

«МЕСТЬ» СТАЛИНА

**СОВЕТСКИЕ
ПОДЛОДКИ ТИПА М**



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН

«МЕСТЬ» Сталина

**СОВЕТСКИЕ ПОДЛОДКИ
ТИПА М**



**МИРОСЛАВ МОРОЗОВ
КОНСТАНТИН КУЛАГИН**

«МЕСТЬ» СТАЛИНА

**СОВЕТСКИЕ ПОДЛОДКИ
ТИПА М**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2010

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Благодарности: Ю. Васильеву, А.Я. Кузнецову, И.В. Борисенко, Т.В. Кузнецовой,
А.Н. Одайнику, О.Н. Ольховатскому, И.С. Курганову, В.В. Резвушкину,
А.А. Шиленкову; сотрудникам РГАЭ Л.С. Кучеренко, Н.В. Маликовой;
сотрудникам ЦВММ Л.И. Березницкой, И.Е. Галькевичу, К.А. Тулину

Книга подготовлена в авторской редакции

Морозов М.Э., Кулагин К.Л.

М80 «Месть» Сталина. Советские подлодки типа М – М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО, 2010. – 256 с.: ил.

ISBN 978-5-699-42417-7

Во время Великой Отечественной войны «на средства трудящихся» строились не только танки и самолеты. В 1941 году вдова погибшего комиссара Любовь Лободенко обратилась к женам североморцев с призывом собрать деньги на строительство подводной лодки и сама сделала первый взнос. Вскоре малая подлодка типа М, названная «МЕСТЬ», отправилась в свой первый боевой поход...

Предельно компактные и недорогие в производстве, предназначавшиеся для ближней защиты собственных берегов и военных баз, но способные успешно действовать и у побережья противника и даже во вражеских гаванях, в годы войны «эмки» стали основой советского подводного флота, будучи выпущены самой массовой серией (в общей сложности более 100 штук). На их счету 61 потопленное судно и 10 боевых кораблей противника.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПОСТРОЙКА	5
Проектирования	5
Строительство и испытания	19
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ	30
Тип «М» VI, VI-бис серии	30
Тип «М» XII серия	37
Подводные лодки XV серии	42
Системы и устройства подводных лодок	45
Общая оценка проекта	65
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	67
Краснознаменный Балтийский флот	67
Черноморский флот	107
Северный флот	170
«Малютки» на Тихом океане	228
Результаты боевой деятельности подлодок типа «М»	236
Послевоенная судьба подводных лодок	238
Литература и источники	254



ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПОСТРОЙКА

Проектирование

«Малютки» VI и VI-бис серии — первое поколение

К началу 1926 г. были разработаны требования к малой лодке для Балтийского моря. Назначением её являлись позиционная служба в Финском заливе и плавание в шхерах, крейсерство в открытой части Балтики. Чтобы иметь возможность атаковать боевые корабли (до линкоров включительно) главным вооружением субмарины должны были стать четыре носовых торпедных аппарата калибра 533 мм. 76-мм универсальная установка обеспечивала бы самооборону корабля от сторожевых катеров и авиации. Надводное водоизмещение не должно было превышать 350-400 т при осадке не более 4-х метров. Интересно отметить, что подводной скорости отдавалось предпочтение перед надводной — 12-14 против 10-12 узлов соответственно. Надводная дальность плавания при автономности 17 суток (из них 14 на позиции) задавалась в 4000 миль, подводная — в 30 миль. В задании подчеркивалась важность установки радиотелеграфной связи для дистанций до 350 миль и звуковой радиосвязи до 120 миль.

Разработка детального проекта велась с 1928 г. силами специалистов НТК и Балтийского завода под руководством Б.М. Малинина. В результате получилась субмарина по своим ТТХ фактически соответствующая большинству позиционным лодкам (надводное водоизмещение 578 т, четыре носовых и два кормовых ТА). Одобрение Реввоенсовета СССР проект получил 23.1.1930. 5 февраля на Балтийском заводе заложили три головные лодки III серии, получивших обозначение тип «Щука».

9.5.1930 Наморси утвердил новое ОТЗ для малой позиционной подлодки. Задачи сохранялись прежние: *«Действия на позициях против боевых и торговых судов в узостях и шхерах Балтийского театра»*. Вооружение сокращалось до двух пар 533-мм торпедных аппаратов в носу и корме без запасных торпед. Предлагалось предусмотреть постановку мин через ТА. Ход: надводный — 10-12 узлов, подводный — 8-10 узлов. Дальность КВ радиосвязи 200 миль. Из совокупности всех заданных характеристик становилось очевидно, что действовать против кораблей и судов лодка должна была не на коммуникациях противника, а у своих берегов, т.е. осуществлять оборону побережья от набеговых действий и десантов неприятельского флота. Считалось, что реализация всех этих требований возможна при надводном водоизмещении до 200 т, при

осадке до 2,1 м. Особо оговаривалось наличие двух перископов (атак и зенитного), однокорпусная конструкция с наружными булевыми цистернами, экипаж не более 19 человек (из них три начальствующего состава) с размещением на стационарных и подвесных койках. НТК разработал несколько вариантов эскизного проекта. В итоге водоизмещение возросло до 246 т, при некотором превышении радиуса плавания в надводном (до 1375 миль) и в подводном (до 75 миль) положениях.

В начале 1932 г. состоялось решение о создании Морских сил Дальнего Востока. Поскольку требовалось развернуть большую группировку в кратчайшие сроки, проект малой подлодки, которую можно было бы без разборки транспортировать по железной дороге, был бы весьма кстати. Согласно утвержденному Начальником МС РККА 9.1.1932 В.М. Орловым ТТЗ назначение субмарины определялось как *«действия против боевых и торговых кораблей противника. Использование на всех морских театрах»*. Специально оговаривались: *«Водоизмещение не более 130-140 тонн. Размеры и вес лодки должны вкладываться в железнодорожные габариты и веса, допуская переброску по железной дороге на любой из морских театров»*. При этом выдвигалось и общее требование: *«При проектировании и постройке электросварка и легкие сплавы должны быть применены в полном масштабе с целью уменьшения веса»*. Вооружение должны были по-прежнему составлять два носовых торпедных аппарата калибром 533 мм. Двигательная установка одновальная.

Требование по железнодорожной транспортабельности хотелось бы прокомментировать отдельно. Задавалась она не потому, что на Дальнем Востоке отсутствовала судостроительная база, и субмарины для данного театра приходилось собирать из секций, произведенных на заводах западных регионов СССР. Дело заключалось в том, что в то время страна не могла еще себе позволить строительство большого количества подлодок, необходимого для надежной обороны побережья на всех четырех морских театрах. Характер будущей войны в начале 30-х годов выглядел несколько неопределенно. Противником могла оказаться и Япония, и западные соседи-лимитрофы, и страны Антанты. В условиях начала войны на Западе могла сложиться ситуация, когда большое количество дальневосточных подлодок оказалось бы не у дел при том,

На стр.4 В в е р х у:
подводная лодка
«М-55» VI-бис серии,
Севастополь, 5
ноября 1944 г.
В н и з у: подводная
лодка «Slazak»
(бывшая «М-270» XV
серии) ВМС ПНР,
конец 1950-х гг.

что в западных флотах тогда субмарин имелось совсем немного. Вот для этого и потребовался проект «мобильной» «малютки». Интересно отметить, что в годы войны подлодки (боевые, а не только что построенные) перебрасывались с театра на театр, но это не дало особого практического эффекта. В конце 1942 года было принято решение о переводе четырех «малюток» ЧФ на СФ, но оно не было выполнено — субмарины перевезли на Каспийское море, но дальше они не пошли, и в конце 1943 г. их вернули на Черное. Весной 1944 г. четыре подлодки СФ и 10 с ТОФ решили отправить на усиление Черноморского флота. Это решение было доведено до конца, но все лодки вступили в строй уже после окончания боевых действий на театре. И, наконец, три последние «малютки» СФ весной 45-го было решено отправить на Балтику, но война окончилась еще до того, как первый эшелон тронулся из Мурманска. Доставка же построенных субмарин осуществлялась вполне оперативно и позволила пополнить подводные силы СФ тремя кораблями в 1942 г. и еще пятью — в 43-м.

Но вернемся в 1932 год. Время на составление проекта у ОКТБ №2 под руководством А.Н. Асафова оказалось предельно ограниченным. Помимо указанных выше требований необходимо было разработать максимально технологичный и простой в производстве проект. 20.3.1932 общий проект такой субмарины по докладу Наморси был утвержден РВС. При утверждении был отмечен ряд недостатков, являвшихся очевидным следствием выбранного конструктивного типа и малого водоизмещения: большая вероятность всплытия лодки на поверхность при торпедной стрельбе; недостаточная продолжительность полного подводного хода (менее часа); наличие всего двух скоростей подводного хода — 3 и 7 узлов — что ограничивало маневренность лодки при торпедной атаке.

Лодки, получившие обозначение «тип «М» (М — малые), имели однокорпусную архитектуру. Полностью сварной прочный корпус в короткие сроки спроектировать не удалось, поэтому часть соединений оставили клепанными. Ограждение прочной рубки и мостик выполнили из дюралюминия. Корпус разделялся тремя плоскими переборками на 4 отсека. Палубные цистерны, носовая цистерна плавучести

и аккумуляторные ямы были выполнены по образцу «Щ». Для предотвращения всплытия носа лодки при двухторпедном залпе была введена система полуавтоматического заполнения торпедозаместительной цистерны. Первые субмарины заложили на Николаевском судостроительном заводе им. «А. Марти» в конце августа 1932 г.

Результаты проведенных в конце лета — начале осени 1933 г. испытаний построенных субмарин VI серии не вызвали у военных моряков большого восхищения. При заведомо скромных боевых характеристиках, плохой обитаемости и управляемости, реальные ходовые характеристики оказались значительно ниже проектных. Железнодорожная транспортабельность оказалась достигнута слишком дорогой ценой (см. таблицу внизу).

Промышленность считала этот проект несомненно удачным. В «Предварительном кратком отчете о результатах работы заводов Главморпрома» за 1934 г. его начальник Р. Муклевич отмечал: «Прежде всего следует отметить, что встреченная более чем холодно в кругах УВМС подлодка «малютка» оказалась вполне боееспособной и мореходной единицей, удовлетворительно разрешающей возлагаемые на малый тип лодок тактические задачи». В его же заключении на план заказов УВМС на 1935 г. указывалось: «УВМС предлагает их [«малюток», — Авт.] постройку прекратить, что навряд ли целесообразно, прежде всего по оперативным соображениям, так как мы совершенно прекращаем единственный тип лодки, могущий в собранном виде перебрасываться по железной дороге. Кроме того, остаются неиспользованными спецоборудование для малых лодок». В конечном итоге точка зрения промышленности, да и части моряков, победила — соблазн получить в короткие сроки большое число кораблей оказался слишком велик. Ну а боевые возможности этих подлодок промышленность интересовала мало.

Согласно постановлению СТО от 13 августа 1933 г. №73сс закладка «малюток» новой серии VI-бис (проект «М-Б», разработанный в ЦКБС-2) должна была вестись по уже существующему проекту, в котором устранялись выявленные при постройке первой серии замечания (общее количество изменений 80 пунктов). Но, поскольку постановление также задавало

	Водоизмещение надводное, т	Скорость наибольшая, уз		Дальность плавания экономическим ходом, миль	
		надводная	подводная	надводная	подводная
проектное	157	13	7	1500	55
фактическое	160	11,2	6,4	850	50

крайне жесткие сроки работы (в 1934 г. должно быть сдано 10 единиц), между представителями РККФ и промышленности начались споры о допустимом объёме доработок проекта. Представитель Комиссии по наблюдению за постройкой судов на НГЗ тов. Хмелевский, к примеру, составил собственный список уже из 130 пунктов (изменение теоретического чертежа в оконечностях, увеличение запаса топлива и т.п.). Выпуск рабочих чертежей оказался сорван. В марте 1934 г. представителям промышленности удалось договориться с моряками о том, что «малютки», «подлежащие по утверждённой Правительством программе выпуску в текущем году, строятся по чертежам лодок VI-й серии с теми исправлениями дефектов, которые приняты совместными протоколами УВМС и ГУМСа».

В отличие от лодок VI серии, на кораблях VI-бис серии были улучшены обводы кормовой оконечности (плавный переход надстройки от ограждения рубки к корме лодки), прочный корпус выполнен цельносварным, установлены новые гребные винты, цистерны быстрого погружения и изменено ограждение прочной рубки. Эти меры позволили повысить скорость в надводном и подводном положениях.

«Малютки» XII серии — «издание второе, исправленное и дополненное»

В начале 1934 г. УВМС вновь вернулось к разработанному НИВК проекту лодки водоизмещением 280 т, с двумя линиями вала, четырьмя торпедными аппаратами. Предлагалось, при сохранении возможности перевозки субмарины по железной дороге следующую серию «малюток» построить именно такой. ЦКБС-2 выдвинуло очередной вариант усовершенствованной одновальной субмарины с двумя торпедными аппаратами, водоизмещением 170 т. По производственным (сроки заказа материалов и оборудования) и финансовым («стоимость будет приблизительно в 1,7 — 1,8 раза превышать стои-

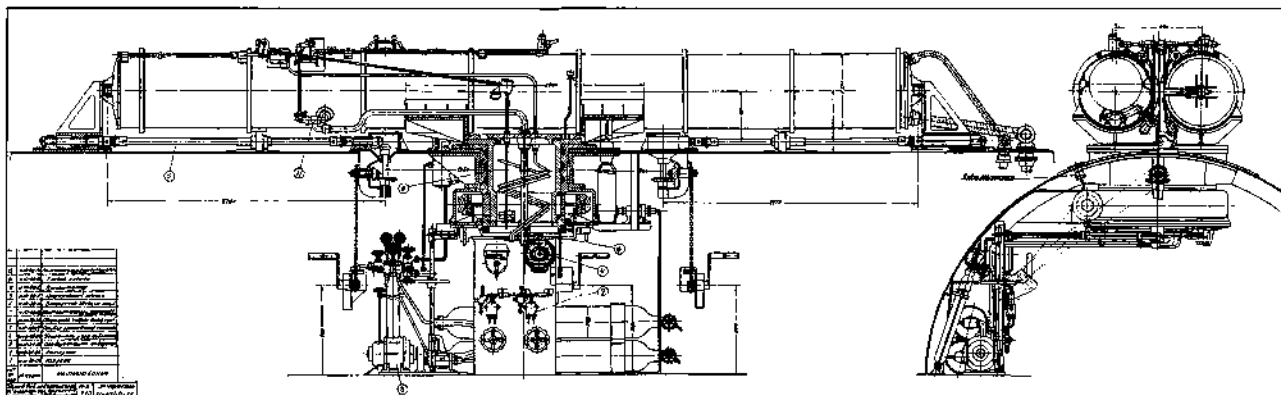
мость «малюток», т.к. основные и самые дорогие части судна /механизмы, батареи/ в новом проекте дублируются») соображениям руководство Главморпрома считало второй проект более подходящим для продолжения массового строительства.

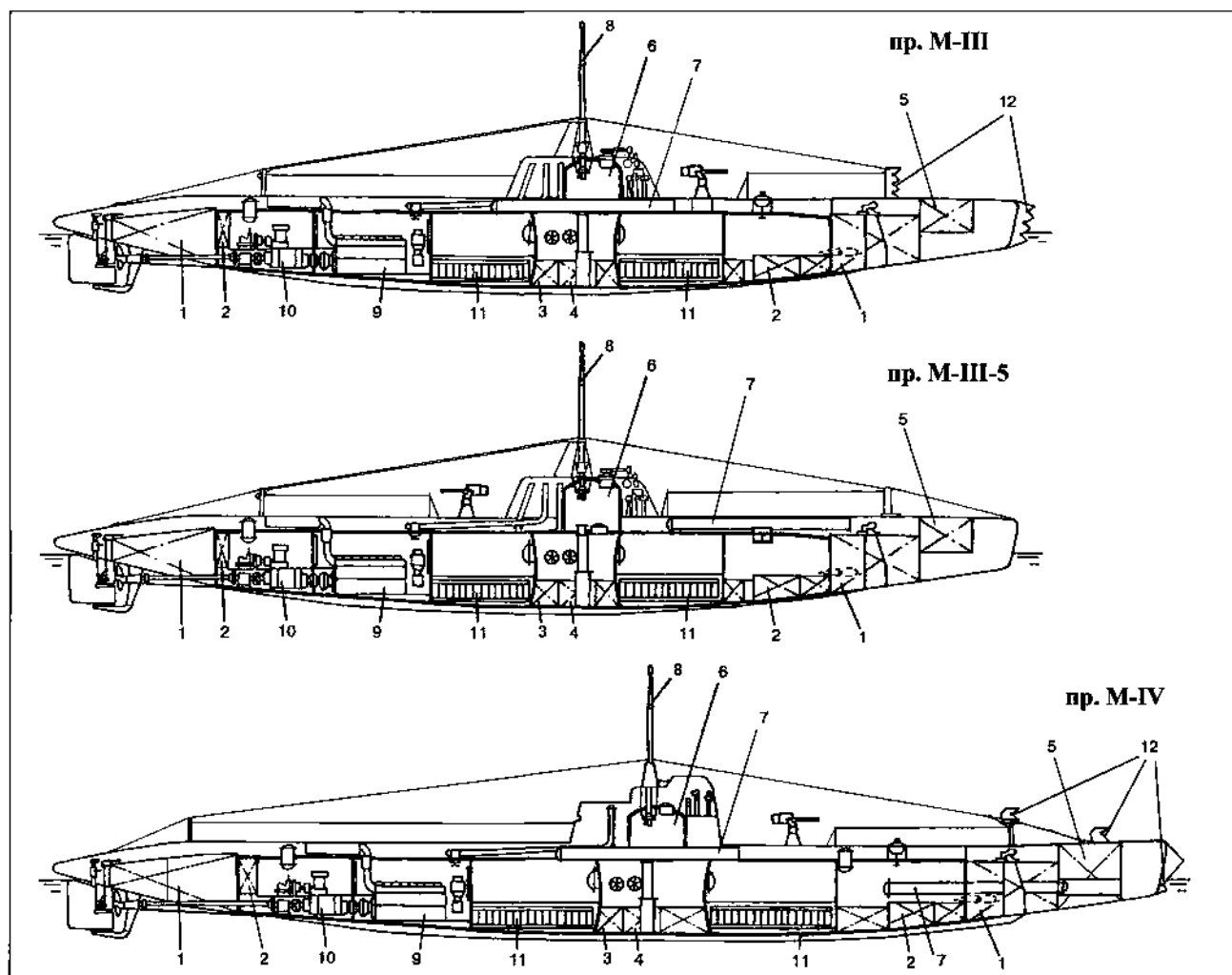
Инженер НИВК П.И. Сердюк создал проект «М-III». Тщательные расчеты показали, что требования безопасности при перевозке на транспортере, длина корпуса могла быть увеличена на 20%, ширина на 10%, а водоизмещение на 40%, по сравнению с лодками VI-бис серии, с учетом прохождения закруглений железнодорожного полотна, мостов и тоннелей. Это позволяло придать лодке более удачные обводы и повысить скорость хода и дальность плавания.

Для предотвращения появления дифферента после выпуска торпед, конструктор разместил поворотные торпедные аппараты в надстройке, по обеим сторонам рубки. Был разработан и второй вариант, с размещением одного поворотного двухтрубного аппарата в носовой части корпуса. Вариант с надстроечными торпедными аппаратами имел незначительные преимущества в радиусе плавания. Однако отмечалась загроможденность центрального поста приводами аппаратов, стрельба в позиционном положении становилась невозможной. Осмотр торпед в море исключался, сами аппараты требовали установки дополнительных обогревателей из-за опасности обмерзания. Параллельно был предложен вариант с нормальным расположением торпедных аппаратов, получивший обозначение «М-III-2».

23.8.1934 начальник УВМС В.М. Орлов направил наркомату обороны К.Е. Ворошилову доклад с указанием ТТЭ эскизных проектов малых лодок, предлагая утвердить проект «М-III-2». После доработки силами ЦКБС-2 проекту присвоили № 40 и обозначение XII серия. В общем проекте, по сравнению с эскизным, проведены следующие доработки: исправлена ошиб-

**Общий вид
наводящегося
533-мм торпедного
аппарата для
подводной лодки
проекта «М-III»**
копия подлинного чертежа





Общее расположение нереализованных проектов подводных лодок малого водоизмещения: 1 — цистерна главного балласта; 2 — дифференциальная цистерна; 3 — уравнительная цистерна; 4 — цистерна быстрого погружения; 5 — цистерна плавучести; 6 — прочная рубка; 7 — торпедный аппарат; 8 — перископ; 9 — дизель; 10 — главный гребной электродвигатель; 11 — аккумуляторная батарея; 12 — сетепорезатели

ка в длину ТА 7 м вместо 7,5 м; увеличена длина электромотора; приполнена корма и опущена линия вала для обеспечения выема поршней из главного двигателя; устранены палубные цистерны; электромагнитная муфта заменена кулачковой. Количество приборов сетепорезателя «Сом-1», взятое от подлодок V-бис серии (10 шт.) признавалось чрезмерным, предполагалось убрать часть приборов. Постановлением СТО №204сс от 29 декабря 1934 г. решено начиная с 1935 г. строить малые подлодки по пр. 40.

12 ноября 1935 г. решением Наморси общий проект XII серии был утверждён. В феврале 1936 г. в Отдел кораблестроения поступило предложение руководства НКО установить на дизели 38-K-8 наддув Бюхи и тем самым поднять скорость до 15 уз.

Поскольку для такого усовершенствования требовалась значительная переработка проекта, а сроки строительства серии опять назначались сжатыми, решено было в серийных кораблях ничего не менять.

К концу сентября 1936 г. был закончен общий проект «М-III-5» представлявший усовершенствованный вариант с поворотным двухтрубным надстроечным аппаратом. За счет изменения обводов корпуса, установки турбонаддува Бюхи получен прирост скорости на 1,5 уз по сравнению с базовым вариантом. Обратной стороной было ухудшение обслуживания механизмов, повышение температуры в дизельном отсеке, ускоренный износ двигателя, падение метacentрической высоты на 2 см. Трюмная помпа и компрессор перенесены в 1-й отсек из электромоторного. Для

компенсаций верхнего веса добавлено 3 т балласта. Начальник УВМС В.М.Орлов 17 марта 1937 одобрил проект «М-III-5». Он считал необходимым построить одну такую субмарину, для получения опыта эксплуатации и сравнения с существующими кораблями. Однако постройка такой «малютки» так и не была начата.

«Малютки» XV серии — долгая дорога к совершенству

Вышеуказанное мартовское решение НМС Орлова также включало в себя предложение ЦКБ-18 (переименованное в 1937 г. ЦКБС-2) проработать в течение двух месяцев вариант «М-III-5» с четырьмя ТА (2 надстроечных 2 корпусных, все носовые) при сохранении возможности перевозки по железной дороге. Лодка должна была стать двухвальной. 14.4.1937 проектирование было поручено П.И. Сердюку. Параллельную разработку проекта по этому заданию велась инженером НИВК Ефремовым.

17 июля ЦКБ-18 закончило предварительную проработку субмарины, а после консультаций с НИВК к середине октября проект, получивший обозначение М-IV, был закончен. Лодка обладала следующими ТТХ: надводное водоизмещение 234 т, длина по ГВЛ — 49,5 м, скорость надводная 14 уз при установке наддува Бюхи. Сомнений в получении указанной скорости при отношении длины корпуса к ширине равному 15 у проектировщиков не было, поскольку модель с аналогичными параметрами уже испытывали в опытовом бассейне. Метацентрическая высота 11 см (если уменьшить шпацию до 400 мм с 500 мм, и установить дюралюминиевую надстройку — получалось 12 см). За счет возросшей дины прочного корпуса улучшилось внутреннее расположение, высота помещений составляла 1900 — 1700 мм. Клапаны и кингстоны системы погружения использовали пневматические приводы. Непотопляемость лодки обеспечивалась при затоплении любого из отсеков. Главной проблемой был выбор диаметра прочного корпуса. Проектировавший лодку П.И. Сердюк для подстраховки выбрал 3,2 м, что ухудшало остойчивость и не позволяло разместить двухъякорные гребные электродвигатели необходимой мощности. Определенный в окончательном варианте диаметр 3,3 м снимал проблемы с внутренним размещением и остойчивостью, при сохранении железнодорожного габарита. Кроме того исключалось использование дефицитного и склонного к коррозии дюралюминия в конструкции надстройки. Весь 1938 г. шла напряжённая работа по составлению и увязке эскизных проектов двухвальных «малюток».

На заседании совместной комиссии (представителей НКСП и ВМФ) под председательством начальника II отдела Управления кораблестроения инженер-капитана I ранга Н.В. Алексеева 28-29.1.1939 были рассмотрены следующие проекты малых подводных лодок: «М-П» с парой торпедных аппаратов внутри прочного корпуса и парой в надстройке, инженера ЦКБ-18 Ф.Ф. Полушкина, а также «М-VI» с четырьмя торпедными аппаратами внутри прочного корпуса инженера ЦНИИ-45 Я.Е. Евграфова. Ни один из вариантов комиссия не сочла приемлемым: первый из-за использования надстроечных аппаратов, второй при удачной общей концепции не отвечал в должной мере требованиям ТТЗ.

8-10.4.1939 снова состоялось заседание комиссии (с привлечением представителей плавсостава), на котором был рассмотрен вариант «М-VII» Ф.Ф. Полушкина, разработанный ЦКБ-18 на основе проекта «М-VI». Главным отличием был вынос цистерн главного балласта из прочного корпуса в бортовые були. Этот вариант полностью удовлетворял требованиям тактического задания, кроме величины остойчивости в надводном положении. Комиссия, отметив основательность и глубину разработки проекта, рекомендовала увеличить водоизмещение до 280 т и сделать були съёмными. Разработанный эскизный проект «М-VII» был утвержден постановлением СТО от 23.7.1939. С августа года он стал называться XV серия или проект № 96. К октябрю закончили технический проект. Было произведено макетирование всех отсеков в натуральную величину. ЦКБ-18, не дожидаясь утверждения проекта, приступило к разработке рабочих чертежей. Главным конструктором проекта был назначен Ф.Ф. Полушкин.

Субмарины XV серии были однокорпусными с цистернами главного балласта в бортовых булях. Лодка имела шесть отсеков. Все прочные переборки были плоскими. Внутреннее расположение было очень компактным и отличалось продуманностью в части удобства эксплуатации экипажем. Проект был в наибольшей степени адаптирован к скоростной массовой постройке и имел освоенные в производстве механизмы и комплектующие. На перспективу предлагалось, при сохранении возможности перевозки по железной дороге без ограничения водоизмещения, удлинение лодок для введения либо двух кормовых торпедных аппаратов, либо четырех запасных торпед к носовым аппаратам, установить дизели типа 11Д с наддувом, либо 17Д в шести- или восьмицилиндровом варианте (общей мощностью 1800-2000/2800 л.с.). Перспективой долж-

на была статья «подлодка, обладающая основными тактико-техническими элементами, близкими к элементам подлодок типа «Щука», но перевозимая по железной дороге», простая и дешевая в постройке, особенно в военное время.

Подводные лодки с единым двигателем
С 1935 г. в системе Наркомата оборонной промышленности начались работы по созданию единого двигателя. Постепенно определились два направления: паротурбинные установки и дизели с т.н. «замкнутым циклом». Первыми техническими заданиями предлагалось разработать паротурбинные установки для лодок VI-бис и XII серий.

С.А. Базилевский предложил использовать на подлодке чистый кислород в сжиженном виде при атмосферном давлении и температуре — 180°C, хранящийся в цистернах. Основная идея заключалась в том, что продукты сгорания любого теплового двигателя содержат углекислоту, водяной пар, азот и избыточный кислород. Если охладить газы, удалить из них воду и углекислоту, довести содержание кислорода до 20-22%, то восстановленную газовую смесь можно вновь использовать для работы двигателя. К весне 1936 г. коллектив бюро завершил разработку эскизного проекта двигателя, получившего

сокращенное обозначение РЕДО (регенеративный единый двигатель особый).

Принципиальная схема работы установки РЕДО с дизелем выглядела следующим образом. В надводном положении выхлопные газы направлялись в холодильник предварительного охлаждения и отводились за борт; при работе двигателя по замкнутому циклу газы направлялись в сепаратор, где отделялась сконденсированная в холодильнике вода, а осушенные газы вновь поступали во всасывающий коллектор дизеля. Избыток продуктов сгорания направлялся через холодильник в сепаратор для удаления водного конденсата. Остаток газообразных продуктов сжимался компрессором до 70-100 атм. и подавался через вымораживающий холодильник в сепаратор, откуда сжиженная углекислота отводилась в емкости для хранения, а очищенная и осушенная газовая смесь направлялась в главный газопровод для дальнейшего использования. Кислород поступал в газообразном виде к диффузору, где смешивался с очищенными газами и поступал во всасывающий коллектор дизеля.

Представители НИВК и промышленности добились абсолютно необходимых по их мнению испытаний полномасштабного образца установки РЕДО на стенде, так

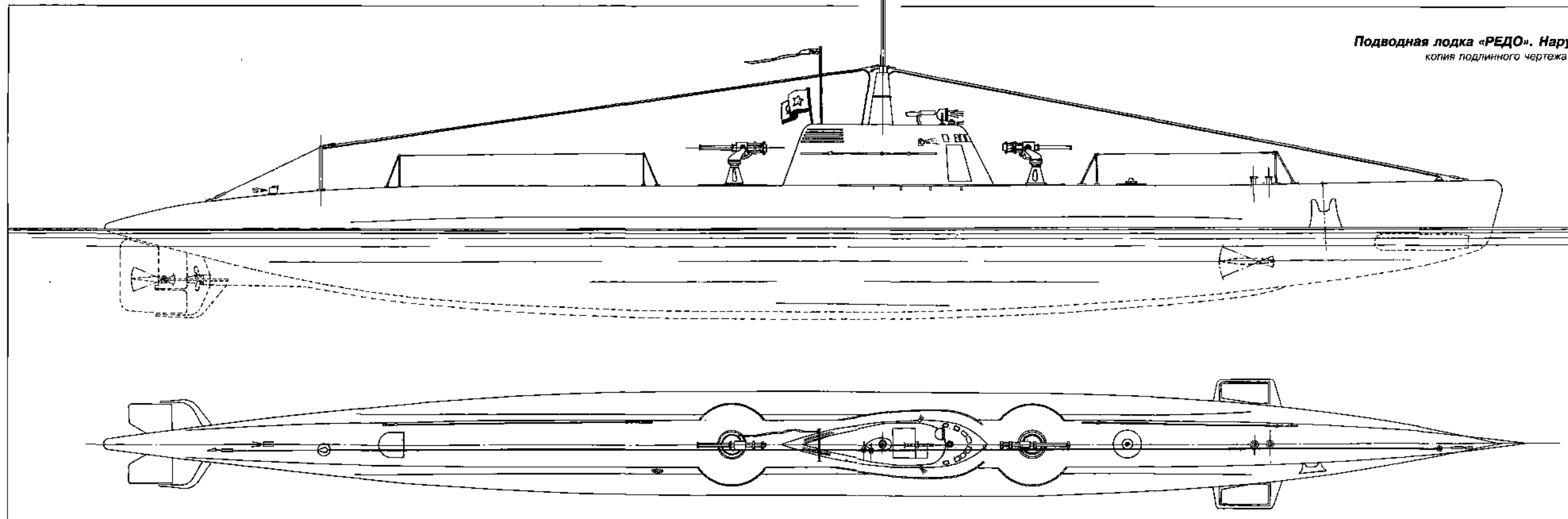
как только так можно было получить недостающие данные по взаимодействию различных видов газовых смесей, взрывоопасности установки, тепловым процессам в отдельных частях и элементах установки, выработать правильный тепловой режим для достижения необходимой мощности двигателя при различном числе оборотов. Конструктор считал, что с учетом успешной работы малой опытной установки и полугодового отставания контрагентских поставок испытания надо проводить на корабле, в противном случае срок окончания работ по РЕДО будет сорван.

20.10.1937 на заводе № 196 в Ленинграде окончили монтаж стенда, 1 декабря начались стендовые испытания установки РЕДО с дизелем 38-КРНС-8 (модификация серийного двигателя 38К-8, 800 л. с., 600 об/мин). До 24.1.1938 г установка проработала в общей сложности 34 ч 57 мин, из них 22 ч 17 мин в замкнутом цикле. Удалось устранить ряд конструктивных недостатков. Самой сложной задачей оказалась регулировка дозирующего кислородного клапана — при увеличении подачи кислорода свыше 22% от газового объема наблюдались взрывы топливной смеси в цилиндрах двигателя.

Параллельно шли работы на первой экспериментальной лодке типа «М» XII серии

(заводской номер С-92, строитель Пономарев, помощник Базилевский), закладка которой состоялась 5.9.1936. В служебной документации субмарину обозначали «РЕДО» и «Р-1». Длину дизельного отсека увеличили на 0,5 м, передвинув носовую водонепроницаемую переборку. Система состояла из: главного двигателя 38-КРНС-8, конденсационного, кислородного и углекислотного трубопроводов, последний из которых предназначался для отбора части выхлопных газов, сжижения водяных паров и углекислоты, вымораживающего холодильник предварительного охлаждения (размещен в надстройке рядом с глушителем), сдвоенного вымораживающего холодильника, двух газовых фильтров, промежуточного сепаратора, компрессора высокого давления (16 л/мин, 225 атм), двух трубчатых конденсаторов, сжижавших CO_2 охлаждаемым газообразным кислородом, и окончного сепаратора. Отобранная из окончного сепаратора углекислота при нахождении лодки в подводном положении направлялась по углекислотному трубопроводу в баллоны, 40 штук из которых находилось в коробчатом киле, а остальные 12 в прочном корпусе. При всплытии лодки на перископную глубину углекислота из баллонов отводилась за борт, практически бесследно растворяясь в морской воде.

Подводная лодка «РЕДО». Наружный вид
копия подлинного чертежа



на была статья «подлодка, обладающая основными тактико-техническими элементами, близкими к элементам подлодок типа «Щука», но перевозимая по железной дороге», простая и дешевая в постройке, особенно в военное время.

Подводные лодки с единым двигателем

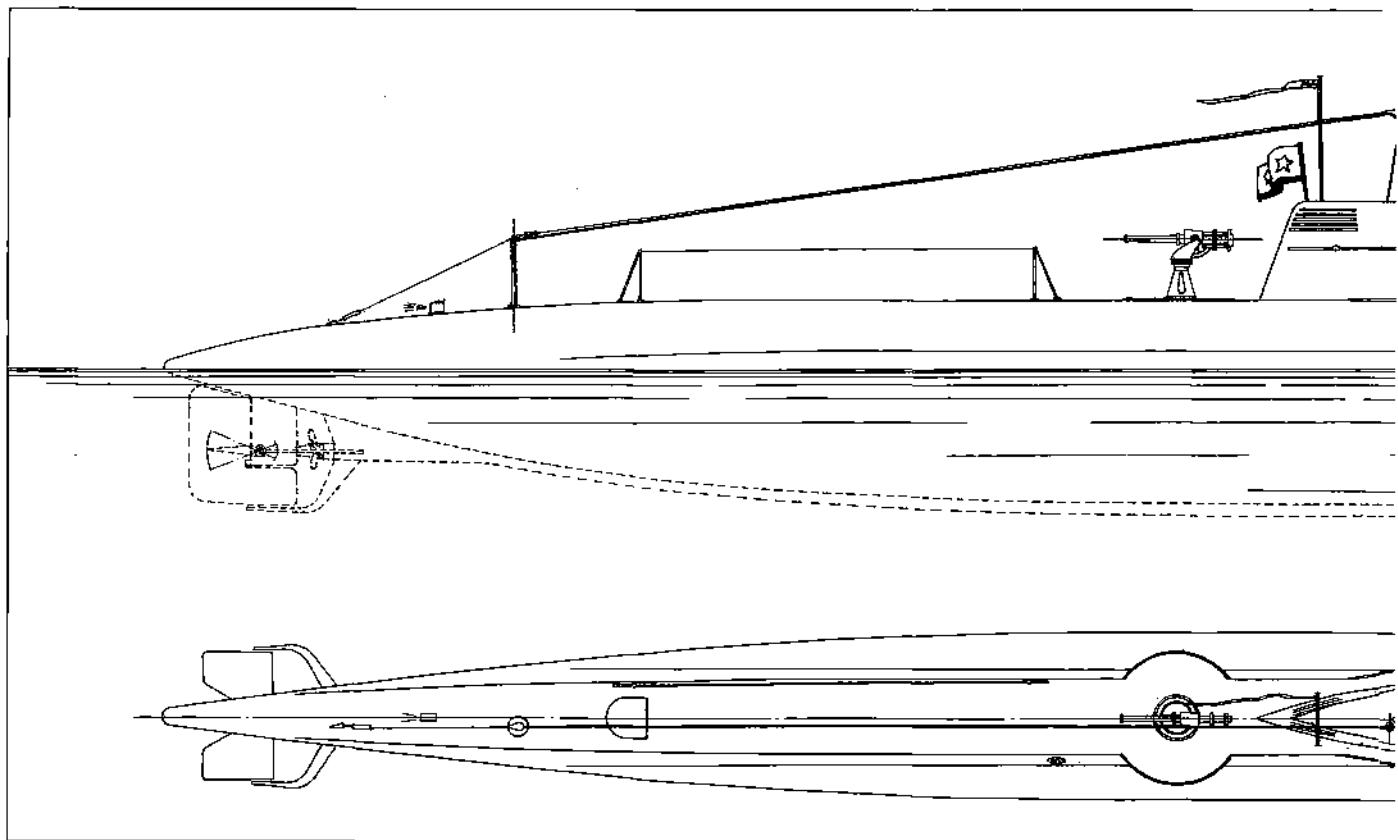
С 1935 г. в системе Наркомата оборонной промышленности начались работы по созданию единого двигателя. Постепенно определились два направления: паротурбинные установки и дизели с т.н. «замкнутым циклом». Первыми техническими заданиями предлагалось разработать паротурбинные установки для лодок VI-бис и XII серий.

С.А. Базилевский предложил использовать на подлодке чистый кислород в сжиженном виде при атмосферном давлении и температуре — 180°C, хранящийся в цистернах. Основная идея заключалась в том, что продукты сгорания любого теплового двигателя содержат углекислоту, водяной пар, азот и избыточный кислород. Если охладить газы, удалить из них воду и углекислоту, довести содержание кислорода до 20-22%, то восстановленную газовую смесь можно вновь использовать для работы двигателя. К весне 1936 г. коллектив бюро завершил разработку эскизного проекта двигателя, получившего

сокращенное обозначение РЕДО (регенеративный единый двигатель особый).

Принципиальная схема работы установки РЕДО с дизелем выглядела следующим образом. В надводном положении выхлопные газы направлялись в холодильник предварительного охлаждения и отводились за борт; при работе двигателя по замкнутому циклу газы направлялись в сепаратор, где отделялась сконденсированная в холодильнике вода, а осушенные газы вновь поступали во всасывающий коллектор дизеля. Избыток продуктов сгорания направлялся через холодильник в сепаратор для удаления водного конденсата. Остаток газообразных продуктов сжимался компрессором до 70-100 атм. и подавался через вымораживающий холодильник в сепаратор, откуда сжиженная углекислота отводилась в емкости для хранения, а очищенная и осушенная газовая смесь направлялась в главный газопровод для дальнейшего использования. Кислород поступал в газообразном виде к диффузору, где смешивался с очищенными газами и поступал во всасывающий коллектор дизеля.

Представители НИВК и промышленности добились абсолютно необходимых по их мнению испытаний полномасштабного образца установки РЕДО на стенде, так



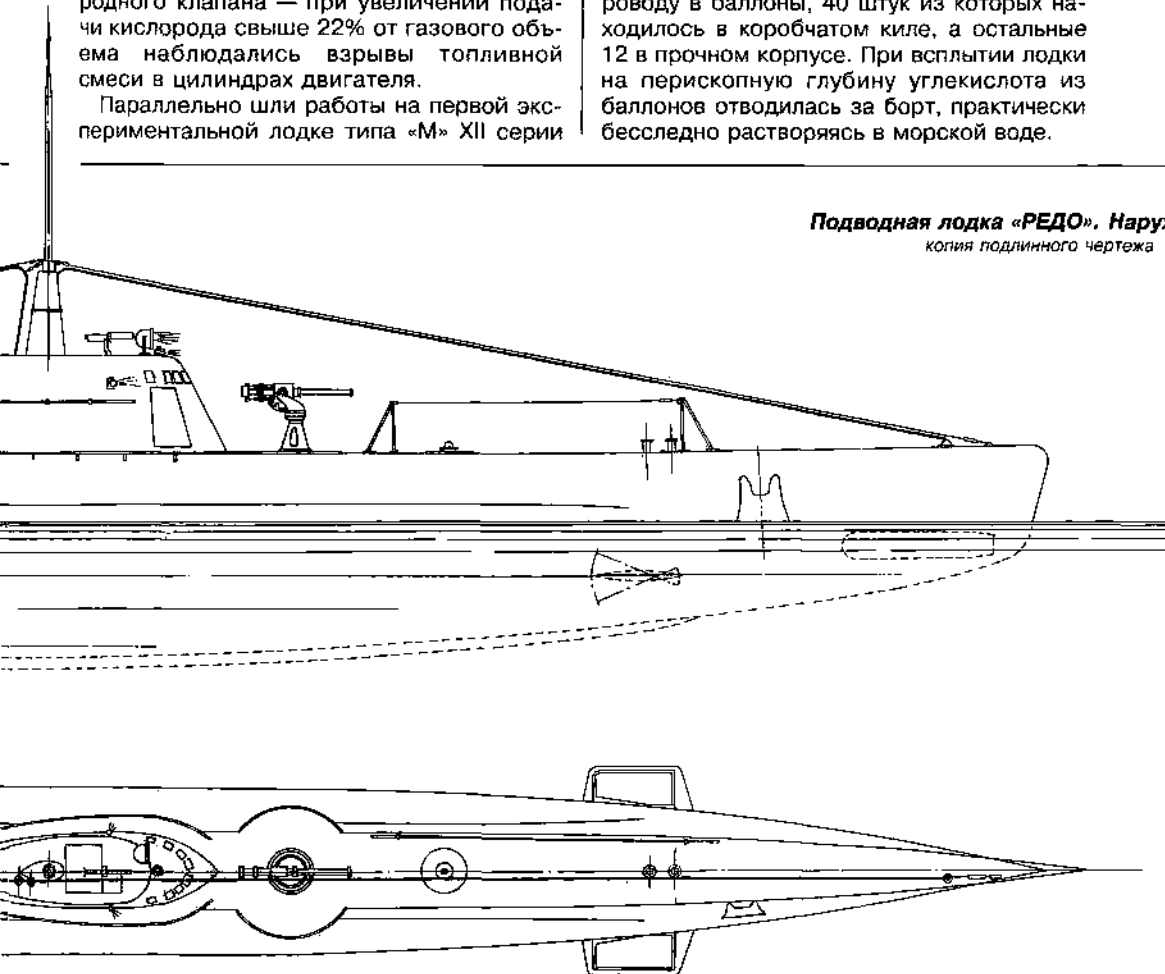
как только так можно было получить недостающие данные по взаимодействию различных видов газовых смесей, взрывоопасности установки, тепловым процессам в отдельных частях и элементах установки, выработать правильный тепловой режим для достижения необходимой мощности двигателя при различном числе оборотов. Конструктор считал, что с учетом успешной работы малой опытной установки и полугодового отставания контрагентских поставок испытания надо проводить на корабле, в противном случае срок окончания работ по РЕДО будет сорван.

20.10.1937 на заводе № 196 в Ленинграде окончили монтаж стенда, 1 декабря начались стендовые испытания установки РЕДО с дизелем 38-КРНС-8 (модификация серийного двигателя 38К-8, 800 л. с., 600 об/мин). До 24.1.1938 г установка проработала в общей сложности 34 ч 57 мин, из них 22 ч 17 мин в замкнутом цикле. Удалось устранить ряд конструктивных недостатков. Самой сложной задачей оказалась регулировка дозирующего кислородного клапана — при увеличении подачи кислорода свыше 22% от газового объема наблюдались взрывы топливной смеси в цилиндрах двигателя.

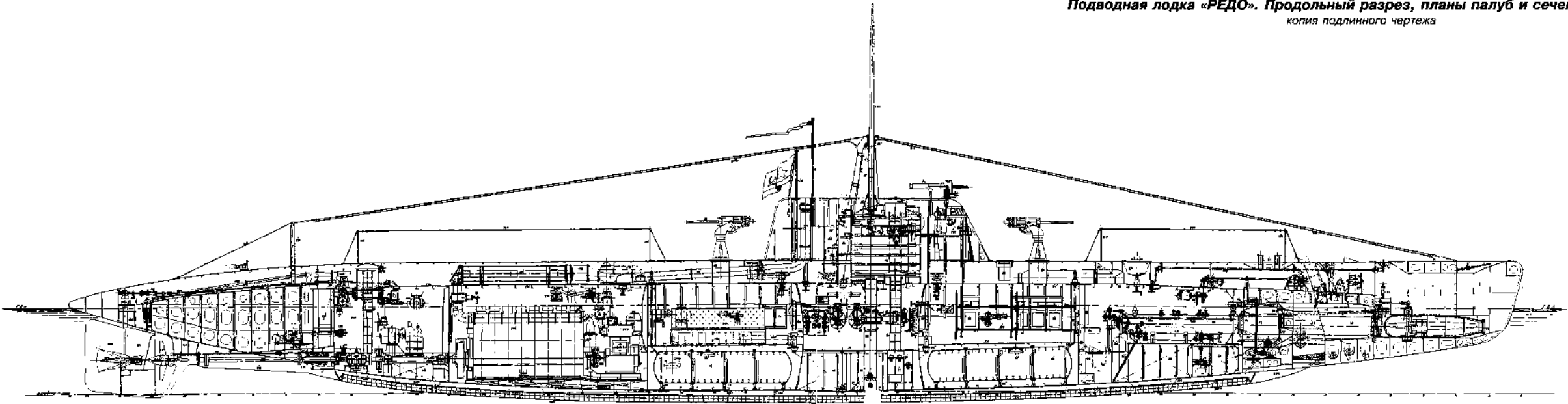
Параллельно шли работы на первой экспериментальной лодке типа «М» XII серии

(заводской номер С-92, строитель Пономарев, помощник Базилевский), закладка которой состоялась 5.9.1936. В служебной документации субмарину обозначали «РЕДО» и «Р-1». Длину дизельного отсека увеличили на 0,5 м, передвинув носовую водонепроницаемую переборку. Система состояла из: главного двигателя 38-КРНС-8, конденсационного, кислородного и углекислотного трубопроводов, последний из которых предназначался для отбора части выхлопных газов, сжижения водяных паров и углекислоты, вымораживающего холодильника предварительного охлаждения (размещен в надстройке рядом с глушителем), сдвоенного вымораживающего холодильника, двух газовых фильтров, промежуточного сепаратора, компрессора высокого давления (16 л/мин, 225 атм), двух трубчатых конденсаторов, сжижавших CO_2 охлаждаемым газобразным кислородом, и окончного сепаратора. Отобранная из окончного сепаратора углекислота при нахождении лодки в подводном положении направлялась по углекислотному трубопроводу в баллоны, 40 штук из которых находилось в коробчатом киле, а остальные 12 в прочном корпусе. При всплытии лодки на перископную глубину углекислота из баллонов отводилась за борт, практически бесследно растворяясь в морской воде.

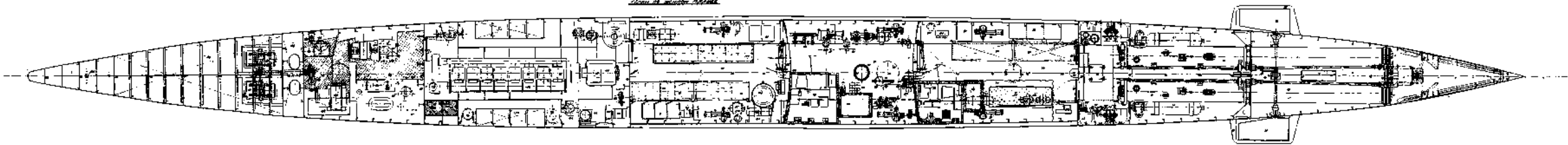
Подводная лодка «РЕДО». Наружный вид
копия подлинного чертежа



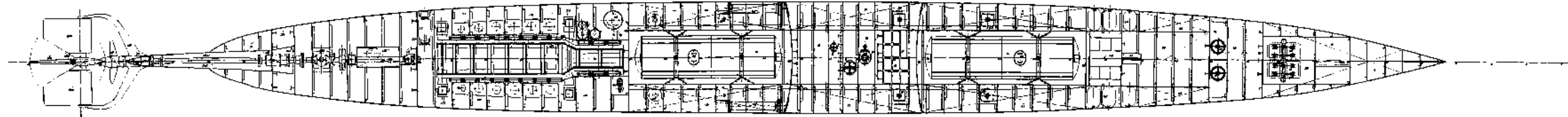
Подводная лодка «РЕДО». Продольный разрез, планы палуб и сечения корпуса
копия подлинного чертежа



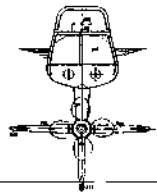
План верхней палубы



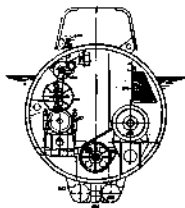
План нижней палубы



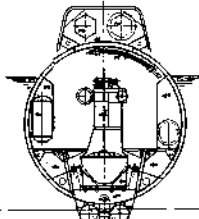
Сечение по линии А-А



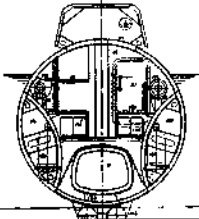
Сечение по линии Б-Б



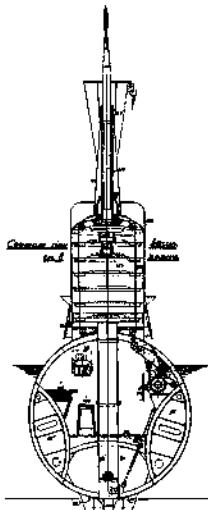
Сечение по линии В-В



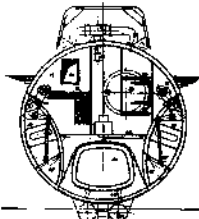
Сечение по линии Г-Г



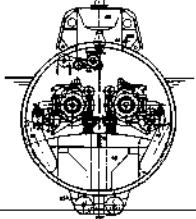
Сечение по линии Д-Д



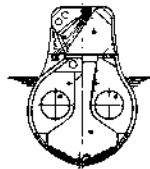
Сечение по линии Е-Е

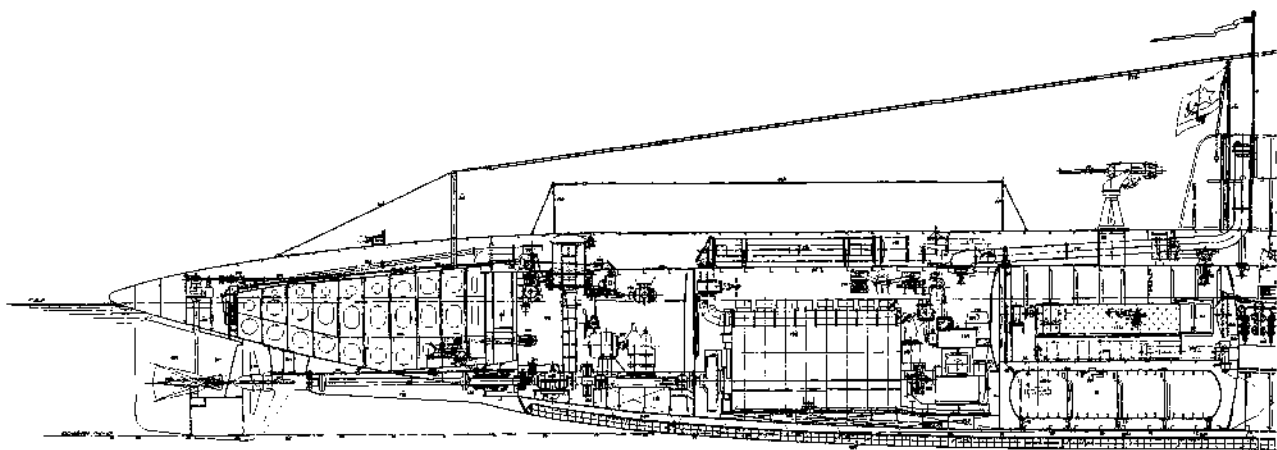


Сечение по линии Ж-Ж

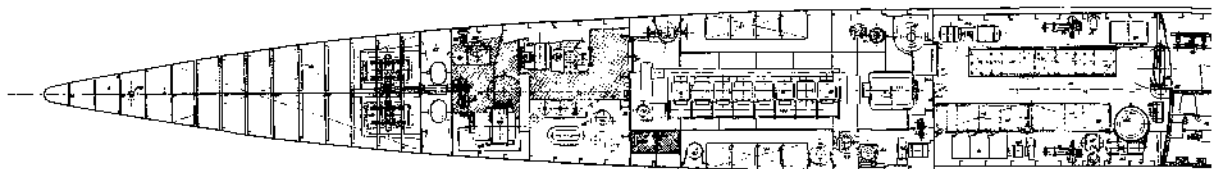


Сечение по линии И-И

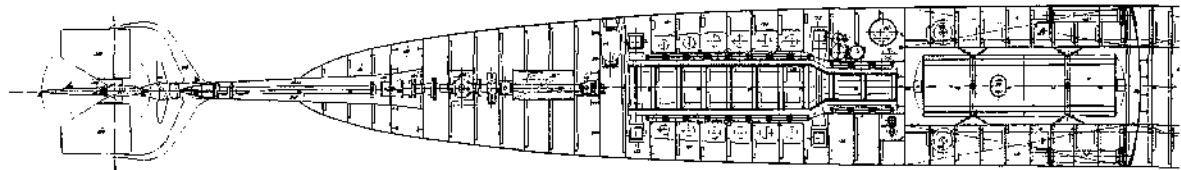




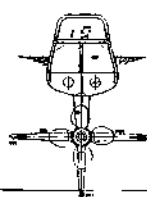
План по средней линии



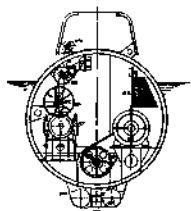
План по корме



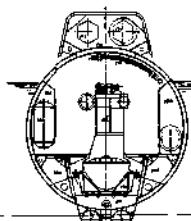
Сечение по линии
по I-III



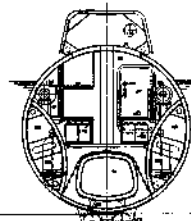
Сечение по линии
по I-III



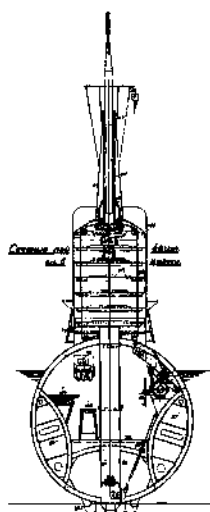
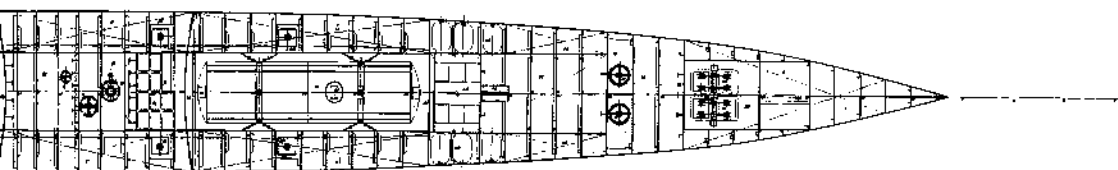
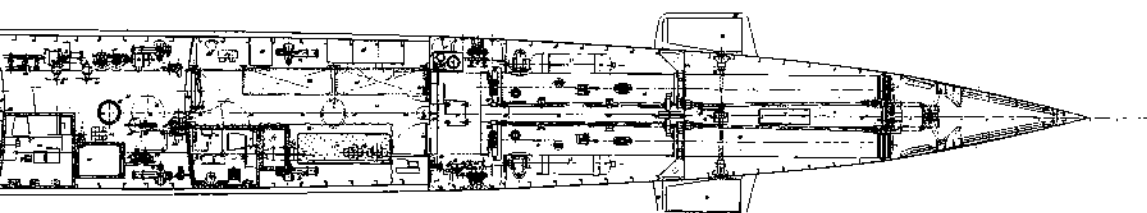
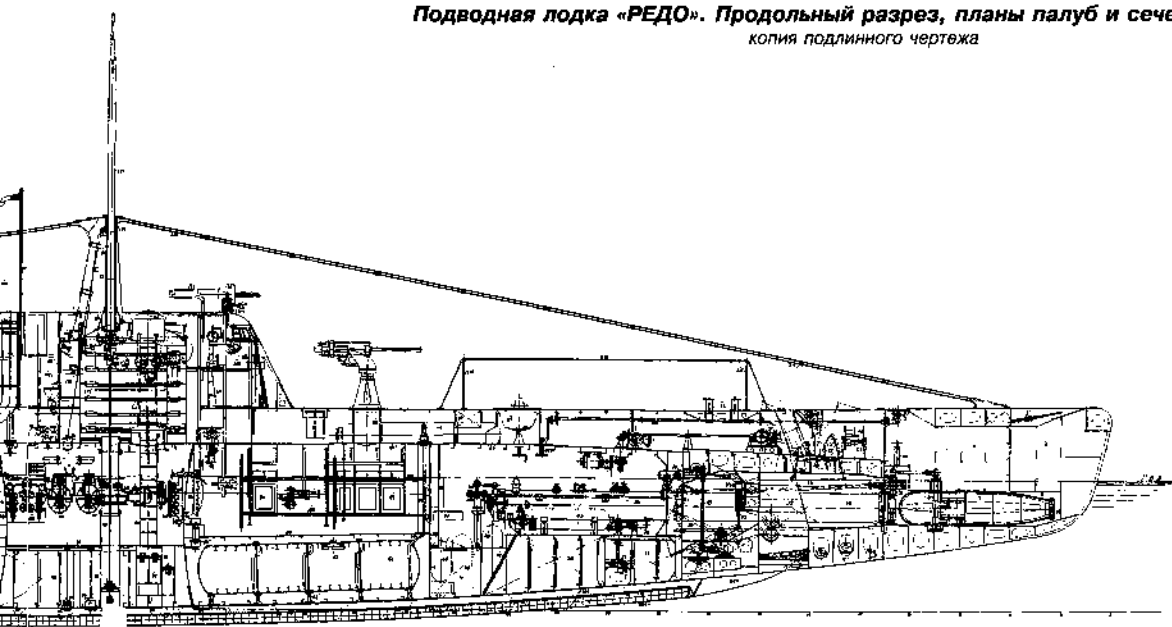
Сечение по линии
по I-III



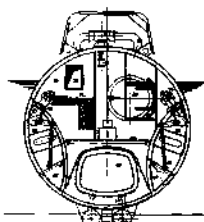
Сечение по линии
по I-III



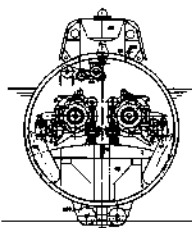
Подводная лодка «РЕДО». Продольный разрез, планы палуб и сечения корпуса
 копия подлинного чертежа



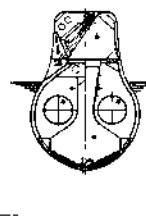
Сечение по 33 мм
от 1-го отсека



Сечение по 33 мм
от 2-го отсека



Сечение по 33 мм
от 3-го отсека



Жидкий кислород хранился в трюмах 2 и 4 отсеков, где вместо аккумуляторов установили две цистерны вместимостью по 4 т, снабженные автономными трубопроводами с испарителем и подогревателем, использовавшими тепло выхлопных газов, конденсаторам углекислого газа, вспомогательным газификатором и радиатором охлаждения воздуха в дизельном отсеке. Раздельные трубопроводы позволяли подавать кислород из каждой цистерны в отдельности или из двух вместе. Далеко не сразу удалось разработать эффективную конструкцию хранилищ. Правильную погрузку и подачу кислорода, без возникновения происшествий организовать удалось тоже не сразу. Наличие на борту большого запаса кислорода существенно улучшило условия работы экипажа и увеличило время нахождения лодки в подводном положении.

В кормовом отсеке для получения дополнительного жидкого кислорода смонтировали кислородную станцию Московского автогенного завода (производительность 40 кг/ч), сжатый воздух подавался в нее компрессором высокого давления. Вспомогательные электромеханизмы питались от установленного на гребном валу 40 кВт генератора, который использовался для зарядки резервной аккумуляторной батареи. Отсутствие реверса машины потребовало установки винта регулируемого шага. Для максимального уменьшения шумности в подводном положении широко использовались амортизаторы. На них установили практически все главные и вспомогательные механизмы, чем добились значительного снижения уровня шума.

На следующий день после спуска 4.8.1938 г. начались погрузка и установка механизмов и агрегатов под руководством С.А. Базилевского. Все монтажные работы завершились через два месяца, и экипаж приступил к швартовым испытаниям.

25.10.1938 г. начались ходовые испытания «Р-1», производившиеся вначале на мелководье. Экипаж опробовал дизель на разных режимах, осваивал перекачку жидкого кислорода из цистерны в цистерну, аварийное стравливание его за борт. Регулировка двигателя производилась «на глаз», так как каких-либо быстродействующих газоанализаторов и исполнительных механизмов для автоматизации работы просто не существовало, и испытатели создавали их самостоятельно. 11 ноября при увеличении подачи кислорода до 40% в дизельном отсеке произошел взрыв и возник пожар, не причинивший серьезных повреждений. В следующем году ходовые испытания продолжались главным образом в надводном положении (было только одно погружение).

Ходовые испытания подтвердили перспективность системы РЕДО. Во время одного из выходов дизель проработал по замкнутому циклу около 10 часов, что более чем вдесятеро превысило подводную дальность плавания обычной «малютки» на полном ходу. Полностью герметизировать дизель так и не удалось. Через 10-15 минут из-за утечки газа через сальники рабочих клапанов и испарения топлива с нагретых поверхностей и грелки пускового подогрева содержание углекислоты в воздухе доходило до 6-7%, дизельный отсек заполнялся дымом, от которого не спасала даже вентиляция. Обнаружилась ускоренная эрозия поршней и цилиндров двигателя, а так же углекислотной арматуры.

В связи с туманными перспективами по получению удовлетворительных результатов, к 1941 г. надежды, связанные с вводом корабля в строй растаяли. Подлодку не стали переводить в Каспийское море, хотя такая возможность имела, а оставили в Ленинграде. 22.12.1941 она была исключена из списков кораблей ВМФ, законсервирована и возвращена НК СП для использования в качестве плавучего стенда при отработке и испытаниях единых двигателей. 27.6.1942 при обстреле осадной артиллерией территории завода «Судомех», «РЕДО» получила прямое попадание снаряда в кормовую цистерну главного балласта и длительное время оставалась в поврежденном состоянии.

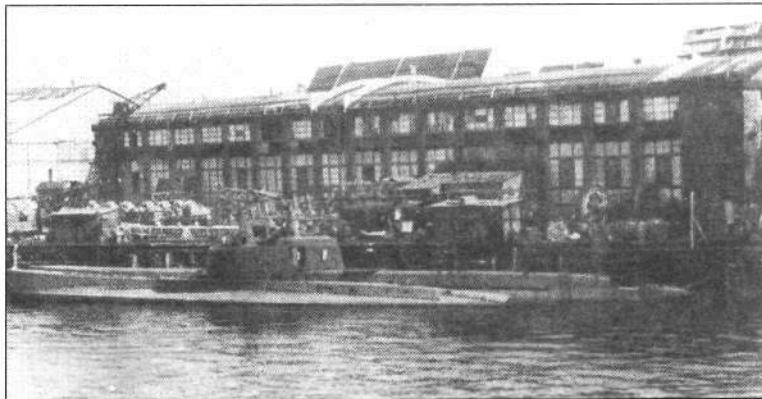
Б.Д. Златопольский предложил в 1936 г. установку ИВР (искусственный воздух с растворением углекислого газа). Выхлопные газы после холодильника-глушителя и сепаратора поступали в абсорбционную колонку, куда через распыляющие головки подавалась забортная вода. Происходило интенсивное промывание газов и растворение углекислоты. Образовавшийся раствор насосом откачивался за борт. Не растворившаяся часть, в основном азот, сепарировалась и направлялась к смесителю, куда через дозирующий клапан подавался газообразный кислород. Полученная искусственная регенерированная газовая смесь поступала во всасывающий коллектор дизеля. Стендовую установку (под обозначением «НИВК-ИВР») с дизелем 38-КРНС-8 на заводе № 196 собрали в апреле 1940 г., получив при работе по замкнутому циклу устойчивую мощность около 500 л.с. Для эффективной работы требовалось пропускать через абсорбер объем воды значительно больший объема цилиндров двигателя. Это предъявляло высокие требования к точности и надежности системы регулировки. Дальнейшие испытания прервала война.

Конструкторами Кривовым и Станкевичем был предложен комплекс, состоящий

из паровой турбины и теплового аккумулятора, заполняемого расплавленным алюминием, имеющим температуру плавления около 660°C, кипения — 2500°C, одна тонна, нагретая до 800°C выделяет 240 кВт/ч энергии, что в 16 раз больше аккумулятораной батареи. В мае 1937 г. было принято Постановление СНК и СТО №80-сс о разработке и строительстве такого двигателя (под обозначением «КС»), с последующим монтажом на подлодке VI-бис серии. В конце сентября 1937 г. в специальном Конструкторском Бюро НИВК УМС была закончена разработка технического проекта единого двигателя с тепловым аккумулятором и общего проекта переоборудования «малютки» под эту установку. Технический проект по рассмотрении в октябре передали заводу №196 (для разработки рабочих чертежей, а также проведения работ по переоборудованию подлодки) и Кировскому заводу (для постройки агрегатов установки). Срок выхода на испытания — 15 августа, сдача субмарины планировалась в октябре 1938 г.

Состав установки: тепловой аккумулятор — прямоточный котёл — турбина. Для заднего хода использовался винт регулируемого шага. Установка оказалась дорогостоящей, конструктивно трудноисполнимой и малоэффективной. Сразу же выявилось серьёзное отставание в разработке технической документации: техпроект НИВК должен был быть закончен к 1.5.1938 г., заводу 196 он оказался передан в конце августа. Контрагенты вследствие этого не успевали поставить оборудование в срок. Особую сложность составляла высокая химическая агрессивность расплавленного алюминия. Прорабатывались и другие варианты наполнителей теплоаккумуляторов: соли щелочей едкого калия и натрия, соли других, в том числе редкоземельных, элементов, графит. Здесь так же основной проблемой была высокая агрессивность компонентов и большой вес самой установки. Прямоточный котёл для установки так и не был спроектирован. Сроки завершения работ переносились до самого начал войны, после чего работы над установкой «КС» были прекращены.

