и 530 – 1200 м, дальность действия – 200 миль. Род работы – телеграф и телефон. Радиоприемник «Маркони», диапазон: 20 – 240 и 200 – 3000 м. Затем они были заменены на отечественные: длинноволновые «Окунь», мощность 60 – 85 ватт, диапазон: 1200 – 200 м, дальность действия – 100 миль. Род работы – телеграф; «Дозор», диапазон: 200 – 25 000 м; коротковолновые «Щука», мощность 500 – 800 ватт, диапазон: 30 – 120 м, дальность действия – 450 миль. Род работы – телеграф; 45 ПК-1 и УКВ радиотелефон «Рейд-4», дальность действия, 10 – 12 миль.

Для связи с берегом на перископной глубине установлено две заваливающихся 10-метровых радиомачты. Их складывание производилось изнутри корпуса гидравлическим приводом. Интересно отметить, что при обследовании субмарины в начале 1941 г. советские специалисты так и не смогли разгадать назначение мачт. В годы войны они не использовались.

Между мостиком, торпедным отсеком, радиорубкой, машинным и рулевым отделениями и центральным постом устанавливались переговорные трубы.

Экипаж, автономность и обитаемость

В эстонском флоте комплектация лодки состояла из 4 офицеров (командир, помощник командира, офицер-специалист (минно-торпедный), инженер-механик) и 26 унтер-офицеров (сверхсрочнослужащих) – боцман, рулевой, 3 радиста, 4 минера-торпедиста, 2 комендора, 9 мотористов и трюмных машинистов, 5 электриков, кок. Позже добавились унтер-офицеры – баталер и фельдшер. Обычно в команде были 1 – 3 матроса срочной службы, которые исполняли обязанности кока и вестового.

В советском ВМФ комплектация изменилась. 8 октября 1940 г. нарком ВМФ утвердил штаты личного состава на бывшие прибалтийские подлодки, для «Калева» и «Лембита» штат №4/22-А. Согласно ему на лодках должно было служить 6 средних командиров (командир, комиссар, старший помощник, штурман, минер, механик), 17 младших командиров и 14 краснофлотцев – всего 37 человек. К 1943 г. штат изменился – в категории офицеров вместо комиссара ввели командира группы движения и добавили военфельдшера. С учетом этого экипаж вырос до 38 человек.

Размещался личный состав традиционно: в 1-м отсеке матросы, в 3-м – старшины (там же находился и камбуз), во 2-м офицеры (имелась отделка красным деревом, гардины у диванов (в 1941 г. добавили две верхние койки) и ковер на палубе), капитан имел там же отдельную каюту. Умывальники и гальюны размещались во 2-м и 5-м отсеках. На камбузе имелось одна электрическая плита, четыре электрических котла разной вместимости и кофейник. Для обогрева помещений имелась шесть 1000 Вт электрических радиаторов.

Вентиляцию между отсеками обеспечивали два электрических вентилятора производительностью 28 м^3/мин каждый. Первоначально в системе регенерации воздуха для удаления углекислого газа использовался содовый раствор, а также закачивание испорченного воздуха в баллоны компрессором и выпуск кислорода из баллонов. Всего имелось пять баллонов вместимостью 4250 л при 120 атм каждый. Затем на лодке была смонтирована стандартная советская система, включавшая отсечные регенерационные машинки ЭМРВ 7 штук с запасом патронов 500 РВ-2 и 240 РВ-3. Количество кислородных баллонов составляло 5 штук объемом 36 л каждый при давлении газа 120 атм. Продолжительность работы системы регенерации 50 час. Имелись 32 спасательных аппарата системы Дэвиса и столько же противогазов.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном, отсек-убежище) располагались четыре торпедных аппарата калибром 533 мм, запасные торпеды на стеллажах, стрельбовые баллоны, кингстоны и клапаны вентиляции цистерн. Также в отсеке размеща-

Камбуз «Лембита»

Тактико-технические данные

	«Лембит»
Водоизмещение нормальное, т:	
надводное	665,4
подводное	853,4
Размерения максимальные, м	
длина	59,51
ширина	7,49
осадка	3,48
высота от килевой линии до топа перископов	13,23
Метацентрическая высота, надводная/подводная, м	0,85/0,17
Запас плавучести, %	28
Вооружение:	
торпедных аппаратов	533-мм
носовых	4
торпед	8
минных шахт	10
мин	20
артиллерия	1-40
пулеметы	1-7,7
боекомплект, выстрелов	500/2000
Скорость максимальная, уз:	
надводная	13,5
подводная	8
Радиус плавания, миль/скоростью, уз:	
надводный	2000/10
нодводный	80/4
Энергетическая установка:	-
тип дизелей	Виккерс
мощность номинальная, л.с.	2x600
обороты номинальные	500
Запас топлива, т	-
полный/нормальный	30,7 (в минные шахты)/ 22,3
тип электродвигателей	Метро Виккерс электрик
мощность номинальная, л.с.	2x395
обороты номинальные, об/мин	417
Тип аккумуляторной батареи	EI
Количество элементов и групп	120/2
Продолжительность зарядки батареи полная/частичная разрядка, ч:	
нормальная	12/?
форсированная	8,3/?
Запас воды, т	6
Запас ВВД, л	3400
Глубина погружения, м:	
рабочая	75
предельная	90
Автономность, сут	15 (расчетное)/ 35
Время погружения, сек.:	-
из крейсерского положения в позиционное	20
из позиционного положения на перископную глубину	30
из крейсерского положения на перископную глубину	50
Время пребывания под водой, ч	72
Экипаж	29 (ВМС Эстонии)
	37–38 (ВМФ СССР)

Командный гальюн на «Лембите»

лись койки и рундуки для вещей команды. Под палубой находились цистерны. В верхней части отсека находились торпедопогрузочный и спасательный люки.

Во 2-м отсеке (жилом и аккумуляторном) находились жилые помещения офицеров. Под палубой – первая группа батареи, артиллерийский погреб и шахта лага.

3-й отсек – центральный пост, вмещал управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из цистерн и трюмов. Легкими переборками выделялись помещения унтер-офицеров, штурманская, акустическая и радиорубки. Под палубой находилась вторая группа аккумуляторов, агрегаты перископов и гирокомпаса, компрессоры ВВД и ВНД, цистерна пресной воды. В верхней части – люки доступа в прочную рубку и шахту артрасчета. Прочная рубка служила только для выхода на мостик.

4-й отсек – машинный, являлся местом установки главных дизелей, электромоторов и разобщительных муфт.

5-й отсек – кормовой (отсек-убежище), где стояли рулевые агрегаты, подшипники гребного вала и ряд вспомогательных механизмов: компрессор ВВД. В верхней части – спасательный люк.

В надстройке размещались приводы носовых горизонтальных рулей и брашпиля, надводные якоря, глушитель и газоотводы дизелей, прочная рубка и шахта для выхода артрасчетов, прочный цилиндр скрывающейся установки, приводы и сами мачты радиосвязи, складная шлюпка.

Общая оценка проекта

Еще 19 ноября 1940 г. вышел приказ наркома №0871, которым специалистам ВМФ предписывалось глубоко изучить конструкцию эстонских и латвийских подлодок. В конце месяца комиссия приступила к работе, побывала как на самих кораблях, так и в учреждениях и архивах, где собрала все относящиеся к делу документы, организовала перевод их на русский язык и беседы с бывшими офицерами флотов прибалтийских республик. В результате 22 марта 1941 г. на имя наркома был подготовлен 69-страничный доклад, где не только подробно освещалась конструкция подлодок, но и многочисленные вопросы по тактике и организации боевой подготовки зарубежных флотов того времени. Доклад был внимательно изучен в Управлении подводного плавания ВМФ, и часть его положений отправили на флоты в качестве рекомендаций, но начавшаяся война помешала их реализовать. Главным же выводом комиссии было то, что *«наличие на подлодке водоизмещением в 665 тонн указанного выше торпедного и минного вооружения позволяет считать подлодки «Лембит» и «Калев» вполне современными подлодками. Однако, необходимо отметить, что надводная максимальная скорость 13,5 узлов и глубина погружения 75 метров недостаточны и не отвечают современным требованиям, предъявляемым к подлодкам»*.

Те, кто писал эти фразы, очевидно, говорили о «вообще», не имея в виду условий плавания на Балтийском закрытом и мелководном театре. В годы же войны командование КБФ весьма ценило небольшой, но хорошо вооруженный «Лембит», который, хотя и уступал по автономности и боезапасу средним подлодкам, тем не менее, мог выставить число мин, равное намного более крупным подлодкам типа «Ленинец». Для мелководной Балтики использование минного оружия было особенно актуальным. Как крупный плюс оценивалось и наличие малошумной гидравлической системы приводов, в то время как лодки отечественного производства обладали «грохочущими на все море» электроприводами. В целом подлодки данного типа, на наш взгляд, можно считать одним из наиболее удачных проектов, находившихся на вооружении ВМФ СССР в годы Великой Отечественной войны, идеально подходивших к условиям театра, для которого они строились. Наиболее слабый аспект характеристик – вооружение и комплекс средств обнаружения и целеуказания – был общим местом для всего отечественного подводного флота. К сожалению, утвержденный экономными эстонцами проект имел мало запаса водоизмещения для модернизаций, установки новых систем вооружения, обнаружения и целеуказания, что также отразилось на боевой эффективности «Лембита».

История службы

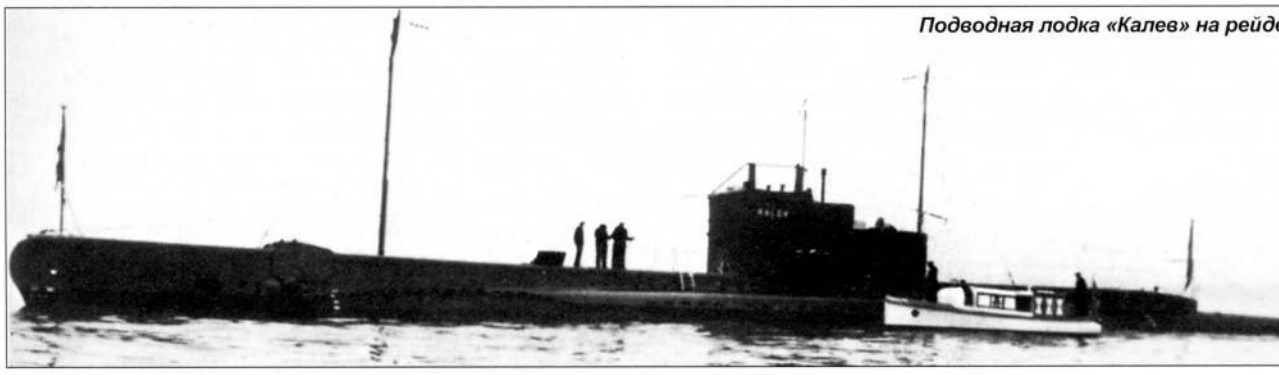
«Калев»

13 августа 1940 г. нарком Военно-морского флота (ВМФ) Н.Г. Кузнецов отдал совершенно секретный приказ №00208, согласно которому в состав флота включались корабли и суда флотов бывших прибалтийских республик. Подводные лодка «Калев» и «Лембит» числились вторым пунктом этого приказа, что лишний раз подчеркивало тот факт, что они стали одним из наиболее ценных приобретений нашего ВМФ, полученных в результате указанных событий. 19-го числа на лодках были подняты советские флаги. Но получить корабли – это еще только полдела, требовалось обеспечить их боевое применение и повседневную эксплуатацию, а в первую очередь сформировать для них экипажи. В интересах этого уже 24 августа Н.Г. Кузнецов обратился к председателю Совета народных комиссаров В.М. Молотову с просьбой до выхода постановления о службе граждан Эстонской и Латвийской ССР в Красной армии и Военно-морском флоте использовать *«отдельных специалистов младшего начальствующего и рядового состава на подводных лодках с немедленной заменой остального состава подлодок нашими младшими командирами и краснофлотцами»*. В конечном итоге массовое сохранение на кораблях военнослужащих эстонского флота запретили, но разрешили оставлять лиц младшего начсостава в «порядке исключения». Впрочем, в связи с нехваткой специалистов и желанием ввести корабли в строй как можно скорей этот порядок практиковался довольно широко. В дальнейшем бывшие эстонские офицеры и старшины довольно активно привлекались к работе советской комиссии по изучению кораблей и иностранного опыта боевой подготовки. Особенно активно в этом принимали участие командиры «Калева» А.-Р.Г. Понтак и В.-Г. Пууранд. Увы, сотрудничество с нашими моряками не избавило их от «бдительного внимания» органов НКВД. Понтак был арестован на второй день Великой Отечественной войны по обвинению в сотрудничестве с англичанами и 2 июля приговорен к расстрелу (приведен в исполнение двумя днями позднее). Его судьбу разделил и командир «Лембита» Ф.-А. Шмидехельм, которого арестовали в июле 1941-го и расстреляли в мае следующего года. Все офицеры этой лодки – старпом Р.-Й. Кокк, В.-Ю. Якобсон и Г.-Й. Э. Кадайас – получили различные сроки тюремного заключения с последующим направлением в исправительно-трудовые лагеря. В.-Г. Пууранд в 1941 г. перебежал к немцам, а к 1944 г. сумел перебраться в США. Судьба остальных офицеров осталась неизвестной.

Тем временем велась ускоренная работа по формированию советских экипажей. Приказом наркома ВМФ по личному составу № 03268 от 3 октября командиром «Калева» был назначен старший лейтенант (с 30 ноября – капитан-лейтенант) Борис Алексеевич Ныров. Ныров родился в 1911 г. в Ленинграде и с момента призыва в армию в 1933 г. успел окончить два курса кораблестроительного института. Как человек с незаконченным высшим образованием он был направлен на курсы ускоренной подготовки комсостава в Кронштадте, по окончании которых в марте 1936 года стал штурманом субмарины М-71. Отличные знания и старательное отношение к службе обеспечили ему быстрое продвижение по служебной лестнице. Уже спустя полгода он стал штурманом дивизиона «малюток», а в феврале 1938 г., даже без окончания командирского класса Учебного отряда, – командиром М-71. Через несколько месяцев его перевели на М-91, а в декабре того же года забрали служить в штаб КБФ. Там он находился до октября 1939 г., когда перешел на должность помощника начальника штаба 2-й бригады подлодок («щуки»), базировавшейся в Таллине. Весьма вероятно, что благодаря своей должности Ныров сам выбрал себе в качестве места службы «Калев» – ознакомиться практически с современным уровнем иностранной техники в то время мечтали многие.

Постепенно, шаг за шагом, под руководством мичманов-эстонцев моряки изучали подлодку, составляли на нее комплект рабочих чертежей, выясняли истинные тактико-технические характеристики, как отдельных систем, так и корабля в целом. Затем дошла очередь и до организации службы. В советском флоте она базировалась на системе корабельных расписаний на все случаи жизни (всего около 20 расписаний), главным из которых являлось расписание по боевой тревоге. К концу зимы 1941-го эта работа в основном была закончена, и тогда наступил черед московских комиссий, которые теперь тоже хотели ознакомиться с уровнем зарубежной техники.

С весны 1941-го начался следующий этап превращения «Калева» и «Лембита» в подлинно боевые корабли. В период освоения кораблей личным составом они не были включены в состав какого-либо соединения подводных сил КБФ, а подчинялись непосредственно штабу размещенной в Таллине 2-й бригады. По новому приказу наркома Н.Г. Кузнецова от 11 февраля 1941 г. «Калев» и «Лембит» включались в состав 3-го дивизиона 1-й бригады. 1-я бригада согласно новой организации предназнача-



Подводная лодка «Калев» на рейде

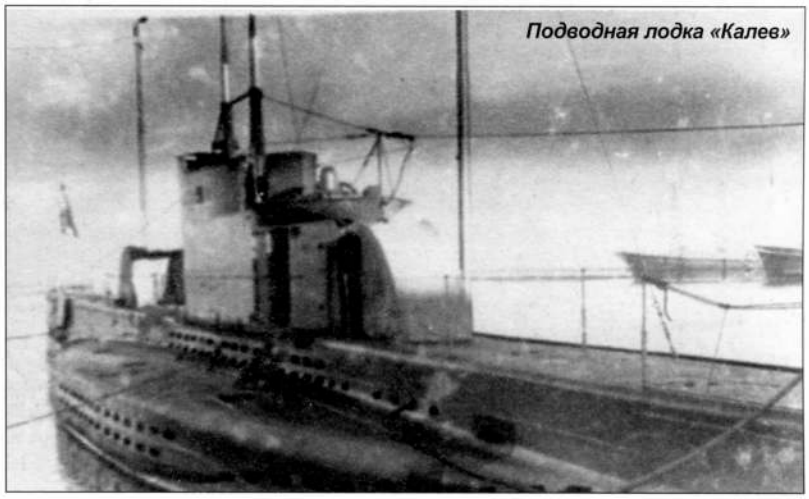
лась для действий в южной части Балтийского моря, а 3-й дивизион целиком состоял из подводных минных заградителей типа «Л», к которым теперь присоединились и две бывшие эстонские подлодки. Поскольку бригада с октября 1939 г. базировалась в Либаве, командиры обеих субмарин получили приказ с началом кампании перейти туда.

Освоение проходило непросто – 5 мая 1941 года «Калев» при возвращении из учебного выхода в море ударился форштевнем о таллиннский пирс и повредил надстройку. В Либаву он прибыл после устранения повреждений 17 мая. С собой подлодки перевезли и часть боезапаса, который при необходимости могли использовать и в боевых действиях, и в процессе подготовки: на «Лембите», 4 боевых английских торпеды и 4 практические мины, на «Калеве», 4 боевых и 1 практическую торпеды, 3 практические мины. Планировалось, что подлодки пробудут в Либаве до октября, а затем вернутся в Таллин, где пройдут обязательный ежегодный текущий ремонт. В связи с поздним перебазированием «Калев» успел до начала войны совершить лишь несколько учебных выходов в море, а его экипаж оставался совершенно «зеленым».

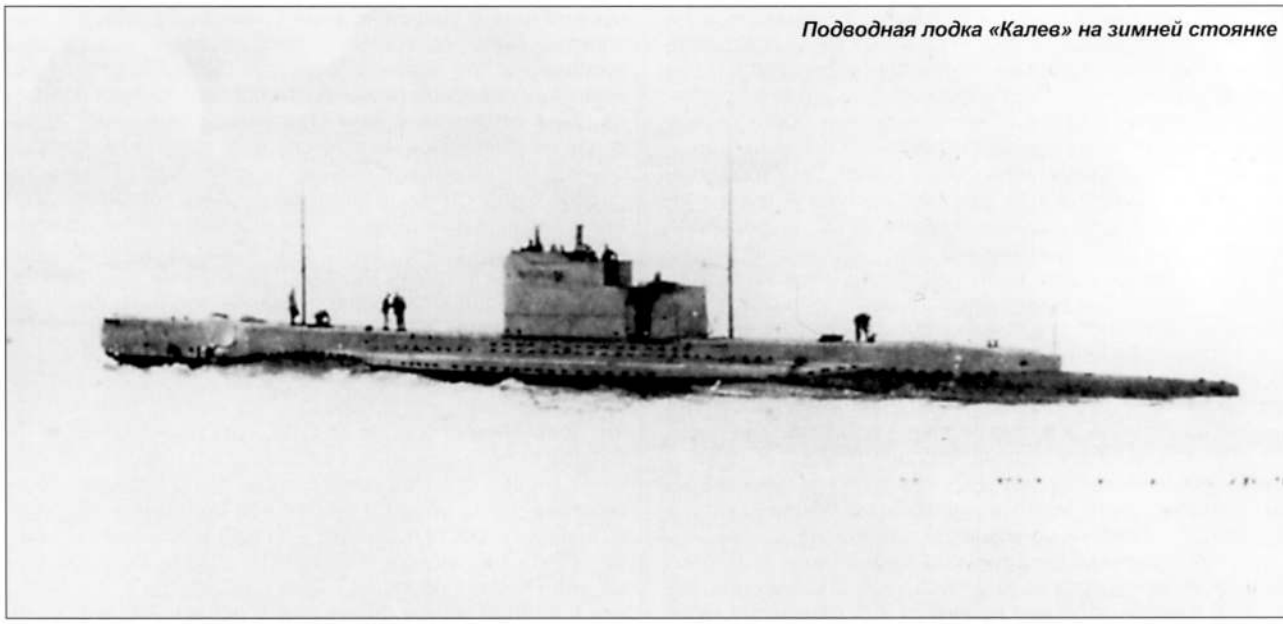
Начало военных действий сопровождалось в Либаве паникой и неразберихой. В 4 часа утра старший над либавской группой подлодок командир 3-го дивизиона капитан 3 ранга А.К. Аверочкин получил приказ перевести свой дивизион (за исключением ушедшей в дозор Л-3) в Виндаву. «Лембит» покинул порт первым – в 16.47, а «Калев» задержался до 23.50, поскольку на нем переходил сам командир дивизиона Аверочкин, которому требовалось отдать еще множество распоряжений. Утром следующего дня корабль прибыл в Виндаву. В складывавшейся обстановке пребывание здесь было не только бессмысленным, но и опасным, поскольку практически не имевший ПВО порт периодически подвергался налетам одиночных немецких бомбардировщиков. Только в течение 24 июня было отражено восемь таких атак. Поэтому вскоре дивизион, к которому с утра 24-го присоединилась ранее находившаяся в дозоре подлодка С-7, получил приказ перейти в Усть-Двинск. Вскоре настала очередь эвакуировать и Ригу. Днем 29-го корабли бригады сосредоточились на рейде порта Куйваste. Движение на восток продолжилось и в последующие дни: утром 30-го «Калев» и «Лембит» перешли в Рохокюла, а вечером 1 июля – в Палдиски. Наконец, 5 июля обе бывшие эстонские субмарины прибыли в Кронштадт.

Пребывание в тыловой базе было недолгим. Хотя на кораблях провели несколько учений, львиная доля времени ушла не на это, а на проведение докования и переделку торпедных аппаратов под советские торпеды. 31 июля обе подлодки вывели из доков, а уже вечером 2 августа они в составе отряда вышли в Таллин, куда прибыли на следующий день. Хотя подготовка подводников за это время вряд ли сдвинулась в лучшую сторону, штаб флота так торопился послать «Калеву» в поход, что ему пришлось выйти в море с только наполовину заполненными минным магазином – 10 вместо 20 минами.

Подлодка вышла в море рано утром 8 августа. До устья Финского залива субмарина шла в сопровождении тральщиков, что, как оказалось, было совершенно необходимым – в тралах взорвалось три мины, а еще две были подсечены без взрыва. У северной оконечности острова Хийума подлодка была отпущена в самостоятельное плавание. Здесь сразу же выявились многочисленные проблемы, которые обычно встречаются у только что вступивших в строй кораблей с недостаточно подготовленными командами. Попав в сильное волнение, экипаж «Калева» услышал стуки в булевой цистерне левого борта. Как выяснилось, они производились двумя минами, сошедшими со стопоров. Командир подлодки Ныров опасался, что рано или поздно это приведет к тому, что мины срубят стопора и самопроизвольно вывалятся из шахт. К счастью, этого не произошло. В утренние часы 11 августа субмарина достигла латвийского побережья, но вскоре выяснилось, что прибыла она совсем не туда, куда планировалось – к Либаве вместо Виндавы, ошибившись с точкой прибытия на 42 мили к югу. Причиной ошибки было незнание соответствия числа оборота винтов при экономическом ходе истинной скорости подлодки – до войны в полном объеме заполнить таблицу соответствия не успели. Вечером того же дня «Калев» перешел к маяку Ужава, где в соответствии с планом штаба флота ему и предстояло поставить мины. Предварительную разведку вражеских фарватеров в этом районе выполнила субмарина С-8, которая вернулась в Таллин только 6 августа. Ее командир доложил, что немецкие суда стараются ходить у самого берега в сопровождении тральщиков. Нырову в штабе приказали произвести разведку, уточнить фарватер, а затем выставить мины после прохода по фарватеру тральщиков. Но командир по-прежнему опасался, что из-за штормовых повреждений стопоров мины начнут выпадать самопроизвольно, и потому не стал строго выполнять полученных сверху указаний. Тем более что 11 и 12 августа из-за свежей погоды судов противника в море видно не было и, следовательно, координаты фарватера остались неизвестными. Поздно вечером 12-го «Калев» всплыл в надводное положение и в течение получаса выставил все 10 своих мин в трех точках на расстоянии почти 3 миль от берега. В своем донесении Ныров писал: «Минные банки выставлены без перекрытия друг друга, чтобы охватить большую ширину фарватера, что, по моему мнению, оправдывается тем, что различные суда ходят на разном



Подводная лодка «Калев»



Подводная лодка «Калев» на зимней стоянке

удалении от берега». К сожалению, командир ошибался – фарватер был один и проходил он гораздо ближе к берегу по глубинам не более 4–5 м (в тех точках, где ставил мины «Калев», глубина составляла 16–18 м). На основании координат постановки и того обстоятельства, что она была выполнена без предварительной разведки в 1941 г., штаб КБФ оценил ее как неудовлетворительную. Впрочем, это не помешало после войны советским историкам объявить, что на минах «Калева» погибли плавбаза (на самом деле торпедная мастерская) «Мозель», транспорта «Фрауэнбург» и «Эстиранд». Два судна, указанных первыми, действительно погибли, но не в районе маяка Ужава, где ставил мины Ныров, а у самого входа в Виндаву на минной постановке немецких торпедных катеров. Что же касается «Эстиранда», то этот пароход был и вовсе советским (бывший эстонский), и погиб он 24 августа в Финском заливе в результате атаки немецкой авиации.

После постановки «Калев» продолжил оставаться на позиции с расчетом использовать торпеды. Увы, этого сделать не удалось – до 17 августа из-за шторма немецкие суда не появлялись, а после 17-го большая часть из них относилась к категории каботажных теплоходов или мелкосидящих барж, на которые было жалко тратить торпеду. Впрочем, даже если бы Ныров и захотел их атаковать, из этого вряд ли что-нибудь получилось бы: суда шли у самого берега, куда лодка в погруженном состоянии просто не могла подойти, а установка глубины хода торпед составляла 2–3 м, и они скорей всего прошли бы под целью. Единственная попытка атаковать пришлась на 19 августа, когда командир обнаружил конвой в составе транспорта, баржи и двух тральщиков. Он уже почти было достиг дистанции залпа, когда, внезапно развернув перископ, заметил идущий прямо на подлодку торпедный катер. Ситуация осложнялась тем, что в этот момент под килем «Калева» было всего 2 м глубины, и если бы противник начал бы сбрасывать глубинные бомбы, гибель субмарины была бы почти неминуемой. К счастью, этого не произошло – немцы не заметили подлодку и спокойно прошли в Виндаву.

Впрочем, в этот день произошло другое интересное событие. Сопровождавший другой конвой немецкий гидросамолет «Арадо» обнаружил у маяка Ужава плавающую мину. По переданному с самолета сигналу к месту обнаружения подошел тральщик М 1507. Эго минер не смог причислить обнаруженное изделие – сфероцилиндрической формы с четырьмя гальваноударными колпаками, окрашенное черной краской, – ни к одному известному типу. Вне всякого сомнения, это была одна из мин, выставленных «Калевом». Тот факт, что сорванная с якоря мина плавала по поверхности, лишний раз указывает на то, что конструкция мин (корпус и якорь были произведены в разное время в разных странах) оказалась очень ненадежной и мало живучей. Всего в течение дня тральщик при помощи самолета обнаружил четыре подобных мины. По-видимому, все они были сорваны с якорей тем самым штормом, который продолжался до 17 августа. Во всяком случае, немцы этот район тралить не стали, и странных мин они больше не видели.

Утром 21 августа «Калев» и вернувшийся одновременно из похода «Лембит» были встречены тральщиками в устье Финского залива и в тот же день приведены в Таллин.

Дальнейшими планами командования предусматривалось немедленно перевести оба минных заградителя в Кронштадт, где им предстояло устранить все обнаруженные за поход неисправности и снова выйти в море. Однако сухопутная обстановка под Таллинном заставила пересмотреть эти планы. Готовилась эвакуация базы, и все наличные тральщики были заняты проводкой транспортов. 26-го Ставка разрешила отход, и спустя два дня огромная масса кораблей и судов – более 225 вымпелов – покинула таллиннский рейд. «Калев» и «Лембит» вместе с двумя другими подлодками входили в состав главных сил, следуя в кильватерной колонне за флагманом – крейсером «Киров». Вечером в районе мыса Юминданина отряд попал на плотное минное поле. Шедшие перед крейсером тральщики начали затраливать мины, которые либо взрывались в тралах, либо подсекались и плавали на фарвате-

ре. Вскоре после 20 часов шедшая следующим мателотом за «Кировым» «эска» С-5 подорвалась на мине и быстро затонула вместе с большинством личного состава. При этом погиб комдив-3 капитан 3 ранга А.К. Аверочкин. Вскоре вблизи «Лембита» взорвались две подсеченные тральщиками мины, а затем на расстоянии всего 2 каб погиб эсминец «Яков Свердлов». После этого «Лембит» сумел сохранить свое место в ордере главных сил, а «Калев» отстал. С утра 29-го конвои транспортных судов начали подвергаться интенсивным налетам немецкой авиации. Уже в 7.15 бомба попала в транспорт «Казахстан», на борту которого началась паника. Несколько сотен пассажиров выпрыгнули за борт, где часть из них была спасена проходившими кораблями. В их число вошел и «Калев», поднявший из воды восемь человек. По мере того как самолеты Люфтваффе уничтожали транспорта, их внимание все чаще стало обращаться против боевых кораблей. Вскоре после 13 часов один из самолетов смог проштурмовать мостик подлодки, в результате чего Ныров получил легкое ранение, а один из матросов, по некоторым данным, погиб. На мостике возникло возгорание, и командир отдал приказ произвести срочное погружение. Спустя час субмарина всплыла, но достичь Кронштадта засветло все равно не успела. У борта плавбазы «Иртыш» она ошвартовалась лишь в 9.05 30 августа.

Весь сентябрь подлодка простояла в Кронштадте, а в начале октября ненадолго переходила в Ленинград. За это время она была подготовлена к следующему боевому походу, который на этот раз планировался на позицию между занятым врагом Таллином и Хельсинки. Помимо действий в традиционном качестве подлодке предстояло произвести минную постановку и высадить разведгруппу близ мыса Ихасалу-нем (в 30 км восточнее Таллина). Вечером 29 октября подлодка вышла из Кронштадта и пропала без вести. Судя по данным противника, ни одна из поставленных перед ней задач так и не была выполнена, что со всей очевидностью говорит о том, что она погибла в самом начале похода.

На его первом этапе подлодка за 10 часов должна была самостоятельно преодолеть расстояние между Кронштадтом и островом Гогланд. С острова ее не видели, что, впрочем, не может считаться свидетельством, что она туда не прибывала. Анализ этой части маршрута показывает, что «Калев» обогнул все существовавшие на тот момент вражеские и свои минные заграждения. Вторая часть маршрута была намного более опасной – лодке предстояло пройти через минное поле «Юминда» по фарватеру, которым два месяца тому назад воспользовался Балтфлот во время прорыва из Таллина в Кронштадт. Даже если не принимать во внимание того факта, что точного начертания протраленной полосы во время прорыва никто не отметил, опасность создавалась свежими вражескими минными заграждениями, а также многочисленными плавающими минами, сорванными с якорей в период осенних штормов. По всей видимости, встреча с одним из таких сюрпризов и поставила точку в непродолжительной боевой карьере «Калева».

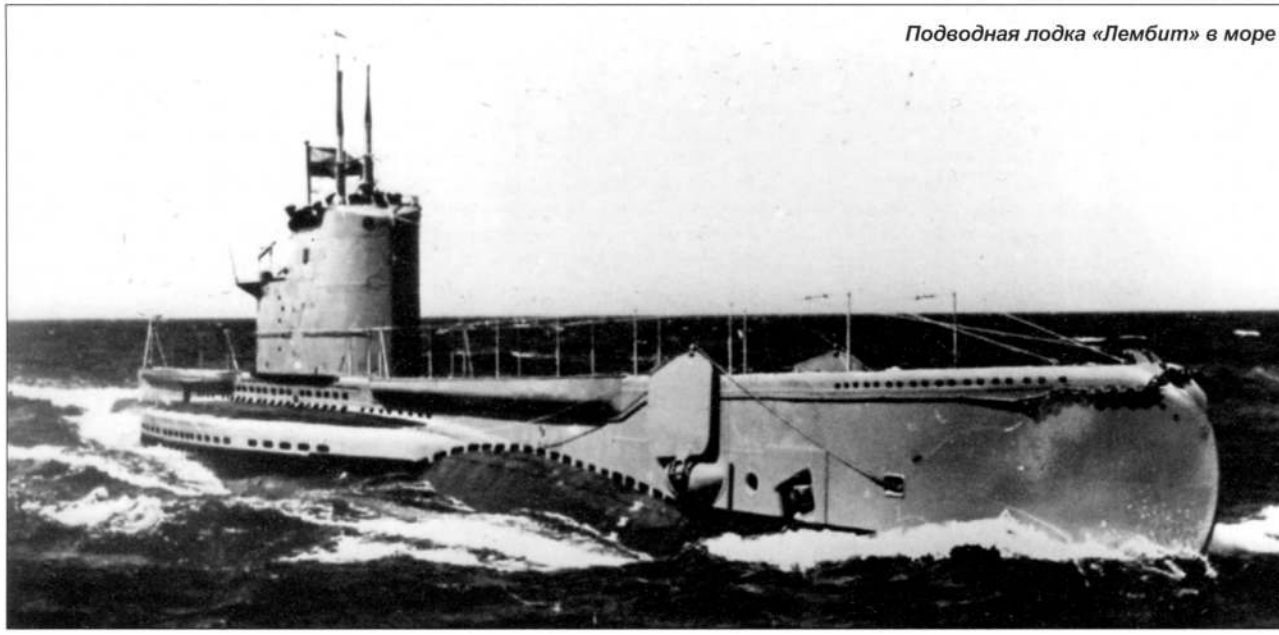
«Лембит»

Командиром «Лембита» в октябре 1940 г. был назначен Владимир Антонович Полещук. Полещук (1906 г. рождения) в 1929 г. окончил Морской техникум и некоторое время плавал на различных должностях на судах торгового флота, где получил весьма ценную морскую практику. В 1935 г. его призвали в ВМФ и сразу же направили на обучение в командирский класс Учебного отряда подводного плавания в Ленинграде. После его окончания в апреле 1937 г. Полещук стал помощником командира подлодки Щ-318, а спустя год – командиром Щ-322. На этой субмарине он принимал участие в Советско-финляндской войне, совершил три боевых похода, причем в ходе одного из них потопил торпедой немецкий транспорт «Райнбек» (2804 брт), который был принят за прорыватель блокады, когда не остановился на сделанный с лодки световой сигнал. После окончания войны «щука» продолжала базироваться на Таллин и по итогам боевой подготовки в 1940 г. вышла в 1-ю линию по уровню подготовки экипажа – готова к выполнению боевых задач в простых и сложных условиях. В отчете по боевой подготовке подводных сил КБФ имя Полещука называлось в числе восьми лучших командиров.

Создание нового экипажа началось с прибытия командиров на подлодки. Пятеро сверхсрочников изъявили желание про¬должить службу под советским Военно-морским флагом». Всем им присвоили воинское звание «мичман» и поставили во главе групп русских матросов и старшин по своим специальностям. Вторым этапом вливания в состав подводных сил флота стало изучение подлодок и составление на них всевозможной документации. *«Я от эстонского командира получил на двух страницах список забортных отверстий, подлежащих закрытию при погружении. Другие документы отсутствовали»*, — вспоминал В. А. Полещук.

Первые плавания начались в апреле 1941-го. «Лембит» осуществил переход в Либаву первым – с 8 по 10 мая. Вскоре после прибытия в Либаву начались учебные выходы в море. Нагнетание военной напряженности чувствовалось по различным признакам. Директивой №1оп/478сс от 8 мая Н.Г. Кузнецов приказал установить постоянный дозор силами одной подлодки 1-й бригады на подходах к Ирбенскому проливу – между мысом Церель (южная оконечность острова Сааремаа) и Виндавой (Вентспилс). Субмарины 1-й бригады по очереди сроком по четыре дня дежурили на дозорной позиции, одновременно отрабатывая плавание и срочные погружения. Патруль «Лембита» пришелся на промежуток с 12 по 16 июня. На 22 июня субмарина находилась во вполне исправном состоянии в Либаве, правда, ее экипаж назвать подготовленным можно лишь с большой натяжкой. Моряки в основном успели изучить доверенные им приборы и механизмы, а также как их правильно использовать и обслуживать, но совершенно не успели потренироваться в проведении торпедных атак и минных постановок. Для того, чтобы стать настоящим боевым кораблем с подготовленным экипажем ему требовалось еще несколько месяцев напряженной учебы, но начавшаяся война не предоставила такой возможности…

После начала войны вместе с «Калевом» субмарина проделала путь до Кронштадта, где прошла докование и переоснащение под отечественные торпеды, а затем вернулась в Таллин. Спешно погрузив мины, 10 августа «Лембит» направился в боевой поход в южную часть моря. В утренние часы корабли были несколько раз атакованы одиночными самолетами противника, но все налеты успешно отражались зенитным огнем. Принимая во внимание господство авиации и флота противника за пре-



Подводная лодка «Лембит» в море

делами Финского залива, Полещук далее вел свою подводную лодку в район постановки преимущественно в подводном положении, всплывая для зарядки только в короткие ночные часы. Однако, даже несмотря на это, шторм, в который попала субмарина в ночь на 15 августа, чуть было не стал причиной катастрофы. От ударов штормовых волн начали течь заклепки в носовой части корпуса, но, что хуже всего, нарушилась герметичность трубопроводов гидравлической системы. Давление в ней быстро упало до нуля, после чего вышли из строя все работавшие от нее устройства – приводы управления вертикальными и горизонтальным рулями, подъемное устройство перископов, механизмы открытия люка пушки и минного устройства. Под воздействием волн носовые горизонтальные рули не удержались в походном положении и начали с силой бить по корпусу подлодки. Место поломки обнаружили быстро – трубопровод в надстройке, там, где он подходил к носовым рулям. Этот участок магистрали отключили, а сами рули до возвращения в базу закрепили стальным тросом. Для этого группе моряков пришлось спуститься на палубу, по которой каждую минуту перекатывались волны. Интересно отметить, что работами руководил эстонец мичман Аартее. Почти одновременно другая группа моряков привела в действие вертикальный руль, для чего пришлось заполнить маслом цистерну гидравлики – в постоянно кренившейся подлодке это оказалось весьма непросто. В течение трех часов субмарина носилась по воле волн, управляясь только дизелями и не имея возможности погрузиться. Лишь после завершения всех этих работ удалось уйти под воду и переждать шторм, а на следующие сутки завершить аварийный ремонт механизмов.

Вечером 16-го «Лембит» достиг района восточнее порта Карлскрона, где стали обнаруживаться многочисленные дозорные корабли шведского военно-морского флота. Несмотря на это, прорыв между островом Борнхольм и шведским берегом был осуществлен в ночь на 17 августа в надводном положении. В темноте субмарина несколько раз расходилась с нейтральными судами на встречных курсах на расстоянии всего пары сотен метров. Сама постановка была выполнена в вечернее время тех же суток из подводного положения. Лодка легла на курс 235° и, двигаясь им в течение полутора часов, выставила все 20 мин пятью банками. Хотя общая длина заграждения получилась даже чуть более 4 миль, противник так и не обнаружил выставленных «сюрпризов». Это и не удивительно, поскольку постановка оказалась за пределами фарватеров, которыми ходили немецкие суда. Уточнить их истинное начертание командир в течение дня не смог и потому взял за основу случайный курс, которым в ночь накануне прошли два малотоннажных датских судна.