Установку ЕД-ВВД (единый двигатель — выхлоп в воду — дизельный) предложил в 1939 г. И.П. Янкевич. Схема работы установки отличалась от РЕДО незначительно: из замкнутого цикла исключили конденсатор углекислоты и баллоны высокого давления. Как и в РЕДО, основная часть выхлопных газов, пройдя газоохладитель и сепаратор, поступала к газовому смесителю, где в нее добавлялся кислород, и далее в дизель. Избыточная часть обрабо-



танных газов отбиралась компрессором и через специальные распыляющие устройства выбрасывалась за борт, где происходило интенсивное перемешивание и растворение газа. Начавшиеся стендовые испытания установки ЕД-ВВД с использованием дизеля малой мощности прервались на время войны.

Работы над ЕД-ВВД возобновились только в 1947 г. УК ВМФ приняло решение смонтировать установку на лодке «М-92» (бывшая «Р-1»). В ходе демонтажа из состава установки РЕДО оставили только компрессор высокого давления. В трюме второго отсека вместо кислородной цистерны установили аккумуляторную батарею из 56 элементов МС. Поскольку дизель был связан с компрессором реверс его оказался невозможен, а винт регулируемого шага заменили на стандартный гребной винт VI-бис серии, в подводном положении субмарина лишалась заднего хода. С началом навигации 1950 г. лодка под командованием капитана 1 ранга В.К. Афанасьева вышла на ходовые испытания.

Они, подтвердив в целом работоспособность ЕД-ВВД, выявили её основной недостаток. С увеличением глубины погружения возрастало противодействие при отводе выхлопных газов за борт, прямо пропорционально затраченной на его преодоление мощности. Это приводило к уменьшению скорости хода и дальности плавания. Дальность плавания ограничивалась запасом жидкого кислорода в цистерне. С другой стороны, постоянная работа компрессора позволяла поддерживать в дизельном отсеке разрежение, устранявшее загазованность и повышающее безопасность работы энергетической установки в режиме замкнутого цикла. В следующем году «М-92» была предъявлена Государственной приемной комиссии, но несмотря на успешную работу установки ЕД-ВВД работы по ней прекратили. В 1952 г. лодку подняли на стенку завода №196, а вскоре сдали на разделку.

**Подводные лодки
«Р-1» и «М-401»**

Разработка проектов новых подводных лодок, с учетом опыта войны

Надо отметить, что опыт войны по отношению к воевавшим лодкам учитывался, образно говоря «на месте», в периоды ремонтов. Для обобщения в общевойсковом масштабе проводились конференции, с участием подводников и проектировщиков. На проводившейся ЦКБ-18 в январе 1942 г. в Горьком практико-технической конференции начальником кафедры тактики подводных лодок и противолодочной борьбы ВМА им. Ворошилова капитаном 1 ранга А.В. Томашевичем был сделан любопытный доклад. Согласно его основным тезисам предвоенные взгляды на многие вопросы требовали корректировки. Лодки типа «М» имеют слишком маленький носовой залп. Практика подтвердила необходимость кормовых торпедных аппаратов. Артиллерия субмаринами почти не используется, но на те случаи, когда она может потребоваться, необходимо введение установок калибром не менее 76-мм (две) или 100-мм (одна), иначе для уничтожения цели требуется слишком большое время. На закрытых театрах (Балтийское и Черное моря) выявилась острая необходимость в малых минных заградителях, с запасом мин 20 штук. Скорость надводного хода особого значения не имеет, 15 узлов вполне достаточно для закрытых театров. Приборы стабилизации глубины очень хороши (опыт «Щ-323»).

Малые лодки должны блокировать коммуникации противника и оборонять свое

побережье. Вооружение должны были составлять 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, без запасных торпед. Лодка должна быть двухвальной, водоизмещение 200-300 т, скорость над водой 16-14, под водой 8 узлов. Радиус плавания соответствующий Балтийскому, Черному и Японскому морям, т.е. 2,5 — 3 тыс. миль.

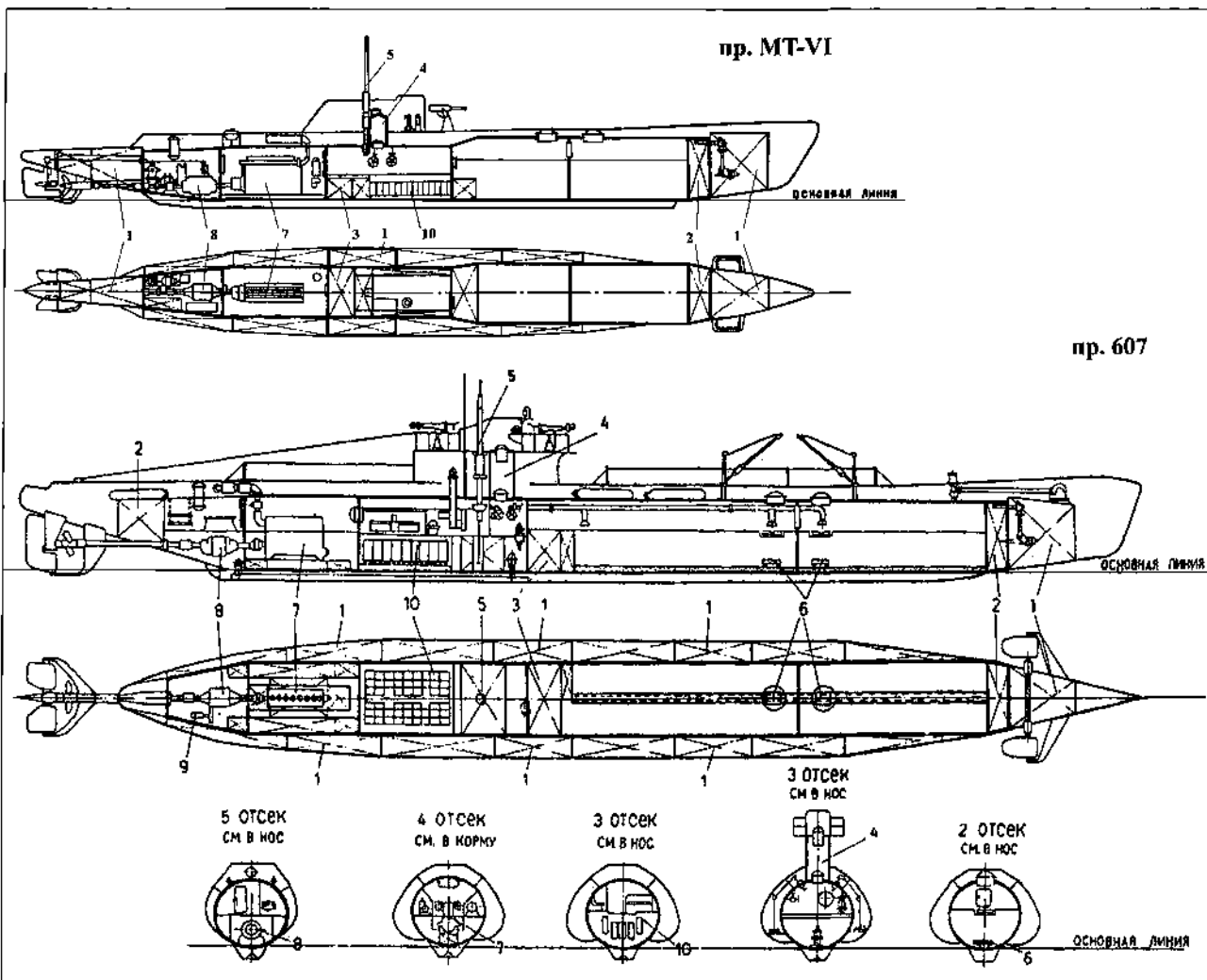
Создание минных заградителей на базе подлодок XII серии развернулось уже в январе 1942 г. Использовалось минное устройство «Ленинца» с тросовым приводом, но без прочной трубы. Главное требование — быстрота и легкость переоборудования. Проект получил №604, и представлял собой «малютку» с добавочными бортовыми булями, в которых и находилось минное устройство. Предполагалось, что заводы смогут изготовить первые комплекты для дооборудования подлодок к третьему кварталу 1942 г., а переоборудованные лодки можно будет испытать в кампании следующего года. Действительность оказалась много прозаичнее. «М-171» конвертированная по проекту 604 вступила в строй только в 1944 г., и в боевых условиях как минный заградитель проверена не была.

К созданию подводных транспортов подтолкнул опыт снабжения осажденной немцами главной базы Черноморского флота — Севастополя. 20.7.1942 Нарком ВМФ утвердил ТТЗ на технический проект малого подводного самоходного транспорта. Назначение предлагалось следующее: транспортировка между базами грузов (боеприпасы, продовольствие), по габаритам не превышающих 533-мм торпеду в сборе, грузоподъемность — 250-300 т. Все оборудование и системы должны были устанавливаться в минимально потребном объеме. Для ускорения строительства предлагалось использовать двигательную установку, электрооборудование и другие системы с подлодок VI серии. Главным конструктором был назначен Я.Е. Евграфов.

В целях ускорения и удешевления строительства Я.Е. Евграфовым 6.11.1942 было предложено переделать под подводные транспорта лодки VI серии. Суть проекта заключалась в замене 1-го отсека на транспортные трюмы и установке булей на бортах для транспортировки топлива и компенсации добавленных объемов. Грузоподъемность 120 т. Части корпусных конструкций могли быть построены на любом заводе и перевезены по железной дороге к месту сборки. Техсовет ЦКБ-18 признал эту идею заслуживающей внимания, такие транспорта могли бы послужить дополнением к пр. 607, после чего была произведена предэскизная прора-

Тактико-технические элементы проектов подводных транспортов

	пр. МТ-VI	пр. 607
Водоизмещение, т		
надводное	500	740
надводное с топливом	600	865
подводное	?	986
Размерения максимальные, м		
длина	48	64
ширина	5,8	6,4
осадка	?	3/3,46
Грузоподъемность, т	250	350
Артиллерия	1х45	2х12,7
Скорость максимальная, уз		
надводная	10-11	9,5/8
подводная	5	4,5
Радиус плавания, миль/скоростью, уз		
надводный	2000/9	2500/9
	4000/7	3000/8
подводный	5/5	4,5/4,5
	35/2,5	50/2,5
Глубина погружения предельная, м	50	75
Автономность	10	15
Экипаж	15	16



Общее расположение нереализованных проектов подводных транспортов: 1 — цистерна главного балласта; 2 — дифференциальная цистерна; 3 — уравнительная цистерна; 4 — прочная рубка; 5 — перископ; 6 — грузовая тележка; 7 — дизель; 8 — главный гребной электродвигатель; 9 — электродвигатель экономичного хода; 10 — аккумуляторная батарея.

ботка, получившая обозначение проект MT-VI. Летом 1943 г. материалы были направлено в УК ВМФ, которое не подержало этого предложения.

В декабре 1942 г. технический проект подводного транспорта (пр. 607) был завершен. Лодка имела пять отсеков, первые два отсека были грузовыми, с разделением горизонтальными водонепроницаемыми настилами. Центральный пост рассчитывался как отсек-убежище. Энергетическая установка была одновальная. Все требования ТТЗ были полностью выполнены, а некоторые параметры даже превышены. Управление кораблестроения ВМФ 16.12.1942 одобрило проект, указав на необходимость проработки варианта, рассчитанного на перевозку 100-120 человек пассажиров, с размещением 50 на времен-

ных койках. Все люди должны были обеспечиваться водой и питанием из расчета на 5 суток. Торпеды разрешалось транспортировать в ящиках в разобранном виде, в связи с чем исключался торпедопогрузочный люк. В апреле того же года ЦКБ-18 приступило к выпуску рабочих чертежей.

Острая нужда в подводных транспортах уже миновала. Началось «улучшение» проекта из соображений службы его в мирное время: введение двухвальной установки, улучшение обводов, усиление вооружения. От первоначального замысла быстро ничего не осталось. К началу 1944 г. общая готовность рабочих чертежей составляла 50%. Стало очевидно, что такой корабль флоту не нужен и проект был закрыт.

Первые задания, учитывавшие опыт войны разрабатывались применительно к про-

екту 96 малой лодки, получившем обозначение 602. В течение 1942 — 1943 гг. шли проектные проработки. В итоге от прямого развития довоенных конструкций отказались. С целью быстрейшего восстановления численности подводного флота в послевоенное время до начала 50-х годов осуществлялось строительство подлодок проекта 96.

В 1951 г. по инициативе ЦКБ-18 разрабатывался проект модернизации подводных лодок XV серии (проект 96М), имевший целью при сохранении основных габаритов улучшить тактико-технические элементы лодки. Предлагалось заменить аккумуляторную батарею на новую типа «23МУ», имеющую увеличенную на 1/5 емкость; повысить мощность гребных электродвигателей ПГ-17; оснастить лодки системой РДП; установить современные средства связи, наблюдения и нави-

гации (РЛС «Флаг», ГАС «Тамир-5МЛ», гирокомпас «Гиря-М»); ввести гидравлические приводы для подъёмно-мачтовых устройств (мачты РЛС и РДП); установить спаренную 25-мм зенитную артиллерийскую установку «2М-8».

Проект 96М был одобрен УК ВМФ и 5 ГУ МСП, при этом минсудпромвцы предложили, не дожидаясь утверждения, срочно выпустить рабочие чертежи. Это указание было выполнено, и к 1 января 1952 года заводу № 196 было передано около 2300 рабочих чертежей. Однако спустя неделю последовала телеграмма заместителя министра судостроительной промышленности Б.Г. Чиликина о прекращении работ по проекту 96М. Усилия КБ должны были сосредоточиться на разработке малой подводной лодки проекта 622 с улучшенными тактико-техническими элементами.

ТТЭ малых подводных лодок по ОТЗ и проектам

	ОТЗ 20.1.1926	ОТЗ 9.5.1930	ОТЗ 9.1.1932	МБ 1933	М-III 1934	М-III-2 1934	М-III-5 1936	пр. 96 1940	пр. 96М 1951
Водоизмещение надводное, т	350-400	200	130	177	205	204	208	280	291
Вооружение:									
торпедных аппаратов									
носовых	4	2	2	2	-	2	-	4	4
надстроечных	-	-	-	-	2	-	2	-	-
кормовых	-	2	-	-	-	-	-	-	-
торпед	4	4	2	2	2	2	2	4	4
артиллерия	1-76	1-37	1-45	1-45	1-45	1-45	1-45	1-45	1х2 25
Скорость									
максимальная, уз:									
надводная	10-12	10-12	13-15	13,5	13	13,5	15	15,5	15
подводная	12-14	8-10	8	6,5	8	8	8	8	8,2
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:									
надводный	4000/?	400/10-12	400/13-15	500/13,5	600/13	550/13,5	1800/8	3000/8	4500/8
подводный	30/?	1000/7	1000/8-9	1000/8	1500/8	1500/8	100/3	85/2,9	95/2,9
Энергетическая установка	?	?	?	ДУ 1х685 ГЭД 1х240	ДУ 1х685 ГЭД 1х240	ДУ 1х685 ГЭД 1х240	ДУ 1х1180 ГЭД 1х240	ДУ 2х600 ГЭД 2х218	ДУ 2х600 ГЭД 2х245
Глубина погружения									
рабочая, м	90	50	50	50	50	50	50	60	60
Автономность	17	10	10	10	10	10	15	15	15

Строительство и испытания

VI и VI-бис серия

VI серия насчитывала ровно 30 кораблей, 28 из которых были отправлены на ТОФ, и два — «М-51» и «М-52» — остались на ЧФ. По проекту VI-бис серии построили 20 кораблей, которые служили на Балтике и Черном море, а с конца 1939 г. и на Дальнем Востоке. Пятьдесят подлодок обошлись стране примерно в 90 млн. рублей (стоимость постройки одного корабля на разных заводах оценивалась от 1452 тыс. руб. до 1800 тыс. руб.).

Первоначально строительство серии поручили Николаевскому государственному судостроительному комбинату, который в то время включал в себя и завод им. А. Марти (позже №198) и завод им. 61-го коммунара (позже завод №200). На стапелях последнего строились корпуса «М-2», «М-4», «М-5», «М-6», «М-7», «М-10», «М-14», «М-15», «М-23» и «М-26». Разработку всей рабочей документации вели в Техническом отделе судостроения комбината (руководитель П.С. Кузнецов). Его помощником и ответственным представителем ЦКБС-2 по лодкам VI серии был назначен инженер ЦКБС-2 В.В. Перловский. Кроме него, на время разработки рабочих чертежей в Николаев были командированы еще несколько конструкторов. Часть работ выполнялась в ЦКБС-2, в том числе все расчеты и принципиальные схемы, заказные ведомости, а также проект транспортера для перевозки готовых лодок. В августе 1932 г. все рабочие чертежи были выпущены.

В связи с большой стесненностью размещения механизмов внутри лодки были изготовлены деревянные макеты отсеков в натуральную величину. На них проверялось размещение оборудования, возможность доступа к нему и условия его обслуживания. Такие работы проводились впервые и полностью себя оправдали. Руководил этой работой конструктор Технического отдела НГЗ И.М. Костюшко.

Перед конструкторами также стояла сложная задача: разработать сварной прочный корпус подводной лодки. Подобных методов сборки корпусов отечественные инженеры ранее не применяли. НГЗ имел значительный опыт в изготовлении различных сварных конструкций: железнодорожных цистерн, стационарных топливных резервуаров и т.п. Правда эти конструкции рассчитывались на давление 1-3 атм. По наблюдению инженеров завода «несмотря на принимаемые меры предосторожности не единичны случаи разрыва швов до испытаний и во время испытаний, также есть отдельные случаи разрывов и после испытаний [...] эти раз-

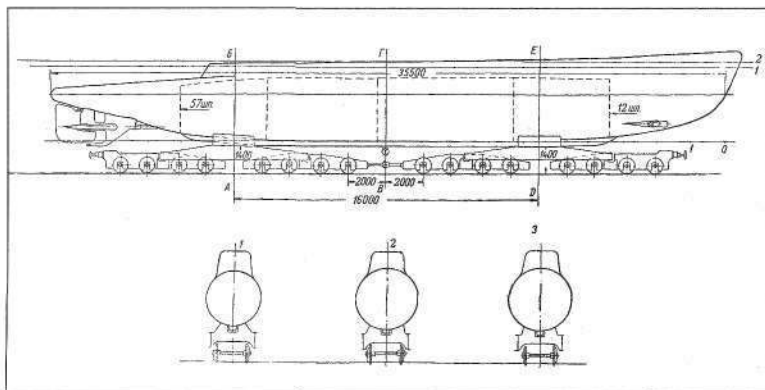
рывы чаще в резервуарах где при стыковке были приложены усилия, чтобы стянуть кромки недостаточно точно подогнанные, в особенности учащаются случаи разрывов даже правильно собранных резервуаров в период холодных и резко меняющихся температур (декабрь — март)» Возникло серьезное опасение за прочность сварных швов выполненных в чистый стык и в стык на планках. Предлагалось использовать швы, выполненные с накладкой и заваренной в стык планкой. Такой шов было проще проверять на герметичность, а также он был более удобен в сборке. Однако был использован шов, сваренный в стык с планкой, как более простой в производстве.

Заводские конструкторы должны были собственными силами разработать конструкции прочного корпуса новой субмарины. Для проверки работоспособности сварных узлов был построен отсек прочного корпуса в натуральную величину. По мере проведения испытаний (с мая по август 1932 г.), выявленные дефекты конструкции оперативно устранялись. После цикла испытаний внутренним давлением отсек был проверен наружным, до рабочих величин. Также было организовано циклическое изменение наружного давления в диапазоне от 0 до 3 кг/см², в количестве 250 циклов, после чего давление повышалось до предела прочности.

Испытания производились с участием представителей профессоров П.Ф. Папковича, Ю.А. Шиманского и В.П. Вологодина, представителей ЦКБС-2, а также специальной бригады Научно-исследовательского института судостроения (НИСС), производившей все замеры и наблюдения. В итоге удалось создать вполне жизнеспособную конструкцию.

Старшим строителем подводных лодок VI серии был Е.П. Егоров, ответственными сдатчиками — К.И. Руберовский и Г.К. Волик. По готовности субмарин сдатчики вместе с ними отбывали на Дальний Восток, где лодки спускали на воду, на них устанавливалось снятое перед перевозкой оборудование, и после контрольного выхода происходила передача корабля флоту.

Основные этапы строительства «Малюток» следующие: начало обработки металла для корпусных конструкций; закладка; ввод в док-камеру корпуса для испытания наружным гидравлическим давлением на 6,8 атм (68 м); спуск на воду из эллинга; установка главного двигателя; подъём на стенку для окончательного монтажа систем и механизмов; спуск на воду; начало швартовых испытаний. Приёмные испыта-



Общий вид подводной лодки VI серии, установленной на 120-тонном железнодорожном транспортере: 1 — сечение по АБ; 2 — сечение по ВГ; 3 — сечение по ДЕ

ния лодки проходили в Севастополе, куда переходили своим ходом, или (в период ледостава) на борту танкера «Союз водников».

Сборочные работы велись в две смены практически круглосуточно. График строительства был довольно жёстким, но из-за слабой организации обработки и сборки деталей и конструкций в цехах завода и подачи их на корабль, выполнять работы в срок удавалось не всегда. Выход поначалу искали в увеличении числа работающих, затем организация производства была усовершенствована: чёткое определение хронометража и последовательности отдельных операций помогло справиться с заказом в срок. Проверка корпусов в док-камере позволяла контролировать качество

Только что вступившая в строй «М-61», сентябрь 1934 г.

На мостике — глава Советского правительства В.М. Молотов. Вскоре лодка будет переименована в «М-51»



во сварных соединений, выявленные трещины заваривались (крупные) или зачеканивались (мелкие). Из-за халатности рабочих 22.10.1933 в эллинге завода возник пожар. Пострадали корпуса трёх субмарин, причем «М-27» (строительный №255, заложена 14.06.1933), подготовленная к гидравлическим испытаниям, получила настолько значительные деформации, что была заложена заново.

Испытания первых «Малюток» VI серии на Черном море выявили серьезные конструктивные недостатки, для устранения которых пришлось создать комиссию под председательством самого Наморси СССР В.М. Орлова. В комиссии участвовали А.Н. Асафов, В.П. Вологдин, П.Ф. Папкович, В.Ф. Попов и Ю.А. Шиманский. Комиссия выявила причины основных недостатков (недобор скорости хода, плохая мореходность, медленное погружение): влияние шероховатости заклепочных соединений на скорость хода, повышенное волновое сопротивление корпуса в надводном положении, отрицательную роль палубных цистерн в обеспечении мореходности, заниженную площадь проходного сечения кингстонных решеток, отдельные отступления завода от технологии в ходе постройки. Всё вместе взятое заставило высшее морское командование отказаться от приёма в состав военно-морских сил лодок в таком виде и поставить перед заводом минимальные требования, выполнение которых обеспечивало приближение к спецификационным заданиям. В виду того, что большая часть лодок находилась в постройке, проект коренным образом не переделывался.

Некоторые доработки (обтекатели на кормовой части надстройки, отражательные щитки у шпигатов) позволили увеличить подводную скорость с 5,3 до 6,3 уз. Но в надводном положении скорость все же не превышала 11 уз вместо 13 уз по спецификации. Общее время погружения составило около 2 минут. Время заполнения цистерн главного балласта получено 50 сек вместо 30 сек. Из-за плохой мореходности волна накрывала ограждение рубки, и через открытый рубочный люк могла вызвать заливание аккумуляторной батареи.

При торпедном залпе лодка всплывала, показывая верхнюю часть радиомачты, а иногда и мостик. Для предотвращения всплытия носовой оконечности после пуска рекомендовали использовать увеличение скорости хода, что повышало эффективность горизонтальных рулей, а также увеличить промежуток между выстрелами до 5-6 с. В организационном плане было предложено начинать заполнение торпедозаместительной цистерны в ручном ре-

жиме по предварительной команде «аппарат», не дожидаясь исполнительной — «пли!». Моряки ТОФ разработали свой способ. За 3-4 секунды до залпа открывался кингстон уравнильной цистерны, в момент залпа открывался клапан вентиляции, затем, после заполнения цистерны, она сразу почти полностью продувалась. Главной тонкостью было не допустить выход воздуха на поверхность. В обоих случаях требовалась слаженная работа подводников.

Для перевозки на транспортёре с лодки демонтировались: прочная рубка и её ограждение, артиллерийское и торпедное вооружение, аккумуляторная батарея, якорь с канатом, перископ, все запчасти и снабжение, часть балласта и другие более мелкие грузы. Масса груза, перевозимого транспортером, составляла около 110 т.

Доставленные на Дальзавод на транспортёрах подлодки VI-й серии (один эшелону включал 3 единицы) должны были вводиться в строй по следующему графику: снятие с транспортера и установка на стапель — 3 дня, монтаж и испытание цистерн и корпуса на стапеле — 17 дней, достройка на плаву и швартовые испытания — 10 дней, ходовые испытания — 9 дней. Фактически это занимало: 3, 15 и 34 дня, соответственно. Главными дефектами оказались: «неисправность дизелей, излом линии гребных валов, неготовность систем торпедной стрельбы, негодность зубчатых передач компрессору и недоделки по срывам приёмной комиссии после испытаний в Севастополе». Директор Дальзавода Жданов требовал от судостроителей обеспечить полную готовность лодок отправляемых из Николаева, так как во Владивостоке не обладали излишками рабочей силы для устранения строительных дефектов и недоделок.

Во время ходовых испытаний «малюток» на Дальнем Востоке произошло несколько происшествий, свидетельствовавших о неплохом, в целом, качестве постройки. «М-6» несколько часов било о камни, трещин в корпусе и сварных швах не было. «М-13» столкнулся с пирсом, «М-7» ударила в борт плавбазы, носовые оконечности были смяты, но без разрывов и трещин. «К подводным лодкам типа «М», как обладающим малым водоизмещением нельзя предъявлять требования, как к большим подлодкам. Для своих размеров они обладают мощным торпедным вооружением — 2 современных торпеды, достаточно мореходны и хорошо управляются» — так подводил итог испытаний председатель Постоянной приёмной комиссии Векман. Из недостатков подводных лодок VI серии, которые отмечались приёмными комиссиями, следует упомянуть следующие: ма-

лая надводная скорость, значительная зона запретных чисел оборотов дизелей в связи с крутильными колебаниями линии вала, трудность удержания лодки от всплытия при торпедных залпах, не совсем продуманную конструкцию комбинированных приводов компрессоров и трюмных помп, недостаточную производительность батарейной вентиляции, заливание аккумуляторной батареи через рубочный люк, стесненность расположения механизмов и устройств, затруднявшую обслуживание и ремонт, тяжёлые бытовые условия.

Спустя всего пять месяцев после подписания приёмного акта «М-8» затонула при следующих обстоятельствах:

«21/IX с.г. привод клапана диаметром 25 мм, проходящий через среднюю цистерну, сломался при приёме балласта.

Несмотря на предупреждение о поломке, на это не было обращено внимания, и подлодка пошла на погружение и посадку на грунт.

На глубине 42-х метров давлением воды в средней цистерне поломанная часть была выбита и вода стала заливать II отсек. Была произведена продувка цистерн и около 12 часов подлодка всплыла.

Из-за нераспорядительности командира команда была выведена на палубу, оставив незадраенными переборки в I и IV отсеки, также не было заглушено отверстие диаметром 25 мм средней цистерны.

До 17 часов подлодка шла своим ходом под дизелем, частично стояла, буксировалась Щукой, тральщиком.

Около 20 часов подлодка получила дифферент на нос и около 20 ч затонула у Босфора, при этом снова из-за нераспорядительности задраить люк в корме, затоплены были III и IV отсеки.

В 18 часов 25/IX подлодка поднята на стапель. При осмотре обнаружено — не закрытый кингстон средней цистерны, дифферентный клапан закрыт, в полном порядке.»

Причиной аварии, кроме человеческого фактора, оказалась в «ненадёжной и непорочной системы шпилек в соединениях приводов кингстонов». Для устранения этого дефекта система была изменена на шпоночную, с проведением этой доработки на всех «малютках» VI серии.

Следующая серия «малюток», получившая обозначение VI-бис, должна была строиться таким же высокими темпами как и предшествующая. В качестве новых заводов были привлечены николаевский №200 и ленинградский «Судомех» (№196). На последнем это производство ставилось с расчётом организации массового строительства малых лодок в последующий период. Впервые в практике за-



**Подводная лодка
VI-бис серии «М-85»,
Балтика, 1936 г.**

вода относительно крупные корабли строились цельносварными. Заводские технологи успешно решили все вопросы, связанные с изготовлением толстостенных стальных конструкций прочного корпуса. Параллельно со строительством лодок на заводе соорудили док-камеру для испытания прочных корпусов и рубок давлением, соответствующим предельной глубине погружения. Для обеспечения ввода в строй новых субмарин в Кронштадте была создана приемно-сдаточная база заводо-строителей, позволявшая выполнять все необходимые работы прямо на месте.

Ответственными сдатчиками и строителями были: на заводе № 198 Г.К. Волик и С.И. Шрайбер, на заводе № 196 Г.В. Соловьев, А.А. Пономарев и М.М. Коган, на заводе № 200 И.Г. Винницкий и Е. И. Попов.

Массовое строительство «малюток» сдерживалось возможностями организации контрагентских поставок. По плану в 1934 г. предлагалось заложить 20 единиц серии VI-бис и из них сдать 10 единиц. Если корпусные работы для всех 20 кораблей были произведены в срок, то поставки заводами ХЭМЗ, «Электросила», «Русский Дизель» и Саратовским аккумуляторным комплектующих (АБ, ГЭД, дизели, электрооборудование) отставали от графика на два месяца, при посредственном качестве продукции. Сами судостроители также не смогли полностью избежать брака. На подлодке №1045 (будущая «М- 54») было три случая образования трещин по основному металлу вблизи от сварных швов, кроме этого заготовленная

**Подводная лодка
VI-бис серии,
Николаев,
1935 - 36 гг.**



для «малютки» аккумуляторная батарея из-за нарушения заводом № 200 условий эксплуатации и хранения (недозарядки, разрядка ниже предельного уровня, длительные периоды без перезарядки, неравильное окончание зарядки) могла выдавать только 62% ёмкости. Лодки №1045-1047 получили при спуске искривление линии гребного вала, что потребовало для проведения ремонта демонтажа главной распрядстанции и трубопроводов. На этих же «малютках» баллеры носовых горизонтальных рулей получили изгиб на 3°. Причиной этого послужил выход в море при волнении 8 баллов.

Сдаточные испытания субмарин «М-54» — «М-56» в Севастополе в июле 1936 г. прошли в целом удовлетворительно. Большие проблемы создавала высокая температура воздуха (днём +40-45° С, ночью +30-32° С), из-за чего было невозможно охладить электролит в батареях после зарядки. Впоследствии в условиях боевой обстановки это явление привело к тому, что подлодки не могли в течение ночи зарядить батарею, и из-за нехватки электроэнергии часть дневного времени им приходилось проводить на грунте. Лодки по окончании испытаний поднимались на слип Севастопольского Морского завода для окраски, переборки дизелей и устранения выявленных дефектов. «М-54» семь раз поднимали на слип для устранения заводских дефектов монтажа привода кормовых горизонтальных рулей. На «М-56» 26 июля при выходе из Николаева сожгли упорный подшипник Митчелля (лодка находилась под совместным управлением представителей флота и завода). 3 августа на этой же «малютке» под командованием заводского капитана П.И. Клопова в присутствии механика Зайкина и представителя КПА Симоненко на глубине 30 метров при опробовании трюмной помпы вместо откачки воды из килля осушили кормовую ЦГБ №3 (при закрытом кингстоне) — в результате цистерну смяло. На исправление потребовалось почти две недели.

В целом Приёмная комиссия оценила полученные корабли VI-бис серии положительно, отметив хорошее качество монтажа, а также выполнение спецификационных требований, особенно по скорости и району плавания (как в надводном, так и в подводном положении). Указывалось, что «на испытаниях залпово-торпедной стрельбы на полном подводном ходу, НГЗ и комиссия достигли требуемых спецификацией и договором результатов — всё же комиссия отмечает сложность действий, обеспечивающих успешное выполнение этого манёвра». Конструкция мостика обеспечивала от заливания рубочный люк

и шахту вентиляции дизеля при волнении до 5 баллов. Вместе с этим сам мостик был мал и затруднял управление подлодкой в надводном положении и несение вахты.

Не выполненными осталось требование обеспечить время погружения без хода и использования цистерны быстрого погружения в 100 сек, а с использованием её — 80 сек. Получилось: 116 сек и 95 сек соответственно. Время погружения из-под средней цистерны 60 сек, время заполнения её 40 сек. Отмечалось быстрое возникновение коррозии в районе переменной ватерлинии, из-за стирания недостаточного толстого защитного покрытия кранцами при стоянке «малюток» у бона. При уменьшенной толщине обшивки это могло привести к значительному сокращению срока службы лодок. Указывалось, что автономность в 10 суток по продовольствию при существующих размерах провизионных помещений достижима только при снабжении субмарин специальным автономным пайком (консервы и концентраты).

Опыт эксплуатации показал необходимость иметь дифференциальные цистерны большей прочности. Причиной этого был тот факт, что при дифферентах, переходящих за 15° — 17° и выше, помпа не всегда забирает воду из дифференциальной цистерны, даже в случае подачи воздушного противодавления порядка 1 — 1,5 атмосфер. В подобных случаях изменение дифферента приходилось осуществлять путём продувания соответствующей концевой балластной цистерны, что вряд ли могло быть признано нормальной практикой.

Постановлением Правительства №93сс от 13/15.08.1937 предписывалось провести на «малютках» VI и VI-бис серии следующие модернизационные работы: довести надводную скорость до спецификационных значений; установить кулачковые муфты более удачной конструкции; перенести перископ в рубку, заменить бронзовые перископы на стальные; доработать систему торпедной стрельбы с целью упрощения и обеспечения надёжности её работы. Также оговаривалось проведение работ по обесшумливанию механизмов. НИВК и ЦКБ-18 уже в сентябре предложили для повышения ходовых качеств VI серии следующее: удлинить носовую оконечность на 700 мм, установить обтекатели и загладить корпус, вместо трёх- и четырёх-лопастных (тандем) винтов завода №198 использовать четырёхлопастные винты разработанные НИВК (прошли испытания на «М-85» VI-бис). Для предварительных испытаний предполагалось использовать «М-51» или «М-52», с проведением всех работ в срок не превышающий 15 суток. Завод №198 должен был парал-

лельно провести работы по переоборудованию двух «малюток» VI и четырёх VI-бис серий для приёма дополнительного топлива в ЦГБ №2.

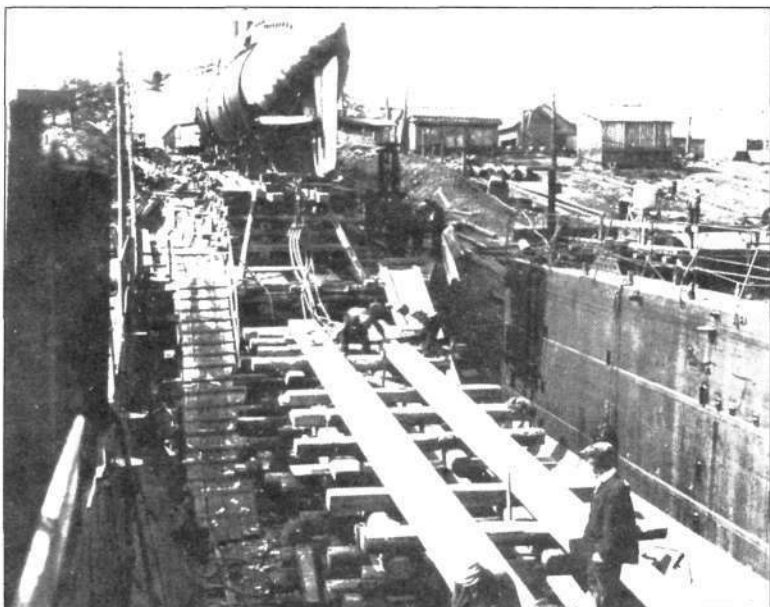
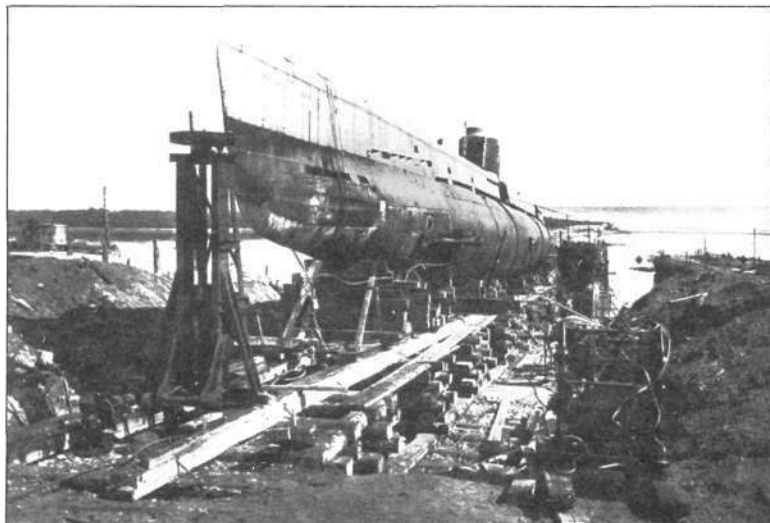
Техника VI и VI-бис серий к концу 1930-х годов морально устарела. Даже в случае проведения модернизационных работ, нельзя было рассчитывать довести их ТТХ до уровня новых субмарин. Наличие нескольких гальванических пар (стального корпуса, медных трубопроводов, а также дюралюминиевого ограждения рубки), в сочетании с плохим качеством корпусной стали, повлекло ускоренную коррозию обшивки, вследствие чего приказом НК ВМФ №094 от 4.2.1941 рабочую глубину погружения этих «малюток» снизили до 40 м, предельную — до 50 м.

XII серия

XII серия стала наиболее многочисленной в истории «малюток» — их построили ровно 46, хотя одна из них — «РЕДО» — так и не вступила в строй. Подлодки этой серии вводились в строй на всех четырех театрах (в том числе 17 после начала войны), но к 1945 г. в результате потерь и ряда мероприятий по передислокации, сосредоточились на Балтике и Черном море. Каждая «малютка» данной серии обходилась стране в 3,8 млн. рублей.

Накопленный при строительстве подводных лодок серии опыт позволил заводу № 196 развернуть массовое строительство субмарин XII серии. 17.6.1936 прошла закладка «М-88», 27 июня — «М-89» и «М-90». Первые две лодки серии строились на наклонных стапелях, а сборка корпусов следующих велась на открытом стапеле-кондукторе, что облегчило подачу корпусных элементов и их последующую установку. Постройка велась секционным методом, в значительной мере сокращающим сроки работ. Прочные и легкие переборки устанавливались на свои места уже с выполненными необходимыми технологическими отверстиями и вырезами, что позволяло начинать монтаж ряда систем, не дожидаясь окончания сборочно-корпусных работ. Многие корпусные узлы, например фундаменты гребных двигателей, поступали на стапель полностью собранными. Работы возглавляли строители И.П. Леонов, Е.П. Корсак, А.А. Пономарев, А.М. Седин, А.В. Угрюмов и другие.

В ноябре 1936 г. предполагалось сдать головную «малютку», в следующем году достроить остальные четыре и заложить ещё три. Но по причине обычной задержки рабочих чертежей, а так же из-за отставания контрагентских поставок (главные механизмы, электромоторы, поковки и отливки) эти планы пришлось сильно скорректи-



Перевод лодки XII серии в транспортный док на заводе «Красное Сормово»

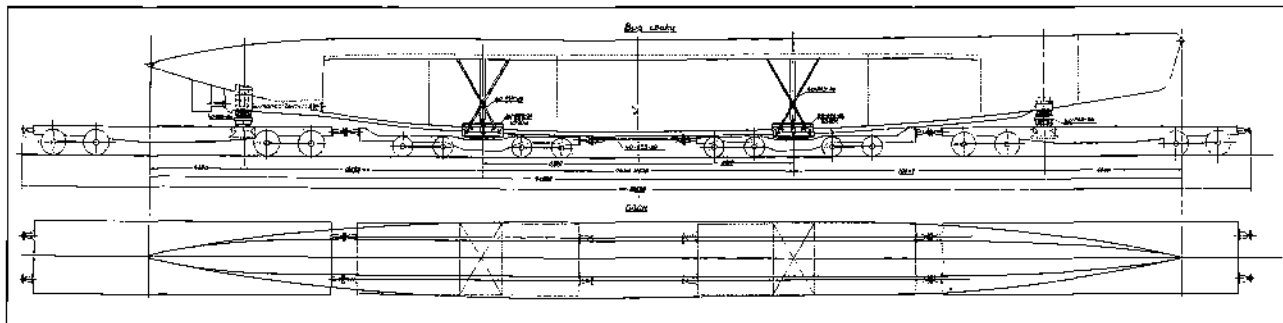
ровать. Приемные акты на две первых субмарины XII серии — «М-87» и «М-88» — были подписаны лишь 11.12.1937, то есть с опозданием на 13 месяцев.

Головная лодка была испытана в док-камере. 16.10.1937 в районе Гогландского плеса «М-91» опустили на гинях спасательного судна «Коммуна» на глубину 30 м с экипажем из восьми человек. Ночью провели спуск на глубину 70 м, но уже без людей. После удачного завершения этих испытаний было принято решение остальные субмарины испытывать внутренним гидравлическим давлением.

Вторым заводом-строителем подводных лодок XII серии стал горьковский завод «Красное Сормово» (№ 112). 26.7.1937 заложили первую серию из трёх единиц (будущие «М-57», «М-96» и «М-97»). Строители: Н.М. Беков, В.А. Колотильщиков и Н.А.Третьяков. Из-за нехватки стальных площадей «малютки» строили сериями по три единицы, производя сборку секций в судоямах. Из-за недостаточной высоты пролета сборочного цеха, прочные корпуса и рубки приходилось испытывать в док-камере раздельно и соединяли их перед спуском на воду. Субмарины, предназначенные для КБФ предполагалось транспортировать в плавучих доках по внутренним водным системам. Черноморские и тихоокеанские лодки устанавливали на железнодорожные транспортёры. Для перевозки демонтировали: прочную рубку (частично), щиты аккумуляторных ям, койки и мебель, съёмные полы, ограждение рубки, трапы, аккумуляторы, баллоны ВВД, систему регенерации, якорное устройство, рулевое устройство вместе с приводами и перьями рулей, винт, перископ, торпедное вооружение, артиллерийское вооружение, твердый балласт, главный электродвигатель, компрессор ВВД.

Сдача подводных лодок на ЧФ в первой половине 1940 г. затягивалась из-за отсутствия у завода «Красное Сормово» собственной сдаточной базы в Севастополе. По этой причине лодки для устранения любых дефектов приходилось отправлять в Николаев, куда поступали из Горького необходимые механизмы. Сдача «М-59» заняла год, «М-60» — девять месяцев. Совместным Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 9.4.1941 на приемо-сдаточные испытания малых подводных лодок отводился 1 месяц, затяжка более этого срока была недопустима.

Помимо двух известных заводов НК ВМФ пытался добиться от правительства разрешения на привлечение к постройке «малюток» других предприятий. Так, постановлением Комитета обороны при СНК №19сс от 17.1.1939 планировалась пост-



ройка как минимум двух* подлодок XII серии на Лимендинской верфи НКРФ (г. Котлас). В связи с тем, что это предприятие оказалось совершенно не готовым к выполнению подобного заказа, впоследствии правительство отменило пункт постановления, несмотря на возражения наркомата ВМФ.

Только что сданные флоту «малютки» вскоре были подвергнуты радикальной перестройке ограждения прочной рубки. 28.1.1938 командиром 3-й бригады подводных лодок КБФ капитаном 1 ранга А.А. Пышновым в рапорте Военному совету КБФ отмечалась неудачная конструкция ограждения рубки из-за которой при волнении свыше 4-х баллов из-за сильного заливания управление подлодкой с мостика становилось невозможным. ЦКБ-18 оперативно отреагировало на это замечание, предложив поднять на 1,2 м площадку рулевого вместе с фальшбортом, а кормовую часть мостика оградить трубчатыми поручнями. Новая форма ограждения рубки, по результатам испытаний в опытовом бассейне, увеличивала сопротивление в подводном положении только на 2-3%, уменьшая метацентрическую высоту на 0,5 см. 20.4.1938 начальник 2-го Главного управления НКОП А.М. Редькин утвердил новый вариант ограждения. Переделки на головных лодках ленинградской и горьковской постройки (кроме опытовой «Р-1») заводы произвели по дополнительному наряду УК ВМФ. Остальные «малютки» вступали в строй с высоким ограждением.

Положительными качествами субмарин XII серии по-прежнему считались дешевизна, короткий срок постройки, следовательно, потенциальная возможность массового строительства, и железнодорожная транспортабельность. Однако за это пришлось заплатить пониженной мореходностью, автономностью, обитаемостью и живучестью. Торпедное воору-

жение оказалось явно недостаточным — с переходом к залповой стрельбе его хватало только на одну атаку. Главные проблемы были вызваны постоянным выходом из строя разобщительных муфт, которых за время строительства и эксплуатации разработали пять типов, но так и не смогли выработать оптимального. В отчете БПЛ СФ за июль 1941 г. отмечались «большая шумность перископных лебедок, моторов и валопроводов рулей, пение винта на ПЛПЛ 12-й серии, отсутствие амортизации». Увы, к началу войны эти недостатки были для наших подлодок общими. Другого решения задача создания транспортируемой лодки ближней обороны, исходя из имевшихся в середине 30-х годов в нашей стране реалий, не имела.

XV серия

Планами III пятилетки предполагалось построить 20 подводных лодок XV серии на заводах №196 и №112. Стоимость строительства должна была составить 5,5 млн. рублей за корпус. Планируя массовое строительство кораблей, КБ завода №196 продолжило совершенствование секционнно-блочного метода сборки субмарин. Для увязки всех возникающих вопросов провели натурное макетирование лодки. Инженеры разработали конструкцию булей, позволявшую перевозить их отдельно от прочного корпуса, не разбирая на секции.

Всего в течение 1940 г. на заводе №196 было заложено семь кораблей (головная «М-200» 31.3.1940), а завод №112 из-за затянувшегося перехода все еще продолжал закладывать «малютки» XII серии. Известным постановлением правительства №2073-877 от 19.10.1940 предписывалось в течение 1941 г. заложить еще 13 корпусов, в том числе шесть на заводе №112. До 22 июня план по закладкам был выполнен на Сормовском заводе, а «Судомех» к своим закладкам по плану 1941 года еще не приступал. Таким образом, планировалось построить 20 подлодок с названиями «М-200» — «М-219». Сдача кораблей планировалась в следующие сроки: три завода №196 в 1941 г., 13 (в т.ч. 6

Общий вид подводной лодки XII серии, установленной на железнодорожные транспортеры
копия подлинного чертежа

* Пропуск в нумерации названий подлодок XII серии («М-100», «М-101» и «М-109», «М-110») наводит на мысль о том, что от предприятия ожидали постройки двух серий по два корабля в каждой.

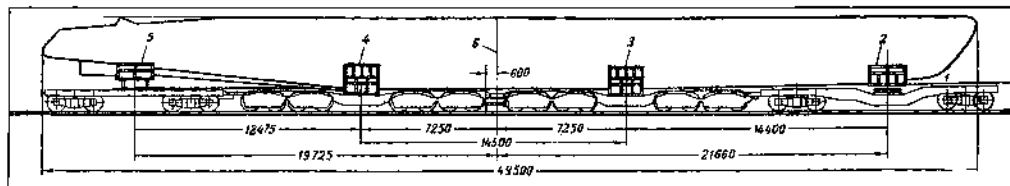


Схема установки подводной лодки XV серии на 240-тонном железнодорожном транспортере: 1 — основная линия; 2 и 5 — мягкие опоры; 3 и 4 — жесткие опоры; 6 — середина базы

завода №112) в 1942 г. и последние четыре завода №196 — в 1943 г.

В связи с началом войны эти планы были полностью пересмотрены. 26 июня наркомы ВМФ и Судпрома представили на утверждение правительства совместно составленный план кораблестроения на вторую половину 1941 г. и 1942 военный год (см. таблицу на с 26).

Предложения предусматривали резкое увеличение темпов строительства и закладку 24 дополнительных корпусов, причем шести на киевском заводе №300. Правительство оказалось более прозорливым. 19 июля ГКО своим постановлением №86-сс утвердило лишь планы закладки и сдачи кораблей на 3-й квартал. XV серии среди них не было. Дело в том, что к середине июля уже стало понятно, что ленинградские и киевские заводы в связи со стремительным темпом наступления противника свои планы не выполнят, а завод «Красное Сормово» передавался в ведение наркомата танковой промышленности.

Четыре «малютки» завода №196 к тому времени уже были спущены и переводились по внутренним водным системам на Волгу. В октябре 1941 г. наркомату ВМФ удалось добиться решения о возобновлении их достройки на заводе №638 в Астрахани. Первые две лодки из построенных во время войны попали на Северный флот в мае 1943 г. и принимали участие в боевых действиях. Вторая пара в 1944-1945 гг. была передана Черноморскому флоту. Три лодки, оставшиеся на заводе, в декабре 41-го были временно сняты со строительства и достраивались ленинградцами уже после окончания войны. Сормовичи во время войны строительство подводных лодок прекратили, передав

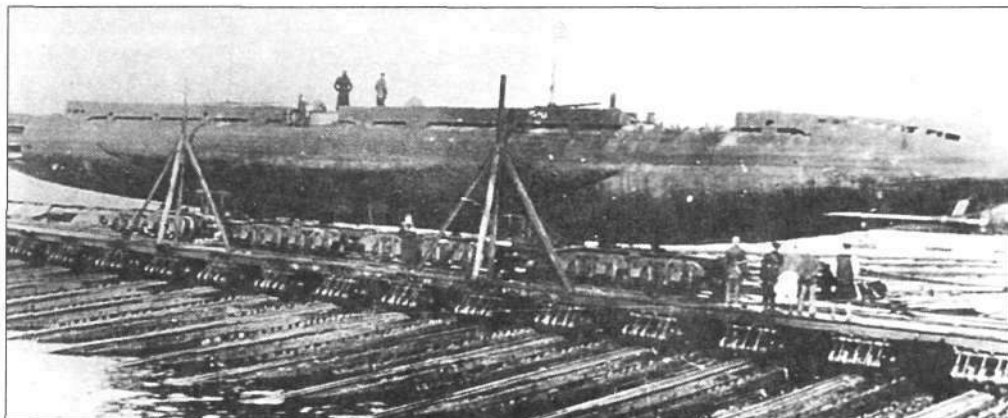
все начале 1943 года все шесть корпусов заводу №402 в Молотовске.

Для организации и руководства работами по строительству субмарин XV серии на заводе №402 был создан отдел подводного судостроения, начальником которого был назначен Г.М. Трусов. В течение 1943 г. часть корпусов была подготовлена к гидравлическим испытаниям, но дальнейшие работы были прекращены из-за отсутствия материалов. Для успешного строительства подводных лодок необходимо было пополнить завод квалифицированными рабочими и передать с заводов-строителей приспособления и инструменты. На 1.1.1944 готовность «М-214» составляла 25,3%. Согласно постановлению Совета Министров СССР от 20.4.1946 корпуса подводных лодок, кроме «М-214» и «М-219», передавались для достройки на завод №196 (сданы в 1947-1948 гг.). «М-214» была достроена и сдана ВМФ в августе 1947 г., а корпус «М-219» завод №402 использовал как нефтехранилище.

Осенью 1945 года большая группа конструкторов ЦКБ-18 была командирована на завод «Красное Сормово» для переработки рабочих чертежей подводных лодок XV серии применительно к поточно-позиционной организации постройки. Постановлением Правительства от 15.5.1947 строительство подводных лодок XV серии на заводе №112 было отменено. Завод №196 осуществил реконструкцию цехов применительно к новой технологии в период 1947 — 1953 гг. и продолжил строительство. В результате подавляющее число двухвальных «малюток» — 53 единицы — вступило в строй уже после 1945 г., когда проект уже не мог считаться современным.

Строительство подводных лодок XV серии по проекту «Плана кораблестроения на 2-ю половину 1941 г. и 1942 военный год»

Завод	в постройке на 22.6.1941	закладка 2-й пол. 1941	закладка 1942 г.	сдача 2 пол. 1941 г.	сдача 1942 г.	всего построено и строится
№196	7	7	9	4	10	23
№112	6	3	6	-	8	15
№300	-	3	3	-	-	6
Всего	13	13	18	4	18	44



Подводная лодка
XV серии на
железнодорожном
транспортере

Головные лодки XV серии сдавались ВМФ астраханским заводом № 638. Приказом наркома ВМФ от 31.8.1943 был утвержден приемный акт на «М-200». В нем отмечалось: «на ПЛ не установлены штатные вентиляторы производительностью 1500 м³/ч, приборы БТС имеют клапаны малого сечения, установлены опытные приводы приборов установки глубины и приборов Обри на торпедных аппаратах (ПУГ и ПУПО)». Комиссией отмечены положительные качества новой лодки: удвоение торпедного залпа, повышение живучести машинной установки, увеличение глубины погружения и автономности плавания, лучшая обитаемость. Кроме того, повышена остойчивость в надводном положении, улучшена живучесть главных электромото-

ров за счет выполнения их двухкорными, установлен авторулевой «Угорь»; все механизмы, работающие в погруженном положении субмарины, амортизированы. Были проведены натурные испытания двух вариантов гребных винтов, которые по расчетам должны были обеспечить надводную скорость 15,5 уз. При испытаниях без волнорезов на «М-201» получена скорость 12,76 уз, а на «М-200» — 14,14 уз, с волнорезом — 15,85 уз. Первый вариант винтов признан непригодным, второй («М-200») рекомендован в серию. Внутреннее расположение лодки было очень компактным и отличалось продуманностью, как в вопросах удобства эксплуатации, так и в связи с технологии постройки. Новые «малютки» получили положительные отзывы и с флотов.

Этапы строительства подводных лодок типа «М»

Тактический номер и наименование	Номер завода	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
VI серия					
М-3	198	236	2.10.1932	16.3.1933	22.5.1934
М-1	198	237	3.10.1932	9.4.1933	26.4.1934
М-8	198	238	31.10.1932	12.8.1933	5.7.1934
М-51 с 11.5 по 15.9.1934 — М-61	198	239	17.11.1932	22.5.1933	9.9.1934
М-9	198	240	10.1.1933	27.9.1933	5.7.1934
М-4	198	241	1.4.1933	16.6.1933	2.6.1934
М-7	198	242	19.4.1933	5.8.1933	6.7.1934
М-2	198	243	29.8.1932	8.4.1933	28.4.1934
М-6	198	244	начало 1932	24.4.1933	13.6.1934
М-5	198	245	начало 1933	29.10.1933	6.6.1934
М-10	198	246	начало 1933	24.8.1933	5.7.1934
М-15	198	247	начало 1933	26.12.1933	14.7.1934
М-14	198	248	начало 1933	26.12.1933	10.7.1934
М-26	198	249	весна 1933	14.4.1934	5.12.1934
М-23	198	250	весна 1933	16.5.1934	10.10.1934
М-25	198	251	весна 1933	16.6.1934	5.12.1934
М-11	198	252	16.5.1933	29.11.1933	5.7.1934
М-12	198	253	26.5.1933	2.12.1933	5.7.1934
М-13	198	254	7.6.1933	21.12.1933	14.7.1934
М-27	198	255	1.2.1934	23.7.1934	31.12.1934
М-28	198	256	12.7.1933	21.6.1934	16.7.1935
М-17	198	257	16.7.1933	27.12.1933	21.7.1934
М-19	198	258	20.7.1933	14.5.1934	29.8.1934
М-18	198	259	18.7.1933	24.12.1933	22.7.1934
М-16	198	260	5.8.1933	28.12.1933	22.7.1934
М-52 с 11.5 по 15.9.1934 — М-62	198	261	15.8.1933	31.12.1933	9.9.1934

Тактический номер и наименование	Номер завода	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
M-20	198	262	25.8.1933	17.3.1934	23.9.1934
M-21	198	263	17.9.1933	20.3.1934	23.9.1934
M-22	198	264	6.10.1933	15.5.1934	10.10.1934
M-24	198	265	21.10.1933	1.6.1934	5.12.1934
VI-бис серия					
M-53 с 15.11.1939 — M-47	198	287	10.2.1934	23.12.1934 ¹	10.6.1935
M-71	198	289	10.3.1934	31.12.1934	24.8.1935
M-74	198	290	10.3.1934	31.12.1934	24.8.1935
M-73	198	291	10.3.1934	5.1.1935	24.8.1935
M-75	198	292	10.3.1934	5.2.1935	24.8.1935
M-76	198	293	10.3.1934	8.2.1935	24.8.1935
M-77 с 6.1936 — M-85 с 27.10.1939 — M-45	198	294	29.5.1934	29.4.1935 ²	4.11.1935
M-78 с 6.1936 — M-86 с 27.10.1939 — M-46	198	301	29.8.1934	25.5.1935 ²	4.11.1935
M-79	198	302	25.8.1934	15.9.1935	15.7.1936
M-80	198	303	25.8.1934	15.9.1935	15.7.1936
M-81	198	304	25.8.1934	15.9.1935	15.7.1936
M-54 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-53	200	1045	20.12.1934	15.9.1935	14.10.1936
M-55 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-54	200	1046	25.3.1935	20.11.1935	17.10.1936
M-56 с 15.11.1939 — M-48	200	1047	25.3.1935	20.11.1935	19.10.1936
M-82 с 27.10.1939 — M-43	196	58	2.2.1934	10.6.1935	6.11.1935
M-83	196	59	10.2.1934	1.6.1935	6.11.1935
M-84 с 27.10.1939 — M-44	196	60	10.3.1934	15.7.1935	27.11.1935
M-85 с 6.1936 — M-77	196	61	10.3.1934 ³	21.3.1936	19.6.1936
M-86 с 6.1936 — M-78	196	62	20.3.1934	21.3.1936	19.6.1936
XII серия (проект 40)					
M-87 с 16.06.1939 — M-171	196	88	10.9.1936	10.7.1937	11.12.1937
M-88 с 16.6.1939 — M-172	196	89	17.6.1936	23.7.1937	11.12.1937
M-89 с 16.6.1939 — M-173	196	90	27.6.1936	9.10.1937	22.6.1938
M-90	196	91	27.6.1936	28.11.1937	21.6.1938
P-1 с 1947 — M-92	196	92	5.9.1936	4.8.1938	—
M-91 с 16.6.1939 — M-174	196	105	29.5.1937	12.10.1937	24.10.1938
M-92 с 16.6.1939 — M-175	196	106	29.5.1937	12.10.1937	29.9.1938
M-93 с 16.6.1939 — M-176	196	107	29.5.1937	12.10.1937	11.10.1938
M-94	196	118	25.12.1938	11.9.1939	20.11.1939
M-95	196	119	25.12.1938	11.9.1939	20.11.1939
M-98	196	120	22.6.1939	15.4.1940	10.7.1940
M-99	196	121	22.6.1939	15.4.1940	3.7.1940
M-102	196	136	15.5.1940	12.10.1940	5.12.1940
M-103	196	137	31.5.1940	12.10.1940	5.12.1940
M-96	112	247	26.7.1937	20.9.1938	10.10.1939
M-97	112	249	26.7.1937	20.9.1938	10.10.1939
M-57 с 27.10.1939 — M-49	112	248	26.7.1937	25.1.1939	27.7.1939
M-59 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-56	112	250	25.10.1937	13.6.1939	3.6.1940
M-58 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-55	112	251	25.10.1937	28.4.1939	20.9.1939
M-60 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-57	112	252	25.10.1937	28.8.1939	31.5.1940
M-62 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-59	112	253	20.1.1938	5.10.1939	31.7.1940
M-63 с 15.11.1939 по 13.1.1940 — M-60	112	254	20.1.1938	5.10.1939	31.7.1940
M-30	112	255	20.1.1938	5.10.1939	31.7.1940
M-31	112	258	31.8.1938	20.2.1940	31.10.1940
M-32	112	259	31.8.1938	20.2.1940	31.10.1940
M-33	112	260	31.8.1938	23.6.1940	8.12.1940
M-34	112	268	22.2.1939	30.6.1940	31.12.1940
M-35	112	269	22.2.1939	20.8.1940	31.1.1941
M-36	112	270	22.2.1939	28.8.1940	20.2.1941
M-111	112	275	25.10.1939	31.12.1940	3.7.1941
M-112	112	276	25.10.1939	31.12.1940	30.6.1941
M-113	112	277	25.10.1939	31.12.1940	2.7.1941
M-114	112	280	27.11.1939	7.5.1941	25.10.1941
M-115	112	281	25.11.1939	7.5.1941	20.9.1941
M-116	112	282	27.11.1939	7.5.1941	15.10.1941
M-117	112	287	20.1.1940	26.6.1941	30.10.1941 ⁴
M-118	112	288	20.1.1940	30.6.1941	30.10.1941
M-120	112	289	20.1.1941	29.6.1941	28.10.1941
M-121	112	290	28.5.1940	10.8.1941	10.4.1942
M-122	112	291	28.5.1940	1.8.1941	31.10.1942

Примечания: 1 - по другим данным 18.10.1934; 2 - по другим данным 15.7.1935; 3 - по другим данным в 10.1934; 4 - по другим данным 28.10.1941

Тактический номер и наименование	Номер завода	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
M-119	112	292	28.5.1940	20.7.1941	22.10.1942
M-104 «Ярославский комсомолец»	112	301	29.10.1940	24.9.1942 ¹	10.2.1943
M-105 «Челябинский комсомолец»	112	302	5.11.1940	30.9.1942	20.2.1943
M-106 «Ленинский комсомол»	112	303	29.10.1940	8.10.1942	15.3.1943
M-107 «Новосибирский комсомолец»	112	304	30.10.1940	6.12.1942	26.6.1943 ²
M-108	112	305	30.10.1943	13.1.1943	20.7.1943
XV серия (проект 96)					
M-200 «Месть»	196/638	122	31.3.1940	4.2.1941	20.3.1943
M-201	196/638	123	31.3.1940	4.2.1941	16.4.1943
M-202 «Рыбник Донбасса»	196/638	138	25.5.1940	4.3.1941	19.2.1944
M-203 «Иркутский рыбак»	196/638	139	31.10.1940	7.7.1941	28.10.1944
M-204	196	140	31.10.1940	27.8.1946	25.6.1947
M-205	196	141	30.12.1940	10.11.1946	22.7.1947
M-206	196	142	31.12.1940	26.4.1947	30.9.1947
M-207	196	147	июль 1941	Не достраивалась	
M-208	196	148	июль 1941	Не достраивалась	
M-209	196	149	июль 1941	Не достраивалась	
M-214	112/402	306/113	3.4.1941	24.9.1946	14.8.1948
M-215	112/196	307	30.4.1941	22.7.1947	31.10.1947
M-216	112/196	308	30.4.1941	22.7.1947	5.11.1947
M-217	112/196	309	30.4.1941	10.9.1947	10.11.1947
M-218	112/196	310	30.4.1941	10.9.1947	10.11.1947
M-219	112/402	311/118	30.4.1941	Не достраивалась	
M-234	112/196	353	нач. 1947	25.4.1948	31.7.1948
M-235	112/196	354	нач. 1947	25.4.1948	25.8.1948
M-236	112/196	355	19.2.1947	19.6.1948	19.10.1948
M-237	112/196	373	15.3.1947	27.7.1948	29.11.1948
M-238	112/196	374	25.4.1947	21.8.1948	7.12.1948
M-239	196	375	7.6.1947	2.10.1948	14.7.1949
M-240	196	376	27.8.1948	22.11.1948	30.7.1949
M-241	196	377	31.8.1948	30.12.1948	30.7.1949
M-242	196	378	30.9.1948	30.3.1949	30.7.1949
M-243	196	379	31.10.1948	30.4.1949	31.8.1949
M-244	196	380	24.11.1948	1.6.1949	1.10.1949
M-245	196	381	30.11.1948	30.6.1949	31.10.1949
M-246	196	382	25.1.1949	24.7.1949	16.11.1949
M-247	196	383	14.2.1949	31.8.1949	22.11.1949
M-248	196	384	24.2.1949	26.9.1949	23.11.1949
M-249	196	385	25.4.1949	30.10.1949	31.12.1949
M-250	196	386	28.6.1949	28.11.1949	2.6.1950
M-251	196	387	23.9.1949	22.12.1949	25.6.1950
M-252	196	388	22.10.1949	26.3.1950	10.7.1950
M-253	196	389	9.11.1949	30.3.1950	29.7.1950
M-270	196	500	23.12.1949	24.4.1950	29.7.1950
M-271	196	501	31.1.1950	30.4.1950	28.8.1950
M-272	196	502	25.2.1950	13.6.1950	11.9.1950
M-273	196	503	18.3.1950	20.7.1950	28.9.1950
M-274	196	504	29.4.1950	18.9.1950	31.10.1950
M-275	196	505	25.5.1950	23.9.1950	15.11.1950
M-276	196	506	28.6.1950	17.10.1950	25.12.1950
M-277	196	507	31.7.1950	12.1950	24.5.1951
M-278	196	508	31.8.1950	19.1.1951	28.5.1951
M-279	196	509	12.10.1950	10.2.1951	9.6.1951
M-280	196	510	20.12.1950	14.4.1951	21.7.1951
M-281	196	619	4.2.1951	29.4.1951	23.8.1951
M-282	196	620	11.3.1951	12.6.1951	14.9.1951
M-283	196	621	2.4.1951	3.7.1951	30.9.1951
M-284	196	622	3.5.1951	11.8.1951	31.10.1951
M-285	196	623	31.5.1951	14.9.1951	12.2.1952
M-286	196	624	29.6.1951	15.10.1951	25.6.1952
M-287	196	625	25.6.1951	15.11.1951	25.6.1952
M-288	196	626	24.8.1951	24.1.1952	24.7.1952
M-289	196	627	27.9.1951	28.4.1952	27.8.1952
M-290	196	628	10.11.1951	27.5.1952	30.9.1952
M-291	196	629	28.12.1951	1.7.1952	25.11.1952
M-292	196	644	15.4.1952	30.9.1952	12.1.1953
M-293	196	645	10.2.1952	2.10.1952	12.1.1953
M-294	196	646	29.5.1952	22.10.1952	26.2.1953

Примечание: 1 - по другим данным 29.10.1942; 2 - по другим данным 24.6.1943

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Тип «М» VI, VI-бис серии

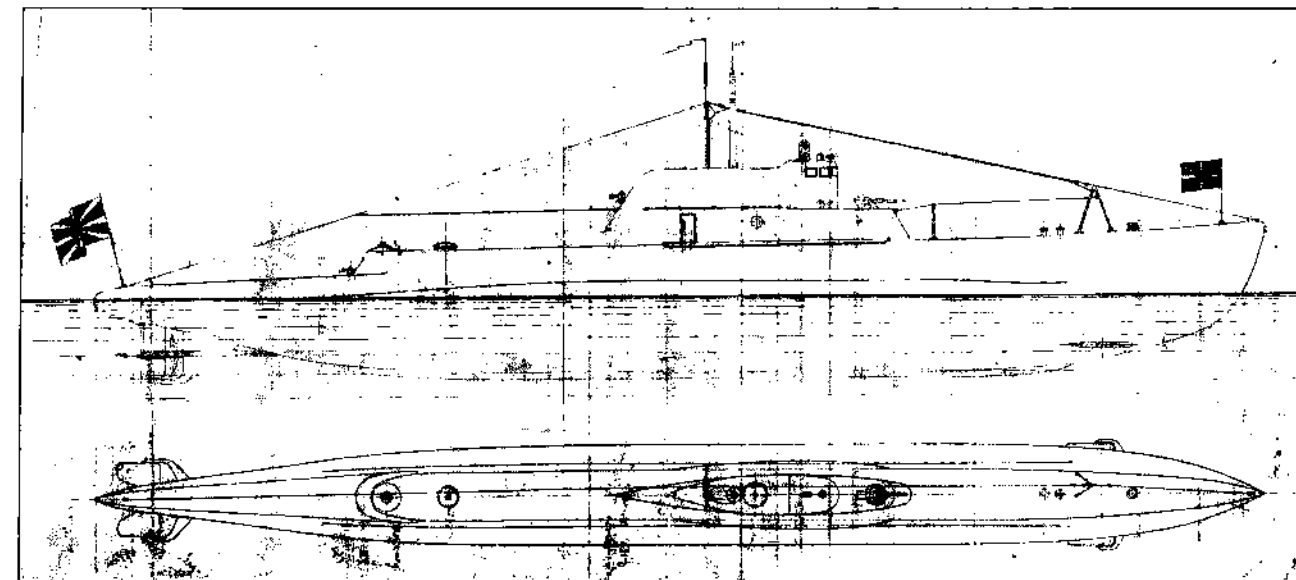
Корпус

Лодка была однокорпусной, прочный корпус цельносварной (первые шесть лодок имели клепаные корпуса) диаметром 3,1 м, шпация 500 мм, толщина обшивки 8 мм. Три переборки делили лодку на четыре отсека. Переборки легкие, рассчитанные на давление 1 кг/см². Переборочные двери овальные. Прочная рубка из маломангитной стали, клепанная, как и ее ограждение. Ограждение рубки и мостик сделаны из дюралюминия. Оборудование внутри прочной рубки не устанавливалось. В аварийной ситуации она могла использоваться как шлюзовая камера. В 1-м и 4-м отсеках располагались дифференциальные цистерны, в трюме 2-го — уравнительная и средняя цистерны. Запасы топлива и масла размещались в трюмных цистернах 2-го и 3-го отсеков. Лёгкий корпус клепаный.

Общекорабельные системы и устройства

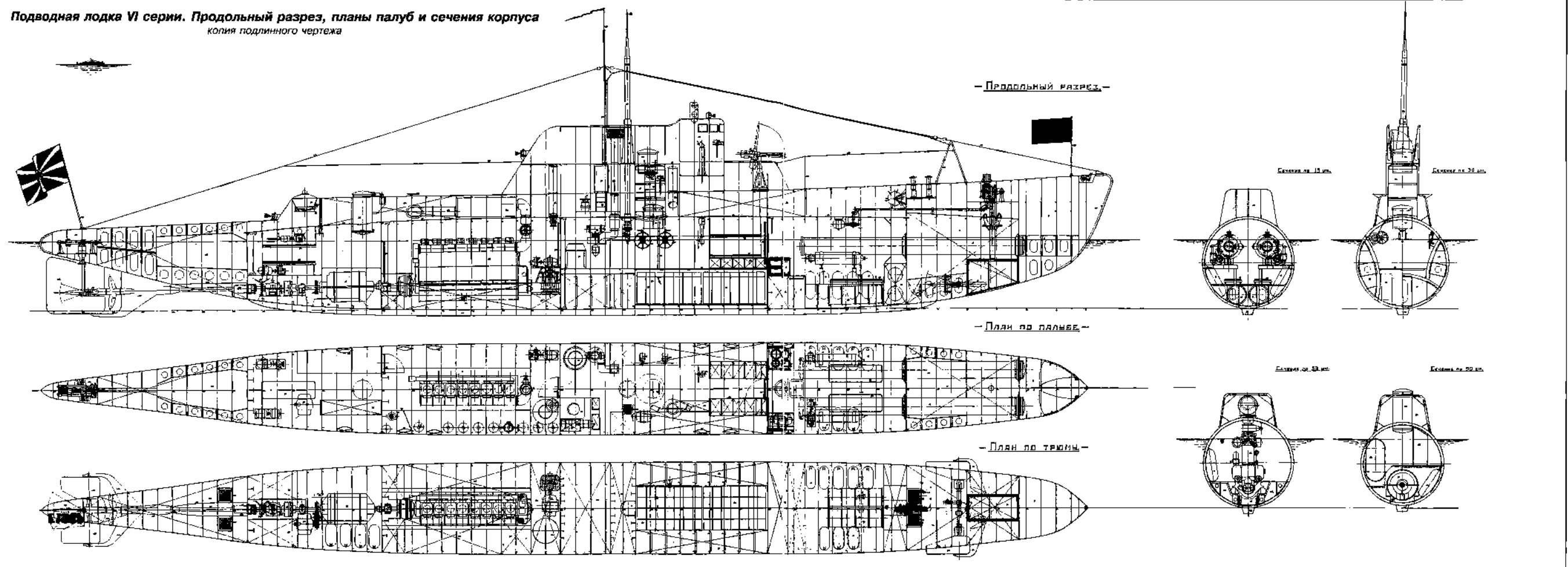
Главный балласт размещался в двух концевых цистернах (№1 и №3) вне прочного корпуса и в одной бортовой цистерне (№2) внутри прочного корпуса. Цистерны имели кингстоны в виде захлопок, открывающихся наружу, с ручными приводами. В трюме 1-го отсека была выгорожена торпедозаместительная цистерна. Имелись палубные цистерны, а также цистерна плавучести в носовой оконечности для предотвращения зарывания на ходу. Их заполнение происходило самотёком.

Время погружения лодки из крейсерского положения под топ перископа при заранее открытых кингстонах цистерн главного балласта, без хода составляло 2 мин. Время осушения цистерн главного балласта насосом Рато — 11 мин. Время



Подводная лодка VI серии. Наружный вид
копия подлинного чертежа

Подводная лодка VI серии. Продольный разрез, планы палуб и сечения корпуса
копия подлинного чертежа



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Тип «М» VI, VI-бис серии

Корпус

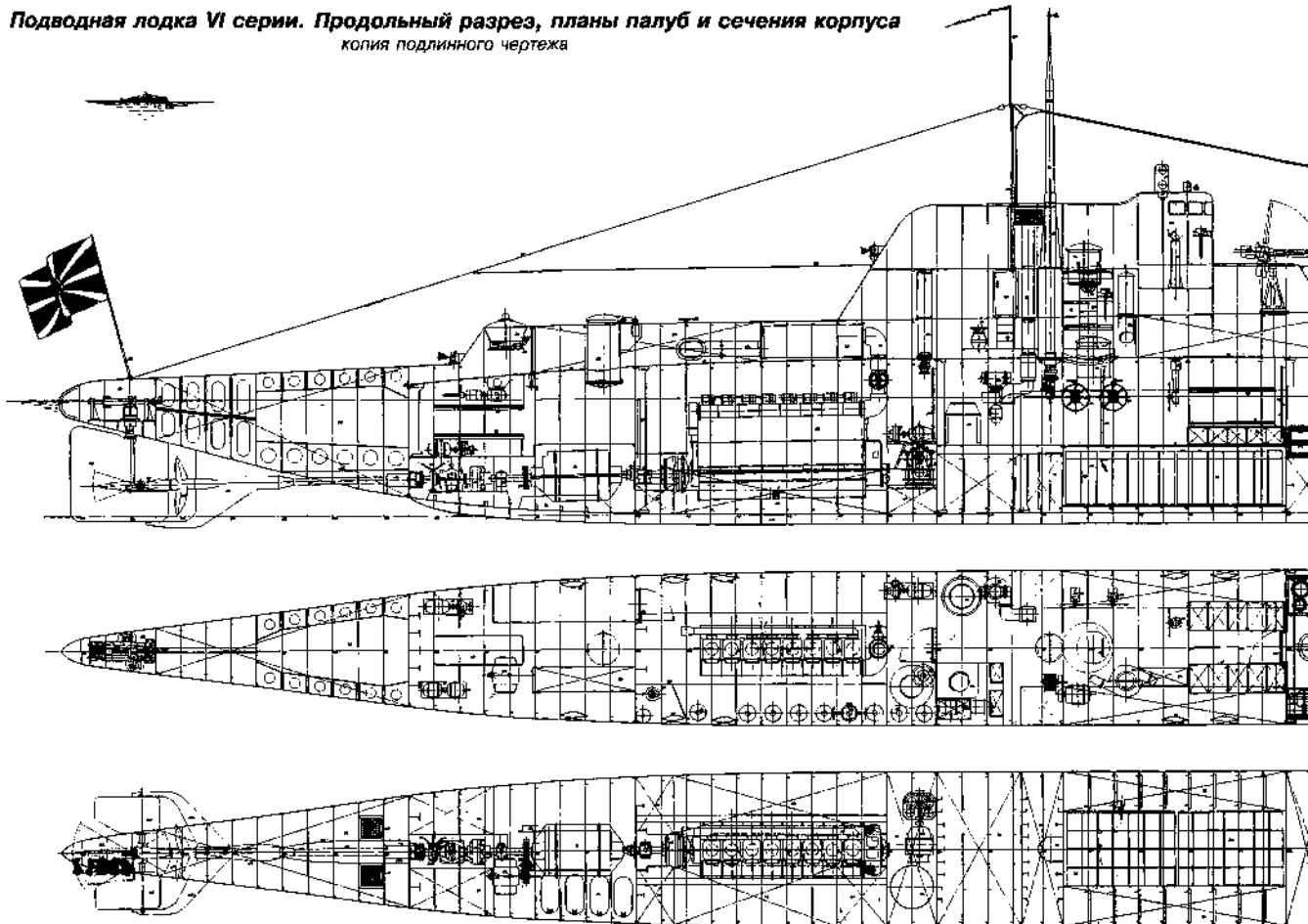
Лодка была однокорпусной, прочный корпус цельносварной (первые шесть лодок имели клепаные корпуса) диаметром 3,1 м, шпация 500 мм, толщина обшивки 8 мм. Три переборки делили лодку на четыре отсека. Переборки легкие, рассчитанные на давление 1 кг/см². Переборочные двери овальные. Прочная рубка из маломангнитной стали, клепанная, как и ее ограждение. Ограждение рубки и мостик сделаны из дюралюминия. Оборудование внутри прочной рубки не устанавливалось. В аварийной ситуации она могла использоваться как шлюзовая камера. В 1-м и 4-м отсеках располагались дифференциальные цистерны, в трюме 2-го — уравнивательная и средняя цистерны. Запасы топлива и масла размещались в трюмных цистернах 2-го и 3-го отсеков. Лёгкий корпус клепаный.

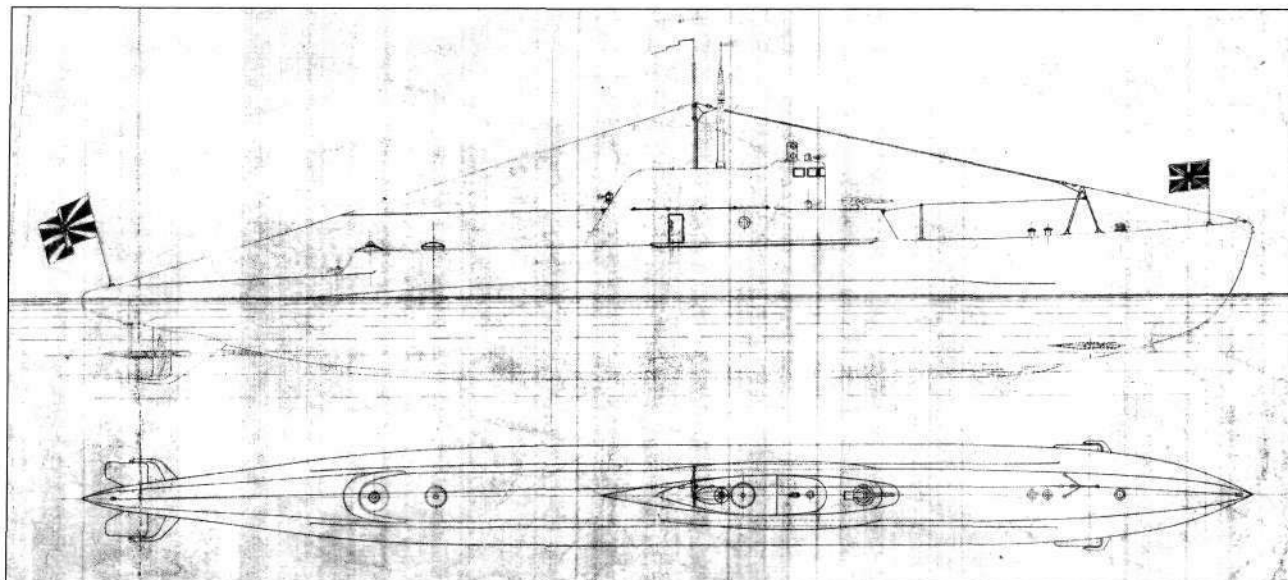
Общекорабельные системы и устройства

Главный балласт размещался в двух концевых цистернах (№1 и №3) вне прочного корпуса и в одной бортовой цистерне (№2) внутри прочного корпуса. Цистерны имели кингстоны в виде захлопок, открывающихся наружу, с ручными приводами. В трюме 1-го отсека была выгорожена торпедозаместительная цистерна. Имелись палубные цистерны, а также цистерна плавучести в носовой оконечности для предотвращения зарывания на ходу. Их заполнение происходило самотёком.

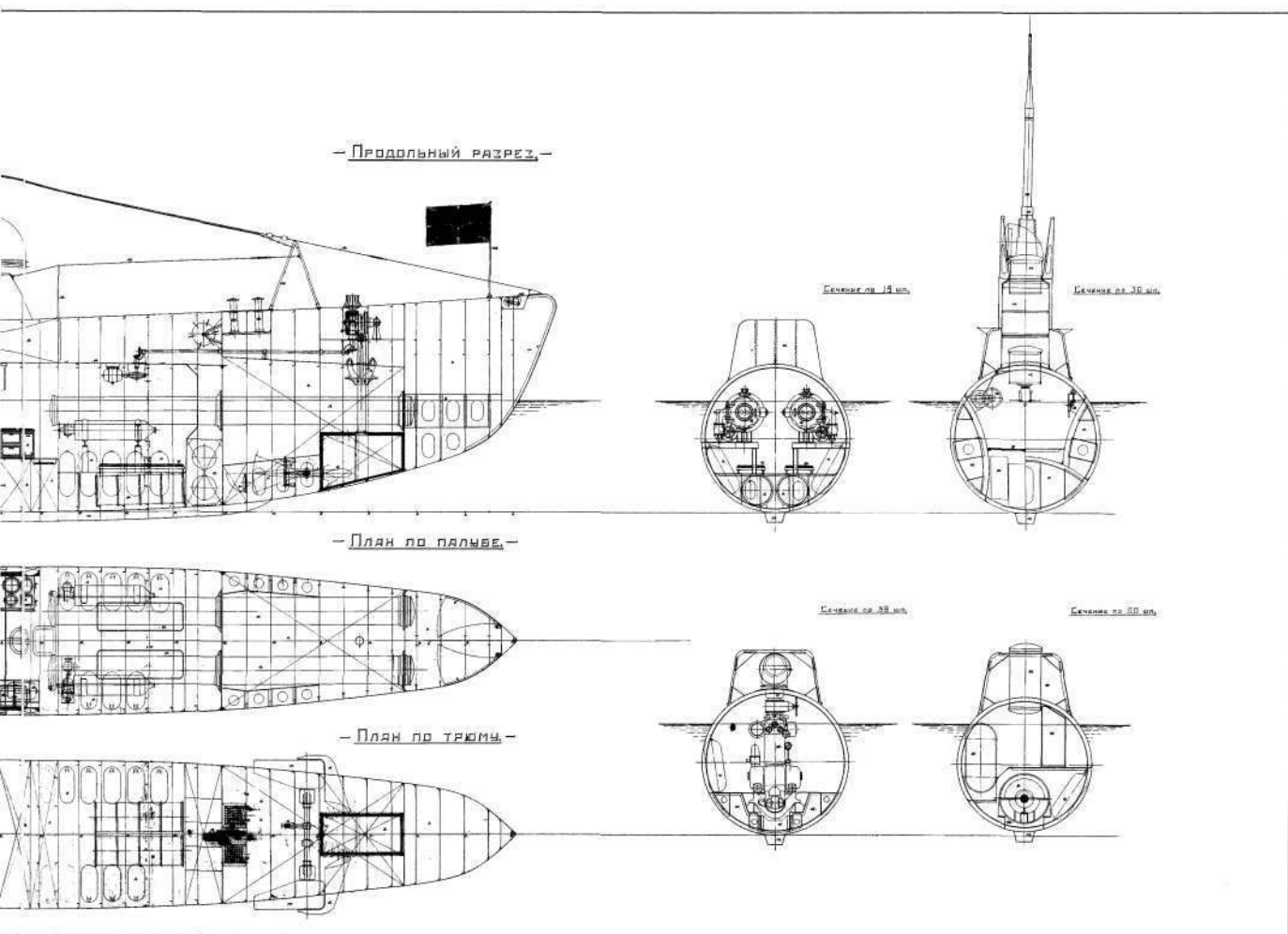
Время погружения лодки из крейсерского положения под топ перископа при заранее открытых кингстонах цистерн главного балласта, без хода составляло 2 мин. Время осушения цистерн главного балласта насосом Рато — 11 мин. Время

Подводная лодка VI серии. Продольный разрез, планы палуб и сечения корпуса
копия подлинного чертежа





Подводная лодка VI серии. Наружный вид
копия подлинного чертежа



погружения в крейсерское положение 40 сек, на перископную глубину из позиционного положения — 1 мин 2 сек.

Трубопроводы забортной воды первоначально изготавливались стальными, затем были заменены на медные с бронзовой арматурой. Коробчатый сварной киль од-

новременно служил магистралью судового водяного трубопровода: в него спускалась вода из цистерн главного балласта или из отсеков лодки, которая откачивалась насосом Рато (производительность 250 т/ч) за борт. Перекачка воды из одной дифферентной цистерны в другую осуществлялась вручную насосом Гарда.

Электродвигатель трюмного насоса ТП-15 (15 т/ч) был общий с компрессором воздуха высокого давления (системы Людвигсберга, 6 л/мин). Всего имелось 20 баллонов ВВД объёмом по 78 л каждый, разделённых на 5 групп по 4 единицы каждая.

Управление вертикальным и кормовыми горизонтальными рулями производилось как электроприводом (система Вард-Леонарда), так и вручную. Управление носовыми горизонтальными рулями только ручное из центрального поста.

Мореходность

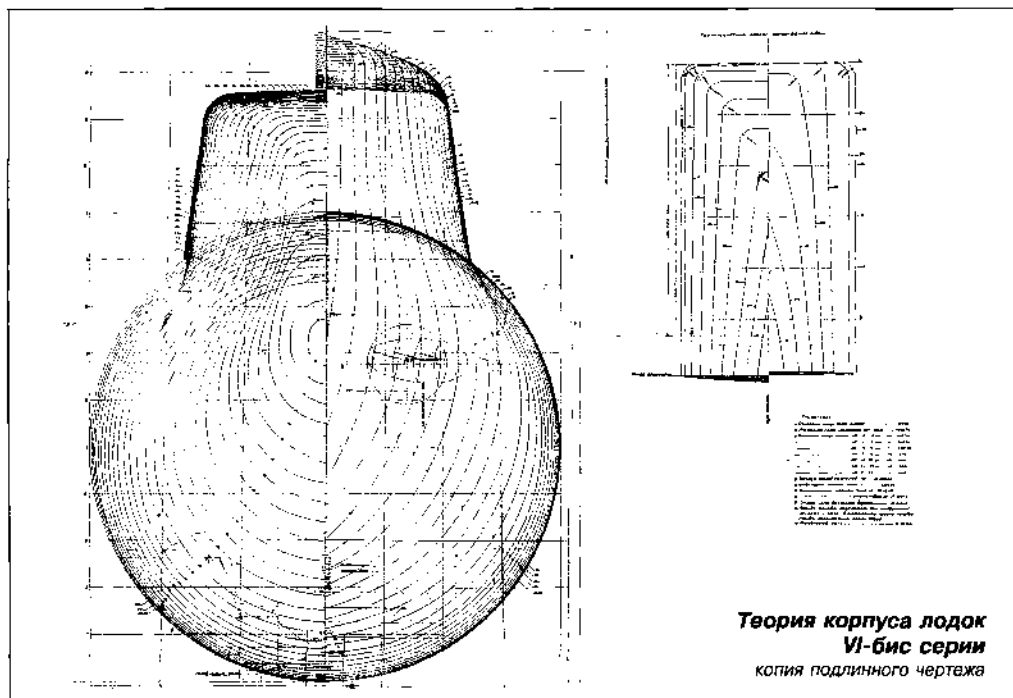
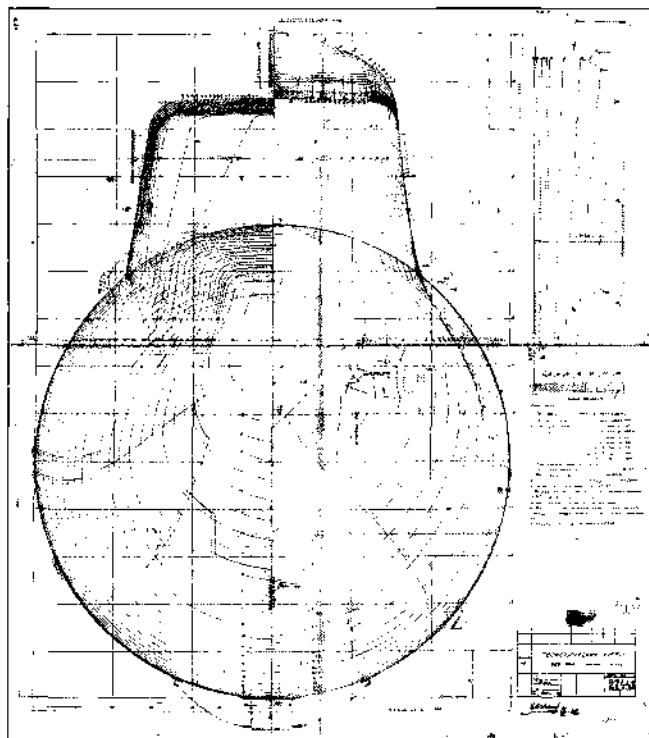
Лодка могла находиться в море в крейсерском положении при волнении до 9 баллов (по 12-балльной шкале Бофорта), в позиционном 3-4. Применение оружия уже при 6-8 балльном волнении становилось проблематичным, как и удержание подлодки на перископной глубине при волнении в 5 и более баллов — при перископной глубине в 6,75 метров подлодку попросту выбрасывало на поверхность.

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки первоначально состоял из 3 офицеров (командир, штурман, инженер-

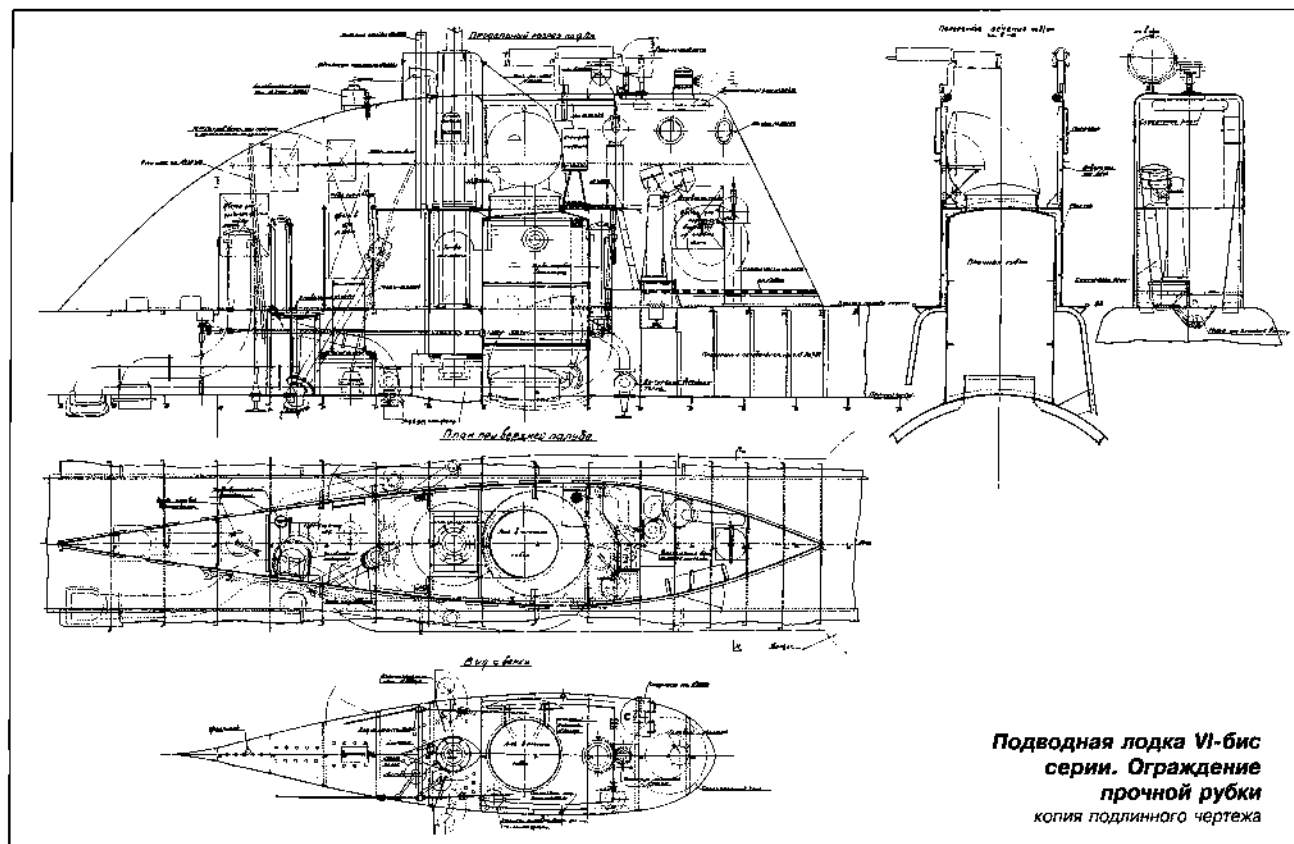
Теория корпуса лодок VI серии

копия подлинного чертежа



Теория корпуса лодок VI-бис серии

копия подлинного чертежа



механик), 9 старшин и 4 рядовых. Личный состав размещался на постоянных и складных койках в 1, 2 и 4-м отсеках. Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 900 л, размещался в 1 отсеке. Расчетная продолжительность непрерывного пребывания в море составляла 10 суток, впрочем, когда составлялось ОТЗ это требование, вероятно, представлялось проектировщикам излишним.

Сохранилось немало воспоминаний офицеров служивших и командовавших подводными лодками типа «М». Наиболее яркую характеристику обитаемости субмарин VI и VI-бис серий можно найти в мемуарах Н.П. Белорукова, начинавшего службу штурманом на «М-53»: «Про службу на этих маленьких подводных лодках в то время на флоте существовала такая поговорка: «Кто на «малютке» не бывал, тот и горя не видал». Действительно, условия на этих подводных лодках оставляли желать лучшего. Достаточно сказать, что, кроме единственного небольшого диванчика и крохотной подвесной койки, спальных мест у личного состава на этих лодках не было. Поэтому в море команда не раздеваясь отдыхала кто где: торпедисты — под торпедными аппаратами, мотористы — за дизелем, электрики — за электромотором. Я спал во втором отсеке

(на центральном посту) под штурманским столом.

Внутри подводной лодки было холодно и сыро. Когда лодка уходила под воду, корпус постепенно отпотевал, и в скором времени холодные капли дождем начинали сыпать на личный состав, приборы, механизмы, и все промокало насквозь.

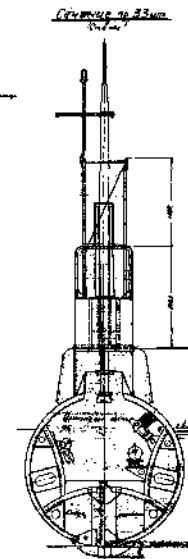
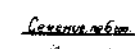
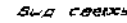
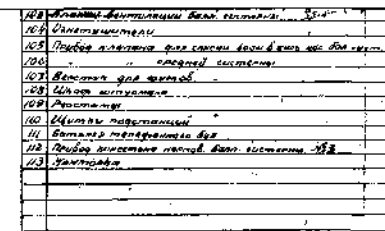
Кока на этих подводных лодках не было, и горячие блюда стряпали торпедисты, в распоряжении которых находились три электрических бачка: по одному для каждого блюда. Торпедисты, разумеется, не имели достаточной кулинарной подготовки. Приготовленная ими даже из отличных продуктов пища была невкусной, и команда предпочитала есть консервы.

Помню, как однажды наш кок, то есть торпедист, Ерохин дал мне эмалированную кружку, как мне показалось, с какао — на его поверхности отчетливо бликовали масляные пятна.

- Товарищ Ерохин, какое жирное у вас какао сегодня! — похвалил я его.

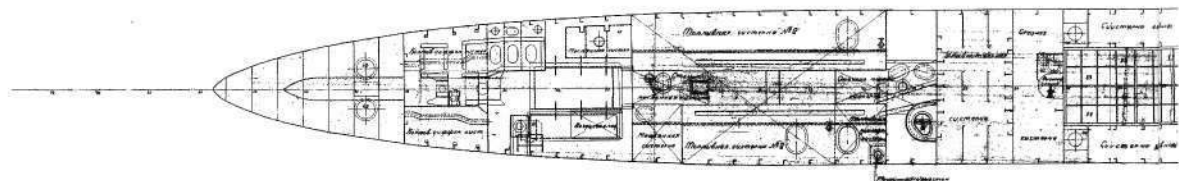
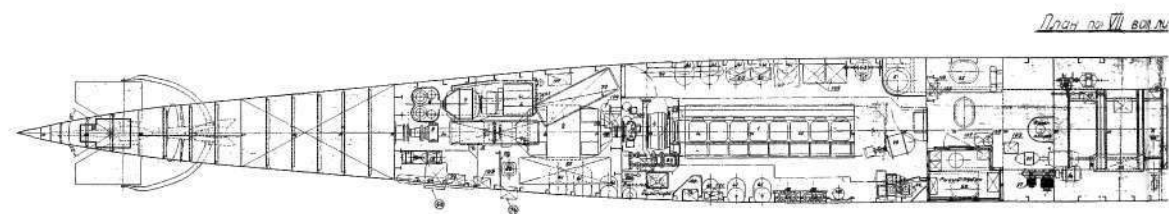
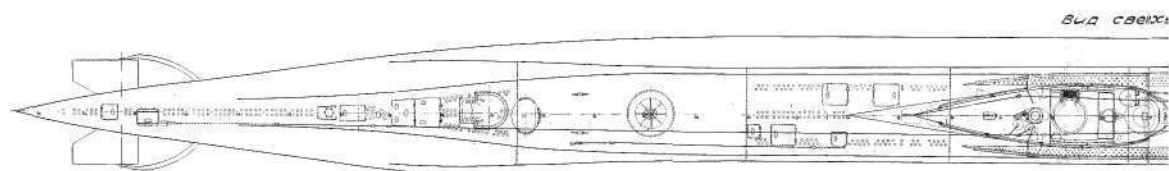
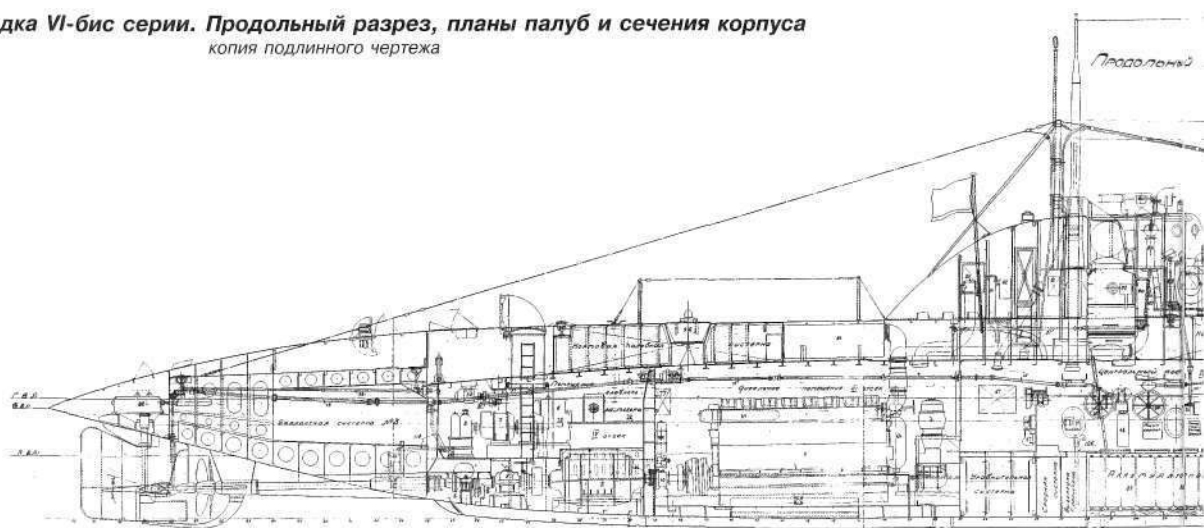
Он смутился, потом заглянул в кружку, молниеносно выхватил ее из моих рук и опрометью кинулся в первый отсек. Через минуту он виновато вручил мне кружку, но уже с компотом.

- В чем дело, товарищ Ерохин? Я хочу какао, а не компот.



- 169 Пыльцы живых тел подмерзших растений
 167 Пыльцы животных тел, живых существ
 166 Пыльцы
 99 Пыльцы растений, раст.
 98 Пыльцы и споры животных
 97 Пыльцы
 96 Пыльцы растений
 95 Пыльцы
 94 Споры растений
 93 Споры животных
 92 Споры растений
 91 Споры животных
 90 Споры животных
 89 Споры животных
 88 Споры животных
 87 Споры животных
 86 Споры животных
 85 Споры животных
 84 Споры животных
 83 Споры животных
 82 Споры животных
 81 Споры животных
 80 Споры животных
 79 Споры животных
 78 Споры животных
 77 Споры животных
 76 Споры животных
 75 Споры животных
 74 Споры животных
 73 Споры животных
 72 Споры животных
 71 Споры животных
 70 Споры животных
 69 Споры животных
 68 Споры животных
 67 Споры животных
 66 Споры животных
 65 Споры животных
 64 Споры животных
 63 Споры животных
 62 Споры животных
 61 Споры животных
 60 Споры животных
 59 Споры животных
 58 Споры животных
 57 Споры животных
 56 Споры животных
 55 Споры животных
 54 Споры животных
 53 Споры животных
 52 Споры животных
 51 Споры животных
 50 Споры животных
 49 Споры животных
 48 Споры животных
 47 Споры животных
 46 Споры животных
 45 Споры животных
 44 Споры животных
 43 Споры животных
 42 Споры животных
 41 Споры животных
 40 Споры животных
 39 Споры животных
 38 Споры животных
 37 Споры животных
 36 Споры животных
 35 Споры животных
 34 Споры животных
 33 Споры животных
 32 Споры животных
 31 Споры животных
 30 Споры животных
 29 Споры животных
 28 Споры животных
 27 Споры животных
 26 Споры животных
 25 Споры животных
 24 Споры животных
 23 Споры животных
 22 Споры животных
 21 Споры животных
 20 Споры животных
 19 Споры животных
 18 Споры животных
 17 Споры животных
 16 Споры животных
 15 Споры животных
 14 Споры животных
 13 Споры животных
 12 Споры животных
 11 Споры животных
 10 Споры животных
 9 Споры животных
 8 Споры животных
 7 Споры животных
 6 Споры животных
 5 Споры животных
 4 Споры животных
 3 Споры животных
 2 Споры животных
 1 Споры животных

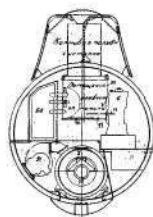
Подводная лодка VI-бис серии. Продольный разрез, планы палуб и сечения корпуса
копия подлинного чертежа



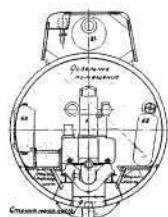
Сечение по 62 шп
по 6 шп



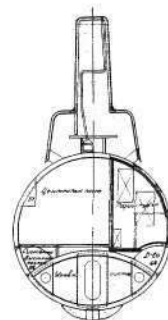
Сечение по 52 шп
по 6 шп

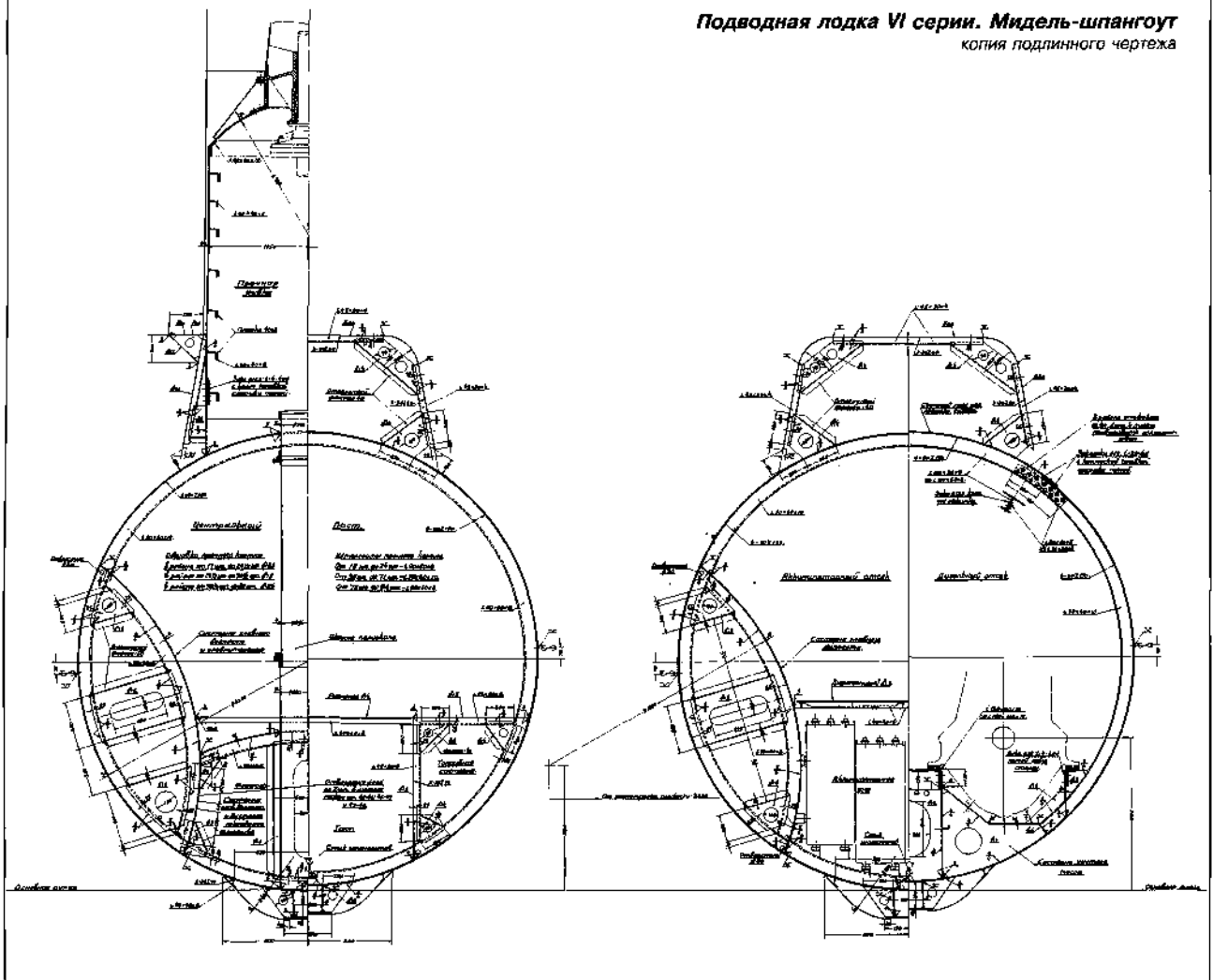


Сечение по 40 шп
по 6 шп



Сечение по 10 шп
по 6 шп





- Это и был компот, только в вашу кружку тавот попал. Совсем малость... — ответил окончательно сконфуженный торпедист.

Всем было известно, что тавотом смазывают торпеды, поэтому догадаться, как злополучный тавот попал ко мне в кружку, было нетрудно. Все-таки Ерохин прежде был торпедистом, а уже потом коком».

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) располагались два стальных торпедных аппарата, калибром 533-мм с торпедами, стрельбовые баллоны, приводы носовых горизонтальных рулей, шпиль, две группы баллонов ВВД, провизионная цистерна, умформер приборов гидроакустики. Три парусиновых складных койки личного состава располагались под торпедными аппаратами.

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, откачкой воды из уравнильных цистерн и всех трюмов. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. Кроме этого, в отсеке размещались электродвигатели привода кормовых горизонтальных рулей, перископ, агрегаты радиостанции и гирокомпас, четыре койки личного состава. В трюме находилась аккумуляторная батарея, закрытая разборными деревянными щитами. Вентиляция батареи только общеюмовая.

3-й отсек (дизельный) вмещал главный дизель, баллоны пускового воздуха, разобцительную муфту «Бамаг», две группы баллонов ВВД, насос Рато, галлюн. В трюме располагались цистерны сточного масла.

4-й отсек (кормовой электромоторный) являлся местом установки главного элект-

родвигателя, кормовой кулачковой муфты, распределительных электроштитов, трюмного насоса и компрессора ВВД. Здесь так же находились аварийный пост управления кормовыми горизонтальными рулями и две койки личного состава. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза.

В носовой оконечности размещались надводный якорь и буксирное устройство. В надстройке — шпиль, швартовное устройство, в кормовой части — аварийно-сигнальный буй.

В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались перископ, главный трубопровод вентиляции и радиомачта.

По сравнению с подводными лодками VI серии на VI бис серии были внесены следующие изменения: улучшены обводы кормовой оконечности, ограждение прочной рубки стало ниже и получило более

обтекаемую форму, добавлена цистерна быстрого погружения, улучшена конструкция клапана вентиляции и схема управления им, что уменьшило время погружения, разработан новый гребной винт, система управления вертикальным рулем заменена на контакторную, ручное управление вертикальным рулем перенесено из центрального поста в электромоторный отсек, предусмотрено электрическое управление носовыми горизонтальными рулями при помощи электромотора брашпиля, введена принудительная циркуляция масла в упорном подшипнике Митчеля, улучшена в конструкции перископной лебедки. Все эти мероприятия значительно улучшили скоростные и маневренные качества лодки. Время перехода из крейсерского положения в подводное при открытых кингстонах и использовании цистерны быстрого погружения составляло 80 с.

Тип «М» XII серия

Корпус

Лодка однокорпусная, сварная. Диаметр прочного корпуса 3,3 м, шпация 500 мм, толщина обшивки 9 мм. Необходимо отметить, что увеличение толщины на 1 мм делалось не из желания увеличить глубину максимального погружения, а для того, чтобы корпус лучше противостоял коррозии. Внутренний объем прочного корпуса разделялся тремя плоскими и двумя сферическими переборками на шесть отсеков. Переборки Центрального поста и концевых отсеков рассчитывались на давление 6,8 кг/см², прочие 1 кг/см². Переборочные люки в сферических переборках круглые, в остальных овальные. Прочная рубка цилиндрической формы, могла использоваться в качестве шлюзовой камеры. Ограждение рубки собиралось из дюралюминиевых листов на клёпке. Аккумуляторные ямы закрывались разборными металлическими щитами, способными сохранить герметичность при давлении воды 0,1 кгс/см². Цистерны главного балласта №2 — №4, уравнивательная, цистерна быстрого погружения и дифференциальные цистерны располагались внутри прочного корпуса (соответственно в 2, 3, 4-м отсеках, центральном посту и концевых отсеках).

Общекорабельные системы и устройства

Цистерны главного балласта размещались в оконечностях (№1 и №5) и в выгородках прочного корпуса (№2 — №4). Предусматривалась возможность приёма дополнительных 6 т топлива в цистерну №4. Весь объем главного балласта принимался за 15 с самотеком через кингстоны, имевшие основные дистанционные

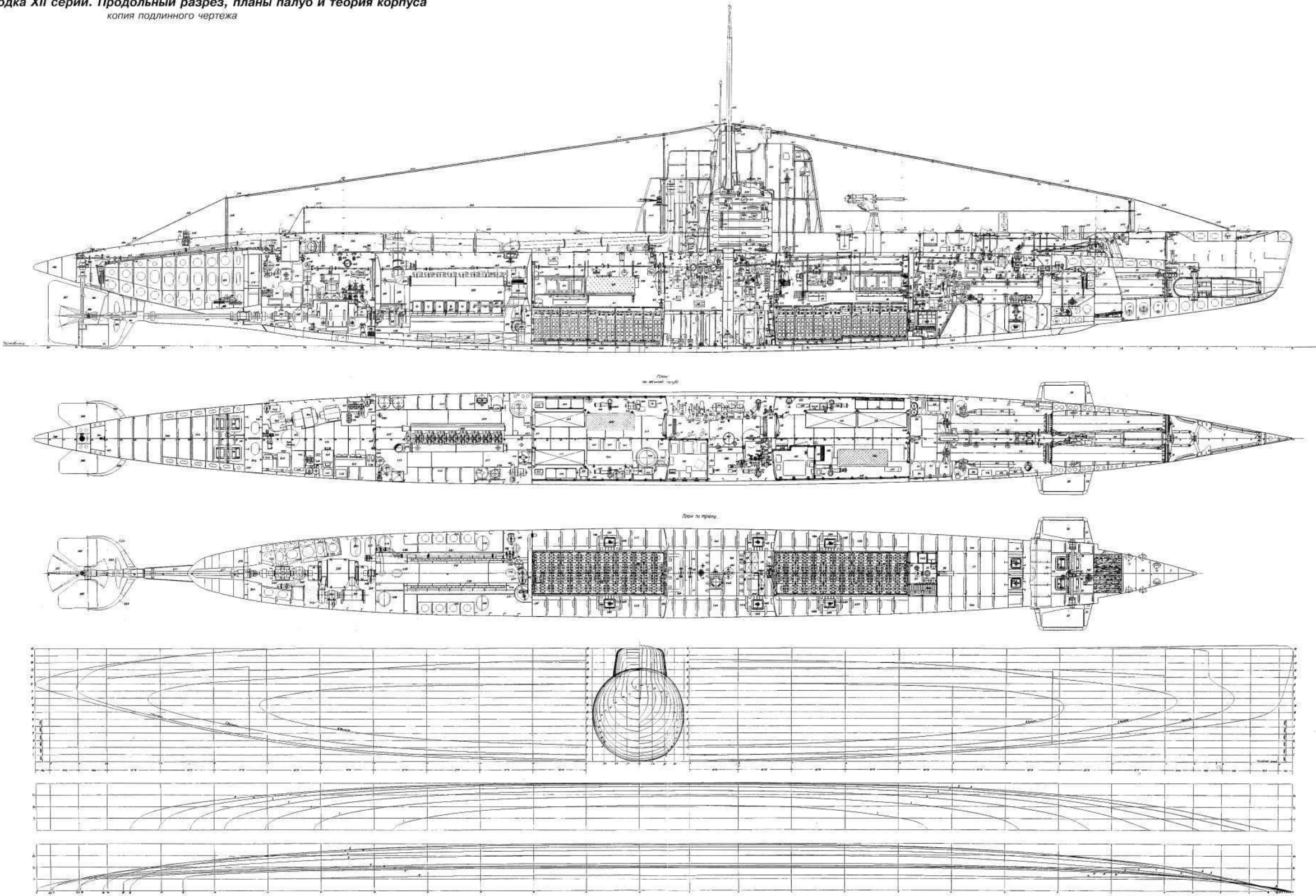
пневматические (кроме №3) и ручные аварийные приводы. При заполнении средней цистерны (№3) лодка за 15 с уходила на перископную глубину. При всплытии цистерна №3 продувалась ВВД за 50 с, остальной балласт откачивался за борт центробежным турбонасосом Р-130 (250 т/ч) за 14 мин. Переход из крейсерского положения в позиционное занимал 23 с, из позиционного в погружённое 15,5 с и из крейсерского в погружённое 38,5 с. Предусматривалось использование дизеля, приводимого в действие гребным электромотором и работающего как компрессор низкого давления, для продувания главного балласта. Дифференровка выполнялась с помощью отдельного ротативного насоса Д-4 (4 т/ч).

Дистанционное управление клапанами вентиляции осуществлялось из центрального поста. Вода из цистерн и трюмов откачивалась через доковый киль, служивший главной осушительной магистралью, с помощью трюмного насоса ТП-15 (15 т/ч). Электродвигатель трюмного насоса был общий с компрессором воздуха высокого давления.

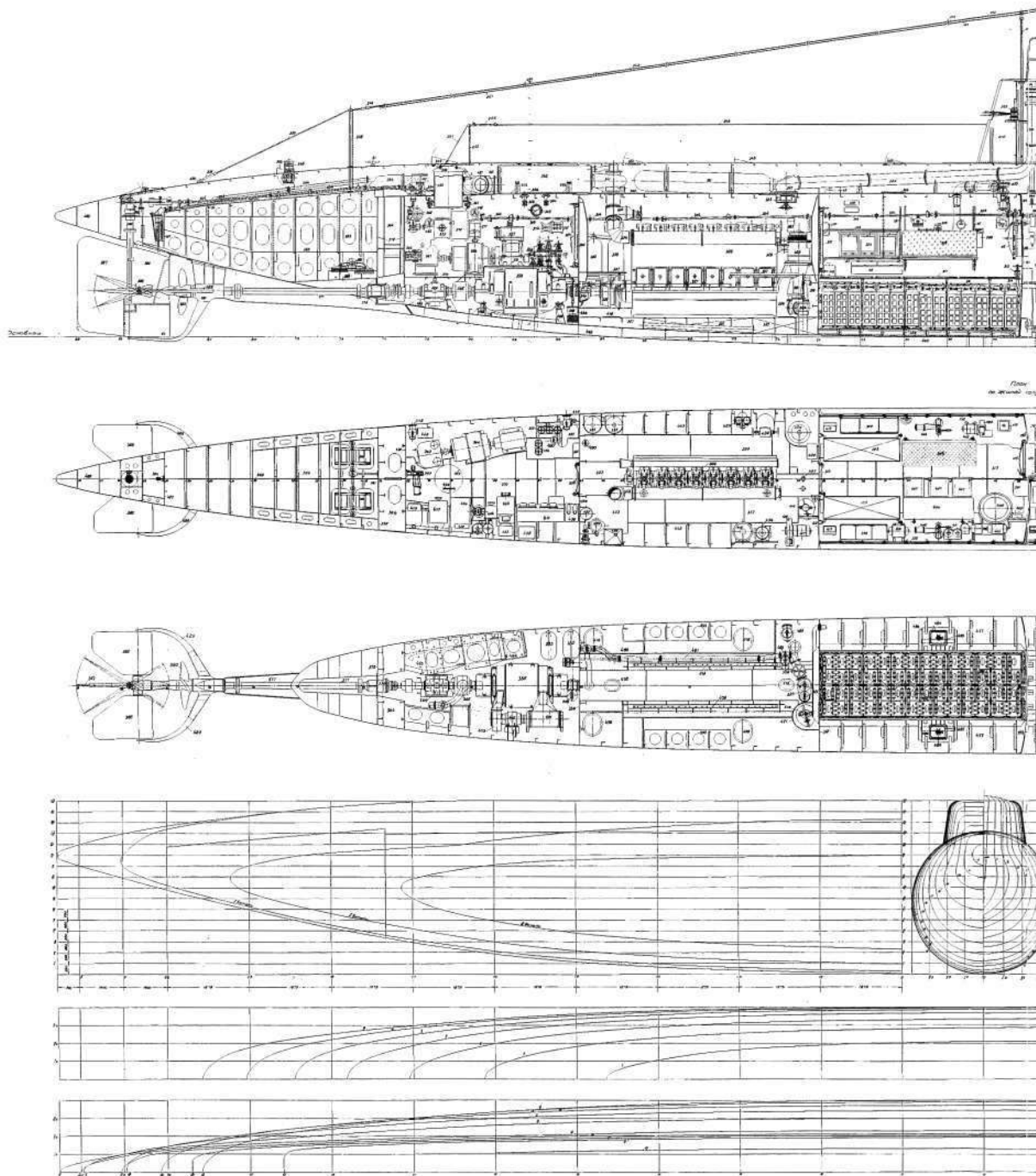
Запас ВВД пополнялся компрессором К-7 (6 л/мин). Число групп ВВД — четыре, из них две по 6 баллонов (78 л каждый) в прочном корпусе и две в надстройке (по одному баллону ёмкостью 410 л).

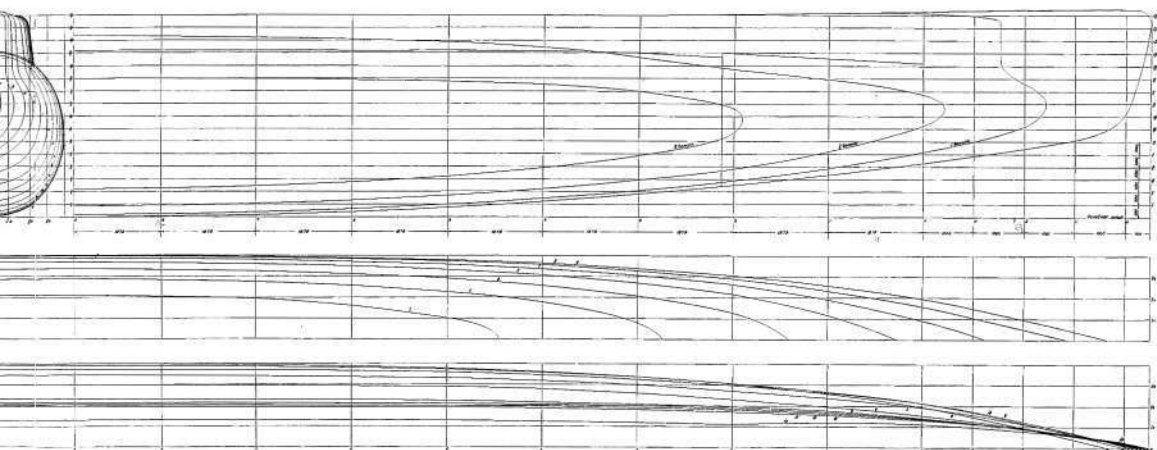
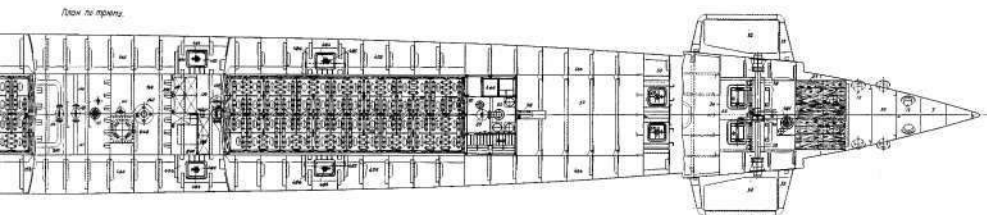
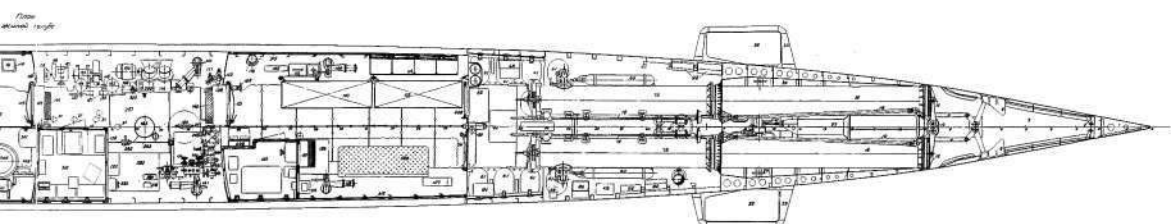
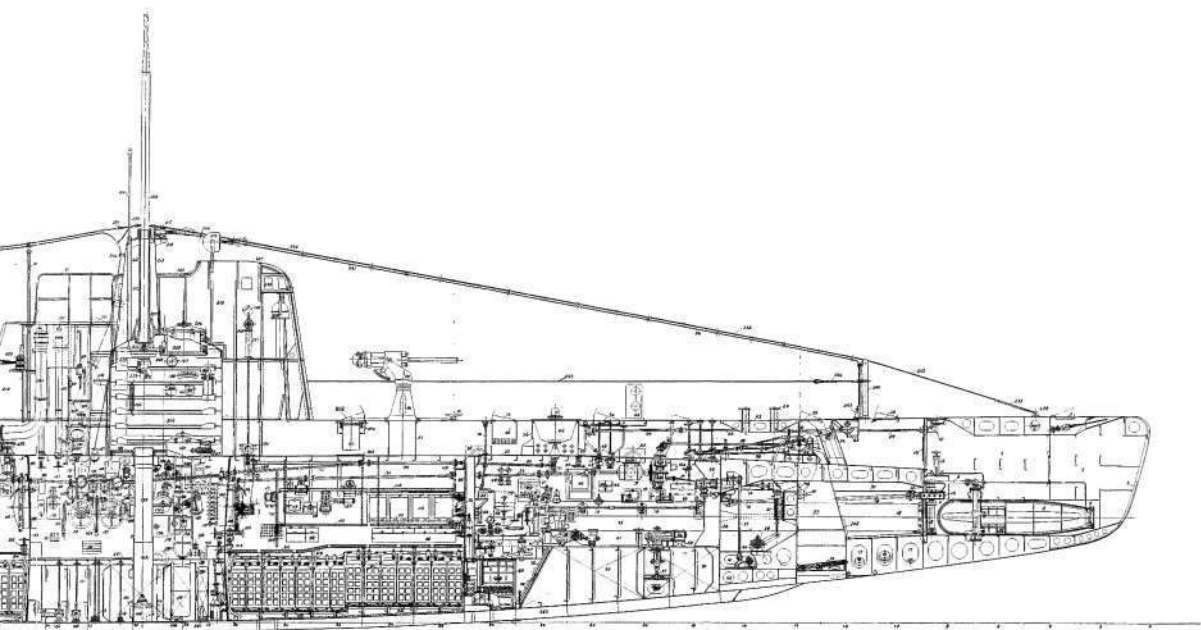
Общесудовые системы водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления выполнялись из меди.

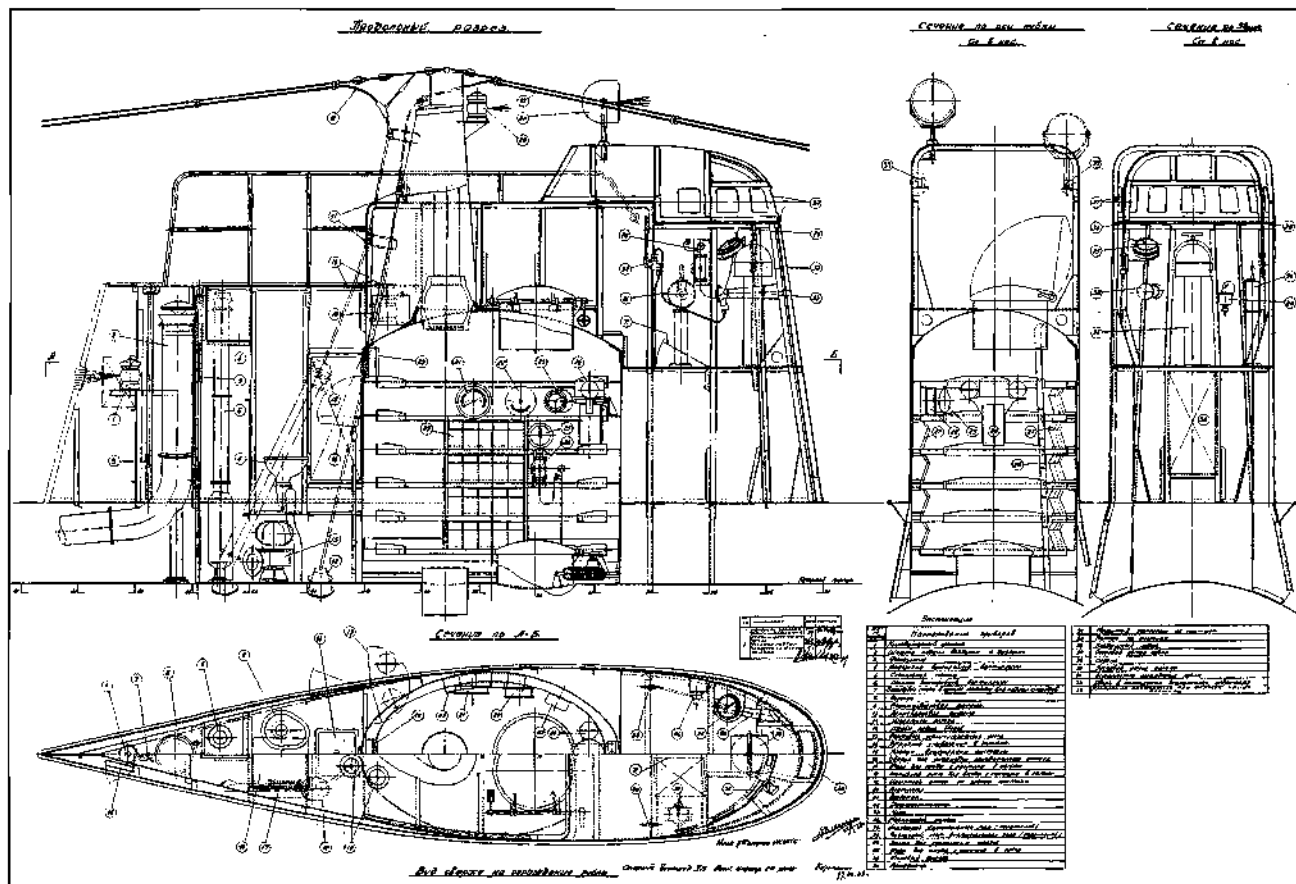
Управление вертикальным и горизонтальными рулями производилось как электроприводом (система Вард-Леонарда), так и вручную.



Подводная лодка XII серии. Продольный разрез, планы палуб и теория корпуса
копия подлинного чертежа







Подводная лодка XII серии. Расположение приборов в прочной рубке и ограждении
копия подлинного чертежа

Мореходность и дальность плавания

Лодка удовлетворительно держалась на волне до 5 — 6 баллов. При попадании лодок в шторм 7 — 8 баллов они благополучно возвращались в базу. Конструкция мостика не предохраняла от сильного заливания. Крены при качке на волне 4 — 5 баллов достигали 25 — 30°, а на волне больше 5 баллов — 50-60°. Дифференты при качке на волне 4 — 5 баллов — 8 — 9°, на волне свыше 5 баллов — 30-32°. Удерживать лодку на перископной глубине можно было при волнении до 5 баллов.

Опыт войны на Балтике, где «малютки» использовались на максимальную продолжительность, показал, что за 15-суточный поход субмарины проходили около 850 миль. Исходя из этого их максимальный фактический радиус определили в 420 миль, а с 50% резервом топлива для нахождения на позиции — в 210 миль.

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки первоначально состоял из 3 офицеров, 10 старшин и 6 рядовых. В конце 1941 года была введена офицерская должность старпома, и рядовая шифровальщика. Личный состав размещался на постоянных койках во 2 и 4-м отсеках

(14 коек из них 10 постоянных). Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 1,38 т, размещался в 1 отсеке и дополнительно 320 л в банкете под орудием. Продолжительность непрерывного пребывания в море 10 суток. Условия обитаемости несколько улучшились за счет появления постоянных коек вместо складных парусиновых, которыми подводники практически не пользовались, но в остальном оставались прежними. Камбуз как и раньше находился в 1-м отсеке, его обслуживал торпедист, не было на подлодке и провизионной цистерны, позволявшей хранить свежие продукты.

Отдельного разговора заслуживает оформившаяся со временем в отдельную категорию прослойка «командиров «малюток».

Первоначально для командования направляемыми на Дальний Восток кораблями подбирали лучших из лучших. Многие из них впоследствии дослужились до должностей командиров дивизионов и бригад, некоторые стали адмиралами. Однако к началу 40-х годов с развертыванием массового подводного флота критерии отбора заметно девальвировали. На практике все выглядело так: если назна-

ченный на «малютку» командир успешно командовал ей 1-1,5 года, его переводили на субмарину среднего или большого водоизмещения, если совершал аварию — снимали. В результате на должностях задерживались люди, которые могли безаварийно командовать кораблями, но по различным критериям, как правило, из-за личной недисциплинированности, не могли быть выдвинуты на вышестоящую должность. Кроме того, имелись и такие, кто получил командирские звания без высшего образования, окончив во время сверхсрочной службы различные краткосрочные курсы. Они были просто обречены на то, чтобы служить вечными командирами «малюток» без каких-либо перспектив продвижения по служебной лестнице. Понимание этих фактов нередко приводило к определенной апатии и халатному исполнению служебных обязанностей.

Определенное отражение на характер и поведение командиров имели и те бытовые условия, которые царили на «малютке», ее небольшой экипаж и малый внутренний объем. Очень часто экипаж превращался в дружную боевую семью, но при этом бывали и случаи, когда командир в этой семье просто растворялся, становясь за панибрата, а иногда и собутыльником с рядовыми моряками. Отсутствие на подлодках должности комиссара или замполита (таковые имелись только в управлении дивизиона «малюток») затрудняли раскрытие негативных фактов, воспитательную работу с начальствующим и рядовым составом.

Все вышеуказанные особенности были обусловлены именно конструкцией «малютки», и они, в свою очередь, очень сильно повлияли на результаты боевой деятельности.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (носовом торпедном) находились казенные части торпедных аппаратов, стрельбовые баллоны, аварийный пост управления носовыми горизонтальными рулями, цистерны: торпедозаместительная, пресной воды и провизионная, одна группа баллонов ВВД и электрокамбуз.

Во 2-м отсеке, служившем жилым помещением командного состава, у кормовой переборки по правому борту находилась рубка акустика, а в передней части располагались две койки личного состава (двухъярусные) с диваном, каюта командира, электроагрегаты гидроакустических приборов. В трюме располагалась носовая группа АБ (56 элементов).