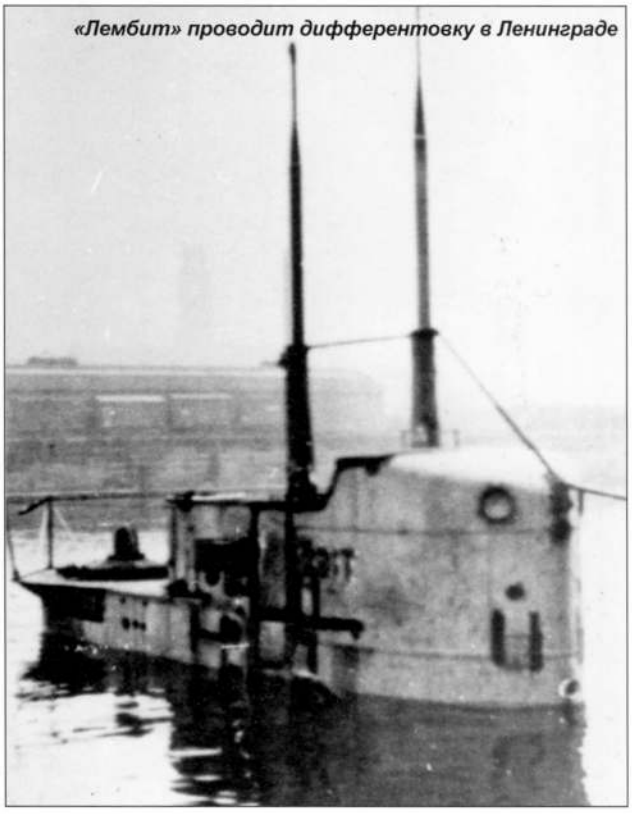
Интересно отметить, что немецкое командование все-таки узнало о минной постановке советской подлодки, выполненной в центральной части Балтики, но не после подрыва судна, а в конце ноября в результате радиоперехвата нашего сообщения, где перечислялись закрытые для плавания районы. В течение нескольких дней три немецких тральщика вели минную разведку, но так ничего и не нашли – при расшифровке сообщения немецкие криптоаналитики ошиблись на два градуса к востоку от того района, где ставил мины «Лембит». Несмотря на это, к весне 1942 г. в штабе КБФ считали, что постановка оказалась весьма успешной, поскольку на ней погибло два судна. Источником этой информации оказались шведские газеты, где в ноябре 41-го писалось о гибели транспорта «Вольрат Там», а в феврале 42-го – железнодорожного парома «Штарке». Оба судна действительно погибли на минах, но не «Лембита». «Вольрат Там» погиб 10 ноября у острова Боркум (Северное море), а «Штарке» – 26 февраля на плавающей якорной мине, сорванной, очевидно, с одного из немецких оборонительных заграждений, поставленных в Западной Балтике перед нападением на СССР. В марте 1943 г. паром был поднят и позднее введен в эксплуатацию. Что же касается «Лембита», то он имел указание после постановки продолжить действия в торпедном варианте, но, поскольку с базы сообщили, что

тральщики будут ждать субмарину в точке рандеву утром 21-го, времени на это уже не оставалось. Лишь ценой продолжительных переходов в надводном положении в светлое время суток Полещуку удалось успеть в назначенное место и вместе с «Калевом» прибыть в Таллин.

28-го корабль вновь вышел в море – на этот раз в составе отряда главных сил КБФ, прорывавшегося из эстонской столицы в Кронштадт. Несмотря на все испытания, экипаж держался мужественно, подлодка сохранила свое место в строю и днем 29 августа прибыла в пункт назначения. Здесь она стала в ремонт на Морском заводе, проводившийся в доке Сургина. Одновременно произошла смена командования – с 30 августа В.А. Полещук стал командиром дивизиона вместо погибшего Аверочкина, а бывший до того старпомом ст. лейтенант Алексей Михайлович Матиясевич – командиром подлодки. 1905 г. рождения, он после окончания школы посвятил себя службе в торговом флоте, где дослужился до помощника капитана. Ходил по Северному морскому пути, за участие в проводке в 1936 г. на Тихий океан эсминцев «Сталин» и «Войков» был награжден орденом «Знак Почета». В конце 1940-го Матиясевича призвали в ряды ВМФ и сразу же направили в Учебный отряд подводного плавания, класс подготовки командиров подводных лодок. В отличие от многих других офицеров, прошедших аналогичный путь, Алексей Михайлович обладал не только опытом морской службы, но и сумел быстро освоить военные премудрости, стать дисциплинированным и требовательным командиром.

Экипаж «Лембита» готовится к швартовке

Занявший большую часть сентября ремонт пришлось прервать 23-го, когда в результате крупного налета немецкой авиации был тяжело поврежден стоявший невдалеке от подлодки линкор «Марат». С этого момента субмарина стояла на внешнем рейде близ Толбухина маяка, днем отлеживаясь на грунте. В ночь на 6 октября, в финале отражения штурма Ленинграда, «Лембит» перевели на стоянку у набережной Невы, где включили в систему сухопутной обороны города. Вскоре положение на сухопутном фронте стабилизировалось, и субмарина вернулась в Кронштадт, откуда 19-го вышла на дозорную позицию в Нарвскую бухту – наше командование все еще продолжало опасаться прорыва главных надводных сил Кригсмарине к Ленинграду. Единственный обнаруженный за все время похода каботажный транспорт шел по мелководью, что лишило командира возможности выйти в атаку. Впрочем, даже сам факт его обнаружения носил, скорее всего, случайный характер – немцы не располагали в то время в Финском заливе сколько-нибудь значимой корабельной группировкой и даже не пытались осуществлять каботажные перевозки восточнее Таллина. Несмотря на отсутствие серьезных оснований к развертыванию подлодок в восточной части залива, командование КБФ продолжало посылать туда корабли почти вплоть до самого окончания кампании 1941 г. Одним из наиболее ярких примеров нерационального использования наличных сил и средств стало направление «Лембита» для осуществления минной постановки в проливе Бьеркезунд (Койвосунд). Во-первых, корабль направлялся в сложный для плавания мелководный район, где к тому же уже имелись наши минные банки, выставленные со сторожевых катеров. Во-вторых, вышеупомянутые катера могли прекрасно справиться и с этой задачей, поскольку место постановки находилось в пределах их радиуса. В-третьих, при выполнении задания субмарина расходовала последние мины, вывезенные из Таллина, и с этого момента превращалась в обычную торпедную лодку. Таким образом, повод для растраты редких мин, тем более в районе досягаемости катеров, должен был быть очень серьезен, но фактически его не было. Экипаж «Лем-



«Лембит» проводит дифферентовку в Ленинграде

бита» 5 ноября безукоризненно выполнил поставленную задачу, даже несмотря на отсутствие старшин-эстонцев (в сентябре они были переданы в распоряжение ГРУ РККА), но это не привело ни к каким успехам. Минное поле разрядилось естественным порядком, так и не будучи обнаруженным противником. Что же касается финских кораблей, объявленных советскими историками в качестве погибших в районе постановки, то они стали жертвами либо навигационных аварий (минный заградитель «Пауку»), либо катерных мин (посыльный корабль «Порккала», повреждение катера-тральщика «Куха-3»). Правда, это не помешало командованию КБФ занести на счет «Лембита» два погибших вражеских транспорта и наградить за это А.М. Матиясевича орденом Красной Звезды.

Сразу после похода корабль стал в углубленный текущий ремонт на заводе «Судомех». Осуществить его в условиях начавшейся блокады города оказалось весьма непросто – цеха завода почти опустели, в них не было ни отопления, ни электричества. Резко усилившиеся холода вскоре поставили под угрозу и саму подлодку, точнее ее механизмы, вымораживание которых могло привести к серьезным поломкам. Поскольку завод практически не подавал пара на корабль, уже в течение декабря в 1-м, 5-м отсеках, а затем и в центральном посту были установлены печи-буржуйки, трубы которых были выведены в люки отсеков и шахту подачи артснарядов. Так субмарина стала трехтрубной! В конечном итоге механизмы были сохранены, а ремонт приборов и механизмов – выполнен в основном силами личного состава. При этом минные шахты были также оборудованы под прием топлива, а одна из цистерн малого объема – под пресную воду, что увеличило расчетную автономность субмарины с 15 до 22 суток. К счастью, за это время подлодка избежала боевых повреждений, хотя возможность получить их существовала практически ежедневно. Вся территория завода методично обстреливалась германской осадной артиллерией, а 4-го и в ночь на 5 апреля весь район стоянки кораблей на Неве попал под удар вражеской авиации. Одна тяжелая авиабомба пробила лед на расстоянии 5 м от «Лембита», а две другие – в 10 м. В обычных условиях это, по-видимому, сопровождалось бы большими повреждениями, но в тот раз субмарина не получила даже царапин. Дело в том, что мечтавшие уничтожить стоявший поблизости линкор «Октябрьская Революция» немцы, бомбили бронебойными бомбами, которые пробивали лед и взрывались на дне Невы. Не надеясь на дальнейшее везение, командование бригады сразу после вскрытия реки ото льда 27–28 апреля перевело подлодку на стоянку у набережной Жореса близ Летнего сада. Там экипаж окончил ремонт, а с 18 июня приступил к отработке задач боевой подготовки – пробным погружениям на т.н. «Охтинском море» – сравнительно глубоком участке Невы возле Охтинского моста. На это ушло почти два месяца. Только в ночь на 13 августа «Лембит» перешел в Кронштадт, где произвел окончательную подготовку к походу, ставшему самой славной страницей в его истории.

В ночь на 18 августа подлодка покинула Кронштадт и перешла к острову Лавенсари. Задержавшись там до вечера? 21-го «Лембит» ушел на позицию в устье Финского залива. Хотя при движении в точку погружения в

«Лембит» под маскировочными сетями на стоянке у набережной Летнего сада, Ленинград, лето 1942 г.

10 милях западнее острова эскортирующие тральщики затралили две мины (одна из них взорвалась в трале перед носом подлодки) и два минных защитника, оставшаяся часть перехода прошла на удивление спокойно. Никем не замеченная субмарина утром 25 августа закончила форсирование залива и вошла в пределы позиции. В качестве «точки приложения усилий» Матиясевич решил избрать шхерный фарватер, ведущий к острову Уте. На этот раз флотская разведка сработала как надо, обнаружив узел коммуникаций, связывавший базы Германии и финский порт Турку. Небольшой по размеру «Лембит» как нельзя лучше подходил для действий в этом районе, правда, однажды и его габариты оказались недостаточно скромными для плавания в шхерах. Днем 26-го Матиясевич обследовал в перископ гавань Утё, но при развороте на обратный курс вышел за пределы фарватера и попал на мель с глубиной всего 4,5 м. Пришлось на виду у береговых постов (подлодка в этот момент находилась всего в 13 кбт от острова!) всплывать в крейсерское положение, причем командир на непродолжительное время даже выходил на мостик. Благодаря смелому маневру лодка быстро вышла на глубокую воду и уже через 3 минуты погрузилась, так и оставшись не обнаруженной с берега.

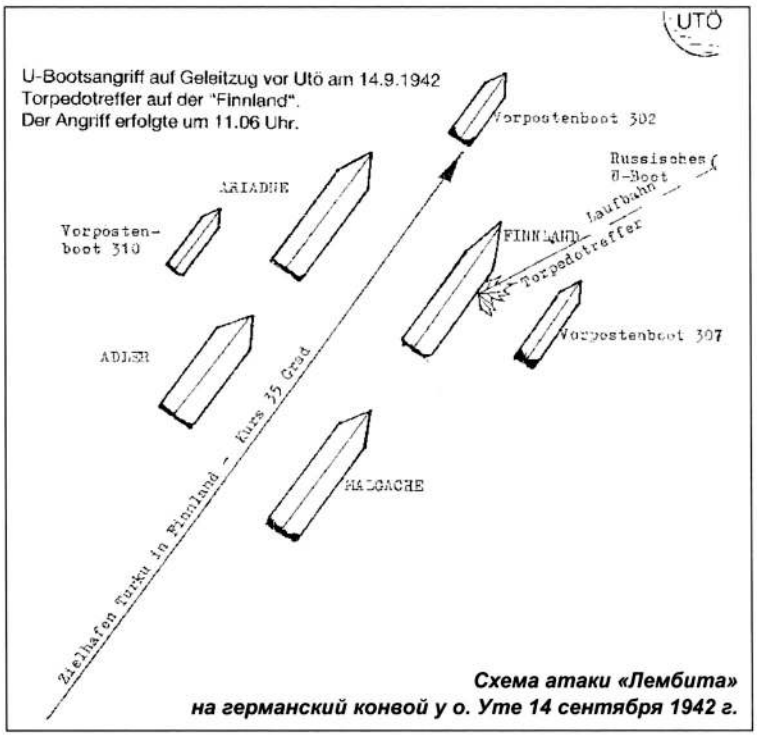
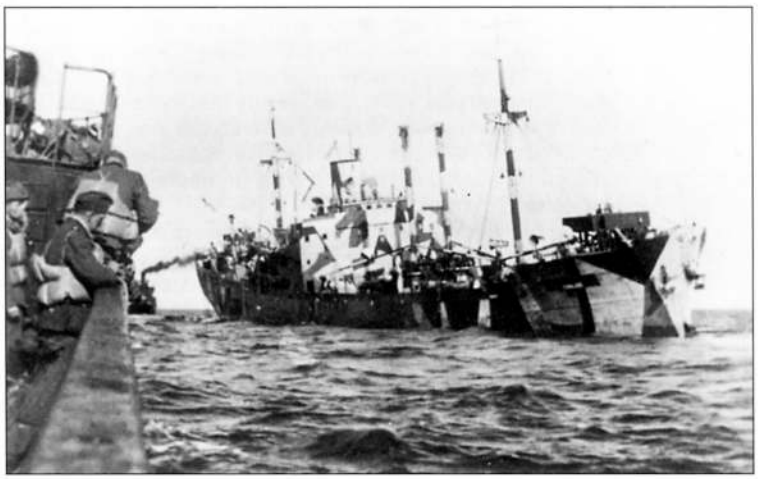


Схема атаки «Лембита» на германский конвой у о. Уте 14 сентября 1942 г.

27 и 30 августа наблюдались конвои, но недостаточно опытный в тактическом отношении Матиясевич разместил лодку слишком далеко от фарватера и не успел выйти в атаку. К счастью, противник все еще не подозревал о присутствии субмарины, дав возможность ее командиру подучиться на собственных ошибках. Первая стрельба состоялась утром 4 сентября в 15 милях юго-восточнее острова. Матиясевичу удалось скрытно сблизиться с судами на дистанцию в милю и дать двухторпедный залп. Увы, услышанный вскоре взрыв имел своей причиной не удар торпеды в корпус судна, а попадание в подводную скалу. При залпе лодку выкинуло до глубины 4,5 м, что заставило командира для скорейшего ухода принять воду в цистерну быстрого погружения. Вследствие этого всплыть под перископ удалось только через 35 минут после залпа, когда конвой уже начал втягиваться в шхеры. Матиясевич утверждал, что насчитал в составе каравана на один транспорт меньше, но с учетом дистанции и взаимного положения (лодка находилась за кормой конвоя) ошибиться было легко. Два немецких корабля начали было поиск подлодки в месте, где была замечена вынырнувшая из воды рубка, но вражеские гидроакустики ничего не услышали, и вскоре сторожевиками пришлось вернуться к конвою. Немецкое командование первоначально решило послать в район три тральщика 1-й флотилии, но еще до того, как они успели выйти в море, перенацелило их на поиск Щ-309, которая в этот же день атаковала в Аландском море другой конвой. Отсутствие серьезного противодействия позволило экипажу подлодки продолжить учебу в боевых условиях. Второй торпедный залп – вечером 13-го – также ушел в молоко. На этот раз Матиясевич стрелял со слишком большой дистанции вдогонку конвою, к тому же в условиях сильного волнения. Взрывов не было слышно, и командир честно признал промах. В ночь на 14-е он получил приказ о возвращении на базу, реализовать который решил следующей ночью после полной зарядки аккумуляторной батареи.

Кульминация похода пришлась на полдень 14 сентября. На этот раз Матиясевич обнаружил, что прямо на него идет небольшой конвой. Подпустив суда к себе на 7–8 кбт, командир атаковал двухторпедным залпом головное судно в правой колонне. И в этот раз атака была произведена скрытно, к тому же четко сработал горизонтальщик,



Войсковой транспорт «Финнланд» после попадания торпеды с «Лембита»

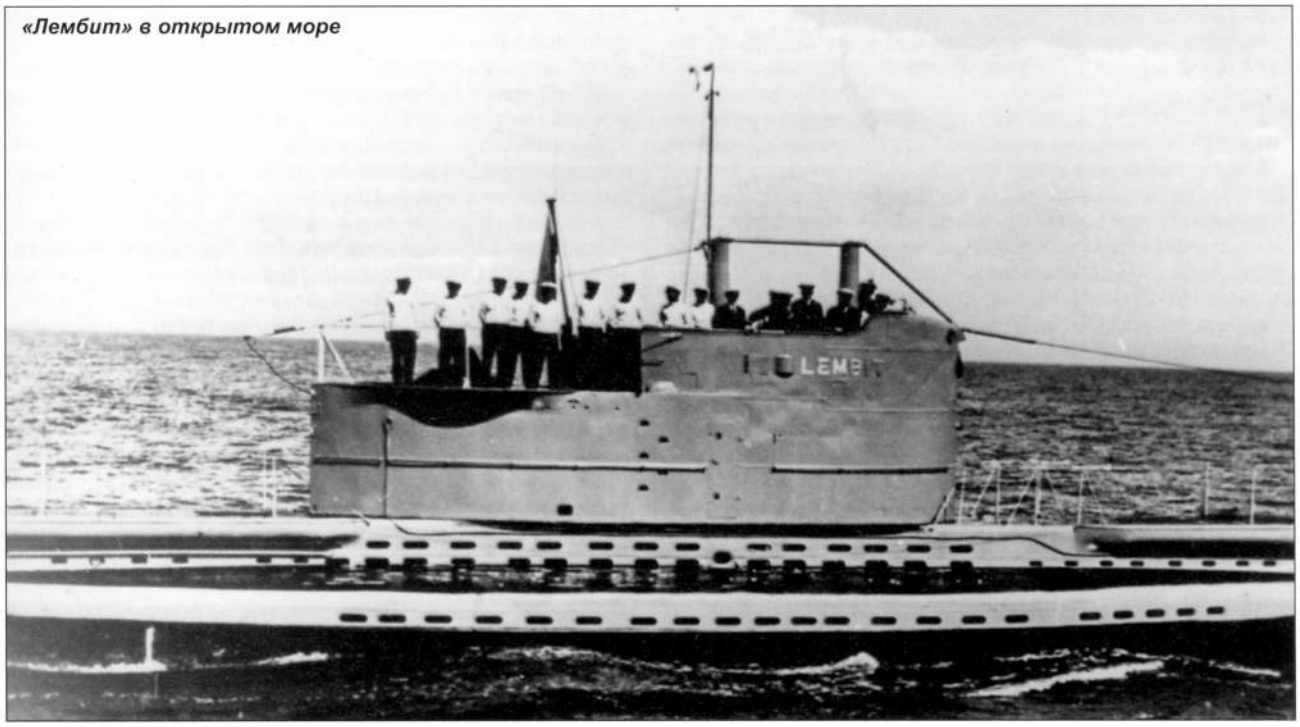
что позволило удержать корабль на перископной глубине. Вскоре послышалось два взрыва, и окрыленный успехом командир решил выпустить две оставшиеся торпеды по другим транспортам. При подъеме перископа спустя 4 минуты он увидел не один, а целых два (!!!) торпедированных транспорта, причем один из них якобы кренился на правый борт, а другой имеет сильный дифферент на правый борт. Спустя еще 5 минут выяснилось, что одного из транспортов уже не было на поверхности! На самом деле никакого чуда не произошло – лишь одна из выпущенных торпед попала в борт того судна, в которое и целился Матиясевич. Торпедированным оказался немецкий войсковой транспорт «Финнланд» (5281 брт), который шел в Турку с 999 немецкими военнослужащими, возвращавшимися из отпуска на родину. В результате поступления большого количества воды судно начало быстро валиться на правый борт с сильным дифферентом на нос. Капитан теплохода первоначально оценил положение как безнадежное и приказал всем покинуть судно, тем более что крен вскоре вырос до такого значения, что все, кто не держался за закрепленные предметы, просто скатывались за борт. Трое военнослужащих погибли при взрыве, такое же число пропало без вести, очевидно, утонув, а еще 90 получило ранения и травмы различной тяжести. Потери противника, несомненно, оказались бы куда более тяжелыми, если бы не штилевая погода. В конечном итоге оставшиеся на борту и плававшие в воде были спасены спасательным судном «Адлер» и сторожевиками.

Последние, кроме того, попытались контратаковать «Лембит». Сначала V 310 сбросил две бомбы в то место, откуда, по расчетам немцев, стреляла подлодка. Это не дало никаких результатов, но спустя несколько минут из воды появился перископ, сразу же обнаруженный сигнальщиками V 307. По нему сразу же был открыт огонь сначала из 20-мм зенитки, а затем и из 88-мм орудия. Заметив идущий на таран сторожевик, Матиясевич дал команду уходить на глубину, но при этом продолжил движение со скоростью всего 2 узла, что не дало возможности к началу бомбардировки уйти с места обнаружения. Сброшенная туда серия из четырех глубинных бомб, хотя и не смогла причинить каких-либо повреждений прочному корпусу, стала причиной тяжелой аварии – во 2-й аккумуляторной яме произошел взрыв водорода, скопившегося там после зарядки батареи. Следует напомнить, что «Лембит» имел герметичные ямы, где водород мог накапливаться и в опасных концентрациях. При этом гарантией от взрыва служила герметизация батарей, не допускавшая попадания какой-либо искры из расположенной выше аппаратуры. Но в данном случае искра попала не извне, а из самой ямы, точнее, из электросветильника, который после утреннего осмотра в нарушение инструкции остался не выключенным. Все это привело к чрезвычайно тяжелым последствиям.

Вся сила взрыва была направлена в отсек через разорванные приточные шахты и сорванные щиты входных люков. Находившаяся над приточными шахтами радиорубка оказалась полностью разрушенной. О силе взрыва говорит хотя бы тот факт, что ударной волной сорвало клиновый запор двери на переборке между 3-м и 4-м отсеками, а саму дверь повело, после чего она перестала закрываться. Прочная переборка между отсеками, рассчитанная на давление 5,3 атм, получила вмятину со стрелкой прогиба 100 мм! Были разрушены семь ба-

Комдив подводных лодок капитан 2 ранга В. Полещук и командир подводной лодки «Лембит» капитан 3 ранга А. Матиясевич (справа)

ков кормовой группы, а у остальных нарушилась укупорка. Находившихся в центральном посту люди были сбиты с ног и получили серьезные ушибы при ударах о механизмы. Больше всех пострадал старшина группы радистов Ф.Н. Галиенко, у которого оказались раздроблены пяточные кости. В трюм отсека через клинкет шахты лага и лопнувшее стекло уравнительной цистерны начала поступать вода. Она затопила часть трюма и аккумуляторной ямы, где вступила в реакцию с вылившимся из разбитых баков электролитом, образовав хлор. Заметно потяжелевшая субмарина легла на грунт на глубине 36 м. Но, что еще хуже, в центральном посту начался пожар. От вырвавшегося из ямы пламени загорелись капковые бушлаты, висевшие около приточных шахт левого борта. Восемь человек получили травмы и ожоги – особенно сильные уже упоминавшийся Галиенко, радист С.П. Продан, который получил ожог лица с угрозой полной потери зрения правым глазом, а также командир БЧ-5 капитан-лейтенант С.А. Моисеев. Через мгновения отсек был плотно окутан густым дымом и газом, который не давал возможности что-либо видеть на расстоянии вытянутой руки даже после того, как включили аварийное освещение. Матиясевич, получивший сильный ушиб спины при ударе о трап, приказал всем включится в дыхательные приборы ИСА-М (тем не менее все 13 человек, находившихся в центральном посту, получили отравление различной степени), но сам одевать его не стал, поскольку в этом случае лишился бы возможности руководить борьбой за живучесть. Его команды оказались настолько продуманными и четкими, что уже через 13 минут после взрыва поступление воды и пожар были ликвидированы. Лишь после этого командир передал командование инженер-механику, а сам удалился в 1-й отсек, где в результате сильного отравления потерял сознание почти на полтора часа. До наступления темноты экипаж устранял повреждения, готовился к всплытию и даче подводного хода, питаясь от 1-й группы батареи. Опасаясь новых возгораний от тлевших бушлатов, Матиясевич до 19 часов воздерживался от подачи кислорода в отсеки, а из соображений скрытности – от задействования шумных регенера-



«Лембит» в открытом море

ционных машинок. В результате к вечеру атмосфера на подлодке стала почти невозможной для дыхания.

События на поверхности тем временем развивались своим чередом. Опасаясь за жизнь оказавшихся в воде солдат, V 307 прекратил бомбометание и вернулся к торпедированному судну. Несколько позже сбрасывание бомб было возобновлено, но оно имело своей целью не потопление субмарины (на сторожевиках имелись только шумопеленгаторы, которыми невозможно было восстановить контакт с лежащим на грунте «Лембитом»), а затруднение ему выхода в повторную атаку по тяжело поврежденному судну, которое V 310 пришлось взять на буксир. Из-за того что поступление воды продолжалось, вскоре винты «Финнланда» вышли из воды, и тогда к буксировке присоединился последний сторожевик конвоя V 302, который до того сбрасывал сковывающие серии. К счастью для противника, вскоре к месту событий прибыли финские водолей и буксир. На ночь судно было посажено на мель на рейде Люм, а на следующий день его дотащили до Турку, где оно прошло аварийное докование, после чего убыло для окончательного ремонта в Германию. Интересно отметить, что в связи с организацией спасательных работ командир эскорта был вынужден проигнорировать приказ «начальника тральных соединений «Ост» (FdM Ost) контр-адмирала Бёмера, который предписывал сторожевикам вести поиск подлодки до прохода обратного конвоя из Утё утром 15 сентября. Если бы немецкие корабли остались бы в районе атаки и на ночное время, судьба «Лембита» могла сложиться намного печальней, а так в 22.28, спустя 10 часов после взрыва, подлодка всплыла и ушла с позиции. О том, насколько она была боеспособна в этот момент, можно судить по тому, что, вдохнув свежий морской воздух, большая часть экипажа впала в обморочное состояние. К утру 2-я аккумуляторная яма была осушена и промыта, центральный пост очищен от обломков, восстановлена радиоприемная аппаратура, которая теперь соединялась с антенной через рубочный люк (антенный ввод был перебит взрывом). Что сделать не удалось, так это ввести в строй разбитый вдребезги передатчик, в результате чего подлодка «онемела» до конца похода.

Не выявив неисправностей, в ночь на 16-е Матиясевич начал форсирование залива в обратном направлении. Оно осуществлялось вполне успешно, пока в ночь на 18-е подлодка, заряжавшая в тот момент батарею северо-западнее острова Вайндло, не была внезапно атакована финскими сторожевыми катерами VMV 2 и VMV 13. Пока отстыковывали временную антенну, ограждение рубки и надстройку дважды прошили снаряды автоматических пушек, но ни они, ни сброшенные позже глубинные бомбы новых повреждений не нанесли. «Лембит» продолжил путь на восток и тем же днем форсировал Гогландский противолодочный рубеж через северный Гогландский проход. При этом лодка вылезла на каменистую банку Преображения с глубинами 8–10 м, но спустя час, буквально ползя на брюхе, смогла выйти на глубокую воду. В 13.30 19 сентября субмарина была встречена катерами в 6,5 милях южнее острова Соммерс, пройдя перед этим 36 часов в подводном положении практически без задействования средств регенерации. Если добавить к этому, что за время похода она форсировала 38 линий мин, пробыла в море 29 суток (общая продолжительность похода 36 суток), заметно превысив расчетную автономность, и, не имея хорошо подготовленного экипажа, все-таки добилась реального боевого успеха, усилия подводников заслуживаю самой высокой оценки. В своем донесении А.М. Матиясевич писал: *«Считаю своим долгом отметить, что никто из личного состава в самые тяжелые минуты и часы, которые пришлось пережить, не проявил никакого малоду-*

шия и паники. Все действовали дружно, уверенно и четко выполняли все приказания. Военком лодки старший политрук тов. Иванов П.П. всегда всюду поспевал и своим присутствием воодушевлял людей в работе. Только самоотверженная работа всего коллектива дала возможность привести лодку в родную базу.

В настоящее время на ПЛ работает комиссия по выявлению размеров аварии и составлению плана ремонта. Весь экипаж готов для новых боевых походов, наш счет с подлым врагом еще не кончен».

Командование КБФ оценило результаты похода как в высшей степени успешные. Это отразилось и в награждениях: 10 «лембитовцев» были награждены орденом Ленина, 14 – Красного Знамени и 12 – Красной Звезды. Об экипаже был снят сюжет кинохроники, а поэтическое название подлодки – «бессмертная субмарина» – попало в поэму Всеволода Азарова «Сыновья вернутся». Последний, 37-й, член экипажа – сам А.М. Матиясевич – был представлен к званию Героя Советского Союза, но вместо него спустя некоторое время был также награжден орденом Ленина. Отклонили и награждение самой подлодки. Негативная реакция Москвы объяснялась резонансом на весть о пленении Героя Советского Союза С.П. Лисина, который фактически получил высокое звание, находясь уже в финском плену. Опасаться же за пленение Матиясевича не приходилось – подлодке предстоял длительный аварийный ремонт. В перечень работ включили и переделку минных шахт под отечественные мины ЭП. В ноябре субмарину поставили в плавучий док на Неве у Калашниковой набережной, откуда она вышла только 12 апреля 1943 г. За это время устранили все боевые повреждения и переделали две минные шахты. Правда, весной субмарину посетила комиссия Минно-торпедного управления ВМФ, которая сообщила, что английские подлодочные мины уже поставлены в нашу страну по ленд-лизу, необходимость в переделке отпала, а обе переоборудованные шахты придется вернуть в первозданный вид. Связанные с этим работы затянулись, поскольку добиться герметичности булевых цистерн удалось только после еще двух докований и замены обшивки минных труб к концу октября. Но и после этого лодку боеспособной можно было считать лишь условно, поскольку все еще отсутствовала 2-я группа аккумуляторной батареи. В конечном итоге к марту 1944-го после подгонки ямы под габариты новых баков в ней установили 8 баков отечественного и 52 американского производства. К этому моменту командование КБФ и руководство ВМФ уже смирилось с временным прекращением действий подлодок за пределами Финского залива в связи с постановкой немцами двойной противолодочной сети между островом Найсаар и полуостровом Поркалла-Удд.

Возможности проявить себя представились подводникам в октябре 1944 г., сразу после выхода Финляндии из войны. Увы, первые же выходы в море показали, что, несмотря на почти два года непрерывного ремонта, техническое состояние подлодки оказалось, мягко говоря, не блестящим. Полностью прогорели глушители дизелей, в результате чего начал нагреваться съемный лист прочного корпуса в дизельном отсеке. Из-за высокой температуры площадь листа изменилась, швы разошлись и внутрь отсека начала поступать вода. Вновь нарушилась герметичность клинкета шахты лага, поврежденного при взрыве 14 сентября 1942 г., в результате чего вода постоянно поступала и в трюм центрального поста. Левая линия вала имела изломы в, два раза превышавшие существующие нормы, стучала и вибрировала. Но, что хуже всего, через износ манжеты машинки вертикального руля нарушилась герметичность гидравлической системы. После этого частота включения гидравлической помпы изменилась с одного раза в 15–20 минут на один раз в 3–10 секунд, причем сам звук работающей помпы напоминал пулеметную очередь. Даже без замеров уровней шума на полигоне не было сомнений в том, что это сильно демаскировало подлодку. Стоит упомянуть и о том, что после установки противоминного устройства (деревянная обрусовка и обрезинивание корпуса и выступающих частей) время срочного погружения из крейсерского положения возросло с 55 сек до 2 мин. Все это заставляло Матиясевича действовать гораздо осторожней. Не доставлял ему радости и личный состав. «Впервые были в походе в море 15 человек – писал в донесении командир, – причем некоторые пришли лишь за несколько дней до выхода, как, например, командир БЧ-2-3». Прямым следствием этого стала аварийное происшествие, случившееся уже вечером 5 октября на выходе из финских шхер в первый же поход. При попытке погрузиться в свежую погоду, нарушилась дифферентовка подлодки, что в результате неправильных действий старшины трюмных привело к тому, что корабль с дифферентом в 10 градусов уткнулся носом в грунт. Для восстановления плавучести пришлось возвращаться в шхеры, что сразу создало походу репутацию неудачного. В конечном итоге вечером 7 октября лодка ушла в море и в ночь на 11-е заняла позицию на подходах к немецкому порту Кольберг. Как и в 1941 г., Матиясевич поспешил разрядить свой минный магазин в течение первых же суток патрулирования, тогда, когда точное начертание фарватеров еще не было вскрыто разведкой «на себя». Общий район постановки дал разведотдел КБФ, охарактеризовав его как полигон подготовки надводных кораблей Кригсмарине, конкретное место выбирал сам командир. Как выяснилось позднее, в этот момент «Лембит» имел довольно большую невязку (подойти к побережью Поммерании для уточнения счисления было нельзя из-за опасности подрыва на британских донных минах*) и фактически находился ближе к берегу, чем считалось. В результате мины оказались выставлены в 2 милях севернее судоходного фарватера, а их единственной жертвой стал рыболовный траулер «Шпрееуфер» (216 брт; погибло 5 рыбаков), подорвавшийся 24 ноября, т.е. спустя полтора месяца после постановки. В немецких документах этот подрыв первоначально считался результатом британского минирования, но лишь после уточнения глубины, составившей 55 м, в штабе Военно-морского командования Балтики пришли к выводу, что мина была якорной. Следует подчеркнуть, что «Шпрееуфер» является единственной за всю войну жертвой минного оружия «Лембита», «авторство» которой не вызывает сомнений.

После постановки мин Матиясевич пошел на север и действительно попал в район боевой подготовки немец-

---

* Именно их наличие и позволило впоследствии значительно «увеличить» список побед «Лембита». На британских минах погибли часто называемые в качестве успехов минных постановок подлодки транспорта «Берлин», «Дрейхтдийк», «Лютьехорн», тральщик М 421. Вторым «источником пополнения» (транспорта «Эйхберг», «Эберхард» и «Элие») стала постановка нашей ПЛ Л-21 в районе маяка Риксхёфт.

ких надводных кораблей, который днем 12 октября занимали новейшие миноносцы Т-33 и Т-34, отрабатывавшие дневные и ночные артиллерийские стрельбы совместно с кораблем-целью (быв. броненосцем) «Гессен». С «Лембита» дважды обнаруживали данное соединение, причем «Гессен» был опознан как легкий крейсер «Нюрнберг». Сам «Нюрнберг» в те дни стоял в Свинемюнде и в море не выходил. В связи с этим вызывает недоумение информация из мемуаров А.М. Матиясевича, который утверждал, что после войны он якобы имел беседу с командиром крейсера и тот подтвердил ему информацию о плавании в тот день в данном районе моря. В любом случае на конечный итог это никак не повлияло – выйти в торпедную атаку на «крейсер» подлодке не удалось из-за большой дистанции и невыгодных курсовых углов. Позднее командование упрекало Матиясевича в том, что, услышав шумы кораблей посредством шумопеленгатора, он не ложился на курс атаки до тех пор, пока не обнаруживал их в перископ. Инструкция в этом случае требовала идти в направлении, перпендикулярном пеленгу на шум. Но ведь шумопелегаторная станция при пеленговании на большую дистанцию не могла уверенно дать информацию о характере изменения пеленга, а перпендикуляр может откладываться в обе стороны!

Не достигнув успеха в атаке боевых кораблей, Матиясевич вполне грамотно действовал в простых условиях. Обнаружив в ночь на 13 октября одиночное судно, он решительно вышел на него в торпедную атаку с близкой дистанции. С транспорта, а им оказался датский «Хильма Лоу» (2414 брт; шел с грузом угля из Готенхафена в Копенгаген), заметили находившуюся в надводном положении подводную лодку и запросили опознавательные, на которые командир ответил молчанием. Затем, по утверждению Матиясевича, пароход развил 10-узловой ход и попытался оторваться от подлодки. Стоило «Лембиту» занять выгодную позицию для залпа, как цель разворачивалась на субмарину носом или кормой. Датчане всего этого не подтверждают, заверяя, что после первичного обнаружения и вплоть до самого торпедирования они подлодку не видели. Лишь спустя час преследования, в 01.26, был дан двухторпедный залп, результаты которого немало озадачили. Одна из торпед затонула, пройдя 100–150 м, другая пошла резко вправо, затем описала дугу и двинулась по прямой, пройдя перед носом цели. Возможно, в этом проявилась низкая надежность торпед 53-27, возможно, последствия удара о грунт 6 октября. Только спустя еще один час вновь удалось занять выгодную позицию и разрядить по «датчанину» содержимое оставшихся аппаратов. На этот раз все прошло вполне успешно – обе рыбины попали в судно, отправив его на дно в течение 2 минут. Несмотря на столь быстрое время гибели 19 из 23 членов экипажа, включая одного тяжело раненного, сумели спастись. При этом матросы с судна настолько шустро прыгали за борт, что создали у наших наблюдателей иллюзию потопления войскового транспорта с большим числом пытавшихся спастись солдат. И все-таки разбор этой атаки командованием оказался не в пользу Матиясевича – стрелял двухторпедным залпом вместо трехторпедного, что якобы было главной причиной промаха, затянул время атаки на два часа, что лишь случайно не привело к контратаке сил ПЛО.

Днем 13 октября на «Лембите» перезаряжали торпедные аппараты, а на следующие сутки боролись с опутавшей подлодку рыболовной сетью, которая сильно стучала о корпус и демаскировала движение. При этом неоднократно фиксировались шумы винтов, отдаленные взрывы и посылки станций звукоподводной связи. Надо отдать должное Александру Михайловичу – он не принял это за признаки

«Лембит», М-90, М-102 у борта парохода «Ойхонна» в Турку, весна 1945 г.

широкомасштабного преследования, а здраво рассудил, что по-прежнему находится в пределах полигона боевой подготовки. Вместе с тем осознание плохого технического состояния лодки и недостаточной подготовки экипажа не могло не побуждать к осторожности. После отхода на восток в ночь на 15-е сигнальщики «Лембита» обнаружили в море белый огонь, принадлежавший, как выяснилось позднее о *«тральщику, занятому тралением»*. При сближении с целью в надводном положении «тральщик» запросил опознавательные, на что ему ответили выстрелом торпедой. Последняя прошла под целью, даже несмотря на то, что имела установку глубины всего 2 ме, чем еще раз подтвердила скверную репутацию изделия 53-27. Спустя четыре минуты вслед за ней была выпущена еще одна «рыбина». Здесь вообще произошла малопонятная вещь: хотя, исходя из дистанции до цели, взрыв должен был произойти через 85–90 сек, он прозвучал лишь спустя 130 сек, зато в результате его подлодку сильно тряхнуло – так, будто взрыв произошел совсем рядом. Единственным возможным объяснением в этой ситуации было то, что торпеда описала циркуляцию и взорвалась неподалеку от лодки. Тем не менее, по данным наблюдения, кормовой огонь цели потух, что было истолковано как отрыв оконечности. Затем «тральщик» якобы накренился на 35–40° на левый борт, после чего в связи с отходом подлодки пропал из вида. В своем донесении Матиясевич писал: *«Считаю, что даже если часть корпуса ТЩ осталась наплаву, то вряд ли представляет собой что-либо большее, чем железный лом»*. Согласиться с командиром в этом утверждении трудно. Во-первых, весьма сомнительно, чтобы боевой корабль занимался ночным тралением, да еще и в одиночку, неся при этом яркие навигационные огни. Во-вторых, исходя из времени и характера, взрыв второй торпеды мог произойти где угодно, но только не у цели. В-третьих, в немецких документах совершенно отсутствует упоминание об эпизоде, не говоря уже о потере корабля. Наиболее вероятным представляется, что атаке подвергся шведский рыболовный траулер, никак не пострадавший в данном эпизоде.

В течение следующих суток «Лембит» перешел к южной оконечности острова Готланд, где рассчитывал выйти на трассу движения конвоев между портами Германии и Виндавой. Поскольку разведка никаких данных о местоположении коммуникации не предоставила, днем 16-го Матиясевич принял решение о возвращении в базу, даже несмотря на то, что подлодка не исчерпала своей автономности и на борту еще оставались две торпеды. По заключению командира дивизиона, к моменту прибытия «Лембита» в базу на нем оставалось еще 5,5 т топлива, чего хватило бы на 5 суток похода, по заключению комбрига – 9 т. Алексей Михайлович оправдывал свои действия тем, что считал, что ему придется возвращаться в Кронштадт без дозаправки. С учетом всего вышеизложенного не удивляет, что, когда днем 17-го субмарина вернулась в финские шхеры, командование не испытывало поводов для восторга. От такого опытного командира, как Матиясевич, ждали крупного боевого успеха, а он его, по мнению первых лиц, не добился. Особенно большой критике подверглись действия при торпедных атаках и обнаружении кораблей при помощи ШПС. За поход экипажу поставили только удовлетворительную оценку, которое командование флота понизило до «неуда». Впрочем, командир дивизиона капитан 1 ранга А.Е. Орел в своем заключении

«Лембит» в Хельсинки, 1944–1945 гг.