3-й отсек (центральный пост) размещались посты управления системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварий-

ным продуванием главного балласта, а также дифференровкой, откачкой воды из уравнильных цистерн и всех трюмов. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. В отдельной выгородке размещалась радиорубка. Под палубным настилом располагались уравнильная и цистерна быстрого погружения, патронный погреб.

4-й отсек отводился для экипажа (три двухэтажных койки и диван), здесь же разместили гирокомпас и обслуживающие его агрегаты, под настилом находилась кормовая группа АБ (56 элементов).

В 5-м отсеке (дизельном) находились главный дизель и его вспомогательные агрегаты, разобщительная муфта «Бамаг», турбонасос, галюн, в трюме — масляные и топливные цистерны.

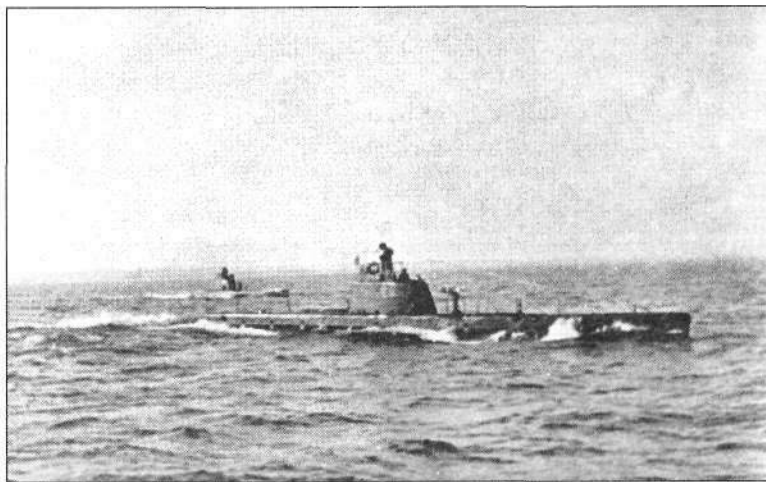
В кормовом отсеке (6-м) размещались гребной электромотор, кормовая кулачковая муфта, распределительные электроштиты, трюмная помпа, компрессор высокого давления, кормовая дифференциальная цистерна, вторая группа баллонов ВВД, аварийный пост управления кормовыми горизонтальными рулями. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза.

В носовой оконечности размещались надводный якорь и буксирное устройство, аварийно-сигнальный буй. В надстройке — шпиль, швартовное устройство, два баллона ВВД.

В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались главный трубопровод вентиляции и радиомачта. Для увеличения высоты подъема перископа он был перенесен в прочную рубку.

Все лодки, имевшие первоначально рубку малой высоты, постепенно получили новое ограждение, гораздо лучше защищавшее вахту и рубочный люк при плавании на волнении.

Подводные лодки XII серии с низкой рубкой. Черноморский флот, начало 1941 г.



Подводные лодки XV серии

Корпус

Архитектурный тип полуторакорпусный с булями. Конструкция цельносварная. Диаметр прочного корпуса 3,3 м, шпация 500 мм, толщина обшивки 9 мм. Переборки всех шести отсеков, включая прочные переборки ЦП, были плоскими, рассчитанными на давление 7 кг/см² (центральный пост), 7,5 кг/см² (концевые отсеки) и 0,8 кг/см² остальных отсеков. Переборочные двери в переборках центрального поста круглые, в прочих овальные. Прочная рубка цилиндрической формы овального сечения, могла использоваться в качестве шлюзовой камеры.

Внутри прочного корпуса располагались цистерны уравнивающая, быстрого погружения, торпедозаместительная и дифференциальные (соответственно в 3, 1, 6-м отсеках).

Общекорабельные системы и устройства

Цистерны главного балласта размещались в оконечностях (№1 и №5) и в булевых наделках по бортам прочного корпуса (№2 — №4). Кингстоны имели основные дистанционные пневматические и ручные аварийные приводы. Переход из крейсерского положения в позиционное занимал

15 с, из позиционного в погружённое 25 с и из крейсерского в погружённое 34 с. Предусматривалось использование дизелей, приводимых в действие гребными электромоторами и работающих как компрессоры низкого давления, для продувания главного балласта. Дифференровка выполнялась с помощью трюмного насоса ТП-18 (18 м³/ч). От комбинированного электропривода для компрессора воздуха высокого давления и трюмного насоса отказались. Вода из трюмов и цистерн в прочном корпусе откачивалась через доковый киль, служивший главной осушительной магистралью.

Дистанционное управление клапанами вентиляции осуществлялось из центрального поста.

Для пополнения запаса сжатого воздуха использовался компрессор типа К-1 (6 л/мин). Запас ВВД размещался в трёх группах баллонов в прочном корпусе и двух в надстройке.

Общесудовые системы водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления выполнялись из меди.

Управление вертикальным и горизонтальными рулями производилось как

электроприводом (система Вард-Леонарда), так и вручную.

Мореходность и дальность плавания

Новые «малютки» получили положительные отзывы и с флотов. В первый боевой поход в декабре 1943 г. «М-200» ходила под командованием известного и талантливого командира В.А. Тураева. В своем боевом донесении он писал:

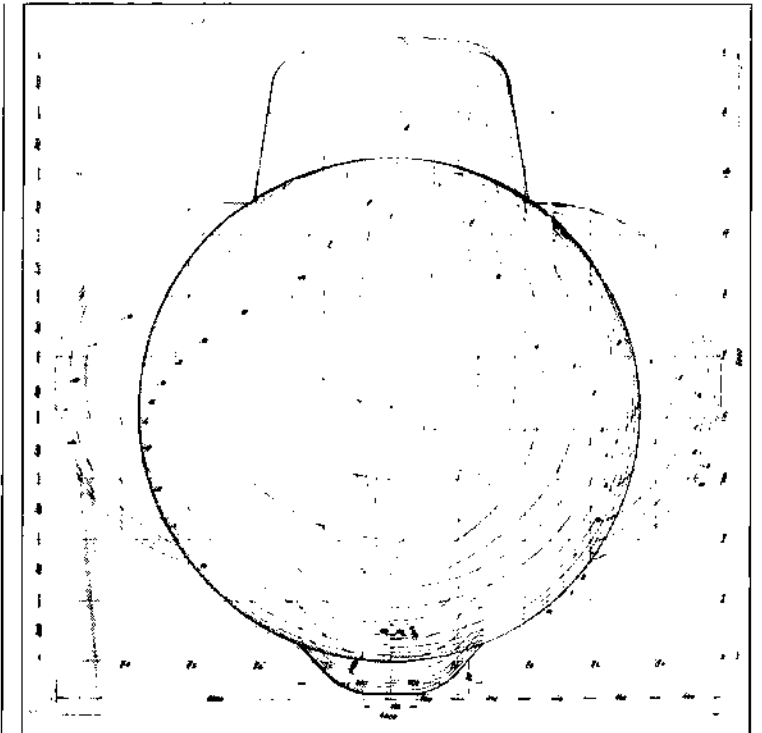
«3. ПЛ XV серии в этом штормовом походе показала хорошие мореходные качества, может плавать и управляться в любых штормовых условиях до 10-12 баллов, хорошо держится на любой волне, может идти под любым углом к волне. Легко погружается и всплывает на любой волне.

4. В подводном положении как недостаток — имеет минимальный ход, при котором лодка управляется по глубине — 2,5 узла. Требуется увеличить площадь горизонтальных рулей.

5. Открытый мостик себя оправдал — делать его закрытым нет надобности».

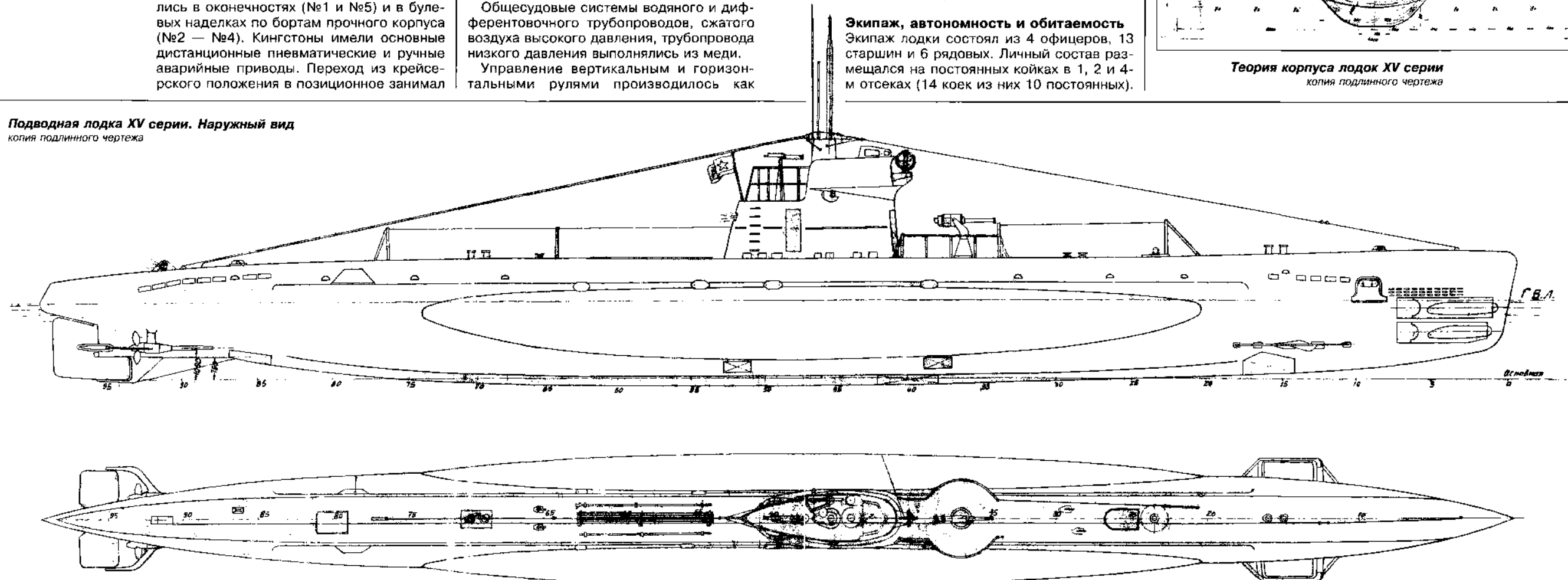
Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 4 офицеров, 13 старшин и 6 рядовых. Личный состав размещался на постоянных койках в 1, 2 и 4-м отсеках (14 коек из них 10 постоянных).



Теория корпуса лодок XV серии
копия подлинного чертежа

Подводная лодка XV серии. Наружный вид
копия подлинного чертежа



Подводные лодки XV серии

Корпус

Архитектурный тип полуторакорпусный с булями. Конструкция цельносварная. Диаметр прочного корпуса 3,3 м, шпация 500 мм, толщина обшивки 9 мм. Переборки всех шести отсеков, включая прочные переборки ЦП, были плоскими, рассчитанными на давление 7 кг/см² (центральный пост), 7,5 кг/см² (концевые отсеки) и 0,8 кг/см² остальных отсеков. Переборочные двери в переборках центрального поста круглые, в прочих овальные. Прочная рубка цилиндрической формы овального сечения, могла использоваться в качестве шлюзовой камеры.

Внутри прочного корпуса располагались цистерны уравнительная, быстрого погружения, торпедозаместительная и дифференциальные (соответственно в 3, 1, 6-м отсеках).

Общекорабельные системы и устройства

Цистерны главного балласта размещались в оконечностях (№1 и №5) и в булевых наделках по бортам прочного корпуса (№2 — №4). Кингстоны имели основные дистанционные пневматические и ручные аварийные приводы. Переход из крейсерского положения в позиционное занимал

15 с, из позиционного в погружённое 25 с и из крейсерского в погружённое 34 с. Предусматривалось использование дизелей, приводимых в действие гребными электромоторами и работающих как компрессоры низкого давления, для продувания главного балласта. Дифферентовка выполнялась с помощью трюмного насоса ТП-18 (18 м³/ч). От комбинированного электропривода для компрессора воздуха высокого давления и трюмного насоса отказались. Вода из трюмов и цистерн в прочном корпусе откачивалась через доковый киль, служивший главной осушительной магистралью.

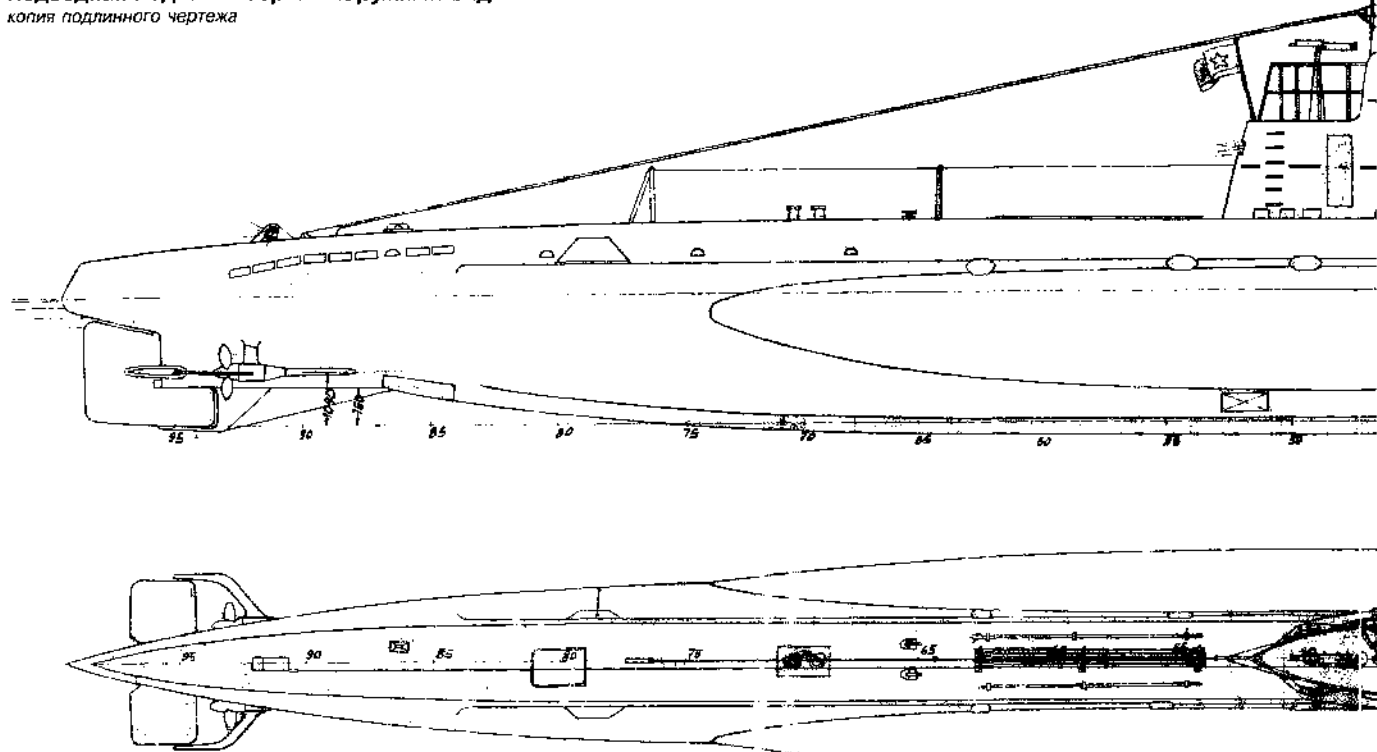
Дистанционное управление клапанами вентиляции осуществлялось из центрального поста.

Для пополнения запаса сжатого воздуха использовался компрессор типа К-1 (6 л/мин). Запас ВВД размещался в трёх группах баллонов в прочном корпусе и двух в надстройке.

Общесудовые системы водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления выполнялись из меди.

Управление вертикальным и горизонтальными рулями производилось как

Подводная лодка XV серии. Наружный вид
копия подлинного чертежа



электроприводом (система Вард-Леонарда), так и вручную.

Мореходность и дальность плавания

Новые «малютки» получили положительные отзывы и с флотов. В первый боевой поход в декабре 1943 г. «М-200» ходила под командованием известного и талантливого командира В.А. Тураева. В своем боевом донесении он писал:

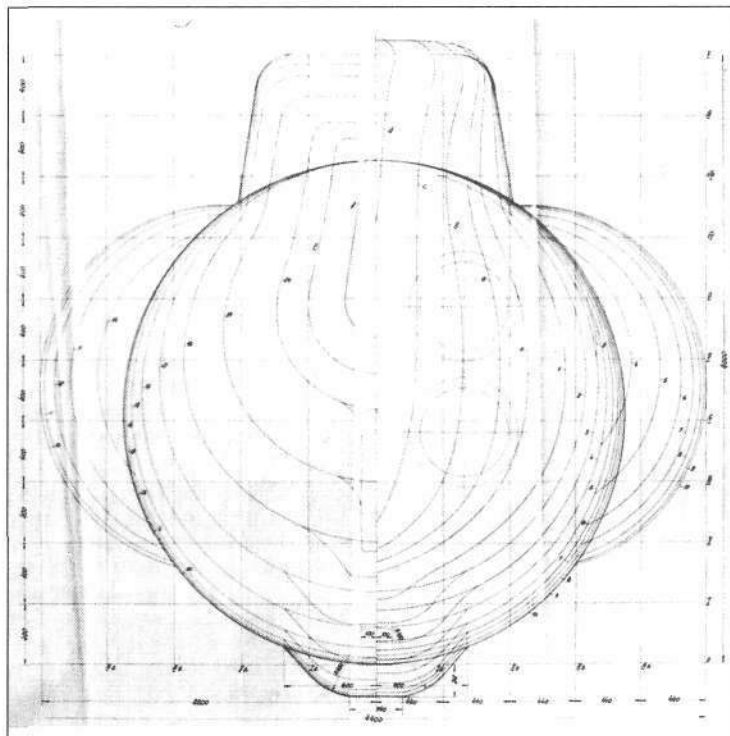
«3. ПЛ XV серии в этом штормовом походе показала хорошие мореходные качества, может плавать и управляться в любых штормовых условиях до 10-12 баллов, хорошо держится на любой волне, может идти под любым углом к волне. Легко погружается и всплывает на любой волне.

4. В подводном положении как недостаток — имеет минимальный ход, при котором лодка управляется по глубине — 2,5 узла. Требуется увеличить площадь горизонтальных рулей.

5. Открытый мостик себя оправдал — делать его закрытым нет надобности».

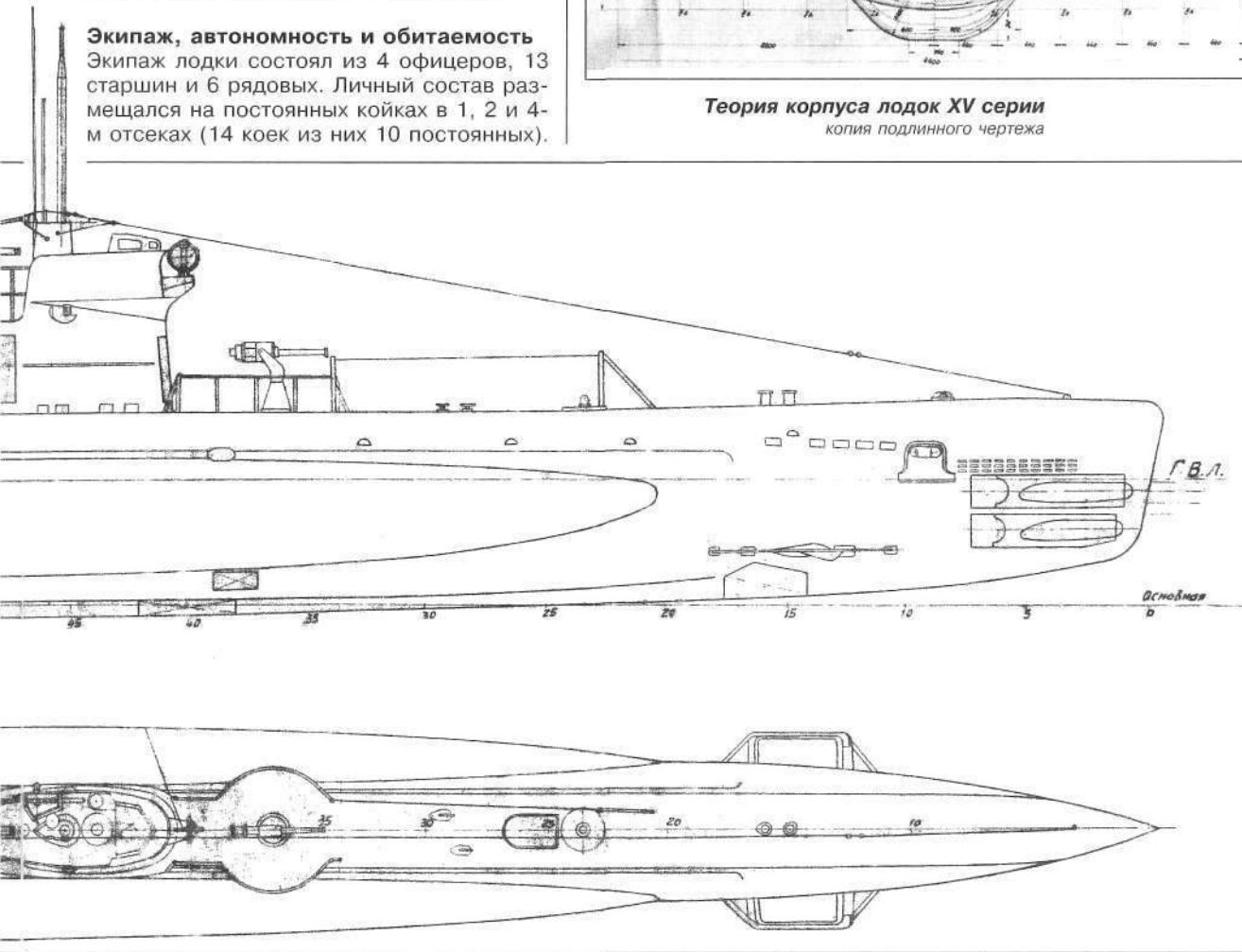
Экипаж, автономность и обитаемость

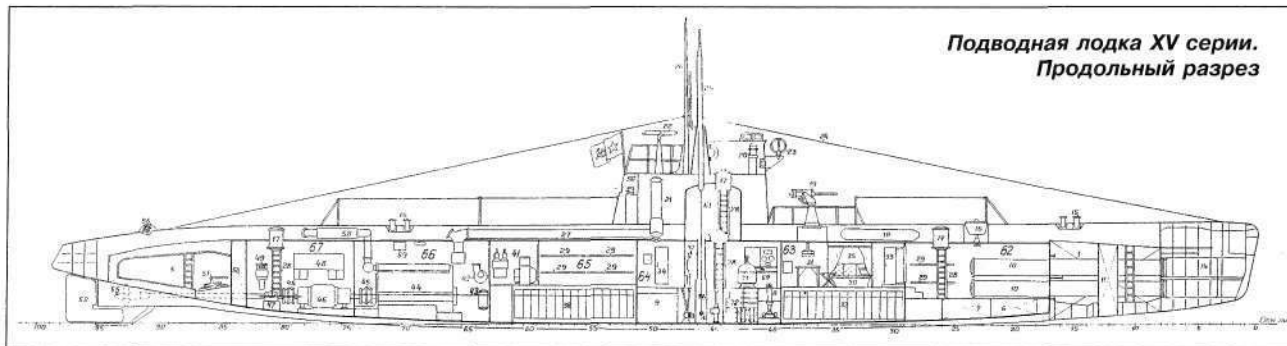
Экипаж лодки состоял из 4 офицеров, 13 старшин и 6 рядовых. Личный состав размещался на постоянных койках в 1, 2 и 4-м отсеках (14 коек из них 10 постоянных).



Теория корпуса лодок XV серии

копия подлинного чертежа





Подводная лодка XV серии.
Продольный разрез

Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 2,1 т, размещался в 1 и 3-м отсеках и в банкете под орудием. Продолжительность непрерывного пребывания в море составляла 15 суток.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (носовом торпедном) находились казенные части торпедных аппаратов, стрельбовые баллоны (по одному на каждую пару аппаратов), аварийный пост управления носовыми горизонтальными рулями, цистерны: торпедозаместительная, пресной воды и провизионная, две двухъярусные койки команды. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза.

Во 2-м отсеке, служившем жилым помещением командного состава, у носовой переборки по правому борту находилась гидроакустическая рубка, далее располагались каюта командира, кают-компания офицеров с диваном, электроагрегаты гидроакустических приборов. В трюме располагалась носовая группа АБ (60 элементов).

3-й отсек (центральный пост) размещались посты управления системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из уравнильных цистерн и всех трюмов. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб

и телефонов. В отдельной выгородке размещалась радиорубка, штурманский пост, здесь же разместили гирокомпас и обслуживающие его агрегаты, а также галлюн. Под палубным настилом располагались уравнильная и цистерна быстрого погружения, патронный погреб.

4-й отсек отводился для экипажа (три двухъярусных койки), под настилом кормовая группа АБ (60 элементов), в отдельной выгородке агрегаты преобразователей и электрокаблуж.

В 5-м отсеке (дизельном) находились главные дизеля и их вспомогательные агрегаты, разобщительные муфты «Бамаг», в трюме — масляные и топливные цистерны.

В кормовом отсеке (6-м) размещались гребные электромоторы, кормовые муфты Бамаг, распределительные электроштиты, трюмная помпа, компрессор высокого давления, кормовая дифференциальная цистерна, аварийный пост управления кормовыми горизонтальными рулями. Отсек имел входной люк, который мог быть использован в качестве шлюза.

В носовой оконечности размещались надводный якорь и буксирное устройство, аварийно-сигнальный буй. В надстройке — шпиль, швартовное устройство, два баллона ВВД.

В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались главный трубопровод вентиляции и радиомачта. Для увеличения высоты подъема перископа он был перенесен в прочную рубку.



Подводная лодка «Кигр» (бывшая «М-246» XV серии) ВМС ПНР

Системы и устройства подводных лодок

Энергетические установки

Дизели. Еще в 1922 г. Коломенским заводом им. Куйбышева был заключен договор с немецкой фирмой MAN сроком на 10 лет об оказании технической помощи в организации производства дизелей. С использованием технических решений двигателей «42Б/БМ6» (имевших в основе немецкие F6V) для лодок среднего и малого водоизмещения в начале 30-х разработали дизель 38В-8 в 685 л.с., впоследствии форсированный до 800 л.с. и выпускавшийся под маркой 38К-8, так же и заводом «Русский дизель».

Первые образцы этих моторов имели ряд дефектов: через 200 — 300 часов работы выкрашивался баббит из подшипников, из-за быстрой изнашиваемости пружин, рычагов и втулок клапанов расстраивалось газораспределение по цилиндрам, быстро ржавели форсунки. Позже в производстве эти дефекты изживались, но на устранение их на уже сданных двигателях заводы шли с неохотой.

На Коломенском заводе накануне войны для новых малых подводных лодок был разработан дизель «11Д». Основой послужил 38К-8, у которого число цилиндров было сокращено до шести при сохранении диаметра и хода поршня, других различий не было.

Электродвигатели.

Производство всех типов электродвигателей обеспечивали два завода: ленинградский «Электросила» им. Кирова и харьковский Электромеханический завод. Принципиальная конструкция двигателей была одноякорной. Реверсирование двигателей осуществлялось соответствующим монтажом схемы питания, обеспечивающей перемену полюсов обмоток. Для подводного экономического хода использовалось половинное напряжение аккумуляторной батареи. Качество электродвигателей оказалось вполне удовлетворительным, если не считать сильно досаждавших личному составу своим быстрым изнашиванием угольных щеток и медных коллекторов, которые приходилось часто чистить, заменять и подтачивать, во избежание снижения или пробоев изоляции.

Разобщительные муфты. На линии гребных валов подводных лодок типа «М» VI, VI-бис и XII серий между дизелем и гребным электродвигателем устанавливалась фрикционная муфта типа Бамаг, а между гребным электродвигателем и упорным подшипником кулачковые муфты различного типа.

Кулачковые муфты между электродвигателями и упорными подшипниками, вследствие

неудовлетворительной конструкции на первых лодках VI серии, в дальнейшем были переработаны разными заводами, причем в различных вариантах. У первого, разработанного заводом Марти в Николаеве для лодок VI и VI-бис серии с прямыми наружными кулачками, при котором исключались заедания при включении и выключении, изнашивались сами кулачки и происходило самовыключение муфты на ходу. Кроме того, эти муфты сильно стучали, особенно после разработки кулачков.

У второго типа, выполненного по чертежам ЦКБ-18, имелись конические кулачки, но они быстро заедали вследствие быстрого обжаривания валов и разработки шпонок подвижной кормовой полумуфты. Стук при работе этой муфты остался. На субмаринах XII серии были установлены кулачковые муфты, с общими недостатками для всех кулачковых муфт, хотя они и работали несколько лучше муфт подводных лодок VI и VI-бис серии. В целях сохранения муфт старых типов для обеспечения плавания лодок VI, VI-бис и XII серий не разрешалось работать дизелем на винт при 330-350 об/мин, хотя такой режим серьезно ограничивал автономность (с 10 до 7 суток при нормальном запасе топлива) и район плавания лодок.

В 1939 г. слесарь завода № 196 Смирнов предложил устранить стук и разбивание кулаков на муфтах 2-го варианта завода № 198 установкой пластинчатых пружин в вырезанные пазы боковых граней кулаков, которые должны были воспринимать удары и ликвидировать стук муфты. Это предложение было реализовано на лодке «М-84» VI-бис серии, а впоследствии была изготовлена еще одна такая муфта для лодки «М-90» (XII серии). При работе муфты с пружинами стук

Характеристики дизелей подводных лодок

Технические характеристики	38В8	38К8	11Д
Год принятия в эксплуатацию	1933	1936	1941
Мощность, л.с.	685	800	600
Частота вращения, об./мин.	600	600	600
Число тактов	4	4	4
Направление вращения	Правое	Правое	Правое
Число цилиндров	8	8	6
Реверс	нет	нет	нет
Наддув	нет	нет	нет

Характеристики электромоторов подводных лодок

Тип электродвигателей	ПГ 60/34	ПГ 17
Год принятия в эксплуатацию	1933	1943
Мощность номинальная, л.с.	240	218
Обороты номинальные, об./мин	390	385

Данные кулачковых муфт

Название муфты	Вес в кг	Наружный диаметр в мм	Длина в мм	Стоимость, в тыс. руб.
Кулачковая муфта завода № 198				
1-й вариант	450	600	570	10,430
2-й вариант	500	565	530	14,0
Кулачковая муфта ПЛ XII серии	260	451	420	11,0
Пальцевая муфта	500	560	530	14,0
Фрикционная муфта завода № 198	600	-	-	21,0
Муфта Лейцингера	270	475	425	14,0

Примечание: Габаритные данные по этим муфтам являются приблизительными.

уменьшились, но на экономическом ходу по-прежнему остались значительными. То же относится и к износу кулаков, которые продолжали разбиваться, хотя и в меньшей мере. Случаев поломки пружин не было. Простота модернизации муфт, и некоторое улучшение их работы позволяли использовать это предложение там, где невозможно изготовить и установить новую, бесшумно работающую муфту.

В поисках надежной конструкции муфты завод № 198 сконструировал и изготовил несколько опытных пальцевых муфт с резиновыми амортизационными втулками. Опытная серия из четырех единиц была установлена на «М-53» — «М-56». Эти муфты работали бесшумно, но после работы заедали и часто не выключались вовсе. Для их выключения приводилось разбирать пальцы. С этим дефектом завод № 198 в дальнейшем так и не справился.

Почти одновременно с пальцевыми муфтами завод № 198 сконструировал и установил на «М-51» опытную фрикционную муфту по типу Бамаг с пружинами Бельвиля вместо рессорных пружин и с облицовкой конусов трения материалом «Ферродо». Недостатком этой муфты явилась быстрая деформация пружин Бельвиля, несмотря на то что муфта выключалась только на стоянке в базе.

Кулачковые муфты Лейцингера, сконструированные на заводе № 196 в 1940 г. и установленные на «М-98» и «М-99» XII серии, также разбивались при работе, хотя и через достаточно длительный срок — более 1000 час. Для «малюток» VI, VI-бис и XII серий предпочтительным оказался именно этот вариант. Муфта Лейцингера по весу, габаритам и стоимости изготовления выгодно отличалась от остальных типов опытных кормовых муфт для малых лодок.

Муфты Бамаг при надлежащем уходе оказались достаточно надежными. Слабым местом оказался только пружины узла включения, осевые болты которого часто ломались. Поэтому при постройке лодок XV серии в качестве кормовой соединительной муфты была выбрана уста-

новка фрикционной муфты типа Бамаг марки 16-М Коломенского завода. В целом же согласно отчетам соединений, муфты вместе с перископами были самыми в техническом отношении проблемными устройствами «малюток».

Винты. На всех 28 субмаринах VI серии, находившихся в составе ТОФ, были установлены трёхлопастные гребные винты николаевского завода им. А. Марти (№198). С этими винтами скорость надводного хода «малюток» составляла 11,1 уз. На «М-51» и «М-52», оставленных на ЧФ, а также на всей VI-бис серии установили четырёхлопастные винты с разнесёнными по длине лопастями (тандем), также разработки завода им. А. Марти. На испытаниях была получена скорость 12,5 уз и свыше 13 уз, соответственно. «М-85» VI-бис серии получила нормальный четырёхлопастной винт по чертежу НИВК. Скорость выросла с 13,49 уз (штатный винт) до 13,75 уз. Этот винт послужил прототипом для четырёхлопастных винтов XII серии. В ходе эксплуатации оказалось, эти винты имеют слишком тонкие кромки лопастей, легко ломавшиеся, получавшие трещины и загибы. Исправление их во многих случаях сопровождалось появлением новых трещин или увеличением старых. Серьёзным недостатком оказался характерный хорошо прослушиваемый шум («пение»), при движении в подводном положении. В войну с этими недостатками боролись просто — подрезали кромки существующих винтов.

В 1942 г. ЦНИИ-45 был сконструирован новый шестилопастной винт. Удалось ликвидировать не только «пение», но и значительно понизить шумность по сравнению с обычными винтами. Также оказался несколько улучшен коэффициент полезного действия винта. Наладить их производство смогли только к концу войны.

Аккумуляторные батареи. К началу 30-х годов на заводе им. лейтенанта Шмидта (бывший «ТЭМ») было развернуто производство аккумуляторов для подлодок первых серий, в том числе типа МЛ для «малюток». Быстро выяснилось, что отечест-

Характеристики аккумуляторных батарей подводных лодок

Тип батареи	Число элементов	Число групп	Общий вес т	Продолжительность разрядки ч	Разрядный ток А	Емкость А ч
МЛ	56	1	14,6	20 0,66	205 2130	4100 1400
2-МС	112	2	14,6	35 1	127,5 1880	4400 1880

венные батареи имеют ряд серьезных недостатков. Уже сданные флоту АБ отличались разбросом по параметрам отдельных элементов, не выдавали указанной мощности, быстро теряли емкость, обладали коротким сроком службы (2,5 — 3 года вместо 5 лет по заданию), нагревались при зарядке, что приводило к ускоренному испарению электролита. И старая батарея типа МЛ и новая типа МС были не в состоянии выдержать больше 130-135 циклов заряда/разряда, а в среднем до потери своих характеристик вырабатывала 115-120 циклов. При этом у новой батареи уже после 25-30 циклов температура при зарядке достигала 42-45 градусов при максимально разрешенной температуре в 47 градусов. Из-за этого в летнее время зарядку приходилось прерывать до охлаждения электролита. Субмарины XII серии легко выходили из положения, заряжая группы по очереди, но подлодки VI и VI-бис серии зачастую приходилось погружаться недозаряженными. Интересно отметить, что старая батарея типа МЛ этим недостатком не страдала, но отличалась в невыгодную сторону по выделению водорода — 1,5% вместо 1% у МС. Определенная нехватка электроэнергии наблюдалась и у подлодок XV серии, которые могли поддерживать подводный ход не более 14 часов. Это происходило из-за малой площади горизонтальных рулей, не дававших возможности управлять подлодкой на перископной глубине на экономическом ходу даже при среднем волнении. Скорость приходилось увеличивать из-за чего батарея быстро разряжалась. Экономить заряд помогал стабилизатор глубины «Спрут».

Самым же серьезным недостатком отечественных батарей оказалось повышенное выделение водорода — в 4-5 раз по сравнению с иностранными образцами. Пришлось разрабатывать специальные устройства для сжигания водорода, устанавливать не только общеимовую, но и позлементную вентиляцию в батареях. Назначенная приказом Начальника Морских сил РККА от 8.10.1934 специальная комиссия для обследования состояния аккумуляторов на флоте пришла к весьма неутешительным выводам. Причинами

низкого качества батарей были как производственные (низкое качество и высокая загрязненность сырья, неудачная конструкция самих элементов, низкое качество сборки, отсутствие должного ухода за батареями на заводах); так и эксплуатационные (неправильный выбор режимов зарядки, недозарядка и перезарядка батарей) причины. Проведением ряда организационных мер, а также с использованием иностранной технической помощи к началу войны кризис с аккумуляторами удалось преодолеть.

С лета 42-го года для повышения живучести батарей при близких взрывах глубинных бомб их стали устанавливать на импортные амортизаторы, а 3.6.1944 вышел приказ НК ВМФ №0439, который объявлял такую установку обязательной. Кроме того, им же предписывалось оснащать батареи механической системой перемешивания электролита и дополнительной системой общеимовой вентиляции. По причинам военного времени выполнение этого приказа осуществлялось довольно низкими темпами. По состоянию на весну 1945 г. системой для механического перемешивания электролита было оснащено всего восемь подлодок, а на еще 38 ее собирались установить в ближайшие месяцы.

Средства наблюдения, обнаружения и целеуказания

Перископы. Перископы были основным (а иногда и единственным) устройством для наблюдения из подводной лодки, находящейся в погруженном положении. Малые подлодки имели по одному зенитному перископу. Они служили для наблюдения целей, а также для определения расстояния до цели, пеленга и курсового угла на цель, курсового угла цели и ее скорости, и имели большой угол вертикального наведения (до 90°) и большую светосилу, что позволяло вести наблюдения в сумерках и ночью. Следует подчеркнуть, что по сравнению с командирскими перископами серии ПА, зенитные имели толстую головку, что снижало скрытность их использования при торпедной атаке.

Сам перископ состоял из следующих основных элементов:

Характеристики перископа ПЗ-7

Увеличение, крат	1,5 и 6
Поле зрения, град.	
окуляр наблюдения	40 и 10
окуляра дальномера	20 и 5
Пределы наводки, град.	
горизонтальной	360
вертикальной	-5 — +90
Пределы измерения:	
курсового угла цели, град.	5-90
дистанции, км	2,5-60
Пределы шкалы, м	
высоты цели	5-50
длины цели	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

1. Длинной прочной трубы с заостренной частью, внутри которой монтировалась оптика.

2. Подъемного приспособления, позволяющего поднимать перископ на любой промежуток времени.

3. Приспособления «неподвижная линия в пространстве», служащего для определения скорости цели.

4. Дальномерного устройства для определения расстояния до цели и ее курсового угла цели.

5. Азимутальных кругов, служащих, как для штурманских целей, так и для расчетов при торпедной атаке.

Перископы имели три азимутальных круга, один из которых являлся картушкой репитера гирокомпаса, и два окуляра:

наблюдательный и измерительный. Измерительный окуляр включал в себя дальномерное устройство, которое служило для определения расстояния до цели и ее курсовых углов. Расстояние до цели определялось по ее высоте, взятой из справочника или определенной на глаз, и по вертикальному параллактическому углу, определенному непосредственно дальномерным устройством. Измерение курсового угла производилось по известной длине цели и горизонтальному параллактическому углу.

Для измерения скорости цели перископ имел устройство «неподвижная линия в пространстве». Это устройство состояло из вертикальной нити, проектирующейся в поле зрения и связанной с принимающим мотором, работающим синхронно с гирокомпасом. Измерение скорости цели при известной ее длине сводилось к определению времени, необходимого для прохождения ею пути, равного собственной длине. Для отсчета значений с азимутальных кругов без отрыва глаз от окуляра перископ имел специальную оптическую систему, проектирующую участок шкалы среднего азимутального круга в поле зрения наблюдателя.

Следует подчеркнуть, что и дальномерное устройство, и приспособление «неподвижная линия в пространстве» могли обеспечить командира данными только в том случае, если он четко опознал цель и ввел в устройства такие параметры цели, как ее высоту и длину. Эти параметры, в свою очередь, должны были считываться из соответствующих справочников. Литературой по флоту противника РККФ был обеспечен совершенно неудовлетворительно, к тому же в ней содержались ТТХ



Перископные тумбы
и ограждения рубок
подводных
лодкок XII серии

только тех кораблей, которые вступили в строй в довоенное время. Характеристики кораблей военной постройки так же как характеристики мобилизованных боевых кораблей и торговых судов не были известны вовсе. В связи с этим, в подавляющем большинстве случаев, все элементы движения цели нашими командирами определялись на глаз, что могло приводить к значительным ошибкам. В этих условиях лучшим рецептом достижения успеха в торпедной атаке являлось сближение на минимально возможную дистанцию.

Производство перископов осуществлял ленинградский Оптико-механический завод (ЛОМО). Первые модели для малых лодок имели длину оптической трубы 7 м. Трубы отечественных перископов изготавливались из бронзы. Такой материал был достаточно прочен и не корродировал в морской воде, но был слишком тяжел, хорошо передавал вибрацию, и имел высокую стоимость. Отечественная промышленность долго не могла обеспечить производство труб из нержавеющей стали. Имелись проблемы и с повышенной шумностью цепной системы (цепь Галля) подъема перископов. У тросовых систем иногда происходило соскакивание троса с ведущих роликов.

Производство стальных перископов по немецкой технологии начали осваивать непосредственно перед самой войной. 24.3.1941 после производства опытных экземпляров стальных перископов на ЛОМО вышел приказ НК ВМФ №0236, в соответствии с которым перископы ПС-7 и ПЗС-7 должны были испытываться на одной из «малюток» XII серии КБФ с 15.5.1941. Даже если их и успели закончить, никакого практического результата они не дали — началась война.

В целом отечественная оптическая промышленность справлялась с поставленными перед ней объемами производства. В годы войны производство перископов резко сократилось, но это не отразилось на вводе в строй новых кораблей, благодаря довоенному заделу.

Более сложной являлась картина с надежностью перископов. В «Отчете 2-й БПЛ ЧФ за 6 месяцев войны» в частности указывалось следующее: «Слабым местом при использовании в боевых условиях

оказались перископы ПЗ-7. За полгода войны произведена смена 12 перископов. Из них только один в результате воздействия противника, а остальные выходили из строя в нормальных боевых условиях эксплуатации. Одну из ПЛ даже пришлось возвращать с позиции. Причины: лопались колпаки [верхней] головки (9 перископов), протягивание тросика (3 перископа). С учетом всех положительных и отрицательных сторон, возможно, все-таки лучшим будет замена ПЗ-7 на ПА-7,5. Сейчас на одной из ПЛ последний представлен». Следует подчеркнуть, что командирский перископ ПА-7,5 не давал возможности наблюдения за воздухом, так что желание установить его вместо ПЗ-7 говорит о большой остроте проблемы.

Шумопеленгаторы и станции звукоподводной связи. Первая серия «малюток» не оснащалась ни шумопеленгаторами, ни приборами звукоподводной связи, так как произвести за полтора года необходимые для 30 кораблей комплекты или закупить их за рубежом оказалось невозможно. Часть лодок VI-бис серии получила импортные ШПС «Меркурий-8». Позднее в период капитальных ремонтов на «малютках» VI и VI-бис серий устанавливались изготовленные заводом «Водотрансприбор» шумопеленгаторы «Марс-8».

XII серия должна была получить ШПС «Марс-8» и отечественные ЗПС «Сириус». Но промышленность по-прежнему не справлялась с заказом. Например, на кораблях боевых дивизионов подводных сил КБФ на 22.6.1941 ШПС отсутствовали на «М-96», «М-102» и «М-77». На подлодках действовавших флотов установку шумопеленгаторов завершили в 1942 г., на ТОФе — к 1943 г. Впрочем, установка шумопеленгаторов всех проблем не решала. «Техника ШП не удовлетворяла всех тактических требований командиров ПЛ. — Писалось в отчете 2-й черноморской БПЛ за 1941 год. — Слушать при работе дизеля и под электромотором в свежую погоду нельзя было. Точность пеленгования при хорошо отрабатанном акустике и при соответствующих благоприятных условиях погоды была удовлетворительной, но для выхода в атаку по противнику, доверием командиров ПЛ не пользовалась». Впрочем, «северяне» придерживались иного мнения и с

Характеристики отечественных гидроакустических станций

Шифр прибора	Краткие ТТД	Вес кг	Мощность, КВт
ЗПС «Сириус»	Телеграфная связь на дистанциях: зимой до 70 каб, летом до 20 каб.	660	2
Шумопеленгатор «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

весны 1943 года начали осуществлять бесперископные атаки, но, как свидетельствуют документы все они за исключением одной, оказались безрезультатны.

Гидролокаторы. Еще в 1940 г. для вооружения катеров МО была принята станция «Тамир-1». Станция обладала весьма посредственными характеристиками, главной из которых являлась слабая помехозащищенность от шумов своего корабля — при скорости катера более 3 узлов она глохла. Дальность обнаружения подлодок, что в режиме эхо, что в режиме шумопеленгования не превышала 5 каб. Тем не менее, в конце 1942 г. для испытания на Северный флот прибыло пять комплектов «Тамир-4» для испытания на подводных лодках. Ими планировалось оснастить «малютки», которые по своим габаритам не могли вместить станции типа «Дракон». К 11 ноября первый комплект собрали на «М-174», а остальные собирались смонтировать после завершения испытаний. Надо думать, что они не дали положительного результата — на остальных субмаринах «Тамир-4» так и не был смонтирован.

Невозможность размещения на малых подлодках станции «Дракон» заставила наших изобретателей еще раз взяться за создание импровизированной гидроакустической станции обнаружения якорных мин. В ней использовались детали от эхолотов и станции «Тамир». Так называемый «спецприбор обнаружения мин» представлял собой пять магнитострикционных излучателей-отражателей, смонтированных в носовой части лодки. Он давал обзор в секторе 70° вперед на каждый борт и якорь мог обнаруживать якорную мину на дистанции до 3,5 каб. Просмотр всего сектора можно было осуществлять за 7,5 секунд. «Спецприбор» в феврале 1944 г. испытывали на тихоокеанской «М-114», но на вооружение по неизвестной причине он так и не поступил.

Системы навигации и средства связи

Штурманские приборы. На «малютках» устанавливалось следующие штурманские приборы:

- гирокомпасы ГУ М-1 модель 2 (на XV серии устанавливался гирокомпас «Курс-2»);
- два магнитных 127-мм компаса (на XV серии один ГОН-3);
- лаги механические УФ (VI и VI-бис серии) и электромеханические ГО марка 3 (на XII и XV сериях);
- ручные лоты (на XV серии эхолоты ЭЛ);
- стационарный радиопеленгатор «Бурун-П», установленный на XV серии только в послевоенный период.

Опыт использования отечественных гирокомпасов во время войны подтвердил уже ранее сложившееся о нем мнение, как о выносимом навигационном приборе, дающем достаточную для целей кораблевождения, по тогдашним меркам, точность (плюс-минус 1 градус). Пожалуй, единственным замечанием к нему было чересчур громкое, с точки зрения подводников, жужжание умформера (преобразователя напряжения электрической сети). При преследовании противолодочных кораблей после атаки гирокомпас часто выключали или накрывали телогрейкой или матрацем. После повторного включения гирокомпас входил в меридиан в течение 2-5 часов, и в течение этого времени лодка не имела надежной ориентировки. Специфическим недостатком, проявившимся на «малютках», являлась гарантированная поломка гирокомпаса при плавании в штормовую погоду. Уже при кренах в 60 градусов выворачивалась качающаяся часть гирокомпаса и рама ртутных приборов разбивалась о следящее кольцо. Из-за этого за осень и зиму 1941/1942 гг. на черноморских «М-54» и «М-55» гирокомпас заменяли по одному разу, на «М-51» — дважды.

Все типы магнитных компасов (127-мм и «герметический оптический нактоуз» ГОН) у подводников популярностью не пользовались, и они считали их резервными приборами. Компас требовал регулярного уничтожения девиации (отклонение стрелки под влиянием магнитного поля самого корабля) и, кроме того, из-за конструктивных недостатков при движении в подводном положении сильно запотевал. После бомбометания и взрывных контузий ГОН мог давать погрешность до 35-50 градусов, что также не повышало доверия к нему. Впрочем, история знает примеры успешного возвращения в базу после боевых повреждений по данным магнитного компаса, или даже успешных патрулирований на позиции.

Использовавшиеся в период войны механические лаги даже при движении на одной скорости в разных случаях имели различную поправку, отличавшуюся на 5-10%. Штурману приходилось постоянно сверять сосчитанное им расстояние с реально пройденным (проверялось по береговому ориентиру) и поправлять лаг. Не удивительно, что штурманы переставали пользоваться лагом, предпочитая рассчитывать пройденное расстояние как произведение от времени движения и скорости корабля. Последняя считалась исходя из числа оборотов винтов, для чего на каждой лодке должна была иметься таблица соответствия числа оборотов реальной скорости (составлялась в период испытаний при пробегах на мерной миле).

Характеристики штурманских приборов

Характеристик гидрокомпаса ГУ М-1 модель 2

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

Характеристики лага ГО-Марка 3

Тип	вертушечный
Начало работы при скорости, уз.	1 — 2
Диапазон измеряемых скоростей, уз.	1-22,5 (Мод.1), 45(Мод.2)
1-	3-5
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

Характеристики эхолота ЭЛ

Диапазоны измеряемых глубин, м	0-100, 0-500
Рабочая частота, кГц	21
Принятая стандартная скорость звука в воде, м/с	1500
Точность измерения глубин:	
до 100 м	4%
более 100 м	2%
Предельные значения скорости/углов качки, обеспечивающих устойчивую работу, уз./ град.	до 25/10-15
Нормальное судовое напряжение, в	110-120
Потребляемый ток, А:	12-15 при пуске, далее 2
Потребляемая мощность, кВт:	0,21
Общий вес установки, кг	200

Характеристики пеленгатора Бурун-П

Диапазон волн, м	400-6300
Точность пеленгования, град.	$\pm 1,5$
Длительность непрерывной работы, час	10
Компенсатор радиодeviации	электрический
Показания направления	курсовой угол, радиопеленг

К концу войны КБ завода №128 разработало для подлодок первый образец гидродинамического лага ЛПЛ, по приказ о его испытаниях (№0155; испытания планировалось провести на «М-201» СФ, которая почти одновременно получила приказ перебазироваться по железной дороге в состав КБФ) вышел только 5.4.1945.

Установка эхолотов «ЭЛ» на «малютки» XII серии началась только перед войной. Опыт эксплуатации показал, что «ЭЛ» начинает устойчиво работать с глубин под килем 0,5-3 м. Точность показаний во многом зависела от правильного и тщательного выполнения монтажа прибора на корабле. Опыт плавания в войну показал, что определенные при помощи эхолота характерные глубины могут быть ориентирами почти столь же надежными, как и береговые. В одном из отчетов командир североморской «М-172» Герой Советского Союза И.И. Фисанович писал: «Эхолот оказывает большую помощь в кораблевождении, и при пребывании на позиции себя вполне оправдал. Это был образец с уменьшенным усилителем, впервые установленный на малой подводной лодке. При бомбежке (имелся в виду бой 16.5.1942 — прим. авт.) вышел из строя гидрокомпас, в показаниях магнитного компаса никакой уверенности не было, и весь переход от м. Кибергнес до м. Вайтолаhti был осуществлен по глубинам».

Радиопеленгаторы имели характеристики, вполне отвечавшие основным требованиям эксплуатации, и обеспечивали возможность пеленгования портовых, судовых, базовых, маячных и широкоэшелонных радиостанций, работавших в средневолновом и длинноволновом диапазоне с точностью до 1,5 градусов. Как уже отмечалось, субмарины XV серии получили их уже в послевоенный период.

В заключение хотелось бы отметить, что лодочные штурманские приборы периода Великой Отечественной войны не были верхом совершенства, но в целом позволяли решать все задачи кораблевождения с должным качеством. В подавляющем большинстве все грубые невязки и навигационные аварии имели в своей основе не отказ приборов, а отсутствие должной профессиональной подготовки штурманов или самодурство командиров.

Системы управления движением подлодки. Для автоматической стабилизации подлодок по глубине на ходу в 1938 г. была создана аппаратура под шифром «Миного». В январе 1941 г. для испытаний ее установили на «М-71», «М-79», «М-81» и «М-83» VI-бис серии, затем на черноморских «Ш-215» и «М-60». Практика показала, что устройство устойчиво удерживает лодку на заданной глубине, но громоздко

по конструкции и сложно в эксплуатации. Кроме того, в напряженной обстановке военного времени командиры лодок не доверяли автоматике, в связи с чем необходимость в использовании автоматических стабилизаторов хода отпала.

Работы по стабилизаторам глубины погружения подводной лодки без хода начались в Остехбюро в 1928 г. В 1933-1935 гг. инженеры сосредоточили свои усилия на создании стабилизатора глубины ручного управления, действовавшего на

принципе перекачки балласта помой и с подпором воздуха среднего давления в специальной и уравнильных цистернах. Эта система испытывалась на «М-85», но, несмотря на свою громоздкость, не давала существенного выигрыша по сравнению с работой рулевого на малом ходу.

После перерыва в 1938 г. возобновились работы над автоматическими стабилизаторами. Предлагались два варианта: один — с чувствительным элементом в виде сильфона, другой — с применением трубки Бурдона. Под воздействием заборного давления чувствительный элемент выдает команду на прием или сброс водяного балласта в уравнильной цистерне. Таким образом, лодка скрытно и бесшумно удерживается на месте, не затрачивая энергии батареи. При этом можно находиться в пределах рабочей глубины в районах, исключающих покладку на грунт. Натурные испытания, проведенные в 1939 г., показали, что оба варианта способны удерживать ПЛ на глубине с достаточной точностью. Созданной на базе сильфонного элемента системе присвоили наименование «Спрут». Была введена жесткая обратная связь для погашения колебаний по глубине. 22.5.1941 Нарком ВМФ отдал приказ о проведении испытаний стабилизатора глубины на балтийской «М-83». Вряд ли последнюю лодку, базировавшуюся к моменту появления приказа на Либаву, успели оснастить «Спрутом» до войны.

В 1942 г. был разработан новый вариант с гибкой обратной связью. К тому времени начатое было в Ленинграде производство 15 комплектов стабилизатора, перевели в Свердловск. В июне три первых комплекта «Спрута» прибыли на Северный флот для продолжения испытаний. В октябре новый прибор получили «М-171» и «М-172». Прибор снова дал заданные характеристики (отклонения от заданной глубины без хода 0,25-0,5 м, на малом ходу — 0,3-0,6 м) и приказом НК

ВМФ №01026 от 5.12.1942 его приняли на вооружение под названием «Спрут-1» для оснащения лодок типов «Щ» и «М». 24.7.1943 появился приказ №0563, которым «Спрут-1» переименовывался в «Спрут» и принимался для оснащения субмарин всех типов. В течение 1943 г. им были оснащены «М-119», «М-108» (СФ), «М-96», «М-102» (КБФ), в 1944 г. — «М-200», «М-201», «М-104», «М-105», «М-107» (СФ; данных по ЧФ и КБФ нет). В 1945 г. большинство приборов подавалось на Тихоокеанский флот. До 1 октября «Спрут» в стадии монтажа находились «М-21», «М-22». К концу войны большинство из оставшихся в строю лодок имели стабилизаторы глубины данного типа.

Тем не менее, работы над стабилизаторами глубины продолжались и в дальнейшем. Основным направлением их было упрощение конструкции при сохранении заданных параметров. Увы, этого добиться не удалось. 29.9.1943 Нарком приказал испытать два опытных образца стабилизатора «СГЛМ» конструкции КБ завода №215, но они закончились неудачно. 13.1.1945 приказом №017 были назначены испытания стабилизатора «Медуза». Его установили на тихоокеанской «М-8». Прибор давал отклонения от заданной глубины до 9 м. На вооружение его не приняли. В целом, принятие на вооружение стабилизатора глубины «Спрут» имело большое положительное значение, поскольку за счет сокращения числа зарядок экономился ресурс аккумуляторных батарей, а срывы торпедных атак по причине разряженной батареи стали происходить реже. Особенно приятно, что стабилизатор был разработан нашими конструкторами самостоятельно, без копирования иностранных идей и технических решений.

Средства связи. Из состава принятой на рубеже 30-х годов системы радиовооружения флота «Блокада-1» на «малютках»

Характеристики прямо-передающей аппаратуры

Передачики

Тип	Мощность, Диапазон, Дальность,			Род работы		
	Вт	м	миль	НЗТ	ТОН	ТЛФ
«Бухта»	60—90	30—120	300—350	+	+	+
«Бриз МК»	60—180	20—200	350—500	+	+	+

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

Приемники

Тип	Диапазон, м	Чувствительность, в мкВ
«Дозор»	200—25000	15—20
«Метель»	15—200	10—20
«Вихрь»	20—10000	6—12
«Куб-4М»	10—200	300—400

нашли применение коротковолновые передатчики «Бухта» и приемники «Куб-4М», а также длинноволновой приёмник «Дозор». Для отправки приказаний с базы на лодку основной считалась длинноволновая связь, дублирующей — коротковолновая. Лодки же наоборот, связывались с базой на коротких волнах. В 1937 г. на вооружение флота приняли систему радио-вооружения кораблей «Блокада-2», включавшую приемники и передатчики, сконструированные с учетом последних достижений прогресса в науке и технике. Для малых лодок разработали универсальный приемопередатчик «Вихрь». Однако, производство новых радиосредств осваивалось промышленностью с большим трудом. Из-за этого в период проведения средних и капитальных ремонтов многие подлодки были вынуждены сохранить старые радиосредства. Вынужденным дополнением или заменой «Куб-4М» стали регенеративные приемники «Метель» или армейские 45-ПК-1 УКВ диапазона. На протяжении всей войны радио-вооружение лодок оставалось неизменным и заслужило вполне удовлетворительную оценку.

Антенные устройства. Задача по обеспечению связи с подводной лодкой, находящейся на перископной глубине была поставлена перед нашими учеными еще в начале 20-х годов. Говорить о важности ее решения не приходится — в погруженном состоянии (т.е. с раннего утра до позднего вечера) лодка глуха, и оперативно руководить ее действиями с берегового штаба невозможно. В 1939 г. после ознакомления с современными достижениями германской радиотехники на базе НИМИСТ начались испытания выдвижных телескопических антенн. Однако для «малюток» такие устройства не подходили из-за больших размеров и потребляемой мощности.

Общий итог испытаний подвел в своем решении от 9.9.1943 заместитель Наркома ВМФ Л.М. Галлер: «Из трех разрабатываемых в ЦКБ-18 вариантов конструкции выдвижных антенн ни один не может быть признан полноценным так как:

1. ВАН-1 — легок в изготовлении, но недостаточно продуман вопрос о хранении заваливающейся мачты.

2. ВАН-2 — наиболее труден в изготовлении и не обеспечивает надлежащего вылета (0,5 м над головкой перископа) на ПЛ типа «М».

3. ВАН-3 — труден в изготовлении и не обеспечивает надлежащего вылета на ПЛ типа «С» и «М».

Несмотря на это приказом НК ВМФ №0805 от 25.10.1943 «Об обеспечении ПЛ ВМФ выдвижными антеннами для радиос-

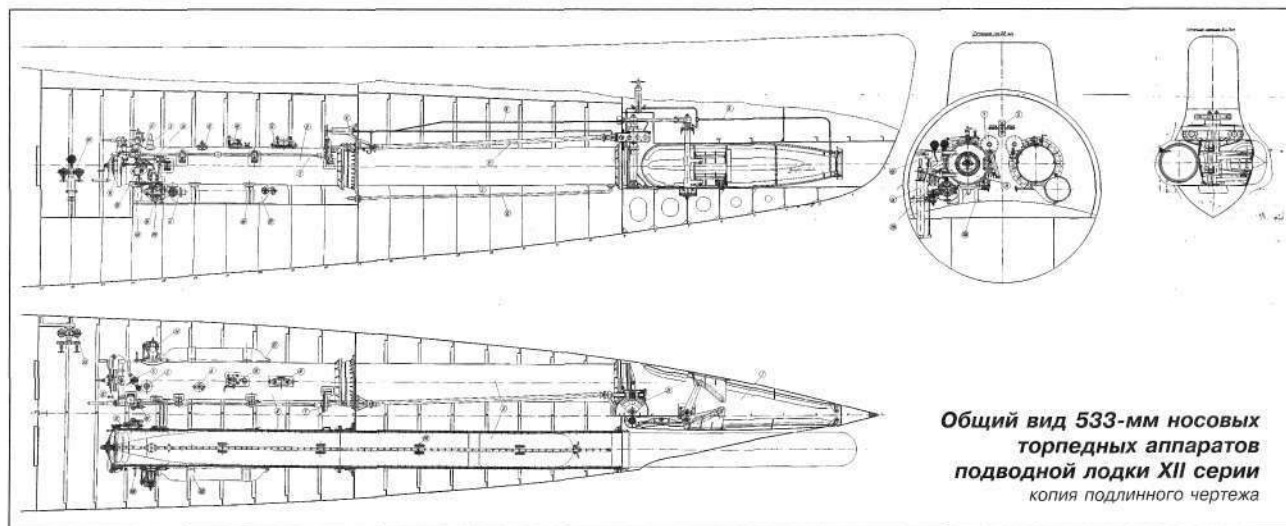
вязи» управлению кораблестроения предписывалось к 1.5.1944 развернуть производство механической части антенн, а начальнику Управления связи силами мастерской НИМИСТ — электрической части. «Малютки» первоначально оснащались только ВАН-1 — 7 СФ, 3 КБФ, 6 ЧФ и 2 ТОФ. В дальнейшем после успешных испытаний перископной антенны ВАН-ПЗ нарком ВМФ распорядился ограничиться производством 27 комплектов ВАН-1, а в дальнейшем оснащать подлодки данного типа перископными антеннами. Первыми получили антенны ВАН-ПЗ черноморские «М-62» и «М-105». В целом же оснащение подлодок выдвижными антеннами произошло на самом последнем этапе войны, и потому практически не дало ожидаемого эффекта.

Вооружение

Торпедное оружие. Трубы 533-мм торпедных аппаратов субмарин изготовлялись из стали. В конструкции аппаратов использовалась традиционная схема: на трубе располагались боевой баллон с запасом сжатого воздуха, боевой и ординарный клапаны, приводы открывания и закрывания передней крышки аппарата. Аппараты обеспечивали безаварийный пуск торпед с глубин до 15 м, что в межвоенный период считалось вполне удовлетворительным показателем, поскольку перископная глубина, с которой, как правило, осуществлялась стрельба, имела меньшее значение.

Погрузка торпед была «мокрой», т.е. торпеды грузились в аппарат при открытой передней крышке и закрытой задней. Погрузка торпед производилась с воды через носовые крышки ТА краном, либо со специального плотика. Первоначально предполагалось «засасывать» торпеду в аппарат при помощи создаваемого трюмной помпой разрежения в трубе, затем использовали менее сложный способ с проводкой троса от хвостовой части торпеды через заднюю крышку.

У «малюток» VI серии при двухторпедном залпе носовая оконечность начинала стремительно всплывать, образовывался дифферент на корму, на поверхности показывалась крыша рубки и стойки антенных отводов. Для быстрого гашения положительной плавучести располагавшаяся в 1-м отсеке торпедозаместительная цистерна заполнялась в автоматическом режиме через кингстон с пневматическим приводом. На следующей серии был введен ряд усовершенствований: увеличен на 0,5 т объем цистерны, упрощен привод кингстона. Удалось добиться устойчивости субмарины при торпедном залпе на 7-узловом подводном ходу, а при меньшем



**Общий вид 533-мм носовых
торпедных аппаратов
подводной лодки XII серии**
копия подлинного чертежа

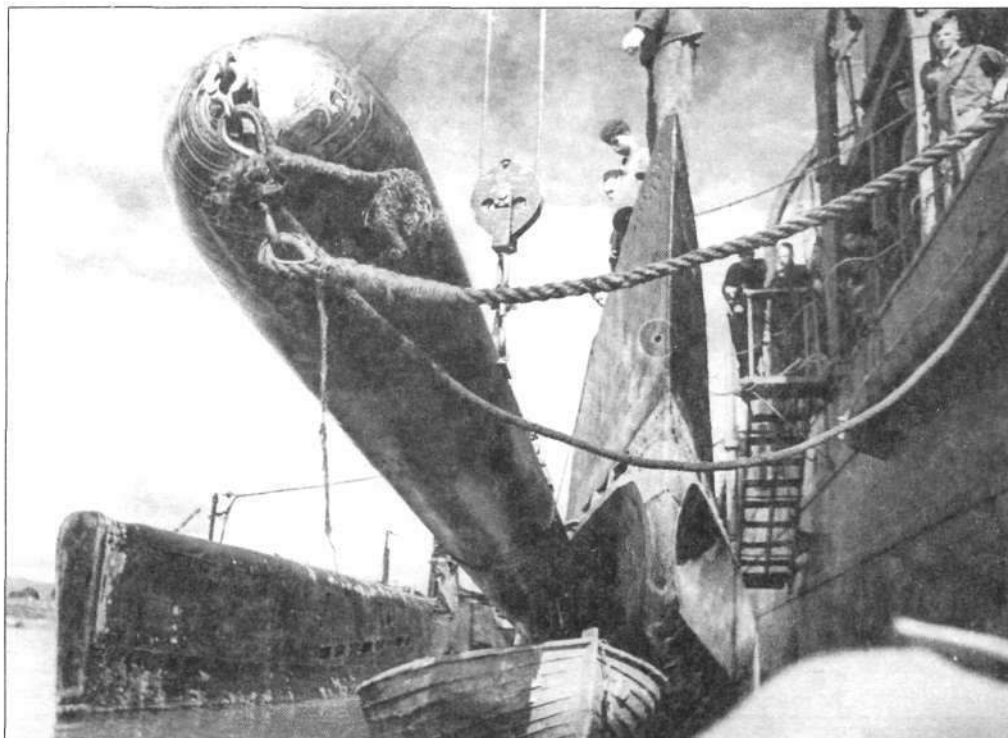
значении хода все равно происходило всплытие. Следует отметить, что подъем перископа на данной скорости давал очень большой демаскирующий бурн, к тому же такая высокая скорость сопровождалась большим шумом и могла привести к обнаружению подлодки перед атакой вражескими акустическими. Кроме того, прием большого количества воды после выстрела приводил к проваливанию «малютки» после залпа на глубину, для противодействия которому требовались четкие и согласованные действия экипажа.