указал: *«Неактивные действия командира ПЛ капитана 3 ранга т. Матиясевича объясняются его болезненной нервозностью, поэтому считаю необходимым его также представить к награде, так как это его морально подкрепит для предстоящего боевого похода»*. К данной рекомендации прислушались, наградив командира орденом Отечественной войны 1-й степени. Как это ни парадоксально звучит, но именно «неудачный» октябрьский поход оказался самым успешным за боевую карьеру подлодки, поскольку в ходе него было реально уничтожено две цели.

После похода субмарину отправили доковаться в Кронштадт, но не для того, чтобы устранить все замеченные неисправности, а лишь для снятия противоминного устройства. Неисправности, впрочем, тоже постарались устранить, но, как показали последующие события, не настолько качественно, чтобы исключить их повторное возникновение. Впрочем, расскажем обо всем по порядку.

24 ноября «Лембит» покинул Кронштадт и вечером 28-го из финских шхер начал движение на позицию в южную часть моря – на этот раз к северо-западной оконечности Земландского полуострова мысу Брюстерорт. На борту царило радостное оживление – на предшествующих выходу в поход партсобраниях экипаж поклялся добиться себе гвардейского звания, для чего, по расчетам, требовалось потопить еще три транспорта. В принципе, возможность к тому имелась – лодка направлялась на коммуникацию между портами Данцигской бухты и Либавой, являвшейся главным пунктом снабжения прижатой к морю курляндской группировки.

Традиционно первой по плану шла минная постановка. На этот раз Матиясевич в течение полутора суток наблюдал за районом и точно вскрыл начертание фарватера, после чего выставил банками все свои 20 «гостинцев». Уже на следующий день у северной кромки заминированного района наблюдалась яхта на якоре, которая, по предположению командира служила вехой, на измененном фарватере, а 6 и 7 декабря в направлении постановки фиксировались глухие взрывы. Видимо, их причиной и в самом деле являлись мины «Лембита», но почему в штабе эти факты приняли за признак успеха? Ведь яхта-веха явно указывала на то, что немецкие суда стали ходить мимо фарватера, а взрывы мин могли происходить и при их расстреле тральщиками! Фактически все так и обстояло. Уже 4 декабря немецкий тральщик М-460 обнаружил заграждение по всплывшим минам, и прилегающая акватория была закрыта для плавания. Позже до конца месяца немецкие корабли вытралили на заграждении «Лембита» 17 мин, которые были точно опознаны как британские якорные, используемые для постановки с подлодок. А чего иного следовало ожидать от обычных якорных мин без каких-либо противотральных приспособлений? Впрочем, нельзя сказать, что постановка вообще не имела никакого эффекта. Возможность появление новых минных банок из якорных мин в северной части Данцигской бухты заставило немцев перебросить в этот район из Северного моря для систематического траления 11-ю флотилию тральщиков, а также воздержаться от привлечения крупных надводных кораблей для огневой поддержки войск в районе Мемеля в начале января.

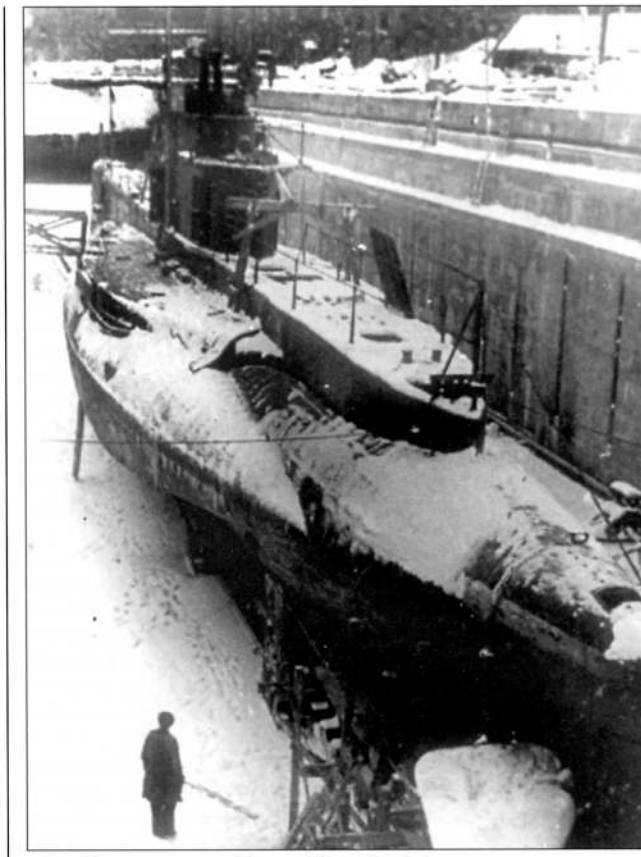
Тем временем на подлодке обнаружились первые проблемы. Еще 3 декабря вышел из строя один из компрессоров ВВД. Коллектор и глушитель правого дизеля прогорели окончательно, и внутрь подлодки стала поступать вода. Она грозила залить дизель, и лишь самоотверженным трудом моряков удалось смонтировать импровизированную систему, которая через шланги отводила воду в трюм. Оттуда ее пытались откачивать помпой «Рато», но это удавалось только при создании дифферента на нос и воздушного противодавления. Последним приемом Матиясевич решил не пользоваться, поскольку боялся появления на поверхности пузырькового следа. Поскольку помпу из соображений скрытности запускали только периодически, в остальное время дифферент на корму постоянно рос, что потенциально грозило срывом торпедной атаки. 9 декабря аналогичная течь обнаружилась и у левого дизеля, а в стойке 6-го цилиндра правого образовалась трещина. Вражеские конвои, не обнаруживавшиеся до этого времени, словно догадались о состоянии подлодки и стали появляться в поле зрения с завидной регулярностью. Первый из них прошел на большой дистанции вечером 9-го, но командиру, несмотря на все старания, так и не удалось догнать его до наступления темноты. Продолжить же преследование в надводном положении Матиясевич не решился, считая, что окраска наших субмарин является слишком темной и демаскирует корабль. Днем 10-го оказался упущен второй караван, на этот раз уже по вине командира – он слишком долго шел контркурсом, а когда начал сближаться с целью, не смог сблизиться на дистанцию залпа. Наконец, утром 11-го выпал очередной шанс, который Матиясевич постарался не упустить, даже несмотря на то, что условия для атаки оказались не слишком выгодными. Конвой был обнаружен при помощи шумопеленгатора, но предрассветные сумерки и туман долго не давали возможности выбрать цель и определить элементы ее движения. В конце концов был выбран силуэт крупного транспорта, на котором лишь перед самым залпом удалось разглядеть крупный груз, накрытый брезентом. Дистанция до цели, по расчету командира, составляла около 4–5 кбт, но, по-видимому, туман скрыл истинное расстояние. Через 35 секунд после двухторпедного залпа вблизи подлодки громыхнул сильный взрыв, который все приняли за взрыв на транспорте. О его силе говорит хотя бы то, что из-за резкого возрастания поступления воды в уже имевшиеся щели «Лембит» с дифферентом в 12° провалился до глубины 62 м. От сотрясения вышла из строя радиостанция. Как ни удивительно, эта атака оказалась не только безрезультатной, но даже и не замеченной противником. Скорее всего, рядом с кораблем взорвалась одна из своих же торпед, а немцы списали взрыв на самоликвидацию плавающей мины. В результате единственным последствием атаки стали серьезные повреждения самой подлодки. Течи через хлопушки глушителей резко усилились, и даже при нахождении на перископной глубине внутрь прочного корпуса ежечасно поступало почти 2 т воды. Все это заставило Матиясевича попроситься в базу на три дня раньше предварительно установленного срока. В донесении он указывал: *«Считаю, что подводной лодке необходим ремонт, и ремонт надежный, плавать же с постоянной мыслью, что тот или иной механизм ненадежен, чрезвычайно напряженно, это сказывается на всем личном составе, а следовательно, и на выполнении боевой задачи»*.

При возвращении из похода произошел еще один интересный эпизод. В 13.48 14 декабря в точке 59.43,0 с.ш./21.19,6 в.д. следуя в подводном положении на перископной глубине, лодка ударилась о подводный предмет. *«Удар получился мягкий, ПЛ как будто врезалась во что-то и выскочила до глубины 4 м с дифферентом на*

нос 10°» – записано в вахтенном журнале. После всплытия *«обнаружили большое соляровое пятно, и в нем всплыли решетчатый деревянный овальный люк и две деревянных палубные доски»*. Глубина места в точке столкновения якобы составляла около 60 м. Интересно отметить, что ни Матиясевич в своем донесении, ни командование дивизион и бригады в своих выводах никак не прокомментировали этот факт. Реакция командира в данном случае понятна – его первым предположением было, что он таранил свою же подлодку, которая выходила встречным курсом на позицию. Лишь после войны, когда стали известны потери вражеского флота, Матиясевич с удивлением обнаружил в них упоминание о немецкой подлодке U 479, которая, как указывалось в справочниках, погибла 12 декабря в северной части Балтийского моря. Расхождение в двое суток не смутило бывшего командира «Лембита», и при издании мемуаров он смело включил немецкую субмарину в список своих боевых успехов. Увы, его версия оказалась далека от правды. Во-первых, U 479, на момент своего исчезновения занимала позицию в район острова Осмусаар, и западнее Утё ей было просто нечего делать. Во-вторых, она в последний раз вышла в эфир 15 ноября и до 12 декабря, когда истек срок ее автономности, уже неоднократно не отозвалась на вызовы по радио. В-третьих, к концу 1944 г. немецкие подлодки уже давно не несли деревянного палубного настила, а «деревянных овальных люков» на них и вовсе никогда не было. Наиболее вероятным представляется, что подлодка столкнулась со стоявшим на ровном киле остовом какого-то деревянного парусно-моторного судна*.

За данный поход экипаж получил твердую удовлетворительную оценку (в упрек были поставлены действия при атаках 9 и 10 декабря), а командир – орден Ушакова 2-й степени. Одновременно корабль был представлен к награждению орденом Красного Знамени, что и было реализовано 6 марта 1945 г.

После похода субмарина перешла в Хельсинки, где была поставлена в док для текущего ремонта, который по своему объему больше соответствовал среднему. Для того чтобы окончить его к 23 марта, пришлось приложить огромные старания, а в последние дни накануне выхода перевести личный состав и финских рабочих на круглосуточные работы в несколько смен. Несмотря на это, окончание работ по некоторым системам завершилось всего за полчаса до отправления в поход! Времени на их проверку в ходе испытательного выхода уже не оставалось. В то же время целый ряд деталей, требовавших замены, так и остался на своих местах – ожидание изготовления запасных могло затянуться до дня Победы. Лодка пошла на буксире у ледокола «Сампо», который провел ее через льды и к утру 25-го вывел на чистую воду близ острова Харун. За это время льдами срезало ограждения правого винта и горизонтальных рулей, а корпус отшлифовало до серебряного блеска. Вскоре дали знать о себе и последствия непроверенного ремонта – потекли дейдвутные сальники и в трюм 5-го отсека начала поступать вода, постоянно создававшая дифферентующий момент. Именно в этом состоянии подлодка вечером 28-го и прибыла на позицию. Днем 30 марта Матиясевич осуществил постановку мин у маяка Риксхёфт. Оценивая его действия, комдив Орел справедливо заметил: *«Мины поставил 30.03 в первый день прихода на позицию, без доразведки, и в результате оказалось, что банки выставлены близко к берегу, занятому нашими войсками, а противник ходит мористее на 5–10 миль, что командир наблюдал позже сам»*. Тем не менее постановку признали успешной, поскольку спустя два часа после ее завершения акустик слышал шумы винтов, а затем три сильных взрыва. Сохранившиеся немецкие документы не дают оснований полагать, что постановка мин имела хоть какой-то успех, что с учетом вышеизложенного не кажется таким уж удивительным.



«Лембит» в сухом доке в Свеаборге

В последующие дни «Лембит» продолжал оставаться в районе, но из-за туманной погоды не смог ни разу выйти в атаку, хотя проход кораблей и фиксировался. 4 апреля произошла очередная авария: из-за износа золотника машинки вертикального руля началась утечка гидравлики и падения давления в гидравлической системе. Снова, как и в предыдущем походе, начала постоянно включаться помпа, сильно демаскировавшая лодку своим шумом. После этого Матиясевич ушел в северо-восточную часть позиции, где попал в район несения немецких противолодочных дозоров на подходе к Данцигской бухте. В ночь на 6-е число он передал в штаб бригады две длинных ради-

---

* На момент написания рукописи (сентябрь 2013 г.) появилась информация об обнаружении на дне в устье Финского залива северо-западнее острова Осмуссаар остова одной из двух пропавших без вести во время боевых походов немецких ПЛ – U 479 или U 679. Причиной гибели является подрыв на мине, по всей вероятности, выставленной советскими кораблями на Центральной минно-артиллерийской позиции в летом 1941 г. Остов обнаружен в пределах позиции, занимавшейся U 479, а не U 679, более чем в 50 милях восточнее от того места, где столкновение с подводным объектом имел «Лембит».

«Лембит» у причала в Таллине, 2006 г.

ограммы, в которых доложил о минной постановке, сильной вражеской ПЛО и техническом состоянии субмарины, предупредив, что через сутки-двое вертикальный руль может окончательно выйти из строя. Сообщение оказалось запеленговано немецкой радиоразведкой, после чего вражеское командование, опасаясь того, что подлодка попытается атаковать суда на открытом рейде у мыса Хель, отправило на ее поиски группу охотников, а вечером 7-го даже эсминец Z 39 и миноносец T 36. Из-за несовершенства собственной обнаружительной аппаратуры немецкие корабли не могли взять конкретный след и ограничивались сбрасыванием многочисленных сковывающих серий (всего за 6 и 7 апреля подводники насчитали 88 взрывов бомб поблизости от лодки), которые в некоторых случаях ложились настолько близко, что субмарину сильно встряхивало.

Тем временем экипаж «дожимала» собственная техника. 7 апреля снова, как и в предыдущем походе, вышел из строя один из компрессоров ВВД, а 10-го прогорел коллектор левого дизеля. На следующий день прогорел глушитель и вода полилась в цилиндры дизеля. Это произошло уже в тот момент, когда, отчаявшись устранять повреждения, Матиясевич отдал приказ о возвращении в базу – снова на несколько суток раньше положенного срока. В свое оправдание он писал: *«Третий поход подряд ПЛ имела мелкие и крупные поломки с выходом из строя разных и одних и тех же механизмов – это говорит о том, что производить ремонт, как это имело место до сих пор, как-нибудь «на поход», не имеет смысла и может привести к серьезным последствиям вплоть до гибели лодки»*. И снова командование оценило действия командира на «удовлетворительно» с натяжкой, но все-таки наградило орденом Красного Знамени.

Вновь к боевым походам корабль был готов уже после окончания войны. Между 13 июня и 8 июля лодка несла дозор в районе острова Борнхольм, а 22 июля, в День ВМФ, принимала участие в морском параде в Таллине. Затем субмарина присоединилась к своему дивизиону, который теперь базировался на Либаву. А.М. Матиясевич командовал «Лембитом» до конца марта 1946 г. Впоследствии он возглавлял экипажи еще нескольких подлодок, дивизиона строящихся кораблей, был на преподавательской работе в УОПП. Его карьера явно не пошла в гору, и в ноябре 1955 г. он уволился в запас в звании капитана 1 ранга. Одной из причин такого положения дел представляется то, что непосредственные начальники недолюбливали Матиясевича за неуживчивый характер, за то, что в своих донесениях он прозрачно намекал на то, что подлодки не добивались успехов во многом по вине командования, не обеспечивавшего в должной степени выполнения задач, в частности, не уделявших должного внимания судоремонту. Начальники же, в свою очередь, мстили Алексею Михайловичу тем, что обходили его с наградами и оценками. Со временем это породило у него определенную ревность к «героям», особенно тем, кто получил свои Золотые звезды в конце войны на почве «головокружения от успехов». В 1985 г. ветеранские организации выходили с ходатайством повторно рассмотреть представление на награждение Матиясевича званием Героя Советского Союза, но оно было отклонено. Повторное ходатайство дало свой результат, и 24.12.1995 г. ему присвоили звание Герой Российской Федерации. Увы, Алексей Михайлович не дожил одиннадцати месяцев до этого момента. Несмотря на то, что успехи «Лембита» оказались сильно преувеличены по сравнению с реалиями*, его командир, несомненно, являлся одним из наиболее грамотных и мужественных командиров подлодок советского ВМФ периода войны.

После войны «Лембитом» последовательно командовали Ю.С. Русин (до июня 1950 г.), А.Н. Кирток и Ю.А. Крылов. Все трое впоследствии дослужились до адмиральских званий. Еще в январе 1946-го субмарина стала учебной и перешла в распоряжение УОПП. С 9.06.1949 ее наименование сменилось на С-85. Корабль находился в активной эксплуатации вплоть до конца 1952 г., а 10.6.1955 г. был переформирован в учебно-тренировочную станцию (с 30.01.1956 наименование сменилось на СТЖ-24, с 27.12.1956 – на УТС-29). 3.08.1957 подлодка была передана горьковскому заводу «Красное Сормово» для использования в качестве УТС, после чего о ней на некоторое время забыли. Вновь о лодке вспомнили в год 30-летия Победы. Благодаря публикациям в газетах «Вечерний Таллин» и «Молодежь Эстонии» возникла общественная инициатива о возвращении подлодки в столицу Советской Эстонии в качестве корабля-музея. Ее подхватил адмирал, в прошлом флотский офицер-политработник С.А. Смирнов. Именно он добился того, чтобы в сентябре 1979 года состоялось решение о передаче «Лембита» музею Балтийского флота в качестве филиала. Корабль был отбуксирован в Таллин и 5.05.1985 после восстановительного ремонта поставлен в Пирите (пригород Таллина) на вечную стоянку в качестве мемориальной подлодки. С обретением Эстонией независимости «Лембит» – корабль №1 ВМС республики. Он и по сегодняшний день открыт для посещение.

---

* На момент окончания войны на счету «Лембита» числилось восемь (шесть торпедных, две минных в 1941 г.) побед. В своих мемуарах А.М. Матиясевич обосновывал уже 25 потопленных и поврежденных судов, из которых шесть были уничтожены в результате применения торпедного оружия, 18 – минного и одна – таранным ударом.

БРИТАНСКИЕ ЛОДКИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

История проектирования

Тип «S»

В первое десятилетие после окончания Первой мировой воны британский флот пополнялся исключительно «океанскими» патрульными субмаринами (типы «O», «P» и «R»). Однако с начала 1930-х г. в качестве наиболее вероятного театра будущей войны стал рассматриваться не Дальний Восток, а европейские моря. В 1929 г. командующим подводными силами было принято решение о разработке второго типа в подклассе патрульных субмарин: лодка среднего размера для мелководных и закрытых театров (Северное и Балтийское моря). После обсуждения были сформулированы основные требования ОТЗ: вооружение – минимум четыре (желательно шесть) носовых торпедных аппаратов, субмарине должно было хватать топлива, чтобы ходить на позицию на удалении в 500–600 миль от базы со скоростью не менее 9 (желательно 12) узлов, с пребыванием на самой позиции в течение 8 суток. Отрицательный опыт использования внешних топливно-балластных цистерн привел к требованию размещения всего запаса топлива внутри прочного корпуса. Комитет военно-морского проектирования проработал два варианта проекта: один стандартным водоизмещением 600 т, другой – 760. Меньший был выбран в качестве прототипа для начала строительства.

Первая пара – «Суордфиш» и «Стерджен» – была заказана по программе 1929 г., а две других, в следующем году. Новые лодки должны были иметь следующие характеристики: водоизмещение 640 тонн, шесть носовых торпедных аппаратов, надводная скорость 14,2 уз, дальность плавания 5750 миль 8-узловым ходом. Одной из проблем был постепенный, возникший в ходе доработок, рост водоизмещения, что объяснялось чрезмерно «ужатым» первоначальным проектом. И все же основное беспокойство вызывала низкая остойчивость лодок. Вследствие совокупности ряда факторов при плавании в надводном положении образовывался статический крен 3°, при продувании главного балласта ВВД бортовые цистерны осушались быстрее, чем надстройка, в итоге всплытие с креном 20° было нормальным явлением. С осушением надстройки справились, прорезав дополнительные шпигаты и вентиляционные отверстия. Для улучшения характеристик подводного хода головные субмарины имели «скрывающуюся» артустановку 3-дм орудия, но работу ее механизма наладить так и не удалось. Массивный барбет, куда убиралась установка, в сочетании с тяжелой бронзовой прочной рубкой также увеличивал верхний вес. Ликвидировав барбет на второй паре подлодок, и установив орудие на верхнюю палубу, удалось сэкономить 6 тонн. Также была уменьшена высота ограждения рубки и мостика. Позже аналогичные модернизации произвели и на первой паре. Корпус субмарин строился с ограниченным применением сварки – на «Суордфиш» сварными были выполнены только блоки цилиндров дизелей и их фундаменты. Все подлодки изначально оснащались ГАС («асдик») типа 120.

«Санфиш» проходит мимо боновых заграждений

Хотя первые четыре субмарины типа «S» получили не слишком восторженные оценки, саму концепцию, по которой они были построены, признали верной. По модернизированному проекту в 1931–1935 гг. построили восемь единиц типа «Шарк». Конструкцию и некоторые системы упростили, для улучшения ходовых характеристик длину увеличили на 1,2 м. При этом водоизмещение выросло на 30 тонн. «Санфиш» имела дизели увеличенной до 950 л.с. мощности. Вместо одноякорных электродвигателей эта серия получила двухъякорные. Эта серия оказалась удачной, но в 1935 г. было решено сконцентрироваться на строительстве подлодок типов «T» и «U», и до начала войны новых закладок «эсок» не производили.

С началом войны лодки типа «S» были вновь запущены в массовое производство. Всего по программам 1940-1941 и 1942–1943 гг. было заказано 33 (P-211 – P-219, P-221 – P-229, P-231 – P-239, P-241 – P-246) и 17 (P-248, P-249, P-251 – P-259, P-261 – P-271) единиц соответственно. Тем не менее корабли, заказанные в рамках одной программы, получились несколько отличными друг от друга.

Единственным отличием первых пяти подлодок являлось увеличенное до трех количество зенитных пулеметов винтовочного калибра и возрастание вместимости внутренних топливных цистерн с 45 до 52 тонн. Состав штурманского вооружения увеличился за счет установки средневолнового радиопеленгатора. Начиная с P-216 (изначально корабли, строившиеся по мобилизационным программам, не имели собственных имен, а только тактические номера; имена были присвоены только 1.02.1943) субмарины получили седьмой торпедный аппарат в надстройке для стрельбы в корму, зенитные пулеметы были заменены на 20-мм автомат на кормовой площадке мостика. Позднее эти изменения распространили и на P-212 – P-215. Все подлодки приобрели возможность вместо торпед принимать в торпедные аппараты прочного корпуса 12 донных мин M-2. Изначально на лодках устанавливалась ГАС типа 129 или 129A, а с конца 1941 г. также и РЛС типа AW.253. В следующем году ей на смену пришла более совершенная и компактная станция типа AW.291. Вследствие нехватки стали головки блоков цилиндров дизелей заменили чугунными, также всемерно сокращалось использование цветных металлов. На подлодках программ 1940–1941 гг. устанавливались сварные шпангоуты, при сохранении клепаной обшивки прочный корпус рассчитывался на рабочую глубину погружения 90 м (300 фут). Впрочем, однажды при уклонении от преследования «Сафари» ненадолго погрузилась на глубину 154 м (461 фут) без фатальных последствий.

Начиная со «Скотсмэн» (P-243) субмарины получили полностью сварной корпус, рассчитанный на погружение на 110 м (350 фут). С нее же началась трансформация корабля в лодку для нужд Дальневосточного ТВД. Первым делом решили усилить палубную артиллерию, которая широко использовалась на данном театре для уничтожения мелких парусных судов и плавсредств. 3-дм орудие заменили на 4-дм, иногда имевшее фальшборт. Дополнительные снаряды для орудий принимались во все мыслимые и немыслимые места (вплоть до машинного отделения и пространства под столом офицерской кают-компании). Для компенсации веса новой пушки надстроечный торпедный аппарат ликвидировали (P-245, P-246, P-248, P-249, P-251 сохранили 3-дм орудие и семь аппаратов). С 1943 г. на подлодках стали устанавливать РЛС типа AW.291W и ГАС типа 138.

Одновременно были предприняты попытки увеличить автономность. На лодках, отправленных на Тихий океан, включая корабли старых серий, часть цистерн главного балласта переоборудовали под прием топлива. Сначала общий запас увеличился на 24 т за счет одной цистерны, затем еще на 26 т за счет второй, в результате чего полное водоизмещение выросло до 806 т. Самый продолжительный поход субмарин данного типа был осуществлен «Сердаром» (P-226) и составил 49 суток.

На всех типах субмарин пришлось дорабатывать систему кондиционирования воздуха для работы во влажной атмосфере тропиков. Полное кондиционирование воздуха оказалось столь эффективным, что некоторые экипажи предпочитали ночевать на лодке, а не в кубриках плавучих баз, где температура достигала 30°C. Запас пресной воды также был увеличен, как за счет дифферентовочных цистерн, так и за счет установки дополнительных емкостей, а также увеличения производительности дистилляторов. Новое оборудование, сокращая свободные объемы внутри корпуса, одновременно требовало увеличения численности личного состава. Единственное, что удалось сделать для решения этой проблемы, – оборудовать дополнительные складные койки на местах запасных торпед.

Общая оценка проекта

Тип «S» стал уникальным явлением Королевского флота. Построенный самой крупной серией в 62 единицы и находившийся в производстве в течение всего периода войны, предвоенный проект оказался весьма технологичным. Конструкция имела достаточный запас на модернизацию, что позволило в ходе строительства варьировать устанавливаемое оружие и технические средства в зависимости от возникающих потребностей. Для своих размеров и конструкции лодки оказались достаточно эффективными и в то же время надежными в службе в трудных условиях войны.

Тип «U»

К 1933 г. лодки типа «H» достигали предельного срока эксплуатации (последние корабли флот получил в 1918 г.). Контр-адмирал Н.Ф. Лоуренс, командующий Подводными силами в водах Метрополии, в марте 1934 г. выдвинул предложение разработать проект «небольшой и простой по конструкции субмарины для противолодочных учений». Роль корабля-цели предназначалась для мирного времени, а в военное лодки могли бы патрулировать на небольшом удалении от баз. Вооружение: четыре торпедных аппарата и два пулемета «Льюис». 5.11.1936 Адмиралтейство заказало фирме Виккерс-Армстронг в Барроу-ин-Фирнесс три субмарины нового типа «U» («Ундина», «Юнити» и «Урсула»), вступивших в строй за несколько месяцев до начала войны.

Лодки выполнялись однокорпусными, с размещением топливных и части балластных цистерн внутри прочного корпуса. Подобная схема вызывала у конструкторов некоторое беспокойство, поскольку при открытых кингстонах вода в цистерне передает забортное давление и гидравлические удары от взрывов глубинных бомб непосредственно на внутреннюю обшивку цистерн, кото-

рая не имела сферической формы, и переборки прочного корпуса (концевые ЦГБ примыкают к ним). ЦГБ в районе аккумуляторных ям имели форму буквы «U», как на старых субмаринах проекта фирмы «Голланд». Рабочая глубина погружения была установлена в 61 м (200 фут). В энергетической установке использовалась схема полного электродвижения: вращение винтов осуществлялось электродвигателями, которым давали энергию дизель-генераторы (на поверхности) или аккумуляторная батарея (под водой). Двухтактные 6-цилиндровые дизеля Максман-Рикардо не имели наддува и по проекту сообщали подлодкам надводную скорость всего в 11,25 уз, хотя «Ундина» и показала на ходовых испытаниях 12,45 уз. Под водой эта лодка смогла развить 8,58 уз. Торпедное вооружение, изначально состоявшее из четырех аппаратов в носовой части прочного корпуса, усилили двумя дополнительными носовыми аппаратами в проницаемой надстройке и четырьмя запасными торпедами для аппаратов в прочном корпусе. Дополнительно перед рубкой разместили 12-фнт (76-мм) орудие, хотя к моменту сдачи флоту установлено оно было только на «Урсуле».

В конструкции лодок выявился ряд недостатков. Расширенная для дополнительных торпедных аппаратов надстройка формировала демаскирующий бурун, создавала дополнительное сопротивление движению в позиционном положении, затрудняла управление на перископной глубине. Лишь в 1942 г. на единственной уцелевшей к тому времени из первых субмарин данного типа «Урсуле» переделали носовую оконечность, придав ей более заостренные обводы. Удержать лодку на перископной глубине после полного шеститорпедного залпа оказалось невозможно. Винты, оптимизированные для достижения высокой надводной скорости, имели специфическое «пение» в подводном положении, что сильно снижало скрытность. «Юнити» получила винты, оптимизированные для движения под водой, что позволяло рассчитывать на снижение данного эффекта. Отсутствие считавшегося обязательным для субмарин в британском флоте отдельного люка для выхода расчета орудия и подачи снарядов затягивало выполнение срочного погружения в тех случаях, когда снаружи выставлялся полный состав верхней вахты.

И все-таки новые подлодки были признаны вполне удачными, а главное, достаточно дешевыми для развертывания массового производства. Небольшие размеры, обеспечивающие возможность быстрой постройки, привели к заказу по программам 1940, 1941 и 1942 гг. в общей сложности 80 единиц. Первые 46 кораблей (в их число входили и переданные в 1944 г. СССР «Анброукен» и «Юнисон»), заложенные по мобилизационной программе и программам 1940–1941 гг., – в целом конструктивно повторяли довоенные лодки, но отличались вооружением. Для улучшения маневренных качеств и скрытности на перископной глубине надстроечные торпедные аппараты были ликвидированы. Форштевень стал наклонным, за счет чего длина лодок несколько возросла. Вместо торпед лодки могли принимать шесть донных мин М2, но об их фактическом использовании субмаринами типа «U» ничего не известно. Все корабли ранних программ имели 12-фнт орудие, которое впоследствии заменили на универсальное 17-фнт того же калибра. Зенитное вооружение составляли три выносных ручных пулемета винтовочного калибра. Изменение состава гидроакустики и радиолокации осуществлялось аналогично типу «S», все корабли имели средневолновые радиопеленгаторы. Мощность энергетической установки за счет использования 8-цилиндровых дизелей Паксмэн-Рикардо повысилась с 615 до 800 л.с., что дало прирост надводной скорости с 11,25 до 12 уз. С «пением» винтов справились, изменив форму кромок лопастей и используя более точную механическую обработку поверхностей. Некоторые лодки получили возможность принимать в ЦГБ №5 топливо, что увеличило его запас до 59 т.

Корабли программы 1941–1942 гг. (заказано 34, достроено 22) получили еще более ужатую надстройку, а также частично сварной корпус, выдерживавший погружение на глубину 90 м (300 фут). При этом с целью улучшения обводов носовую часть удлинили на 4,5 фута (1,4 м). Это дало возможность достичь 12,75-узловой надводной скорости. Энергетическая установка, вооружение и электроника остались прежними.

Значительные усилия предпринимались для уменьшения акустического поля субмарин. Еще в 1937 г. было предложено устанавливать механизмы на резинометаллические амортизаторы. Они были стандартизированы научно-исследовательской лабораторией Адмиралтейства к началу 1944 г. Каждая субмарина проходила проверку на шумность в бухте Лох-Гойл, что позволяло определить источник нежелательных шумов для дальнейшего устранения. Стандартным считалось снижение шумности до радиуса 450 м (500 ярдов), за пределами которого должны были отсутствовать демаскирующие шумы. Амортизация также предохраняла механизмы от сотрясений при бомбежке глубинными бомбами. Создать же надежный гибкий трубопровод в течение войны так и не удалось. Для предотвращения повреждения батарей при взрывах глубинных бомб они также устанавливались на амортизаторы. Отдельные элементы помещались в специальные чехлы, но после разработки более прочных баков от такого способа отказались.

Описание конструкции подводных лодок типа «U» (подлодки «Анброукен» и «Юнисон»)

Корпус

Архитектурный тип лодки: однокорпусная. Соединение конструкций – клепаное. Прочный корпус ограничен 13–107 шпангоутами. Он представляет короткий по длине цилиндр в средней части (максимальный диаметр 4,9 м), лекально переходящий на конус в оконечностях. Верхняя образующая прочного корпуса прямая, нижняя килевая – лекальной формы. На большей части длины прочный корпус имеет переменное сечение. Длина шпаций по всей длине легкого и прочного корпуса переменная. Шпангоуты 15–22 эллиптические, далее в средней и кормовой частях корпуса – круглые.

Обитаемая часть прочного корпуса разделялась водонепроницаемыми переборками на пять отсеков. Переборки на 24, 40, 54 и 76-м шп. плоские и подкреплены вертикальными стойками. Между переборками на 13-м и 15-м шп. располагалась носовая дифферентная цистерна. Прочность переборок одинаковая на давление до 4,76 атм. Конструкция всех переборок различна. Все переборки сварные и к прочному корпусу приклепываются обделочными угольниками. В переборках установлены эллиптические штампованные входные двери. На переборке 24-го шп.

сделаны две двери, через которые производится погрузка торпед. Дверь по правому борту также является входной. Затворы дверей кремальерного типа. Переборка у 98-го шп. легкая. В переборке имеется круглая входная дверь с кремальерным затвором. Полупереборка на 69-м шп. установлена только до настила аккумуляторной ямы.

Обшивка прочного корпуса состоит из 5 поясов, считая нижний килевой пояс первым. Толщина ее по длине прочного корпуса и по поясам различна: 12,4 и 10,6 мм. Соединение стыков и пазов обшивки прочного корпуса выполнено на ординарных стыковых и пазовых планках, двухрядным заклепочным швом. Стыки обшивки разнесены таким образом, что в одной шпации помещено не более одного стыка листа обшивки. Стыковые планки устанавливались с наружной стороны прочного корпуса. Съемный лист над дизельным отсеком крепился болтами на специальной прокладке.

Боевая рубка представляла собой вертикальный цилиндр диаметром 1219 мм, состоявший из двух частей: нижней сварной и верхней литой, соединенных между собой болтами на фланцах посредине высоты рубки. К нижней части рубки приваривался фланец, с помощью которого рубка приклепывалась двухрядным швом к прочному корпусу. Рубка выполняла только функции входной шахты с ходового мостика в центральный пост и под шлюзование приспособлена не была.

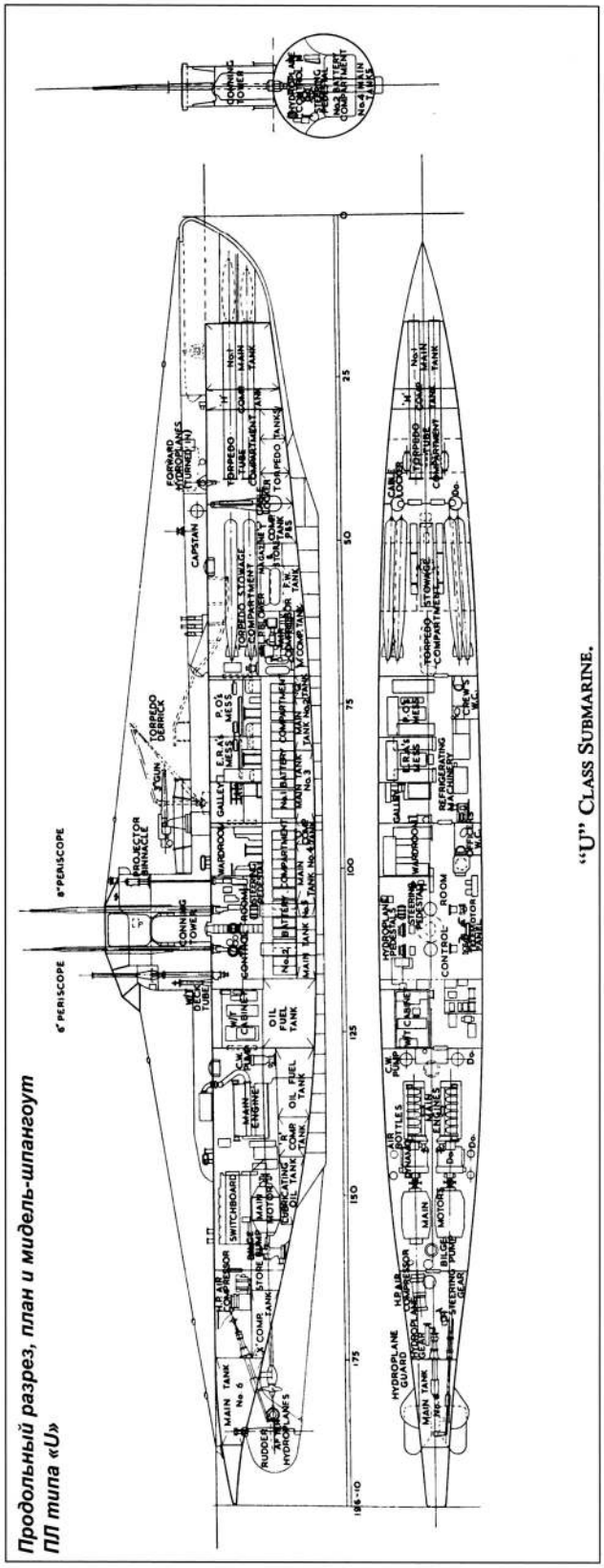
Шпангоуты в районах ЦГБ №1 и 6 выполнялись эллиптическими, с 6-го по 13-й шп. с большой осью в диаметральной плоскости, с 107-го по 115-й с малой. Обшивка 8,7 мм, в районе крепления кронштейнов гребных валов утолщенная до 16,2 мм.

Высокая с узкой палубой проницаемая надстройка располагалась от 0-го до 90-й шп, в кормовой же части лодки надстройка отсутствовала. Трубопроводы вентиляции ЦГБ в надстройке отсутствовали, что обеспечивало возможность быстрого заполнения и осушения ее объема, позволяя подводной лодке быстро погружаться и всплывать. Толщина обшивки – 5 мм.

Ограждение боевой рубки выполнялось коротким и сравнительно высоким. Ходовой мостик открытого типа, высота его ограждения равнялась 4230 мм от верхней кромки прочного корпуса. Фальшборт ходового мостика в кормовой части не срезался. Толщина обшивки – 3,1 мм.

Общекорабельные системы и устройства

Воздух высокого давления служил для аварийного продувания цистерн главного балласта (продувание осуществляется через магистраль низкого давления) и цистерн № 1 и № 6 (которые продувались при всплытии лодки в позиционное положение), пополнения расхода пускового воздуха, заполнения торпедных резервуаров и т. п. Система воздуха высокого давления отличалась простотой: судовая магистраль шла вдоль всей лодки по обоим бортам в виде кольца. В случае повреждения отдельные участки трубопровода могли отключаться от общей магистрали. Трубопровод был выполнен из красной меди. Общий судовой запас сжатого воздуха – 2,7 м^3 при давлении 200 – 245 кг/см^2. Всего на корабле имелось 4 группы баллонов: 1-я и 2-я группы (из 4 баллонов каждая) расположены в 1-м отсеке, а 3-я и 4-я группы (из 3 баллонов каждая) – в 5-м отсеке. Баллоны и магистрали испытаны гидравлическим давлением 381 кг/см^2. Для пополнения запасов ВВД имелось два компрессора высокого давле-



Продольный разрез, план и мидель-шпангоут ПЛ типа «U»

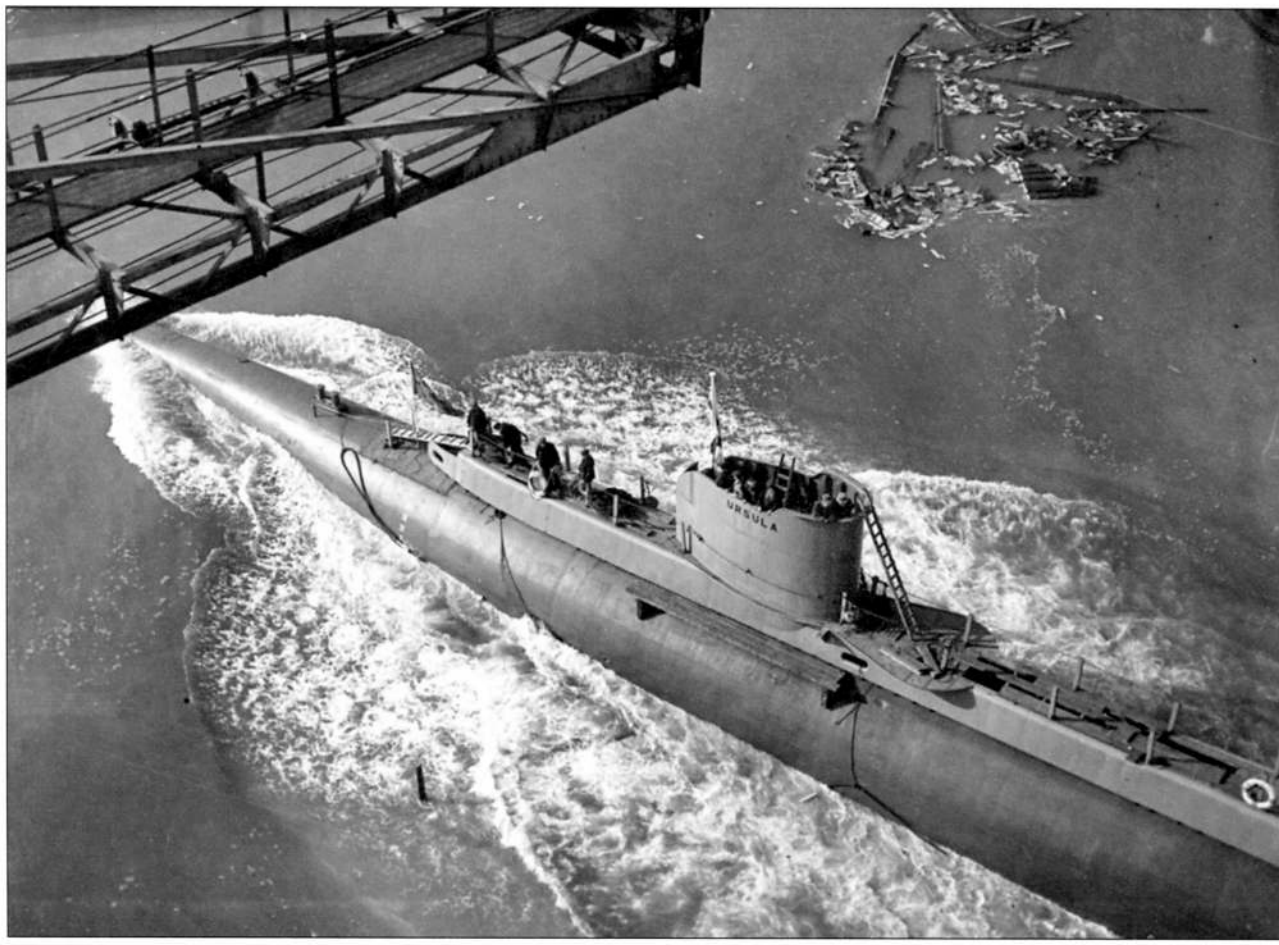
"U" Class Submarine.

ния фирмы «Вейрс энд компани». Производительность компрессора – 5,35 л/мин при давлении 240 кг/см² и 800 об/мин.

В отличие от немецких и советских подлодок, для продувания концевых групп использовались не отработанные газы дизелей, а самостоятельная система воздуха низкого давления. Эта система состояла из компрессора низкого давления и магистралей, связывающих компрессор с цистернами главного балласта. Электрокомпрессор находился в трюме 2-го отсека. Производительность его обеспечивала продувание главного балласта за 15 минут. Давление воздуха при продувании балласта достигало 0,7 кг/см². Трубопроводы низкого давления и вентиляции цистерн главного балласта выполнялись из стальных труб.

Объединенные в систему гидравлические приводы служили для управления клапанами вентиляции цистерн главного балласта, рулями, перископами, шпилем, складыванием мачты радиолокатора, кингстоном цистерны быстрого погружения (концевые ЦГБ были безкингстонными, а другие ЦГБ имели ручные приводы) и др. Состояла эта система из поршневого четырехцилиндрового насоса высокого давления фирмы «Виккерс» и червячного насоса «Имо», приводящихся от электромоторов, двух ручных насосов, масляных аккумуляторов и трубопроводов. Поршневой насос обычно использовался для пополнения расхода масла в нагнетательную магистраль при нахождении лодки над водой, а червячный насос предназначается для той же цели в подводном положении лодки. Ручные насосы могли быть использованы в подводном положении или при выходе из строя первых двух насосов. Перечисленные насосы предназначены для пополнения маслом специальных аккумуляторов, включенных в нагнетательный трубопровод гидравлической системы. Рабочей жидкостью было специальное минеральное масло.

Трубопровод гидравлической системы состоял из двух основных магистралей, проходивших вдоль всей лодки. По одной масло под давлением поступало к гидравлическим машинкам, по другой отработавшее масло стекало в специальный масляный бачок. От основных магистралей отходили отростки, связывающие их с приводами систем. Нагнетательная масляная магистраль снабжалась предохранительными клапанами. Поршневой и червячный насосы находились в отсеке вспомогательных механизмов в кормовой части трюма 2-го отсека. Каждый насос устанавливался на общий с электромотором фундамент с резиновой амортизацией. Ручные насосы находились по одному в 1-м и 5-м отсеках. Трубопровод гидравлической системы был изготовлен из красной меди и испытан давлением 153 кг/см². Рабочее давление в магистрали – 102 кг/см².



Спуск на воду подводной лодки «Урсула»

Тумбы приводов носовых и кормовых горизонтальных рулей находились в центральном посту. Телемоторы горизонтальных рулей располагались в концевых отсеках. В случае выхода из строя управления рулями в центральном посту управление рулями могло осуществляться непосредственно из концевых отсеков при помощи специальных кранов. Отваливание и заваливание носовых горизонтальных рулей производилось также при помощи гидравлического привода.

Привод вертикального руля снабжался электрическим масляным насосом переменной производительности. Управление рулем от главной магистрали гидравлической системы могло производиться как из центрального поста, так и из 6-го отсека. Механизм привода вертикального руля – муфта Дженни.

Гидравлические лебедки перископов представляли собой полиспасты, приводящиеся в действие гидравлическими машинками. Управление перископом осуществлялось из центрального поста с помощью золотника, позволявшего регулировать скорость подъема и опускания в широком диапазоне.

Судовая вентиляция обеспечивалась семью электрическими вентиляторами, предназначенными для перемешивания воздуха между отсеками или вентиляции отсеков в дизельный отсек. 1-й и 2-й отсеки были сообщены между собой двумя короткими участками трубопровода, расположенными по бортам. Расположенный в 5-м отсеке вентилятор связывался трубопроводом с 2-м, 3-м и 4-м отсеками, так что эти отсеки могли вентилироваться в 5-й отсек. Другой вентилятор V отсека перегонял воздух из 6-го в 6-й отсек. Вентилятор 4-го отсека забирал воздух из 4-го отсека и направлял его в 3-й и 2-й отсеки. Система судовой вентиляции непосредственной связи с забортным пространством не имела. При работе дизеля вентилятор получал воздух через рубочный люк центрального поста. Трубопровод изготавливался из гальванизированной стали.

Трюмно-балластная система служила для удаления воды из прочного корпуса, а также для дифферентовки лодки. Трубопровод красномедный, испытан давлением 10,2 кг/см^2. На корабле размещались два центробежных трюмно-балластных насоса вертикального типа: один в трюме II отсека, другой в 5-м отсеке. Каждый из них устанавливался на фундаментной плите с резиновыми амортизаторами. Производительность его при противодавлении до 0,7 атм составляла около 50 т/час при 2200 об/мин. Наибольшее противодавление – около 9 атм. Управление дифферентовкой лодки, которая осуществлялась при помощи трюмных насосов, производилось из 2-го и 5-го отсеков по командам световой сигнализации из ЦП.

Световая сигнализация использовалась также для передачи команд пуска и остановки дизелей, команд на торпедные аппараты, указания установки угла торпед, заполнения, открывания или закрывания их передних крышек, подъема радиомачты, заполнения цистерны быстрого погружения, отваливания носовых горизонтальных рулей, контроля работы гидравлической системы. Телефоны связывали 1, 2, 3, 5 и 6-й отсеки между собой и с коммутатором в центральном посту. Имелись две цепи ревунной сигнализации; в одну цепь включались ревуны средней, в другую – большой громкости. На посту управления торпедной стрельбой стоял телефон усиленной громкости для парной связи центрального поста с 1-м отсеком.

Энергетическая установка

На подводных лодках типа «U» применялась дизель-электрическая установка. Энергия, вырабатывавшаяся двумя дизель-генераторами, подавалась на соединенные с гребными валами электродвигатели, вращающими гребные винты; аккумуляторная батарея при этом подключалась буфером к шинам главной станции.

Лодки имели два гребных винта и соответственно этому два гребных вала. Линия вала каждого борта, считая от носа в корму, состояла из следующих звеньев: двигатель дизеля, затем соединенный с ним эластичной муфтой главный генератор, имевший на кормовом конце вала муфту аварийного сцепления с гребным электродвигателем, далее гребной электродвигатель, затем гребной вал с упорным подшипником и насаженным на него гребным винтом. Такое расположение главных механизмов на одной линии в аварийном случае позволяло использовать двигатель дизеля для непосредственного вращения гребного винта, соединив их через резервную муфту. Якоря генератора и гребного электродвигателя при этом вращались бы вместе с гребным валом. В нормальных условиях эта муфта всегда оставалась разобщенной, и гребной электродвигатель связывался только с гребным валом и винтом. Все гребное электрооборудование размещалось в дизельном отсеке.

Дизеля фирмы «Паксмаи-Риккардо» марки «6 RXS» четырехтактные, форкамерные, бескомпрессорные, тронковые, простого действия, восьмицилиндровые, мощностью по 400 л.с. при 825 об/мин. В поддоне картера помещалось 200 л циркуляционного масла. Дизель охлаждался дистиллированной водой по замкнутому циклу. Емкость системы дистиллированной воды каждого дизеля составляла 68 л. Имелся резервный бачок емкостью 590 л. Каждый дизель имел расходный топливный бак емкостью 68 л. Трубы топливной системы изготовлены из красной меди. Трубопровод испытывался давлением 1,3 атм. Магистрали забортной воды также выполнялись из медных труб.

Глушители дизелей находились в надстройке. Газоотводы каждого дизеля снабжались внутренним запорным клапаном и наружной захлопкой. При открытии газоотвода захлопка размещалась горизонтально в ванне с водой. В глушителе имелась труба орошения. Газы из глушителя отводились в воду и в атмосферу. Труба подводного выхлопа была отведена под воду на глубину 300 мм ниже ватерлинии и не имела запорного устройства. Труба отвода газов в атмосферу имела запорный клапан с приводом из дизельного отсека.

Специальная шахта для подачи воздуха к дизелям отсутствовала. Привод дизеля к генератору осуществлялся посредством эластичного соединения в виде двойного ряда пластинчатых пружин, заведенных в пазы на окружности фланцев вала дизеля и вала генератора. В качестве упорного подшипника на гребном валопроводе был установлен подшипник Мичеля. Дейдвудная труба внутри облицовывалась белым металлом.

Гребные трехлопастные винты диаметром 1,295 мм с шагом 965 мм изготавливались из марганцовистой бронзы.

Аккумуляторная батарея на подводных лодках типа «U» состояла из 224 пластинчатых элементов, разделенных на две равные группы по 112 в каждой. Обе группы соединялись между собой только параллельно, для получения

Дизельный отсек британской подводной лодки типа «U»

номинального напряжения 230 V. Зарядка батареи производилась в четыре ступени с постепенным понижением силы зарядного тока. Элементы «Урсулы» были трубчатого типа, на остальных полученных СССР подлодках – пластинчатого.

Аккумуляторная батарея, установленная на амортизаторы, размещалась в двух отдельных аккумуляторных ямах, находившихся между 40-м и 69-м шп. (3-й отсек и центральный пост). Ямы имели постоянный настил, с прикрываемыми съемными стальными щитами отверстиями (т.е. снимались не все плиты настила целиком, а только их отдельные участки в вырезах). Они обеспечивали доступ к каждому элементу. Амортизация батарей выполнялась резиновыми амортизаторами, закрепленными на дне, поперечных переборках и бортах ям. Элементы устанавливались в резиновых мешках. Ряды элементов, имевшие высокую разность потенциалов по отношению друг к другу, разделялись перегородкой.

Вентиляция батареи – общеямовая, осуществлялась четырьмя вытяжными вентиляторами – по два на каждую аккумуляторную яму. Максимальная производительность вентиляторов 105,5 м^3/час каждого, при противодавлении 76 мм водяного столба. Каждый из вентиляторов имел свой отдельный приемный патрубок с отверстием в настиле аккумуляторной ямы. Отводящие патрубки от двух вентиляторов ямы соединялись в одну общую трубу внутри отсека, выходящую в надстройку к шахте батарейной вентиляции. При закрытой шахте газовая смесь, поступающая из аккумуляторных ям, могла быть направлена в дизельный отсек.

На подводных лодках устанавливалось по два дизель-генератора постоянного тока мощностью 270 КВт при напряжении 230–310 V и силе тока 1225/875 А длительно, частота вращения 825 об./мин. Генераторы и гребные электродвигатели лодок В-2 и В-4 были изготовлены фирмой «Инглиш электрик», В-3 – фирмой «Дженерал электрик». Каждый из генераторов соединялся с дизелем эластичной муфтой фирмы «Веллман». Оба генератора были идентичны по конструкции, но имели различные направления вращения.

Генераторы выполнены водозащищенными, с водонепроницаемой до линии вала нижней частью корпуса. Вентилирование их осуществлялось насаженной на валу якоря генератора крылаткой. Шунтовая обмотка получала питание от шин аккумуляторной батареи при напряжении, изменяющемся в пределах от 190 до 310 V. Для предотвращения конденсации влаги на обмотках генераторов, когда температура машины становилась меньше окружающей, в нижней части подшипникового щита располагались грелки. По мере надобности эти грелки включались в судовую сеть.

Генераторы могли работать параллельно на общие шины, к которым подключалась буфером также и аккумуляторная батарея. Подключение каждого генератора к шинам осуществлялось однополюсным автоматом и однополюсным рубильником.

Два гребных двухъякорных электродвигателя водозащищенного типа с водонепроницаемой до линии вала нижней частью корпуса обеспечивали движение лодки как в подводном, так и в надводном положении. Электродвигатели получасовой мощности 450 л.с. при напряжении 190 V и 515 об/мин; каждый из них непосредственно соединялся с гребным валом соответствующего борта. Каждый гребной электродвигатель имел отдельный электровентилятор. Внутри корпуса гребных электродвигателей, под коллекторами, устанавливались питающиеся от судовой сети грелки.

Гребные электродвигатели шунтовые с сериесной обмоткой и добавочными полюсами. Шунтовые обмотки получали питание от шин аккумуляторной батареи при напряжении, изменяющемся в пределах от 190 до 310 V. Обмотки всегда соединялись последовательно. Каждый электродвигатель управлялся своим шунтовым регулятором, соединенным общим для обоих регуляторов валиковым приводом. В аварийных случаях было возможно использование одного якоря гребного электродвигателя. В этом случае обмотка возбуждения неисправного якоря отключалась специально предусмотренными разъединителями.

Реверсирование гребных электродвигателей производилось путем изменения направления тока в якорях. Якоря одного борта могли соединяться последовательно и параллельно, и, кроме того, предусматривалось последовательное соединение якорей различных бортов.

Гребные электродвигатели использовались также и при надводном ходе подводной лодки. В этом случае они обычно получали энергию от генераторов при подключенной буфером аккумуляторной батарее. Были возможны три варианта: 1) вся энергия, вырабатываемая генераторами, расходуется гребными электродвигателями, которые, кроме того, берут часть энергии от аккумуляторной батареи; вспомогательные механизмы при этом также получают питание от этой батареи; 2) вся энергия, вырабатываемая генераторами, расходуется гребными электродвигателями; от аккумуляторной батареи питаются только вспомогательные механизмы; 3) энергия, вырабатываемая генераторами, расходуется на гребные электродвигатели и питание вспомогательных механизмов; аккумуляторная батарея при этом не разряжается.

При определенных значениях надводной скорости мощность, необходимая для движения подводной лодки и питания вспомогательных механизмов, оказывалась значительно меньше той мощности, которую давали генераторы. В этом случае часть энергии от генераторов могла использоваться для зарядки аккумуляторной батареи. Схема соединения главных станций позволяла осуществлять такое включение генераторов, при котором один генератор мог быть использован только на зарядку аккумуляторной батареи и питание вспомогательных механизмов, в то время как другой использовался только на питание гребных электродвигателей. При этом режиме напряжение на зажимах якорей равно 230 V и сохранялось постоянным, в то время как напряжение на зажимах обмоток возбуждения изменялось от 230 до 310 V.

Главные станции размещались в дизельном отсеке побортно, непосредственно над гребными электродвигателями. Сзади станций находились пусковое сопротивление, шунтовые регуляторы, вентиляторы гребных электродвигателей и воздухоохладители. Станции были смонтированы на открытых каркасах. На главных станциях объединялось управление генераторами и гребными электродвигателями, а также находились рубильники включения аккумуляторной батареи.

Для исключения возможности неправильного включения рубильников на главных станциях использовались электрическая и механическая блокировки. Механическая блокировка обеспечивала правильную очередность включения и выключения пускателей и рубильников. Механическая и электрическая блокировки имели приспособление, при помощи которого в случае необходимости рубильники могли быть освобождены от блокировки.

Все вспомогательные механизмы рассчитывались на питание от переменного напряжения 190—310 V, за исключением агрегатов рации, питавшихся постоянным напряжением 230 V через вольтопонижающий агрегат. Кроме своего основного назначения, он предназначался также для подзарядки элементов и подачи аварийного питания приборам слабого тока.

Электродвигатели вспомогательных механизмов, нормального брызгонепроницаемого исполнения. Все вспомогательные механизмы питались от кольцевых магистралей «постоянного» напряжения. Регулирование напряжения в цепи «постоянного» напряжения, от которой питается все нормальное и аварийное освещение и навигационные огни, осуществлялось вольтопонижающими реостатами, расположенными в дизельном отсеке. В цепи кольцевых магистралей были разобщительные рубильники, разделявшие кольцо на несколько секций. Посредством этих рубильников любая секция кольцевой магистрали могла быть изолирована без перерыва в подаче питания остальным частям кольцевой магистрали.

В качестве основной осветительной арматуры устанавливались плафоны с матовым стеклом и отражателем. В каждом отсеке имелся один стационарный светильник, состоящий из переносной лампы, установленной на амортизатор. Назначение этого светильника – сохранять освещенность в отсеке при выходе из строя основного освещения от ударов и сотрясений.

Помимо нормального освещения имелось и вспомогательное. Оно предназначалось для: 1) сохранения удовлетворительной освещенности в отсеках для возможности управления в подводном и надводном положениях; 2) освещения отсеков на стоянке в гавани в течение ночи или когда на корабле не производится никаких работ. Нормальное освещение, навигационные огни и аварийное освещение использовали самостоятельные вольтопонижающие реостаты.

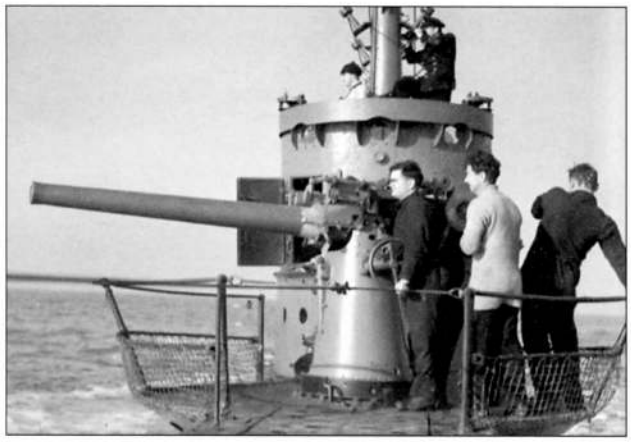
Вооружение

На лодках типа «U» устанавливались стандартные английские торпедные аппараты с устройством беспузырной стрельбы (выпуск воздуха в отсек) и приборами установки угла гироскопа и изменения глубины хода торпед.

Для выработки параметров торпедной стрельбы использовался английский СРП «Торпедодиректор»*. В основе электромеханического СРП лежал принцип расчета боевого курса подводной лодки в момент выстрела. Реализовывалось это при помощи хитроумно сконструиро-

---

* За обилие циферблатов и окошек получил жаргонное обозначение «fruit machine» – «фруктовая машина». Так в обиходе подводники называли игральный автомат, сейчас часто именуемый «одноруким бандитом».



Тренировка расчета орудия подводной лодки «Санфиш»

ванной логарифмической системы шкал. Электрически в прибор вводился только собственный курс с гирокомпаса. СРП не был связан с торпедными аппаратами. Изменение установки глубины хода торпед и угла поворота приборов Обри осуществлялось торпедистами вручную через специальные приборы, установленные на аппаратах. Прибор вырабатывал боевой курс только для стрельбы прямоходными или «угловыми» (поворот после выстрела ровно на 90°) торпедами.

Сама работа прибора строилась следующим образом.

При первом наблюдении в перископ по командам командира торпедный офицер вручную вводил в него приблизительно определенный курс цели, считанный с азимутального круга перископа – пеленг на цель. На основании этого прибор сам вычислял курсовой угол цели и осуществлял установку взаимного положения корабля и подлодки (это весьма наглядно отображалось на двух вращающихся циферблатах в центре прибора). Далее в прибор вводились высота мачт по ТТХ и угол их возвышения, считанные с сетки перископа. Так определялась дистанция. На основании всех ранее введенных данных прибор сам высчитывал траверзное расстояние т.е. на каком расстоянии от лодки пройдет цель, если продолжит движение прежним курсом. Увидев его значение, командир решал, в какую точку и с какой скоростью ему следует двигаться для производства торпедной стрельбы.

На последнем этапе прибор рассчитывал боевой курс. Для этого в него вводили скорость торпед, скорость и длину цели (скорость цели определялась на глаз либо из сопоставления пеленгов, на более позднем этапе войны – по числу оборотов винтов, фиксируемом оператором ГАС). При необходимости поворотом рукоятки можно было установить прибор на расчет данных для «угловой стрельбы». После ввода всех необходимых значений изображение субмарины на нижнем циферблате «раздваивалось» – верхнее светлое положение соответствовало текущему, нижнее – тому, которое будет иметь подводный корабль на боевом курсе. Оставалось считать с боковой шкалы угол поворота и дать его рулевому. После прихода лодки на нужный курс (об этом можно было судить по совмещению изображений) командир считывал с другой шкалы значение угла упреждения, разворачивал на него перископ и ждал, когда цель вползет в перекрестье прицельной сетки.

Довольно простой, легкий (вес 52 кг; габариты 487х635х368 мм) и наглядный прибор на деле имел массу недостатков. Лишь один параметр вводился в него автоматически, а остальные вручную. Отсутствие следящей системы приводило к тому, что после каждого нового подъема перископа все ранее установленные значения приходилось переустанавливать. В боевых условиях далеко не всегда на это имелось время, в результате чего многим командирам приходилось заниматься вычислениями в уме, не прибегая к помощи «торпедодиректора». Большое количество данных рассчитывалось не аппаратно, а субъективно, что, увеличивало риск ошибиться. И наконец, занятие строго определенного положения (боевой курс) отнимало время, которого в реальном бою могло и не оказаться.

Сами английские парогазовые торпеды MkVIII** (первая модификация принята на вооружение в 1927 г.) отличались от советских 53-38У несколько меньшим весом боевой части (327, впоследствии 365 кг против 400 кг, что впрочем, компенсировалось большей мощностью британского «торпекса») при большей скорости (английская торпеда имела режимы 4570 м (45,5 уз) или 6400 м (40 уз), советская – 4000 м (44,5 уз) или 8000 м (34,5 уз) или 10000 м (30,5 уз). Общий вес изделия составлял 1566 кг. Необходимо отметить, что английские торпеды имели меньшую «следность», поскольку заправлявшийся в них сжатый воздух обогащался кислородом. С конца 1943 г. некоторые британские торпеды оснащались неконтактным взрывателем CCR (все торпеды только с начала 1945 г.), что заметно повысило успешность атак. Никаких приборов маневрирования или самонаведения эти торпеды не имели. За время войны британские подлодки выпустили 5121 торпеду этого типа, причем, по расчетам специалистов Адмиралтейства, добились 1040 подтвержденного и 95 вероятного попадания, что дает 22,2% успешности. В последний раз MkVIII подтвердили свою репутацию во время англо-аргентинского конфликта 1983 г., когда ими был потоплен крейсер «Генерал Бельграно».

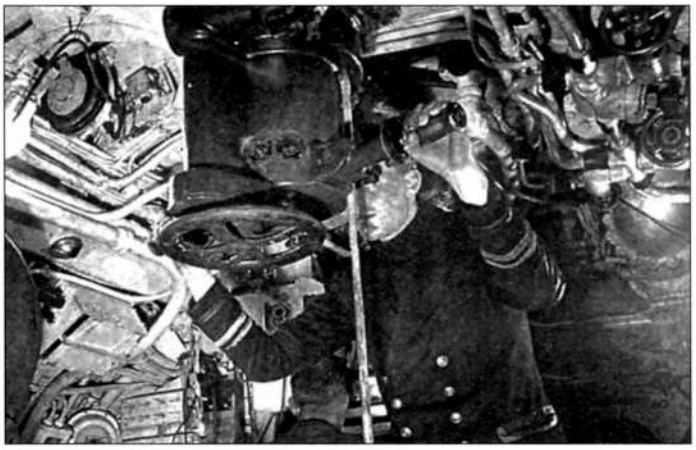
Артвооружение лодок составляли два несколько отличавшихся друг от друга 76-мм орудия (т.н. «12-фунтовое 12-центнеровое» на В-4 и «3-дюймовое 20-центнеровое» на В-2 и В-3). Первое имело следующие ТТХ: длина ствола – 41 калибр, максимальный угол возвышения – 70°, начальная скорость снаряда – 681 м/с, дальность стрельбы горизонтальная – 10 740 м, потолок – 5790 м, скорострельность 10–12 выстр./мин, масса снаряда – 5,87 кг, заряда – 0,95 или 1,247 кг, общая масса – 2,45 т. Второе: длина ствола – 46,7 клб, максимальный угол возвышения – 90°, начальная скорость – 617 м/с, дальность стрельбы горизонтальная – 11 810 м, потолок – 7770 м, масса снаряда – 7,94 кг, заряда – 0,95 или 1,23 кг, общая масса – 2,3 т. Подача снарядов осуществлялась через люк центрального поста на мостик, далее по специальному желобу к орудию.

Мореходность и непотопляемость

Подводные лодки легко всходили на волну. При ходе лагом к волне лодки оказались «валкими»: крен достигал 45–50° (по опыту перехода из Англии в СССР). Также выявилась большая заливаемость мостика. В связи с отсутствием документальных данных по остойчивости в губе Оленья было произведено опытное определение остойчивости на В-4. В надводном положении остойчивость оказалась равной 18,5 см, в подводном – 33 см, без уче-

та поправок на переливающиеся грузы и пересчета на нормальную нагрузку. Время погружения из крейсерского положения в боевое составляло 40 сек, из позиционного в боевое – 15–20 сек, что соответствовала гораздо меньшим по размерам советским «малюткам».

По ориентировочным подсчетам, непотопляемость подводных лодок при затоплении любого отсека, кроме 1-го, в надводном положении не обеспечивалась. Расчет непотопляемости и таблицы непотопляемости отсутствовали. Вместо них на подводных лодках имелась таблица «Методов заполнения отсеков для спасательных целей».



Командир британской подводной лодки у перископа

Средства наблюдения, навигации и связи

Основными оптическими средствами наблюдения в подводном положении являлись два перископа длиной по 9 м: командирский диаметром 152 мм и зенитный диаметром 203 мм. Зенитный бинокулярный имел возможность 6-кратного увеличения, командирский – нет. Наблюдение в них осуществлялось из центрального поста. В передней части коробчатого киля размещался специально разработанный для субмарин гидролокатор «Асдик-129», имевший следующие характеристики: дальность обнаружения в активном режиме 4–12 кбт, шумопеленгования 30 – 40 кбт, звукоподводной связи 40 – 50 кбт, ошибка определения дистанции – 1% расстояния, курсового угла в активном режиме 5°, шумопеленгования 2°. Имелся и шумопеленгатор типа 710, приемники которого в количестве трёх штук устанавливались: два по бортам в носовой части прочного корпуса и один в кормовой части ограждения рубки. В нашем флоте им практически не пользовались, предпочитая использовать для шумопеленгования все тот же «Асдик». Для наблюдения за надводной обстановкой служила РЛС типа 291W. При длине волны 1,5 м она имела механический привод вращения антенны, установленной в кормовой части палубы надстройки за рубкой. Кроме, этого имелся радиолокационный ответчик «свой–чужой» типа 253, телескопическая мачта которого размещалась в кормовой части ограждения рубки.

Средства радиосвязи были представлены радиопередатчиком «тип 55» и двумя радиоприемниками «ТВ-28» длинноволнового диапазона. Радиосредства были соединены с заваливающейся антенной позади ограждения рубки, связь через которую можно было поддерживать даже на перископной глубине. Также штатными являлись и проволочные антенны, натянутые между рубкой и оконечностями надстройки и крепившиеся к корпусу через изоляторы.

Штурманское вооружение составляли: гирокомпас «М-5», магнитный компас (в герметическом оптическом нактоузе) «тип 52», эхолот, лаг, средневолновый радиопеленгатор FM.4 или FM.11.

Для направленной сигнализации на лодках имелись 152-мм фонари с пистолетной рукояткой и оптическим прицелом, под рукояткой имелся спусковой крючок для передачи азбукой Морзе.

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж первых «U» в британском флоте составлял 27 человек, но на «Урсуле» в связи с установкой орудия вырос до 33. На последующих он колебался между 31 и 33 человеками. Офицеров на подлодке было четыре: командир, старпом, торпедный офицер и штурман. В советском ВМФ штат расширили до 41 человека, из которых 6 являлись офицерами (добавились командир БЧ-5 и командир группы движения), 16 старшинами и 19 рядовыми.

Рефрижераторная фреоновая установка была предназначена для поддержания низкой температуры в шкафу для провизии, а также для приготовления льда. Кроме того, имелась фреоновая холодильная установка для кондиционирования воздуха в лодке при плавании в южных широтах (для охлаждения главных генераторов и аккумуляторных батарей).

Электрический камбуз, рассчитанный на переменное напряжение 220–310 V, имел общую потребляемую мощность 14 КВт, включал 3 плиты, 2 духовки и один кипятильник на 18 л. В качестве нагревательных элементов применялись открытые спирали, намотанные на изолирующем огнестойком материале. Кроме камбуза имелись электрическая посуда и переносные грелки (мощность 1 КВт), распределенные по отсекам следующим образом: 1 грелка у привода аппаратуры ГАС, 1 переносная грелка (1-й отсек), 2 переносные грелки, 1 плитка на 2 КВт, 1 кипятильник на 12 л (3,6/7,2 Квт) (2-й отсек), 2 переносные грелки, 1 чайник 700 Вт (3-й отсек), 2 переносные грелки (4-й отсек).

Система регенерации воздуха включала семь машинок РУКТ-3 с 80 патронами РВ-5. Дополнительные кислородные баллоны отсутствовали. Эта система обеспечивала непрерывное нахождение под водой в течение 108 часов. Без использования системы регенерации экипаж мог находиться под водой 35 часов.

На лодку принимались следующие запасы: топлива – 57,8 т (на В-4 – 58,4 т); из них 16,5 т принимается в балластную цистерну № 5; смазочного масла — 4,75 т; пресной воды — 7,40 т; дистиллированной воды— 1,09 т; воздуха высокого давления – 7 куб. м. Расчетная автономность составляла 36, практическая средняя – 21 сутки.

Гигиена экипажа обеспечивалась двумя подводными гальюнами и двумя раковинами. Вода для умывания поступала из-за борта и имела соответствующую температуру. Кроме того, в ней чрезвычайно плохо действовало мыло. По воспоминаниям капитана Анджея Клопотовского, служившего в польском ВМФ на лодках типа «U», инструкция для использования гальюна требовала выполнить 12 действий перед и 12 после использования. Следовать указа-

ниям нужно было в точности. Небрежность могла привести в «лучшем» случае к дурно пахнущему душу, в худшем – к затоплению субмарины. Поэтому в подводном положении на пользование гальюном требовалось разрешение вахтенного офицера.

Внутреннее расположение

1-й (носовой торпедный) отсек. В отсеке размещались четыре торпедных аппарата, привод носовых горизонтальных рулей, а также торпедопогрузочное устройство и стойка приборов управления торпедной стрельбой, с которой можно было вручную задавать значения углов поворота приборов Обри торпед. В нижней части отсека находились торпедозаместительные цистерны. Перед отсеком между 13-м и 15-м шп. находилась носовая дифферентовочная цистерна. У кормовой переборки стояла раковина.

2-й (запасных торпед) отсек. В отсеке находились запасные торпеды, а также торпедопогрузочное устройство. Здесь же размещался рядовой состав, спавший в подвесных койках. В верхней части отсека имелось два люка: наклонный для погрузки торпед и вертикальный для аварийного выхода. В нижней части размещались еще одна торпедозаместительная цистерна, цистерна пресной воды, уравнительная цистерна №1, помпа осушительной системы и компрессор низкого давления. В носовой части имелся гальюн с раковиной для матросов.

3-й (жилой) отсек. В отсеке размещались стационарные койки для четырех офицеров и пяти старшин, офицерский гальюн, электрический камбуз, шкаф для скоропортящихся продуктов и рефрижератор. Интересно отметить, что офицерский и старшинский блоки разгораживались между собой, но ничем не закрывались со стороны центрального прохода. Здесь же находился боевой пост оператора РЛС, который осуществлял вращение антенны по горизонту штурвалом (его мотор и антенный ввод находились в центральном посту). Под съемными щитами располагалась 1-я группа аккумуляторной батареи.

4-й (центральный пост) отсек. В носовой части отсека имелась отгороженная легкой переборкой офицерская кают-компания, напротив которой размещалась рубка акустика. В самом посту было сосредоточено все управление подлодкой – управление рулями, клапанами вентиляции, стоял счетно-решающий прибор торпедной стрельбы и т.д. Здесь же находились боевые посты командира во время торпедной атаки. Внизу отсека находилась 2-я группа батареи и одна из топливных цистерн.

5-й (дизельный и электромоторный) отсек. Помимо дизелей, электромоторов и станции управления ими в нижней части отсека находились топливные и масляные, а также 2-я уравнительная цистерна. В верхней части имелся запасной люк. Легкой переборкой в корме отсека отгораживалось помещение, где располагались приводы кормовых горизонтальных рулей и два компрессора ВВД. В нижней части этого помещения размещалась кормовая дифферентная цистерна.

В надстройке размещались механизмы складывания носовых горизонтальных рулей, шпиль, надводный якорь, глушители и газоотводы дизелей. В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались трубопроводы вентиляции и герметический антенный ввод. Складывающаяся радиомачта высотой 12,2 м находилась перед ограждением рубки. Антенна ГАС «Асдик» тип 129 находилась в нижней носовой части коробчатого киля.

Общая оценка проекта

26.08.1944 нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов отдал приказ №0698 «О назначении комиссии для изучения ПЛ типа «В». По результатам ее работы был опубликован «Бюллетень военного кораблестроения НКВМФ» №1 за 1945 г. содержавший весьма подробное описание субмарин типа «U». Весьма любопытно, что общая оценка проекта в бюллетене отсутствовала, зато каждая глава, посвященная отдельному вопросу, содержала частные выводы. Так, выводы по конструкции корпуса содержали следующие пункты:

«1. Тактико-технические элементы подводных лодок «Unity» следует считать низкими. Особенно это относится к наибольшей скорости надводного хода (10,5 узла) и к предельной глубине погружения лодки (60,5 м).

2. Конструкция корпуса не имеет особенностей, заслуживающих внимания, кроме формы надстройки в кормовой части лодки. Отсутствие надстройки в корме и короткое ограждение рубки создают малую видимость (малый силуэт) лодки в надводном положении, но, с другой стороны, швартовка на этих лодках с кормовой части вызывает ряд трудностей, особенно в ночное время».

Выводы по электрооборудованию: *«несмотря на относительную несложность схемы, дизель-электрическая гребная установка в целом чрезвычайно громоздка и с точки зрения габаритов и весов не выдерживает никакой критики».* Положительную оценку заслужили только гидравлическая система, в принципе отсутствовавшая на наших подлодках в то время, и установка для кондиционирования воздуха, правда с оговоркой, что она целесообразна только для кораблей, плавающих в южных широтах. Комплексы торпедного оружия, систем обнаружения и целеуказания наши специалисты предпочли не заметить.

В современной британской литературе также признается, что по табличным характеристикам лодки типа «U» уступали практически любой другой подлодке мира сопоставимого водоизмещения, но английские специалисты считают это лишь одним из ярких примеров того, как голые цифры не могут раскрыть истинной ценности предмета. По их мнению, ценность подлодок определялась возможностью впихнуть довольно мощный оружейный комплекс в сравнительно простой и дешевый корпус. Не менее важное значение придавалось скрытности и маневренным характеристикам под водой, чему в нашем флоте до войны уделялось недостаточно внимания. Что до малой надводной скорости, то ее вполне хватало для своевременного занятия позиций, находившихся на удалении не более двух суток пути от базы (например, у побережья Сицилии, Туниса или южной части Апеннинского полуострова из базы на Мальте). Да и реализовать свои надводные характеристики на закрытом театре подводным лодкам довольно сложно. Высокий боевой счет подлодок типа «U» был достигнут благодаря тому, что Британское Адмиралтейство выдало ОТЗ, в котором верно учитывался характер будущей войны на море, а конструкторы смогли его успешно реализовать. Безусловно, «юшки» не были лишены некоторых недостатков (отказ от широкого использования электросварки и наличие самостоятельной системы воздуха низкого давления, видимо, стали данью традиционному британскому консерватизму), могли при тех же ТТХ обладать меньшим водоизмещением, но в целом они оказались весьма результативными, причем не только в Королевском, но и в советском ВМФ.