Работоспособную систему беспузырной и бездифференциальной стрельбы в 1937-1939 гг. разработал инженер Ф.И. Наумов. Принцип ее действия заключался в том, что после того как торпеда приобре-

тала необходимую скорость движения в аппарате (по прохождении 2/3 длины трубы), автоматически открывался выпускной клапан и производился перепуск воздуха из торпедного аппарата внутрь прочного корпуса подводной лодки. При этом давление в трубе аппарата падало ниже заборного, и вода заполняла освободившееся от воздуха пространство. После заполнения трубы торпедного аппарата часть воды поступала через выпускной клапан в специальную торпедозаместительную цистерну в количестве, компенсирующем вес выстрелянной торпеды. Закрывание выпускного клапана происходило автоматически в тот момент, когда в торпедозаместительную цистерну поступало необходимое количество заборной



**Заряжание торпеды
в торпедный аппарат
подводной лодки XII
серии. Черноморс-
кий флот
(справа и на с. 55)**



воды, и регулировалось в зависимости от поведения подводной лодки при выстреле. Несмотря на кажущуюся простоту, система оказалась довольно сложной в эксплуатации, требовала постоянной настройки и своевременной смены изношенных резиновых деталей. Обеспечить бездифферендную и беспузырную стрельбу удалось только на лодках XV серии.

Субмарины типов «М» могли использовать всю номенклатуру состоявших на вооружении 533-мм торпед. Тем не менее, главным применявшимся с «малюток» в годы войны типом являлись торпеды 53-38. Они являлись довольно надежными изделиями, хотя и не лишеными таких специфических недостатков, как плохое удержание глубины хода при установке на малые значения (а их приходилось ставить из-за отсутствия на большинстве изделий неконтактных взрывателей и малой осадки некоторых типов кораблей и судов противника) и травление донных резервуаров. Последнее вело к уменьшения дальности хода торпед, временами довольно значительному. С 1943 г. торпеды начали оснащаться приборами установки угла поворота гироскопа МО-3 и неконтактными взрывателями НВС. И если первые вполне соответствовали предъявляемым требованиям, то взрыватели временами отказывали, а также продемонстрировали явную склонность к преждевременному срабатыванию из-за нарушения герметичности укупорки. Кро-

ме того, в 1944 г. обе вступившие в строй подлодки XV серии произвели по одному залпу новыми скоростными торпедами 53-39, но в общей статистике это была лишь капля в море.

«Малютки» оказались в числе переоборудованных для использования новейших электрических торпед ЭТ-80. Поскольку оснащение подзарядными щитками, которые требовались для обслуживания торпед в длительных походах, совмещалось с текущим ремонтом, сроки которого регулярно затягивались, корабли, оснащенные ими, вступали в строй медленно. К концу войны такое переоборудование

ТТХ торпед

Образец на вооружение	Год принятия	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км/уз.
53-27	1927	533	7,0	1710	265	3,7/45
53-38	1938	533	7,2	1615	300	4/44,5 8/34,5 10/30,5
53-38У	1939	533	7,4	1725	400	4/44,5 8/34,5 10/30,5
53-39	1941	533	7,5	1780	317	4/51 8/39 10/34
ЭТ-80	1942	533	7,5	1800	400	4/29 6,4/40

прошли только «М-90», «М-96» и «М-102» КБФ, но в военных действиях они эти торпеды не использовали.

Минное оружие. Варианты усиления боевой мощи обычных торпедных субмарин минами предлагались постоянно. В середине 1941 г. техническое бюро завода №202 им. К.Е. Ворошилова («Дальзавод», г. Владивосток) в короткое время разработало технический, а затем и рабочий проект «бортового минного устройства» (БМУ), с возможностью установки на подводной лодке любого типа. Конструкция была предельно простой: мины закреплялись на бортах лодки, специальными тросовыми бугелями, одновременно удерживающими от выпадения грузы в минах, приводящие их в боевое положение. Длина бугелей могла регулироваться винтовыми талрепами. Для отдачи мин внутри лодки перемещались специальные рукоятки, которые через систему конических шестерён поворачивали вал, освобождая верхние концы бугелей. Мины, группами по пять, самостоятельно отделялись от лодки и приводились в боевое положение.

Особую ценность должна была предоставлять возможность установки и демонтирования устройства силами экипажа, постоянным был только вал сбрасывающего устройства, закрытый кожухом. Подушки и бугели предполагалось монтировать за час-полтора, запас мин принимать не больше чем за пять. Съёмные части могли храниться как на береговой базе, так и на лодке. Чтобы скрыть мины от посторонних глаз предлагалось закрывать их окрашенным брезентом. Для улучшения обтекаемости в носовой и кормовой частях устанавливались небольшие наделки. Общий вес устройства составлял: съёмных частей 2,2 т, привода с кожухом 3,7 т, комплекта мин 33,6 т. Утверждалось, что мины будут безопасны при любых кренах и дифферентах лодки, в надводном и подводном положении. До постановки не рекомендовалось ходить самым полным надводным ходом, предельная величина волнения устанавливалась в 10 баллов по шкале Бофорта.

Работа над проектом закончилась 28.7.1941. Предложение получило одобрение и сами проектировщики, уже в ка-

честве строителей, в 1942 г. обеспечили изготовление деталей и узлов бортового минного устройства, монтаж его на подводной лодке «Щ-101», проведение швартовых, заводских и ходовых испытаний. 9.2.1943 приказом НК ВМФ №0049 бортовое минное устройство конструкции завода №202 было принято на вооружение. К октябрю 43-го им оснастили и «М-30» («усеченная» версия БМУ на 24 мины ПЛТ), после чего 4.11-6.12.1943 провели повторные испытания, полностью подтвердившие ранее заявленные характеристики. Увы, БМУ так и осталось чисто дальневосточным «ноу-хау» и на лодках «западных» флотов не устанавливалось и не применялось. Для них родное командование предназначило другое минное устройство.

В начале 1942 г., с учетом первых выводов из опыта войны ЦКБ-18 взялось за разработку своих бортовых устройств с «мокрым» хранением. Тем не менее, на постановку мин «под себя» наши инженеры не решились. В проекте 604 минного заградителя на базе «Малютки» XII серии использовалось то же устройство, что и в

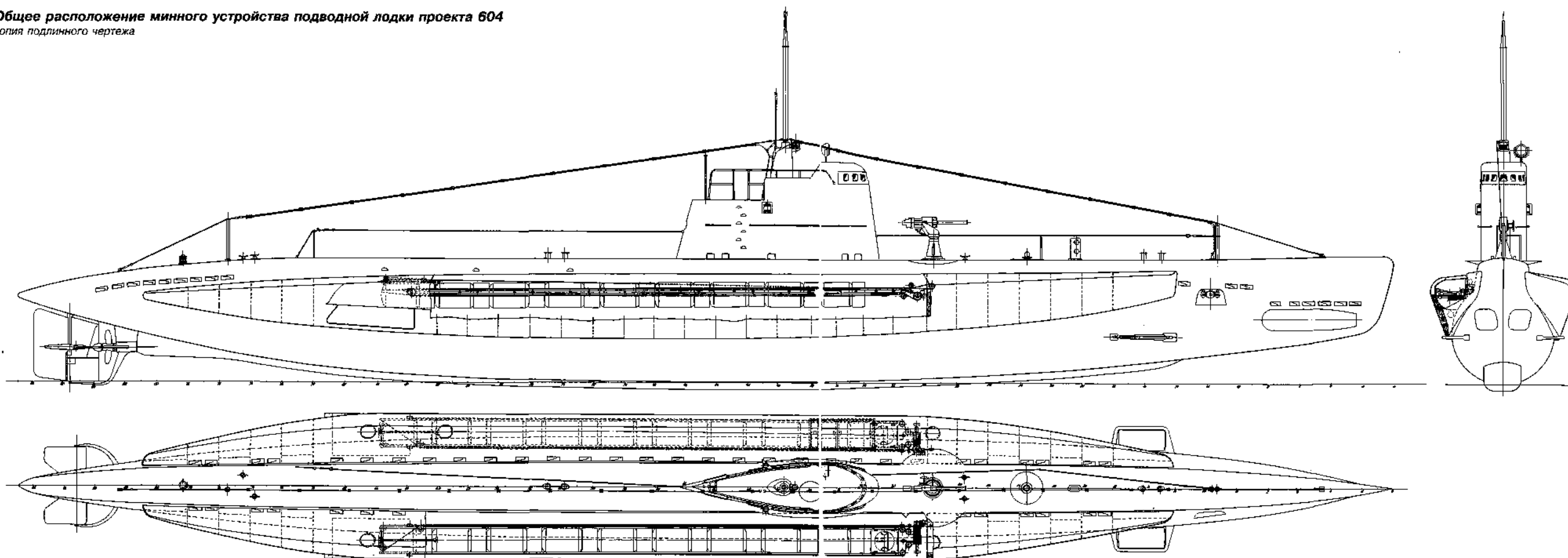
ТТХ мин

Параметр	ПЛТ	ПЛТ-Г
Год принятия на вооружение	1935	1943
Общий вес, кг	820	960
Вес заряда, кг	230	230
Наименьший минный интервал, м	55/80	55/80
Глубина места постановки, м		
максимальная	130	260
минимальная	14,5	14,5
Углубление, м		
максимальное	9,1	9,1
минимальное	1,2	1,2
Способ установки	С грунта, гидростатический	
на заданное углубление	стопор	
Тип взрывателя	Ударно-механический	
Время прихода в боевое положение, мин	5 — 15	

Примечание: у мин ПЛТ указан в числителе вариант интервала с новыми ударными приборами, в знаменателе со старыми.

XIII серии, но без прочных труб. Направляющие рельсы и тросовый привод размещались в булях. Сброс мин осуществлялся в вырезы в кормовой части булей. Вместо электрического (по условиям военного времени не смогли найти нужный

Общее расположение минного устройства подводной лодки проекта 604
копия подлинного чертежа



прошли только «М-90», «М-96» и «М-102» КБФ, но в военных действиях они эти торпеды не использовали.

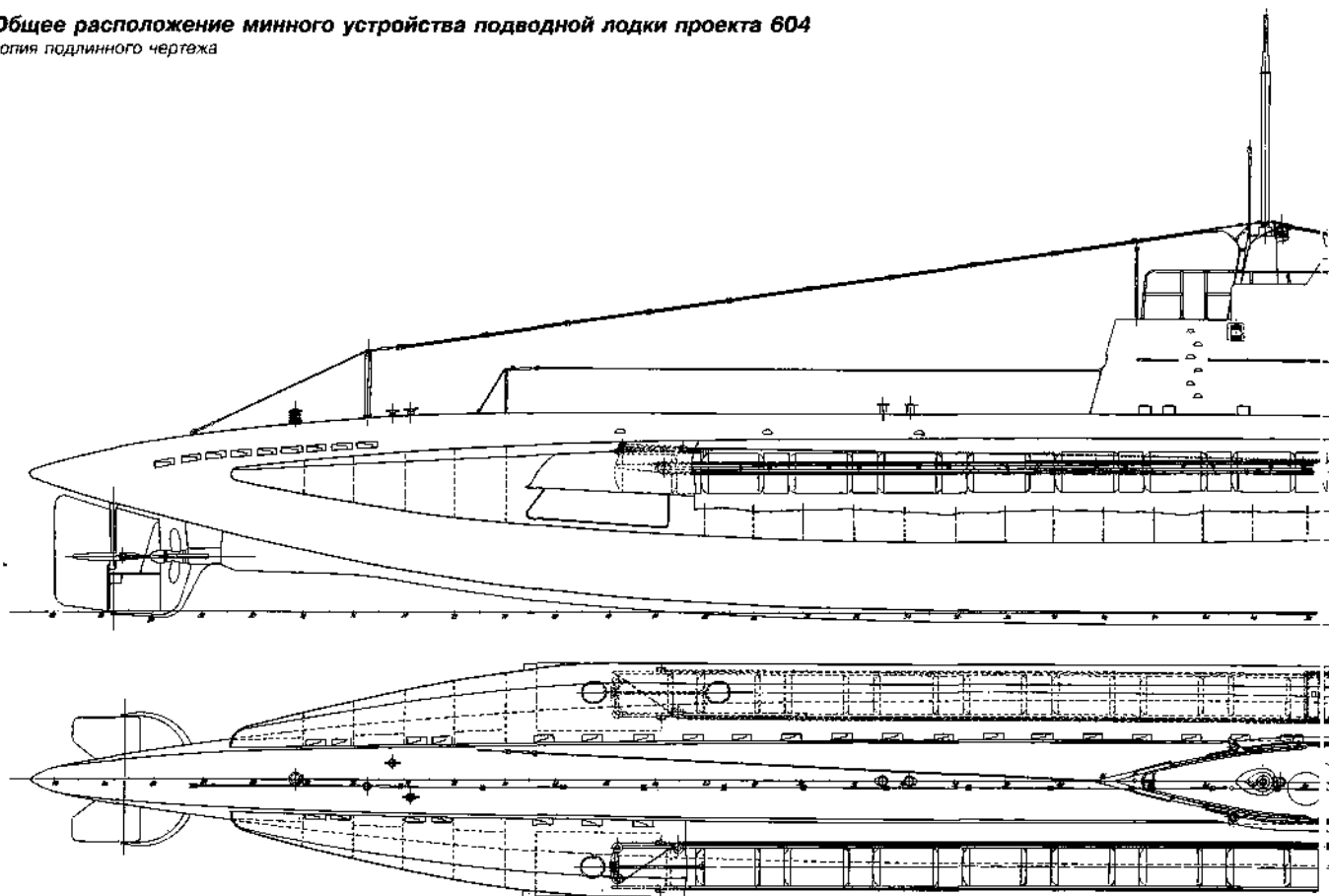
Минное оружие. Варианты усиления боевой мощи обычных торпедных субмарин минами предлагались постоянно. В середине 1941 г. техническое бюро завода №202 им. К.Е. Ворошилова («Дальзавод», г. Владивосток) в короткое время разработало технический, а затем и рабочий проект «бортового минного устройства» (БМУ), с возможностью установки на подводной лодке любого типа. Конструкция была предельно простой: мины закреплялись на бортах лодки, специальными тросовыми бугелями, одновременно удерживающими от выпадения грузы в минах, приводящие их в боевое положение. Длина бугелей могла регулироваться винтовыми талрепами. Для отдачи мин внутри лодки перемещались специальные рукоятки, которые через систему конических шестерён поворачивали вал, освобождая верхние концы бугелей. Мины, группами по пять, самостоятельно отделялись от лодки и приводились в боевое положение.

Особую ценность должна была представлять возможность установки и демонтажа устройства силами экипажа, постоянным был только вал сбрасывающего устройства, закрытый кожухом. Подушки и бугели предполагалось монтировать за час-полтора, запас мин принимать не больше чем за пять. Съёмные части могли храниться как на береговой базе, так и на лодке. Чтобы скрыть мины от посторонних глаз предлагалось закрывать их окрашенным брезентом. Для улучшения обтекаемости в носовой и кормовой частях устанавливались небольшие наделки. Общий вес устройства составлял: съёмных частей 2,2 т, привода с кожухом 3,7 т, комплекта мин 33,6 т. Утверждалось, что мины будут безопасны при любых кренах и дифферентах лодки, в надводном и подводном положении. До постановки не рекомендовалось ходить самым полным надводным ходом, предельная величина волнения устанавливалась в 10 баллов по шкале Бофорта.

Работа над проектом закончилась 28.7.1941. Предложение получило одобрение и сами проектировщики, уже в ка-

Общее расположение минного устройства подводной лодки проекта 604

копия подлинного чертежа



честве строителей, в 1942 г. обеспечили изготовление деталей и узлов бортового минного устройства, монтаж его на подводной лодке «Щ-101», проведение швартовых, заводских и ходовых испытаний. 9.2.1943 приказом НК ВМФ №0049 бортовое минное устройство конструкции завода №202 было принято на вооружение. К октябрю 43-го им оснастили и «М-30» («усеченная» версия БМУ на 24 мины ПЛТ), после чего 4.11-6.12.1943 провели повторные испытания, полностью подтвердившие ранее заявленные характеристики. Увы, БМУ так и осталось чисто дальневосточным «ноу-хау» и на лодках «западных» флотов не устанавливалось и не применялось. Для них родное командование предназначило другое минное устройство.

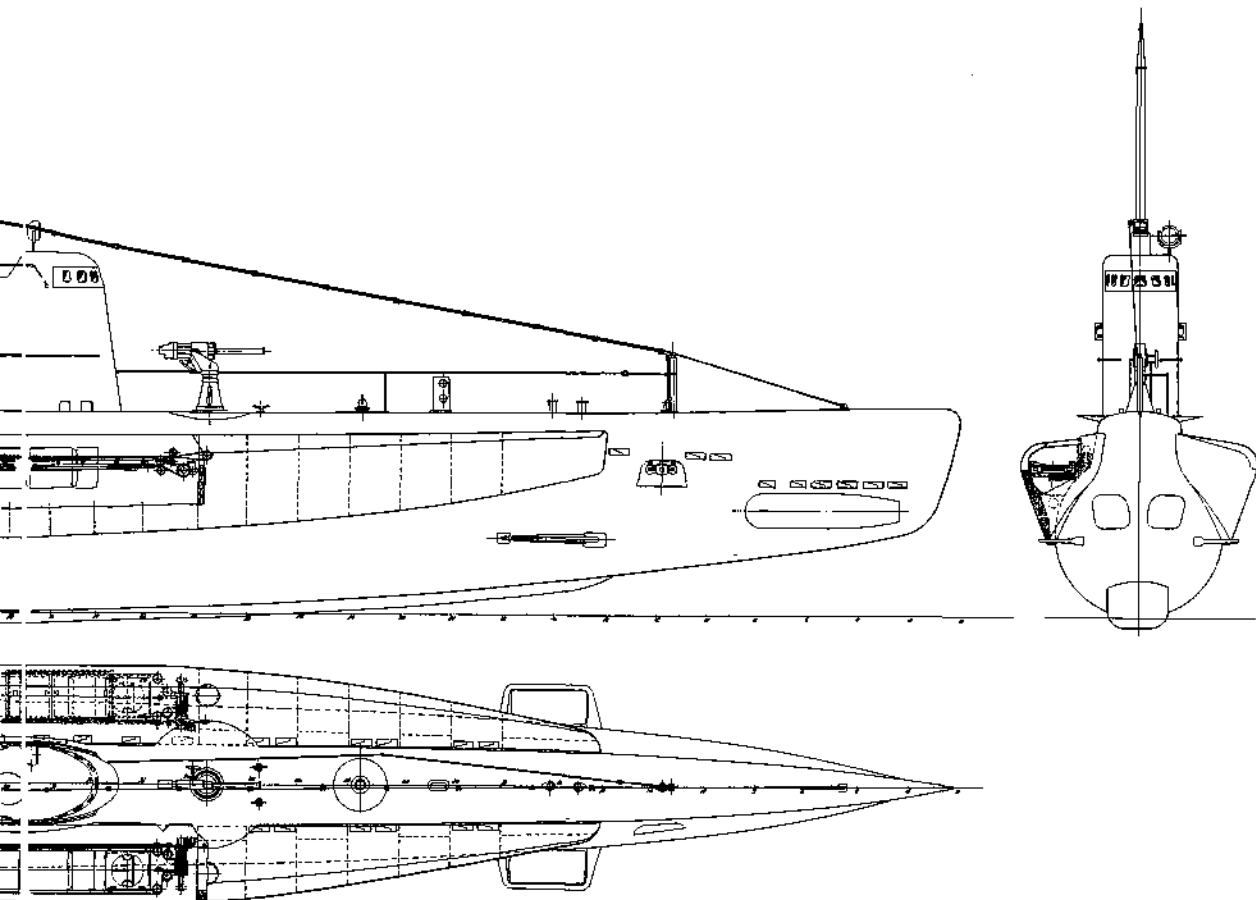
В начале 1942 г., с учетом первых выводов из опыта войны ЦКБ-18 взялось за разработку своих бортовых устройств с «мокрым» хранением. Тем не менее, на постановку мин «под себя» наши инженеры не решились. В проекте 604 минного заградителя на базе «Малютки» XII серии использовалось то же устройство, что и в

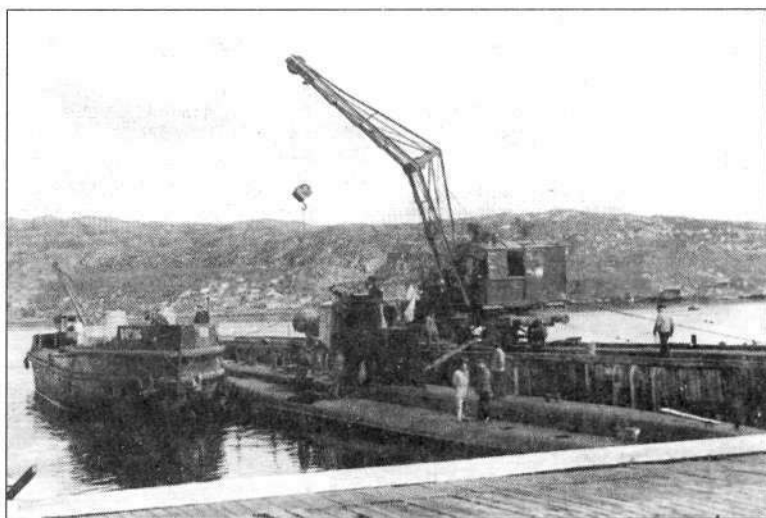
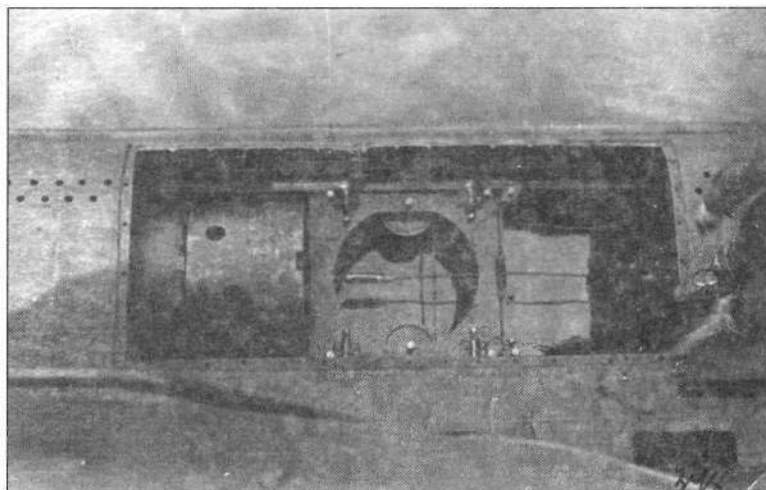
ТТХ мин

Параметр	ПЛТ	ПЛТ-Г
Год принятия на вооружение	1935	1943
Общий вес, кг	820	960
Вес заряда, кг	230	230
Наименьший минный интервал, м	55/80	55/80
Глубина места постановки, м		
максимальная	130	260
минимальная	14,5	14,5
Углубление, м		
максимальное	9,1	9,1
минимальное	1,2	1,2
Способ установки	С грунта, гидростатический	
на заданное углубление	стопор	
Тип взрывателя	Ударно-механический	
Время прихода в боевое положение, мин	5 — 15	

Примечание: у мин ПЛТ указан в числителе вариант интервала с новыми ударными приборами, в знаменателе со старыми.

XIII серии, но без прочных труб. Направляющие рельсы и тросовый привод размещались в булях. Сброс мин осуществлялся в вырезы в кормовой части булей. Вместо электрического (по условиям военного времени не смогли найти нужный





двигатель) использовался ручной привод. В каждой из булевых цистерн могло размещаться по 9 мин ПЛТ. Совместный приказ Наркомов ВМФ и НК СП №00217/0141-сс вышел 26.6.1942. Им предписывалось с 15 августа начать работы по переоборудованию одной подлодки XII серии Северного флота в заградитель по проекту 604. Первоначально для модернизации выбрали «М-122», заканчивавшую в этот момент достроечные работы на заводе №402 в Молотовске, затем — «М-104», но завод №340 НК СП своевременно не справился с изготовлением деталей минного устройства, и лодки вступили как обычные торпедные. Выполнение приказа Наркома стояло на месте год, пока летом 43-го для работ не выбрали «М-171», требовавшую к тому моменту среднего ремонта. Работы по переоборудованию начались в октябре и завершились к концу следующего лета. Испытания лодки и минного устройства проходили в августе 44-го. В ходе них «малютка» без замечаний выставила 87 мин, но несмотря на это тогда минное устройство принято не было. В октябре субмарина совершила два боевых похода, но мин в ходе них не ставила. С этого месяца боевые действия на коммуникациях противника на Севере прекратились, что позволило возобновить программу испытаний. Наконец, приказом №0912 от 15.12.1944 «минно-сбрасывающее устройство на 18 мин ПЛТ проекта №604 ЦКБ-18» было принято на вооружение подводных лодок XII серии. Этим же при-

казом Н.Г. Кузнецов предписывал начальнику Управления кораблестроения организовать изготовление трех комплектов устройства в 1945 г. и его монтаж во второй половине года, но, насколько известно, никакого практического результата этот приказ не имел.

Разработка мины ПЛТ началась в 1927 г. Испытания начались в 1935 г. и закончились только в 1940 г. Выяснилось, что мина не может выдерживать взрыва соседней при заданном минимальном интервале между ними в 55 м. Швы расходились и мины тонули. Конструкцию корпуса усилили, но тут выяснилось, что заданный интервал выдержать все равно не удастся из-за низкой живучести ударного приспособления взрывателя. Минимальный интервал пришлось увеличить до 80 м, что с точки зрения моряков не обеспечивало заданной плотности заграждений. Лишь накануне войны удалось усилить конструкцию взрывателя настолько, чтобы

Погрузка мин на подводную лодку «М-171», 22 июля 1944 г.

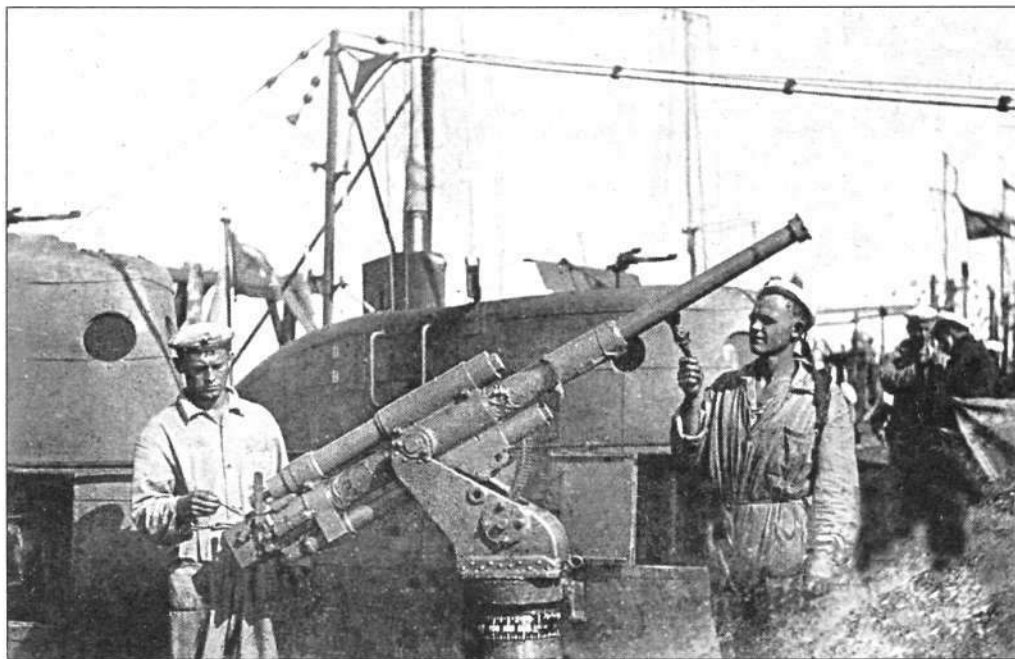
он выдерживал заданный 55-метровый интервал. Впрочем, в боевых условиях выяснилось, что при постановке с таким интервалом от взрыва одной мины могут срабатывать соседние. Никаких противотанковых устройств мина не имела.

Артиллерия. Еще в период строительства первых советских субмарин были начаты работы по созданию малокалиберных универсальных артсистем для их вооружения. Зенитный автомат 11-К калибра 37 мм создавался в 1927-1929 гг. путем перестроения 40-мм автоматов Виккерс, закупленных еще в годы Первой мировой войны. Сам 37-мм ствол, по-видимому, брался от орудия 4-К, которое одновременно пытался производить завод №8 по немецкой лицензии. Из-за крайней ненадежности работы автоматики ни один из выпущенных образцов не был принят военной приемкой и на лодки не попал.

В результате, малые лодки оказывались вообще без артиллерии. Первые «Малютки» вступали в строй с пустыми фундаментами. Выход был найден в использовании 45-мм противотанковой полуавтоматической пушки 19-К на морском станке. По своей конструкции знаменитая «сорокопятка» представляла воспроизведенную на отечественной технологической базе 37-мм противотанковую пушку немецкой фирмы «Рейнметалл», закупленную у рейхсвера в начале 30-х годов. Система получила обозначение 21-К и стала самой массовой артсистемой советских подлодок. Необходимо отметить, что пушки первых серий были не антикоррозион-

ными, и антикоррозионные стволы были установлены на всех сохранившихся «малютках» только к 1942 году. С августа 1943 г. в производстве она была заменена модификацией 21-КМ с длиной ствола 68 калибров. 21-К оказалась плохой зениткой (малая скорострельность и медленное наведение), а для стрельбы по кораблям имела слишком слабое фугасное действие снарядов. Однако, за неимением лучшего именно эта артсистема получила наибольшее распространение.

Желание иметь на подлодках даже небольших размеров мощную артиллерию привело к использованию безоткатных динамо-реактивных пушек (ДРП) инженера Курчевского. После успешного проведенного испытания первого образца 76,2 мм ДРП КПК (корабельная пушка Курчевского) на Днепровской флотилии, новый этап решили провести на море. По результатам проведенного 28.09.1932 испытания на субмарине типа «АГ» (включавшего погружения и стрельбы) было решено, что 76-мм система Курчевского, с боекомплектом в 70 патронов, может быть с небольшими доработками установлена вместо штатной 47 мм пушки, и использована для стрельбы по надводным целям. Из получаемых от промышленности первых 10 систем (февраль 1934 г.) планировалось установить четыре на «Малютках» Черноморского флота. Также предполагалось установить по одной КПК на 28 субмаринах VI серии МСДВ, но позже это число решили увеличить до двух. Тем не менее, низкие тактико-технические характеристики



45-мм орудие 21-К
одной из лодок
VI-бис серии
Балтийского флота

Штатно на субмаринах еще с 30-х годов числилось по одному съемному пулемету «Максим», вертлюги для которых размещались на поручнях мостика по обеим его сторонам. Это решение справедливо критиковалось за тесноту работы номеров расчета и малый угол обстрела — всего 30-40 градусов на каждый борт. Кроме того, пулемет был один и переустанавливать его с борта на борт в случае обстрела кружащей над подлодкой цели было затруднительно. Еще в конце июня 1941 г. инженер-механик «М-60» воентехник 1-го ранга Кокин предложил несколько расширить кормовую площадку и установить в ее центре тумбу под крупнокалиберный пулемет ДШК. С разрешения Военного совета ЧФ сначала на «М-60», а затем и на остальных «малютках» 2-й бригады были произведены необходимые переделки. Дело оставалось за малым — получить пу-

12,7-мм пулеметы. В 1943 г. начались проработки усиления вооружения лодок спаренными установками крупнокалиберных пулеметов ДШК: по одной-две штуки на лодку. Размещать их предполагалось в специальных барбетах. Однако дальше эскизных проработок применительно к VI серии дело не ушло.

Обесшумливание. Данной проблеме начали уделять внимание только накануне войны, в результате чего положение дел к 1941 году выглядело неудовлетворительным. «Бесшумность на наших ПЛ отсутствует. — Указывалось в отчете 2-й БПЛ ЧФ за 1941 год. — Винты поют, рули и лебедки перископов гремят, а дифференциальные помпы своей работой перекрывают в центральном посту человеческий голос. Только отсутствие у противника и количественно и качественно соответствующих активных средств ПЛО — делало этот недочет незаметным и нечувствительным в боевой работе командиров, а когда бесшумность требовалась обстановкой командиры ПЛ все останавливали и работа необходимых механизмов переводилась вручную».

Самым мощным источником шума оказались электроприводы вспомогательных механизмов, вентиляции и систем управления рулями и перископами. Шумели как сами двигатели, так и их зубчатые и цепные передачи. Выпускать шестерни и червячные винты с не шумящей нарезкой из стойкого в эксплуатации металла отечественная промышленность не могла, потому единственным способом понижения уровня шума этих приборов стала их установка на амортизаторы. Амортизация требовалась и для защиты оборудования лодок от повреждения при взрывах глубинных бомб. На защитные резиновые амортизаторы, в виде резиновых брусков на фундаментах, скоб или полос резины были установлены вспомогательные механизмы, их приводы, аккумуляторные батареи, приборы, электроаппаратура, арматура, электрические приборы. Первые эксперименты по установке механизмов на импортные амортизаторы начались летом 1942 г., в массовом порядке — с зимы 1942/1943 гг. а 16.4.1943 амортизацию ввели как обязательную приказом №00111 «Об организации борьбы с шумностью ПЛ».

Следующей по шумности группой устройств оказалась винтомоторная группа. На лодках XII серии выявилась кавитация гребных винтов, сопровождавшаяся специфическим «пением». Способ борьбы с этим явлением разработали летом 1941 года, и заключался он в обрезании лопастей под определенную форму. Первой обрезание винта в начале августа 1941 года

прошла балтийская «М-90», к концу кампании этот опыт был распространен на «малютки» всех флотов. Кроме того, были разработаны специальные малозумные шестилопастные винты, с повышенным КПД, но наладить их производство смогли только к концу войны. 14.6.1945 вышел совместный приказ НК ВМФ и НК СП №0313/0207, в соответствии с которым субмарины VI серии должны были получить малозумные винты к 15 июня, XV серии — к 15 июля, XII серии — к 1 ноября 45-го года. Для снижения шума дизелей и электродвигателей требовались капитальные переделки их фундаментов, совершенно невозможные в военное время.

Дополнительным источником шума стали вибрация листов надстройки и легкого корпуса, ограждения рубок, дверей, крышек палубных люков, откидных щитов и фальшбортов, трубопроводов, леерных стоек, различных предметов, хранившихся в ограждении рубки и надстройке. Конструкцию надстройки и ограждения рубки усиливали, число люков сокращали, а часть из них заменили решетками (по английскому образцу), другую часть просто заваривали наглухо, все ненужное сдали на берег. Определенных результатов в снижении акустического поля добиться удалось.

Размагничивание. Поскольку разместить на лодках размагничивающие обмотки практически невозможно, как по условиям веса (2-4 т) и расходу заряда батареи, так и по условиям живучести, безобмоточный способ для них является единственно возможным. При таком способе на лодку накладывается специальная обмотка, которая создавала магнитное поле, противоположное к существующему у субмарины. При этом необходимо учитывать, что с течением времени эффект размагничивания снижался, что требовало повторения процедуры через каждые 40 — 50 суток. Кроме этого изменение магнитного поля корабля вело к резкому изменению девиации магнитных компасов, но на их работу в годы войны никто особо не полагался.

Системы регенерации воздуха. В середине 30-х годов С.А. Базилевским была разработана автономная система регенерации. В каждом отсеке размещались индивидуальные машинки регенерации (ЭМРВ), состоявшие из центрального вентилятора мощностью в 40 ватт, соединенного с прямоугольным коллектором, к которому подключались 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 и составляло всего не более двух. Ос-

Нормативы снабжения лодок установками ЭМРВ и патронами РВ-2, РВ-3, РВПМ

Тип лодки	Количество машинок	Количество патронов	Количество кислородных баллонов	Время непрерывной работы, ч
«М» VI-бис серии	5	250	4	
«М» XII серии	6	360 — 500	5	12

Нормы снабжения подводных лодок регенерационными установками РУКТ-3 и патронами РВ-5, установленные приказом №0570

Тип лодки	Количество машинок	Количество патронов РВ-5	Количество кислородных баллонов	Время непрерывной работы, ч
«М» XII, XV серий	5	70	?	110
«М» VI серии	4	50	4	?

новой запас патронов хранился в том же отсеке. Для полной регенерации воздуха требовалось еще добавление в него свежего кислорода. Эта задача решалась просто: сжатый до 160 атм. кислород хранился в стандартных 40 литровых 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, а больших — до 72 часов. Основными недостатками системы, в целом зарекомендовавшей себя положительно, были значительные габариты и шумность.

По существовавшим во время войны нормативам допустимая концентрация в воздухе подводной лодки углекислого газа не должна была превышать 3%, а содержание кислорода должно быть не менее 17%. Все расчеты на длительное пребывание под водой производились для содержания углекислого газа 2%, а кислорода — 18%. Без применения средств регенерации такой состав воздуха образовывался в подводных лодках типа «М» через 6 часов. До внедрения средств регенерации из положения выходили подачей кислорода из кислородных баллонов, из расчета расходовать один стандартный баллон давлением 70 атмосфер в сутки.

На основании приказа НК ВМФ №00258 от 23.9.1943 на Тихоокеанском флоте в декабре 1943 г. были проведены эксперименты по использованию морской воды в качестве поглотителя углекислоты из воздуха. Использовался принцип, предложенный Б.Д. Златопольским для установки ИВР (см. раздел 1.3). На «Л-14» воздух пропускали через распыленную морскую воду, а на «М-15» через одну из цистерн

главного балласта. Системы оказались работоспособны, но имели серьезный недостаток: повышенную шумность из-за использования насосов для перекачивания воздуха.

В 1942 г. сконструировали новые регенерационные установки конвекционного типа РУКТ-3 и регенерационные патроны РВ-5 к ним. Принцип действия основывался на способности патронов поглощать двуокись углерода и пары воды из воздуха с выделением кислорода. Одна машинка, снаряженная шестью патронами, могла обеспечить дыхание 36 человек в течение часа. Система не потребляла энергии, работала бесшумно и могла продлить пребывание подводных лодок под водой до 15 суток. На основании приказа №030 от 14.4.1943 для испытаний установками РУКТ-3 снабдили одну подлодку типа «Щ» на КБФ, одну типа «С» на СФ и одну типа «М» на ЧФ. По-видимому, проведенные испытания не дали ответов на все вопросы, поскольку в феврале 44-го их проводили повторно на борту североморской «С-102». Лишь 6.4.1944 состоялся приказ №0263, которым установка РУКТ-3 и регенерационные вещества «О-2» и «О-3» были приняты на вооружение флота. 15.7.1944 Нарком установил нормы снабжения подлодок регенерационными установками и патронами, приведенные в таблице 3.6.1. В конце 1944 г. создали усовершенствованный образец РУКТ-4, эффективность которого возросла на 17%, появилась возможность прерывать регенерацию воздуха, что снижало расход патронов. 18.12.1945 на снабжение ВМФ приняли газоанализатор углекислоты «Карбоскоп» (ГМУ-2), позволявший постоянно контролировать состояние этого важного параметра воздушной среды.

Ледобуры. Еще до советско-финской войны старший лейтенант А.В. Лепешкин

предложил «прибор для наблюдения с подводной лодки из-под льда». 17.2.1940 Главный военный совет ВМФ, заслушав доклад изобретателя, одобрил конструкцию устройства и распорядился создать комиссию для его испытаний на подводной лодке «М-90». Работы по переоборудованию велись на заводе № 196. На тумбе перископа смонтировали как называемый «гидробур», на палубе надстройки установили две фермы с шипами в верхней части для предохранения лодки от удара об лед при всплытии. «Гидробур», представлявший собой перевернутый «вверх ногами» водометный крыльчатый двигатель Фойт-Шнайдера, который создавал струю воды, размывавшую во льду отверстие, достаточное для прохода перископа. В ходе испытаний весной 1940 г. устройство показало свою дееспособность. Главный военный совет ВМФ на заседании 15.5.1940, признав, на основании доклада комиссии, прибор удачным, предложив устранить отдельные недостатки. Предлагалось выполнить предохранительные опоры заваливающимися для снижения сопротивления движению лодки в подводном положении. Из-за суровых условий зимы 1940/1941 гг. и замерзания рейда ВМБ Ханко, где базировалась «малютка» продолжить испытания не удалось, а накануне войны, по-видимому, с переводом флота на готовность №2 устройство демонтировали. Дальнейшего развития опыт не получил.

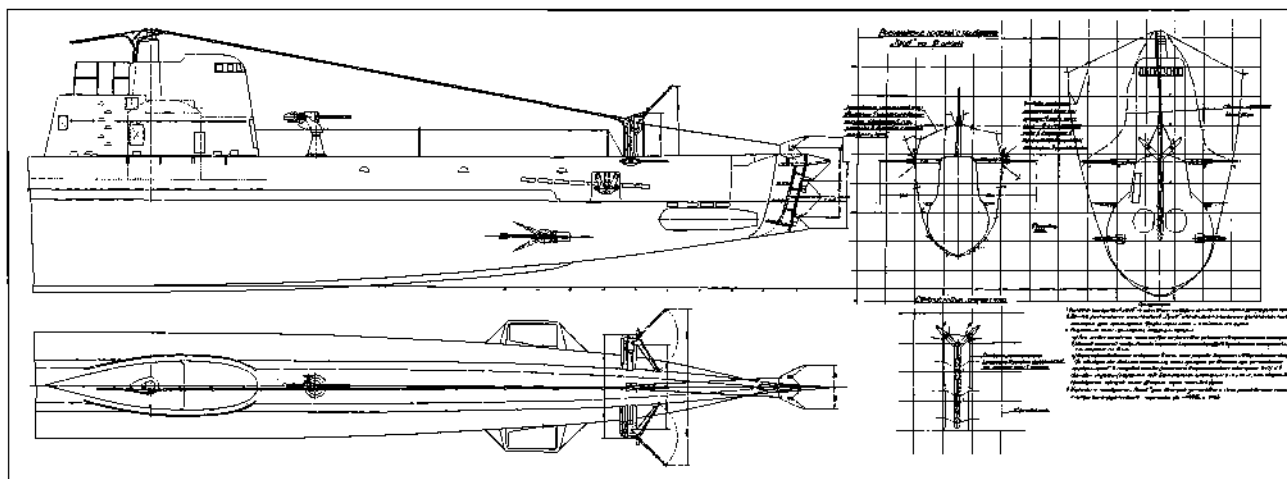
Охранители от антенных мин. Уверенность в том, что противник применяет против наших подлодок противолодочные мины с электрическими антеннами (аналогичные системы перед войной разрабатывались для нашего флота) привела к заказу на разработку индивидуальных охранителей под-

лодок от антенных мин. Первое такое устройство для «малюток» испытывалось на тихоокеанской «М-15». Оно выполнялось из обшитых резиной деревянных брусьев и стальных труб, установленных на выступающих частях лодки в несколько рядов, а также покрытие специальной изолирующей мастикой на базе мела и цемента, перемешанных с лаком. Проверка этого способа дала положительные результаты: мины, если они попадали на изоляторы, не срабатывали. Таким способом к июню 1943 г. обработали «М-90», «М-96» и «М-102». В походах быстро обнаружилось, что трубы и брусья создают дополнительное сопротивление, лодки стали очень вяло реагировать на перекладку горизонтальных рулей на перископной глубине. Экипажи стали самостоятельно снимать все это с лодок. Самое обидное, что от трубок механических КА, которыми были снабжены немецкие мины типов EMC и UMB все это помочь не могло.

Сетепорезатели. В конце 30-х годов на вооружение подлодок был принят сетепорезатель «Краб-3». В соответствии с приказом НК ВМФ №0070 от 26.12.1938 им планировалось оснащать все лодки - как строящиеся, так и уже сданные флоту в период капитальных ремонтов. Были выработаны проекты размещения приборов на лодках различных серий. Предполагалась установка семи приборов на малых лодках (три в форштевне, пара на стойках перед рубкой и пара по бокам корпуса). Однако такое количество было явно избыточным для лодок малого водоизмещения. Для успешного прохождения сетей требовалось тщательно сглаживать корпус, не допуская даже малейших выступов и щелей с острыми кромками. Ни одна из «Малюток» XII серии, первоначально предполагавшейся к оснащению сетерезами их так и не получила.

Общее расположение спец-приборов (сетепорезателей) «Краб» на лодках XII серии

копия подлинного чертежа



Общая оценка проекта

Советские военно-морские специалисты в 20-30-е годы считали, что природно-географические особенности морских театров СССР (небольшие закрытые и разобщенные друг с другом моря, наличие обширных районов мелководья и шхер) требуют включения в состав флота малых подлодок. Такие субмарины должны были действовать самостоятельно или во взаимодействии с надводными легкими силами и авиацией, решая задачу обороны своих берегов. При сравнительно небольших размерах они должны были оказаться достаточно простыми и дешёвыми в массовой постройке. Новая малая позиционная субмарина разрабатывалась как транспортируемая по железной дороге, для чего было принесено в жертву вооружение, при сохранении скорости хода и дальности плавания. На результатах проектирования и строительства самым отрицательным образом сказались предельно сжатые сроки (год от утверждения ОТЗ до завершения серии). Принимаемые решения были простыми и удобоисполнимыми, но не оптимальными.

Чтобы оценить проект «малютки» уместно провести параллель с иностранными флотами. Ни в одном из них корабли с подобным ОТЗ не создавались. За рубежом функции обороны побережья возлагались на мины и береговую артиллерию, а главным образом, не резко наращивавшую свои боевые возможности в 30-е годы авиацию. Справедливость такого подхода полностью подтвердила и Великая Отечественная война. Во время боевых эпизодов в нашей прибрежной зоне между кораблями противника и разнородными силами нашего флота (например, отражения набегов немецких эсминцев на Севере в 1941 году), из-за тогдашней невозможности боевого управления субмаринами в погруженном состоянии, развернутые у своих берегов «малютки» оказывались в лучшем случае в роли статистов, а в худшем могли попасть под удар своих сил. Не случайно в январе 1942 года последний из флотов, практиковавший подводный дозор — Черноморский флот — отказался от этой практики. Таким образом, ОТЗ в соответствии с которым создавались подлодки типа «М» можно было признать полным анахронизмом даже на момент его создания. Другое дело, что в этом проекте, сами того не сознавая, заложили определенный резерв развития, позволивший использовать «малютки» для решения задач, изначально не планировавшихся.

На первых порах результат работы промышленности заказчика разочаровал: ни один из заявленных параметров (кроме же-

лезнодорожных габаритов) достигнут не был. По своим ТТХ VI серия была близка к субмаринам времён Первой мировой войны. Необходимо отметить, что в значительной степени это было результатом тех устарелых и консервативных решений, которые принимали конструкторы. В частности, при выносе торпедных аппаратов из прочного корпуса (запасных торпед для перезарядке ведь все равно не было!) можно было бы уложиться в более скромное водоизмещение, или наоборот, при имевшемся водоизмещении увеличить число аппаратов как минимум вдвое. ВМФ пытался отказаться от продолжения строительства «малюток» в существующем виде, но возобладали точка зрения промышленности, организовавшей массовое строительство и не желавшей ломать с трудом налаженное производство и кооперацию. Возможность межтеатрового манёвра субмаринами без разборки признали ценным качеством. Началась последовательная работа по устранению недостатков проекта, позволившая через два года в XII серии достичь заданных параметров. Советские инженеры смогли создать самую миниатюрную из подводных лодок своего времени с торпедными аппаратами калибра 533 мм в прочном корпусе. Вторая Пятилетка стала временем массового производства этих кораблей. Постепенный прогресс промышленности и рост качества инженерных кадров позволил разработать и начать в 1940 г. строительство малых позиционных лодок именно с теми ТТХ, которых ВМФ добивался ещё с 1926 года. Свою роль сыграло и наличие достаточного времени (три года) для проведения опытно-конструкторских работ. Начало войны не позволило развернуть массовое строительство «малюток» XV серии, поэтому подавляющее большинство походов было совершено кораблями XII серии. Уже в первые месяцы войны после проведения ряда организационных и технических мероприятий, таких, как переоборудование в топливно-балластную ЦГБ №3 и введения третьего строевого офицера, «малютки» получили возможность совершать боевые походы продолжительностью до 15 суток. С этого момента они стали специализироваться на ведении борьбы на коммуникациях противника в мелководных и шхерных районах, где маневрирование лодок среднего и большого водоизмещения было бы крайне затруднительным. В этом качестве «малютки» нашли себя и добились немалого числа побед, чем внесли несомненный вклад в нашу общую Победу.

* Воевавшие на Черном море итальянские сверхмалые подлодки типа «СВ» при таком же числе аппаратов имели водоизмещение всего 36/45 т.

Тактико-технические данные малых позиционных подводных лодок

	VI серия	VI-бис серия	XII серия	РЕДО	пр. 604	XV серия
Водоизмещение нормальное, т						
надводное	157	161	206	208,9	235	281
подводное	197	201	285	260	286	351
Размерения максимальные, м						
длина	36,9	37,8	44,5	44,5	44,5	49,5
ширина	3,1	3,1	3,3	3,3	4,7	4,4
осадка	2,62	2,58	2,84	2,9	2,85	2,84
Запас плавучести, %	25	25	25	24	22	25
Вооружение						
Торпедных аппаратов носовых	2	2	2	2	2	4
Торпед	2	2	2	2	2	4
Минных устройств	-	-	-	-	2	-
Мин	-	-	-	-	18	-
Артиллерия	1х45	1х45	1х45	2х45	1х45	1х45
Боекомплект, выстрелов	195	195	195	290	195	200
Пулеметов М-1	1	1	1	1	1	1
Скорость максимальная, уз						
надводная	11,1	13,2	14,4	13	13,5	15,5
подводная	6,4	7,2	7,8	9,75	7,5	7,9
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.						
надводный	400/11,1	545/13,2	650/14,4	900/13	1700/8,5	965/15,5
	690/8,6	1065/10	3380/8,6	2750/8		4500/8
подводный	5,2/6,4	5,9/7,2	9,8/7,8	115/9,75	100/2,5	7,9/7,9
	48/2	55/2,5	108/2,9	315/5		85/2,9
Энергетическая установка						
Тип дизелей	38В-8	38В-8	38К-8	38КРНС8	38К-8	11Д
Мощность номинальная, л.с.	1х685	1х685	1х800	1х800	1х800	2х600
Обороты номинальные	600	600	600	600	600	600
Запас топлива, т						
Полный/нормальный	5,75	5,75	14,61/6,8	-/5,2	14,61/6,8	13,9
Запас жидкого кислорода, т	-	-	-	8	-	-
Тип электродвигателей	ПГ 60/34	ПГ 60/34	ПГ12	-	ПГ12	ПГ17
Мощность номинальная, л.с.	1х240	1х240	1х400	-	1х400	2х218
Обороты номинальные, об/мин	390	390	450	-	450	385
Тип аккумуляторной батареи	МЛ/МС	МЛ/МС	2-МС	-	2-МС	2-МС
Количество элементов и групп	56/1	56/1	112/2	-	112/2	120/2
Продолжительность зарядки батареи						
полная/частичная разрядка, ч:						
нормальная	12/9	12/9	12/9	-	12/9	11,5/8,5
форсированная	8/6	8/6	6/5	-	6/5	9/7,5
Запас воды, т	1,15	1,15	1,35	-	1,35	2,1
Запас ВВД, м³	1,5	1,5	1,75	-	1,75	2,15
Глубина погружения, м						
рабочая	50	50	50	50	50	60
предельная	60	60	60	60	60	70
Автономность, сут	10	10	10	-	10	15
Время пребывания под водой, ч	48	48	48	80	48	48
Экипаж	17	17	20	16	20	23

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Краснознаменный Балтийский флот

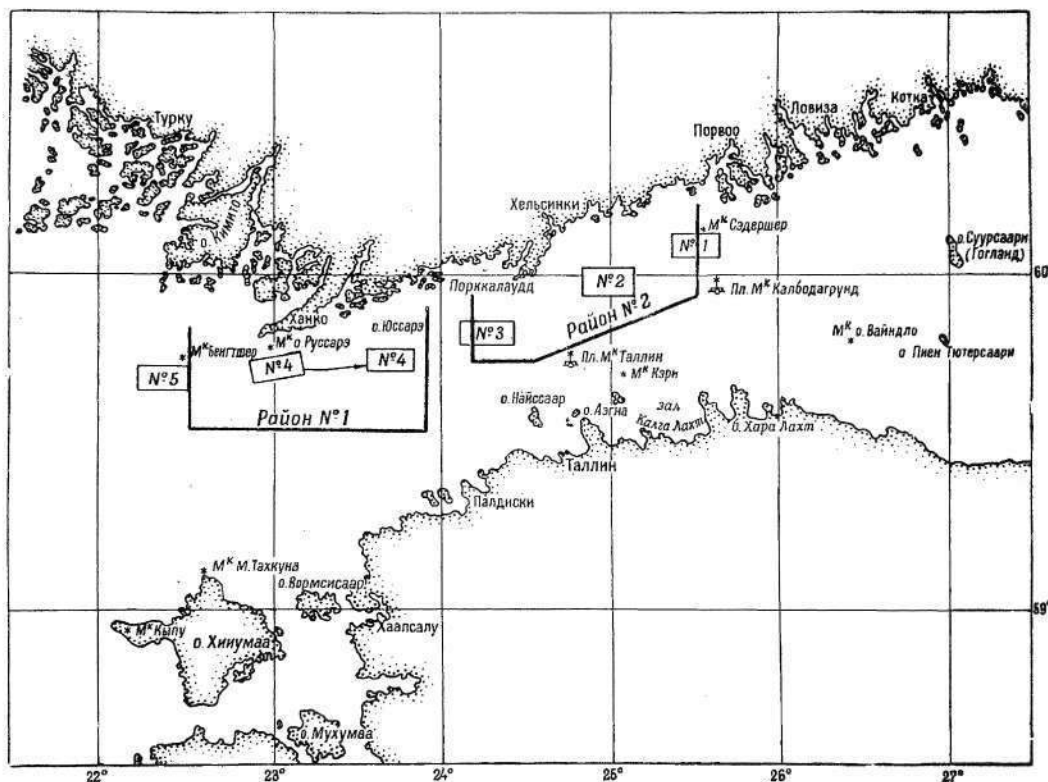


«Малютки»
VI-бис
серии,
Кронштадт,
1937 г.

Подлодки VI-бис серии

Эти подлодки вступили в состав КБФ в 1935-1936 гг. и первоначально образовывали 23-й («М-71» — «М-75»), 24-й («М-76» — «М-80») и 25-й («М-81» — «М-86») дивизионы 2-й БПЛ. В апреле 36-го все три дивизиона были выделены в 3-ю бригаду ПЛ КБФ. В 1936 году «малютки» поставили ряд рекордов — в частности один из дивизионов в полном составе осуществил 22-суточное плавание, заметно превысив автономность, а «М-82» установила рекорд непрерывного нахождения под водой для своего типа, пробыв там в течение 66 ча-

сов и 51 минуты. В конце лета 1939 года, «М-82», «М-84» — «М-86» вместе с управлением 25-го дивизиона убыли на Дальний Восток, «М-72» — «М-74» и «М-78» выходили для несения дозорной службы в Финском заливе в сентябре 1939 года, а затем субмарины обоих дивизионов приняли активное участие в Советско-финляндской войне. Она наглядно показала как моральную устарелость, так и большой физический износ кораблей, несмотря на то, что их 4-5 летний срок службы еще не предусматривал постановки в капитальный ремонт. После окончания кампании



Позиции
подводных лодок
в Зимнюю войну.
1. Позиции №№
1,2,3,4,5 12 января
1940 г. были заме-
нены позициями-
районами №№1 и 2
2. Позиция № 4
1 декабря 1939 г.
перенесена на вос-
ток, в связи с обна-
ружением мин



**Подводная лодка
VI-бис серии
на Онежском озере,
1938 г.**

1940 года, «М-72» — «М-76» были вынуждены стать на прикол в ожидании свободных судоремонтных мощностей, а остальные, техническое состояние которых оказалось лишь немногим лучше, продолжили числиться в плавающих соединениях. При февральской 1941 года реорганизации подводных сил «М-71», «М-77» — «М-80», «М-81» и «М-83» включили в состав 4-го дивизиона, переданного в состав 1-й БПЛ для несения дозорной службы в южной части театра. Ремонтирующиеся подлодки вошли в состав 9-го ДПЛ, подчиненного Учебной бригаде. Начавшаяся война очень быстро внесла изменения во всю эту организацию. К началу июля от 4-го дивизиона остались только «М-77» и «М-79», которые 4 августа были официально переданы в состав 8-го дивизиона 2-й БПЛ. Тогда же личный состав 9-го ДПЛ был использован для пополнения экипажей плавающих кораблей и формирования подразделений морской пехоты. Сами корпуса с октября 41-го числились за дивизионом строящихся и капитально ремонтирующихся подлодок. 25 июня 1943 г. обе боеспособные «малютки» VI-бис серии были переданы в состав Ладужской военной флотилии, где они служили до сентября 44-го. В конце войны обе подлодки были возвращены в состав БПЛ КБФ, но использовались только в качестве учебных кораблей.

Командовали 23 и 24-м дивизионами в период Советско-финляндской войны Н.И. Морозов и С.И. Матвеев соответственно, 4 и 9-м ДПЛ в 1941 году — С.И. Матвеев и Н.К. Мохов.

«М-71»

Участие в Советско-финляндской войне для этой субмарины (ст. лейтенант Л.Н. Костылев) стало весьма непродолжитель-

ным. В ночь на 30 ноября она вышла из Палдиски к острову Бенгтшер (позиция №5). На переходе лодка попала в шторм, который вкупе с «тантом» штурмана привел к тому, что в ранние часы 2 декабря корабль оказался на камнях юго-западнее Турку на удалении 50 миль от своей позиции. Поскольку точные координаты оставались неизвестными, помощь вызвать не смогли и сниматься с камней пришлось самостоятельно. При этом «малютка» повредила килевую коробку и несколько раз пробила одну из цистерн главного балласта. К счастью, ни в этот момент, ни на переходе она не была замечена противником, что скорей всего привело бы к трагическому финалу. В ночь на 5 декабря «М-71» вернулась в Палдиски, а 19-20 декабря перешла в Кронштадт, где ее поставили в углубленный средний ремонт. В нем субмарина находилась в течение всей кампании 1940 г., и лишь в декабре перешла к месту постоянного базирования — Ханко. По всей вероятности, на переходе выявились новые недостатки, из-за чего в январе — феврале корабль ни разу не выходил в море. Возможно, именно тогда подводники обратили внимание на сильную коррозию корпуса. Не исключено, что толчком для этого послужили сообщения об аналогичном явлении на подлодках VI серии построенных в Николаеве. Техническая комиссия, обследовав «М-71» запретила ей погружаться до испытательного погружения без экипажа на гинях спасательного судна «Коммуна». Тем не менее, 18 мая 1941 г. субмарина перешла в Либаву, где в начале июня прошла докование с установкой системы БТС. В виду своего состояния подлодка 22 июня не была послана в море для несения базового дозора. Согласно указания комбрига Египко ее следовало перевести в Усть-Двинск, но распоряжавшийся на месте комдив Матвеев приказал Костылеву идти в боевой поход обеспечивающим на «М-79», командир которой не имел допуска к самостоятельному управлению кораблем. На вопрос командира «А как быть с моей лодкой «М-71»?», он получил ответ Матвеева — «если что случится, то мы подорвем ее». Так впоследствии и произошло. Когда вечером 23 июня в условиях неразберихи на сухопутном фронте командование базы распорядилось взорвать минный склад, старший в группе подлодок командир «С-1» капитан 3 ранга И.Т. Морской приказал взорвать все неспособные к выходу в море корабли, в число которых вошла и «М-71». Подводники пошли сражаться на сухопутный фронт, где многие из них погибли. Что же касается остова, то он в конце лета — начале осени был поднят

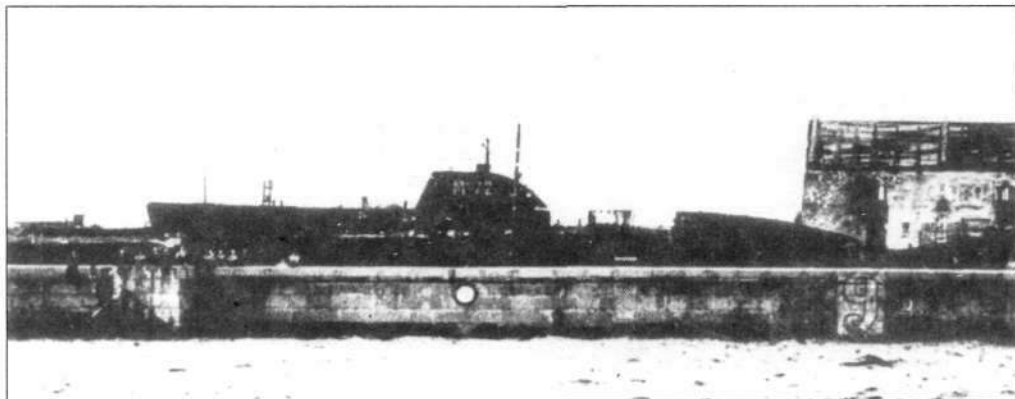
немцами и впоследствии разделан на металл.

«М-72»

Лодка (капитан-лейтенант Н.Н. Кулыгин) в составе 23-го дивизиона 4-5 декабря 1939 г. перешла из Ораниенбаума в Палдиски. В декабре и январе, базируясь на этот порт, ей довелось совершить четыре безуспешных, но крайне изнурительных похода на различные позиции в Финском заливе. Первый (8-9 декабря) продолжался всего около 26 часов, в ходе которых лодка даже не успела подойти к позиции. Прогорел газовый коллектор дизеля, из-за чего обратный путь в базу пришлось проделать под электромотором. Коллектор заварили за несколько часов, и уже вечером 9-го Кулыгин вновь взял курс к острову Калбодагруд на юго-восточных подходах к Хельсинки. Там он патрулировал до вечера 15 декабря, когда при зарядке батареи неожиданно загорелся электромотор. Кроме того, на лодке кончилась пресная вода. Последующее расследование установило, что командир сам приказал продуть часть запаса пресной воды за борт, когда субмарина совершала дифферентовку в гавани Палдиски. Утром «малютка» прибыла в базу, но на этот раз ремонт занял уже пять суток.

25 декабря «М-72» вновь вышла к Калбодагруду. Сразу по прибытию на позицию она попала в жестокий шторм, продолжавшийся несколько суток. Никогда раньше «малюток» при такой погоде не плавали. Ударами волн кормовые горизонтальные рули оказались заклинены в положении на погружение, что делало корабль при попытке погрузиться фактически неуправляемым. Жестоко страдавший от качки экипаж мужественно устранял возникавшие повреждения, но утром 29-го Кулыгин все-таки решил укрыться в одной из эстонских бухт. Оттуда он доложил о состоянии корабля, после чего был отозван в базу. 12 января командование вновь посылало «М-72» в море, на этот

раз в район между островами Юссаре и Бенгтшер. Неприятности начались сразу же после выхода — на внешнем рейде Палдиски подлодка отстала от ледокола, столкнулась с льдиной, свернула форштевень и повредила волнорезный щит торпедного аппарата №1. Потеря половины торпедного залпа не заставила Кулыгина вернуться в базу. Не встретив за время войны ни одной даже потенциальной цели, он страстно желал найти и потопить врага. Первые двое суток «малютка» энергично патрулировала на позиции, причем оставалась на ней даже после того, как вахтенные несколько раз фиксировали подозрительный металлический скрежет по борту. Вполне возможно, что его причиной были минрепы мин финского заграждения, выставленного у Юссаре еще 25 октября. Увы, окончание и этого похода мало отличалось от предыдущих. 15 января начался 9-бальный шторм, которым была сломана антенная стойка, оборваны антенны, выведен из строя гирокомпас, выбит из нактоуза магнитный компас, разбита цистерна плавучести и погнута верхняя часть ограждения рубки. Приказом командования лодка была отозвана в базу, пробиваться в которую пришлось в обеспечении ледокола на протяжении полутора суток. Со 2 февраля субмарина находилась в Таллине, где до конца войны ее экипаж при помощи рабочих плавучей мастерской «Серп и Молот» пытался устранить многочисленные повреждения. Углубленный текущий ремонт продолжался до августа 40-го. Тем не менее, за сентябрь и первую половину октября субмарина успела полностью сдать задачи КПЛ, соответствующие 1-й линии, хотя в отчете и указали, что по состоянию матчасти она может действовать только в простых условиях. Особые нарекания вызывала общая болезнь всех «малюток» VI-бис серии — плохое, вследствие большого износа, состояние линий валов (особенно кулачных муфт), которые постоянно требовали переборки и ремонта. С учетом этого про-



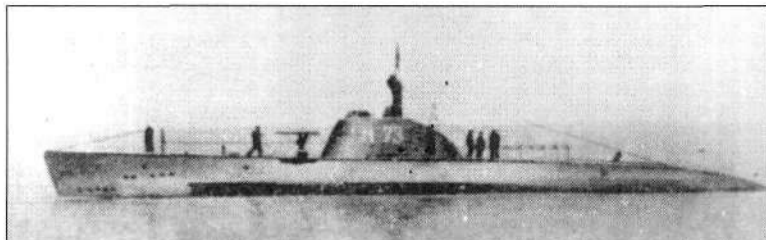
Подводная лодка
«М-72»

должать держать корабли в составе флота не имело смысла, и в декабре все субмарины 23-го дивизиона перешли в Ленинград, где их должны были поставить в капитальный ремонт на заводе «Судомех». Однако заводское начальство всеми силами противилось приемке этого заказа. Флот попытался частично перебросить выполнение заказа на Кронморзавод, но там получилась схожая картина. В результате, «М-72» — «М-74» и «М-76» были поставлены на прикол в Лесной гавани Кронштадта «до лучших времен». К концу января на подлодке остался лишь один офицер (еще в декабре Н.Н. Кулыгин получил назначение на строящуюся «С-104») и 20% от положенного младшего начсостава. В августе 41-го экипажи «кронштадтских «малюток» были расформированы вовсе и контроль за их состоянием возложили на дежурно-вахтенную службу завода. В 1942 году (точная дата неизвестна) при очередном обходе выяснилось, что корпус «72-й» сел на грунт. Поскольку никаких явных повреждений он не получал, остается предположить, что он был поврежден осколком при очередном артобстреле и медленно заполнился водой через пробоины. Позднее корпус подняли и поставили на стенку. В декабре 44-го его исключили из списков флота и вскоре раздали на металл*.

«М-73»

Из-за неудовлетворительного состояния батареи на протяжении всей Советско-финляндской войны подлодка (командир ст. лейтенант В.П. Каланин) находилась в Ораниенбауме. Тот факт, что она не получила ни боевых, ни эксплуатационных повреждений никак не отразился на ее судьбе — простояв в ремонте до июля 40-го, она успела в полном объеме отработать КПЛ, но в декабре отправилась на капитальный ремонт. Поскольку 196-й завод ее не принял, поставленная на отстой в Кронштадте, она быстро лишилась экипажа. За время войны корпус не получил боевых повреждений, но в декабре 44-го его исключили из списков флота вместе с большинством других «малюток» VI-бис серии КБФ — морально устаревшие и неисправные подлодки флоту были не нужны.