Тактико-технические данные подводных лодок иностранной постройки

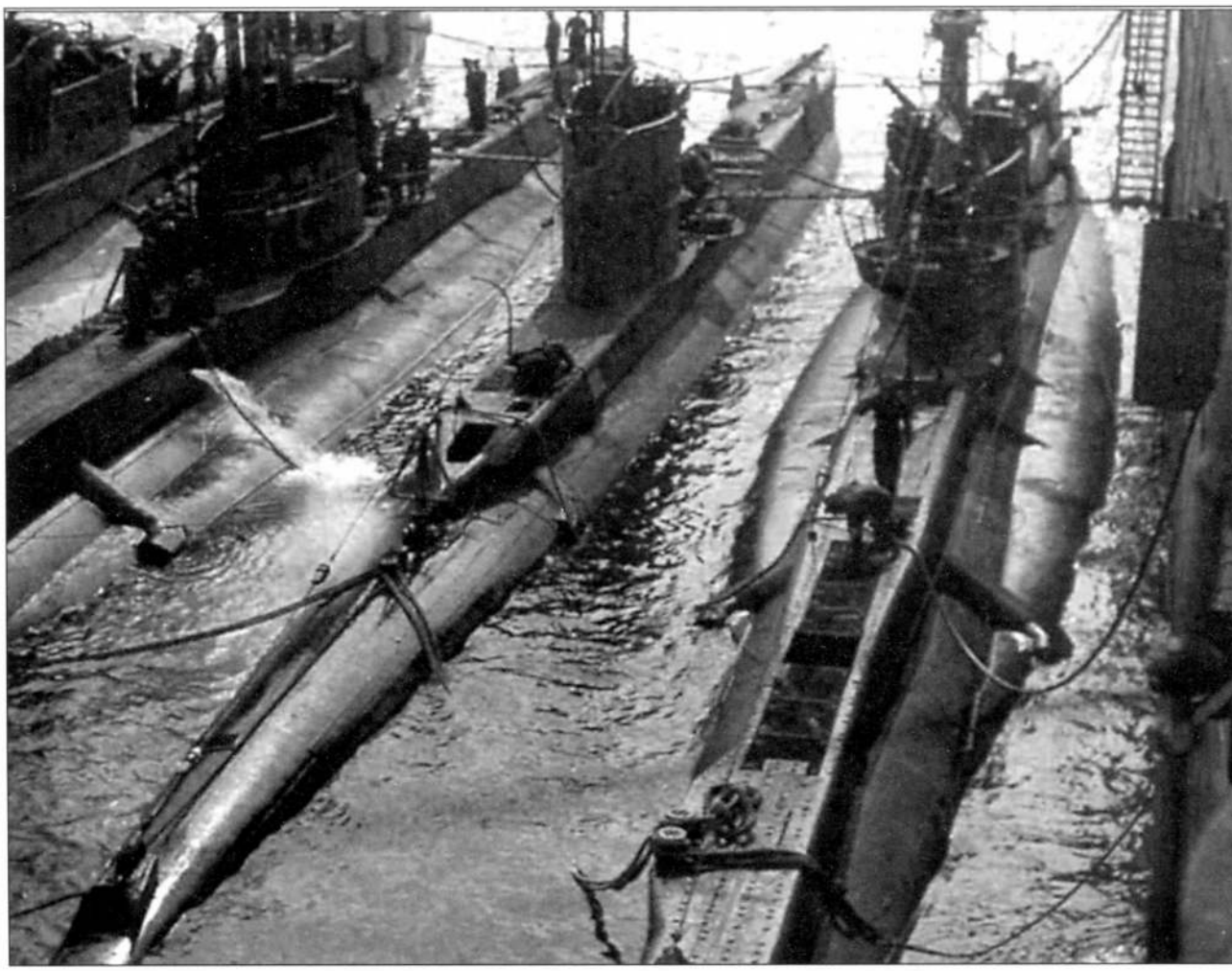
	Тип S B-1	Тип U	
		B-2, B-3	B-4
Водоизмещение нормальное, т:			
надводное	670	632	630
подводное	960	735	729
Размерения максимальные, м:			
длина	63,6	60,35	60,05
ширина	7,3	4,9	4,9
осадка	4,7	4,35	4,48
Запас плавучести, %		15	16
Вооружение:			
торпедных аппаратов	533-мм	533-мм	533-мм
носовых	6	4	4
надстроечных			2
надстроечных поворотных			
торпед	12	8	10
минных устройств			
мин			
артиллерия	1x76	1x76	1x76
пулеметы	1	2	2
боекомплект, выстрелов		102	102
Скорость максимальная, уз:			
надводная	15	12,5	12,4
подводная	10	8,45	8,45
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.	-	-	-
надводный	3690/8	6000/8,5	5000/7,6
подводный	106/4	13,3/8,45; 129/2,5	13,3/8,45; 29/2,5
Энергетическая установка			
тип дизелей	Паксман	Паксман-Рикардо	Паксман-Рикардо
мощность номинальная, л.с.	2x950	2x400	2x400
обороты номинальные		825	825
Запас топлива, т			
полный/нормальный	39	57,5/39,6	58,7/41,7
Тип электродвигателей		Инглиш электрик/ Дженерал электрик	Инглиш электрик
Мощность номинальная, л.с.	2x650	2x450	2x450
Обороты номинальные, об/мин		515	515
Тип аккумуляторной батареи	-	SKI 1.41/ HSI 4750	EI.4410.I
Количество элементов и групп	224/2	224/2	224/2
Продолжительность зарядки батареи полная/частичная разрядка, ч:			
нормальная		16/10	15/9
форсированная		14/8,5	
Запас воды, т		7,5	7,5
Запас ВВД, м^3		2,7	2,7
Глубина погружения, м:			
рабочая		45	45
предельная	90	61	61
Автономность, сут	ок. 50	36	36
Время пребывания под водой, ч		108	108
Экипаж	39	39	41

Примечание: через косую черту указаны отличия лодок B-2 и B-3.

Боевой путь подлодок «Санфиш», «Урсула», «Анброукен» и «Юнисон»

Итоги боевой деятельности британских подводников во Второй мировой войне оказались как бы в тени аналогичных показателей немецких и американских «коллег по работе». Глубокий анализ показывает, что дело тут вовсе не в отсутствии профессионализма, устарелости техники или приверженности отжившим тактическим приемам. Дело в своеобразии тех задач, которые война поставила перед британским подводным флотом. Об этом хотелось бы рассказать поподробней.

На протяжении десятилетий в Британском Адмиралтействе считалось, что с надводным флотом противника прекрасно справится свой надводный флот и установленная с первого дня войны морская блокада автоматически снимет с повестки дня задачу нарушения коммуникаций противника. В этих условиях подлодки становились нужны только для разведки у вражеских баз и нанесении предварительных ударов по неприятельским эскадрам перед генеральным сражением. Выкладки, вполне справедливые для Первой мировой войны, оказались верными для следующего мирового конфликта лишь отчасти. В связи с общим господством люфтваффе в небе Европы в 1939–1942 гг. Ройял Нейви был не только вынужден значительно отодвинуть в море свои блокадные линии, но и понес чувствительные потери. Кроме Германии, превосходство над флотом которой было бесспорным, в войну против Англии вступили Италия и Япония. В то же время союзный французский флот очень быстро вышел из игры. С учетом этого господство Ройял Нейви в ряде регионов становилось отнюдь не бесспорным и даже сомнительным. В ходе войны не раз возникали ситуации, когда английские тяжелые корабли не могли обеспечить защиту своих коммуникаций, в то время как появление флота противника в этом районе было весьма вероятным. Классическими примерами этого могут являться союзные северные конвои в 1942 г. и конвои на Мальту в 1941-1942 гг. Сорвать развертывание флота противника в этих условиях могли только авиация и субмарины, а иногда лишь последние. При этом, находясь на позициях прикрытия, они соблюдали скрытность, что, в числе прочего, подразумевало отказ от атак



Британские подводные лодки в базе

торговых судов, даже если они проходили в непосредственной близости от подлодок.

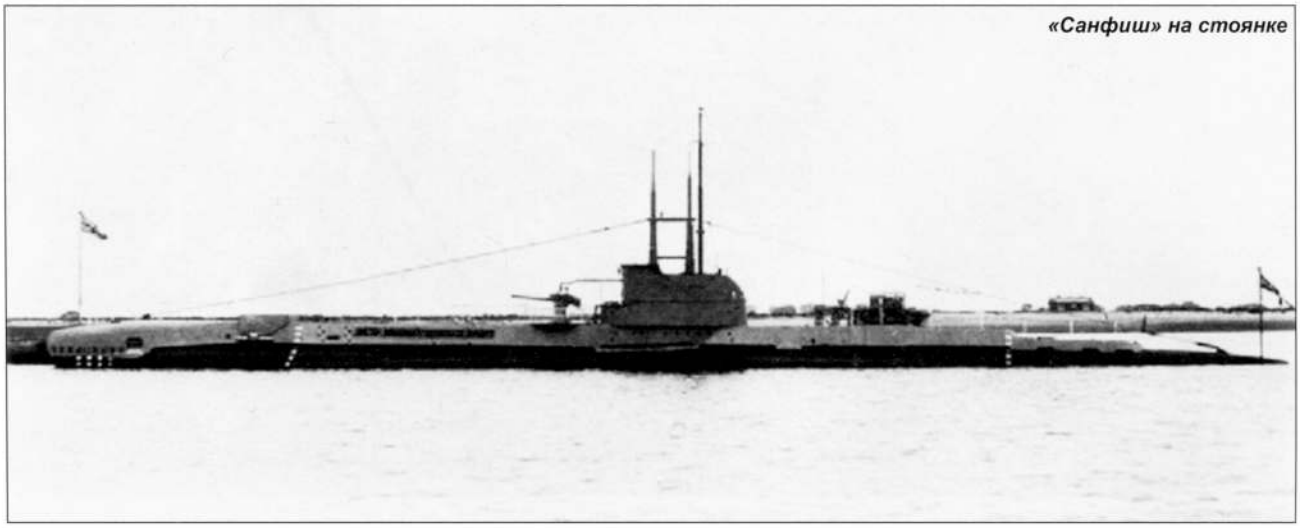
Второй причиной, отвлекавшей британских подводников от нарушения вражеских коммуникаций, являлась необходимость борьбы с немецкими U-ботами на маршрутах их развертывания. В Адмиралтействе обоснованно считали, что защита собственных коммуникаций, имевших жизненно важное значение, намного важней, чем нарушение вражеских, такого значения не имевших. Наконец, подлодки постоянно отвлекались на решение всяких задач, обеспечивавших действия других сил, как, например, транспортные перевозки, высадки диверсионных и разведывательных групп, гидрографическое и навигационное обеспечение десантных сил и так далее. В результате для нарушения коммуникаций совершалось не более половины от общей суммы боевых походов, что не могло не отразиться на результативности. Да и само вражеское судоходство зачастую не было таким напряженным, чтобы оправдывать развертывание большого числа лодок. Условия, в которых приходилось действовать англичанам, были довольно сложными и весьма напоминали те, с которыми пришлось столкнуться нашим подводникам: мелководье, зачастую густо минированное, шхерные районы, проникнуть внутрь которых в подводном положении было необычайно сложно, закрытые театры, полностью контролируемые вражеской авиацией, и т.д. Все это превращало уничтожение даже одного неприятельского судна в сложную задачу, посильную только для специалистов высокой квалификации. И, надо признать, среди командиров подлодок Королевского ВМФ их оказалось не так мало. Предложенные вниманию читателей боевые биографии субмарин «Санфиш», «Урсула», «Юнисон» и «Анброукен» на основе конкретных примеров дают достаточно полное представление как о характере деятельности, так и о трудностях, с которыми столкнулись британские подводники в европейских водах в 1939–1943 гг.

«Санфиш»

Закладка корабля состоялась 22 июля 1935 г. на судостроительном заводе в Чатэме, спуск – 30 сентября 1936 г., вступление в строй – 2 июля 1937 г. Начало Второй мировой войны подлодка встретила в Чатэме, где она завершала серьезный ремонт. После вступления в строй 18 октября она влилась в состав 3-й флотилии, базировавшейся на Гарвич и действовавшей в Северном море. Первый поход (29 октября – 9 ноября) в район Доггер-банки имел своей задачей пресечение попыток крупных кораблей Кригсмарине выйти за пределы Гельголландской бухты. Между 25 ноября и 11 декабря субмарина ходила в район норвежского порта Листер, где британское командование безосновательно рассчитывало перехватить немецкие линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», потопившие перед тем британский вспомогательный крейсер «Равалпинди». В конце декабря и середине января 1940-го последовали еще два похода в Северное море, так и не увенчавшиеся встречей с противником. В этом не было ничего удивительного – немецкое торговое судоходство осуществлялось через норвежские территориальные воды, а застать в море немецкие боевые корабли, да еще и в выгодных для атаки условиях, можно было разве что случайно. 19 февраля подлодке выпал такой шанс, но все четыре торпеды, выпущенные по немецкой U-14, прошли мимо цели.

Шанс проявить себя выдался командиру субмарины лейтенант-коммандеру Дж. Слотеру с началом высадки немецких войск в Норвегии, и он воспользовался им в полной мере. Еще до начала вторжения на основании предварительных данных разведки британские подлодки были введены в пролив Каттегат, где им удалось собрать обильную жатву. Рано утром 9 апреля, с получением первых известий о немецком вторжении, правительство Великобритании сняло всякие ограничения на атаки немецких торговых судов в прилегавших к Скандинавии водах, установив там блокадную зону с правом неограниченного применения оружия без предупреждения. С этого момента сообщения о потоплении вражеских судов посыпались как из рога изобилия.

9 апреля Слотер торпедировал и потопил 7129-тонный транспорт-блокадопрорыватель «Амазис» (7129 брт), шедший из Испании. На следующий день в районе Скагена он неудачно атаковал шедший из Готенхафена конвой, но вечером уничтожил следовавший без охранения транспорт «Антарес» (2593 брт), перевозивший в Осло тыловые подразделения 163-й немецкой пехотной дивизии. Вместе с судном погибло более 500 военнослужащих.



«Санфиш» на стоянке

Оставаясь на прежней позиции, 13 апреля «Санфиш» торпедировала вспомогательное судно «Шифф 40», а на следующие сутки потопила «Шифф 35». Несомненно, что столь впечатляющего успеха удалось добиться во многом благодаря тому, что район патрулирования изобиловал одиночными слабоохраняемыми или даже вовсе неохраняемыми целями.

После столь успешного похода Слотер был награжден орденом за выдающиеся заслуги и званием коммандер. Увы, его последующие походы оказались не столь успешными. В ходе второго крейсерства в Каттегате (30 апреля – 16 мая) «Санфишу» пришлось столкнуться с системой конвоев и усилившейся противолодочной обороной, не позволившей даже ни разу выйти в торпедную атаку. Поход же 27 мая – 2 июня в Норвежское море и вовсе не имел задачи нарушить судоходство противника, поскольку его целью было прикрытие эвакуации союзных войск из Нарвика. Последующие четыре похода в Северное море и к берегам Южной Норвегии также не были ознаменованы какими-либо событиями, если не считать того, что вечером 1 сентября при выходе из порта субмарина протаранила и потопила почти со всем экипажем патрульный катер «Месме». После этого командование предпочло заменить Слотера более молодым и агрессивным командиром. С середины сентября шкипером «Санфиша» стал лейтенант Дж. Колвин. Под его руководством подлодка в октябре сходила в район Листера, а в начале ноября – к самому северному из Шетландских островов, острову Мюкле Флуга. Здесь по замыслу командования она должна была перехватывать идущие в Атлантику немецкие U-боты, но ни одной встречи с ними так и не состоялось. Успешным оказался только следующий, уже 16-й с начала войны, поход в район норвежского мыса Стадландет, предпринятый между 27 ноября и 8 декабря. 5 декабря подлодка торпедировала и потопила шедший одиночно финский пароход «Оскар Миддлинг» (2182 брт). Судно мгновенно скрылось под водой, унеся на дно моря весь экипаж в 25 человек. Интересно отметить, что транспорт шел из Петсамо в шведский порт Мальмё с грузом, приобретенным финнами в США, а между Англией и Финляндией в тот момент существовали вполне дружественные отношения. Гибель нейтрального судна стала результатом неограниченной подводной войны, которую вели западные демократии, но про подобные факты в западной литературе предпочитают не говорить, акцентируя внимание на подобных «успехах» немецких и советских подводни-

«Санфиш» возвращается из похода у берегов Норвегии, 1940 г.

Подводная лодка «Санфиш»

Лейтенант-коммандер Дж. Филипс – первый командир подводной лодки «Урсула»

ков. Спустя двое суток Колвин торпедировал и повредил норвежский пароход «Диксие» (1716 брт), находившийся в немецком фрахте. Впоследствии он был отремонтирован и окончательно потоплен только в июне 1944 г. торпедоносцами ВВС Северного флота.

В конце декабря «Санфиш» ходила к берегам Норвегии для высадки агентов, а между 25 января и 4 февраля 1941 г. вновь действовала на немецких коммуникациях, на этот раз на подходах к Кристиансану. Здесь ей пришлось столкнуться с охраняемыми конвоями, что сразу же отразилось на результативности. Выпущенный 30 января торпедный залп прошел мимо и даже не был замечен противником, а атака 2 февраля завершилась промахом по транспорту «Ханау» и преследованием немецких охотников, сбросивших на безопасном удалении несколько серий глубинных бомб. После этого похода Колвин был переведен на другую должность. Впоследствии он командовал знаменитой субмариной «Тайгрис» на Средиземном море, потопил итальянскую подлодку «Порфидо» и грузовое судно, за что был награжден Орденом и Крестом за выдающиеся заслуги. Он погиб вместе со своим кораблем в феврале 1943-го.

Следующим командиром стал лейтенант М. Ретклифф. Целью его первого похода (24.02-11.03.1941) стало навигационное обеспечение рейда отряда коммандос на Лофотенские острова. Сразу после этого подлодка была переразвернута на совершенно иное направление – блокаду французского порта Брест, где укрылась немецкая эскадра, включавшая линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Поход, совершенный в Бискайский залив (28.03-14.04.1941), стал 20-м и, как оказалось, последним в боевой карьере подлодки. Вернувшись после безрезультатного патрулирования в Портсмут, «Санфиш» 19 апреля столкнулась с сетевым заградителем «Минстер» и получил серьезные повреждения. Для ремонта корабль перешел в док порта Тайн. Повреждения были уже практически устранены, когда 30 сентября при ночном налете немецкой авиации вблизи с корпусом взорвалась 250-кг бомба. Аварийный ремонт закончили к 1 ноября, но для полного восстановления боеспособности требовалось пройти ремонт в Портсмуте. По-видимому, к тому времени у Адмиралтейства имелось множество более важных заказов, поскольку ввод субмарины в строй занял небывало длительное время – ровно 2 года! В конце концов «Санфиш» вошла в состав отряда учебных кораблей в Ротесее, где использовалась для подготовки подводников.

«Урсула»

Корабль заложили 19 февраля 1937 г. на судостроительном заводе фирмы «Виккерс-Армстронг» в Барроу, спустили 16 февраля и ввели в строй 20 декабря 1938 г. К началу войны подлодка (лейтенант-коммандер Дж. Ч. Филипс) входила в состав 6-й флотилии, дислоцировавшейся в Блайте (Великобритания). Еще 31 августа она была направлена на патрулирование Гельголландской бухты и с полудня 3 сентября, когда истек срок ультиматума западных союзников, начала боевые действия против Кригсмарине. Именно ей было суждено стать первой британской субмариной, совершившей торпедную атаку в войне. Вечером 9 сентября Филипс выпустил в двух залпах пять торпед по немецкой подлодке U-35, но промахнулся. В свою очередь «Урсула» была замечена с U-21, но та не смогла выйти в атаку. Не обнаружив новых целей, 13-го Филипс вернулся в базу. В конце октября – начале ноября субмарина безрезультатно патрулировала воды Скагеррака, а ее звездным часом стал декабрьский поход в Гельголландскую бухту.

С 4 декабря подлодка патрулировала между Гельголландом и Хорнс-Рев с задачей перехвата немецких кораблей и подлодок, которые к тому времени значительно активизировали свою деятельность в Северном море. Очередной операцией немцев стала постановка мин в районе Ньюкасла, произведенная отрядом эсминцев в ночь на 13 декабря. Прикрытие отряда осуществляли крейсера «Лейпциг», «Нюрнберг» и «Кельн», которые утром 13-го оказались в пределах позиции британской субмарины «Сэлмон». Воспользовавшись отсутствием охранения, командир «Сэлмона» лейтенант-коммандер Э.О. Бикфорд дал с дальней дистанции 6-торпедный залп, оказавшийся необычайно удачным. По одной торпеде угодило в «Нюрнберг» (повреждена носовая часть) и «Лейпциг» (затоплены два котельных отделения). Последний мог поддерживать ход, используя дизеля экономического хода, но его скорость не превышала 10 узлов. Задержка в открытом море создавала угрозу новых атак из-под воды, в чем немцы легко смогли убедиться уже на следующий день. Сначала отряд, куда входил поврежденный «Лейпциг», прошел через позицию подлодки

«Шарк», но она не успела сблизиться с ним на необходимую дистанцию, а затем наткнулся на «Урсулу».

Возможно, и эта субмарина упустила бы противника, если бы не обгонявший «Лейпциг» «Кельн». Филипс обнаружил его на дистанции 7000 м и начал сближение, но выйти на позицию залпа так и не успел. Его разочарование сменилось радостью, когда спустя 75 минут на том же фарватере обнаружился второй крейсер. К тому моменту «Лейпциг» имел уже многочисленное охранение. Внутренний круг на дистанции 300 м образовывали шесть моторных тральщиков, внешний на дистанции 1000 м – четыре крупных тральщика. На флангах их усиливали «флотские эскортные корабли» F-9 и F-7, а на носовых курсовых углах шли эсминцы «Байтцен» и «Хайнеман». Условия атаки значительно осложнялись и сравнительной мелководностью района, глубина которого составляла не более 38 м, изобилуя многочисленными отмелями и банками. В случае обнаружения противником маневр по глубине практически исключался, что с весьма высокой вероятностью означало бы гибель под глубинными бомбами*. Однако Филипс пошел еще дальше. Желая выстрелить наверняка, он сблизился с целью на дистанцию 1200 м, для чего ему пришлось пройти под одним из эсминцев. К счастью, гидроакустика на немецком корабле оказалась настолько плоха, что не смогла обнаружить цель, находившуюся на расстоянии чуть больше вытянутой руки! Атака была выполнена абсолютно скрытно, хотя и не безупречно. Филипс выпустил 4 торпеды с 6-секундным интервалом, но при этом, как оказалось, переоценил скорость цели. Торпеды, выпущенные в левый борт крейсера, прошли перед его носом и поразили находившийся на правой стороне ордера F-9. По-видимому, в корабль попали две торпеды, поскольку сторожевик буквально разнесло вклочья. Он скрылся под водой уже через двадцать секунд, после чего последовала серия новых взрывов – рвались глубинные бомбы, котлы и, возможно, погреба боезапаса. На F-9 погибло более 80 офицеров и матросов, включая командира флотилии сторожевиков фрегаттен-капитана Пиндтера. «Урсулу» сильно встряхнуло, но подготовленному экипажу удалось удержать ее на глубине. Тем временем командир «Лейпцига» круто положил руль на левый борт и остановил машины, в результате чего последняя из торпед залпа прошла на расстоянии всего 50 м вдоль правого борта. Сильный взрыв и исчезновение шума винтов крупной цели не оставили у Филипса сомнения в том, что она потоплена. Опасаясь контратаки, он всплыл под перископ только спустя 45 минут, но заметил только эсминцы, выделенные для преследования субмарины. Командир «Урсулы» посчитал, что они занимаются спасением экипажа потопленного крейсера. Поскольку все признаки успеха были налицо, в Адмиралтейство ушел победный доклад. Уже 22 декабря Филипс досрочно получил звание коммандера, а 1 января его наградили Орденом за выдающиеся заслуги. Хотя со временем стало известно, что ни один германский крейсер 14 декабря потоплен не был, у британского командования не имелось сомнений в том, что в ходе атаки Филипс проявил мастерство, большое личное мужество и потому получил свою награду вполне заслуженно.

С 10 по 24 января подлодка снова ходила в поход к Гельголланду, но на этот раз успеха не добилась. То же можно сказать и про поход в Скагеррак между 20 февраля и 3 марта. 12-го числа того же месяца подлодку направили в северную часть Каттегата с задачей напасть на германские эсминцы, досматривавшие нейтральные торговые суда в данном районе. Эсминцев в море не оказалось, и Филипс переключился на борьбу с вражеской торговлей. Днем 21-го он остановил и досмотрел норвежский пароход «Оттар Ярл»** а тем же вечером потопил немецкий рудовоз «Хеддернхайм» (4947 брт), шедший в Германию из Нарвика. Перед этим подлодка столкнулась с плавучей льдиной, которая повредила перископ и волнорезные щиты трех торпедных аппаратов. Филипс остановил судно в соответствии с требованиями призового права, после чего решил потопить его торпедами. Из-за различных неполадок это удалось лишь с третьей попытки. Именно этому пароходу суждено было открыть длинный перечень побед британских подводников над вражеским торговым судоходством, а механику «Хеддернхайма» – список плененных. 25-го «Урсула» вернулась в Блайт. После похода Филипс получил назначение на штабную должность. На протяжении всего 1943 г. он командовал знаменитой 10-й флотилией подлодок, базировавшейся на Мальту и достигшей значительных боевых успехов в истреблении торгового флота «Оси» на Средиземном море.

Увы, смена командования не пошла «Урсуле» на пользу. С новым командиром – лейтенант-коммандером В. Кэвай – она приняла участие в Норвежской кампании (поход 8–20 апреля в западную часть Скагеррака), но в отличие от большинства своих коллег так и не смогла добиться никаких успехов. С мая по конец июля она прошла небольшой ремонт на верфи «Суон Хантер», после чего в начале августа совершила поход к южному побережью Норвегии – столь же безуспешный. Затем в сентябре и начале октября «Урсула» уже в составе 5-й флотилии, базировавшейся на Портсмут и Госпорт, занималась разведкой и патрулированием в Ла-Манше на случай возможного немецкого вторжения. В середине октября командиром назначили лейтенанта А. Макензи, с которым 20-го числа подлодка ушла в Гибралтар. По-видимому, на переходе возникли серьезные неисправности, поскольку сразу после прибытия «Урсула» встала в 2,5-месячный ремонт. 16 января лодка направилась в Генуэзский залив, откуда после непродолжительного крейсерства 29-го числа прибыла на Мальту.

Здесь она вошла в состав недавно созданной 10-й флотилии, специально предназначенной для нарушения морских коммуникаций «Оси» между Италией и Ливией. Подразделение было укомплектовано исключительно субмаринами типа «U», которые в мелководных районах Тунисского пролива и у ливийского побережья чувствовали себя как рыбы в воде. Между январем 1941-го и апрелем 1942-го флотилия, через которую прошло 20 подлодок, потопила 75 кораблей и судов общим тоннажем около 400 тыс. т. Наиболее успешной, безусловно, оказалась подлодка «Апхолдер» (лейтенант-коммандер М. Ванклин), на счету которой было уничтожение итальянского эсминца

---

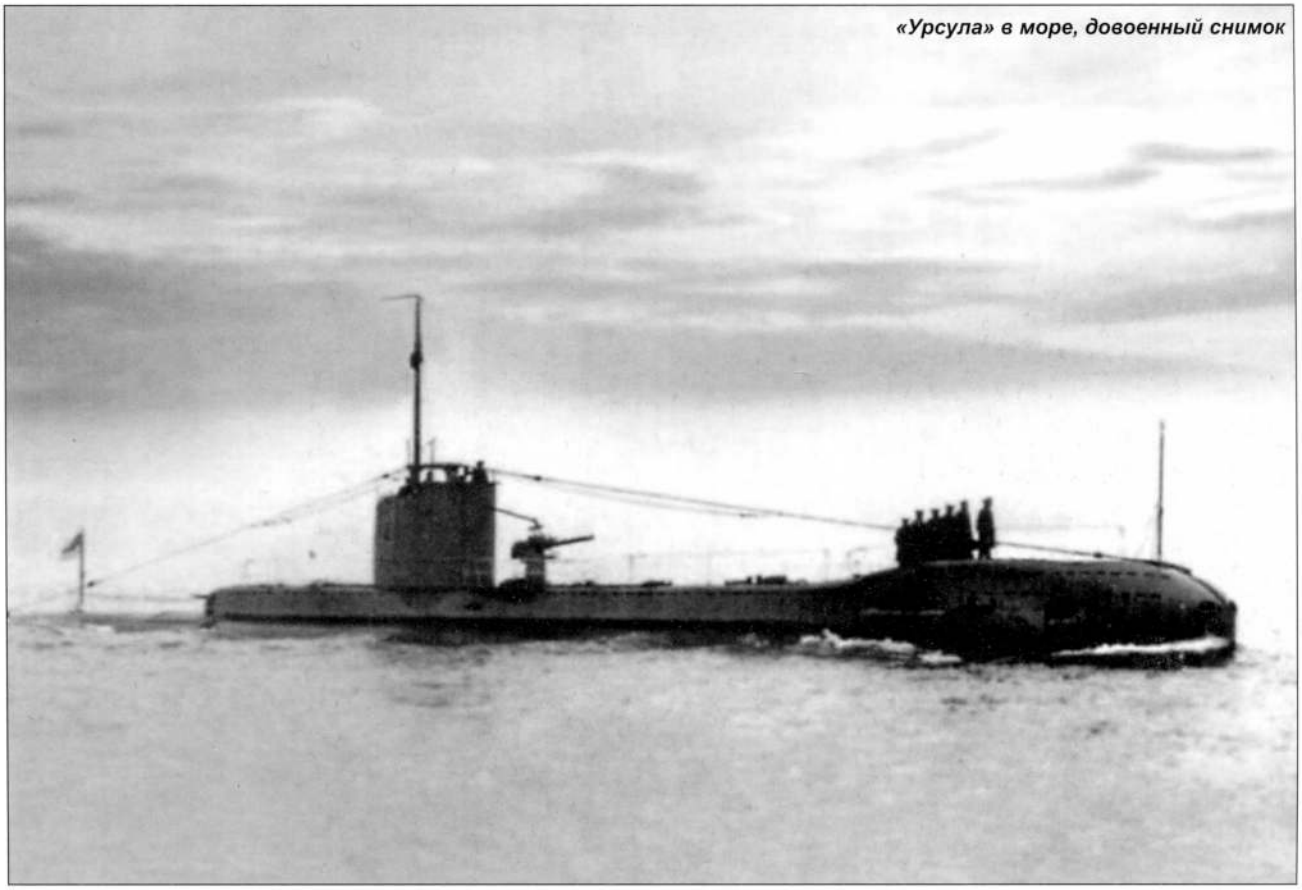
*7 января 1940 г. в этом районе в течение суток англичане потеряли в схожих условиях подлодки «Сихорс» и «Ундине», вскоре после чего патрулирование Гельголландской бухты было прекращено.

**Интересно отметить, что именно потоплением этого судна 12.09.1941 был открыт боевой счет подводников Северного флота.

«Либеччо», двух подлодок, сторожевого катера и 10 судов тоннажем 88 562 брт. Крейсер «Джузеппе Гарибальди» и пять пароходов получили повреждения от ее торпед. За эти успехи Ванклин был удостоен высшей воинской награды Великобритании – Креста Виктории. Увы, англичанам пришлось заплатить за свои достижения дорогую цену. Ровно половина подлодок флотилии, включая «Апхолдер», погибла. База субмарин, находившаяся всего в паре десятков миль от Сицилии, стала настоящим «бельмом на глазу» для командования силами «Оси», и они приложили немало усилий, чтобы разрушить ее ударами с воздуха. После гибели трех кораблей под градом авиабомб в конце апреля 1942-го командование британским Средиземноморским флотом предпочло вывести оставшиеся лодки в Александрию.

«Урсула» покинула Средиземное море гораздо раньше. Впрочем, ее служба здесь не оставила яркого впечатления. Субмарине по-прежнему не везло с командирами. Так, в первом февральском походе 1941-го Макензи дважды атаковывал итальянские конвои, но оба раза промахивался. 22-го числа он смог торпедировать транспорт «Саббия» (5788 брт), но в результате контратаки миноносца «Монтанари» субмарина получила повреждения. После этого боя командир стал действовать еще более осторожно. 24 марта и 12 апреля он атаковал конвои у берегов Туниса, но оба раза промахивался, хотя в последнем случае, возможно, это объяснялось применением нештатных торпед – Мк IV, предназначенных для использования с эсминцев (штатных Мк VIII на Мальте не хватало). Новый промах, на этот раз по немецкому конвою, последовал 6 мая. В июне, июле и августе на корабле несколько раз возникали неисправности, что сорвало ряд боевых походов. Только после этого в сентябре на подлодку был назначен новый командир – лейтенант А. Хезлет, отличившийся в предыдущем месяце в качестве командира «Ункью» потоплением итальянского лайнера «Эсперия» (11 398 брт).

Шанс пополнить боевой счет представился очень скоро. 16 сентября благодаря дешифровке вражеских радиосообщений англичанам стало известно, что противник собирается провести в Триполи крупный конвой, где в качестве войсковых транспортов будут использованы лайнеры. Караван вышел из Таранто 16 сентября, и в тот же день Мальту покинули «Апхолдер», «Апрайт», «Анбитен» и «Урсула». Интересно отметить, что последняя была развернута непосредственно у входа в Триполи именно потому, что имела не четыре, а шесть носовых торпедных аппаратов и по замыслу должна была нанести последний сокрушительный удар. Первой в ночь на 18-е суда обнаружила «Апхолдер». Несмотря на присутствие пяти эсминцев, Ванклин сумел в надводном положении занять выгодную позицию для атаки и торпедировать два лайнера из трех. «Нептуния» (19 475 брт) затонул сразу, но «Океания» (19 507 брт) только потерял ход. Оставшийся невредимым наиболее крупный – «Вулкания» (24 469 брт) – не останавливаясь, продолжил движение на Триполи. Утром 4-торпедным залпом из под воды его атаковал Хезлет, но итальянец сумели уклониться от всех торпед. Тем



«Урсула» в море, довоенный снимок

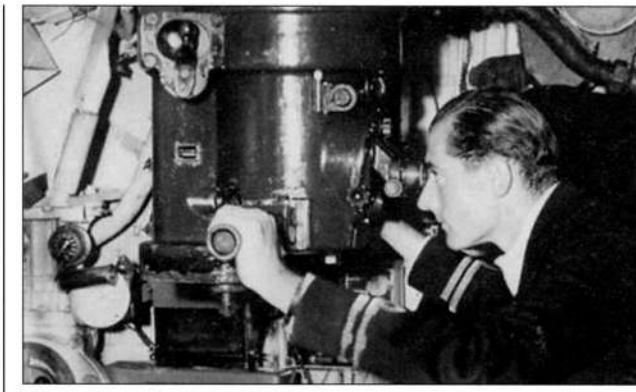
временем Ванклин добил «Океанию». На обоих судах погибло 384 военнослужащих, что заставило итальянское командование отказаться от использования лайнеров для перевозки войск.

20 сентября «Урсула» вернулась на Мальту, но 23-го уже вновь вышла в море для блокады Мессинского пролива на случай прохода через него итальянского флота, который ожидался в связи с проводкой на Мальту британского конвоя из Гибралтара (операция «Халберд»). 17–19 октября подлодка выходила к побережью Туниса, где Хезлету удалось торпедировать итальянский танкер «Беппе» (4859 брт). Увы, и в данном случае все ограничилось повреждениями, которые не помешали отбуксировать судно в Триполи. В конце октября и ноябре состоялось еще несколько выходов к берегам Калабрии, но они не увенчались встречей с противником.

К тому времени корабль уже требовал серьезного ремонта, который можно было осуществить только на верфях Метрополии. 30 ноября подлодка взяла курс на Гибралтар, откуда 30 декабря прибыла в Портсмут, осуществив параллельно небольшое патрулирование в Бискайском заливе. Ремонт в Чатэме продолжался до 11 апреля 1942 г. За несколько недель до его завершения Хезлет получил назначение на знаменитую подлодку «Трайдент». В должности командира нескольких субмарин он сражался на различных театрах до конца Второй мировой войны и стал одним из наиболее знаменитых британских подводников. На его счету участие в операции карликовых субмарин против линкора «Тирпиц», потопление немецкой подлодки U-859 и японского тяжелого крейсера «Асигара» в Индийском океане.

После окончания ремонта «Урсула», которой теперь командовал лейтенант Р. Лэкин, была включена в состав 3-й флотилии, базировавшейся на Лервик (Шетландские острова). Главной задачей флотилии являлась позиционная служба у берегов Норвегии, не столько с целью нарушения вражеского судоходства, сколько для прикрытия союзных северных конвоев от тяжелых кораблей Кригсмарине. Совершив несколько выходов, в частности на прикрытие печально известного каравана PQ-17, «Урсула» вновь была направлена на Средиземное море. В конце сентября – начале октября она патрулировала в Бискайском заливе, безуспешно пытаясь перехватить немецкие прорыватели блокады, но затем прибыла в Гибралтар. Оттуда она приняла участие в операции «Торч» – высадке союзных войск в Северной Африке, в ходе которой она прикрывала десантные силы у Орана. Единственным контактом с противником стал торпедный залп, произведенный 11 ноября по немецкой подлодке U-73, но выпущенные Лэкином торпеды прошли мимо.

После успешного завершения операции «Урсула» вместе с другими кораблями 8-й флотилии перешла в порт Алжир. Поход, произведенный в конце ноября – начале декабря в Генуэзский залив, оказался вполне успешным: 1 декабря подрывными зарядами был затоплен итальянский вспомогательный сторожевой корабль V-135. Интересно отметить, что сторожевик был оставлен своим экипажем после артиллерийской атаки субмарины, сделавшей всего девять выстрелов из 76-мм пушки, до того как ее заклинило. На следующий день лодка обнаружила шедший без охранения французский пароход «Ст. Маргарите II» (1855 брт). Подводники открыли огонь из отремонтированного орудия, но после девяти выстрелов его снова заклинило. Пароход ответил из кормовой пушки, и, опасаясь, что перед ним судно-ловушка, Лэкин решил уничтожить противника торпедами. Хотя выпущенный снаряд прошел под целью без взрыва, для экипажа судна этого оказалось достаточно, чтобы сесть в спасательные шлюпки. Догнав их, подводники выяснили, что на судне был немецкий экипаж, а само оно совершало рейс в интересах вермахта. После этого пароход был потоплен подрывными зарядами.



Командир «Урсулы» Р. Лэкин у перископа

Очередной и, как оказалось, последний поход подлодки был совершен в конце месяца к Неаполю. Там, 28-го числа Лэкин потопил трехторпедным залпом немецкий транспорт с войсками «Одиссеус» (быв. норвежский «Гран», 4140 брт), но спустя два дня при попытке выйти в атаку на конвой столкнулся с совершавшей зигзаг целью, что причинило субмарине серьезные повреждения. Для их ремонта пришлось вернуться в Метрополию. Лэкин же за достигнутые в походах успехи был награжден Орденом за выдающиеся заслуги. Впоследствии он довольно успешно командовал подлодкой «Сафари». Что же касается «Урсулы», то она после ремонта стала учебной и оставалась ею до тех пор, пока англичане не решили передать ее советской стороне.

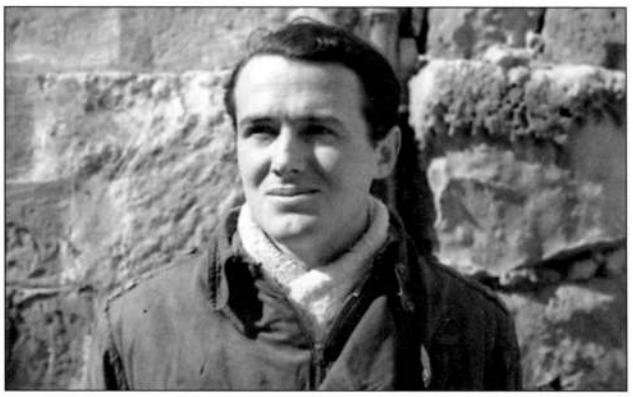
«Анброукен» (до 1.02.1943 P-42)

Подлодка была заложена 30 декабря 1940 г. на судостроительном заводе фирмы «Виккерс-Армстронг» в Барроу, спущена на воду 4 ноября 1941 г. и вступила в строй 29 января 1942-го. Сразу после окончания месячного цикла боевой подготовки в Холи-Лох она была отправлена на Средиземное море, где ее планировалось влить в состав 10-й флотилии. Увы, после прибытия в Гибралтар выяснилось, что обстановка резко изменилась, и в связи с участившимися воздушными налетами базирование на Мальту стало невозможным. Походы же из Гибралтара в центральную часть моря для подлодок типа «U» осуществлялись почти на пределе оперативного радиуса и оставляли всего несколько дней на пребывание на позиции. В свой первый выход в марте субмарина патрулировала у острова Альборан между испанским и алжирским побережьями, но не встретила здесь противника. В апреле она высадила английского агента на Лазурном Берегу Франции для установления связи с местным подпольем. 26-го числа в Лигурийском море командир подлодки лейтенант Э. Марс обнаружил итальянское парусную шхуну

«Вале Формозо II». Обстреляв и повредив ее артиллерийским огнем, Марс собирался добить судно таранным ударом, но в последнюю минуту увидел на нем флаг Красного Креста и отказался от своего намерения. Как оказалось, шхуна была зафрахтована этой международной организацией для доставки продуктов союзным военнопленным. Вернувшись из похода, «Анброукен» встал на ремонт, завершившийся в конце мая. В следующем месяце подлодка приняла участие в операции «Гарпун» – обеспечении проводки конвоя из Гибралтара на Мальту. Вместе с тремя другими субмаринами она патрулировала между Сицилией и Сардинией на случай появления итальянских надводных кораблей, но ничего не обнаружила. После успешной проводки каравана ситуация вокруг Мальты несколько разрядилась, что позволило вновь подумать о базировании там подлодок. Именно «Анброукен» стала первой субмариной, вернувшейся в Ла-Валетту 20 июля 1942 г. после почти что трехмесячного перерыва.

Вскоре после прибытия «Анброукен» вышел в очередной поход. Действуя в районе между Неаполем и Реджио-ди-Калабрия, в течение 8 и 9 августа лодка трижды неудачно выходила в торпедные атаки, после чего на ней осталось только четыре торпеды. Словно желая реабилитироваться за этот провал, Марс пошел на весьма необычный шаг – в ночь на 9-е обстрелял шедший по прибрежной трассе железнодорожный состав, который якобы должен был доставить грузы для армии Роммеля в порт погрузки (возможно, англичане действительно получили данные о движении такого состава благодаря «Ультре»). Сблизившись с берегом на дистанцию 1000–1500 ярдов (900–1350 м) артиллеристы подлодки внезапно открыли огонь по поезду и уже пятым снарядом умудрились поразить паровоз. Последующим беглым огнем были подожжены и все вагоны, в которых, по сведениям англичан, перевозилось большое количество боеприпасов и предметов снабжения. Не менее важным было и то, что после такого обстрела движение по железнодорожной ветке приостановилось, по меньшей мере, на сутки.