Подводная лодка
«М-73»



«М-74»

Подлодка (ст. лейтенант Д.М. Сазонов) прибыла в Палдиски из Ораниенбаума 5 декабря 1939 г., и уже спустя трое суток вышла в поход на позицию близ острова Бенгтшер. Патрулирование продолжалось до 14 декабря, когда командир был вынужден запроситься в базу из-за нехватки соляра. Как и нехватка пресной воды на «М-72» она была вызвана тем, что с лодок 23-го ДПЛ забыли снять дополнительный твердый балласт, принятый для повышения остойчивости на время перехода из Ораниенбаума. Пытаясь произвести «вывеску» лодки, командир «М-72» продул воду, а «М-74» — часть топлива. И то и другое привело к преждевременному возвращению. Следующий поход на позицию близ Юссаре (18-22 декабря) также завершился безуспешно. С самого начала лодка попала в сильный шторм, который сорвал антенны и повредил антенную стойку. Несмотря на то, что командиры других находившихся в море «малюток» уже попросились в базу, Сазонов продолжал стоически нести службу на позиции. При этом ему приходилось нести вахту круглосуточно, поскольку штурман так «укачался», что не мог стоять на ногах. Из-за обрыва антенн подлодка перестала отзываться на вызовы из базы, что вызвало в штабе законное беспокойство. Только утром 22-го «М-74» смогла принять приказ о немедленном возвращении, что и выполнила к вечеру тех же суток.

После ремонта лодка Сазонова была выбрана командованием для выполнения весьма ответственного задания — попытки проникновения на внутренний шхерный фарватер в районе Порккала юго-западнее Хельсинки. Выйдя из базы в ранние часы 1 января «М-74» к середине следующих суток почти достигла заданной точки. При этом сам поход явно напоминал сложную форму самоубийства — только так можно охарактеризовать движение в подводном положении в крайне сложном в навигационном отношении и слабо разведанном районе в условиях шторма и сильного тумана. Сазонову повезло — он не выскочил на камни и не стал жертвой стихии. В этих условиях он принял весьма мужественное решение — без согласования со штабом отказаться от прорыва и

* Полной ясности относительно судьбы корпусов «М-72» — «М-76» нет. Согласно приказа НК ВМФ №0144 от 2.12.1944, по которому лодки исключались из состава флота, один из корпусов передавался в распоряжение Военного совета КБФ для подготовки личного состава БПЛ к борьбе за живучесть, а другой — в УОПП для оборудования из него учебно-аварийного отсека. Доподлинно известно, что как минимум последний пункт приказа был выполнен и в течение длительного времени корпус одной из «малюток» находился на территории УОППа.



*Разоруженная
подводная
лодка «М-73»
в Кронштадте*

вернуться на «чистую воду». К счастью, после доклада об обстановке, командование одобрило его действия и отозвало «малютку» в базу. Последний — четвертый поход (12-15 января) — происходил в период ледостава в Финском заливе и завершился очень быстро. Лед, стремительно образовавшийся на самой лодке, препятствовал нормальному перемещению даже на мостике корабля. Когда Сазонов принял решение погрузиться для «оттайки», выяснилось, что лед мешает герметически закрыть рубочный люк. Но главная неприятность заключалась в том, что «малютка» потеряла возможность слышать базу из-за обрыва под тяжестью льда всех антенн. 15 января «М-74» вернулась в Палдиски, где стала в аварийный ремонт.

В строй она вступила только во второй половине июля, но, как и остальные «систер-шпы» дивизиона, только до декабря. По итогам кампании 40-го экипаж вышел в первую линию, а имя Сазонова было упомянуто в отчете в числе восьми лучших командиров подлодок КБФ*. Несмотря на это, последовала постановка на прикол в Кронштадте и постепенное растаскивание экипажа. Хотя корабль не принял участия в боевых походах Великой Отечественной, война не обошла его стороной. Вечером 23 сентября в момент окончания массированного налета немецкой авиации на Кронштадт в 10 метрах от форштевня подлодки упали, но не взорвались две авиабомбы. Подрыв одной из них произошел только в 01.05 следующих суток, причем ударная волна большой силы нанесла сильные повреждения 1-му отсеку. Естественно, дежурно-вахтенная служба завода в количестве двух человек не смогла

заделать многочисленные щели в прочном корпусе. Лодку отбуксировали к стенке, но утром она села на грунт. 31 декабря приказом наркома «М-74» исключили из состава флота, но в связи с потребностью в подлодках летом 42-го ее подняли и приказом от 3 ноября включили вновь. Не отремонтированная субмарина простояла в Кронштадте еще два года, прежде чем ее исключили во второй раз и теперь уже — окончательно.

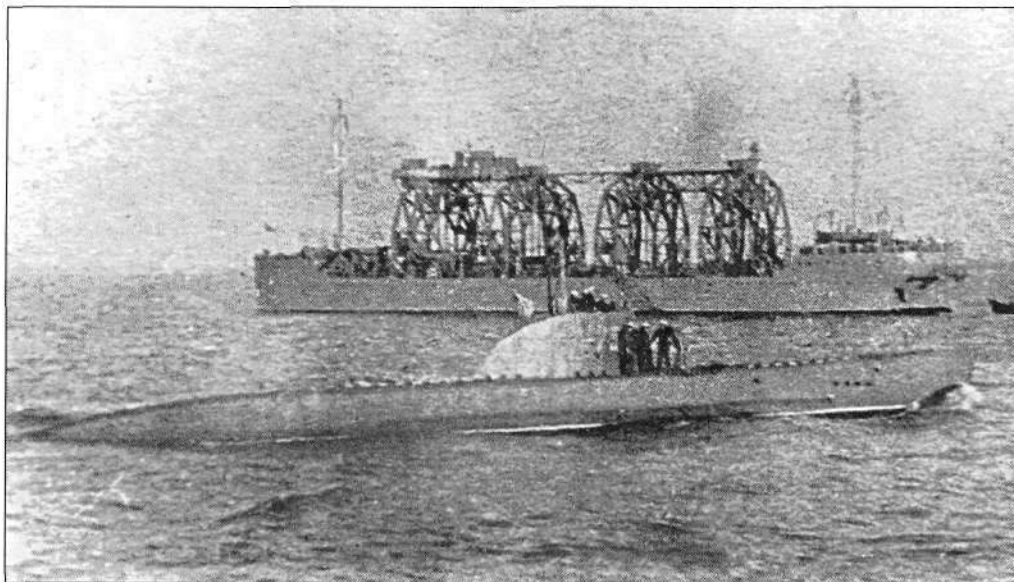
«М-75»

Несмотря на то, что к началу боевых действий эта «малютка» (ст. лейтенант П.С. Тарасов) находилась в Ораниенбауме, она стала единственной балтийской субмариной успевшей совершить за время Советско-финляндской войны пять боевых походов. Впрочем, как и у остальных лодок 3-й БПЛ, все они оказались безуспешными.

8 декабря, после перебазирования в Палдиски, субмарина вышла в Финский залив в район маяка Порккалан-Калбода (позиция №3). Еще не дойдя до позиции, Тарасов обнаружил, что не работает электрическое управление горизонтальными рулями. Рули, конечно же, можно было переключать вручную, но это требовало постоянных и немалых физических усилий, так что командир решил, что данного повода достаточно, чтобы лечь на обратный курс. Каково же было удивление командования, когда после возвращения в Палдиски выяснилось, что вся неисправность устранялась простой заменой перегоревшего предохранителя в цепи

* Капитан 3 ранга Д.М. Сазонов погиб 5.11.1942, командуя подлодкой «Щ-305».

Подводная лодка
«М-75». На заднем
плане спасательное
судно «Коммуна»



питания! 12 декабря «М-75» вышла к Юсаре, но и здесь не продержалась до конца намеченного срока. На лодке вышел из строя гирокомпас, и, что еще хуже, перестала включаться кулачная муфта — извечная болезнь всех «малюток» VI-бис серии. Плавать с такой неисправностью было нельзя, и 17 декабря субмарина вернулась в Палдиски. Третий выход (20 декабря) продолжался около суток, и завершился тем, что командование разрешило Тарасову вернуться в базу в ответ на его сообщение о сильном шторме. 24 декабря субмарина вышла в район Порккалан-Калбода (позиция №3), который патрулировала до вечера 28-го, когда ее снова отозвали ввиду сильного шторма. По той же причине преждевременно завершился и пятый поход. 5 января «М-75» вышла в район южных подходов к Хельсинки, но уже спустя четверо суток на ней при 8-бальном волнении оказалась сломана антенная стойка, сорваны листы обшивки барбета, кормовая антенна и погнута надстройка в носовой части. При всем при этом Тарасов, жестоко страдавший от морской болезни (летом 1940 г. и его списали с подплава), как и в предыдущих походах, не наблюдал в море никакого движения. Финны этим водами не плавали с момента начала военных действий, нейтральные шкиперы тоже не рисковали появляться. 10 января в связи с полученными повреждениями и ледоставом командование в очередной раз отозвало «малютку» с позиции, и, как оказалось, в последний. До заключения перемирия она находилась в ремонте.

17 мая корабль вступил в строй, но едва он приступил к отработке КПЛ, как в июле по настоянию врачей командира перевели

служить на берег. Корабль оказался единственным, кого принял для ремонта завод «Судомех». Лодку подняли на стенку, а 27 января 1941 г. приказом НК ВМФ №061 была сформирована комиссия «для выявления полного объема по капитальному ремонту». По всей вероятности закончить свою работу до начала войны она не успела и к ремонту «малютки» никто не приступал. А с июня 41-го это стало и вовсе не актуальным. Периодически возникавшие планы реанимировать субмарины бывшего 23-го дивизиона так и оставались на бумаге, поскольку в их успешное применение в современных условиях никто не верил. Так продолжалось до декабря 44-го, когда корабль исключили из состава флота и вскоре сдали на слом.

«М-76»

Субмарина (лейтенант Г.А. Жаворонков) в первый раз вышла на позицию в район Порккалан-Калбода в ранние часы 30 ноября 1939 г. На ней она находилась около двух суток, после чего была отозвана в базу в связи с проходом через Финский залив немецкого парохода «Донау» с персоналом бывшего советского посольства в Финляндии на борту. Во второй раз лодка Жаворонкова была послана в район Бенгтшера, где находилась с 15 по 18 декабря и вернулась в базу из-за поломки кулачной муфты. 25 декабря, после окончания аварийного ремонта, ее вновь послали на ту же позицию. Там она пробыла четверо суток, после чего была отозвана в связи с сильным штормом.

Найти объяснений, почему лодка не высылалась в море в январе, автору не удалось. Возможно, это было связано с морально-деловыми качествами командира,

которого после окончания кампании 40-го года назначили с понижением штурманом на строящуюся «М-103». Последующая судьба корабля полностью повторяла судьбу «систер-шипов» — постановка на прикол в Кронштадте и списание в декабре 44-го.

«М-77»

Первый боевой поход «М-77» (ст. лейтенант А.Е. Чемоданов) в Советско-финляндской войне оказался сорван по той же причине, что и у «М-72» и «М-74» — наличии не снятого твердого балласта. Разница заключалась только в том, что командиры этих лодок все-таки произвели «вывеску» перед выходом на позицию, а Чемоданов — нет. Это, безусловно, являлось грубейшим упущением не только со стороны командира, но и со стороны контролирующего его действия командования 23-го дивизиона и 3-й бригады. Первое же погружение показало, что даже с полностью продутой уравнильной цистерной субмарина имеет отрицательную плавучесть, и только аварийное продувание всего водяного балласта спасло «М-77» от падения на дно. 9 декабря с помощью экипажа плавбазы «Кронштадт» твердый балласт был выгружен, после чего «малютка» ушла на позицию у острова Юссаре. Перед поспешным выходом не успели пополнить запасы еды и топлива, из-за чего уже 12-го пришлось возвращаться в Палдиски. Следующий поход продолжался не дольше — всего с 17 по 19 декабря. Попав в сильный шторм на позиции у Калбодагрунда, Чемоданов потерял часть электролита из батареи. Изоляция аккумуляторов оказалась нарушенной, и для того, чтобы ее восстановить, требовалось организовать щелочение и сушку аккумуляторных ям. Произвести это в надводном положении в условия шторма было практически невозможно, а погрузиться с неработающей батареей командир побоялся. В результате «М-77» вернулась в базу. Из очередного похода в район Юссаре (24-29 декабря) командование бригады догадалось само отозвать субмарину, когда узнало прогноз погоды. Последний поход (7-8 января к Калбодагрунду) стал единственным, в котором лодка имела соприкосновение с противником. Утром 7-го на подходах к позиции Чемоданов обнаружил одиночный финский самолет (по наблюдению — биплан типа Бристоль «Бульдог», на самом деле гораздо более крупный Блэкберн «Райпон»), который попытался проштурмовать подлодку пулеметным огнем. Поскольку 45-мм пушка была покрыта густым слоем незамерзающей смазки, отстреливаться пришлось из установленного на поручне ограждения

рубки пулемета «Максим». Впрочем, из-за обмерзания он мог стрелять только одиночными выстрелами — за двадцать минут боя выпустить из него удалось только два десятка патронов. К этому моменту удалось ввести в строй орудие. После того, как комендоры открыли артиллерийский огонь, самолет сбросил на «М-77» бомбу, взорвавшуюся в 100-120 м за кормой, и улетел. По-видимому, единственным результатом боя для обеих сторон стало пулевое отверстие в ограждении рубки «малютки». Тем не менее, из-за стремительного распространения льда в центральной части залива «М-77» отозвали в базу — как выяснилось, до конца войны.

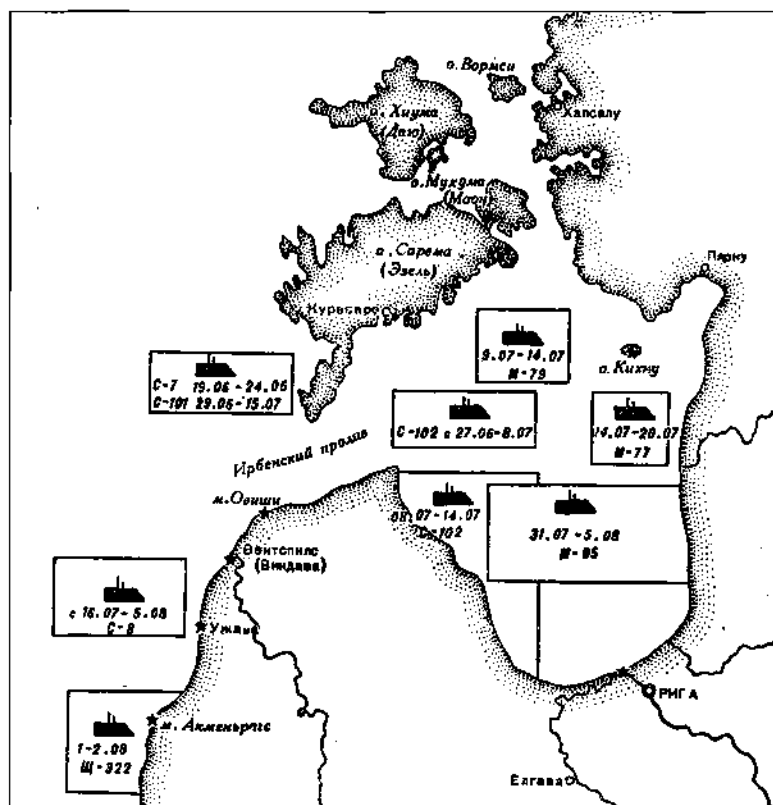
7 июля корабль стал в средний ремонт на таллинском СРЗ. Он продолжался до января 41-го, после чего субмарина перешла на Ханко. Еще в декабре она получила нового командира — им стал ст. лейтенант Н.А. Хлюпин (1904 г.р.). В 1926 г. он был призван на срочную службу в ВМФ, но прошло еще 6 лет, прежде чем он изъявил желание поступить в ВМУ им. Фрунзе. После выпуска он служил на больших и средних подлодках, пока его не назначили командовать «малюткой». 14 мая 1941 г. подлодка ушла к новому месту дислокации дивизиона — в Либаву, — после чего экипаж приступил к боевой подготовке. До 22 июня успели дойти только до задачи КПЛ №2 (плавание в подводном положении), потому с началом военных действий корабль получил приказ перейти в Усть-Двинск, где находились главные силы 1-й БПЛ. Переход занял весь день 23 июня, и в ходе него погиб мателот «77-й» — «М-78» — с комдивом Матвеевым на борту. То ли гибель «систер-шипа» произвела на Хлюпина глубокое впечатление, то ли он в принципе плохо соответствовал должности, но вся его последующая служба представляла собой сплошную цепь промахов и неудач.

24 июня «М-77» получила приказ занять позицию №9, которая прикрывала западные подходы к проливу Созлавяйн. Около 18 часов подлодка вышла из порта, но в 22.35 вернулась назад. По признанию командира он не смог удифферентоваться на полигоне в виду того, что с субмины был снят спасательный буй — даже с пустой уравнильной цистерной лодка имела отрицательную плавучесть. Но и после выгрузки части твердого балласта из килля и приварки буйа на место «малютка» еще дважды не смогла удифферентоваться, что командование бригады объяснило «недостаточной настойчивостью и слабой подготовкой командира». Спустя сутки лодка вновь вышла в море, но как раз в этот момент в штабе КБФ решили, что дзорная позиция у Созловяйна будет зат-



Командир «М-77»
ст. лейтенант
Н.А. Хлюпин

**Позиции
«малюток»
в Рижском заливе
в 1941 г.**



руднять выход и возвращение других подводных кораблей и закрыли ее. Возможно, это решение спасло «77-й» жизнь — немецкая радиоразведка перехватила радиogramму о посылке субмарины, после чего немецкая «U 145» получила задачу найти и уничтожить ее. Вместо этого «малютка» в составе главных сил бригады между 27 июня и 1 июля проделал путь из Усть-Двинска через Моонзунд в Палдиски. 3-го числа подлодка передала в оперативное подчинение командира Прибалтийской ВМБ контр-адмирала Трайнина для действий в Рижском заливе. Командование нарежало для действий «малюток» две позиции: на подходах к Риге и в Пярнусском заливе. «М-77» предстояло занять последнюю. Лодка снялась с якоря в Триги (якорная стоянка на северном побережье о. Саарема) вечером 12 июля, но практически одновременно штаб базы узнал, что через Ирбенский пролив в Ригу прорывается вражеский конвой, для действий против которого командование флота отправило группу эсминцев из Таллина. Опасаясь как бы корабли не атаковали друг друга, Трайнин счел за благо вернуть субмарину назад. Операция по перехвату конвоя окончилась безрезультатно, и вечером 14-го подлодка вышла вновь. Корабль не успел уйти за пределы Моонзунда, когда на полном подводном

ходу «проехал» по песчаной банке у бух Виткари. После всплытия выяснилось, что даже с закрытыми кингстонами кормовая ЦГБ заполняется водой. Хлюпин опасался, что кроме обшивки цистерны получил повреждения еще и винт, вследствие чего вернулся в Триги. Водолазное обследование показало, что винт и обшивка целы (причину заполнения цистерны так и не выяснили), что дало повод считать, что командир преднамеренно пытался уклониться от выполнения задачи. Вечером 15-го «малютка» вышла на позицию в третий раз и наконец-то успешно ее достигла. Хотя патрулирование продолжалось до середины дня 20-го, оно окончилось безрезультатно. При анализе материалов похода комбриг 1-й БПЛ Египко посчитал, что главными причинами неудачи были действия Хлюпина, который якобы слишком много времени проводил на глубине. Фактически же, противник тогда не пользовался пярнусским портом, ограничившись лишь тралением подходов к нему силами катеров. Для послепоходового ремонта и докования субмарина ушла в Кронштадт, куда прибыла 24 июля. Спустя семь дней ее командиром был назначен капитан-лейтенант Л.Н. Костылев (1913 г.р., ВМУ 1934 г., УОПП 1938 г.), ранее командовавший «М-71». Что же касается Хлюпина, то «за трусость и бездельность» комбриг Египко ходатайствовал о снятии его с должности и понижении в звании. Военный совет флота ограничился назначением Хлюпина на должность командира роты 1-й особой бригады морской пехоты. Он пропал без вести 25 сентября 1941 года в боях под Ленинградом.

События, связанные с падением Таллина, и начавшийся штурм немцами Ленинграда привели к фактически полному сворачиванию действий подводных лодок, начиная с 20-х чисел августа. Личный состав объединенной бригады лихорадили планы командования по подготовке подрыва кораблей и прорыва части крупных и средних подлодок через балтийские проливы в Атлантику. Только 11 сентября штаб КБФ дал первую с момента оставления Таллина директиву на развертывание субмарин на позиции. Одной из двух «малюток», высланных первыми, была «М-77». Перед экипажем ставилась задача атаки кораблей противника, обстреливавших остров Сомерс. Однако поход обернулся борьбой с собственной техникой, а не с противником. В первый же день нахождения на позиции вышло из строя дистанционное управление носовыми горизонтальными рулями и сорвало один из трех стопоров кулачной муфты. Костылев решил произвести ремонт и зарядить батарею в бухте острова. Из этого

ничего не получилось, поскольку при подходе подлодку обстреляла финская береговая батарея, а гарнизон острова не отвечал на опознавательные сигналы. Пришлось отойти к Лавенсари, где в течение 15-го неисправности были устранены во время покладки на грунт. Не зная о том, что на позиции подлодка фактически не действовала, командование приказало «М-77» с рассветом 16-го вернуться в Кронштадт. Возвращение тоже не обошлось без событий. В 08.22 субмарину атаковал немецкий гидросамолет He-60. Костылев скомандовал срочное погружение, но из-за сильной волны подлодка как бы «прилипла» к приповерхностному слою, и пошла на глубину только после того, как все свободные от вахты подводники перебежали в носовую часть. Тем временем самолет проштурмовал лодку и сбросил рядом две бомбы, от которых открылся верхний рубочный люк, образовалась небольшая трещина в прочном корпусе в 1-м отсеке и рассоединилась тяга привода вертикального руля. На исправление всех этих повреждений ушло почти двое суток, после чего лодка утром 18 сентября прибыла в Кронштадт. Не вникая в подробности похода, командование сочло действия Костылева нерешительными. Возможно отчасти так оно и было, поскольку впоследствии командир каялся в падении боевого духа после воздушных налетов на Кронштадт, когда он стал свидетелем тяжелого повреждения линкора «Марат», а так же связанном с этим падением пьянстве. Упущения по службе стали причиной того, что 15 октября при выходе на испытания только что установленной системы БТС лодка намотала на винт 80 метров троса, в результате чего был заклинен вал. Корабль отбуксировали назад на завод и поставили в углубленный текущий ремонт, который продолжался до весны 1942 года.

С очищением Невы ото льда «малютка» перешла для стоянки к Тучковой, а затем Аптекарской набережной, но, по всей вероятности на ней проявились новые неисправности, из-за чего в начале июля она вернулась к стенке «Судомеха». Территория завода подвергалась систематическому обстрелу осадной артиллерии, в результате чего 18 июля близким разрывом тяжелого снаряда была повреждена обшивка ЦГБ №2, пробиты трубы вентиляции ГБ и надстройки в корме. После этого командование окончательно убедилось в нецелесообразности и невозможности использования подлодки в кампании 1942 года. 29 июля Костылев получил назначение на «Щ-308», а на его место пришел капитан-лейтенант Н.И. Карташев (1913 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.), ра-



**Командир «М-77»
капитан-лейтенант
Л.Н. Костылев и
командир 5-го ДПЛ
капитан-лейтенант
П.А. Сидоренко,
1942 г.**

нее являвшийся командиром экспериментальной субмарины «Редо». Впрочем, ему довелось только ремонтировать корабль, а не водить его в боевые походы. В апреле его перевели на «М-96», а в следующем месяце командиром назначили капитан-лейтенант И.М. Татаринова, «отличившегося» в 1941 году на «М-90». Тем не менее, когда в июне субмарину отправили на Ладожское озеро, оказалось, что он вполне в состоянии справляться с простыми задачами. Поскольку присутствия крупных кораблей противника здесь ожидать не приходилось, субмарина выполняла разведывательные функции и осуществляла высадки небольших разведывательных групп. До конца года корабль совершил семь походов продолжительностью не более недели каждый. За успешное выполнение заданий командования в ноябре Татаринов был награжден орденом Отечественной войны 2-й степени. Еще шесть походов были совершены в июле — августе 44-го. После завершения войны с Финляндией «М-77» вернулась в Кронштадт и приступила к судоремонту. Поскольку командование признало, что «вследствие сильной изношенности механизмов ПЛ для действий за пределами Финского залива не пригодна», ремонт осуществлялся неторопливо и корабль вступил в строй только в феврале — марте 45-го. После этого он использовался исключительно для отработки учебных задач.

«М-78»

Эта «малютка» (ст. лейтенант В.Д. Афонин) за время Советско-финляндской войны успела сделать всего три боевых похода. Утром 30 ноября она вышла к Юссаре (позиция №4), где сразу попала в сильный шторм и расплескала часть электролита. Афонин решил укрыться на внешнем рейде Палдиски, куда «М-78» прибыла вечером 3 декабря. Там ее задержали до ут-



**Комдив-4 капитан-лейтенант
С.И. Матвеев**



**Командир «М-78»
ст. лейтенант
Д.Л. Шевченко**

ра 5-го в связи с проходом немецкого парохода «Донау». Вернувшись на позицию, Афонин в разное время заметил два неизвестных транспорта, догнать которые «малютка» попросту не смогла. Вечером 6 декабря подлодка вернулась в Палдиски. Второй поход (16-20 декабря) прошел примерно так же, за исключением того обстоятельства, что подлодка выходила в район Порккалан-Калбода и укрывалась от шторма в бухтах эстонского побережья. Когда терпеть качку стало невозможно, командир запросился в базу и сразу получил разрешение. В третий раз — к Калбодагрунду — «М-78» вышла 1 января. Она сразу попала в жестокий шторм, но на этот раз Афонин возвращаться в базу сразу не стал. 4 января при пятибалльном ветре субмарина сильно обмерзла и теперь на погружение приходилось затрачивать от 10 до 18 минут. Наконец, 6 января при очередном всплытии «малютка» ударила о плавающую льдину и погнула свой единственный перископ. С таким повреждением оставаться на позиции было нельзя, и в ночь на 7-е «М-78» вернулась в Палдиски, где ремонтировалась до конца месяца.

5 июля начался средний ремонт, который продолжался до января 41-го. Корабль в значительной мере повторил судьбу своего предыдущего «систер-шипа»: стоянка на Ханко в течение зимы и весны, переход в Либаву в середине мая и смена командира. С 24 мая им стал ст. лейтенант Д.Л. Шевченко (1909 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1940 г.). До назначения командиром «78-й» он на «малютках» не служил, поэтому можно было не сомневаться, что к началу войны он успел лишь сделать первые шаги по овладению техникой и сколачиванию обновившегося экипажа. И потому не случайно, что комдив-4 капитан-лейтенант С.И. Матвеев выбрал для перехода в Усть-Двинск наиболее слабо-подготовленный корабль — «М-78».

Пара «малюток» покинула Либаву в 00.25 23 июня. «М-77» шла в надводном

положении в кильватер «М-78» на большем от нее расстоянии. На рассвете около 03.30, находясь примерно на траверзе Виндавы, «77-я» произвела срочное погружение от самолета противника, после чего долгое время шла под водой, не меняя курса. В 07.36 ее акустик зафиксировали сильный двойной взрыв. Только спустя полчаса Хлюпин всплыл под перископ, но на поверхности воды ничего не обнаружил. На вызовы по ЗПС «М-78» не отвечала. Как выяснилось в ближайшие дни, с поста СНиС Виндавы утром 23-го наблюдали в 10 милях от берега силуэт подлодки типа «М» и происшедший у ее борта сильный взрыв. Когда столб воды рассеялся, субмарины на поверхности не оказалось. Тогда причиной гибели признали мины, но на самом деле успех выпал на долю немецкой подлодки «U 144», развернутой на позиции между входом в Ирбенский пролив и Виндавой. Поскольку сама «U 144» погибла спустя полтора месяца, подробности ее атаки навсегда остались неизвестными. Не вызывает сомнений, что если бы лодки осуществляли переход в надводном положении в обеспечении надводных кораблей, шансы на его успешное завершение были бы намного выше. «М-78» стала первой советской субмариной, погибшей в Великой Отечественной войне. На ее борту находилось 15 подводников.

«М-79»

Из-за неисправности кулачной муфты корабль не смог принять участие в военных действиях 1939-1940 гг. Вместо этого до июля 40-го он находился в среднем ремонте, зато до конца кампании экипаж успел сдать задачи 1-й линии. Командир лодки капитан-лейтенант В.К. Афанасьев считался одним из лучших командиров на флоте, и потому не удивительно, что в декабре ему доверили «Щ-318». На его место кадровый голод выдвинул ст. лейтенанта И.В. Автомонова (1904 г.р.), который окончил ВМУ им. Фрунзе в возрасте 34 лет (!). После этого он служил старпомом на «С-4», где вряд ли успел себя зарекомендовать, поскольку корабль в течение этого периода находился в достройке, испытаниях, а летом 40-го почти не проходил БП из-за подготовки к переходу по ББК на Север.

С 14 мая 1941 г. подлодка находилась в Либаве, где в начале июня на нее была установлена система БТС. После нападения Германии все субмарины 4-го дивизиона, не посланные в дозор получили приказ срочно идти в Усть-Двинск, но командир Либавской ВМБ капитан 1 ранга М.С. Клевицкий рассудил по-своему: вечером 22-го в дополнение к уже выслан-

**Подводная лодка
«М-79»**



ным в море «М-81» и «М-83» он решил отправить и «М-79». На ее подготовку ушло более 12 часов, в связи с чем она отшвартовалась только вечером. Автомонов и обеспечивавший его действия командир «М-71» Костылев находились на позиции как минимум до ночи 26 июня, но так и не смогла встретить ни одного корабля противника. Приказ о возвращении в Усть-Двинск вероятно был принят далеко не сразу (донесение о походе не сохранилось — скорее всего не составлялось), а только 27-го с опозданием на двое суток, когда об автономности «малютки» начал беспокоиться штаб флота. К тому времени Усть-Двинск уже был оставлен и субмарине предлагалось идти в Таллин через проливы Созлавяйн и Мухувяйн. Лодка попыталась это сделать, но в этот момент получила запрещение штаба флота форсировать северную часть Мухувяйна без обеспечения тральщиков. Все это время она крутилась по проливу на виду у не имевших оповещения о ее проходе береговых батарей, и только характерный силуэт спас ее от обстрела. Днем 29-го корабль присоединился к главным силам своей бригады на рейде Куйвасте, а 1 июля перешел в Палдиски. Правда, вслед за этим подлодке пришлось проделать почти тот же путь в обратном направлении — 3 июля ее передали в распоряжение штаба Прибалтийской ВМБ. Тот не замедлил выслать субмарину на дозорную позицию перед южным входом в Моонзунд. При этом штаб ВМБ даже не попытался создать видимость того, что он руководит лодкой или хотя бы помнит о ее существовании. Ни один из кораблей Отряда легких сил, активно действовавших в Рижском заливе в эти дни, не был предупрежден о присутствии «М-79». Никакой связи с «малюткой» штаб базы не поддерживал и даже не предупредил ее об установке немцами береговой батареи на полуострове Виртсу. Лишь по счастливому стечению обстоятельств батарея не расстреляла «малютку» при возвращении ее утром 14-го числа.

После похода корабль почти полтора месяца простоял в Таллине. Причиной этого были по-видимому не только неполадки в дизеле, но и невостробованность «79-й» — командование 1-й бригады считало ее откомандированной в распоряжение Прибалтийской ВМБ, а командование ВМБ (кстати, еще 10 июля его переформировали в морской отдел штаба БОБР) не стремилось ставить новые задачи, тем более, что в его распоряжении имелись более современные лодки XII серии. 4 августа корабль передали во 2-ю бригаду, что добавило еще больше неразберихи. Конец ей положил «Таллинский переход»,

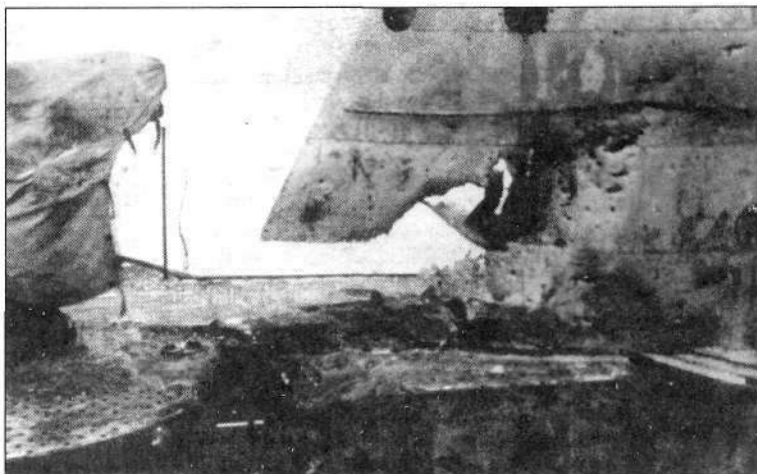
в котором подлодка приняла участие в составе 1-го конвоя. И в дальнейшем она продолжала «отбирать» место у заводских стенок у более боеспособных кораблей. С 29 сентября начался ремонт подлодки на заводе «Судомех». 15 декабря у борта взорвался тяжелый снаряд осадной артиллерии, осколки которого в нескольких местах пробили не только легкий, но и прочный корпус, а так же ограждение рубки. Не успели все это отремонтировать, как 4 апреля 1942 года между «М-79» и стоявшей неподалеку «М-102» взорвалась авиабомба. Корпусу корабля она причинила незначительные повреждения, но находившийся на причале краснофлотец рулевой Макаров был завален землей и стройматериалами. Со вскрытием Невы ото льда лодку поспешили перевести к Петровской (позднее Тучковой и Аптекарской) набережной. Все это время корабль продолжал вялотекущий ремонт: сначала силами личного состава, а затем в июле — августе вновь на заводе «Судомех» и с подъемом на гинях спасательного судна «Коммуна» (сентябрь). В исправность материальная часть была приведена лишь к самому концу сентября, что означало, что она не сможет принять участие в боевых походах.

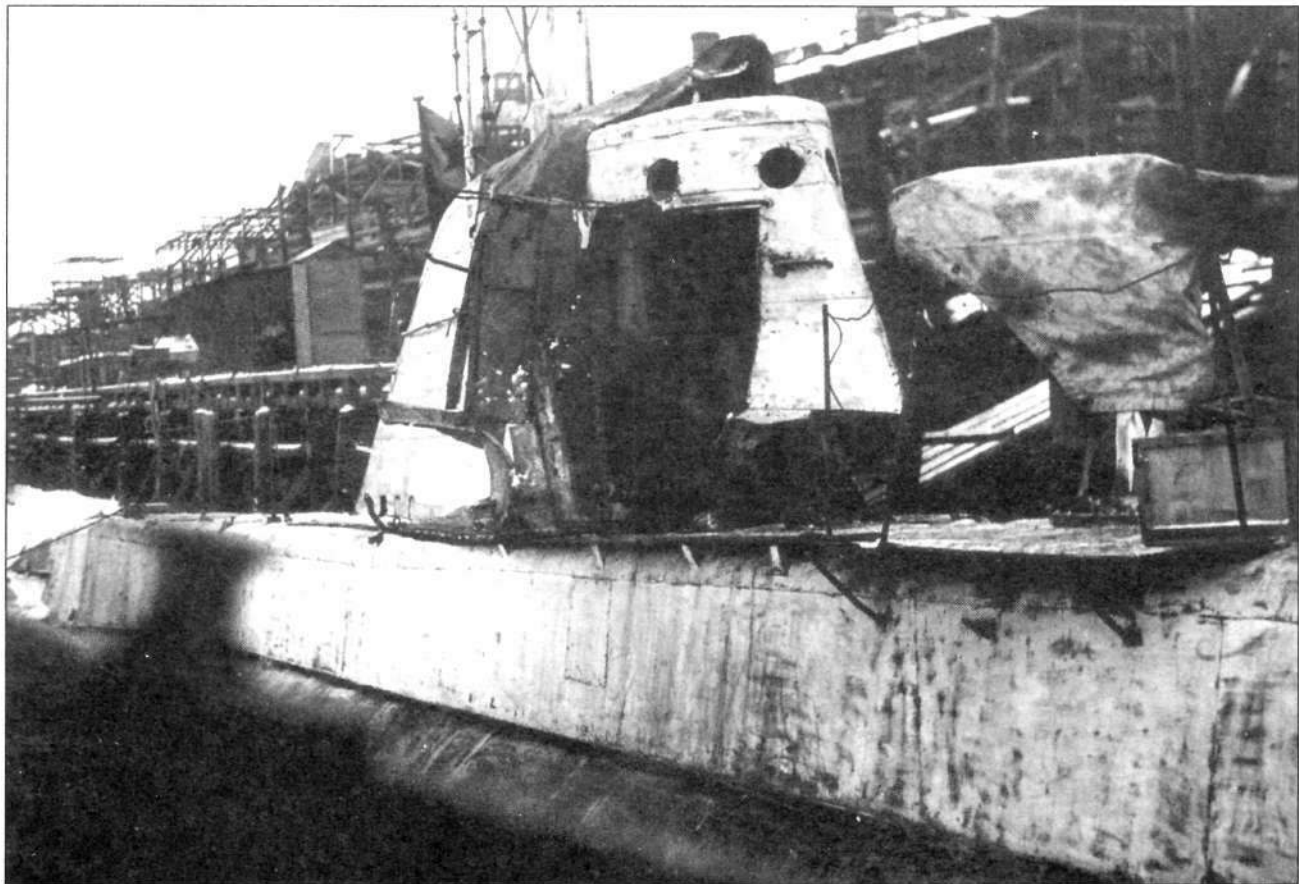
Еще 17 октября 1941 г. Автомонов был назначен командиром «Щ-308» (в июле 42-го его отстранили от должности в связи с «неспособностью командовать подлодками»), а на его место назначили капитан-лейтенанта К.С. Кочеткова (1915 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1939 г.). Этот командир накануне войны получил под свое начало «Щ-305», но поскольку не успел отработать на ней задачи КПЛ, его предположили заменить более опытным. Как показали последующие события данная предосторожность не оказалась лишней... Всю зиму 1942/1943 гг. субмарина простояла у стенки Адмиралтейского завода,



**Командир «М-79»
капитан-лейтенант
К.С. Кочетков**

**Повреждения
подводной лодки
«М-79» (внизу
и на с. 78)**



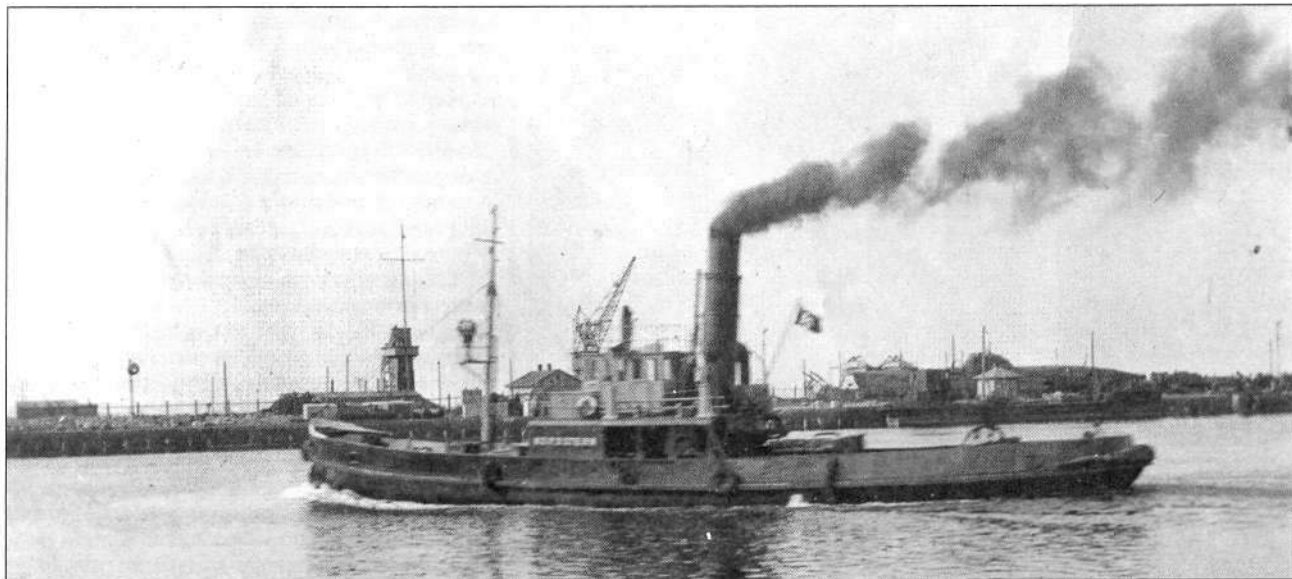


где пыталась наладить работу постоянно отказывавшей матчасти и одновременно работала дизель-генератором, обеспечивая завод электроэнергией. 29 мая ремонт закончился и начались учебные выходы на Неву. В одном из первых 4 июня Кочетков умудрился посадить «малютку» на мель, а затем, снявшись с мели, «приложить» ее о бок моста Строителей. Это стало поводом для снятия и снижения в воинском звании командира, за которым уже давно замечалось, что он *«интересуется только женщинами и своими делами»*. Назначенный командовать катером-тральщиком, Кочетков в 45-м был и вовсе уволен с флота за *«халатное исполнение обязанностей, недисциплинированность и пьянство»*. «М-79» обрела настоящего командира только с приходом ст. лейтенанта А.А. Ключкина (1913 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП ТОФ 1940 г.), имевшего полуторагодовой стаж командования тихоокеанской «М-18». Под его руководством после перевозки на Ладожское озеро «малютка» совершила между сентябрем и декабрем 43-го пять разведывательных походов, каждый раз выполняя задачи командования на отлично. В декабре Ключкин был награжден орденом Отечественной войны

2-й степени, а в марте 44-го его перевели командовать «С-4». Что же касается «79-й», то она все начало года провела в неисправном состоянии и получила постоянного командира — капитан-лейтенанта С.З. Тращенко — только в июле. В следующем месяце подлодка вернулась в Кронштадт, где и находилась до конца войны, исполняя функции учебного корабля.

«М-80»

Первый выход подлодки (ст. лейтенант Д.К. Ярошевич) в ходе «Зимней войны» в район Калбодагрудн продолжался с 30 ноября по 2 декабря, и был отменен в связи с проходом немецкого транспорта «Донау». По всей видимости, после возвращения выявилось несколько неисправностей, поскольку следующий поход начался лишь 15 декабря. «Малютка» сменила южнее Хельсинки «Щ-322», но в отличие от предшественницы не смогла обнаружить в данном районе никаких судов. Поиск осуществлялся до 19-го, когда из-за сильного шторма подлодка укрылась в бухте Хара-лахт, а ее командир получил разрешение вернуться в базу. Из следующего похода (1-2 января) командование само отозвало «малютку» из-за



шторма. Перед выходом 5 января Ярошевич получил в штабе задачу осуществить то, что до него не удалось «М-74» — разведать шхерный фарватер в районе Порккала-Удд. К счастью, экипажу «М-80» не пришлось бессмысленно рисковать собой — встретив у берега сплошной лед, Ярошевич прекратил движение на север. Он перешел в район острова Мякилуото, где утром 8-го «малютка» дважды обнаруживалась по перископу финской береговой батареи, сделавшей шесть безрезультатных залпов. Вечером 9-го из-за ледостава командование отозвало «М-80» в базу и больше в море не посылало.

1 июля лодка начала средний ремонт на таллинском СРЗ. С перерывами он продолжался до мая 41-го. Только 27-го числа корабль прибыл в Либаву, где снова стал в док для монтажа системы БТС. Из дока он вышел 11 июня, так что об уровне подготовки экипажа и командира говорить не приходилось. Последним с декабря 40-го являлся капитан-лейтенант Ф.А. Мочалов (1907 г.р., СККС 1935 г., УОП 1938 г.). Ранее он служил на «щуках» и допуска к самостоятельному управлению кораблем не имел. О том, что именно стало причиной последующего уничтожения подлодки в Либаве можно говорить с некоторой долей условности. По плану командования ей 22-го так же следовало уйти в Усть-Двинск, но она не вышла в море вместе с «М-77» и «М-78». По свидетельству дивштурмана-4 ст. лейтенанта Третьяка на ней был неисправен клапан приема воздуха высокого давления от базового компрессора, который завод обещал изготовить и установить в течение 23 июня. Это, безусловно, плаванию в море никак не препятствовало, поэтому Третьяк сооб-

щает и вторую, куда более вескую причину стоянки — «не было командира, с кем можно было бы ее выслать на переход». Несомненно, что оставляя подлодку в базе комдив Матвеев не догадывался о том, что произойдет с ней менее, чем через сутки. Вечером 23-го в порту началась паника, усугублявшаяся полной потерей управления со стороны командования базой. Считая, что в самое ближайшее время сюда войдут немцы старший по оставшимся подлодкам 1-й БПЛ капитан 3 ранга Морской приказал всем экипажам кроме «С-3» приготовить корабли к взрыву. Около 0 часов лодки взорвали, а «С-3» ушла в море, где вскоре погибла... Оставшиеся подводники в последующие дни приняли участие в обороне базы и трагической попытке прорыва из окружения. В ходе этих событий многие из них погибли, а некоторые, включая Мочалова, попали в плен. В конце войны он был освобожден и до дня Победы воевал в Красной Армии. Что же касается корпуса «М-80», то в конце 41-го он был поднят немцами, а позже разделан на металл.

Либава, 1941-1943 гг.
Справа на заднем плане (на берегу) виден корпус подлодки VI-бис серии, предположительно «М-80»

**Командир «М-80»
капитан-лейтенант
Ф.А. Мочалов**

«М-81»

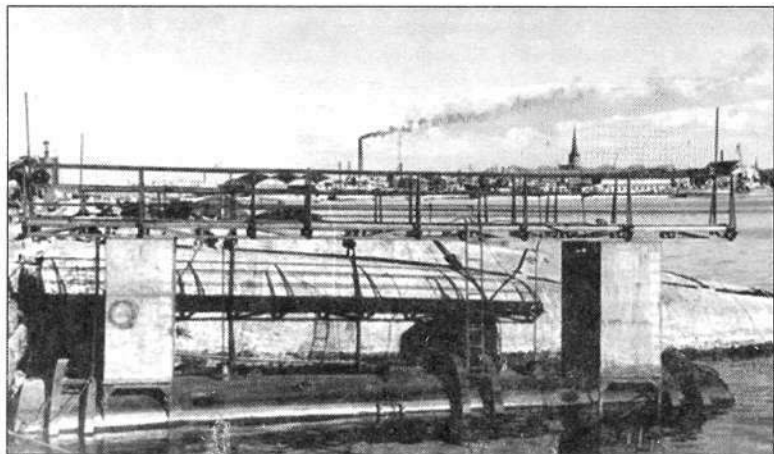
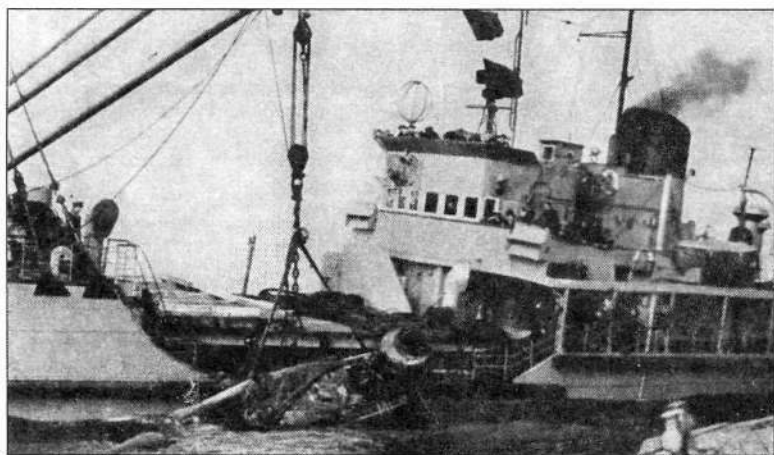
В 03.00 30 ноября 1939 г. субмарина (ст. лейтенант И.С. Кабо) вышла в район Хельсинки. Спустя семь часов при первом же погружении командир не справился с управлением, и «М-81» с силой ударились о каменистый грунт. Из-за деформации перестал переключаться вертикальный руль, узнав о чем, Кабо запросил помощи. Тем же вечером эсминец «Гордый» привел «малютку» на буксире в Таллин. К счастью, устранение повреждения не заняло много времени, и уже 8 декабря субмарина вышла на позицию у Порккалан-





**Командир «М-81»
капитан-лейтенант
Ф.А. Зубков**

**Подъем «М-81»,
май 1965 г.**



Калбода. Там она находилась до 16-го числа, поставив, таким образом, чуть ли не рекорд продолжительности боевого похода для «малютки» VI-бис серии во время «Зимней войны». Уместно заметить, что до войны три подлодки 23-го дивизиона умудрились непрерывно пробывать в море 22 дня, но этот рекорд, как и многие другие достижения того времени, оказался дутым — достигнутым в результате длительной специальной подготовки в тепличных условиях — и потому не имел практической ценности. Может «М-81» и смогла бы пробывать в море дольше, если бы не неисправность разобщительной муфты «Бамаг». 25 декабря командование послало субмарину в район Хельсинки. Спустя двое суток при движении в подводном положении Кабо зафиксировал металлический скрежет о борт, и предположил, что попал на минное поле. Это полностью подтвердилось полученными после окончания войны финскими данными, а тогда командование поспешило отозвать подлодку с позиции.

Очередной выход 5 января был связан с запоздалой попыткой командования КБФ, проникнуть на шхерные фарватеры вдоль

финского побережья. По замыслу штабных операторов, Кабо (в этом походе его обеспечивал командир 24-го ДПЛ капитан-лейтенант С.И. Матвеев) предстояло действовать у юго-восточного побережья полуострова Ханко. Прорыв чуть было не завершился катастрофой. Двигаясь на перископной глубине в районе маяка Сегельшер «малютка» несколько раз касалась грунта, пока в 15.50 не выскочила на мель. Глубиномер центрального поста в этот момент показывал всего 3,5 метра глубины, следовательно, рубка и антенные стойки находились над водой. В этот момент, несмотря на густой туман, Кабо сумел разглядеть в перископ проходивший неподалеку финский катер. К счастью, катер не заметил лодки, которая смогла вскоре сняться с мели и через 2 часа покинуть шхерный район. Командование переразвернуло «М-81» в район Юссаре, где 6 и 8 января субмарина несколько раз касалась минрепов финских мин. В довершении ко всему при зарядке в ночь на 9-е прогорел газовый коллектор дизеля, что заставило возвращаться в Палдиски под электромотором. 2 февраля ледоколы сопроводили «М-81» на ремонт в Таллин. В том же месяце Кабо получил назначение командиром на «Щ-309», а его приемником на борту «М-81» стал бывший командир строившейся «М-31» капитан-лейтенант Ф.А. Зубков (1911 г.р., ВМУ 1933 г., УОПП 1939 г.). Работы, осуществлявшиеся исключительно силами личного состава, не имели должного качества, в результате чего лодка даже после окончания ремонта, о чем было доложено 20 мая, могла плавать только средними ходами — при увеличении скорости начинал греться упорный подшипник. С учетом этого корабль смог перейти только во 2-ю линию. Когда 17 мая 1941 г. субмарина прибыла в Либаву, ее экипаж считался вполне подготовленным для действий в простых условиях обстановки. В связи с малочисленностью боеготовых «малюток», выбор командира Либавской ВМБ М.С. Клевенского кого отправить в дозор был вполне естественен. Лодка ушла на позицию в 10.30 22-го и находилась на ней до ночи на 25-е, когда лопнула крышка 7-го цилиндра дизеля. Как раз в этот момент радист получил приказ комбрига Египко возвращаться в Усть-Двинск, где лодка ошвартовалась в 03.15 26 июня. Вместе с плавбазами и не ушедшими в поход подлодками бригады вечером 27-го «М-81» ушла из Усть-Двинска и к утру прибыла на рейд Куйвасте. Здесь бригада задержалась до середины дня 1 июля, поскольку по информации штаба, в северной части пролива противник выставил мины и проводка была возможна только за тралами дефицитных БТЩ.

Последние были выделены штабом флота только для проводки крейсера «Киров». Пристроившись к нему в кильватер, плавбазы и лодки пошли по направлению к проливу Хари-курк. Там их встречали тральщики «Шпиль», «Кнехт» и БТЩ-216. Командир отряда БТЩ знал, что еще 24-го, когда при проводке поврежденного крейсера «Максим Горький» на mine погиб БТЩ «Шкив», был учрежден обходной фарватер через банку Нордвейн, но о его существовании державшему флаг на «Кирове» командиру ОЛС вице-адмиралу Дрозду, известно не было. При выходе из пролива он поднял флажный сигнал, указывавший ведущий прямо на минное поле курс 337° и никто из командиров тральщиков не осмелился ему перечить. Они покорно выставили параван-тралы и заняли место в голове колонны. Следует отметить, что выставленное немецкими торпедными катерами минное заграждение «Гота» состояло из неконтактных мин и параван-тралы для борьбы с ним были совершенно бесполезны. Чуда не произошло — в 16.36, через 20 минут после того, как крейсер благополучно прошел через опасный район, на месте, где только что была видна «М-81», произошел взрыв, поднявший столб воды высотой до 30 метров. После того как он осел, «малютки» на поверхности не оказалось. Из ее экипажа уцелело только три человека: командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Б.В. Ракитин, старшина мотористов старшина 1 статьи П.С. Семин (оба находились на мостике и получили тяжелые травмы) и краснофлотец электрик В.С. Преображенский. Последний в момент взрыва спал в IV отсеке и был выброшен вверх с воздушным пузырем. Остальные 13 членов экипажа погибли.

Водолазное обследование «М-81», произведенное в 1949 году, показало страшную картину разрушений: корпус лодки в районе рубки был перебит на две части, причем носовая половина имела крен 90° на левый борт, а кормовая — 75° на правый. Носовая часть на расстоянии 8 м от форштевня имела пробоину размером 2 на 2,3 м. Ограждение рубки с обоих бортов было разорвано. В конце мая 1965 г. кормовая часть была поднята, носовая же из-за наличия торпед в аппаратах взорвана на грунте. Останки погибшего экипажа с воинскими почестями захоронили на военном кладбище в Таллине 5 июня того же года.

«М-83»

Субмарина не приняла участия в походах «Зимней войны» поскольку до начала ледостава перезагружала аккумуляторную батарею в Ораниенбауме. Ее командиром с ок-



Один из спасшихся членов экипажа «М-81» Б.В. Ракитин у остова подводной лодки после его подъема

тября 39-го являлся лейтенант П.М. Шалаев (1903 г.р., ВМУ 1938 г.). В течение всего 40-го года корабль продолжал оставаться в Ораниенбауме «по спецзаданию», точный характер которого установить не удалось. По всей вероятности им являлось участие в испытаниях различной новой техники. В частности на 1941 года для «малютки» были запланированы испытания аппаратуры «Грунт» (буй с гидроакустическим вызовом), радишумопеленгатора «Минута», стабилизатора глубины без хода «Спрут», авторулевого горизонтальных рулей «Миного-6» и ряда других устройств. КПЛ отрабатывать было некогда. Некоторые успехи в этом были достигнуты в конце года, после того, как корабль перешел на Ханко. После реформирования подводных сил весной 41-го субмарине вернули статус боевого корабля и отправили в Либаву. Вместе с «М-81» она являлась единственной более-менее боеготовой подлодкой в 4-м дивизионе и вместе с ней утром 22-го ушла в базовый дозор.

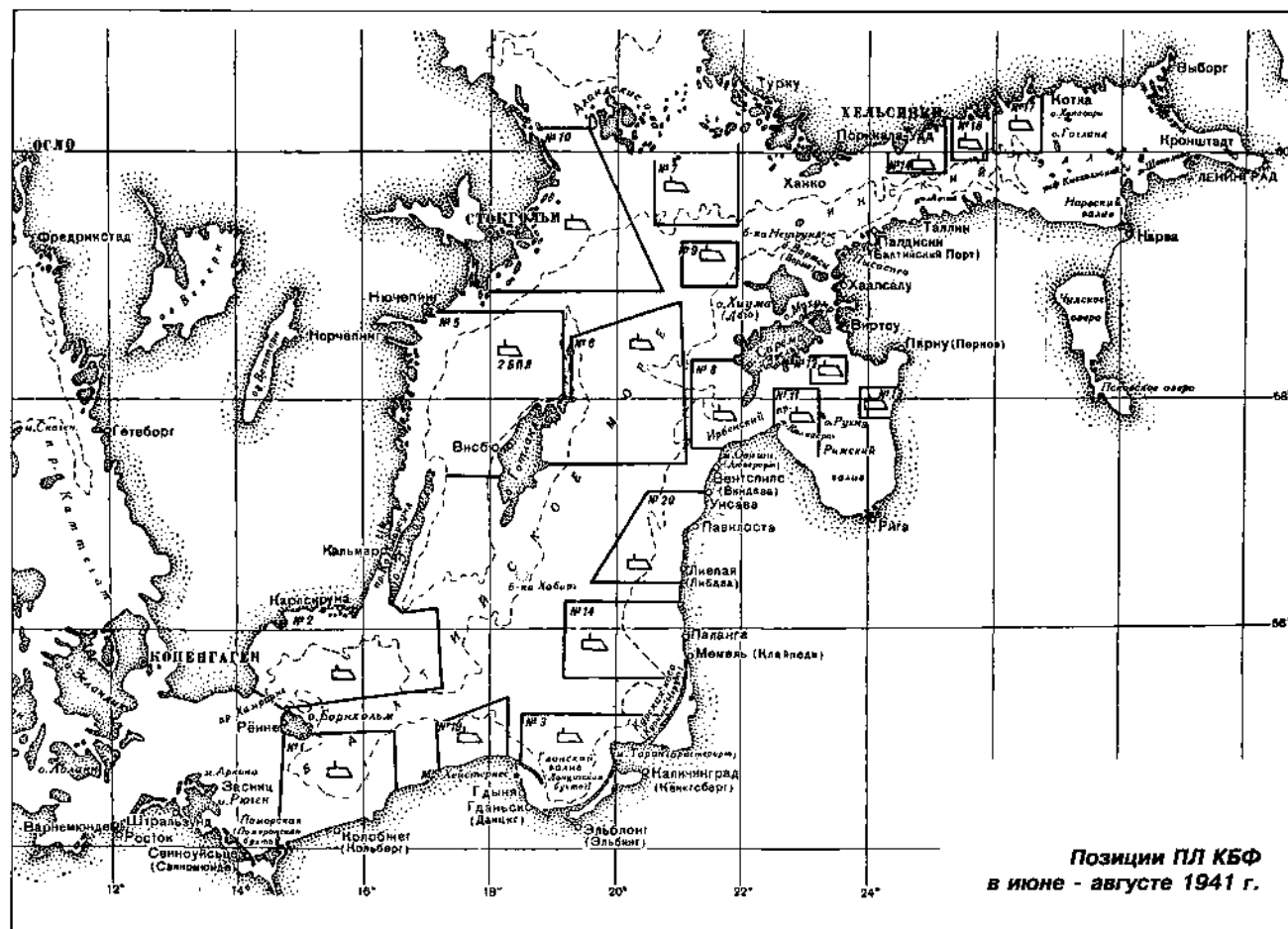
О ее действиях на дозорной позиции сохранились лишь отрывочные сведения из воспоминаний старшины мотористов С.Н. Евстегнеева. На позиции она имела встречи с немецкой субмариной и, в ранние часы 24-го июня, торпедными катерами. При срочном погружении от катеров «М-83» получила повреждение перископа, но что хуже — был раздавлен глушитель дизеля и вода стала поступать в дизельный отсек. Совершенно не догадываясь о развитии ситуации на сухопутном фронте Шалаев решил вернуться в Либаву, куда

Командир «М-83» лейтенант П.М. Шалаев



прибыл в ночь на 25 июня. Как назло буквально спустя несколько десятков минут было принято радио из штаба бригады, запрещавшее заход в Либаву и разрешавшее возвращение только в Усть-Двинск или Таллин. Командир и рад был бы это выполнить, но теперь он вновь попал в подчинение командира Либавской ВМБ капитана 1 ранга М.С. Клевенского, а он разрешения на выход не давал. Кроме того, выяснилось, что перископ сменить невозможно — гидрографический отдел базы был сожжен во время паники в ночь на 24-е, а его имущество утрачено. Тогда и возникла идея оказать помощь сухопутной обороне базы. «М-83» была поставлена в канал, немного притоплена и замаскирована кустарником. Маскировка оказалась настолько удачной, что в течение двух суток корабль вел огонь из своей единственной «сорокопяти», так и не подвергнувшись ответному воздействию противника. Согласно отчету бригады «малютка» отстреляла за 25 июня 170 снарядов (в т.ч. 50 по воздушным целям) и еще 1600 снарядов в течение следующих суток (из них 100 по самолетам). Штурман «М-83»

лейтенант Е.Т. Антипов по этому поводу вспоминал, что «интенсивность стрельбы была настолько высокой, что ствол пушки накалился, и моряки охлаждали его мокрыми тельняшками». Как бы ни было успешно это нестандартное применение лодочной артиллерии, финал корабля оказался печален. Не желая брать на себя ответственность за выход в море неисправной лодки, Клевенский продержал ее в базе до момента прорыва защитников из окружения по суше. В этих условиях Шалаеву не оставалось ничего, как уничтожить свой корабль — около 02.30 27 июня «М-83» была затоплена в морском канале Либавы. «Команда продолжала находиться на пирсе, — вспоминал торпедист И.С. Грабовский — у каждого члена команды из глаз лились слезы, некоторые пытались себя от слез удержать, но не могли. Это была трогательная драма...» В ближайшие дни драма переросла в трагедию — большая часть подводников погибла или пропала без вести. В их число вошел и Шалаев. Лишь четверем членам экипажа «83-й» довелось выйти в распоряжение советских войск.



Подлодки XII серии

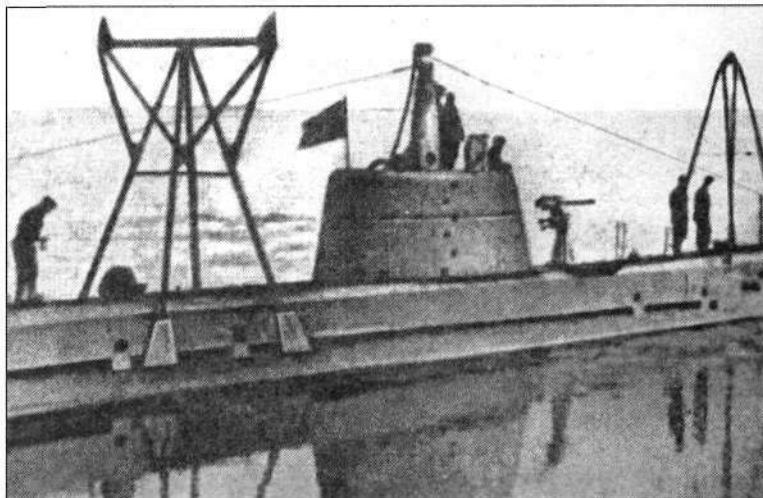
Корабли этого типа начали вступать в состав флота в конце 1938 года. Увы, этот процесс сопровождался несколькими авариями, произошедшими по вине недостаточно подготовленных экипажей. 20 сентября во время выхода на сдаточные испытания «М-91» (врио командира — ст. лейтенант Н.А. Филлов) в воротах Лесной гавани Кронштадта получила таранный удар в правый борт от буксира «ЛП-1». 2-й отсек оказался затоплен, но благодаря герметизации переборочных дверей распространение воды удалось остановить и подлодка осталась наплаву. Вечером 15 ноября почти на том же месте «М-90» (ст. лейтенант А.В. Климов) столкнулась с посыльным судном «Якобинец». Подлодка получила удар в правый борт 3-го отсека, где образовалась дыра 2х0,8 м. Вода моментально затопила центральный пост, откуда на мостик успели подняться 6 человек — все, кроме радиста. Как оказалось, они не успели закрыть за собой дверь во 2-й отсек, в результате чего вода стала затоплять и его. Пока это происходило, субмарина успела сдрейфовать к южному берегу залива в районе Ораниенбаума. В конечном итоге носовая часть, приобретя большой дифферент, уперлась в грунт на глубине 4,5 метра в 200 метрах от берега. Спасательная операция началась вскоре после полуночи, но шла недостаточно оперативно, чтобы предотвратить постепенное затопление 1-го отсека и гибель находившихся там трех подводников. В 8 часов утра краном была поднята кормовая часть, откуда через люк вышли семеро моряков. После приварки заплат 18 ноября подлодку прибуксировали в Ораниенбаум, а затем вернули для аварийного ремонта на завод-строитель. По результатам расследования командующего КБФ Г.И. Левченко понизили в должности, а Климова арестовали и за «слабую подготовку и преступную небрежность» приговорили к 5 годам исправительно-трудового лагеря (примерно через год он был амнистирован). В результате в мае 39-го первая группа «малюток» («М-87» — «М-89», «М-91» — «М-93»), исключая только что вышедшую из ремонта «М-90», ушли на Север вместе с управлением 27-го дивизиона. Оставшиеся на Балтике подлодки этой серии были реорганизованы в 26-й. Он входил в состав базировавшейся с весны 40-го на Ханко 3-й «малюточной» бригады ПЛ КБФ. В феврале 1941 г. при реорганизации подводных сил дивизион получил 8-й номер и вошел в состав 2-й бригады со штабом в Таллине. После тяжелых потерь летне-осенней кампании 41-го уцелевшие «малютки» всех серий были сведены в 5-й дивизион БПЛ КБФ,

где и провоевали до конца войны. 26 и 27-м дивизионами командовали Е.Г. Юнаков и Г.А. Субботин соответственно; 8/5-м ДПЛ — Е.Г. Юнаков (до 31-го, а фактически до 6.7.1941), Н.К. Мохов (начало июля 1941 г. — 14.1.1942), П.А. Сидоренко (14.1.1942-18.4.1945).

«М-90»

Эта «малютка» (ст. лейтенант П.А. Сидоренко) оказалась единственной подлодкой XII серии, принявшей участие в боевых походах «Зимней войны» на Балтике. К ее началу она находилась в Кронштадте, и именно оттуда 16 декабря вышла в поход с целью разведки шхерного фарватера у островов Оренгунд и Каунисаари (район Котки). Целью данного рейда являлся сбор всевозможной, в том числе и навигационной, информации на предмет возможной высадки десанта. В течение полутора суток плавания в подводном положении подлодка пыталась проникнуть на шхерный фарватер. При этом она неоднократно ударялась о подводные скалы, и буквально переползала через каменистые гряды, нередко имея при этом глубину погружения всего в 5,5 метров. Ни одного корабля противника обнаружить не удалось, и когда вечером 17 декабря видимость стала стремительно ухудшаться из-за снегопада, Сидоренко лег на обратный курс. К счастью, корабль не получил в ходе этого «ползания» серьезных повреждений, и уже 21-22 декабря в составе 26-го дивизиона перешел в Палдиски. Сидоренко же в глазах командования приобрел репутацию специалиста по плаванию в шхерах, чем и объяснялась та задача, которую он получил 5 января. На этот раз «М-90» предстояло проникнуть на внутренний шхерный фарватер у юго-западного побережья полуострова Ханко. Можно не сомневаться в

**Подводная лодка
«М-90», оснащенная
гидробуром
А.В. Лепешкина,
начало 1940 г.**





**Командир «М-90»
ст. лейтенант
И.М. Татаринов**

том, что командир выполнил бы и это, если бы на подходе к заданному району не встретил сплошной лед. Штаб переразвернул «малютку» в район Бенгтшера, где она без какого-либо успеха находилась до 9 января, когда получила приказ на возвращение. До конца войны она в море больше не выходила.