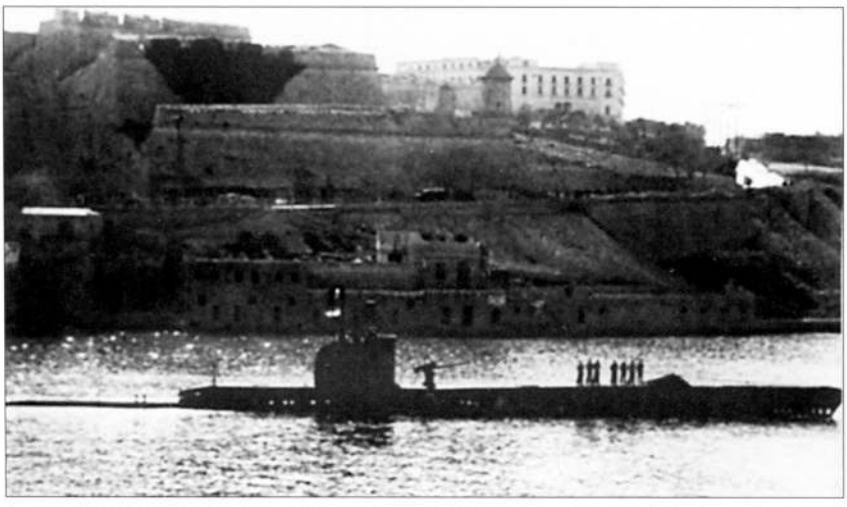
Затем подлодка получила задачу занять позицию севернее Мессинского пролива, чтобы прикрыть шедший на Мальту из Гибралтара конвой «Пьедестал». Для этого Марс перешел в район западнее острова Стромболи. Тем



Командир ПЛ «Анброукен» лейтенант Марс

временем вокруг судов конвоя разгорелись жаркие схватки. Их неоднократно атаковали подлодки и авиация, но две дивизии итальянских крейсеров, планировавшие атаковать караван в районе острова Пантеллерия, в дело так и не вступили. Штабу итальянского флота было известно, что группировка британской авиации на Мальте перед проведением операции была усилена, и атаковать, не имея истребительного прикрытия, означало подвергать крейсера слишком большому риску. В свою очередь, немецкий главнокомандующий фельдмаршал Кессельринг отказался такое прикрытие предоставить, считая, что Люфтваффе и сами справятся с поставленной задачей без помощи союзника, эффективность которой вызывала большие сомнения. Узнав об этом, итальянцы отменили выход крейсеров и направили их в базы. Дивизия тяжелых крейсеров, к которой примкнул и легкий крейсер «Муцио Аттендоло», пошла в Мессину. Сообщение об этом было перехвачено англичанами, и в ночь на 13 августа командир «Анброукена» получил предупреждение, что противник идет прямо на него.

Экипаж подлодки готовился к завтраку, когда в 7.43 оператор «асдика» зафиксировал шумы винтов прямо по курсу. На море стояла отличная безоблачная погода, легкий ветерок вызывал на поверхности рябь, скрывавшую перископ и саму подлодку от надводных и воздушных наблюдателей. Осмотр в перископ ничего не дал, зато подтвердил, что на подлодку идет групповая цель, обладающая высокой скоростью. Вскоре показались верхушки мачт. Как оказалось, крейсерский отряд шел со скоростью 18 узлов, что оставляло Марсу крайне мало времени на занятие выгодной позиции для атаки. Интересно отметить, что «Анброукен» изначально находился прямо по курсу одной из колонн ордера, и теперь ему приходилось уходить в сторону, чтобы не попасть под случайный таран и увеличить дистанцию, необходимую для прихода взрывателей торпед в боевое положение. В течение 15 минут субмарина шла максимальным 8-узловым ходом на глубине 15 мв. Два эсминца головной линии охранения прошли в стороне, но третий пронесся настолько близко, что Марс даже



«Амбруокен» на Мальте, 1942 г.

успел рассмотреть в перископ «неопрятного матроса, который курил трубку, опершись на бомбомет». Сразу после этого подлодка быстро развернулась и произвела четырехторпедный залп с временным интервалом по ближайшему крейсеру. Дистанция до цели составляла не более 7–8 кбт и это обеспечило попадание, даже несмотря на то, что Марс ошибся в оценке скорости эскадры на семь узлов (он считал, что итальянцы идут 25-узловым ходом)! В момент выстрела перископ был замечен с эсминца «Фучильере», который немедленно поднял тревогу. Головной крейсер ближайшей колонны «Горицция» повернул влево и убрал корму с линии залпа. Торпеды пошли дальше, и одна из них попала в носовую часть шедшего вторым в дальней правой колонне «Аттендоло», который начал уклоняться вправо, но осуществлял маневр недостаточно быстро. На 15 секунд раньше последняя торпеда залпа поразила двигавшийся вторым в левой колонне тяжелый крейсер «Больцано». На нем оказались затоплены шесть отсеков силовой установки, но что еще хуже, возник пожар в топливной цистерне. Огонь начал распространяться по внутренним отсекам и вскоре достиг погребов носовой башни главного калибра. Опасаясь взрыва, командир корабля приказал затопить погреб и приткнуться к отмели у острова Панарея. Только через два дня «Больцано» отбуксировали в Неаполь, а оттуда в Специю, где он пережил капитуляцию Италии и захват немцами. В конечном итоге крейсер был подорван англичанами при помощи человеко-торпед. «Аттендоло», потерявший в результате взрыва торпеды 25 метров носовой оконечности, сумел своим ходом достичь Мессины, а затем перейти для ремонта в Неаполь. Там его в декабре того же года потопила американская авиация. После торпедной атаки пять итальянских эсминцев в течение 45 минут сбросили в районе нахождения «Анброукена» 105 глубинных бомб, но это не причинило подлодке даже легких повреждений. Поскольку эсминцы продолжали шуметь винтами вблизи находившегося рядом «Больцано», Марс посчитал, что преследование продолжается, и решился всплыть только в 19 часов, когда экипаж уже начал мучаться от кислородного голодания. Спустя четыре месяца за успешную атаку лейтенант Марс был награжден Орденом за выдающиеся заслуги. В завершение описания этой необычайно успешной атаки хотелось бы выразить мнение, что в ее основе было все-таки больше везения, чем мастерства командира. Подтверждение тому – большая ошибка (на 28%) в оценке скорости цели и многочисленные промахи по гораздо более простым целям как до, так и после 13 августа. Марсу просто повезло оказаться на пути итальянского соединения, что только и могло создать условия для выстрела с пистолетной дистанции по скоростной цели. Вместе с тем нельзя сомневаться в том,

«Амбруокен» в порту Портсмута, 1943 г.

что в ходе атаки командир проявил большое хладнокровие, личное мужество и быстроту реакции.

В сентябрьском походе «Анброукен» действовал у восточного побережья Калабрии. 5-го числа с борта подлодки был высажен отряд коммандос, имевший задачу подорвать суда в гавани Кротоне, но операция была отменена раньше, чем группа достигла места назначения. Не обнаружив тут заслуживающего внимания судоходства, Марс дважды – 7 и 9 сентября – обстреливал эшелоны, шедшие по прибрежной железной дороге. В октябре подлодка приняла участие в операции против итальянского конвоя Неаполь – Триполи, данные о котором снова были получены благодаря «Ультре». Утром 19-го «систер-шип» «Анбендинг» потопил из его состава танкер «Беппе» (4859 брт; ранее торпедировался «Урсулой») и эсминец «Джованни де Вераззано». Вечером свой вклад внес «Анброукен», торпедировавший пароход «Титания» (5397 брт), который следующим утром при буксировке был добит субмариной «Сафари». Таким образом, британская сторона смогла уничтожить два из трех входивших в караван транспортов и один из шести эсминцев охранения – все подлодками. Что касается «Анброукена», то контратака эскорта на этот раз не прошла даром – две из четырех серий глубинных бомб взорвались на небольшом удалении и взывали замыкание и пожар в аккумуляторной яме. Воздух оказался отравлен продуктами горения, что тяжело отразилось на состоянии части подводников. После этого случая в ноябрьском походе Марс действовал более осторожно и дважды промахивался.

К этому моменту обстановка на Средиземном море претерпела значительные изменения. Вслед за поражением армии Роммеля под Эль-Аламейном и высадки союзников в Северной Африке силам «Оси» пришлось отступить в Тунис. Германо-итальянское командование перебросило туда значительные силы, в то время как имевшийся в его распоряжении транспортный флот с трудом снабжал те, что имелись ранее. Не хватало не только судов, но и эскортных кораблей, в результате чего многие конвои имели чисто символическое охранение, что заметно упростило условия деятельности британских подводников. 20 декабря «Анброукен» вышла на патрулирование Неаполитанского залива, в ходе которого 26-го торпедировала немецкий (быв. французский) транспорт «Джебель Дира» (2835 брт) и снова обстреляла поезда. 19 января в Тунисском проливе был потоплен итальянский пароход «Эдда» (6107 брт), перевозивший 5 тысяч солдат маршевого пополнения для Африканского корпуса. Тем не менее мартовский поход успехов не принес. 17-го лодка попыталась атаковать суда в гавани Суса, но выпущенная торпеда

Британские подводные лодки на стоянке у плавбазы. Крайняя справа – «Юнисон», далее слева направо – британская подлодка типа «S», подлодка типа «U» и одна из четырех построенных в Великобритании для Турции подлодка типа «R»

взорвалась при ударе о волнолом. В начале апреля командир доложил о попадании в крейсер типа «Реголо», но на самом деле он безуспешно атаковал немецкий эсминец «Гермес». На следующий день Марс попаданием одной торпеды из четырехторпедного залпа повредил танкер «Реджина» (9545 брт), который после атаки выбросился на берег. Добить судно не удалось из-за того, в ходе контратаки сама подлодка получила повреждения. После этого похода Марс получил назначение на новейшую крейсерскую субмарину «Туле», которой впоследствии успешно командовал в дальневосточных водах. В добавление к ордену за 10 успешных походов на Средиземном море он был награжден Крестом за выдающиеся заслуги. Написанная им в 1953 г. книга – «Анброукен»: история субмарины» – стала одним из первых мемуаров британских подводников о Второй мировой войне. Правда, перед этим он был уволен с флота после ареста и судебного разбирательства, которые последовали вслед за его открытой критикой военной бюрократии.

Новым командиром стал лейтенант Б. Эндрю, уже удостоенный Креста за выдающиеся заслуги в период службы старпомом на подлодке «Тандерболт». При нем «Анброукен» продолжала действовать столь же активно, но стала стрелять более метко. В первом же походе промахнулся полным залпом по немецкой подлодке, на затем 22 апреля Эндрю потопил стоявший на якоре у берега итальянский вспомогательный тральщик №17 («Милано»), а 26-го торпедировал неизвестное судно. Затем в мае были уничтожены буксир «Энрика» (269 брт) и теплоход «Болонья» (5439 брт). После больших потерь флота «Оси» в весенние месяцы и падения Тунисского плацдарма, в начале мая объем вражеского судоходства заметно сократился, и потому июньский поход не принес новых успехов. В начале июля в преддверии высадки на Сицилии (операция «Хаски») лодка патрулировала у Таранто на случай выхода итальянского флота, но эта предосторожность оказалась излишней. 30 июля «Анброукен» ушла с Мальты в Метрополию на ремонт. В Гибралтаре ее задержали и направили на патрулирование Бискайского залива с задачей уничтожения немецких подлодок. Не добившись в этом успехов, 26 августа корабль прибыл в Портсмут. Ремонт в Блайте продолжался до начала февраля 1944-го, после чего подлодку включили в состав 6-й флотилии, действовавшей у берегов Норвегии. Еще в предыдущем месяце новым командиром стал лейтенант П. Лэнгли-Смит. Ему довелось выводить субмарину в море лишь дважды: 18–20 марта, когда британская разведка получила сведенья о готовящемся переходе линкора «Тирпиц» на ремонт в Германию, и в апреле для патрулирования на прибрежных коммуникациях, но оба они не сопровождались достойными упоминания событиями.

«Юнисон» (до 1.02.1943 P-43)

Заложенная одновременно и в том же месте, что и «Анброукен», «Юнисон» была спущена на воду 5 ноября 1941 г., а вступила в строй 19 февраля следующего года. Одного месяца хватило экипажу на боевое слаживание, и уже в марте подлодка вышла на патрулирование к берегам Южной Норвегии. Целью похода была не столько борьба с прибрежным судоходством, сколько попытка перехвата крупных кораблей Кригсмарине (в частности, тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер»), которые сосредотачивались на Северном театре. В конце апреля – начале мая подлодка (лейтенант А. Холлидей) патрулировала на позиции прикрытия союзных караванов PQ-15 и QP-11. Закончив этот своеобразный «курс молодого бойца» «Юнисон» перешла в Гибралтар. Дальше ее путь должен был следовать на Мальту, но из-за тяжелого положения, сложившегося на острове в результате воздушных бомбардировок и блокады, сначала субмарине предстояло принять участие в обеспечении конвоя, шедшего на остров. Вместе с тремя другими подлодками она заняла патрульную линию между Сицилией и Сардинией и вечером 13 июня вышла в атаку на итальянские крейсера «Раймондо Монтекуколли» и «Эудженио ди Савойя», совершавшие переход из Кальяри в Палермо. Несмотря на доклад Холлидея о повреждении одного из крейсеров, все торпеды прошли мимо. Спустя двое суток эти крейсера атаковали конвой в районе острова Пантеллерия, и только нерешительность итальянского командующего помешала им потопить все транспорта. Также безуспешно завершилась атака «Юнисона» на одну из вражеских подлодок, совершавших переход через ее позицию.

По-видимому, неудачи заставили Холлидея действовать более решительно. В начале августа его субмарина перебазировалась на Мальту и спустя две недели вышла в поход к Ионическим островам. 17-го он неудачно атаковал итальянский транспорт, но 21-го торпедировал танкер «Пожарика» (7751 брт), которому пришлось выброситься на мель. И в дальнейшем районом патрулирования «Юнисона» оставалось побережье Пелопоннеса. Хотя в сентябрьском походе добиться успеха не удалось, 10 октября Холлидей добавил в свой актив потопление парохода

Члены экипажа «Юнисона» позируют на фоне рубки

«Энричетта» (4652 брт), шедшего в составе небольшого конвоя. В период проведения операции «Торч» лодку направили на патрулирование северных подходов к Мессинскому проливу, где она снова неудачно атаковала U-бот, но частично реабилитировалась потоплением совершавшего одиночный переход небольшого итальянского танкера «Абруци» (680 брт). Несмотря на это, в конце декабря вместо Холлидея командиром «Юнисона» был назначен лейтенант Э. Дэниел, кавалер Креста за выдающиеся заслуги, который он получил на должности старпома подлодки «Апрайт», потопившей в феврале 1941-го итальянский крейсер «Армандо Диаз».

Занимаясь истреблением вражеского транспортного судоходства, британское командование не забывало уделять внимание боевому флоту противника. В конце 1942-го им была спланирована операция «Принципал» – одновременная атака человекоуправляемых торпед «Чариот» на итальянские тяжелые корабли в портах Палермо и Мадаллена. Датой операции в конечном итоге назначили ночь на 3 января 1943 г. По замыслу носителями торпед являлись подлодки типа «Т», в то время как подлодки типа «U» должны были подойти непосредственно к базам и подобрать экипажи «Чариотов» после атаки. «Юнисон» отправилась к Мадаллене в паре с субмариной «Тутанхамон», но та на переходе пропала без вести вместе со всем экипажем. Атака же на Палермо увенчалась успехом – был потоплен новейший легкий крейсер «Ульпио Трайяно» и поврежден крупный пароход.

Почерк нового командира проявился в февральском походе к берегам блокируемого Туниса. В течение двух ночей артиллеристы «Юнисона» потопили три итальян-

Командир подводной лодки «Юнисон» лейтенант Дэниел на мостике своего корабля

Подводная лодка «Юнисон» выходит в поход

ские шхуны и немецкое каботажное судно общим тоннажем 487 брт. Дэниел считал такой способ атаки наиболее предпочтительным, поскольку яркое зрелище расстреливаемого судна взбадривающе действовало на команду, к тому же позволяло верхней вахте дышать свежим воздухом. Во второй половине марта субмарина патрулировала у берегов Калабрии, где Дэниел потопил торпедой итальянский танкер «Зейла» (1835 брт) и мастерски уклонился от сильной контратаки эскорта. Правда, атака на вражескую субмарину, произведенная в том же походе, не удалась. В дальнейшем «Юнисон» совершила еще несколько походов, большей частью к берегам Сицилии, где 21 апреля был отправлен на дно пароход «Марко Фоскарини» (6405 брт) и 16 июня «Терни» (2998 брт). В последнем случае лодка Дэниела больше пострадала от взрыва торпедированного с дистанции 650 м судна, чем от бомбардировки с надводных кораблей. В плане операции «Хаски» – союзной высадки на Сицилии, начавшейся 10 июля, – успешному командиру снова нашлось место. Его кораблю поручили роль маяка на подходах к участку высадки британской 51-й дивизии у мыса Пассеро. Из-за ухудшения погодных условий Дэниел очень поздно обнаружил десантные корабли и включил навигационный огонь, за что подвергся грубой шотландской брани от десантников. К счастью, несмотря на это происшествие, сама высадка прошла в соответствии с планом. Во второй половине месяца «Юнисон» патрулировала у северного побережья Сицилии, произвела одну атаку конвоя, но на этот раз неудачно. Из этого похода корабль вернулся в Бизерту, а далее должен был перейти на Мальту. Поскольку Тунисский пролив еще не был до конца протрален, субмарине следовало в море присоединиться к конвою, шедшему из Гибралтара. Как выяснилось позже, не все суда каравана оказались предупреждены о том, что в темное время к ним должна присоединиться своя же подлодка. Когда в ночь на 2 августа «Юнисон» заняла свое место в ордере позади одной из колонн, с шедшего перед ней американского танкера в упор открыли огонь из тяжелого орудия. Случилось так, что прошедшая 14 боевых походов без одной царапины подлодка жестоко пострадала от «дружественного» огня. Один из первых же снарядов пробил прочный корпус 2-го отсека и разорвался среди отдыхавших там матросов, но, к счастью, никого не ранил. Следующий снаряд поразил мостик и взорвался при ударе о тумбу перископов. На этот раз чуда не произошло – четверо моряков, включая командира, получили ранения. После этого подлодка срочно погрузилась и, под командованием старпома, вернулась в Бизерту. Во время перехода стоявший во время инцидента вахтенным офицером лейтенант Кинг умер от ран. Раны Дэниела в бедро и левую ногу также оказались весьма серьезными, он потерял на ноге четыре пальца. Оставшиеся в теле шрапнельные шарики продолжали выходить на протяжении 50 лет. Сразу после выхода из госпиталя в 1945 г. он был уволен с флота, хотя в качестве утешения его наградили Орденом за выдающиеся заслуги. Тем временем «Юнисон» прошла аварийный ремонт на Мальте и 9 сентября взяла курс к берегам Метрополии. В тот же день вступивший в командование субмариной лейтенант Т. Барлоу имел возможность насладится зрелищем итальянского надводного флота, следовавшего на Мальту по условиям капитуляции Италии. 28-го числа того же месяца она начала ремонт в Девонпорте, который продолжался до февраля 1944-го. С этого времени до момента передачи советскому ВМФ лодка была приписана к 6-й флотилии в Байте, где использовалась в качестве учебной.

В советском флоте

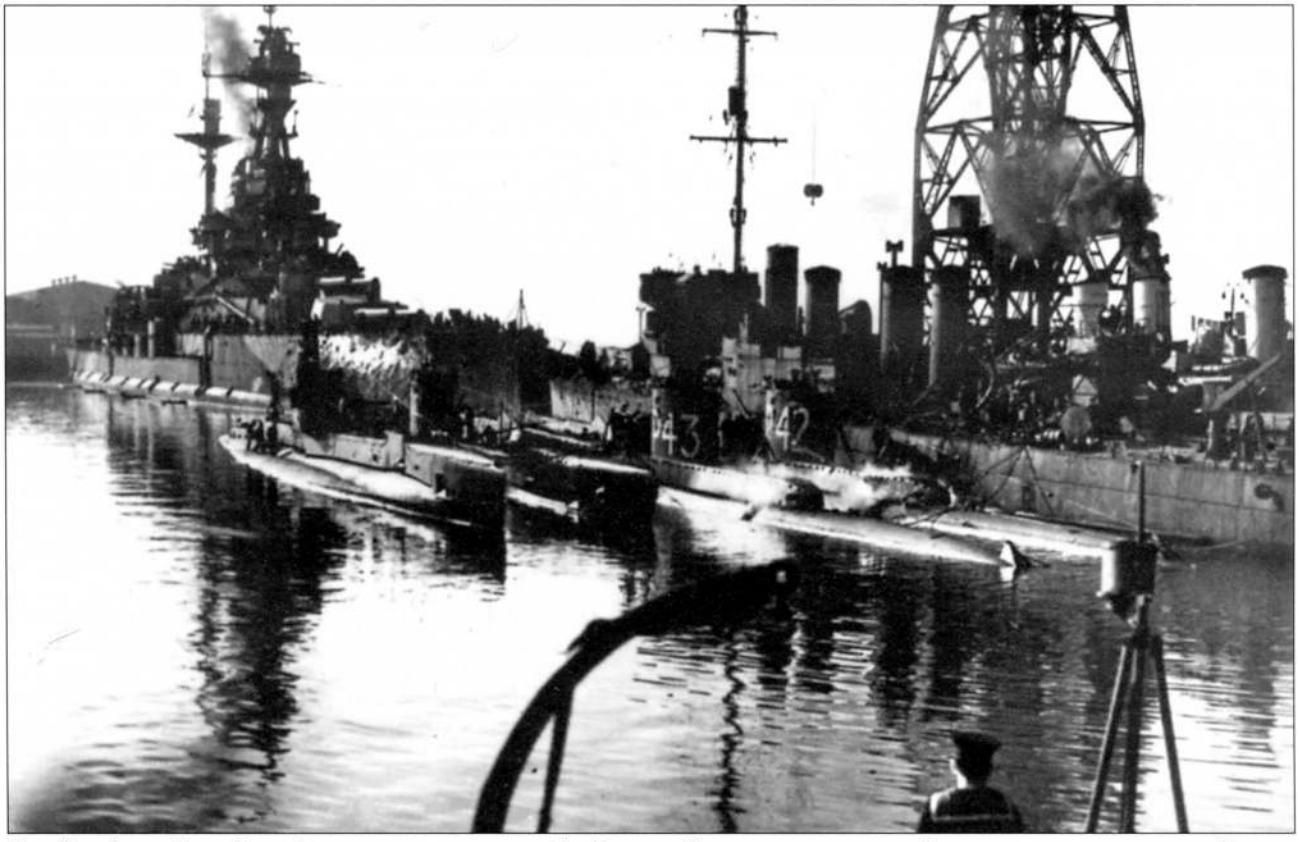
Юридическим основанием для передачи четырех подлодок в состав ВМФ СССР являлось соглашение глав союзных держав о разделе итальянского флота. Этот вопрос был принципиально решен на Тегеранской конференции, а в январе – феврале 1944 г. договорились о деталях. По предложению премьер-министра Великобритании У. Черчилля, опасавшегося негативной реакции итальянского народа, Советскому Союзу передавались не итальянские, а английские и американские корабли в количестве, примерно соответствовавшем трети итальянского флота. В их число вошли и четыре подводные лодки. Выделить их предстояло именно англичанам, что с советской стороны рассматривалось как вполне разумное и приемлемое решение – все новые американские субмарины строились для Тихоокеанского театра и для действий в прибрежной зоне советских морей обладали излишне крупными размерами. Тем не менее советская сторона первоначально рассчитывала на получение новейших боевых кораблей только оконченных постройкой, в то время как союзники предоставить таковые наотрез отказались. После нескольких недель переговоров, сопровождавшихся взаимными упреками, советской стороне пришлось уступить и согласиться на получение того, что выделялось. В отношении субмарин в конечном итоге выбор пал на «Санфиш», «Анброукен», «Юнисон» и «Урсулу».

Необходимо сказать пару слов об экипажах будущих подводных лодок. В начале февраля 1944 г., еще до того как были окончены переговоры о передаче кораблей, народный комиссар ВМФ СССР адмирал Н.Г. Кузнецов отдал приказ о замене экипажей наиболее длительное время воевавших подводных лодок Северного и Черноморского флотов экипажами Тихоокеанского флота. Выбор пал на субмарины Л-20 (Северный флот), М-111 и Щ-209 (Черноморский флот). Моряки не успели передать свои корабли в новые руки, как 9 марта последовал новый приказ – вместо того чтобы ехать на Тихий океан, им предстояло отправиться в Англию в составе специально сформированного для этой цели 7-го отдельного дивизиона подводных лодок. На сбор экипажей всех передаваемых в счет раздела итальянского флота кораблей ушло полтора месяца. За это время на Север успела прибыть команда подводников с Балтики. В конечном итоге командирами экипажей назначили Героя Советского Союза капитана 2 ранга И.И. Фисановича, капитанов 3 ранга Н.А. Панова, И.С. Кабо и Я.К. Иоселиани. Последний узнал, что ему присвоено звание Героя Советского Союза в мае 1944 г., уже когда находился в Англии. Командовал дивизионом Герой Советского Союза капитан 1 ранга А.В. Трипольский.

Формирование экипажей субмарин происходило в Архангельске. Там все моряки прошли тщательный отбор, чтобы среди них не оказалось недисциплинированных и технически слабо подготовленных. Достаточно сказать, что 417 человек (в подавляющем большинстве из состава экипажа линкора) были отчислены и возвращены на свои флоты. 23 апреля все экипажи, распределенные по судам конвоя RA-59, отправились на запад. Путешест-

вие не оказалось легким. 30 апреля немецкая подлодка торпедировала американский транспорт «Уильям С. Тайер», на борту которого находились 166 советских моряков, включая часть экипажа одной из лодок. К счастью, никто из подводников не погиб, но экипаж эсминца «Достойный» лишился шести офицеров и 15 матросов утонувшими и еще трех, которые умерли уже на борту спасшего их корабля от переохлаждения. 6 мая суда каравана прибыли в порт назначения, и после серии банкетов, посвященных советско-британскому содружеству, моряки приступили к приему своих субмарин.

Их техническое состояние, учитывая время постройки, было неплохим. В «Отчете о приеме от английского флота кораблей и переводе их в Советский Союз» значится, что подводные лодки были в лучшем техническом состоянии, чем линкор «Архангельск» и эсминцы, но несколько запущены (имелась в виду чистота механизмов), кроме того, всем им было необходимо докование. «Санфиш» имела батарею с малым остаточным ресурсом эксплуатации, и на всех кораблях отмечались мелкие неисправности вспомогательных механизмов. Все замечания, высказанные нашей стороной, были без возражений устранены англичанами, в том числе и уже после того, как корабли официально передали ВМФ СССР (новую батарею на В-1 установили к 15 июня). Приемка лодок происходила с 10 по 28 мая, а торжественная церемония передачи – 30-го числа того же месяца. Корабли получили традиционные советские литерно-цифровые обозначения («Санфиш» – В-1, «Анброукен» – В-2, Юнисон – В-3, Урсула – В-4), но старые британские названия в устной речи и различных документах сопровождали их до конца карьеры в советском флоте. 10 июня весь дивизион кроме В-1 перешел из Розайта в Данди, где со следующего дня приступил к отработке учебных упражнений в береговых классах и на кораблях. Так, каждый офицер, допущенный к несению вахты, отработал в кабинете торпедной стрельбы по 15–20 торпедных атак с использованием счетно-решающего прибора «Торпедо-директор». Субмарины совершили по четыре (В-1 – три) выхода в море, причем в двух первых выходах кораблями управляли британские экипажи, а советские офицеры и старшины находились на боевых постах и наблюдали за их действиями. В двух последующих выходах стороны поменялись местами – работали русские, а англичане в качестве инструкторов наблюдали. За время нахождения в учебном центре в Данди дивизион выпустил 20 практических торпед, каждый корабль отработал артиллерийские стрельбы. В отчете указывалось, что *«все вопросы о подводных лодках решены без трений при содействии командующего подводными силами английского флота контр-адмирала Берри на базе 9-го дивизиона подводных лодок Великобритании», и «следует отметить, что в вопросах обеспечения боевой подготовки англичане оказали значительное содействие и пунктуально выполнили все принятые на себя, по нашей просьбе, обязательства».* Это заметно отличалось от процесса приемки надводных кораблей, при котором между союзниками наблюдались значительные трения. Как выясня-



Линейный корабль «Роял Соверен», эсминцы и подводные лодки готовятся к передаче в состав советского флота

Церемония передачи подводных лодок «Амброукен» и «Юнисон» советским экипажам. На кораблях еще британские флаги...

...и уже военно-морские флаги СССР. Розайт, 30 мая 1944 г.

Британские и советские экипажи на верхней палубе подводных лодок, передающихся советскому флоту

ется, они были прямым следствием указаний У. Черчилля, возмущенного позицией советских представителей на переговорах о выделении кораблей. В своей памятной записке первому лорду Адмиралтейства сэр Уинстон писал: «Не стесняйтесь быть резкими с этими русскими, когда они становятся необоснованно агрессивными. Лучше всего это делать через соблюдение процедур и общее отношение, чем через конкретные слова, о которых может быть доложено, а также через отказ в оказании некоторых одолжений высокопоставленным лицам, когда они проявляют нетерпимость и агрессию. Им обязательно нужно дать понять то, что мы их не боимся». К счастью, на процессе передачи подлодок и подготовке их экипажей эти указания никак не отразились. Нельзя, конечно же, утверждать, что за такой короткий период наши моряки смогли овладеть в полном объеме совершенно незнакомой им ранее техникой, но то, что их успехи оказались поразительными, – несомненно. Они были достигнуты главным образом благодаря чрезвычайно качественному подбору кадров, правда, не обошлось и без недоразумений. 22 июля, за два дня до выхода из Данди, командир В-2 Панов по неясной причине предпринял неудачную попытку самоубийства и был отстранен от командования. Временным командиром субмарины стал командир дивизиона Трипольский. 24–25 июля дивизион перешел из Данди в Лервик (Шетландские о-ва), откуда лодкам предстояло поодиночке перейти в главную базу Северного флота Полярный.

В-1

Лодка вышла в море 25 июля в 20 часов по московскому времени. К сожалению, утром 27 июля она была потоплена противолодочным самолетом «Либерейтор» 86-й эскадрильи британского Берегового командования. По донесению экипажа самолета, он атаковал подлодку в 80 милях в стороне от границы 60-мильного коридора, выделенного для перехода наших кораблей. При приближении самолета, вместо того чтобы дать опознавательный сигнал, Фисанович приказал произвести срочное погружение. Это подписало кораблю смертный приговор. На борту лодки погибло 50 советских моряков и британский офицер связи.

В-2

В-2 на переходе обнаружила четыре плавающие мины, а днем 29 июля – перископ неизвестной субмарины, от которого уклонилась погружением. В пункт назначения она прибыла утром 3 августа. Новым командиром на нее назначили капитан-лейтенанта А. Щекина. Он участвовал в войне с Германией с июня 1941 г. в должности штурмана гвардейской подводной лодки М-171.

Командир В-1 капитан 2 ранга И. И. Фисанович

30 сентября В-2 первой из «англичанок» вышла в боевой поход. Лодке предстояло занять позицию у мыса Нордкин, куда она прибыла вечером 2 октября. Первые дни море оставалось пустынным, но 8 октября советские войска перешли в решительное наступление на центр норвежской провинции Восточный Финмарк – Киркенес (операция «Вест»), и немецкое командование приступило к эвакуации своих разбитых частей и материальных запасов. С этого момента недостатка в целях не ощущалось.

Первый немецкий конвой был обнаружен утром 11 октября. К сожалению, суда шли на восток, прижимаясь к берегу, и субмарина в подводном положении не успела выйти на дистанцию атаки. Стрелять пришлось с расстояния 15 кбт вдогонку, что оставляло мало шансов на успех. Через две минуты на субмарине услышали три слабых взрыва, а после того, как спустя 13 минут подняли перископ, не досчитались в составе каравана сторожевика и тральщика. Считалось, что первый из них потоплен, а второй поврежден. На самом деле немецкие корабли зафиксировали взрыв одной торпеды на берегу, но в связи с тем, что сама субмарина не была обнаружена, преследовать ее не стали. В дальнейшем этот же караван подвергся неудачной атаке наших торпедоносцев, но в ночное время торпедным катерам СФ удалось торпедировать и потопить флагман охранения – тральщик М 303.

Успех сопутствовал подводникам на следующий день, когда в 16.20 был обнаружен караван, шедший из Киркенеса. К тому времени он уже был сильно потрепан советской авиацией и подводной лодкой С-104, которой удалось потопить транспорт «Лумме». После этого в составе конвоя остался только каботажный пароход «Крюкау» (493 брт), четыре тральщика, три сторожевика, два охотника, а также плавучая мастерская. Мощное охранение не позволило сблизиться с целью на желаемую дистанцию, в результате чего В-2 выпустила все четыре остававшиеся на ней торпеды по «Крюкау» с дистанции 18 кбт. Попасть с такого расстояния можно было разве что случайно, но здесь удача оказалась на стороне наших подводников – на пути торпед очутился охотник Uj 1220. Лодку в момент выстрела обнаружила немецкая летающая лодка BV-138, которая сбросила на нее авиабомбу, но промахнулась. С охотника посмотрели в направлении взрыва и обнаружили на расстоянии 500–600 м несколько идущих на него торпед. Командир корабля попытался дать полный ход и развернуться к залпу кормой. Благодаря этому маневру две первые торпеды прошли перед носом Uj 1220, но третья попала в его кормовую часть, вызвав детонацию боеприпасов в кормовом погребе. После страшного взрыва корабль затонул в течение 2–3 минут. Погибли командир и 24 немецких моряка, но благодаря умело проведенным спасательным работам 37 матросам удалось спастись. Находившийся поблизости охотник Uj 1219 развернулся для контратаки и почти сразу обнаружил субмарину при помощи гидроакустики. Он преследовал В-2 в течение полутора часов, сбросив на нее в общей сложности 43 глубинных бомбы. Единственными повреждениями от бомбежки стали разбившиеся лампочки ходовых огней и появившаяся вибрация в надстройке. Несмотря на это, из-за полного израсходования торпед субмарине пришлось начать возвращение в базу, куда она прибыла вечером 14 октября. К сожалению, при осмотре в Полярном на ней обнаружилась неисправность системы управления горизонтальными рулями, и выйти в море до конца месяца она не смогла. Потопление ею крупного охотника спецпостройки типа KUJ еще более ослабило силы охранения немецких конвоев на Севере. Достаточно сказать, что к концу операции «Вест» единственная сражавшаяся в этих водах 12-я немецкая флотилия охотников за ПЛ сохранила в своем составе лишь один корабль типа KUJ из пяти, имевшихся в середине года.

К середине ноября – моменту окончания ремонта – боевая деятельность подводных лодок Северного флота практически прекратилась. Немцы оставили Восточный Финмарк, и все их морские коммуникации переместились в британскую зону ответственности. За исключением немецких подводных лодок, сильно досаждавших союзным конвоям, другого противника последние полгода войны советский Северный флот не видел. Именно тогда возник план использовать против немецких U-ботов субмарины британской постройки, поскольку только они обладали совершенными радиолокационными и гидроакустическими станциями, что имело большое значение для обнаружения целей в условиях полярной ночи. На практике очень быстро выяснилось, что этим надеждам не суждено оправдаться. Во-первых, квалифицированно настраивать, ремонтировать и использовать радар советские моряки научиться не успели. Во-вторых, командиры подлодок считали, что работа радара может быть легко обнаружена противником, после чего сама лодка может легко превратиться из охотника в дичь. В январе 1945 г. В-2 дважды (1–5 и 26–31 января) выходила для поиска противника у входа в Кольский залив, но каждый раз по различным причинам находили повод вернуться в базу, не выполнив задания. В первом случае из-за неправильной настройки радара имелись многочисленные ложные контакты. Единственный фактический контакт – в ночь на 2 января – не завершился атакой из-за погружения цели. Во втором походе командование, очевидно, уже не рассчитывая на радиолокацию, приказало командиру В-2 осуществлять поиск вражеских субмарин днем в подводном положении, а ночью отходить для зарядки в губу Опасова. Поскольку большинство U-ботов, оперировавших в северных водах, к тому времени уже имели «шнорхели», обнаружить что-то днем можно было разве что случайно. Безуспешное патрулирование продолжалось почти четверо суток, когда Щекин получил разрешение вернуться в базу для лечения заболевшего матроса. Больше подлодку в море не посылали. В феврале – марте она прошла докование в Мурманске, а в апреле на ней велись работы по установке парового отопления.

В феврале 1949-го корабль был возвращен Великобритании и в мае следующего года прибыл на разборку в Гейтшед.

В-3

На долю этой подлодки при переходе в СССР выпали наибольшие сложности. 30 июля в точке 66.18 с.ш./01.35 в.д. с нее обнаружили перископ субмарины противника, от которой она уклонилась срочным погружением. Спустя двое суток с борта лодки обнаружили неустановленный корабль противника (по-видимому, опять же U-бот), который передал опознавательный сигнал. Поскольку в этот момент В-3 пересекала линию завесы немецкой подводной «стаи» «Труц», новые контакты были неизбежны. Спустя несколько часов была замечена рубка подлодки, от которой уклонились в надводном положении. Через 20 минут

вблизи В-3 зафиксировали глухой подводный взрыв, который, вполне возможно, объяснялся срабатыванием самоликвидатора на выпущенной немцами торпеде. Если добавить к вышеперечисленному двухкратное обнаружение плавающих мин, становится ясно, что переход с Шетландских островов в Полярный не был для наших подводников легкой и безопасной прогулкой. В результате подлодка Кабо прибыла в базу лишь 6 августа.

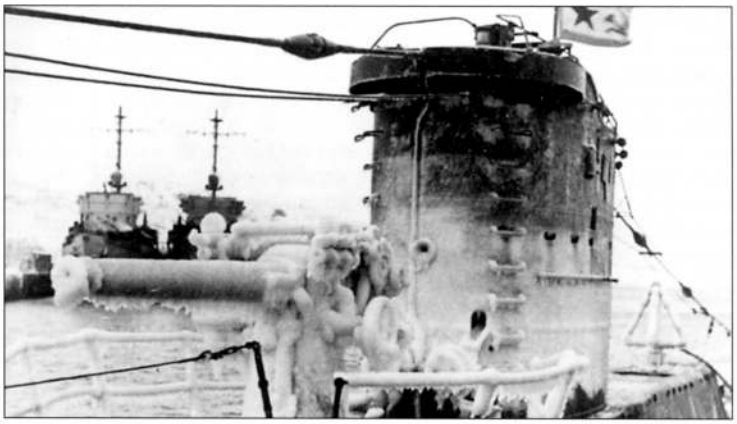
В-3 стала последней из «англичанок», которая вышла в море – она отшвартовалась лишь днем 29 октября уже под занавес операции «Вест». Увы, ее патрулирование оказалось очень коротким. Вечером 31-го вскоре после прибытия на позицию обнаружилось сильное искрение правого дизель-генератора. Осмотр показал, что его изоляция пробита из-за попадания влаги с подволоки, вследствие чего дизель пришлось остановить, а корабль вернуть в базу. Ремонт с установкой системы парового отопления затянулся до начала января. После этого 26-го лодка ненадолго выходила на поиск субмарин противника между островом Харлова и мысом Черный. Смысл похода пропал уже на следующий день, когда вышла из строя радиолокационная станция, но корабль вернули в базу только 4 февраля. Больше подлодка с боевыми задачами в море не выходила. В феврале 1949-го ее вернули англичанам, которые в следующем году сдали ее на слом.

В-4

В-4 ушла из Лервика днем 27 июля. Непосредственно перед выходом на ней обнаружили течь топливной цистерны, все топливо из которой пришлось продуть в море. Эта субмарина на переходе дважды уклонялась от самолетов и один раз – от перископа. Она прибыла в Полярный днем 5 августа.

В свой первый боевой поход она вышла 15 октября. Утром 17-го она прибыла к Нордкину. Иоселиани был опытным командиром и решил, не дожидаясь дня, начать поиск конвоев ночью в надводном положении непосредственно под берегом. Такое решение было весьма рискованным, поскольку, если бы лодка была обнаружена с земли, ее легко могла расстрелять береговая артиллерия. Этого не произошло, зато Иоселиани сопутствовал большой успех. В первую же ночь он обнаружил под берегом одиночное судно, которое атаковал с дистанции 12 кбт четырехторпедным залпом. Увы, из тяги открывания передней крышки одного из торпедных аппаратов выпал болт, вследствие чего одна из торпед так и осталась на месте. Остальные прошли мимо цели, которая даже не подозревала, что ее атакуют. Командир пустился в преследование и через 16 минут выпустил по цели одну торпеду с дистанции 7 кбт, но она прошла перед носом. Лишь последний снаряд поразил цель, после чего всем составом верхней вахты наблюдался сильный взрыв, резкое нарастание дифферента судна на корму и новый сильный взрыв. Когда дым от него рассеялся, на поверхности моря ничего не было. Потопление судна сомнений не вызывает, но его название и водоизмещение (Иоселиани определил его как танкер в 3000 т) до сих пор неизвестны. В своих исследованиях известный немецкий историк доктор Юрген Ровер пишет, что безуспешной атаке подверглась плавучая база «Париж», но подтверждения этому в немецких документах обнаружить не удалось.