Увы, отсутствие достаточного количества заводских мощностей для судоремонта и плохая его организация привели к тому, что те или иные работы с небольшими перерывами растянулись почти на всю кампанию. До мая проводились испытания гидробура конструкции А.В. Лепешкина, устранялись поломки, накопившиеся за время войны, в июле — августе лодка прошла докование, а в октябре начала гарантийный ремонт на заводе-строителе. Из-за этого дальше 2-й линии продвигаться не удалось. Кроме того, в июне на место ушедшего на повышение Сидоренко пришел ст. лейтенант И.М. Татаринов (1907 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.), кавалер ордена Красного Знамени за участие в «финской» в должности старпома краснознаменной «С-1». Зимой после перехода на Ханко подлодка должна была провести повторные испытания гидробура Лепешкина, но в связи с тяжелыми ледовыми условиями от их проведения отказались, а само устройство в мае демонтировали. 6 июня подлодка перешла в Таллин, где прошла докование. С началом войны штаб флота решил послать ее на дозорную позицию в Финский залив, поскольку позиция «нейтральной» Финляндии вызывала большие подозрения.

Первый поход «М-90» обернулся настоящим скандалом, вызванным наложением многочисленных ошибок командования и исполнителей. Вскоре после выхода из Таллина вечером 23 июня Татаринов приказал погрузиться и следовать в направлении позиции в подводном положении. Около 2 часов ночи «М-90» всплыла и приступила к зарядке. В этот момент подлодка еще не вышла за пределы района ПЛО ГБ, о чем командир не знал. Когда в 04.10 показался наш МБР-2, Татаринов вместо дачи опознавательных приказал произвести срочное погружение. Самолет сбросил в место погружения глубинные бомбы и вызвал малые охотники, которые бомбили район нахождения «малютки» в течение всего дня. В 23.46, когда шум винтов стихли, «М-90» всплыла, но сразу же попала под огонь береговых батарей с островов Найссар и Азгна. Вскоре после срочного погружения бомбежка с катеров возобновилась. Лишь после этого Татаринов догадался, что находится под дружественным огнем, и для того, чтобы прекратить воздействие ему нужно связаться с

базой, а для этого — всплыть за пределами дальности огня батарей. Это удалось сделать, истратив остатки электроэнергии. В 01.47 25 июня Татаринов передал в штаб бригады, что из-за обстрела батарей и бомбардировки катеров просит разрешения зайти в Таллин для зарядки. В донесении, написанном в тот же день, командир докладывал: *«Повреждений от взрыва глубинных бомб нет. Настроение личного состава бодрое»*. Впоследствии выяснилось несколько иное. Из бесед с членами экипажа «М-90» политработники Кронштадской ВМБ установили, что во время бомбардировки *«Татаринов убежал из центрального поста в отсеки, сел на откидную койку и схватился за голову руками. Фактически командование кораблем принял на себя штурман тов. Копылов и на протяжении всего периода нахождения лодки в море Татаринова на корабле не чувствовалось как командира»*. Последующие факты также свидетельствовали о неспособности Татаринова командовать субмариной. Экипаж начал откровенно не доверять своему командиру. 18 июля командование бригады возбудило ходатайство перед комфлотом Трибуцем о снятии командира «М-90» с должности *«за проявленную растерянность в боевом походе и потерю управления кораблем»*. В результате 31 июля вышел приказ, согласно которому Татаринов был назначен на должность старпома на «Щ-318», но фактически из-за организационной неразберихи он продолжал руководить экипажем «90-й» до середины октября.

Две первых декады июля корабль простоял в тыловой базе 2-й БПЛ в Усть-Луге. Выслать его на позицию мешала трещина, обнаружившаяся в топливной цистерне, заделать которую можно было только в заводских условиях. Но на заводах скопилось и так много подлодок, так что туда «М-90» ушла только 21-го числа. Неисправности устранили до конца месяца, а сразу после выхода из ремонта корабль привлекли к испытаниям стабилизатора глубины «Спрут» и экспериментам по устраниванию «пения» гребного винта. С 6 августа субмарина стояла в Кронштадте, ожидая тральщики, которые должны были эскортировать ее в Таллин, но у них оказались более важные задачи. Вскоре весь флот пришел в Кронштадт, а подводная война на некоторое время замерла. Словно предугадывая это, еще 26-го числа по решению замнаркома адмирала И.С. Исакова «малютку» выделили для перевозки на Каспийское море. Тем самым пытались обеспечить учебными кораблями эвакуируемый в Махачкалу УОПП. Выполнить это указание не успели. Начало блокады застало «малютку» на стенке завода №190

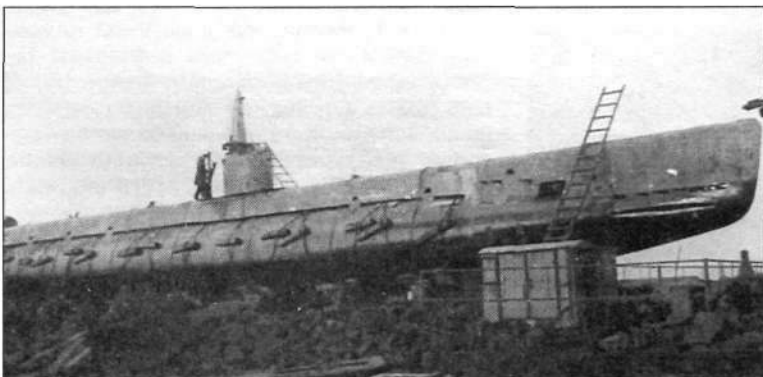
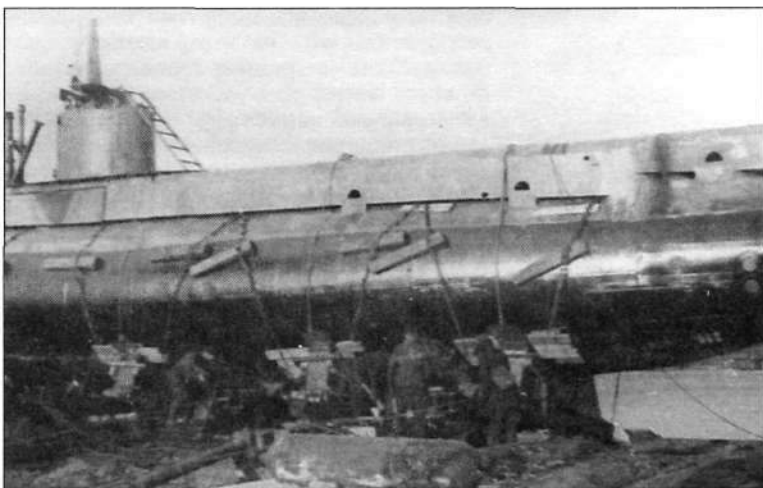
«Северная верфь». Спустить ее на воду своевременно не успели, а вскоре приблизившаяся на 3 километра передовая и вовсе исключила спуск штатными средствами: при попытке подвести плавучие краны противник открывал по всей территории завода артиллерийско-минометный огонь. К счастью, сам корпус подлодки не был им обнаружен, иначе вряд ли бы он уцелел. В конечном итоге руководитель заводского КБ О.Ф. Якоб разработал оригинальный способ бокового спуска по полозьям, проложенным между стенкой и деревянной баржей. Своим весом корпус при спуске притапливал баржу, увеличивал угол наклона полозьев и тем самым как бы сам спускал себя в воду. Подготовительные работы заняли несколько летних месяцев, в результате чего спуск состоялся только 23 октября 1942 года. За его осуществление Якоб был награжден орденом Красной Звезды.

Весной 43-го субмарина прошла ремонт на заводе №196, а 30 июля перешла в Кронштадт. Ее командиром с 10 июня стал ст. лейтенант Ю.С. Руссин (1919 г.р., ВМУ 1940 г.; впоследствии — контр-адмирал), оказавшийся самым молодым командиром подлодки в нашем флоте на тот момент. До того он служил штурманом на «М-102» (за участие в походе 1942 г. награжден орденом Красной Звезды), затем на всем «малюточном» дивизионе, и потому хорошо знал устройство корабля и личный состав.

Проведенный поход показал, что отсутствие подготовки командирского класса УОПП не прошло бесследно. К тому времени командование КБФ уже смирилось с невозможностью прорыва подлодок за пределы Финского залива и потому поставило перед экипажем «М-90» намного более скромную задачу: разведать фарватеры противника на Западном Гогландском плесе и уничтожить там любые обнаруженные суда и силы поддержки дозора. Так же директивной предусматривалась высадка разведчика на один из островов на опушке финских шхер. Вечером 29 сентября подлодка в обеспечении тральщиков и катеров вышла из Кронштадта и в ранние часы 30-го погрузилась у Лавенсари. Ей удалось успешно форсировать заграждение «Зееигель» между островами Гогланд и Большой Тюттерс, правда на этом успехи и закончились. 1 октября вышел из строя компрессор ВВД, но стараниями экипажа его удалось ввести в строй, в противном случае лодка попала бы в крайне тяжелое положение. Впрочем, и без этого проблем хватало — из-за свежей погоды (волнение на протяжении всего похода колебалось от 4 до 7 баллов) почти весь экипаж укачался и с тру-

дом мог стоять вахту. В ночь на 5 октября на одном из островов близ маяка Тийскери состоялась высадка разведчика. При этом корабль сел на мель и повредил себе килевую коробку. Уже на следующие сутки разведчик попал в плен к финнам и признался, что был высажен с подводной

**Подготовка «М-90»
к спуску на воду на
заводе «Северная
верфь», конец
1942 г.**





**Командир «М-90»
ст. лейтенант
Ю.С. Руссин**

лодки. Вечером 6 октября немецкое командование развернуло поисковые силы в составе трех звеньев тральщиков. Из-за свежей погоды, вскоре немцам пришлось свернуть поиск, и тут «М-90» или находившаяся между островами Большой Тютерс и Гогланд «М-102» была засечена шумопеленгаторной станцией Гогланда. Тральщики стянулись в этот район, но из-за непогоды им пришлось стать на якорную стоянку. Здесь их утром 8 октября и обнаружила «малютка». Из-за волнения субмарина плохо удерживала перископную глубину, попытки удифферентовать ее успеха не имели, а как только командир дал команду «Товсь!» и вовсе нырнула на глубину. Повторилась та же ошибка, которой большинство экипажей «переболело» еще в 41-м — кольцевой зазор торпедных аппаратов был заполнен не из дифференционной цистерны, а из-за борта. Когда же корабль снова всплыл под перископ, выстрелить помешало яркое восходящее солнце, светившее командиру прямо в глаза. Руссин решил вернуться на Западный Гогландский плес, где в вечерних сумерках обнаружил, как ему показалось, небольшой конвой. Двухторпедный залп был дан с дистанции 10 кбт и спустя 2,5 минуты акустик доложил, что услышал слабый взрыв. Впоследствии командование бригады оценило атаку как безуспешную, так как углубление торпед составляло всего метр, что в условиях 4-5 балного волнения неизбежно привело бы к уходу снарядов с курса. Фактически же группа из трех немецких БДБ, осуществлявших поиск субмарин в своем районе, и вовсе ничего не заметила, поскольку спешила укрыться от шторма в шхерах. Вечером 10 октября «М-90» была встречена катерами и препровождена на стоянку острова Лавенсари.

С осени 43-го по весну 44-го подлодка находилась в Ленинграде, где проходила текущий ремонт с заменой аккумуляторной батареи. В середине июня ее перевели по Неве на Ладожское озеро, где между 19-м и 22-м числами она совершила один разведывательный поход для обеспечения Тулоксинской десантной операции. Затем она вернулась в Финский залив и 12 августа перешла к Лавенсари. К счастью, в последний момент планировавшийся выход в Нарвский залив был отменен, что уберегло ее от повторения судьбы «М-96». Вместо этого корабль вернулся в Усть-Лугу, где продолжилось обучение экипажа. С 20 сентября его возглавил капитан-лейтенант Г.М. Егоров (1918 г.р., ВМУ 1940 г., УОПП 1944 г.; впоследствии Герой Советского Союза, адмирал флота). Только спустя два месяца корабль перешел с Лавенсари через

Хельсинки на Ханко, где базировался до конца войны.

Первоначально командование решило использовать уцелевшие «малютки» XII серии для патрулирования устья Финского залива. Как известно, 12 декабря отряд немецких эсминцев попытался войти в залив, чтобы выставить близ Таллина активное заграждение, но потерял при этом «Z 35» и «Z 36». Тем не менее, вряд ли развертывание подлодок на дозорных позициях могло гарантировать от повторения подобных попыток впредь. Во-первых, как наблюдательная платформа подлодка обладает крайне малым радиусом наблюдения, а выйти в атаку на быстродвижущиеся боевые корабли может только при очень благоприятных обстоятельствах, во-вторых, в этом же районе патрулировали немецкие подлодки и в-третьих, из-за штормовой погоды «малюточникам» большую часть времени приходилось проводить на глубине. Именно так и прошел поход «М-90», когда в течение десяти дней (20-30.12.1944) субмарина почти все время находилась на грунте, а единственным свидетельством присутствия противника являлись запеленгованные акустиком послышки гидроакустической станции проходившего рядом «У-бота».

Убедившись в бесполезности «малюток» как средств дозора, командование послало «М-90» к портам Курляндского полуострова. Походы к Виндаве (29.1-9.2.1945) и Либаве (6-19.3.1945) не имели успеха. Егоров попал в замкнутый круг: действия днем не могли принести результата поскольку противник ходил только в темное время суток, а в темное время атаковать мешали дозорные корабли, плохая видимость и сильное волнение. Фактически только один раз во втором походе акустик лодки запеленговал шум винтов транспорта, но командир не стал всплывать, поскольку атака все равно не могла завершиться удачей из-за штормовой погоды. Материальная часть в этих патрулированиях так истрепалась, что следующий выход в море мог состояться не ранее 6 мая, но из-за ставшего очевидным скорого окончания войны его отменили.

«М-94»

Эта подлодка вступила в строй 12 декабря 1939 г., и 21-23 декабря перешла в Палдиски. Из-за невозможности проходить боевую подготовку в условиях начавшейся суровой зимы, субмарина не смогла принять участия в «Зимней войне». По итогам летней кампании экипаж вышел во 2-ю линию, но несмотря на это «94-я» вместе со «Щ-322» была выдвинута на соискание приза НК ВМФ, как лучшая на КБФ. Ее командир ст. лейтенант В.А. Ер-

**Командир «М-90»
капитан-лейтенант
Г.М. Егоров**



милов в «Отчете о боевой подготовке» назывался в числе наиболее толковых офицеров-подводников. В октябре его перевели на «Щ-322», а на его место назначили ст. лейтенанта Н.В. Дьякова (1912 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). Всю зиму лодка простояла на Ханко, в мае успела сдать вступительные задачи и перейти во 2-ю линию, а 14 июня прибыла для проведения текущего ремонта в Таллин. Здесь в доке ее и застало начало военных действий.

Ремонт сразу же был прекращен и лодку подготовили к выходу в море. Ждать приказа долго не пришлось — вечером 25-го она ушла на смену «М-90» на позицию у Хельсинки. Здесь Дьяков сразу же столкнулся с теми же проблемами, что и его предшественник Татаринов — в период белых ночей проводить зарядку батареи в пределах позиции было невозможно. К счастью, в штабе уже поняли свою ошибку и разрешили субмарине заходить на зарядку в бухту острова Найсар, обеспечивая ее встречу и переход сторожевыми катерами. Обратной стороной медали стало то обстоятельство, что большая часть времени оказалась затрачена на переходы к месту зарядки и обратно. Единственное происшествие пришлось на вторую половину дня 27 июня, когда в районе посылались взрывы серий глубинных бомб, которые Дьяков принял за признаки преследования. Фактически же южнее позиции осуществлялась проводка поврежденного крейсера «Максим Горький» (в ходе нее эсминцы охраны вели профилактическое бомбометание), о чем находившиеся в заливе наши субмарины в известность поставлены не были. Несколько часов Дьяков уклонялся от «врага» на глубинах 36-40 метров, пока не был вынужден уйти за пределы позиции. По-видимому, в штабе задним числом признали и этот огрех, поскольку в ночь на 29-е лодку внезапно отзывали в Таллин, а позицию у Хельсинки закрыли.

1 июля вместе главными силами 2-й бригады «М-94» перешла в Лужскую губу. Там ее экипаж продолжил занятия по боевой подготовке, причем не слишком долго. Уже 18-го числа четверо «малюток» вернулись в Таллин, откуда им предстояло перейти в Моонзунд и далее разойтись по позициям в северной части Балтийского моря и Рижском заливе. Конкретно для «М-94» нарезался район перед входом в Финский залив. После выхода с якорной стоянки Триги (сев. побережье о. Сарема) ей предстояло пройти вдоль западного берега острова Хийума и лишь после этого пойти в нужном направлении. Посылая корабли такими круглыми путями, штаб КБФ пытался избежать попадания их на мины, которые, как считалось, стояли на всех

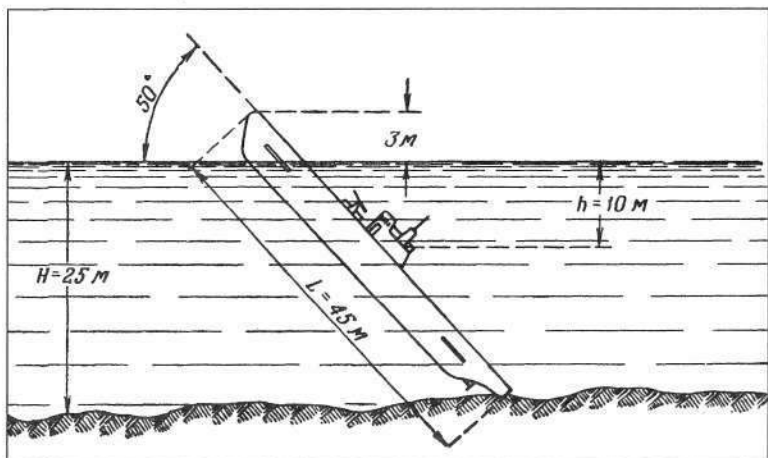
кратчайших маршрутах развертывания. Читавший наши радиопереговоры противник знал все эти маленькие хитрости и послал к выходу из пролива Созлавяйн свою подлодку «U 140». Вечером 20 июля она безрезультатно атаковала возвращавшуюся с позиции «С-9», о чем в штабе морского отдела БОБРа было хорошо известно. Несмотря на это, никаких дополнительных мер предосторожности принято не было, что вскоре привело к трагедии.

«М-94» и шедшая на соседнюю позицию «М-98» вышли с рейда Триги в 0 часов 21 июля. Миновав Созлавяйн, лодки встали в кильватер трем катерам-тральщикам. Вскоре выяснилось — идти под дизелем за тральщиками, развивавшими всего лишь 3-узловой ход невозможно. «Малютки» перешли на электромоторы. На одном из поворотов около 3 часов шедшая головной «М-94» села на мель, но при помощи «М-98» быстро снялась. В 05.30 тральщики повернули назад, а спустя еще полтора часа подводные лодки разошлись: «М-98» пошла под берегом, а «М-94», стараясь как можно быстрее зарядить почти разряженную батарею, пошла большими глубинами, делая закономерный зигзаг в 15 градусов. Около 8 часов на третьем галсе у борта лодки Дьякова прогремел взрыв. Выпущенная «U 140» торпеда попала в корму, после чего «малютка» погрузилась с дифферентом в 60 градусов, пока ее ахтерштевень не уперся в грунт. В связи с тем, что глубина моря в этом районе не превышала 25 метров, сохранившая плавучесть носовая часть на 3-4 м возвышалась над поверхностью. В таком положении корпус субмарины находился около двух часов. Дьяков, рулевой и старшина отделения мотористов, находившиеся в момент попадания на мостике, были выброшены за борт и остались в живых, но раненый штурман утонул. Командир «98-й» считая, что «М-94» подорвалась на mine, застопорил дизель и дал малый



**Командир «М-94»
ст. лейтенант
Н.В. Дьяков**

**Схема положения
подводной лодки
«М-94» после
торпедирования**



задний ход под электромотором. Это движение его и спасло — выпущенная четырем минутами позже вторая торпеда «U 140» прошла перед носом «малютки» и взорвалась при ударе о берег. Вскоре шлюпка с «М-98» сняла трех человек с носовой части, а спустя еще час через рубочный люк спаслись оставшиеся в живых 8 человек во главе с инженером-механиком капитан-лейтенантом Шиляевым. Их подобрали прибывшие для преследования субмарины катера. Остальные 7 моряков погибли при взрыве.

«М-95»

Довоенная судьба этой субмарины в основном напоминала судьбу «94-й» — вступление в конце 39-го, боевая подготовка с выходом во 2-ю линию в 40-м, докование в Таллине в июне 41-го. С декабря ее командиром являлся ст. лейтенант Л.П. Федоров (1913 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). С началом военных действий корабль вместе со своим дивизионом перешел с Ханко в Палдиски. Поскольку ПВО этой базы не было обеспечено, командование КБФ решило отправить лодки 2-й бригады подальше в тыл — в Усть-Лугу. Там она простояла до 18 июля, когда ее решили передать в распоряжение командующего БОБРа для ведения разведки в Рижском заливе. Первая попытка выйти на позицию 21 июля закончилась неудачей — при первом же погружении не закрылся клапан газовода, из-за чего вода попала в дизель, выведя его из строя. Пришлось возвращаться в Триги под электромотором. Второй раз вышли вечером 30-го. Перед этим Федоров получил устную ориентировку командира ОХРа БОБРа не подходить к берегу ближе чем на 5 миль. Дело в том, что силы БОБРа и ВВС КБФ старались засорить минами прибрежные фарватеры противника в Ирбенском проливе и перед Усть-Двинском, и не было никакой уверенности в том, что все постановки были произведены с необходимой точностью. В результате 18 июля у Усть-Двинска на нашей авиамине подрывался сторожевой корабль «Туча». Командир «95-й» строго выполнил это указание, в результате чего его единственный контакт с противником состоялся вечером 5 августа, за пару часов до ухода с позиции — подлодку, находившуюся в надводном положении обстреляла немецкая береговая батарея, установленная на мысе Колкасрагс. В ночь на 6-е Федоров подошел ко входу в Моонзунд, но в Триги его не пустили, поскольку тамошний рейд был заминирован немецкой авиацией. Вместо этого «малютке» приказали стать на стоянке Куйвасте на восточном берегу острова Муху. Там она нахо-

дилась до 12 августа. Поскольку стоянка практически не была прикрыта зенитной артиллерией, немецкие Ju-88, совершавшие вылеты на вооруженную разведку, быстро засекли субмарину, и стали летать на ее бомбежки как на работу. В период до 10 августа корабль отразил не менее 25 налетов, в которых принимали участие от одного до трех бомбардировщиков. Благодаря умелому маневрированию и огню из «сорокопятики»* ни одна из бомб не упала ближе, чем в 15 метрах от корабля. Только 10 августа Федоров получил разрешение проводить дневные часы, лежа на грунте. 12-го последовал переход в сопровождении тральщиков в Таллин, в ходе которого было отражено еще шесть налетов. В «Таллинском переходе» 28-29 августа подводники продолжали совершенствоваться в зенитной стрельбе в составе отряда прикрытия. Необходимо отметить, что конвойный ход в 6 узлов, при нормальном малом ходе «малюток» в 8 узлов очень плохо отражался на состоянии дизеля и быстро приводил к его износу и поломкам.

Плохое состояние механизмов в полной мере проявилось во время похода в Нарвский залив (10-19.10.1941), где субмарине ставилась задача перехвата вражеских надводных кораблей, в случае, если они попытаются прорваться в восточную часть Финского залива. Поскольку этого не случилось, единственным противником, с которым пришлось сражаться подводникам, оказалась собственная техника. При срочных погружениях отказывалась выключаться муфта «Бамаг», заклинивались горизонтальные рули, не закрывался газовод, а однажды отказалась работать лебедка перископа. Все это моряки устранили до прибытия в базу, но последующая постановка в текущий ремонт на заводе «Судомех» оказалась неизбежной. Экипаж успел завершить все работы до начала ледостава и первую блокадную зиму лодка простояла в районе Тучкова моста. К весне она оказалась одной из двух «малюток» XII серии, готовых к выходу на позицию в составе 1-го эшелона.

В штабе КБФ прекрасно отдавали себе отчет в том, что с началом новой кампании обстановка в Финском заливе может значительно измениться. Поскольку разведка в очередной раз доказала, что не может обеспечить флот достаточно полными и достоверными разведданными, их собирать пришлось силами самих подлодок. В первую очередь командование ин-

**Командир «М-95»
ст. лейтенант
Л.П. Федоров**



* За кампанию 41-го «М-95» провела 25 зенитных стрельб, в которых выпустила 200 45-мм снарядов — больше, чем какая-либо другая балтийская «малютка» XII серии.

его проходил маршрут движения судов противника между эстонским и финским берегом. Предположительно подходы к острову с востока были минированы. Все это и предстояло уточнить «М-95». В ночь на 10 июня она перешла в Кронштадт, а спустя двое суток прибыла в бухту Норе-Каппельлахт на острове Лавенсари. Инте-

[illegible]

ресно отметить, что в отличие от обычной практики, когда командиру предоставлялась самому выбирать маршрут перехода на позицию в зависимости от разведданных, Федорову предписывалось проникнуть на Западный Гогландский плес, огибая остров с севера. В первый раз подлодка ушла туда утром 13 июня, достигла Гогланда и днем атаковала остов потопленного немецкой авиацией в 1941 году транспорта «Шауляй» (командир понял свою ошибку уже после пуска торпеды; снаряд попал в борт судна, но не взорвался). При этом субмарина была замечена финскими береговыми постами и немецким охотником, который вызвал в район самолеты. Посчитав продолжение похода с одной торпедой нецелесообразным, вечером тех же суток Федоров вернулся на Лавенсари. Торпеду сняли с неисправной «М-97», с нее же передали и стойку компрессора ВВД, которая треснула вскоре после выхода на позицию. Работы были закончены к вечеру 14-го и в 23.43 лодка ушла в море. Около 11.30 утра на расстоянии примерно 20 миль от Лавенсари и 4-5 от Гогланда прогремел мощный подводный взрыв, зафиксированный береговыми постами обеих сторон. Представитель БПЛ на Лавенсари капитан 3 ранга Пантелеев предположил, что его причиной была торпедная атака «малютки» по вражескому кораблю. В подтверждение этого он докладывал об значительной активизации вражеской авиации и кораблей, несколько раз бомбивших район в последующие дни. Именно они, по мнению офицера, в конечном итоге и потопили «М-95», которая не вернулась в базу. Увы, действительность была намного печальней. Вызванные в район взрыва вражеские самолеты сразу же обнаружили место взрыва по характерному масляному пятну. Хотя

точка примерно соответствовала финскому минному заграждению «Рукаярви», летчики и катерники противника неоднократно сбрасывали в изголовье следа глубинные бомбы. Лишь убедившись, что он не перемещается (топливо продолжало держаться на поверхности в этом месте до 11 июля), вражеское командование пришло к заключению, что русская подлодка погибла...

В 1989 году при совместных работах с гидрографической службой Ленинградской ВМБ одним из первых аналоговых гидролокаторов восточнее Гогланд на глубине 42 метра был обнаружен объект, имевший узкий корпус длиной около 30 метров и характерное возвышение, похожее на рубку. В 1993 году съемка в этом районе с помощью лоатора ГБО-100 подтвердила наличие цели. Однако низкие характеристики аппаратуры затрудняли идентификацию объекта. В 2004 году была проведена съемка объекта гидролокатором бокового обзора с рабочей частотой 500 кГц, благодаря чему было получено изображение, позволявшее определить остов как корпус подводной лодки типа «М» с оторванным носом. Из-за того, что район осенью 2004 года был закрыт ВМФ для плавания, водолазное обследование найденного объекта не производилось. Тем не менее, район обнаружения не оставлял сомнений, что это была именно «М-95». В заключении можно отметить, что неоднократная вероятность встречи с миной на заграждении «Рукаярви» при следовании установленным для «малютки» курсом составляла не более 2%, это было всего лишь третье пересечение, так что можно сказать, что в данном случае удача явно отвернулась от наших подводников.

«М-96»

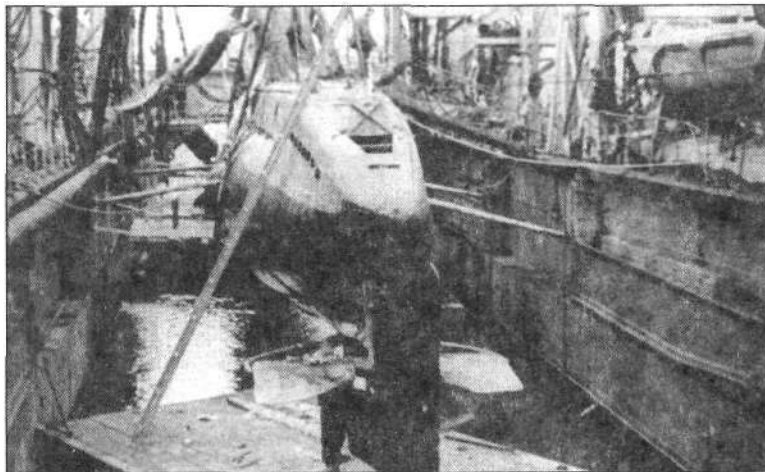
Эта подлодка вошла в историю тем, что была первым кораблем, которым командовал «подводник №1» нашего флота — А.И. Маринеско (1913 г.р., СККС 1934 г., УОПП 1938 г.). Вместе с «систер-шипам» во время Советско-финляндской войны она стояла в Палдиски, а после ее окончания прошла гарантийный ремонт и осуществляла боевую подготовку. По ее итогам «малютка» вышла в 1-ю линию, а награжденный памятным подарком (золотые часы) Маринеско был записан в отчете в числе восьми лучших командиров-подводников КБФ. Увы, для него это не стало пропуском к должности командира субмарины среднего или большого водоизмещения — отличавшийся разгульным нравом командир регулярно получал дисциплинарные и партийные взыскания, что, безусловно, блокировало любые кадровые выдвижения. В мае 41-го субмарина прошла докование с установкой системы

**Командир
«М-96» ст. лейтенант
А.И. Маринеско**



БТС в Таллине, а 30-го вернулась на Ханко. С 14 июня она несла дозор перед устьем Финского залива и была свидетельницей массового ухода немецких судов из финских портов — переданное об этом сообщение стало одним из сигналов о том, что война может начаться в ближайшие дни. На Ханко она вернулась в 19.20 21-го, а спустя несколько часов по флоту была объявлена готовность №1. С началом военных действий командование КБФ побоялось артиллерийского удара по Ханко, в связи с чем приказало всем «малюткам» 8-го дивизиона перейти в Палдиски. В первые походы пошли другие подлодки, а «М-96» осталась в базе из-за поломки дизеля по вине личного состава. Из-за этой аварии она не смогла совершить переход в Усть-Лугу совместно с другими подлодками бригады, и прибыла туда только 5 июля. Дизель удалось починить и 18-го вместе с тремя «систер-шипам» субмарина прибыла в Таллин, откуда ее переадресовали в Триги в распоряжение коменданта БОБРа. Тот направил подлодку в западную часть Рижского залива, где по расчетам она должна была действовать против немецких конвоев, курсировавших между Виндавой и Ригой. Этот поход (27-31.7.1941) оказался весьма коротким и безрезультатным. 30-го лопнул обод кулачной муфты, муфта вышла из строя и Маринеско был вынужден попросить разрешения на досрочное возвращение в базу.

7 августа корабль стал на ремонт на 196-м заводе, а поскольку работы решили совместить с перезагрузкой аккумуляторной батареи, срок готовности отодвинулся до конца месяца. Не успели все это закончить, как 26-го увидел свет приказ наркома ВМФ о перевозке «96-й» на Каспий. Корабль успели перевести на «Северную верфь» и выгрузить механизмы, когда выяснилось, что из-за установившейся плотной блокады выполнить указание не удастся. К счастью, в отличие от «М-90» морякам и корабелям удалось быстро отбуксировать лодку на «Судомех», где до 10 ноября ее вернули в боеготовое состояние. Из-за этого субмарина не смогла принять участия в осенних походах. Командир, впрочем, даром времени не терял, организовав среди офицеров дивизиона настоящий карточный клуб с игрой на деньги. В октябре Маринеско был исключен из кандидатов в члены ВКП(б) «за систематическую пьянку, за развал дисциплины, за отсутствие воспитательной работы среди личного состава, за неискреннее признание своих ошибок». Начальники будущего «подводника №1» пострадали куда сильнее. Так военному батальонному комиссару А.Г. Дымскому за развал партийно-политической



работы на дивизионе дали 8 лет исправительно-трудового лагеря, а комдива капитан-лейтенанта Н.К. Мохова, который не только не смог обуздать подчиненных, но и продолжал выписывать для них накладные на водку, в январе 1942 года понизили в должности*.

Большой объем технических работы, выполненных еще осенью, позволил экипажу завершить программу зимнего судоремонта уже к 17 января. Тем не менее, к началу кампании подлодка снова оказалась в ремонте, на сей раз — аварийном. 14 февраля осадная артиллерия накрыла огнем район стоянки дивизиона в районе Тучковой набережной. «М-96» пострадала больше всех — один из снарядов разорвался непосредственно у борта или при ударе о легкий корпус. В прочном на стыке 4-го и 5-го отсеков образовалась пробоина 15х13 см, заделать которую изнутри оказалось невозможно. Вахтенные герметизировали все переборочные двери, благодаря чему даже с двумя полностью затопленными отсеками «малютка» удержалась наплаву. Через несколько часов с внешней стороны удалось завести пластырь, а затем откачать всю воду. Хотя непосредственно самим снарядом были перебиты только несколько кабелей и трубопроводов, невская вода вывела из строя все оборудование отсеков, включая дизель, распределительную электроподстанцию и вторую группу батареи. Многомесячный ремонт велся силами личного состава, затем на заводе «Судомех», а для заделки пробоины «96-ю» в начале июля подняли на гинях спасательного судна «Коммуна». После короткой подготовке на

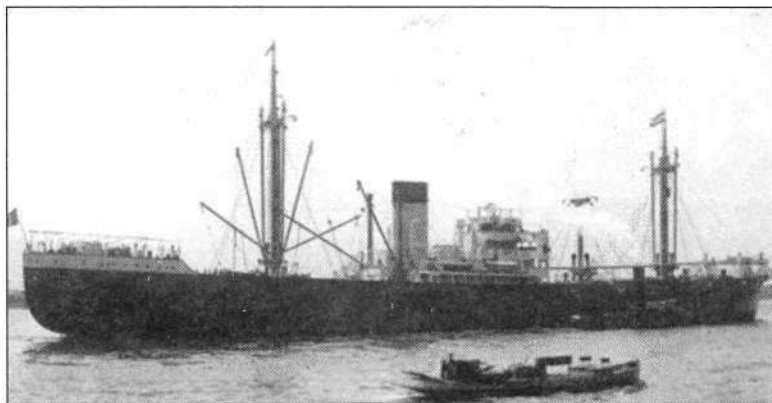
Подводная лодка «М-96» на гинях спасательного судна «Коммуна», июль 1942 г.

* Будучи командиром «Щ-317» Н.К. Мохов совершил в июне-июле 1942 года поход, в течение которого потопил три и повредил один транспорт. При возвращении из похода подлодка погибла. Интересно отметить, что бывший начальник «подводника №1» превзошел по числу побед своего подчиненного, но сильно уступил ему в памяти потомков.

Неве 24 июля субмарина перешла в Кронштадт откуда ей предстояло выйти на позицию между Таллином и Хельсинки.

«М-96» и выходившая с ней в паре «Л-3» являлись авангардом 2-го эшелона подводных сил КБФ. К этому времени уже была накоплена определенная информация, позволявшая командирам планировать свои действия более осознанно. В частности «М-96», вышедшая с Лавенсари в ночь на 12 августа, форсировала заграждение «Зееигель» Северным Гогландским проходом, тем же маршрутом, что выходила и возвращалась «С-4» из 1-го эшелона. При этом она успешно пересекла восемь линий мин, даже не зная об их наличии. Разведданные о местоположении фарватера противника между Таллином и Хельсинки были получены из донесений «Щ-304», «Щ-320» и «Щ-303». Прибыв туда рано утром 14-го, Маринеско уже спустя пару часов обнаружил конвой. Увы, он оказался не более удачлив, чем его предшественники: единственная торпеда, выпущенная с дистанции 12 кбт при угле встречи 110 град., в цель не попала. Несмотря на моросящий дождь немцы своевременно заметили торпедный след, что позволило пароходу «Порто Алегро» без труда уклониться. Сама же подлодка оказалась в довольно затруднительном положении — командир БЧ-5 слишком рано продул заполненную после залпа цистерну быстрого погружения, в результате чего «малютка» показала на поверхности моря рубку. В этот короткий момент Маринеско успел заметить, что *«атакованный транспорт имеет большой дифферент на нос и его винты вышли из воды»!* Обнаружившие перископ и рубку, немецкие тяжелые плавбатарей «Вест» и «Хелена» выпустили 23 тяжелых снаряда, а затем сбросили 11 глубинных бомб. Тихоходные плавбатарей пользовались малыми глубинными бомбами, поэтому даже взрывавшиеся вблизи глубинки смогли повредить только освещение и некоторые измерительные приборы. После «успешной» атаки «М-96» ушла к южному берегу залива

**Пароход
«Порто Алегро» —
несостоявшаяся
жертва «М-96»**



в районе Палдиски, но встреченный там отрядом 16-го конвой состоял исключительно из малых каботажных теплоходов, и Маринеско не стал тратить на них торпеду. В конечном итоге ее пришлось привезти в базу — израсходование большей части запасов кислорода и регенерационных патронов заставило командира уже 19-го взять курс на восток. Перед выходом в поход он условился с представителем БПЛ на Лавенсари, что в интересах сохранения скрытности радиосообщения об уходе с позиции давать не будет. Представитель согласился и... забыл сообщить об этом командованию Островного сектора. В результате, когда вечером 22-го «малютка» всплыла в условленной точке, находившаяся в дозоре пара «мошек» обстреляла ее и сбросила две глубинные бомбы — к счастью, мимо. В ошибке быстро разобрались и те же катера сопроводили подлодку в бухту Норре-Капельлахт. Рано утром 25-го «96-я» ошвартовалась в Кронштадте, где Маринеско доложил о первом успехе малых подлодок с начала кампании. Уже спустя девять дней он был награжден орденом Ленина и до конца месяца его повторно приняли в кандидаты в члены ВКП(б). Следует отметить, что хотя он и не добился реальной победы, в том походе ему невероятно повезло. Субмарина 39 раз форсировала минные заграждения, о наличии большинства из которых не было известно, и лишь раз коснулась минрепа, да и то на нашем поле 1941 года. Особенно примечательным это достижение становится, если учесть, что «систер-шипы» — «М-95» и «М-97», ходившая этим маршрутом до и сразу после «96-й» в базу так и не вернулись...

В конце кампании подлодка совершила еще один короткий (8-12.11.1942), но не менее опасный поход — в Нарвский залив с целью высадки разведгруппы. Та, в свою очередь, имела задачу захвата языка и какой-то вражеской аппаратуры, по некоторым мемуарным свидетельствам — шифровальной машинки «Энигма». Сама операция имела место в ночь на 11 ноября. Высадка в районе деревни Лимала в западной части залива прошла скрытно. Хотя разведчики опоздали с возвращением на 2 часа, они прибыли назад без потерь с захваченным в плен эстонцем и аппаратурой*. Увы, трагическая случайность

* Впоследствии в литературе писалось, что разведгруппа совершила налет на штаб немецкого полка, захватила пленного, но машинки «Энигма» в штабе не оказалось. Подтвердить или опровергнуть это без доступа к документам разведотдела штаба КБФ достаточно сложно, но по косвенным признакам (отсутствие упоминания о нападении в немецких документах, пленение эстонца, а не немца, доставка искомой аппаратуры на ПЛ, хотя эта аппаратура и не являлась «Энигмой») можно считать, что операция имела иную цель и результаты, нежели об этом говорится в литературе.

в значительной степени смазала результат операции — уже при швартовке к борту подлодки один из разведчиков схватил бросательный конец, встал, чем нарушил равновесие резиновой шлюпки, и в этот момент она была перевернута волной. Спасти удалось только одному из находившихся в ней разведчиков, а три других и пленный утонули. Находившийся в другой шлюпке командир разведгруппы и аппаратура не пострадали. После этого «М-96» ушла в базу. Даже за время этого короткого похода она пересекла 17 линий мин и дважды касалась минрепов, но взрывов, к счастью, не последовало.

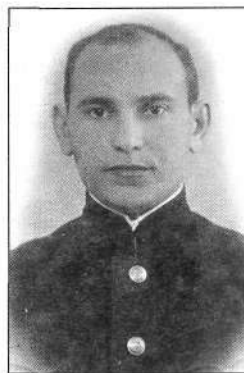
Успешное завершение двух походов на некоторое время восстановило репутацию Маринеско в глазах командования. В апреле 1943 года он получил назначение на «С-13», командуя которой впоследствии навсегда вписал свое имя в историю нашего подводного флота. На его место пришел капитан-лейтенант Н.И. Карташов (1913 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.), не участвовавший в 1941-1942 гг. ни в одном боевом походе. Во время войны с Финляндией он был старпомом на «Щ-319», а затем последовательно командовал экспериментальной подлодкой «Редо», а в 1942 году — «неходячей» «М-77». На первых порах это вызвало неприятие нового командира бывалым экипажем, но после первых походов эти противоречия сгладились.

К началу июля 1943 года — времени прихода «М-96» на Лавенсари — командование КБФ уже убедилось в невозможности прорыва подлодок в Балтийское море через двойную противолодочную сеть, выставленную немцами между эстонским островом Найссаар и финским полуостровом Поркала-Удд. Тем не менее, ГМШ и лично нарком Кузнецов были против сворачивания действий балтийских субмарин до лучших времен. По замыслу московских специалистов подводникам следовало искать возможность вырваться из сетевой блокады, а параллельно, используя «малютки», развить активность в водах, окружающих остров Гогланд. Хотя кампания предыдущего года и разведданные, полученные в 1943 году, показали отсутствие немецких коммуникаций в восточной части Финского залива, операторам штаба КБФ под давлением сверху пришлось спланировать походы таким образом, будто эти коммуникации были. В качестве дополнительных объектов для нападения фигурировали дозорные корабли и корабли поддержки дозоров. Если принять во внимание, что противник развернул вокруг Гогланда противолодочный рубеж «Зееигель», в состав которого входила несколько тысяч мин, а по дозорным силам вполне могли действовать и действо-

вали авиация и торпедные катера, затаив посылкой подлодок кажется и вовсе лишеной здравого смысла. И тем не менее, она была реализована на практике.

Для «М-96» командование, само того не зная, отвело более спокойный участок в северной части Восточного Гогландского плеса на подходах к Хапасарским шхерам. Минные заграждения, выставленные здесь финнами в 1942-1943 гг. были не такими плотными, как на немецком южном участке, да и состояли они в значительной степени из старых русских мин. За время похода (18-21.7.1943) подлодка ни разу не касалась минрепов, но все-таки получила повреждения, «проползла» из-за небольшой ошибки в счислении килем по каменистой гряде. Оказались срезаны болты, крепившие вертикальный руль к его подпятнику, и ограждение руля — к килю, были немного выщерблены лопасти винта. Для ремонта субмарина вернулась в Кронштадт, но затем в ночь на 27 августа повторно перешла на Лавенсари. Выход состоялся на следующую ночь. На этот раз помимо разведки и атак на корабли поддержки дозора лодке ставилась задача высадить две разведгруппы по 2 человека на сам Гогланд. Их целью был сбор данных о противодесантной обороне острова. Карташов планировал высадить обе группы в ночь на 29 августа, но после высадки первой посчитал себя обнаруженным дозорными кораблями, которые, якобы, запросили опознавательные. К тому же субмарина снова залезла на мелководье и помяла себе ограждение вертикального руля. Следующего удачного момента пришлось ждать еще две ночи. На этот раз командир был более осторожен и выпустил шлюпку с разведчиками не со 100 метров, а с 8 кбт от берега. Затем он долго ждал сигнала об успешной высадке, но так и не дождался. Вероятно течением шлюпку пронесло мимо острова и в конечном итоге разведчики высадились не на Гогланде, а на удаленном на 28 км острове Сомерс, по крайней мере именно там 27 сентября их задержали финны. Что же касается первой группы, то она словно сквозь землю провалилась. Поскольку разведчики находились на «малютке» значительно дольше, чем планировалось, подошли к концу запасы кислорода и регенерационных патронов. 3 сентября «М-96» вернулась на Лавенсари, а поскольку осмотр сразу же показал повреждение ограждения руля, вскоре ее перевели в Кронштадт. Начатый там текущий ремонт затянулся до конца октября, что подвело черту под участием «96-й» в кампании 43-го.

В середине июня 44-го «М-96» прошла по Неве в Ладожское озеро и между 22 и 29-м числами совершила выход на прик-



**Командир «М-96»
капитан-лейтенант
Н.И. Карташов**

рытие от надводных кораблей противника нашего плацдарма, захваченного в результате Тулоксинской десантной операции. В следующем месяце корабль вернулся в Кронштадт, где ему предстояло принять участие в финальном акте драматической истории походов «малюток» к Гогланду.

Еще в апреле штаб КБФ составил и утвердил под давлением сверху так называемый «План подводной войны», предусматривавший развертывание больших и средних подлодок в западной части Финского залива, а малых вдоль рубежа «Зееигель». При этом прекрасно осознавалась и нереальность решения задачи по нарушению вражеских коммуникаций, и опасность, которой будут подвергаться субмарины при форсировании заграждений, которые к лету 44-го достигли своей максимальной плотности. Не понятно было и кого собираются атаковать «малютки» — после интенсивных налетов нашей штурмовой авиации противник в конце июля свернул корабельные дозоры на «Зееигеле», перепоручив наблюдение за заграждением своим подлодкам. Тем не менее, изобразить активную деятельность было необходимо. В ночь на 12 августа «М-96» вместе с «М-90» перешла на Лавенсари, где ее экипаж в течение нескольких дней ждал приказа на выход. В штабе флота медлили, надеясь, что «блажь» у московских начальников вскоре пройдет. 18 августа при очередном дневном погружении на рейде в свежую погоду «малютка» повредила киль и была вынуждена вернуться для ремонта в Кронштадт. Узнав, что командование флотом фактически саботирует выполнение утвержденного плана, в ГМШ пришли в негодование. 26 августа вице-адмирал В.Ф. Трибуц предпринял последнюю слабую попытку избежать выполнения неразумного с оперативной точки зрения указания.

**Командир «М-97»
капитан-лейтенант
А.И. Мыльников на
мостике своего
корабля**



Он доложил в ГМШ, что «при форсировании Финского залива не гарантирована безопасность лодок из-за мощных комбинированных минных заграждений и активных действий сил ПЛО противника». Адмирал предлагал отложить развертывание субмарин до изменения обстановки на суше, явно имея в виду начавшиеся переговоры о перемирии с Финляндией. В ответ на это 30 августа Кузнецов дал директиву следующего содержания: «Считаю, что с дальнейшей бездейтельностью подлодок КБФ мириться нельзя... Немедленно начать действия подлодок типа «М» в Финском заливе до Гогланда, разведывая этот рубеж и вынося в дальнейшем действия лодок всех типов на запад... Конкретный план действий и очередность выхода лодок донесите. Выход подлодок начать по готовности, не дожидаясь утверждения плана». Это предопределило трагедию «М-96», ставшей последней «малюткой», погибшей на Балтике в годы войны.

7 сентября она совместно с «М-102» была отэскортирована на Лавенсари, откуда тем же вечером ушла в боевой поход в юго-восточную часть Нарвского залива. Вечером 10-го «102-я», находившаяся на соседней позиции, дважды подорвалась на антенных минах, получила тяжелые повреждения, но смогла вернуться в бухту острова, «М-96» же пропала без вести. В последнем походе на ее борту находилось 22 подводника, включая представителя Отдела подводного плавания капитана 3 ранга Н.Н. Бутышкина.

«М-97»

До начала Великой Отечественной карьера этой лодки мало отличалась от остальных балтийских кораблей XII серии — стоянка в Палдиски во время «Зимней войны», боевая подготовка и гарантийный ремонт в 40-м. Командовал субмариной капитан-лейтенант А.И. Мыльников (1911 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.) — полный тезка и закадычный друг А.И. Маринеско. Из-за различных мелких упущений по службе и личной недисциплинированности он не был выдвинут на вышестоящую должность несмотря на то, что его командный стаж на разных «малютках» к началу войны составлял два года. В начале мая корабль перешел в Таллин, где прошел докование, установку системы БТС, а затем задержался в базе из-за неисправности главного электромотора. Вскоре неисправность устранили и к началу июля «97-я» считалась вполне готовой к выполнению заданий командования. Таковые быстро нашлись — в соответствии с доверенными взглядами «малютки» в первую очередь предназначались для несения дозора у своих баз и побережья. «М-97»

направили на позицию перед входом в Финский залив, где перед этим пропала без вести «М-99»...

Как показал поход, лодка Мыльниковы имела немалые шансы повторить судьбу «99-й». Первая серьезная опасность возникла еще вечером 6 июля, когда она в паре с «М-103» шла из Палдиски к точке погружения северо-западнее мыса Такхуна. Проводка осуществлялась за тралом БТЩ-216, знаменитого тем, что находясь в дозоре в ночь начала войны, он обнаружил мины немецкого заграждения «Апольда». Как известно, в штабе КБФ на это сообщение не обратили внимания, в результате чего спустя сутки были потеряны эсминец «Гневный» и носовая часть крейсера «Максим Горький». Теперь же знания о местонахождении немецких мин сыграли с тральщиком злую шутку. Пытаясь обойти заграждение по прибрежному мелководью, БТЩ-216 ненароком завел отряд на банку из донных неконтактных мин, выставленных немецкими торпедными катерами. Против них контактные тралы были бессильны — в 23.35 БТЩ-216 подорвался, переломился пополам и быстро затонул. При этом тяжелую контузию получил руководивший проводкой командир 8-го дивизиона подлодок Е.Г. Юнаков. Считая, что корабль был торпедирован вражеской субмариной, он успел передать на «малютку»: *«Мин нет, следуйте на позиции!»* К счастью, командиры проявили осторожность и вернулись в Палдиски. На следующий день обе лодки провели в Моонзунд, а 8-го вывели в Балтийское море через пролив Соэлавяйн.

На этом злоключения «97-й» не закончились. Послевоенный анализ показал, что район ее дозорной позиции в значительной мере совпадал с районом патрулирования вражеской «У 144», которую немецкое командование направило следить за выходом из Финского залива. Следует подчеркнуть, что эта субмарина уже успела отличиться, потопив 23 июня у Виндавы нашу «М-78». Тем не менее, Мыльникову вскоре представился шанс поквитаться за товарища. 11-го числа, вскоре после полудня находившаяся на перископной глубине «М-97» обнаружила «финскую подводную лодку типа «Ветехинен». Условия для атаки были идеальными: курсовой угол цели — 45 градусов правого борта, ход — 2-3 узла, расстояние 6 кбт. Мыльников был настолько поражен увиденным, что забыл отдать приказ о подготовке торпедных аппаратов, что выяснилось только непосредственно перед выстрелом. Лодки разошлись, чтобы встретиться спустя несколько часов, но уже в противоположной ситуации. На этот раз в качестве цели фигурировала

ничего не подозревавшая «М-97», но выпущенная немцами торпеда прошла мимо незамеченной. Еще одна встреча состоялась спустя трое суток, когда из-за преждевременного израсходования топлива (Мыльников объяснил его плохим состоянием аккумуляторной батареи, требовавшей частых подзарядок) «малютка» уже направлялась в базу. На этот раз командир посчитал дистанцию слишком большой и приказал погрузиться «от греха подальше». Впрочем, «У 144» все равно не ушла от расплаты — 10 августа ее потопила «Щ-307».

«М-97» после похода ушла в Таллин, а оттуда — в Ленинград, где приступила к работам по замене батареи. С 8 августа она находилась в Кронштадте в готовности к переходу в Таллин, но свободных тральщиков для ее эскорта так и не нашлось. Затем подлодка ушла в Ленинград, где ее экипаж приступил к изучению основ сухопутного боя и устройства винтовки Мосина. Лишь 11 сентября штаб КБФ дал первую с момента оставления Таллина директиву по развертыванию подлодок. Одна из позиций намечалась на подходах к эстонской столице, и именно на нее направили «М-97». Целью похода (11-20.9.1941) являлась разведка фарватеров и системы дозоров противника в интересах последующих минных постановок подводными заградителями. Мыльников повезло успешно форсировать многочисленные минные поля, стоявшие в восточной и центральной частях залива, но задача осталась невыполненной. Дело в том, что немцы задействовали почти все свои силы в десантной операции на Моонзундские острова и еще даже не приступали к тралению фарватеров у Таллина. В результате «малютка» так и не встретила противника, если не считать двух нападений одиночных самолетов при возвращении 19 сентября.

Запоздалое оповещение британской разведки о развертывании перед устьем Финского залива соединения крупных надводных кораблей кriegsmarine с линкором «Тирпиц» во главе задержало развертывание подводных сил КБФ на две недели. Только 15 октября к Таллину послали «М-102», но из-за посадки на мель ее поход завершился не начавшись. Тогда направили «М-97». Уже знакомым маршрутом она прошла на позицию, где Мыльников сразу же приступил к активному поиску врага. Не найдя его, он вечером 23 октября проник на внешний рейд порта и находился там всю ночь на таком расстоянии от берега, что с лодки даже были видны огоньки трамваев! Шанс поразить цель выдался утром, когда из гавани прямо на «малютку» вышел неохранный

**Экипаж «М-97»,
ноябрь 1941 г.**



транспорт «Хохенхерн». Мыльников выпустил по нему торпеду, но поскольку после выстрела субмарина начала всплывать, пришлось заполнить цистерну быстрого погружения и прервать наблюдение. Если бы этого не произошло, командир бы увидел, как судно дало серию белых ракет (сигнал об обнаружении подлодки), после чего развернулось на обратный курс. Интересно отметить, что когда спустя 7 минут «М-97» всплыла под перископ, Мыльников не узнал с кормы свою прежнюю цель и посчитал ее другим судном. Первый транспорт он посчитал утопленным, поскольку через минуту после выстрела подводники слышали взрыв. Вероятно его причиной была бомба, сброшенная сопровождавшим «Хохенхерн» гидросамолетом. Интересно отметить, что в немецком штабе сначала не поверили сообщению капитана судна — место атаки у Екатерининского створа считалось слишком мелководным и опасным для подлодок в навигационном отношении. На всякий случай немецкий командующий вызвал из Хельсинки сторожевые корабли «V 303» и «V 314», которые обеспечили переход транспорта во второй половине дня. Мыльников видел сторожевики, принял их за транспорта, но атаковать не смог из-за поворота цели. Вторую торпеду удалось израсходовать на следующий день. В перископ был обнаружен конвой, состоявший из двух буксиров в охранении «V 303». На этот раз экипаж сработал сла-

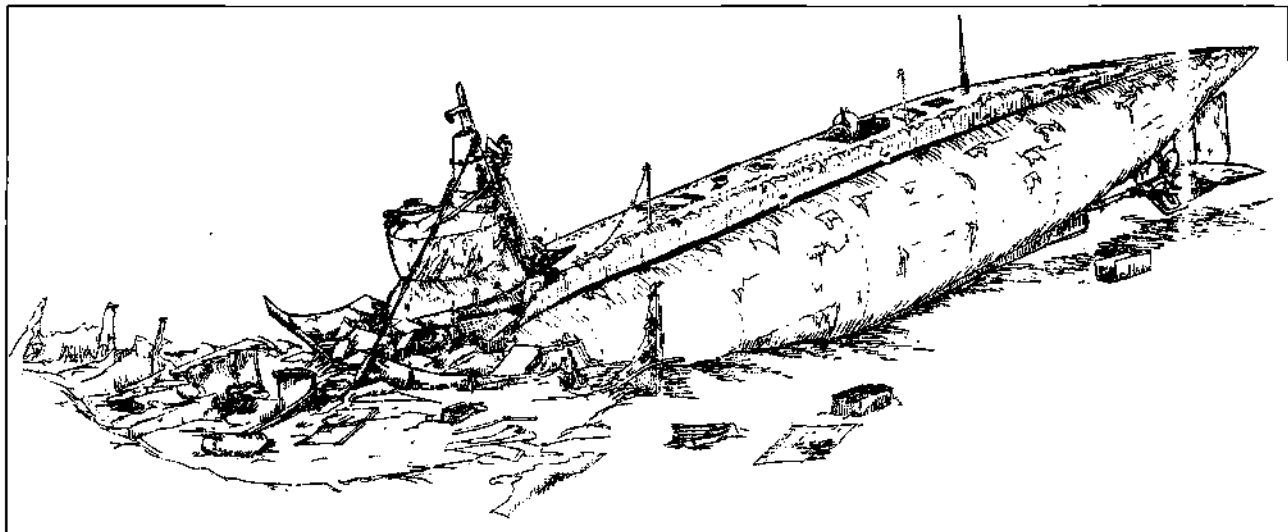
женно и у командира была возможность наблюдать за ходом торпеды. Увы, это не принесло ничего кроме разочарования — снаряд прошел перед носом буксира, который, якобы, успел застопорить ход. Едва «малютка» погрузилась, как над ней взорвалась бомба, сброшенная с самолета. После израсходования боезапаса «97-й» не оставалось ничего, кроме как вернуться в Кронштадт. Командование высоко оценило результаты похода, особо обратив внимание на активность и смелость командира. 13 ноября он был награжден орденом Ленина и вскоре направлен командовать «С-9». На его место пришел ст. лейтенант Н.В. Дьяков. После гибели своей «М-94» в июле 41-го он успел послужить еще на двух подлодках: сначала командиром «Щ-408», а затем, после столкновения ее с сетевым заградителем «Вятка» — старпомом на «С-9». В ноябрьском походе на «эске», ему пришлось на несколько дней вступить в командование кораблем после трагической гибели ее командира. Теперь же, несмотря на репутацию человека, приносящего несчастья, ему доверили «97-ю».

Первой бедой оказался близкий разрыв немецкого снаряда днем 14 февраля. Хотя подлодка и не получила таких повреждений, как стоявшая рядом «М-96», в ее корпусе насчитали почти 150 осколочных пробоин, причем один из осколков пробил и прочный корпус. С большим трудом, лишь благодаря самоотверженности подводников все это удалось устранить и ввести корабль в строй к началу кампании. В результате, «97-я» стала первой подлодкой КБФ, ушедшей в поход в 1942 году.

Увы, «малютка» была обречена на то, чтобы этот поход оказался безрезультатным. Как это бывало обычно в начале каждой кампании, командование флота и БПЛ испытывало острую нехватку достоверных данных о противнике, что выливалось в постановку подводникам задач по сбору недостающей информации. Так командиру «М-97» предписывалось уничтожать корабли и суда противника на Восточном Гогландском плесе, выявить его систему дозоров, начертание фарватеров, а также произвести минную разведку. Все задачи, кроме последней были нереальными в силу отсутствия дозоров и фарватеров в данном районе. Весь плес противник отвел под размещение минного заграждения «Зееигель», но минная разведка плотного заграждения легко могла привести к гибели подлодки, поскольку выставленные здесь якорные мины ЕМС обладали противотральными трубками КА, которые в случае соприкосновения с корпусом субмарины выполняли роль механической антенны и вызвали подрыв боеприпаса.

**Командир «М-97»
ст. лейтенант
Н.В. Дьяков**





Кроме того, шансы на успех снижались дополнительными указаниями — в частности, требованием производить зарядку батареи в бухте Лавенсаари. Поскольку на позиции Дьяков предпочитал ходить не экономическим, а 3-узловым ходом, все патрулирование свелось к трем коротким выходам (15.50 29.5-13.25 30.5.1942; 15.04 2.6-06.59 3.6.1942; 08.15 4.6-06.35 5.6.1942), причем ни в одном из них подлодка не приблизилась к Гогланду ближе чем на 18 кбт. Она не встретила ни одного корабля противника, не обнаружила признаков наличия минных заграждений, несмотря на то, что семь раз пересекала их, причем в трех случаях под углом встречи 15 град! Корабль продолжал сохранять репутацию невезучего: после первого выхода заболел штурман, а нового пришлось доставлять из Ленинграда на связном У-2. В третьем обнаружилось пропускание верхней головки перископа — попадавшая туда влага «обнуляла» видимость. Из-за этого при выходах 6 и 8 июня приходилось возвращаться на Лавенсаари, даже не достигнув позиции. В конечном итоге поход был прекращен и субмарину отправили на ремонт в Кронштадт.

Второй и последний поход в этой кампании был совершен в рамках развертывания 2-го эшелона. К тому времени необходимая развединформация уже была собрана, а для действий «малюток» выделялась специальная позиция в центральной части Финского залива. Стал известен и «оранжевый» фарватер немцев, по которому между Таллином и Хельсинки курсировали мелкие конвои. О чем не было известно нашей разведке, так это о том, что фарватер пролегал вплотную с минным заграждением «Насхорн», перегородившим залив между островом Найсаар и полуостровом Поркала-Удд. В

частности, «М-96», действовавшая на этой позиции перед «97-й», днем 14 августа четырежды пересекла линии мин на «Насхорне», но даже не заметила этого. Ей командовал удачливый командир, а «М-97» — нет. В ночь на 1 сентября «малютка» была выведена тральщиками в точку погружения на Восточном Гогландском плесе и после этого пропала без вести. Она не дала ни донесения о прибытии на позицию, ни отзыва на начавшиеся с 3-го числа вызовы командования. Различные версии ее гибели строились историками вплоть до 1999 года, когда стало известно, что еще 9 лет назад группа финских «дайверов» обнаружила недалеко от Хельсинки остов подлодки типа «М» с разрушенной взрывом мины носовой частью. Координаты находки не оставляли сомнения в том, что ей может быть только «М-97». Увы, из-за сложностей финансового и дипломатического характера обследование корпуса российской экспедицией до сих пор не произведено. В последнем походе на борту «малютки» находилось 20 человек.

«М-98»

Субмарина вступила в строй в середине кампании 1940 года и до ее конца успела сдать только некоторые задачи 2-й линии. Для продолжения боевой подготовки «М-98» и «М-99» 24 мая 41-го перешли в Таллин, но вскоре мероприятия по повышению готовности заставили их вернуться на Ханко. Там «98-я» и встретила начало войны. Затем последовали переходы в составе дивизиона в Палдиски, Таллин и Усть-Лугу, а 18 июля, наконец-то, до корабля дошла очередь идти и в боевой поход.

Командиром подлодки с момента вступления в строй был ст. лейтенант В.Н. Бурденко (1912 г.р., ВМУ 1934 г.), но в апреле 41-го его внезапно сменил капитан-

**Положение
подводной лодки
«М-97» на дне**



Командир «М-98»
капитан-лейтенант
В.Н. Беззубиков

лейтенант И.И. Беззубиков. История этого человека впоследствии предопределила судьбу и его самого, и подлодки, поэтому на ней стоит остановиться чуть подробнее. 1907 года рождения, он появился на свет в семье бакинского коммерсанта. После окончания школы последовало поступление в морской техникум в Ленинграде, плавание на торговых судах, срочная служба в береговой обороне КБФ. После демобилизации Беззубиков поступил в Ленинградский кораблестроительный институт, где успел отучиться два курса, прежде чем по партийной мобилизации (он был членом ВКП(б) с 1930 г.) его отправили учиться в командирский класс УОПП. Окончив его в 1935 г., молодой командир стал старпомом на тихоокеанской «Щ-120». Спокойная служба продолжалась всего год. В 1936 году его внезапно исключили из партии, а в июне 37-го уволили со службы. Причиной послужило сокращение на протяжении многих лет Беззубиковым социального положения отца. Где работал бывший командир РККФ в период вынужденного нахождения в запасе автору не известно, но в самом конце 1940 года его вновь призвали и назначили старпомом на «С-10». Сложно представить, что за период зимней стоянки на только что построенной подлодке он смог так хорошо зарекомендовать себя, чтобы его в апреле назначили на «М-98». Более вероятно, что потребовалось срочно сменить старого командира (эта версия подтверждается тем, что в апреле В.Н. Бурденко был назначен с понижением), но, тем не менее, это факт.

Как показали последующие события, назначение Беззубикова оказалось явно неудачным ходом. Во время перехода из Усть-Луги в Таллин командир «М-98» внезапно заявил комдиву Мохову: *«Идти нельзя, караван растянулся, идем на гибель, нас раздолбают. Я не пойду. Вернемся обратно и доложим начальству»*. В том, что «раздолбать» действительно могут Беззубиков убедился утром 21 июля, когда на его глазах немецкая подлодка уничтожила «М-94». От второй торпеды, адресованной «98-й», удалось уклониться чудом — считая что корабли попали на минное поле, командир приказал дать задний ход еще до того, как его курс пересек смертоносный снаряд. Эти события окончательно парализовали и без того уже надломленную репрессиями волю командира — на протяжении всего похода (21-25.7.1941) он старался отлеживаться на грунте. При этом в первом случае грунт оказался на глубине 52 метров и при попытке достичь его на субмарине потекли сальники забортной арматуры, но что хуже — нарушилась герметичность верхней

головки перископа. Попытки просушить ее, предпринимавшиеся на протяжении трех суток опять же при лежании на грунте (!), ни к какому результату не привели, после чего Беззубиков запросился в базу. Ознакомившись с результатами похода, комбриг Орел объявил ему строгий выговор, и предупредил, что за повторение подобных действий офицера ждет суд военного трибунала.

С 29 июля подлодка находилась в Таллине, где ввиду невозможности перехода в Кронштадт (не было свободных тральщиков) ее потихоньку отремонтировали. Когда утром 28 августа весь флот вышел из таллинской гавани для перехода на восток, «М-98» ушла на позицию прикрытия у маяка Поркалан-Калбода. Там она находилась до вечера 3 сентября, пока из базы не было получено приказание возвращаться. Излишне говорить, что подлодка за время похода никого не встретила, но поскольку в том походе ей ставилась задача прикрыть конвои от возможного нападения надводных кораблей противника, и никакого нападения действительно не произошло, командир получил удовлетворительную оценку.