Следующая встреча В-4 с противником состоялась поздно вечером 19 октября, но здесь обстоятельства сложились против смелого советского командира. Суда конвоя были обнаружены на небольшом удалении, и, чтобы избежать обнаружения, Иоселиани пришлось погружаться под воду. Когда спустя полчаса он всплыл, караван уже успел раствориться в ночной темноте. Через шесть часов напряженного ожидания показалась новая группа судов, шедшая курсом на запад. Командир дождался, когда суда сблизятся с ним на дистанцию всего 3 кбт, после чего выпустил две оставшиеся торпеды буквально в упор по головному суд-



Подводная лодка В-3

Встреча вернувшейся из похода В-4

Подводная лодка В-4 в базе

ну. Уже спустя 21 секунду в средней части цели наблюдался сильный взрыв, после чего она переломилась пополам и, объятая пламенем, затонула. На самом деле жертвой залпа пал шедший в голове каравана немецкий охотник Uj 1219 также типа KUJ. Погибла большая часть его экипажа – 46 моряков, а еще двое получили тяжелые ранения. Убедившись в успехе нападения, Иоселиани погрузился, после чего оставшиеся в районе атаки немецкие корабли безрезультатно сбросили 38 глубинных бомб. Тем же вечером лодка начала возвращение и утром 22 октября вошла в гавань Полярного, где ее торжественно встречали. В походе выяснилось, что старую течь топливной цистерны устранить так и не удалось. Лодку подняли для ремонта на слип, где она находилась до начала января. Почти сразу вслед за этим состоялся приказ о назначении Иоселиани командиром другой субмарины. Новым командиром назначили капитан-лейтенанта Глоба. В боевые походы «Урсула» больше не выходила. В 1949 г. она была возвращена англичанам и в декабре того же года продана на слом.

В целом же боевая карьера британских подлодок в советском флоте сложилась весьма удачно. Лишь одна из четырех была потеряна, зато три из четырех торпедных атак оказались успешными. Конечно же, эти показатели отчасти можно отнести за счет того, что лодки вступили в строй только под занавес войны и их боевое использование оказалось весьма непродолжительным, но высокий потенциал подлодок этого типа все равно налицо.

«РОНИС» И «СПИДОЛА»

Французский прототип

Прототипом для латвийских подводных лодок послужили представители французского нового поколения – средние патрульные субмарины или подлодки «для береговой обороны», заказанные по «Программе 1922 года». Эти 600-тонные корабли строились частными верфями Августин-Норман, Шнейдер и Луарской, причем каждая из них получила заказ на четыре корпуса. Разработка проектов велась под руководством конструкторов Фено, Лобефа и Симона на основе единого задания, выработанного Технической службой судостроения флота (STCN). На французов определенное впечатление произвели немецкие субмарины UB 3-й серии, но поскольку те строились в первую очередь для уничтожения торговых судов, а не боевых кораблей, что было главной задачей «француженок», проектанты решили усилить их вооружение за счет установки дополнительных поворотных торпедных аппаратов. Считалось, что при атаке быстроходной надводной цели, какой является боевой корабль, лодка может оказаться в таких условиях, когда командир может не успеть повернуть и лечь на боевой курс. Выход был найден в «размазывании» по корпусу аппаратов, направленных в различных направлениях. Любопытно отметить, что на торпедных трубах «немок» были обнаружены устройства, позволявшие менять углы установки прибора Обри в торпедах. Теоретически это позволяло стрелять в любых направлениях, не разворачивая корабль или аппараты, но по какой-то причине французы остались приверженцами более консервативного решения, не применявшегося более ни одним из флотов великих держав.

К положительным сторонам разработанной верфью Луар субмарин серии «Сирен» можно было отнести мощное торпедное вооружение, включавшее, один носовой и два кормовых неподвижных аппарата в прочном корпусе, два носовых неподвижных аппарата, установленных в проницаемой надстройке под углом к ДП, и двухтрубного поворотного аппарата позади рубки в средней части корпуса. Все аппараты имели калибр 550 мм, но запасная торпеда имелась всего лишь одна к носовому аппарату в прочном корпусе. Артиллерия была представлена 75-мм палубным орудием, позже на нескольких кораблях заменённым на 100-мм.

600-тонные субмарины, имевшие аналогично трофейным немецким подлодкам полуторакорпусную булевую конструкцию, оказались достаточно маневренными и

«Ронис» в Риге, 1930-е гг.

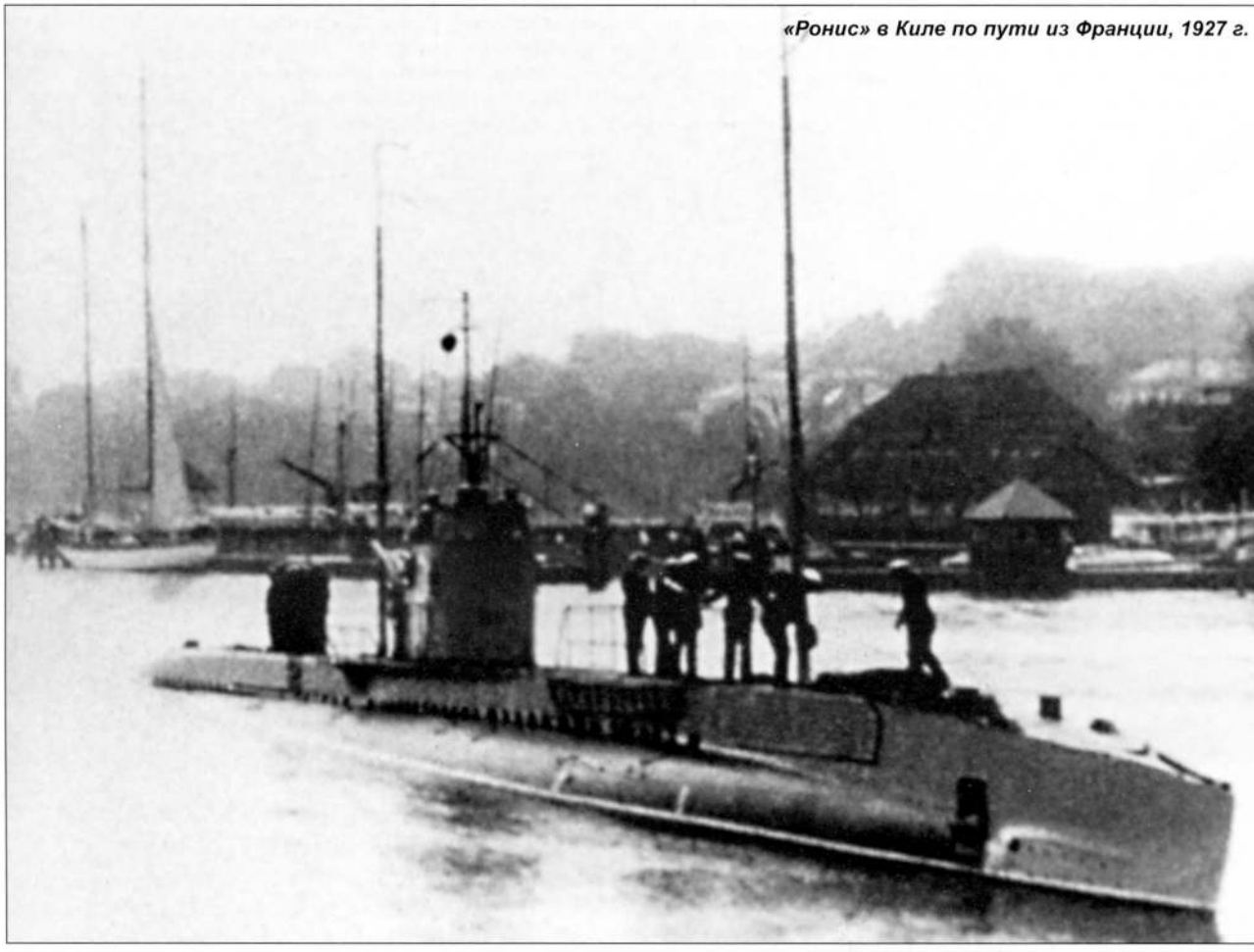
вполне приспособленными к действиям на мелководье. Тем не менее они обладали рядом специфических недостатков, связанных с управлением и остойчивостью в подводном положении, да и их скорость под водой оказалась невелика – всего 7,5 уз. Нерациональное внутреннее расположение осложняло эксплуатацию механизмов и ухудшало обитаемость. Следует отметить, что к началу Второй мировой войны субмарины данного проекта считались морально и физически устаревшими, причем одну из четырех подлодок, построенных фирмой «Луар», – «Нимфа» – французы даже успели сдать на слом. Тем не менее, для начала 20-х гг. эти корабли считались вполне отвечавшими своему назначению. Это и обусловило внимание к проекту со стороны латышей, тем более что в то время развитию подклассов средних и малых подлодок в мире уделялось сравнительно мало внимания.

Проектирование и строительство

14.07.1923 г. Кабинетом министров Латвийской республики была принята программа судостроения, предусматривавшая заказ двух подводных лодок. Предложения поступили от английских и французских верфей. Британский проект базировался на развитии идей Дж. Голланда – субмарине типа «H», имевшей четыре носовых и пару кормовых торпедных аппаратов в прочном корпусе. Французский – на уменьшенной в полтора раза 600-тонной субмарине «для береговой обороны», имевшей два аппарата в прочном корпусе и две пары поворотных в надстройке.

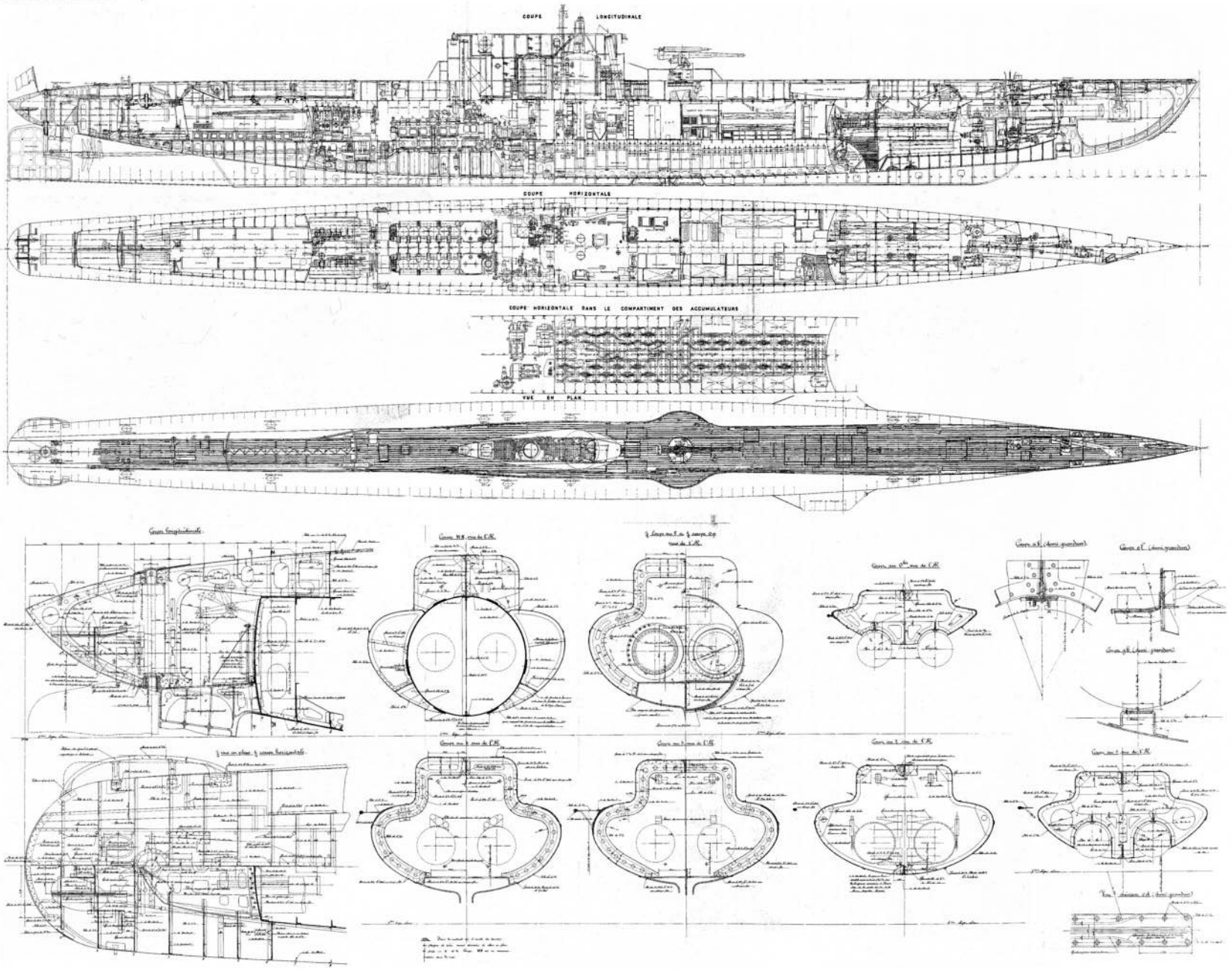
Решением Кабинета министров Латвии от 5.06.1924 г., военный министр создал совместную с представителями Госконтроля комиссию для изучения представленных проектов. Председателем комиссии назначался заместитель военного министра К. Езериньш, членами – офицер морских дел по особым поручениям при командире армии А. Кейзерлинг, инженер управления вооружения Л. Розенгрин, инженер-механик сторожевого корабля «Вирсайтис» Т. Мейя, инженер-механик технической части управления вооружения А. Тименис. На работу отводилось 12 дней, заключение должно было быть представлено 26 июня.

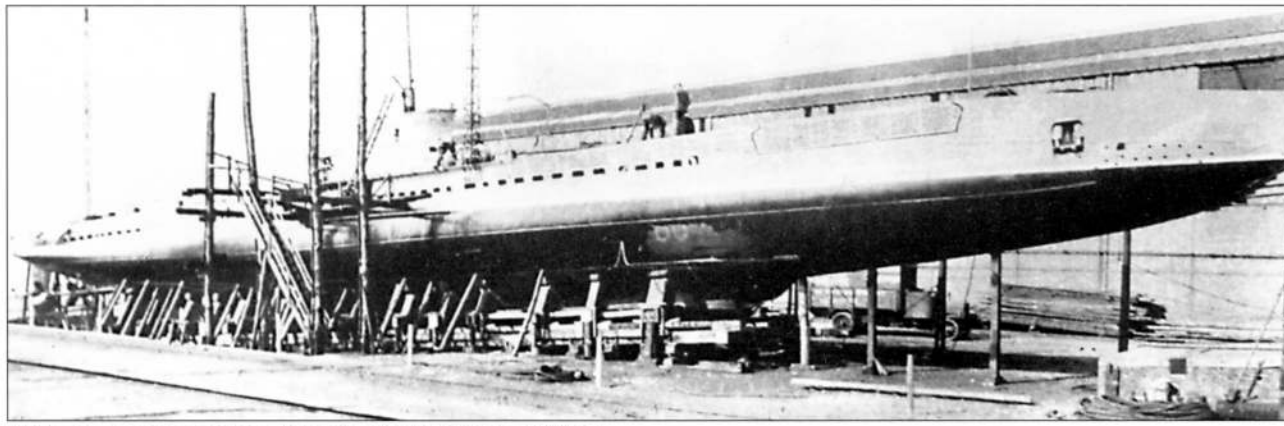
Рассмотрев предложения, комиссия установила, что условия англичан не приемлемы, так как они не позволяли представителям латышского Военного министерства инспектировать процесс строительства. Наложившись на еще свежие впечатления от британских поставок военных материалов низкого качества по завышенным ценам, это обстоятельство повлекло за собой отказ. Французы не возражали против инспекций и даже предложили обучить комсостав субмарин в школе подводных лодок ВМФ



«Ронис» в Киле по пути из Франции, 1927 г.

Поперечный разрез, план палуб, сечение по шпангоутам французской подводной лодки «Сирене», послужившей прототипом «Рониса» и «Спидолы».
Копия подлинного чертежа





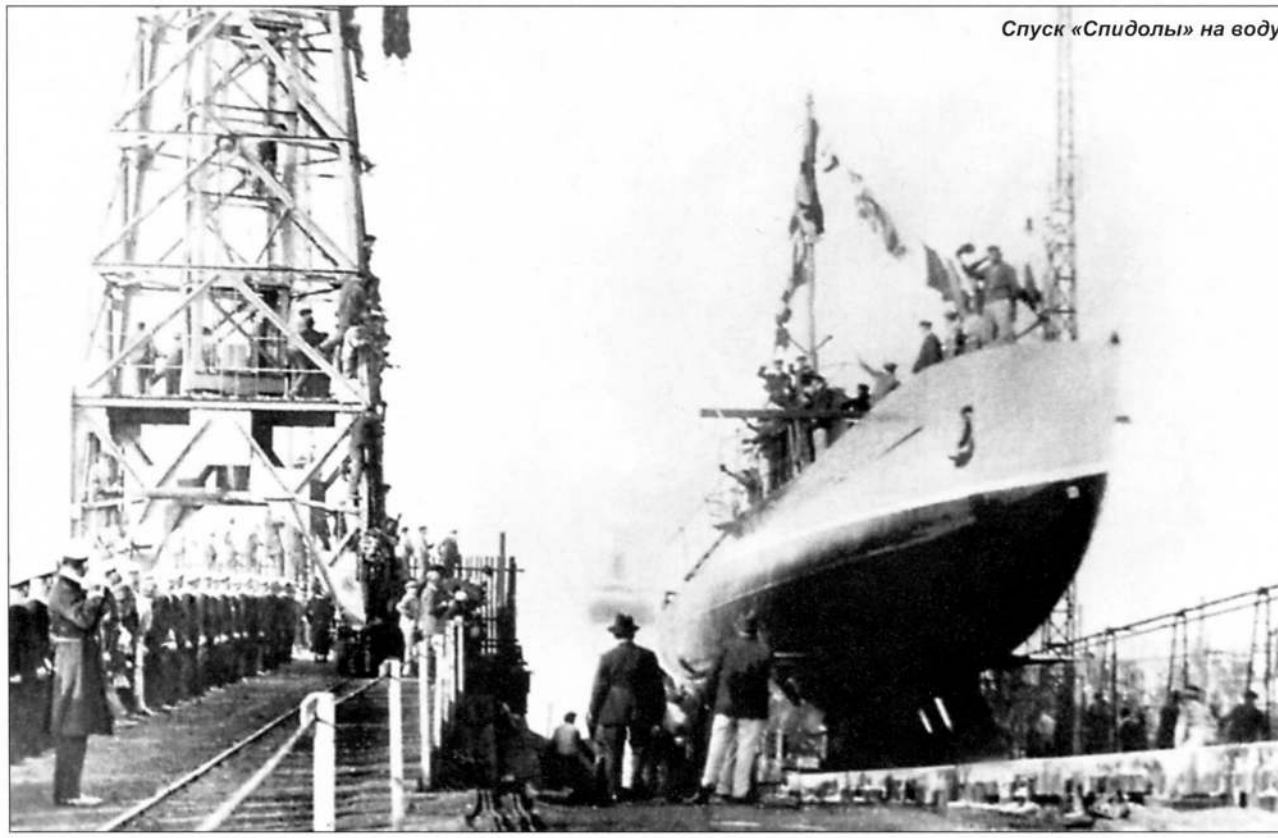
Подготовка спуска на воду подводной лодки «Спидола»

Франции в Тулоне. Комиссия признала удовлетворительным предложение фирмы «Ателье Шантье де ла Луар».

Разработчиком проекта стал Жан Симон. По сравнению с оригиналом число торпедных аппаратов сократилось на один, их калибр – с 550 до 450 мм. В то же время за счет более удачного размещения носовой залп вырос с одной до двух торпед, а бортовой, с двух-трех до четырех. Военное министерство на основании решения Кабинета министров Латвии 25.10.1924 г. заключило договор о постройке двух подлодок общей стоимостью 6,4 млн. латов.

Строительство началось в 1925 г. «Ронис» строился на принадлежащей фирме верфи в Нанте, «Спидола» на верфи фирмы Августин-Норман в Гавре. Наблюдать за постройкой подводных лодок назначили инженер-капитана Е. Пинка. Военный министр выдвинул предложение назвать строящиеся во Франции корабли «Ронис» (Тюлень) и «Лидака» (Щука), но 9.03.1926 г. президент Латвии Чаксте утвердил имена «Ронис» и «Спидола» (Русалка). 1 июня того же года в составе эскадры морской береговой охраны ВМС Латвии был сформирован дивизион подлодок.

Спуск на воду первой латвийской субмарины состоялся через месяц – 1 июля. На церемонии присутствовали командующий армией Латвии генерал Радзиньш, команду-



Спуск «Спидолы» на воду

Этапы строительства лодок

№ п.п.	Тактический номер и наименование	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
1.	Спидола	1925	1.7.1926	1927
2.	Ронис	1925	6.10.1926	1927

ющий латвийским флотом кэптен Кейзерлинг, инспектор строительства инженер-механик «Рониса» Е.Пинка, французские офицеры, сотрудники верфи и гости. Под пожелания вечно охранять янтарный берег и приносить любимым мир и безопасность «Спидола» сошла на воду и была отбуксирована в достроечный бассейн.

10 августа команды субмарин отправились из Риги во Францию. С 29 августа по 15 сентября инструкторы-специалисты с «Рониса» и «Спидолы» проходили обучение на французских курсах, включавшее участие в переходе на подлодках из Нанта в Брест.

«Ронис» спустили на воду в Гавре 6.10.1926 г. Заводские испытания проходили в начале 1927 г. в Бискайском заливе под руководством французских специалистов. 12 февраля на «Спидолу», находившуюся на перископной глубине, налетел катер и повредил ей перископ. Поскольку субмарина еще не была передана заказчику, верфь отремонтировала перископ за свой счет.

7 марта флагман флота Латвии тральщик «Вирсайтис» с командующим кэптеном Кайзерлингом прибыл в Брест для приемки и сопровождения в родные воды достроенных подводных лодок. В мае 1927 г. обе субмарины со своим конвоиром вышли в Латвию. По пути они посетили базу ВМФ Германии Киль. Поприветствовать гостей приехал главком Рейхсмарине адмирал Редер. Немцев очень заинтересовали запрещавшиеся для них Версальским договором подлодки. На следующем участке перехода отряд попал в шторм, продолжавшийся от входа в Балтику до прибытия в Латвию. Команда показала себя настоящими военными моряками. На подходе к родным берегам «Вирсайтис» и субмарины встретились с тральщиками «Иманта» и «Виестурс». Вся эскадра в едином строю под предводительством Кейзерлинга 20.05.1927 г. прибыла в Лиепаю.

Техническое описание

Корпус

Субмарины полуторакорпусные, с булями в средней части. Соединение частей прочного и легкого корпусов клепаное. Прочный корпус кругового сечения разделялся четырьмя плоскими переборками на пять отсеков. Концевые переборки (1-й и 5-й отсеки) – равнопрочные, остальные – легкие. Прочная рубка имела форму вертикального цилиндра. В ней находился боевой пост командира во время торпедной атаки. Поверх прочного корпуса устанавливалась проницаемая надстройка с палубным настилом. Над прочной рубкой располагалось ограждение с возвышенным мостиком.

Общекорабельные системы и устройства

Балластные и уравнительная цистерны находились в бортовых булях, дифферентные – в оконечностях корпуса. Управление кингстонами и клапанами вентиляции цистерн главного балласта ручное. Их продувание могло осуществляться воздухом высокого давления из баллонов или после всплытия от специального компрессора низкого давления. Для осушения отсеков могли использоваться центробежный насос «Рато» и два поршневых трюмных насоса производительностью 2 т/час. Воздух высокого давления хранился в цельнотянутых стальных баллонах, в 1, 4 и 5-м отсеках. Для пополнения запаса ВВД использовались два четырехступенчатых компрессора фирмы Луар производительностью 285 л/ч при давлении 180 кг/см^2. Время погружения из крейсерского положения на перископную глубину составляло 37 с, на глубину 14 м – 50 с.

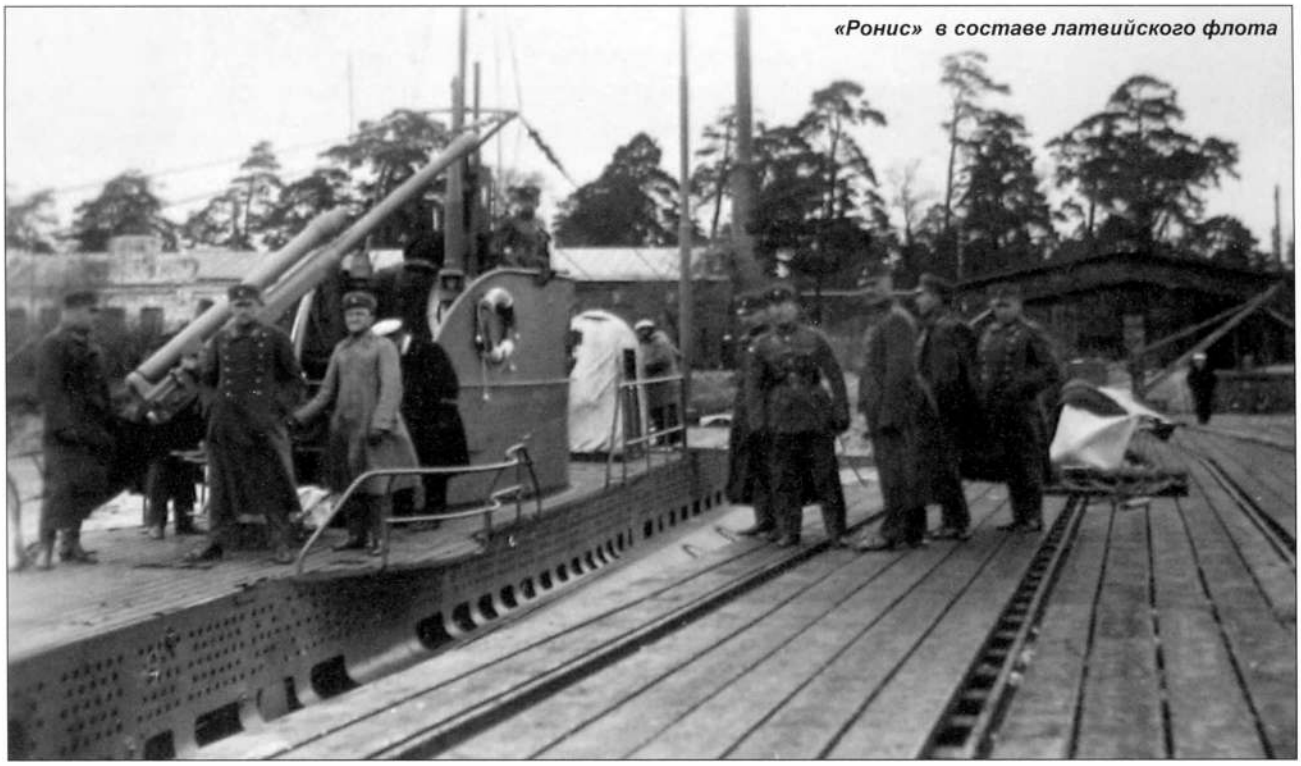
В приводах надстроечных торпедных аппаратов, горизонтальных и вертикальных рулей, вспомогательных механизмов, перископов использованы электромоторы. Приводы носовых горизонтальных рулей, носового брашпиля и носового надстроечного аппарата запитывались от одного электромотора; кормовых рулей и кормового шпиля – от второго; лебедок перископов – от третьего. Дублирующие ручные приводы рулей были выведены в центральный пост.

Судовая вентиляция обеспечивала обновление воздуха в отсеках и вентиляцию аккумуляторной батареи с помощью электрического вентилятора. Для регенерации воздуха устанавливались две машинки, подобные отечественным ЭМРВ, а также два кислородных баллона.

Внутрикорабельная связь осуществлялась только с помощью переговорных труб.

Характеристики аккумуляторных батарей

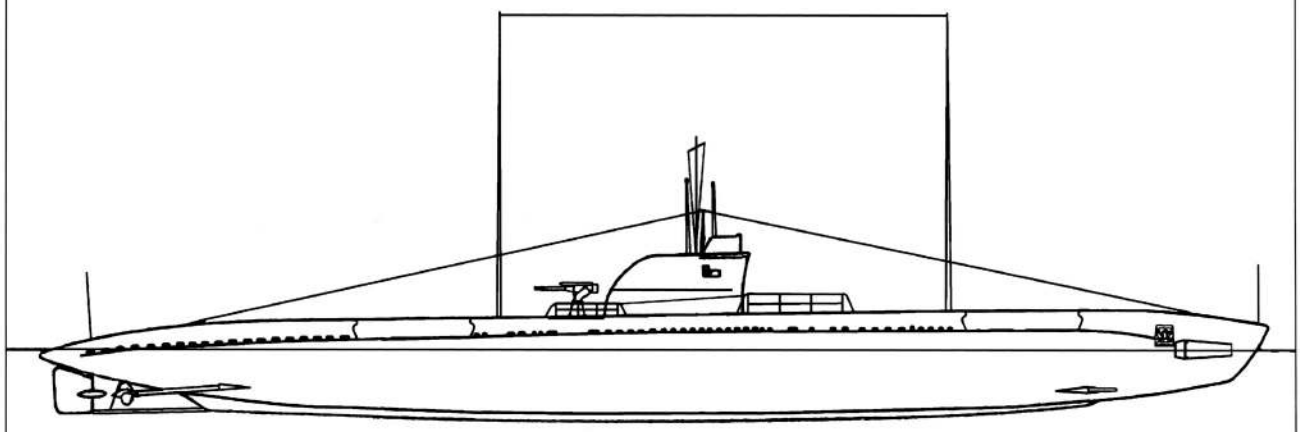
Число элементов	Число групп	Общий вес, т	Продолжительность разрядки, ч	Разрядный ток, А	Емкость, А./ч
140	2	60,2	1,6	2425	2830
			4,3	1012,1	4385
			10	529,4	5294
			22	268,6	5900



«Ронис» в составе латвийского флота

Экипажи подводных лодок «Ронис» и «Спидола»

Наружный вид подводной лодки типа «Спидола»



Энергетическая установка

Надводный ход обеспечивали два дизеля марки 6-Q-23 фирмы «Зульцер», шестицилиндровые, двухтактные, реверсивные, компрессорные. Имелось две зоны запрещенных оборотов из-за наличия крутильных колебаний. Масляные и водяные насосы поршневые. Топливо – газойль, но мог быть использован и соляр, что сопровождалось некоторой потерей мощности. Топливные насосы с электроприводом.

Дизеля при помощи пневмогидравлических муфт «Бамаг» соединялись с электромоторами фирмы «Симон» (по лицензии «Дженерал Электрик»). Главные электродвигатели были одноякорные шунтовые. Электрический насос осуществляет подачу гидравлической жидкости (масла), в случае аварии может использоваться ручной насос. Моторы соединялись с гребными валами кулачковыми муфтами.

Аккумуляторная батарея тип 4105 производства британской фирмы «Хлорид электрикал стораж Ко» размещалась открыто в трюме второго отсека. Она состояла из 140 элементов, разделенных на две группы. Настила не имелось, вентиляция общеямовая от общесудовой системы. От батареи питались все потребители электричества, схема предусматривала возможность подключения обоих ГЭД к распределительной станции одного борта. Для аварийного освещения использовалась батарея сухих элементов напряжением 16 В.

Вооружение

Трубные 450-мм торпедные аппараты располагались попарно в 1-м отсеке и в двух спаренных поворотных установках в проницаемой надстройке. Выстрел производился воздухом, устройств беспузырной стрельбы не имелось. Запасная торпеда принималась только одна в перегруз, в носовой торпедный отсек. Торпедопогрузочный люк отсутствовал, поэтому прием запасной торпеды должен был осуществляться мокрым способом через трубу аппарата.

В период постройки субмарин латвийское правительство закупило во Франции 14 450-мм торпед марки ST-22 производства завода в г. Сан-Тропе. По всей вероятности, это была экспортная модификация французской подлодочной торпеды М1911V времен Первой мировой войны. Такого количества боеприпасов хватало ровно на одну полную зарядку субмарин, и потому командование латвийских ВМС предприняло попытку пополнить запасы у тех же французов, правда, не их собственной продукцией, а «трофеями», захваченными на кораблях бизертинской эскадры. Так были приобретены 20 русских торпед 45-10/15 по цене 3 – 10 тыс. латов за штуку при цене на французские торпеды по 25 тыс. латов за штуку. К 1940 г. одна французская торпеда оказалась утеряна, все остальное досталось по наследству РК ВМФ и погибло в июне 1941-го в Либаве.

76,2-мм 40-калиберное орудие фирмы «Шкода» (так называемая «модель 8 см vz. 18119») устанавливалось

ТТХ торпед

Образец	Год принятия на вооружение	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км - уз.
М1911V	1911	450	5,25	706	110	2-36
45-10/15	1915	450	5,2	665	100	1-38
						2-34
						3-29
						4-25

76,2-мм орудие «Шкода» подводной лодки «Спидола»

в кормовой части палубы за рубкой. Вес снаряда орудия составлял 8 кг, начальная скорость – 600 м/сек, дальность стрельбы горизонтальная – 13 600 м, дальность стрельбы вертикальная – 8300 м, максимальный угол возвышения орудия + 85°, общий вес установки – 1470 кг. В штатный боекомплект входили 75 снарядов. Подача их производилась вручную через рубочный люк. Три выносных 7,71-мм ручных пулемета «Льюис» и 28 винтовок Ли-Энфилд Mk. III составляли стрелковое вооружение экипажа.

Средства наблюдения, навигации и связи

Для наблюдения в подводном положении устанавливались два перископа: командирский длиной 6,5 м в прочной рубке и зенитный – 7,5 м в центральном посту. Приборы звукоподводной связи и гидроакустики отсутствовали.

Штурманские приборы – гирокомпас «Аншюц» с двумя репетирами, один 127-мм магнитный компас в герметическом оптическом нактоузе, лас системы Черникеева.

Радиосвязь осуществлялась посредством передатчика французского производства СД-50 мощностью 0,5 кВт и диапазоном 600–2000 м и приемника латвийского производства с диапазоном 50–2000 м. Для связи на перископной глубине имелись складывающиеся радиомачты. В кормовой части надстройки находился вплывающий спасательный телефонный буй.

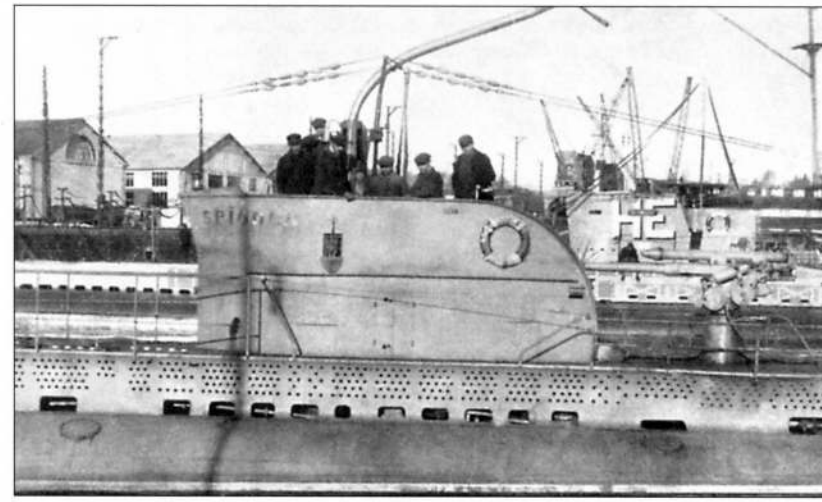
Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж составляли сначала 34 человека (в т.ч. 3 офицера, 26 старшин и 5 матросов), позже 4 офицера (командир, штурман, минный офицер и инженер-механик), 22 старшины-сверхсрочника и матрос-вестовой срочной службы. Команда размещалась в 1-м и 5-м отсеках, где имелись стационарные и подвесные койки. Для зимнего времени имелась система парового отопления с грелками во всех отсеках. Пар подавался с берега. Приготовление пищи производилось на электрическом камбузе. Запас продовольствия и воды обеспечивал пребывание в море в течение 2 недель.

В торпедном отсеке «Спидолы»

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) располагались два торпедных аппарата калибром 450–мм с одной запасной торпедой, стрельбовые баллоны, приводы носовых горизонтальных рулей, брашпиля и поворотного торпедного аппарата, кингстонов и клапанов вентиляции цистерн, рундуки для



«Спидола» с погнутым перископом

Экипаж «Рониса»

вещей команды. Под палубой находились баллоны ВВД и трюмный насос. Отсек имел торпедопогрузочный люк.

Во 2-м отсеке (аккумуляторном) находилась только аккумуляторная батарея.

3-й отсек (центральный пост) вмещал управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из цистерн и трюмов, приводы кингстонов и клапанов вентиляции балластных цистерн, главную распределительную станцию. Здесь также находились радиорубка, перископы, машинки регенерации.

4-й отсек (кормовой дизельный и электромоторный) являлся местом установки главных дизелей и электромоторов, разобщительных муфт, компрессоров, главного и вспомогательного трюмно-балластных насосов, распределительных станций, одной группы баллонов ВВД.

В 5-м отсек (кормовой жилой) находились спальные места команды, приводы кормовых рулей, надстроечного торпедного аппарата и шпиля, одна группа баллонов ВВД. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза, для чего к нему пристыковывался специальный металлический тубус. В трюме располагались цистерны топлива и масла.

В надстройке размещались спаренные поворотные торпедные аппараты со стрельбовыми баллонами, надводный якорь, глушитель и газоотводы дизелей, сигнальный буй с телефоном, складывающиеся радиомачты, шлюпка.

Общая оценка проекта

Ретроспективно оценивая латвийские подлодки, как и их французские прототипы, тяжело избавиться от ощущения, что это были опытовые корабли, спроектированные в период, когда опыт постройки, эксплуатации и боевой деятельности субмарин в годы Первой мировой войны еще не был обобщен в достаточной степени. Не учитывал данный проект и появившихся в последние годы войны новшеств по части приборов обнаружения, целеуказания и управления торпедной стрельбой, в частности, таких, как системы ПУС, позволявшие осуществлять стрельбу торпедами с угловыми установками прибора Обри без поворота самих аппаратов. Попытка решить эту проблему «в лоб» архаичными методами привела к появлению довольно курьезного проекта. При том же водоизмещении латвийские подлодки могли бы иметь более мощное вооружение и лучшие эксплуатационные характеристики, чем имели в действительности. Впрочем, оригинальные конструкторские решения не прошли проверки войной, поскольку экономия средств на нуждах флота и отсутствие собственной полноценной судоремонтной базы привели латвийские субмарины к концу 30-х гг. к весьма плачевному состоянию, что и предопределило в конечном итоге их судьбу.

Тактико-технические данные подводных лодок французской постройки

	«Сирен»	«Ронис»
Год сдачи флоту	1927	1927
Водоизмещение нормальное, т:		
надводное	609	390
подводное	757	514
Размерения максимальные, м:		
длина	64	55,48
ширина	5,2	4,81
осадка	4,3	3,9
Запас плавучести, %		30
Метацентрическая высота, надводная/подводная, м		0,7/0,3
Вооружение:		
торпедных аппаратов	550-мм	450-мм
носовых	1	2
надстроечных	2	
надстроечных поворотных	2	2x2
кормовых	2	
торпед	8	6
артиллерия	1x75	1x76,5
боекомплект		75
пулеметы	2x8	2x7,71
Скорость максимальная, уз:		
надводная	13,5	15,8
подводная	7,5	9
Радиус плавания, миль/скоростью, уз:		
надводный	3500/7,5	1600/14 2000/10
подводный	75/5	85/9
Энергетическая установка		
Тип дизелей	Зульцер	Зульцер
Мощность номинальная, л.с.	2x650	2x650
Обороты номинальные		410
Запас топлива, т		
Полный/нормальный	-/60	20/10,87
Тип электродвигателей		Симон/ Дженерал электрик
Мощность номинальная, л.с.	2x500	2x350
Обороты номинальные, об/мин		300
Тип аккумуляторной батареи		тип 4105
Количество элементов и групп		140/2
Продолжительность зарядки батареи полная/частичная разрядка, ч		
нормальная		20/?
Глубина погружения, м:		
перископная		11
рабочая		55
предельная	80	70
Автономность, сут.		14
Время пребывания под водой, ч		48
Экипаж	41	34

Подводная лодка «Ронис» в открытом море

История службы

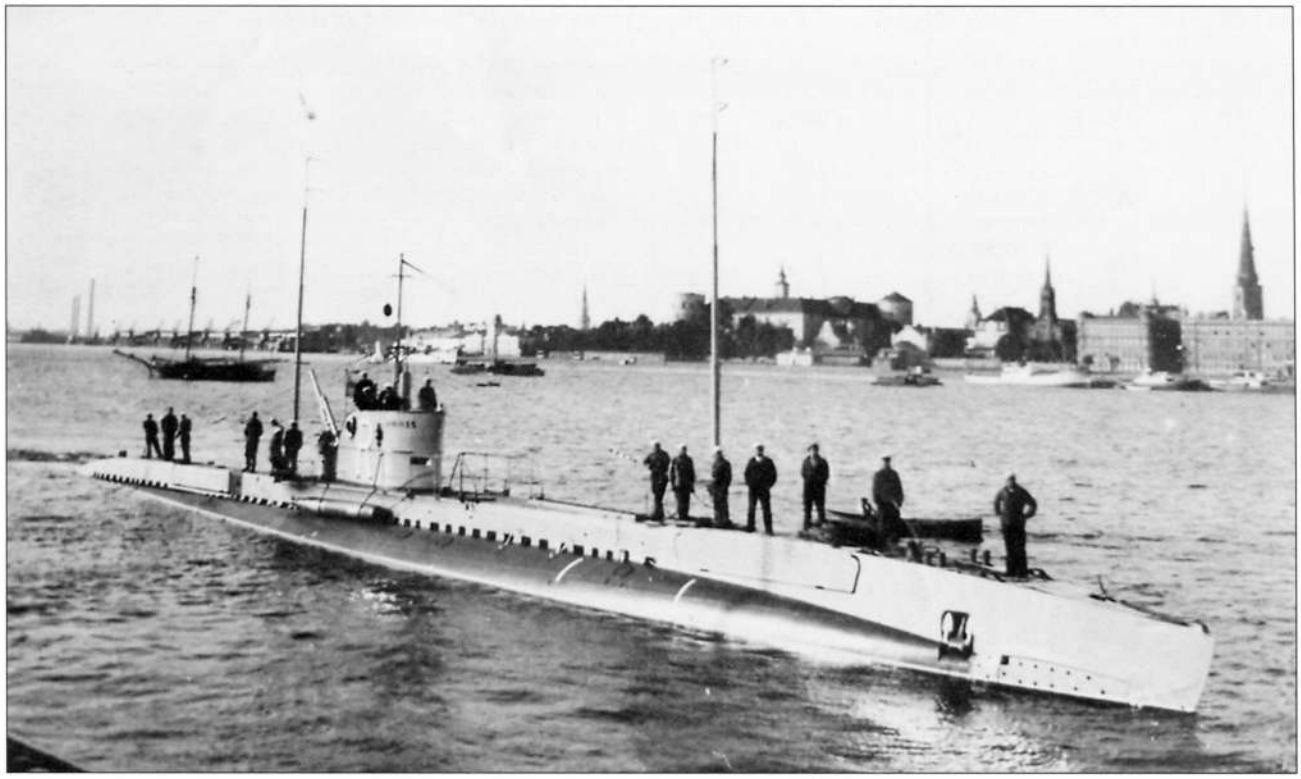
Служба этих кораблей в составе ВМФ СССР оказалась весьма непродолжительной, однако без ее детального изучения не понятны причины, обусловившие трагический финал.

Вскоре после августовского 1940 г. приказа наркома ВМФ о включении бывших латвийских субмарин в состав РККФ и последовавшего в октябре утверждения штатов состоялось формирование экипажей. Командиром «Рониса» в том же месяце был назначен капитан-лейтенант А.И. Мадиссон, командиром «Спидолы» – ст. лейтенант Н.А. Костромичев. Подводникам предстояло параллельно решить три основные задачи: во-первых, изучить свой корабль и составить полный комплект технической, боевой и служебной документации на него; во-вторых, овладеть новой техникой и организовать службу на ней; в-третьих, установить техническое состояние субмарин и определить объем мероприятий по приведению их в боеспособное состояние, включая сюда и работы по унификации ряда приборов и механизмов с уже принятыми на вооружение отечественного подводного флота образцами.

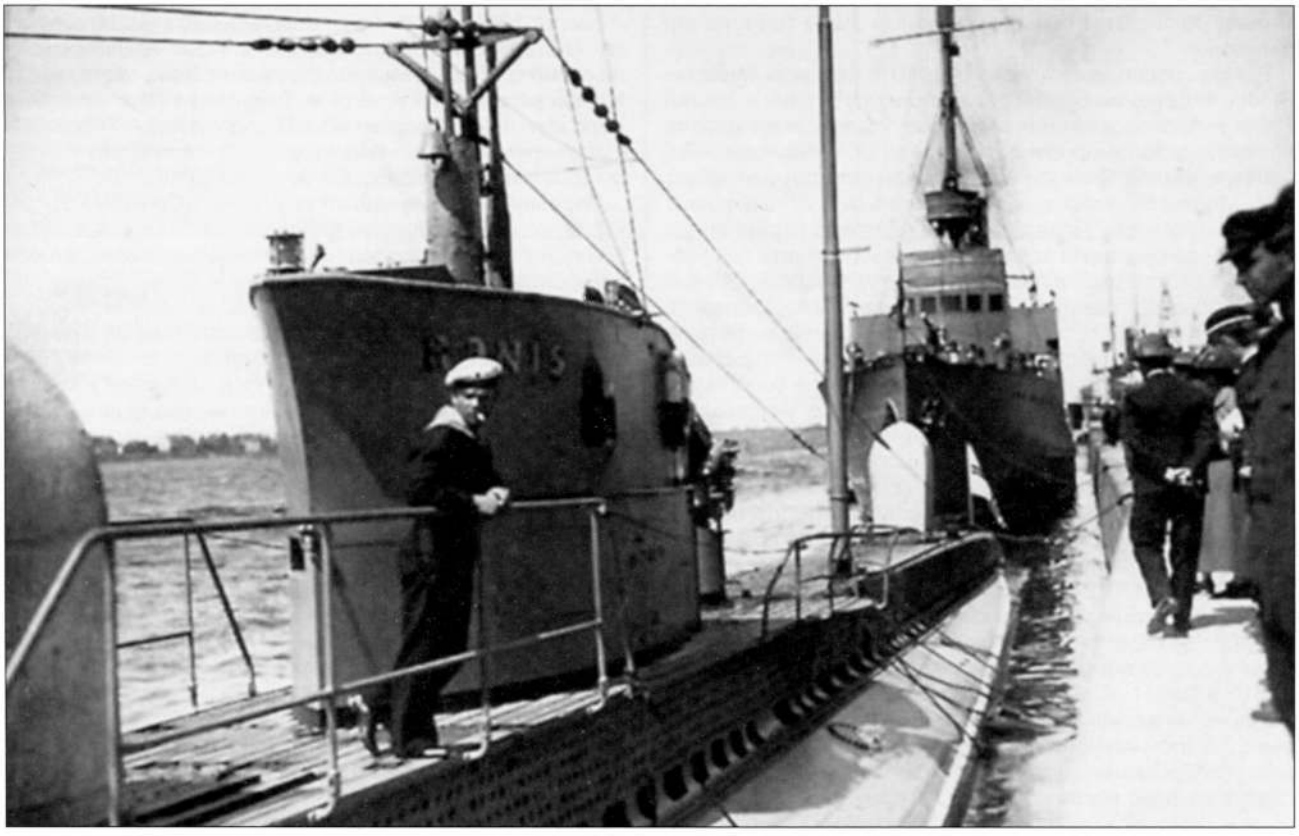
На первых порах казалось, все складывается вполне успешно и вскоре можно будет рассчитывать, что оба корабля вольются в состав своего соединения на правах боеспособных единиц. С момента зачисления обе лодки входили в состав 2-й бригады, что было подтверждено и приказом наркома о новой организации подводных сил КБФ от 11.02.1941 г., в котором «Ронис» и «Спидола» были включены в состав 6-го дивизиона, куда также входили Щ-309, Щ-310 и Щ-311. С учетом этого 19 февраля последовало указание начальника штаба КБФ контр-адмирала Пантелеева с началом навигации перейти из Либавы к постоянному месту базирования дивизиона в Таллин. Еще раньше, с конца ноября, приступила к работе комиссия, сформированная из специалистов Управления кораблестроения ВМФ и Военно-морской академии, которой предписывалось доложить наркому о боевых возможностях и конструкции всех четырех прибалтийских подлодок. Эта работа была окончена к 20 марта 1941 г., и к ее основным выводам мы еще вернемся. Тем временем экипажи в достаточной степени освоили свои корабли, доказательством чего была сдача ими 11 апреля вступительной задачи. Тем не менее до выходов в море для отработки задач КПЛ-41 дело не дошло, поскольку к тому времени стало очевидно, что по своему техническому состоянию субмарины к этому непригодны.

Первым сигналом явился случай на «Спидоле» 20 декабря, когда при зарядке аккумуляторной батареи от береговой станции произошло короткое замыкание в цепи освещения боевой рубки и звонковой сигнализации. Зарядка была немедленно остановлена, а подстанция, обеспечивавшая питание рубки, выключена. Позднее короткие замыкания наблюдались при включении судовой вентиляции, причем в разных местах – то в штепселе носового отсека, то на подстанции дизельного отсека. Причиной такого положения дел, несомненно, являлось то, что за 13 лет службы корабли ни разу не проходили сколько-нибудь серьезного ремонта, не меняли выслуживших свой ресурс приборов и механизмов. *«За весь период эксплуатации с 1927 г., – указывалось в докладе комиссии наркому, – электромеханизмы не ремонтировались, за исключением смены якоря гребного электромотора левого борта. Изоляция электромеханизмов в настоящее время колеблется от 0,3 до 10 мегаом».*

В таких условиях возникновение аварийной ситуации было лишь вопросом времени, и она возникла вечером 23 февраля. За два дня до того была прекращена подача пара на «Спидолу» от отопителя в связи с чисткой котлов. За двое суток температура внутри прочного корпуса понизилась, что тут же отразилось на состоянии изоляция



Подводная лодка «Ронис» в составе латвийского флота



электропроводки. Экипажу было об этом известно, в связи с чем аварийные участки электроцепи обесточивались, а освещение пытались организовать при помощи переносок из соседних отсеков. Это не помогло – вечером 23-го одновременно загорелась электропроводка в боевой рубке и в дизельном отсеке. Даже после отключения питания и перехода на боевое освещение пожар в рубке продолжался 10 минут, в дизельном отсеке – 15 минут. Электрооборудование обоих отсеков пострадало, но главным результатом стали не прямые, а косвенные последствия пожара. 5 марта командир бригады отдал приказ о составе комиссии, которой требовалось составить акт дефектации обеих подлодок. Согласно ее докладу, «Ронис» и «Спидола» требовали не текущего, как это изначально определил технический отдел КБФ, а по меньшей мере среднего ремонта. Более подробно состояние кораблей освещалось в уже цитировавшемся докладе наркому от 20 марта:

«Все механизмы подлодки находятся в крайне запущенном, грязном и неисправном состоянии. При осмотре механизмов, систем и трюмов создается впечатление полной бесконтрольности со стороны личного состава ПЛ со стороны командного состава в смысле ухода и исправного состояния.

Личным составом подлодок быв. латвийского флота основное внимание уделялось приданию внешнего лоска механизмам и арматуре.

Гребные электромоторы нуждаются в ревизии. Коллектора требуют шлифовки. Петушки, проводники, подводящие питание к электромоторам, промаслены и загрязнены угольной пылью. Необходима чистка электромоторов.

Все электромоторы требуют чистки и шлифовки коллекторов. Часть моторов нуждается в проточке коллекторов.

Электромоторы имеют покрытые ржавчиной пальцы щеток-держателей и нажимные пружины угольных щеток.

Часть электромоторов имеет пониженную изоляцию, а у отдельных моторов изоляция отсутствует совершенно.

Валикопроводы рулей, машинного телеграфа и привода к кингстонам разработаны в сочленении и требуют ремонта. Изоляция канализации электроэнергии в плохом состоянии – пересохла, имеет трещины.

Примером плохого ухода за материальной частью может служить тот факт, что при осмотре оборудования были обнаружены закрашенными щиток для осмотра коллектора электромотора подъема радиомачт, который не вскрывался с момента последней окраски электромотора.

Все механизмы и системы подводных лодок требуют ревизию и ремонт.

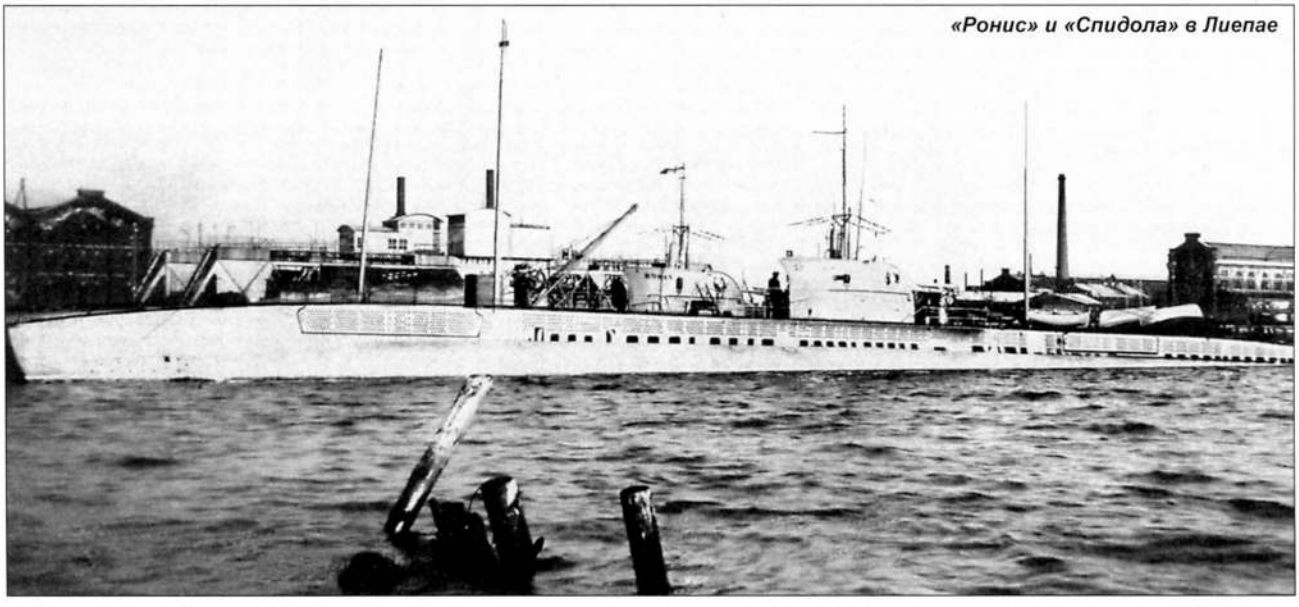
Для ремонта двигателей имеются запасные части, часть из них, как например, поршни рабочих цилиндров отремонтированы из старых. К двигателям из запасных частей отсутствуют цилиндровые рубашки и рабочие втулки.

Электромоторы вспомогательных механизмов имеют запасные якоря.

По описи числится один запасной якорь к главным электромоторам».

Ниже по тексту документа следовало заключение: *«Подводные лодки «Ронис» и «Спидола» являются устаревшими по своему техническому состоянию, требующими капитального ремонта».*

Окончательную же точку в решении вопроса активной службы поставил доклад другой комиссии – комиссии ЭПРОНа, которая 1 апреля проверила аварийно-спасательное устройство и имущество на обеих субмаринах. Отметив отсутствие индивидуально-спасательных приборов, комбинезонов, патронов регенерации, внешних устройств для обеспечения подъема лодок из-под воды, а также некондиционное состояние выходных тубусов, уплотнительной резины переборочных дверей и телефона аварийного буя, члены комиссии установили, что до переоборудования лодок и обеспечения их полностью аварийно-спасательными материалами и инструментом выход в море недопустим. 21 апреля командир базировавшейся на Либаву 1-й бригады ПЛ капитан 1 ранга К.М. Кузнецов, в оперативном подчинении которого находились оба



«Ронис» и «Спидола» в Лиепае

корабля, доложил в штаб флота о том, что *«переоборудование требует конструктивных изменений и капитальных работ, что в данное время невозможно»*, и просил определить минимальные требования, по выполнении которых субмарины могли бы приступить к выходам в море и прохождению БП.

Комфлота Трибуц никакого определенного решения по рапорту комбрига не принял, поскольку четырьмя днями раньше подписал приказ №0136 о составе комиссии *«для тщательного обследования состояния материальной части ПЛ «Ронис» и «Спидола» и составления задания на их модернизацию с учетом наиболее целесообразного использования»*. При этом он, очевидно, руководствовался не только заключением комиссии ЭПРОНа, но и результатами обследования торпедных аппаратов «латышек» специалистами Научно-исследовательского минно-торпедного института. Они определили, что в связи с тем, что длина трубы поворотных аппаратов позволяла принимать изделия с максимальной длиной 5450 мм, а торпеды 45-10/15 готовились к снятию с вооружения, для данных аппаратов можно было использовать только французские торпеды, которых на складах бывших ВМС Латвии насчитывалось всего 13 штук. Аппараты внутри прочного корпуса можно было приспособить для выпуска торпед типа 45-36, но *«до производства указанных переделок,* – отмечалось в заключении НИМТИ, – *необходимо решить вопрос использования этих лодок. Лодки требуют большого капитального ремонта, стоимость которого равняется строительству новой лодки»*.

Последнее утверждение было основано на составленном в течение первой половины мая акте технического состояния лодок и калькуляции стоимости работ. Она включала два варианта: «программу максимум», в соответствии с которой подлодки полностью ремонтировались и оснащались отечественным аварийно-спасательным имуществом, и «программу минимум», означавшую переоборудование в плавучие зарядовые станции.

Ведомость на капитальный ремонт включала:

– ремонт валопровода вертикального руля и установку разобщительной муфты от электромотора;

– ремонт валопроводов ручного управления горизонтальными рулями;

– ремонт системы ВВД, имевшей плохую укупорку магистрали и клапанов, установку детандера для системы воздуха среднего давления, ремонт компрессора ВВД;

– ремонт системы парового отопления;

– ремонт магистрали аварийного осушения отсеков и ее помпы «Рато»;

– ремонт трюмной магистрали и двух ее поршневых помп;

– ремонт лебедок перископов;

– ремонт глубомеров;

– ремонт кислородной системы;

– ремонт комингсов люков и переборочных дверей, имевших забоины, замену уплотнительной резины на них;

– средний ремонт дизелей;

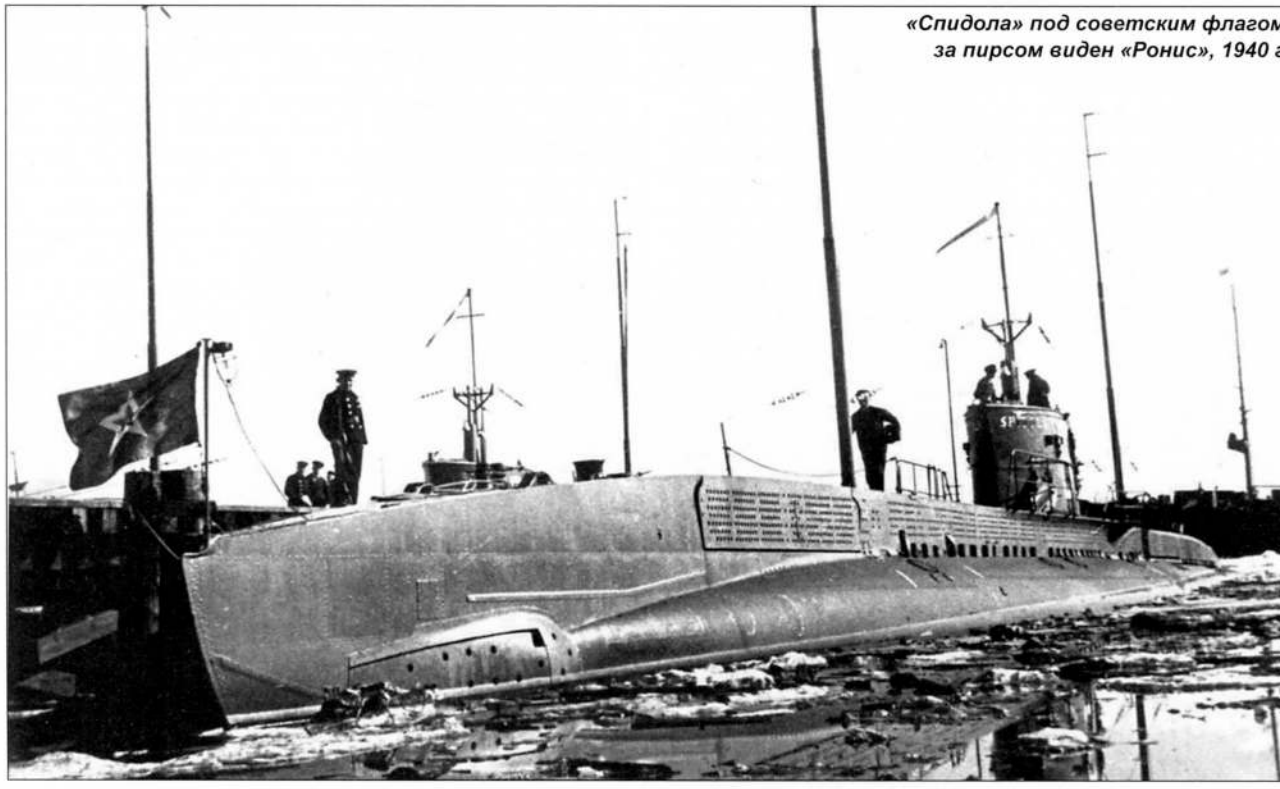
– ремонт двух главных и 21 вспомогательного электромоторов;

– ремонт главных ходовых электростанций;

– замену труб газоотводов дизелей;

– замену части листов обшивки легкого корпуса, имевших коррозию до 3 мм;

– замену 76-мм пушки на отечественную 45-мм с соответствующей переделкой фундамента;



«Спидола» под советским флагом, за пирсом виден «Ронис», 1940 г.

– замену аккумуляторной батареи на отечественную;
– замену электропроводки сети освещения;
– замену эхолота;
– проверку линий валов и ремонт разобщительных муфт;
– установку системы регенерации воздуха;
– установку надводного гальюна;
– установку в каждом отсеке аварийных бачков пресной воды и провизии;
– установку дополнительных дифферентометров;
– установку двух кронштейнов для выносных пулеметов «Максим»;
– установку шлюпбалки;
– установку приборов К-5 для сжигания водорода;
– увеличение на 0,5 м высоты ограждения рубки;
– переборку вентиляторов системы судовой вентиляции и системы охлаждения главных электромоторов;
– переборку поворотных устройств палубных торпедных аппаратов;
– переборку и ремонт приводов выдвижных «грибов» судовой вентиляции и средней цистерны;
– переборку механизмов открывания передних крышек, боевых клапанов и баллонов торпедных аппаратов;
– переделку привода управления вертикальным рулем с мостика;
– переделку тумбы перископов под отечественные перископы;
– переделку артпогреба и кранцев первых выстрелов под 45-мм снаряды;
– смену всех табличек-указателей на русские.

Вариант с переоборудованием в ПЗС возник в связи с тем, что стоимость капитального ремонта обеих лодок на либавском судоремонтном заводе «Тосмаре» оценивалась примерно в 1,6 млн рублей. Правда, как показали последующие расчеты, переоборудование в ПЗС с необходимым минимумом ремонта, демонтажем ненужных механизмов, переоборудованием цистерн и установкой зарядовых концов оценивалось в 665,7 тыс. рублей за каждый корабль, что, по мнению составителей калькуляции, *«с учетом накладных [расходов] незначительно будет отличаться от стоимости капитального ремонта»*. При этом стоит отметить следующий факт: еще в феврале 1941-го комфлота Трибуц выходил на наркомат ВМФ с предложением сократить годовой план заводу «Тосмаре», как явно не соответствующий его производственным мощностям, со сметы общим объемом в 25 млн рублей до 19,8 млн. При этом в перечень работ, подлежащих исключению из плана, попало переоборудование в ПЗС старых «барсов» Б-7 и Б-8, даже несмотря на то, что эта переделка оценивались всего в 400 тыс. руб. за лодку. В результате к моменту начала войны дальнейшая судьба «Рониса» и «Спидолы» все еще выглядела весьма туманно. Последний документ по ним – составленная техническим отделом КБФ ремонтная ведомость – был получен в наркомате 21 июня 1941 г. А завтра была война…

По причинам, изложенным выше, за все время вхождение в состав советского ВМФ субмарины ни разу не покидали Либавы. Нереально было рассчитывать на это и в ближайшем обозримом будущем. По указанным обстоятельствам, согласно приказу командующего КБФ №0049 от 14.05.1941 г. «О сформировании и расформировании бригад подводных лодок», «Ронис» и «Спидола» официально включались в состав базировавшейся на Либаву 1-й бригады, хотя и с пометкой «временно прикомандированы». Когда буквально через неделю в связи с усилившейся военной опасностью встал вопрос о передислокации бригады в Ригу, субмарины были временно причислены к остававшемуся на старом месте 3-му дивизиону. Поскольку окончательное решение их судьбы затягивалось, по инерции продолжали выполняться указания, отданные еще в конце 1940 – начале 1941-го года, в частности о начале текущего ремонта, который по плану техотдела должен был прийтись на июнь – июль. Еще за пару недель до этого старые, более-менее изучившие иностранную технику экипажи были фактически расформированы. 9 мая новое назначение получил Н.А. Костромичев, а 24 мая – А.И. Мадиссон. Новым командиром «Спидолы» с 13 мая стал ст. лейтенант В.И. Бойцов, на «Ронис» командира назначить не успели, и на момент начала войны временно исполняющим эту должность являлся старпом лейтенант И.П. Балакин. Известно, что еще в начале июня корабли, по крайней мере номинально, находились в боеготовом состоянии. Так, из донесения о первом боевом походе командира Л-3 П.Д. Грищенко известно, что 20 июня «Спидола» «одолжила» подводному минзагу 5–6 т газойля. Тем не менее, на 22 июня все снаряды находились в береговом складе, что указывает на то, что подготовка к постановке в ремонт была выполнена буквально накануне начала военных действий. По всей вероятности, лодки собирались перевести на завод «Тосмаре» сразу по выходу из ремонта «эсок» С-1 и С-3, а это событие, планировавшееся на 15 июня, постоянно откладывалось.

Никаких документов самих бывших прибалтийских субмарин, в которых описывалось бы начало войны, не сохранилось. Все отчетные документы бригады ПЛ КБФ за 1941 г. содержат примерно одни и те же краткие данные: к началу войны «Ронис» и «Спидола» характеризуются как «непригодные к плаванию», а в ночь на 24 июня в связи с «неготовностью к выходу» из Либавы они были взорваны своим личным составом. При этом не уточняется, что непригодность к плаванию определялась не столько техническим состоянием, сколько актом ЭПРОНа, а неготовность к выходу – некомплектностью экипажей. И уж вовсе не упоминается тот факт, что находившееся в Либаве командование 3-го ДПЛ имело прямой приказ командира 1-й БПЛ Героя Советского Союза Н.П. Египко о переводе всех подлодок из Либавы в Виндаву или Усть-Двинск, причем это решение распространялось и на «Ронис» со «Спидолой». Лишь утром 23-го Египко получил телефонный доклад от комдива-3 А.К. Аверочкина, что указанные субмарины «пока» задержались в Либаве. Поскольку Аверочкин к тому времени уже находился в Виндаве, отправка задержавшихся кораблей была возложена на командира С-1 капитана 3 ранга И.Т. Морского. В течение 23-го Египко не удалось связаться с последним ни по проводным каналам, ни по радио. Информационный вакуум нарушился утром 25-го, когда из штаба КБФ (!) поступило сообщение о том, что С-1 взорвана в Либаве, а С-3 погибла на переходе, атакованная вражескими торпедными катерами. Хотя в оперативных документах штаба КБФ, Прибалтийской ВМБ и 1-й БПЛ вопрос о судьбе остальных «задержавшихся» в Либаве подлодок не поднимался ни разу, по умолчанию их вписали в графу расход – с этого дня в ежедневных оперсводках состояния и дислокации кораблей 1-й БПЛ «Ронис» со «Спидолой» уже не упоминались. Картина произошедшего, да и то лишь в

самом общем виде, стала известна намного позже. Так, на состоявшемся 19 июля в Таллине заседании военного трибунала КБФ, на котором судили командира эсминца «Ленин» капитан-лейтенанта Афанасьева, было установлено, что *«поздно вечером того же 23 июня Афанасьев, поддавшись панике бегущих с фронта отдельных красноармейцев, сообщивших ему, что неприятельские танкетки якобы приближаются к заводу «Тасмаре», приказал командиру БЧ-2 старшему лейтенанту Чеботареву доложить командиру ЛВМБ капитану 1 ранга Клевенскому и получив от последнего приказание, «действовать по обстановке», Афанасьев, посоветовавшись предварительно с командиром рядом стоявших подлодок «Спидоло» и «Иронис»* (так в документе – *Прим. авт.), в 23 часа 45 минут взорвал миноносец»*. Впоследствии уже в советской историографии Афанасьев был «повышен» до не существовавшей никогда должности командира Отряда ремонтировавшихся кораблей и именно на него была возложена ответственность за приказ о подрыве подлодок. Что же на самом деле произошло с экипажами и кораблями за двое неполных суток участия в войне?

Фактически единственным источником этого являются выявленные известным исследователем К.Б. Стрельбицким в Российском государственном архиве литературы и искусства рукописные воспоминания двух членов экипажа «Спидолы» – старшины группы движения гл. старшины С.Д. Кучинского и торпедиста П.В. Ермолаева. *«22 июня 1941 г. утро было обычным,* – вспоминал Ермолаев. *– Подъём, зарядка, завтрак и корабельная работа. В 9 или в 10 часов началось пальба, в воздухе летали фашистские самолёты. Была дана и нам команда вести обстрел.... Я помню, как мы обстреливали фашистские самолёты утром 22-го. ... Поскольку мы были разоружены, нам пришлось снаряды носить со склада. Делали мы это как-то вроде невсерьёз, с шутками, как на учении, хотя обстановка и атмосфера последних дней в душе каждого заставляла к чему-то быть готовым, чувствовалось недоброе»*. Предчувствие не обмануло – снаряды к орудиям вскоре кончились, подготовка к выходу, если она производилась вообще, была далека от завершения, когда вечером 23-го в связи с неожиданным появлением немецких войск на восточных подходах к базе в ней возникла паника. Командование базы, не располагая данными об обстановке, уклонилось от того, чтобы дать морякам четкие указания, предложив всем «действовать по обстановке». Обменявшись мнениями о ней, Афанасьев и В.И. Бойцов, который, по-видимому, был старшим над экипажами обеих бывших латвийских субмарин, приняли решение взорвать свои корабли.

Осуществлялось это без лишней суеты. *«...Все [встали] по местам,* – вспомнил Ермолаев, – *оделись по-парадному. Начали сборы у стенки причала, где стоял эсминец «Ленин»... Начальство совещалось, затем развели по лодкам и начали подрывные работы, вернее [началась] подготовка [к ним]... Во время подрыва кораблей подводная лодка С-3, которой командовал капитан-лейтенант Костромичёв, он не подчинился приказу, ушла с бухты в море. Он выходил из дока и делал разворот, к пирсу и не стал, а ушёл [в море].... послышался голос командира – «Ложись! Полный вперёд!», и они ушли без приказа. ... Нам тогда всем хотелось быть на его корабле, мы завидовали им за смелость, за сохранение корабля... Мы им завидовали, считали их счастливыми, они ушли в море, а мы, пехота, подорвали лодки и эсминец «Ленин»*.

В последующие дни, вплоть до утра 27 июня, когда был получен приказ прорываться в направлении Риги, подводники сражались на сухопутном фронте, понеся при этом немалые потери. При прорыве они оказались еще большими – на сегодняшний день доподлинно известно лишь об одном члене экипажей бывших латвийских субмарин, вышедшем в расположение наших войск, – инженер-капитан-лейтенанте Ф.М. Олейнике, который закончил войну в должности командира БЧ-5 подлодки С-14 Северного флота. Остальные либо погибли, либо, как Кучинский и Ермолаев, попали в плен. Что же касается корпусов подорванных подлодок, то к октябрю 1941 г. они были подняты немцами, вскоре после чего сданы на слом.

«Ронис», взорванный в Лиепае, 1942 г.

ИТОГИ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДЛОДОК ВМФ СССР ИНОСТРАННЫХ ПРОЕКТОВ В 1941–1945 гг.

Для того чтобы правильно раскрыть данный вопрос, следует в первую очередь обратиться к цифрам. Они таковы: 10 подлодок иностранных проектов составляли всего 7,8% от общей численности субмарин в составе трех «западных» флотов Советского Союза к началу Великой Отечественной войны. К моменту завершения боевых действий их удельный вес несколько увеличился – 7 лодок (не считая переоборудованной в ПЗС Л-55) из 76 находившихся в строю составляли уже 9,2%. Если же говорить только о кораблях, принимавших участие в боевых походах в годы войны, то здесь доля «иностранок» оказалась меньше – всего 6% от ходивших. Это было непосредственно связано с возрастом кораблей, ведь из 10 субмарин зарубежной постройки, которыми РККФ располагал на 22 июня, лишь «Калев» и «Лембит» можно было считать вполне современными и исправными.

«Смертность» иностранных подлодок оказалась заметно меньше, чем у подлодок отечественных. Общий процент гибели наших от числа участвовавших в боевых походах составлял 51%, а у «иностранок» он понижался до 22%. Из 6 погибших зарубежных лодок из походов не вернулись только две, одна (В-1) была потоплена при совершении межбазового перехода и три («Ронис», «Спидола», А-1) были взорваны при оставлении баз, что, опять же, имело прямую связь с их техническим состоянием. Низкий процент гибели в походах нельзя объяснить только одной причиной. Представляется, что, на это повлияли два обстоятельства: во-первых, черноморские «агешки» большую часть своих походов совершили в сравнительно мало минированную восточную часть ТВД, в то время как слабая ПЛО противника не могла нанести им никаких потерь. Во-вторых, три современные британские подлодки влились в состав Северного флота в конце 1944 г., когда уже был накоплен солидный опыт форсирования минных полей, а сами корабли обладали гидроакустической аппаратурой, позволявшей обнаруживать мины и уклоняться от встреч с ними. Что же касается балтийской «популяции», то она не вышла за рамки общей статистики – из пяти лодок зарубежных проектов, имевшихся к началу войны, к ее концу остались лишь две, причем одна из них никогда не выходила в походы.

Несмотря на все имевшиеся трудности с эксплуатацией несерийных кораблей, воевавшим на них подводникам удалось поразить торпедами восемь целей из 112, торпедированными советскими подлодками за всю войну. Это составляет 7,1%, что несколько выше, чем 6-процентный показатель участия «иностранок» в боевых походах. Менее успешной оказалась деятельность в качестве подводных заградителей. «Калев» погиб уже во втором походе, а «Лембит», хотя и выставил за время войны 100 мин, может претендовать всего на одну подтвержденную победу, что составляло чуть больше 3% от всех наших минных успехов. Тем не менее «Лембит» и черноморская А-5 за боевые успехи 6 марта 1945 г. были удостоены ордена Красного Знамени. Ни один из командиров иностранных подлодок в годы войны не был награжден званием Героя Советского Союза, хотя командир «Лембита» А.М. Матиясевич и представлялся к нему в конце 1942 г. Справедливость восторжествовала в 1995 г., когда Алексей Михайлович был награжден званием Героя России. Увы, это произошло уже после его смерти.

Из всего вышесказанного можно прийти к следующему очевидному выводу: свой вклад в дело Великой Победы наши подводники внесли, сражаясь главным образом на кораблях отечественной постройки, но мы не вправе забывать о тех, кто воевал на субмаринах иностранной постройки, как это часто делалось в исторической литературе советского периода. Многие их боевые дела достойны восхищения, а память о тех, кто сложил свои жизни на алтарь Победы, священна.

Список литературы

Документальные источники:

Norman Friedman. U.S. Submarines Through 1945: An Illustrated Design History. Naval Institute press, Annapolis, Maryland 1995.

Jack Hool, Keith Nutter. Damned Un-English Machines. A History of Barrow-built Submarines. Tempus, 2003.

Derek Walters. The History of the British U Class Submarine. Pen&Sword Maritime, 2004.

David K. Brown. Nelson to Vanguard: Warship Design and Development, 1923-1945. Chatham Publishing, 2000

Фонды архивов РГА ВМФ, ЦВМА, NARA (США).

Исторические документы и исследования:

Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.

Бережной С.С. Подводные лодки и крейсера. 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.

Гринкевич В.И. Подводная лодка «Лембит». Таллин., 1986.

Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания. 1918–1941 гг. М., 2006.

Максимов Ю.А., Хаханов С.Н. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. при воздействии оружия противника. Часть первая, третья. М., 1956, 1965.

Мужеников В.Б., Иващенко В.Н. Аварии и катастрофы подводных лодок. Ч. 3. СПб., 2009.

Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М., Л., 1944.

Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М., Л., 1944.

Справочник по корабельному составу Северного флота. М., Л., 1944.

Мемуарная литература:

Матиясевич А.М. По морским дорогам. Л., 1987.

Материалы журналов:

«Морской сборник», «Тайфун», альманахов «Тайны подводной войны», «Цитадель».

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Морозов Мирослав Эдуардович

«ИНОСТРАНКИ» КРАСНОГО ФЛОТА
Подлодки Сталина

В авторской редакции

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*
Компьютерная верстка *И. Онофрийчук*
Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 125252, г. Москва, ул. Зорге, 1
Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86,8 (495) 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 2 51 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями *обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»*
E-mail: **international@eksmo-sale.ru**
International Sales: International wholesale customers should contact Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, *обращаться по тел. +7(495) 411-68-59, доб. 2261, 1257.*
E-mail: **vipzakaz@eksmo.ru**

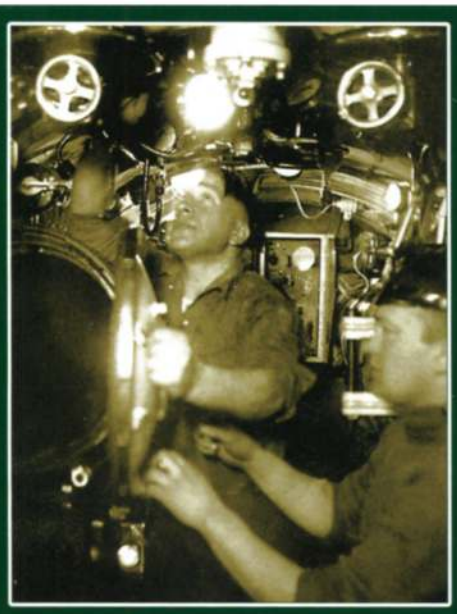
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить по адресу: http://eksmo.ru/certification/

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 08.05.2014. Формат 84x108$^{1}/_{16}$.
Гарнитура «Arial». Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.
Тираж 1 300 экз. Заказ 8678.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-71915-0



Новая книга ведущего историка флота. Малоизвестные страницы Второй Мировой войны. Всё об «импортных» подлодках Сталина.

Хотя Победа над Гитлером была одержана преимущественно советским оружием, военная техника иностранного производства сыграла в Великой Отечественной заметную роль, особенно широко применяясь на море. В 1941–1945 гг. в РККФ СССР (Рабоче-Крестьянском Красном флоте) служили полтора десятка подводных лодок иностранной постройки – от старой британской L55, потопленной в Финском заливе еще в 1919 году и впоследствии поднятой и включенной в состав Балтийского флота, до латвийских и эстонских подлодок «Ронис», «Спидола», «Калев» и «Лембит», от заказанных в США субмарин АГ («Американский Голланд») до полученных от англичан в счет итальянских репараций подлодок типа В.

Эта книга не только прослеживает боевой путь всех «красных иностранок», но и оценивает их влияние на советское кораблестроение. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ЭКСМО
ЯУЗА
ISBN 978-5-699-71915-0
9 785699 719150 >