Совсем по-другому развернулись события в следующем походе (28.9-9.10.1941) в восточную часть Нарвского залива. Он происходил в рамках развертывания сил КБФ на случай попытки прорыва немецкого соединения во главе с линкором «Тирпиц» к Ленинграду. По ходу событий стало ясно, что немцы никуда прорываться не собираются, и тогда командирам подлодок поставили задачи разведки и нанесения ударов по судам в том случае, если их маршруты будут проходить через позиции. При этом командование флотом и БПЛ без достаточных на то оснований считало, что немцы пользуются портом Нарва, осуществляя через него доставку предметов снабжения своим сухопутным войскам. Беззубиков же никакого движения в заливе не обнаружил. Впрочем, даже если бы оно было, не факт, что командир заметил бы его. Лодка не подходила к берегу ближе, чем на 4-6 миль, что командир мотивировал постоянными отказами механизмов. В каждом таком случае он приказывал ложиться на грунт. Кроме того, субмарина лежала на грунте и при плохой видимости, и во время 8-часового отдыха командира после вахты (управление кораблем штурману он не доверял, считая его слабо подготовленным!). Особое неудовольствие комдива и комбрига вызвали зарядки батареи при стоянии на якоре. Ясно, что если бы в этот момент показался противник, произвести срочное погружение и маневр уклонения не удалось бы. Хотя комдив Мохов написал в своих выводах,

что «при соответствующем указании и внушении [Беззубиков] сумеет выполнить свой долг перед Родиной», комбриг Трипольский распорядился подготовить материалы к передаче в трибунал.

По неясной причине это решение осталось без последствий. Беззубикова не только не отстранили от командования, но даже послали в очередное патрулирование — на этот раз в район между Таллином и Хельсинки. Перед этим два успешных похода туда совершила «М-97», но направленная в конце октября субмарина «Калев» пропала без вести — подорвалась на mine. По-видимому, это произошло при попытке выполнить спецзадание — высадить разведгруппу на эстонском побережье. При движении же строго по разведанному фарватеру лодки подвергались минимальному риску, что и подтвердилось многочисленными успешными переходами в обоих направлениях. Тем не менее, в штабе флота рассудили по-своему и очередную пару подлодок (вместе с «М-98» на позицию в Данцигской бухте высылались «Л-2») решили провести вместе конвоем на Ханко за тралами тральщиков.

В ночь на 13 ноября конвой вышел из Кронштадта, к утру достиг Гогланда, а с наступлением вечерней темноты — возобновил движение на запад. Оно продолжалось примерно до часа ночи 14 ноября, когда в районе севернее острова Кери отряд попал на минное заграждение «D.46», выставленное за десять дней до того немецким минзагом «Кайзер». Один за другим подорвались БТЩ «Верп» (взорвался и сразу затонул), эсминiec «Суровый» и подлодка «Л-2». После этого единый походный ордер и боевое управление нарушились — часть отряда продолжила движение, а часть осталась с поврежденными кораблями. Что в этот момент делала «М-98», которая до того шла в кильватер «Ленинцу», никто точно сказать не мог. Спустя несколько часов эсминiec затонул, а «Л-2» по недоразумению была брошена на произвол судьбы в тонущем состоянии. Из ее экипажа спаслось лишь три человека, перепрыгнувшие на корму «Сурового» в момент случайного сближения кораблей. Они-то и сообщили, что примерно в 01.20 «малютка», погружаясь, ушла в северо-западном направлении. Очевидно, верный своей практике Беззубиков попытался уйти подальше от опасности, даже не пытаясь понять, как это лучше сделать. В 01.57 на всех кораблях услышали громкий двойной взрыв, который, как показал последующий анализ, не относился ни к одному из известных случаев подрыва. Имел ли он отношение к гибели «98-й» однозначно утверждать нельзя, но донесения о прибытии на позицию она не сде-

лала, да и противник ее присутствия не фиксировал. В последнем походе на борту «М-98» находилось 18 членов экипажа.

«М-99»

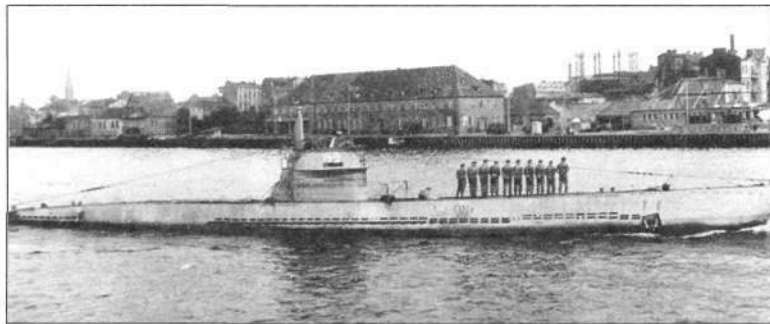
Как и предыдущий «систер-шип», эта подлодка вступила в строй в течение кампании 1940 года, и к ее концу была подготовлена лишь для действий в простых условиях обстановки. В конце мая 41-го она перешла в Таллин, где прошла докование, а 10-го числа следующего месяца вернулась на Ханко. Именно она вечером 21 июня вышла на смену «М-96» на дозорную позицию перед устьем Финского залива и встретила на ней начало войны. Утром 22-го ее срочно отозвали в Таллин, куда она прибыла спустя сутки. На следующий день перед командиром субмарины ст. лейтенантом Б.М. Поповым (1912 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.) поставили задачу — вернуться в тот же район и продолжить патрулирование, но уже по-боевому. Корабль вышел из Таллина в 23.56 24 июня и без какого-либо обеспечения пошел на позицию. Последний раз его видели утром 25 июня с берегового поста на мысе Ристна. В точку randevу 3 июля субмарина не прибыла, и командование 2-й БПЛ после неоднократных вызовов по радио лишь проконстатировало ее гибель по неизвестной причине.

На самом же деле она исчезла отнюдь не бесследно. Выше мы уже писали о том, что с началом войны немецкое командование развернуло для наблюдения за выходами из Финского залива и Моонзунда свои «У-боты», причем их позиции совпадали с дозорными позициями наших «малюток». Встречи при такой ситуации были неизбежны, а удача могла оказаться на стороне любой из сторон — дело зависело лишь от уровня боевой подготовки и бдительности. Увы, приходится констатировать, что экипаж немецкой «U 149» превосходил подводников «М-99» по всем этим параметрам.

В 01.13 27 июня по среднеевропейскому летнему времени наблюдатель немецкой подлодки несмотря на сумерки и дымку доложил об обнаружении тени. После этого командир «U 149» перешел в темную часть горизонта, и лишь затем начал сближение. В 01.34 цель была опознана как подлодка, идущая малым ходом. В 01.50 «М-99» легла на юго-западный курс, который вел ее прямо на противника, который, желая сохранить скрытность, произвел срочное погружение. Видимость в перископ оставляла желать лучшего, цель потеряли, но, ориентируясь по данным акустики, спустя час контакт удалось восстановить. В 02.56 ничего не подозревавшая «малютка» прошла всего в 150



Командир «М-99»
ст. лейтенант
Б.Н. Попов



Подводная лодка «U 149»

метрах от перископа немки, но поскольку та оказалась в невыгодной для стрельбы позиции, торпеды не выпускались. Зато немецкий командир тщательно рассмотрел свою цель, определив ее как «подлодку типа «М»-улучшенная с полужакрытой рубкой» и даже видел на ее мостике трех наблюдателей, ни один из которых не пользовался биноклем. После этого контакт был вновь потерян, но к тому времени немцы уже успели четко определить, что «малютка» ходит зигзагом по одному и тому же месту, и теперь им оставалось лишь ждать ее следующего галса. В 04.20 контакт был установлен в третий раз и спустя 7 минут «U 149» выпустила торпеду с дистанции всего 500 метров. Через 40 секунд раздался оглушительный взрыв, в небо полетели обломки, а когда вода осела, на поверхности наблюдались лишь пузыри воздуха и растекающееся масляное пятно. Это произошло в точке 59.20 с.ш./21.12 в.д. На «М-99» погибло 20 членов экипажа.

«М-102»

Эта подлодка относилась к последнему «малюточному» пополнению, которое успели получить подводные силы Балтфлота до начала войны. Приемный акт на нее был подписан 5 декабря 1940 года, и пос-

**Командир «М-102»
ст. лейтенант
П.В. Гладилин
(слева) и
А.И. Маринеско**



ле серии пробных выходов 22-23 декабря она вместе с «М-103» в обеспечении ледокола «Ермак» перешла на Ханко. О том, насколько интенсивно велась подготовка экипажа, свидетельствуют следующие цифры: в декабре «М-102» провела в море (с учетом межбазовых переходов) 6 суток, с января по апрель не выходила из гавани, в мае — 9 суток, в июне до конца месяца — 10 суток. Ясно, что подготовленным экипажем подводники стать не успели, хотя официально и перешли во 2-ю линию. 16 июня «малютка» прибыла в Таллин, где была поставлена в док для установки системы БТС. Там ее и застало начало войны. Командиром корабля с момента спуска на воду являлся ст. лейтенант П.В. Гладилин (1913 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). Активный и усердный, он, тем не менее, обладал серьезным недостатком — водил дружбу с «зеленым змеем», чаще и сильнее, чем основная масса командиров. К сожалению это временами отражалось и на вопросах службы.

В свой первый военный поход «малютка» ушла в ночь на 25 июня. Ее задачей было несение дозора в районе северо-западнее мыса Ристна. Никакого противника она там не встретила, зато в ночь на 30-е сама была замечена с немецкой субмарины «U 149», которая за трое суток до того потопила «М-99». К счастью лодки разошлись на расстоянии 3000 м, а предпринимаемое немцами преследование не дало результатов. Реальные неприятности начались 4 июля при возвращении в базу. Гладилин прибыл в точку randevu с эскортом в районе мыса Ристна на несколько часов раньше запланированного, и не желая подвергать корабль опасности во время стоянки (эскорт, кстати, прибыл лишь спустя сутки), решил вернуться в Таллин тем же фарватером, что и выходил — по минимально возможной глубинам вдоль северного побережья острова Хийума. Установить связь с береговым постом на Ристне не удалось, но это не насторожило командира. Когда подлодка достигла мыса Такхуна, внезапно по ней открыла огонь наша же береговая батарея. Артиллеристы не отреагировали на переданный опознавательный сигнал, а поскольку дистанция до берега составляла всего около мили, Гладилину не оставалось ничего, как произвести срочное погружение. Поскольку глубина в этой точке составляла всего 8 метров, подлодка со всей силы ударилась о каменистый грунт, деформировав себе ограждение вертикального руля и немного повредив сам руль. Лишь только с наступлением темноты подводники решились всплыть и вернуться назад в точку randevu, где снова легли на грунт. Там днем 5 июля лодка была встречена

эскортом и через пролив Созлавяйн проведена в Роухуюлу, а затем в Таллин.

Для устранения повреждений руля пришлось идти в Кронштадт, где корабль находился до 23-го числа. Затем последовало возвращение в Таллин и пролив Созлавяйн, откуда в ночь на 2 августа «малютка» вновь должна была выйти в дозор. БТЩ-217 и два катера МО довели подлодку до мыса Ристна, но при первом же погружении выяснилось, что клинкет, закрывающий газотвод дизеля не срабатывает. В результате лодка с тем же эскортом вернулась назад. В августе она была отремонтирована в Таллине, но в связи с общим сворачиванием подводной войны на позицию так и не вышла. 28-го флот покинул гавань эстонской столицы и в этот момент Гладилину была поставлена задача занять позицию прикрытия в районе маяка Поркаллан-Калбода. Там он находился вплоть до ночи на 3 сентября, но если не считать финских судов, ходивших по внутреннему шхерному фарватеру, никого не встретил. Впрочем, настроение экипажа было далеко не спокойным. «Пройдя маяк Кери, — вспоминал штурман подлодки Ю.С. Руссин, — обнаружили на воде плавающие предметы. Чего тут только не было! Разбитые шлюпки, столы, стулья, матрасы, спасательные круги, пояса, доски, бревна... Мы, конечно, догадывались, что тут произошло. О трагической участи многих судов, участвовавших в переходе из Таллина, можно было только предполагать. Позже, когда вернулись в базу, мы узнали о тяжелом прорыве наших кораблей через минные поля, о самоотверженной борьбе с воздушным и морским противником». По понятным причинам бывший штурман «М-102» не упомянул в мемуарах о подавленном состоянии, которое царило и в экипаже, и на всем дивизионе. Еще больше оно усилилось в период стоянки на кронштадтском рейде в период с 16 по 29 сентября, где подводники стали свидетелями взрыва носовой части линкора «Марат», потопления ряда кораблей и судов немецкой авиацией. В эти дни командира неоднократно видели в пьяном состоянии на службе, а его настроения лучше всего передает «Доклад о состоянии партийно-политической работе на БПЛ» от 26 сентября: «Командир ПЛ «М-102» старший лейтенант Гладилин — член ВКП/б/ неоднократно заявлял: «Мне все равно где умирать здесь или на море». Командиру дивизиона тов. Гладилин говорил: «Первый раз я вернулся с позиции, а следующий раз, наверное, не вернусь». По поводу положения создавшегося под Ленинградом Гладилин заявил: «Мы сейчас переживаем такой момент, какой переживал Тал-

лин накануне сдачи» — «Неужели сдадут Ленинград? Что же будет дальше? Ведь это означает, что война почти проиграна» Тот же Гладилин преувеличивает трудности, кругом себя видит только плохое. Он заявляет: «У меня погибло два брата, немцы разрушили две квартиры одна в Ленинграде, другая в Кронштадте»... Он же выражает недовольство тем, что беженцы из пригородов Ленинграда живут на улице Ленинграда, а много квартир пустует». Документ заканчивался предложением привлечь командира к суровой партийной ответственности и снять с должности. Как именно развивались события дальше, выяснить по архивным документам не удалось, но доподлинно известно, что в октябре 41-го Гладилин не пошел в боевой поход «по болезни», а вероятнее всего из-за того, что находился под следствием. В результате, когда вечером 15 октября субмарина покидала Кронштадт, ее экипаж непосредственно возглавлял комдив капитан-лейтенант Н.К. Мохов.

Целью похода были действия на коммуникации противника Таллин-Хельсинки, причем до района позиции субмарина не дошла. События развивались следующим образом: после выхода из Кронштадта штурман Руссин последний раз определился по Толбухину маяку, а дальше шел по счислению. Вскоре он заступил на вахту и имел личную возможность убедиться, что при волне в 4-5 баллов и северо-восточном ветре корабль сильно сносит влево. Он пытался компенсировать это небольшим изменением курса, но рулевой сильно укачался и не мог выполнить команды. Аварии могло бы предотвратить включение маяка на острове Сескар, но несмотря на заявку штаба БПЛ, маяк включен не был. В результате лодка была снесена на прибрежную отмель с глубиной 4 метра и около 23.50 ударились днищем о камни. К сожалению, в дальнейшем ситуацию усугубили действия самих моряков: выскочивший на мостик Мохов приказал дать задний ход под электромотором, но на малом ходу лодку развернуло волной и навалило на камни лагом. Аварийная тревога на корабле объявлена не была, комдив лишь приказал осмотреться в отсеках. Это приказание было выполнено формально, и когда спустя 17 минут после первого толчка Мохов принимал доклад механика, что лодка повреждений не имеет, на палубном настиле 2-го отсека проступила вода. Как показал последующий осмотр, «малютка» не только помяла килевую коробку, но и получила пробоину в прочном корпусе у 29-го шпангоута. Через нее вода попала в отсек и затопила аккумуляторную яму, причем



Комдив 5-го ДПЛ
капитан-лейтенант
Н.К. Мохов

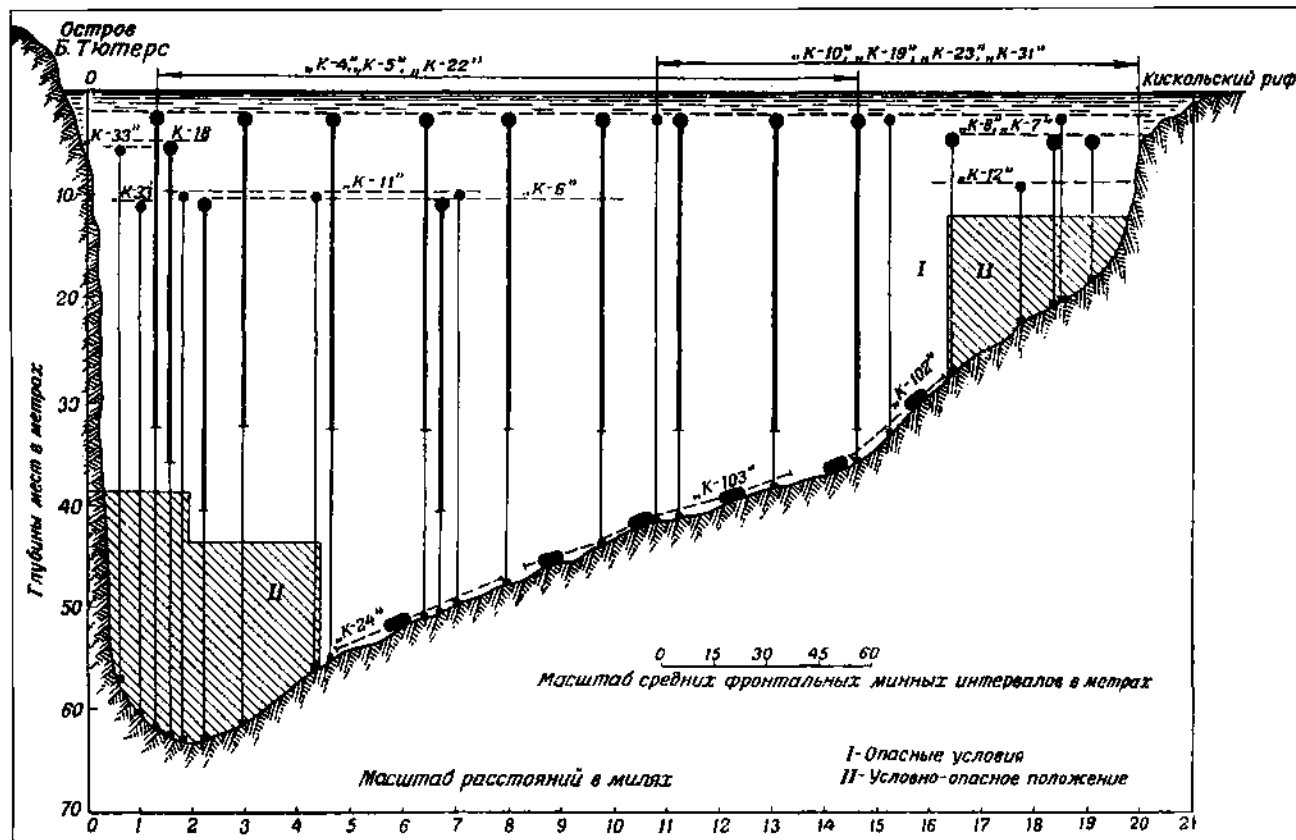
при перемешивании ее с электролитом начал выделяться хлор. С герметизированным отсеком утром 16 октября «М-102» вернулась в Кронштадт. В ночь на 20-е при переходе в Ленинград Мохов умудрился столкнуться с транспортом «Пятилетка», в результате чего была получена пробоина еще и в районе 18-19 шпангоутов. За аварию штурману был объявлен выговор, механика лишили процентной надбавки за выслугу лет сроком на 6 месяцев, а комдива — на три месяца. Но что хуже — Мохов подорвал свой авторитет среди бывалых командиров-подводников своего дивизиона, а попытка восстановить его через организацию шумных застолий привела лишь к снятию с должности в январе 42-го.

Всю зиму и весну «М-102» простояла на заводе «Судомех» в вялотекущем заводском ремонте, точнее в ожидании свободного дока. В конечном итоге прочный корпус удалось заделать только в конце июня, когда подлодку подняли на гинях спасательного судна «Коммуна». Наконец-то командование приняло во внимание факт отсутствия довоенной боевой подготовки у экипажа и решило предоставить ему время пройти ускоренный цикл на Неве. В результате «малютка» была подготовлена к боевым действиям только к на-

чалу сентября. 10-го она перешла в Кронштадт, а вечером 23-го вышла с эс-кортом на Восточный Гогландский плес, откуда уже самостоятельно должна была перейти на позицию между Таллином и Хельсинки.

Поход оказался малоудачным во всех отношениях. Несмотря на присутствие в качестве обеспечивающего комиссара дивизиона С.Я. Каткова, личный состав и командир действовали достаточно расхолажено. Оставленный открытым после ремонта клапан затопления рубки при первом же погружении привел не только к ее затоплению, но и попаданию воды в шахту перископа. Его нижняя головка оказалась залита водой, а ее осушка потребовала суточного лежания на грунте. Во время форсирования «Зееигеля» северным Гогландским проходом лодка несколько раз вылезала на каменистые банки, незначительно помяв обшивку и киль. Тем не менее, ей удалось форсировать многочисленные минные линии (всего за поход 41) и к вечеру 27 сентября прибыть на позицию. Уже через час с небольшим заряжавшая батарею «малютка» была обнаружена находившимся в дозоре охотником «Uj 1212». Хотя лодка и уклонилась от него срочным погружением, Гладили допустил крупный просчет, попытавшись

**Южный фланг
заграждения
«Зееигель»
по состоянию
на конец 1942 г.**



лечь на грунт. Во-первых, оказалось, что дно здесь находилось на глубине 63 метра, а во-вторых, на охотнике довольно точно засекали место погружения и уложили в него 18 глубинных бомб. Их разрывы нанесли повреждения ряду приборов и механизмов, но наиболее серьезные эхолоту, который перестал давать показания до конца похода. С этого момента точность кораблевождения еще больше ухудшилась, а средняя ошибка в счислении выросла до 5-6 миль. Тем не менее, судьба предоставила Гладилину шанс. Утром 28-го он случайно оказался близ северной части «оранжевого» фарватера, но немецкий конвой в составе двух транспортов и двух тяжелых плавбатарей оказался упущен из-за позднего обнаружения. Спустя час в перископе показался финский конвой, который повернул на мелководный шхерный фарватер. После этого Гладилин решил попытать счастья на западных подходах к Таллину, но единственный встреченный им караван состоял из плавсредств с малой осадкой. В ночь на 1 октября сигнальщики заметили возвращавшуюся из похода «Ц-309», от которой командир поспешил произвести срочное погружение. При этом из-за неисправности подлодка провалилась до глубины 75 метров. 4 октября «102-я» вернулась к опущенным финским шхер, но на следующий день из-за невязки в счислении выскочила там на каменистую банку. При этом оказалась помята носовая часть, но что еще важнее, были заклинены волнорезные щиты торпедных аппаратов. Экипаж об этом не догадывался, поскольку осмотр повреждений и проверка работоспособности механизмов после касания грунта были проведены формально. Лишь на следующий день, когда командир приказал готовиться к торпедной атаке на конвой в районе мыса Пакринем, выяснилось, что корабль не может использовать свое главное оружие. Обратный переход прошел без осложнений и 10 октября субмарина ошвартовалась на Лавенсари. Фактически единственным результатом патрулирования стало решение командования закрыть позицию у Таллина, поскольку было признано, что в этом районе противник создал сильную ПЛО, а его конвои движутся фарватерами, недоступными для проникновения подлодок. Тем не менее, действия Гладилина были признаны правильными и активными, а сам он приказом от 6 ноября был награжден орденом Красной Звезды.

Увы, после этого карьера командира сделала галс в обратном направлении. 23 декабря он был вызван из Кронштадта (там зимовала подлодка) на служебное совещание в штаб БПЛ в Ленинграде. В

штаб он не прибыл, но, как оказалось, по «уважительной» причине — был задержан комендантом за хождение по городу в пьяном виде. Спустя шесть дней Гладилина исключили из партии, было возбуждено даже ходатайство об отправке его в штрафную роту, которое Военный совет флота отклонил. Несмотря на этот факт, фамилия командира «102-й» в течение весны 1943 года регулярно встречалась в политдонесениях в связи с злоупотреблением спиртным и самовольными отлучками. Тем временем подлодка готовилась к походам. За зиму она прошла текущий ремонт, весной на нее установили стабилизатор «Спрут» (правда, почему то на цистерну быстрого погружения, а не на уравнительную) и противоминную обрешетку. 3 июля подлодка в компании с «М-96» перешла на Лавенсари, откуда ее планировалось послать на разведку на Западный Гогландский плес. Прибытие субмарин не ускользнуло от внимания воздушной разведки финнов. В течение 7 июля они произвели несколько последовательных налетов. Еще утром до первой атаки руководивший выходом командир Сидоренко проинструктировал командиров подлодок, что в случае налета им следует отойти на 15-метровую глубину и погрузиться до вечера. В 11.50 пара самолетов атаковала островной аэродром, в 15.30 группа из 16 истребителей протурмовала корабли, но «М-102» продолжала стоять не шелохнувшись на швартовых у шхуны «Эрна». При этом Гладилин проигнорировал как минимум два прямых приказа командира Островной ВМБ и несколько от Сидоренко, переданных через офицеров подлодки. По свидетельству очевидцев, он «принял на грудь» и решил остаться загорать на шхуне, уверяя всех, что налетов больше не будет. Вскоре после 17 часов показалась самая крупная группа самолетов, куда входило до 30 бомбардировщиков и полтора десятка истребителей. Увидев их старпом субмарины лейтенант А.М. Капитонов приказал всем подводникам спуститься внутрь, а сам остался на мостике вместе с рулевым. Спустя пару минут посыпались бомбы. Несколько из них взорвались рядом со шхуной и подлодкой. Осколками были убиты Гладилин и Капитонов, а рулевой получил тяжелое ранение. Другие осколки изрешетили корпус. Три пробили боевую рубку, один ЦГБ №5, а другой — прочный корпус по левому борту ниже ватерлинии в районе 52-53 шпангоутов. За 3 минуты личный состав забил пробоину, а затем откачал воду из аккумуляторной ямы. К вечеру подлодка уже была готова выйти в море, но, конечно же, не на позицию, а для обратного перехода в Кронштадт.

На этот раз повреждения были полностью устранены за две недели, и пото-



**Командир «М-102»
Капитан-лейтенант
Н.С. Лесковой**

му гораздо большей проблемой стал поиск нового командира. 21 июля им был назначен капитан-лейтенант Н.С. Лесковой (1913 г.р, ВМУ 1936 г., СККС 1940, УОПП ТОФ 1942). До весны 43-го он служил на Тихоокеанском флоте (последняя должность — командир «М-14»), а затем был переведен на Балтику, где официально числился командиром «М-74». Это был мужественный и старательный командир, но первый боевой поход у него все равно получился комом.

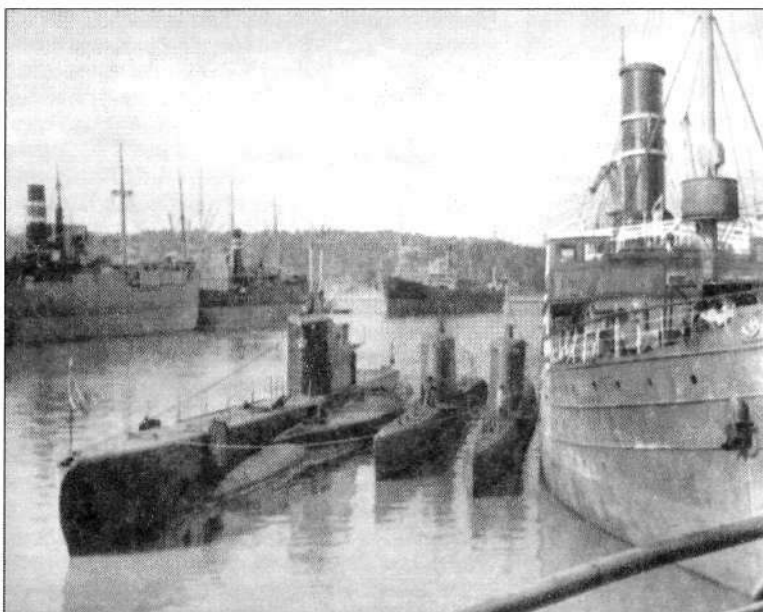
В ночь на 27 августа субмарина прибыла на Лавенсари и тем же вечером вышла на позицию. Подобно ранее описанным походам «М-90» и «М-96», ее целью была разведка (включая высадку разведгруппы) и действия против дозорных кораблей противника — на этот раз в южной части «Зееигеля» у острова Большой Тюттерс. Подлодка без единого касания форсировала минное заграждение, и к вечеру 28-го прибыла в назначенный район. Оказалось, что действовать в нем весьма непросто: рядом круглосуточно курсировали дозорные корабли противника, а по ночам еще и катера и сбрасывавшие осветительные бомбы самолеты (по-видимому, катера и самолеты были нашими), которые не давали подлодке заряжаться. Примерно установив режим их действий, в ночь на 3 сентября Лесковой произвел высадку разведгруппы на Большой Тюттерс. Она прошла успешно и скрытно. Только 12 сентября вражеские солдаты смогли обнаружить на берегу шлюпку и часть имущества группы, а спустя четыре дня после пеленгования радиопередатчика, устроили полное прочесывание острова. При этом был обнаружен лагерь, оставшееся имущество, но не сами разведчики (их дальнейшая судьба автору не известна). Для лодки же эта успешная акция стала поводом для серьезного замечания к командиру после возвращения. Оказалось, что несмотря на приказ Лескового, радист не передал сообщения о высадке, а командир его не проконтролировал. Неудачей окончились и все попытки произвести торпедную атаку на дозорные корабли. То дистанция и курсовой угол оказывались слишком большими, то глубина слишком мелкой (командир боялся, что торпеды после выстрела зароятся в грунт), и четыре попытки оказались упущены. В результате к вечеру 8 сентября Лесковой передал, что лодка исчерпала автономность и возвращается в базу. Несмотря на обилие собранного разведматериала, результаты похода были оценены как неудовлетворительные, а сам командир подвергся жесткой критике.

Замечания были максимально учтены в ходе следующего похода, который без на-

тяжки можно оценить, как один из самых героических за всю историю нашего подводного флота в Великой Отечественной войне. В ночь на 30 сентября субмарина перешла на Лавенсари, но первая попытка выхода завершилась неудачей из-за старой болезни «малюток» — неисправности муфты «Бамаг». Во второй раз выход состоялся поздно вечером 2 октября. Район и задачи похода оставались прежними, включая и высадку разведгруппы.

Неприятности начались практически сразу. Несмотря на наличие обрусовки и обрезинивания корпуса в 09.55 при форсировании «Зееигеля» над лодкой (она шла на глубине 55 метров) прогремел взрыв антенной мины типа UMA. Хотя по всему подволоку 2-го отсека образовались вмятины со стрелкой прогиба 20-30 мм, корпус выдержал. Пострадали в основном приборы и механизмы, не установленные на амортизаторы, в частности радиоаппаратура и гирокомпас, причем на их ввод в строй потребовалось несколько суток. Но что еще хуже — полностью вышел из строя перископ, получивший повреждение оптической части и залитый водой. Это выяснилось лишь в полдень 4 октября, когда корабль уже достиг позиции. Лесковой понимал, что выход из строя единственного перископа является не просто законным основанием для возвращения в базу, но и то, что плавая без возможности наблюдения из под воды, он подвергает корабль и экипаж большому риску. И тем не менее, командир принял решение остаться на позиции и попытаться нанести урон врагу, действуя ночью в надводном положении. Ему удалось обнаружить противника в ночь на 8 октября, но в ходе боевого маневрирования «малютка» сама была обнаружена и обстреляна тральщиками «М 19» и «М 453». Интересно отметить, что сами тральщики считали, что отогнали два советских торпедных катера, и потому противолодочного поиска не провели. Из-за сильного волнения разведгруппа была высажена только в ночь на 11-е. Высадка произошла скрытно, но погружение подлодки чуть было не завершилось трагедией. Дело в том, что одним из результатов подрыва оказалось срезание шурупов, державших уплотнительную резину верхнего рубочного люка. При последующих погружениях процесс деформации резины продолжался, и в ночь на 11-е она отошла настолько, что уперлась в запирающие клинья люка и не дала командиру его закрыть. Через щель между люком и комингсом внутрь подлодки залилось 12 тонн воды, затопившей на 3/4 центральный пост. Попытка аварийного продувания балласта результата не дала, и «малютка» упала на

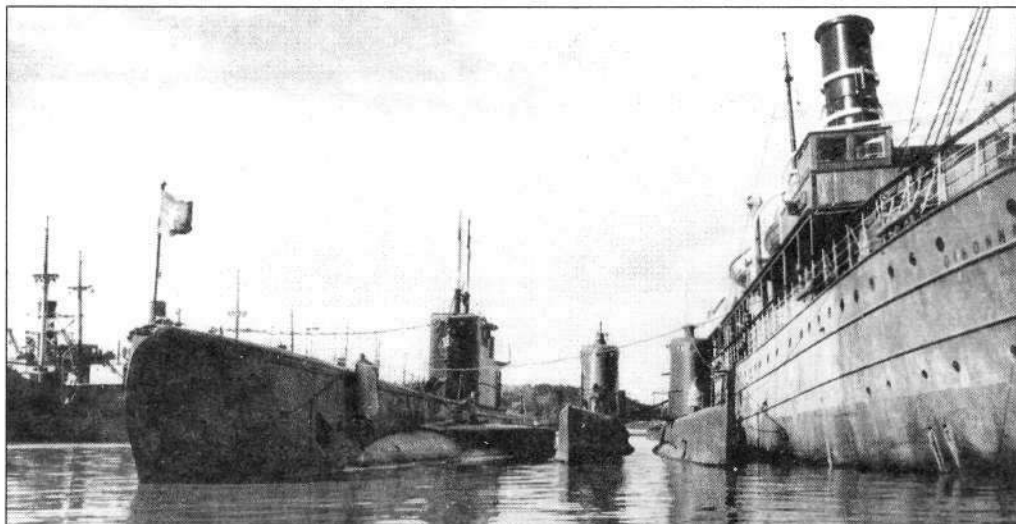
грунт на глубине 70 метров. На глубине 30 метров наружное давление придавило крышку, что прекратило поступление воды и дало возможность победить в аварийной ситуации. Через час отсек был осушен, а еще через 2 часа личный состав центрального поста ввел в строй большинство находившихся в нем приборов, в том числе эхолот и радиостанцию. Подводники продолжили нести службу на позиции, как ни в чем не бывало. Тем не менее, обстановка вокруг субмарины осложнилась. После высадки предыдущей разведгруппы немцы были начеку и задержали новых разведчиков спустя несколько часов. От них они узнали название, район патрулирования подлодки и даже тот факт, что у нее неисправен перископ. К счастью для нас, противник не располагал силами для того, чтобы развернуть масштабную поисковую операцию. У «Зееигеля» немцы несли дозор лишь тремя парами тральщиков. Именно одну из таких пар («М 30», «М 413») Гладили атаковал в ночь на 14-е. Несмотря на темноту командир видел, как одна из торпед повернула влево на 25-30 градусов, а та, что шла прямо к цели, выскочила на поверхность (естественный результат при свежей погоде и установке глубины хода на 1 метр), была замечена противником, который сразу же отвернул и открыл огонь по подлодке. После погружения были сброшены глубинные бомбы, но все они взорвались за кормой. В течение 8 часов все три пары тральщиков тщетно искали «малютку». Теперь подводники могли возвращаться в базу с чистой совестью — они сделали все, что могли и даже больше. Утром 15-го «М-102» успешно форсировала минное поле, и не встретив эскорта, вечером самостоятельно пришла на Лавенсары. Это был один из самых продол-



**Подводные лодки
«Лембит», «М-90» и
«М-102»,
лето 1945 г.,
Финляндия**

жительных и драматических походов «малюток» за всю Великую Отечественную! За настойчивость и упорство в выполнении поставленной задачи Лесковой был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Зимой 44-го «малютка» прошла средний ремонт и поменяла аккумуляторную батарею. В середине июня ее перевели на Ладожское озеро и между 22 и 27-м числами она сходила в поход на прикрытие плацдарма, захваченного нашим десантом у Тулоксы. В июле она вернулась в Ленинград, но 7 сентября стараниями Наркома ВМФ ее вместе с «М-96» отправили в поход на заминированный Восточный Гогландский плес. «96-я» тогда не вернулась, а «М-102» ограничилась «всею лишь» двумя подрывами на минах «Зееиг-



ля» вечером 10 сентября. И снова, как и в прошлый раз, большая глубина погружения спасла подлодку. Мины типа ЕМС взорвались не менее, чем в 30 метров над корпусом, поэтому повреждения ограничились лишь трещинами в сварных швах. Вышли из строя правый торпедный аппарат и гироскоп. После доклада комдива Сидоренко, который ходил в тот поход обеспечивающим, штаб флота отозвал подлодку с позиции.

Ремонт повреждений и подготовка к новому патрулированию затянулись до середины ноября. 19-го «малютка» прибыла на Ханко, откуда ей до конца войны предстояло сходить еще в три похода. Первый (30.12.1944-11.1.1945) являлся дозором перед устьем Финского залива. Встреч с противником в ходе него не было, а все силы экипажа были потрачены на борьбу со штормовым морем. Во второй раз (15.2-2.3.1945) субмарина ходила к Виндаве. Вражеские дозоры и штормовая погода привели к тому, что подлодке не удалось обнаружить в ночное время ни одного конвоя, а в дневное они не ходили. Слово от отчаянья в ночь на 27 февраля Лесковой попытался торпедировать дозорный тральщик, но был сразу же обнаружен и подвергся короткой и безрезультатной бомбардировке. Последний поход (11-26.4.1945) имел целью патрулирование на подходах к Либаве. За девять суток нахождения на позиции четверо стоял туман, а один — 6-балльный шторм. В остальное время Лесковой энергично искал противника, но шанс атаковать кого-то торпедами ему так и не представился. Зато сам он в ночь на 21 апреля попал под огонь пары дозорных сторожевиков КФК, которые смогли добиться нескольких попаданий 20-мм снарядов в надстройку и легкий корпус. Этот поход стал последним боевым выходом подводных лодок типа «М» на Балтике — единственном театре, где им так и не удалось открыть счет победам.

**Командир «М-103»
ст. лейтенант
Г.А. Жаворонков**



«М-103»

Подлодка вступила в строй в декабре 40-го, и весной 41-го еще только проходила курс боевой подготовки. Поход в дозор в устье Финского залива между 10 и 14 июня, фактически являлся ее продолжением. Командовал кораблем капитан-лейтенант В.Д. Нечкин (1907 г.р., ВМУ 1931 г., УОПП ТОФ 1935 г.). Выпустившись одним выпускником с С.Г. Горшковым, В.А. Касатоновым, А.Т. Чабаненко и Н.П. Египко, он должно быть, поставил абсолютный рекорд того времени по продолжительности нахождения на должности штурмана (4 года) и старпома (5 лет). «103-я» была первым кораблем, на котором он командо-

вал. Все это, безусловно, не свидетельствовало о высокой репутации офицера в глазах начальников. Впрочем, собственноручно написанные Нечкиным документы, создают впечатление о нем, как о вполне грамотном и смелом моряке, так что вероятно причина претензий заключалась в поведении на берегу.

С началом войны дивизион перешел в Таллин, а затем в Усть-Лугу, но «М-103» за ним в последний пункт не последовала — 6 июля ее решили послать в дозор к мысу Ристна. Первая попытка выйти в море по фарватеру, пролежавшему у мыса Такхуна окончилась неудачей (мы ее описывали в разделе посвященном «М-97»), но спустя двое суток субмарина все-таки была выведена на позицию через Созлавяйн. Спокойный ход патрулирования был лишь раз прерван встречей с противником — в ночь на 10 июля сигнальщики обнаружили силуэт подводной лодки. Поскольку командир знал, что все соседние с ним квадраты патрулируются нашими кораблями, он решил дать опознавательный сигнал и тем самым спугнул врага — немецкая «U 144» погрузилась. Большую часть времени она проводила в пределах позиции соседней «М-97», но акустик «103-й» не раз фиксировал поблизости шум винтов, что держало подводников в постоянном напряжении. Утром 20 июля субмарина вернулась в Таллин, где прошла послепоходовый ремонт и подготовку к следующему выходу. 31-го Нечкин получил назначение командиром «Щ-302», а на его место был поставлен другой офицер с интересной судьбой — ст. лейтенант Г.А. Жаворонков (1914 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). Во время советско-финляндской войны он командовал «М-76», но в октябре 40-го его сняли «как несоответствующего должности, недисциплинированного и мало требовательного командира», назначив штурманом на «М-103». Именно ему и довелось вести экипаж в последний поход...

В начале августа наша подводная война на Балтике находилась в самом разгаре. На позициях было развернуто большое число подлодок, но видимого результата это не приносило, поскольку коммуникации противника в ожидаемых местах нащупать так и не удалось. Командование и разведка сбивались с ног в попытке найти у врага уязвимое место и, нанеся удар в него, переломить ход событий в свою пользу. Именно с этой целью «М-103» поставили задачу провести разведку Аландского моря — района между побережьем Швеции и Аландскими островами. Следует отметить, что у подводных сил КБФ имелся определенный опыт действий в данном районе, накопленный во время «Зимней войны». Тогда финны

организовали движение конвоев по северной части пролива Седра-Кваркен, где судам приходилось выходить из спасительных шхерных фарватеров, расположенных вдоль финского и шведского побережий. Можно было предположить, что то же самое будет организовано и теперь. Фактически же в 41-м финны не вводили системы конвоев в Седра-Кваркене, поскольку ни одна наша подлодка с начала войны не пыталась туда проникнуть. «М-103» тоже не имела такой задачи, поскольку ее разведка должна была ограничиться только южными подходами. Иными словами, поход был обречен на то, чтобы не принести никакого результата.

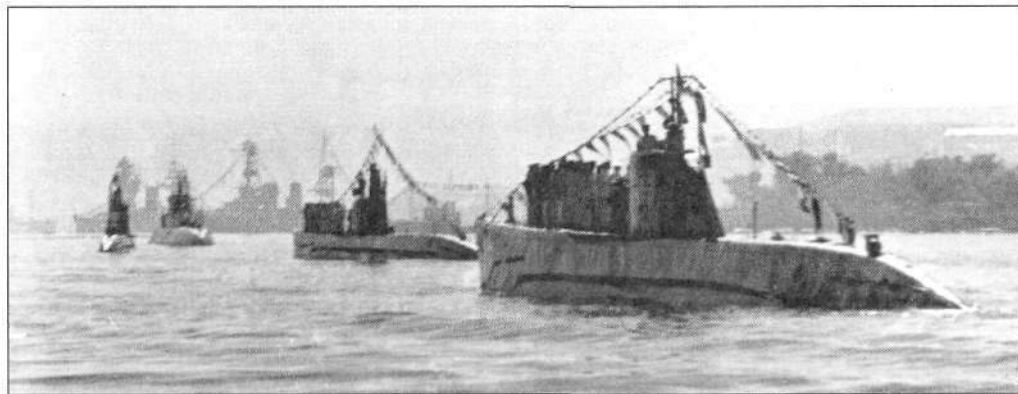
Впрочем, что именно могла обнаружить в ходе него «малютка» так и осталось загадкой. Утром 13 августа она ушла на позицию и никаких срочных донесений не передавала. Следующий раз она вышла на связь только в час ночи 22 августа, когда командование потребовало от нее показать свое место. Дело в том, что в предыдущий день «М-103» не прибыла в точку рандеву с тральщиками, которые должны были привести ее в Таллин. Вероятнее всего, что на лодке не приняли сигнала о месте рандеву, поскольку квитанцию об этом не передали. Интересно отметить, что показанное место нахождения находилось в нескольких милях восточнее границы позиции, но при этом Жаворонков сообщал, что лодка идет западным курсом. Это наводит на мысль, что и спустя 9 суток с момента начала похода подлодка все еще не приступала к выполнению поставленной задачи! Командование приказало поход прервать и оставаться на месте до момента следующего рандеву, которое было назначено на 24 августа. Радиостанция субмарины правильно отреагировала на координаты места встречи, и теперь казалось, что остается только лишь дожидаться назначенного времени. Но «М-103» на месте снова не оказалась. Только

ночью в штабе флота прочли ее, отправленную еще днем телеграмму: *«Нахожусь в точке рандеву. БТЩ и катеров МО нет»*. При этом подписное время было указано как 14.50, в то время как рандеву планировалось на 13 часов! Было ли это результатом ошибки радистов при передаче и приеме радиограмм, или подлодка задержалась по причине технического характера, мы никогда не узнаем. До момента последней радиограммы с подлодки в 2 часа ночи 25 августа, она продолжала оставаться в точке рандеву, даже несмотря на то, что имела указание в случае отсутствия эскорта возвращаться в Таллин разведанным фарватером. По крайней мере именно там ее вскоре после полуночи обнаружили сигнальщики немецкой «U 145» (ее атака сорвалась из-за неправильных действий вахтенного командира, скомандовавшего срочное погружение). Поскольку время шло, а прибытие лодки все откладывалось в 17.45 25-го на нее передали приказ срочно прибыть в Таллин по указанному ранее фарватеру. И тем не менее, «малютка» до базы не дошла. В своих выводах командование указывало, что «103-я» погибла при возвращении между меридианами мыса Ристна и острова Осмусаар. Мы имеем возможность уточнить эту информацию. В 1999 г. во время маневров НАТО остов подлодки был обнаружен бельгийским тральщиком «Нарцисс» на глубине около 50 м в 8 милях сев. о. Вормси с повреждениями, характерными для подрыва на mine. Судя по координатам, это было заграждение, поставленное еще в конце июня немецким заградителем «Бруммер». Вероятнее всего, в ночной темноте «малютка» вышла за пределы протраленного фарватера и подорвалась на mine. Такова была цена промедления штаба, ошибки связистов и плохого кораблевождения подводников. В последнем походе на борту «М-103» находился 21 человек.

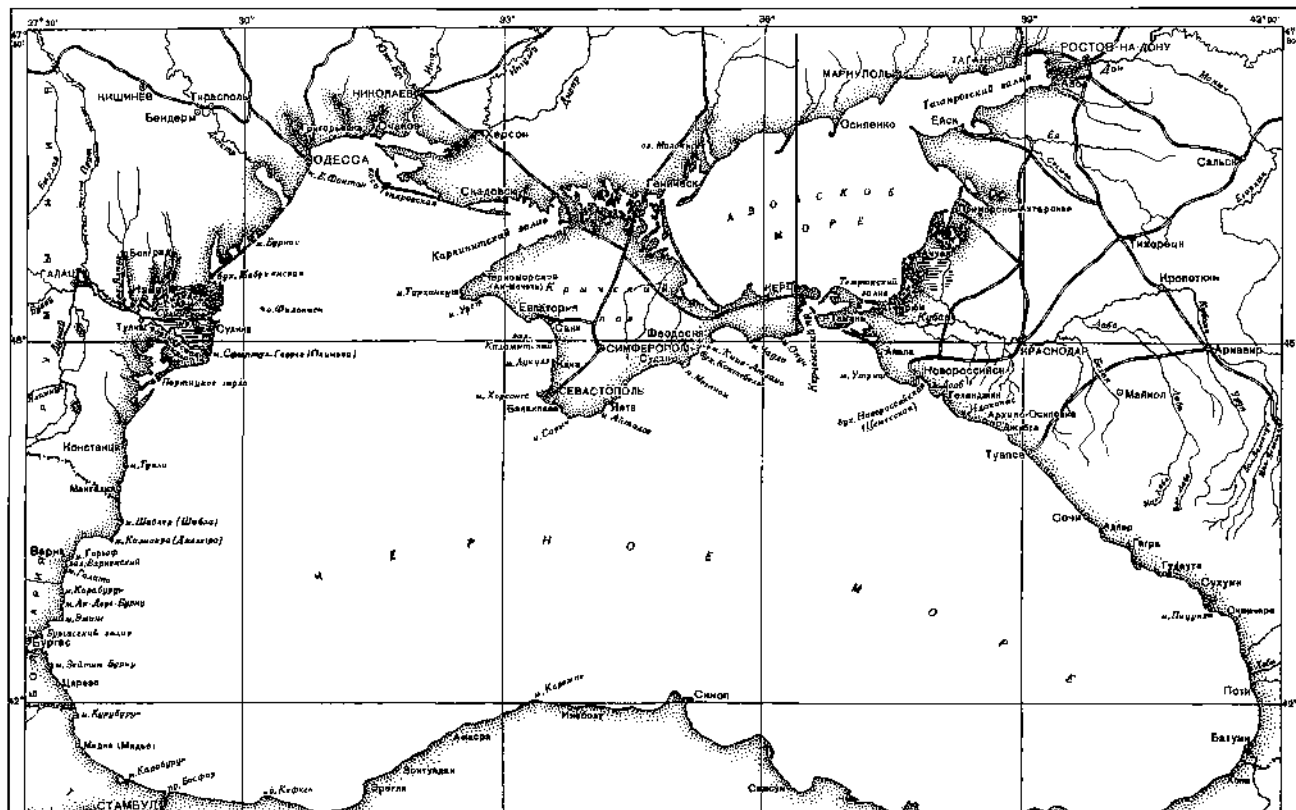


Затонувшая «М-103»

Черноморский флот



Подводные лодки VI-бис серии на параде в Севастополе (вероятно на День ВМФ в 1940 г.)



Подлодки VI и VI-бис серии

С вступлением в строй первых черноморских «малюток» в составе бригады специально для них был образован 6-й дивизион. В 1934-1936 гг. в его состав вошли «М-51» — «М-56». При развертывании 2-й бригады в ноябре 1936 года дивизион перешел в нее и получил 22-й номер. Первым командиром дивизиона был А.В. Крестовский — прекрасный специалист, энтузиаст подводного дела и хороший воспитатель. Он вывел экипажи на первое место в бригаде, подготовил много опытных подводников. Увы, воспользоваться результатами этой работы в войну не довелось. В конце 1939 года «М-53» и «М-56» были отправлены на Тихий океан, а оставшиеся четыре при очередной организации были объединены в 21-м дивизионе. В апреле 40-го «М-51» и «М-52» передали в состав Отдельного учебного дивизиона, а в феврале следующего года туда же перешли «М-54» и «М-55». Командиром подразделения являлся капитан 1 ранга Л.Г. Петров. С началом войны дивизион (с мая 1942 г. переименован в 10-й дивизион) перешел в оперативное подчинение командира Новороссийской ВМБ и действовал по его задачам до августа 42-го, когда все лодки вошли в состав 4-го дивизиона объединенной бригады.

«М-51»

Участие в войне старейшей черноморской «малютки» оказалось весьма невыразительным. Виною тому помимо слабых ТТХ VI серии оказалось и плохое техническое состояние. По существовавшим в то время нормам спустя 6 лет с момента постройки корабль должен был стать в капитальный ремонт, но для «М-51» его начало было запланировано лишь на сентябрь 41-го. Вместо него еще 30 апреля 1940 г. подлодка была передана в состав Отдельного учебного дивизиона, подчиненного сформированному в декабре предыдущего года УОПП ЧФ. За период обучения курсантов матчасть субмарины пришла в предельно изношенное состояние. Командиром корабля являлся ст. лейтенант В.М. Прокофьев (1912 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). Стаж командования «малютками» у него исчислялся с июля 39-го. Это был исполнительный и дисциплинированный офицер с хорошими качествами моряка, хотя, как показала его последующая служба, и недостаточно подготовленный в вопросах тактики.

С начала войны ОУДПЛ был оперативно подчинен командованию Новороссийской ВМБ. Это и предопределило дальнейшее использование «малюток» — несение дозоров юго-западнее Новороссийска (8-16.7.1941, 10-17.9.1941, 24.9-1.10.1941) и

у входа в Керченский пролив (9-16.8.1941). Противник при этом ни разу не был обнаружен, но службу разнообразили различные происшествия: то «малютку» пытался протаранить свой же транспорт, то она из-за ошибки радиста потеряла связь с базой, из-за чего на ее поиски пришлось высылать эсминец. Фронт приблизился к кавказским водам в конце октября, когда немцы вышли к северному побережью Азовского моря. Было ясно, что никаких крупных кораблей у противника там оказаться не может, но несмотря на этот факт, в конце октября в распоряжение Керченской ВМБ были выделены «М-51» и «М-54». 2 ноября «51-я» вышла в поход в район — коса Обиточная — коса Белосарайская с задачей разведки побережья, а также уничтожения любых встреченных кораблей и шхун торпедами и артиллерией. Очевидно, в штабе слабо себе представляли как именно решать эту задачу, поскольку простое считывание глубин в северной части моря говорило о том, что в подводном положении к берегу не смогут подходить даже «малютки» ранних серий. Вскоре экипажу «М-51» пришлось убедиться в этом на практике. В темное время в надводном положении видимости берега достичь удавалось, но никаких шхун, если они вообще выходили из портов, заметить не получилось из-за темноты. Необходимо отметить, что этот поход оказался не только бессмысленным, но и опасным поскольку в течение всего времени он проходил в условиях шторма. Обычный прием сбережения матчасти и сил подводников — уход на глубину — тут не срабатывал. Глубины в районе позиции были такими, что лодку и на дне возило по грунту в разные стороны. Конец этому мучительному испытанию наступил 9 ноября, когда в связи с началом эвакуации Керченской ВМБ корабль отозвали в базу, а затем вернули в Новороссийск. Поход оттуда на разведку Феодосии (23-30.11.1941) имел не большую оперативную необходимость, но хотя бы не сопровождался угрозой получения повреждений из-за потребности плавать в шторм в надводном положении. Дождавшись его окончания подлодке пришлось провести без всплытия почти трое суток! Между 6 и 11 декабря субмарину использовали для доставки в Севастополь начальника оперативного отдела штаба ЧФ капитана 2 ранга О.С. Жуковского, который по всей вероятности вез туда командующему флотом документы, связанные с готовящейся высадкой на Керченский полуостров. Именно с этой операцией был связан и следующий «непрофильный» выход «малютки» — между 28 и 30 декабря к Феодосии. В ночь на 29-е ей вместе со «Щ-201» надлежало играть роль плавучих маяков, створ которых указывал прямо на

мыс Илия у Феодосии. Эта задача была выполнена на отлично, благодаря чему отряд кораблей произвел высадку десанта прямо в порту.

Освобождение Феодосии заставило немцев, под угрозой окружения очистить весь полуостров, что, в свою очередь, привело к изменению всей ситуации в Крыму в нашу пользу. Увы, вскоре противник оправился и создал на Ак-Монайских позициях сильную оборону, воспрепятствовавшую войскам Крымского фронта вырваться на оперативный простор. Взломать ее пытались с помощью новых десантов. 11-12 января «М-51» выходила для навигационного обеспечения высадки у Судака, но поскольку ее перенесли, вернулась в базу. Износ механизмов и корпуса продолжал увеличиваться, что все более и более удлиняло подготовку к очередным походам. Между 31 марта и 7 апреля лодка ходила на разведку в Феодосийскую бухту, но после этого ее техническое состояние было признано настолько плохим, что ее пришлось поставить на прикол до момента появления свободного дока. Лишь в начале июня корабль начал ремонтироваться в Потти. К середине февраля 43-го работы были окончены. Еще в декабре Прокофьева перевели на «М-35», а не его место назначили капитан-лейтенанта М.М. Голубева (1913 г.р., ВМУ 1938 г. с отличием, УОПП 1941 г.), ранее служившего старпомом на «Л-4» и награжденного орденом Красной Звезды.

В первый боевой поход на коммуникации противника «М-51» направилась вечером 30 июня 1943 г. Не прошло и суток, как была обнаружена первая цель — германская субмарина «U 23», дежурившая на позиции Потти — Сухуми. Голубев, за действиями которого наблюдал комдив Клынин, начал уверенно выходить в атаку, но «малютка» внезапно потеряла плавучесть и с большим дифферентом на нос провалилась до глубины 37 метров. Оказалось, что при открытии передних крышек аппаратов (вообще-то согласно тогдашним требованиям их было необходимо открывать сразу после выхода в море), через незакрытый клапан вода в объеме полторы тонны попала в торпедозаместительную цистерну. Механику лодки потребовалось 18 минут, чтобы заставить лодку всплыть под перископ. За это время «немка» ушла на восток, разойдясь с «малюткой» на расстоянии всего 3 кбт. Другой «челн» немецкой 30-й флотилии — «U 19» — был замечен во время нахождения на позиции у Феодосии, но на этот раз атаковать не позволяли дистанция и курсовой угол. Вообще же в том походе командир и экипаж имели лишнюю возможность убедиться в том, насколько плохо их

**Командир «М-51»
капитан-лейтенант
М.М. Голубев**



корабль подходит для службы у берегов противника. Единственный положенный по штату электрик разрывался между находившимися в разных отсеках электромотором и батареей. Последняя, состоявшая всего из одной группы перегревалась из-за чего приходилось прерывать зарядку. В результате субмарина на целый день оказывалась с половинным запасом электроэнергии. Не хватало пресной воды и регенерационных патронов. Хотя командир указал в своих выводах, что подлодка не может по своим эксплуатационным характеристикам находиться на позиции более 5 суток, и его поддержал комдив, командование бригады не прислушалось к этим предложениям.

Безуспешно завершился и следующий поход. Командиру определенно не везло — вечером 10 августа вскоре после выхода из базы лодка встретила дозорный катер-тральщик, который перепутал опознавательный сигнал, обстрелял «малютку» из пулемета и сбросил на нее после погружения 6 глубинных бомб. Действия на позиции были затруднены по тем же причинам, что и в предыдущем походе. Приходилось всячески экономить электроэнергию и не менее 4 часов держать глубину без хода. И все равно, когда утром 16-го в перископе показался конвой, заряда батареи оказалось недостаточно. Но

что еще хуже, малоопытный боцман плохо держал глубину и постоянно «топил» перископ, из-за чего командир 20 минут не мог определить элементы движения цели. Когда наконец это было сделано, чтобы успеть в точку залпа пришлось дать полный ход. В этот момент субмарина была обнаружена по буруну от перископа. Голубев успел заметить, как на него развернулись две БДБ, сбросившие несколько глубинных бомб и ручных гранат. Увы, неопытный командир лег на грунт там же, где его обнаружили, из-за чего большинство бомб взорвалось неподалеку. В результате близких разрывов получили повреждение электроизмерительные приборы, приводы вертикального и кормовых горизонтальных рулей, дейдвудный сальник пропустил воду. Поскольку рулевое управление постоянно отказывало (вылетали шпильки в шарнире Гука), лодке пришлось начать возвращение в Очамчиру. За поход экипаж получил заслуженный неуд.

После неудачного похода корабль почти месяц простоял в ремонте. Цикл испытания включал и замеры скоростей, которые пришлось на вечер 22 сентября. Местом проведения был внешний рейд Очамчиры. После замера скорости в крейсерском положении Голубев решил сразу приступить к замеру в позиционном. При этом он не учел, что в отличие от массивного «ленинца» «малютка» весьма чувствительна даже к малейшим дифференцам. Из-за технических особенностей кораблей данного типа, где все клапана вентиляции и кингстоны открывались вручную, личный состав 1-го отсека успел выполнить приказание раньше кормовых. Это привело к появлению дифференца на нос в 4 градуса. Поскольку лодка шла 7,5-узловым ходом, а носовые горизонтальные рули, стоявшие в нулевом положении, при дифференце стали играть роль переложенных на погружение, субмарина начала стремительно погружаться. Лишь в последний момент командир понял, что происходит что-то не то, остановил дизель и вместе с дивизионным штурманом капитан-лейтенантом Р.И. Полушкиным прыгнул в рубочный люк, чтобы попытаться закрыть его изнутри. Увы, сделать этого он не успел — оба офицера захлебнулись в боевой рубке. Остальные четыре человека, находившиеся на мостике были смыты водой и спустя 5,5 часов подобраны прибывшим из порта катером. Через открытый люк вода полилась в центральный пост, лодка потеряла плавучесть и легла на грунт на 12-метровой глубине. При этом погибли все, кто находился в центральном посту — четверо человек, включая командира БЧ-5 ст. лейтенанта В.Н. Бобылева. По шесть человек осталось в



Подводная лодка
«М-51», 1943 г.

носовом 1-м отсеке и в корме. Люди под руководством командиров отсеков старшины Кулаевского и командира отделения Скрипченко соответственно, попытались спастись, выйдя через торпедный аппарат и люк 4-го отсека. К сожалению и там и там нашлось по одному подводнику, потерявшему контроль над собой, что в конечном итоге завершилось их гибелью. Спустя трое суток лодка была поднята плавбазой «Эльбрус».

Аварийный ремонт затянулся до октября 44-го. Вероятно, его можно было бы закончить раньше, если бы командование было бы заинтересовано в скорейшем вводе лодки в строй. С октября 43-го ее командиром стал капитан-лейтенант В.М. Александров, ранее командовавший тихоокеанской «Щ-102». Ходить в боевые походы ему уже не пришлось.

«М-52»

Из всех переживших войну черноморских «малюток», «52-я» отличилась тем, что приняла наименьшее участие в боевых действиях. Как и «систер-шип», она к началу войны нуждалась в капитальном ремонте, но вместо него использовалась для подготовки курсантов УОПП. Командовал кораблем капитан-лейтенант Г.Н. Цебровский (1904 г.р., ВМУ 1933 г., УОПП 1936 г.) — по-видимому, старейший командир «малютки» в нашем флоте, ровесник наркома ВМФ. Его стаж командования «М-52» составлял 3,5 года, что для времени стремительного роста подводного флота являлось беспрецедентным фактом и говорило явно не в пользу офицера.

В начале войны лодке предстояло принять участие в рутинной дозорной службе на подходах к Новороссийску (2-9.7.1941, 17-24.9.1941, 1-5.10.1941) и Керченскому проливу (16-25.8.1941). В начале октября все дозоры в зоне ответственности Новороссийской ВМБ были отменены и лодка в течение двух месяцев просто стояла в гавани в ожидании новых заданий командования. При этом 5 ноября во время налета немецкой авиации осколками разорвавшейся неподалеку бомбы были ранены два подводника и повреждено 45-мм орудие. О «малютке» вспомнили после захвата немцами Керченского полуострова. Между 5 и 12 декабря корабль проводил разведку береговой обороны противника в Феодосийском заливе, затем совершил короткий выход на поиск экипажа потерпевшего бедствие гидросамолета, но летчиков так и не нашли. Последний поход пришелся на 10-12 января 1942 года — корабль должен был играть роль плавучего маяка во время планировавшейся высадки у Судака, но ее в последний момент ее дату перенесли.

К этому моменту износ механизмов и корпусных конструкций достиг критической отметки. 8 февраля субмарина прибыла в Потти, где начала капитальный ремонт. В июле Цебровский наконец-то сделал следующий шаг по карьерной лестнице, став начальником штаба дивизиона, а на его место назначили капитан-лейтенанта Е.П. Оболенцева (1909 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1939 г.). С мая 41-го он командовал экспериментальной «М-401», а теперь возглавил экипаж «М-52». Ремонт завершился как раз к тому моменту, как в сентябре командованию ЧФ приказали выделить четыре подлодки на усиление СФ. Было сразу понятно, что «малютка» VI серии вряд ли сможет кого-то усилить, но тем не менее «М-52» включили в список. Лишь 20 ноября следующим приказом НК ВМФ ее место назначения уточнили — КУОПП имени Кирова, который находился в эвакуации в Махачкале и нуждался в учебном корабле для подготовки курсантов и слушателей. В декабре субмарину перевезли в Баку, где 24-го спустили на воду. Восстановительный ремонт затянулся до июля, после чего подлодка до конца войны исполняла обязанности учебного корабля. В июне 45-го ее разоружили и к концу года сдали на разделку.

«М-54»

Эта черноморская «малютка» прослужила от первого до последнего дня войны, но так и не смогла открыть счет торпедным атакам. А ведь в 1940 году ее экипаж под командованием ст. лейтенанта А.А. Левицкого вышел в 1-ю линию и был во 2-й бригаде на хорошем счету. После завершения кампании субмарину поставили в давно откладывавшийся средний ремонт, который проводился на судоремонтном заводе Наркомата морского флота в Херсоне (завод имени Коминтерна). В феврале 41-го при реформировании подводных сил ЧФ морально устаревшую подлодку перевели в Отдельный учебный дивизион. Завод оказался слабо подготовлен к ремонту столь специфического корабля, и в начале августа «М-54» ушла на Севморзавод в Севастополь. Еще в середине июля Левицкого перевели на новейшую «М-112», а на его место назначили только что окончившего УОПП капитан-лейтенанта Э.Б. Бродского (1912 г.р., место рождения — Нью-Йорк, еврей, ВМУ 1934 г.). После окончания училища он полтора года прослужил штурманом на балтийской «Л-3», но затем его карьера сделала крутой поворот в направлении административно-хозяйственных должностей в Управлении главного военного порта ЧФ. В конце 1939 года когда кадров подводников стало не хватать, о нем



**Командир «М-51»
капитан-лейтенант
В.М. Александров**

**Командир «М-52»
капитан-лейтенант
Г.Н. Цебровский**



вспомнили и направили служить штурманом на «Щ-212», а спустя год — на учебу в УОПП.

1 октября отремонтированная подлодка присоединилась к своему дивизиону в Новороссийске, а в конце месяца ее временно подчинили Керченской ВМБ для действий в Азовском море. Выше мы описывали, с какими трудностями пришлось столкнуться «малюткам» на этом мелководном театре в период осенних штормов. В полной мере они относились и к походу «М-54» (28.10-2.11.1941), положение которой усугублялось недостаточной подготовкой командира. В связи с эвакуацией Керчи 10 ноября субмарина вернулась в Новороссийск, а в следующем месяце была использована для разведки побережья Керченского полуострова, куда в скором времени намечалось высадить десант. Первый выход (3-4.12.1941) закончился неудачей из-за штормовой погоды — при сильных кренах вылился электролит и получил повреждения гирокомпас. Вторая попытка закончилась еще быстрее и с печальными последствиями — спустя 5,5 часов после выхода из базы 10 декабря «малютка» сильной прибойной волной была выброшена на камни в 7 милях севернее Анапы. Снять ее оттуда удалось только 30 июня 1942 года, и как удивительный можно отметить тот факт, что корпус не был полностью уничтожен ни зимними штормами, ни авиацией противника. Некоторое время «М-54» находилась на приколе в Хопи и лишь в самом конце 42-го начала ремонт в Поты, который затянулся до июня 43-го включительно! В марте сменили командира — на место Бродского, переведенного на «М-55», назначили капитан-лейтенанта А.А. Николаева. В начале войны он командовал «М-111», но не слишком успешно, за что был снят и назначен на должность старпома на «Щ-216». Этой субмарине сопутствовал боевой успех, за что Николаев в числе прочих был удостоен ордена Отечественной войны 1-й степени. Командных кадров не хватало, и его решили восстановить в прежней должности. Как показали последующие события, расчеты на его исправление не оправдались.

В первый поход субмарина вышла 17 сентября, но едва дойдя до позиции у южного берега Крыма, была вынуждена вернуться из-за пропуска головки единственного перископа. В течение дня 22-го перископ заменили и вечером корабль вновь вышел в море. Несмотря на недавний ремонт субмарину продолжали преследовать мелкие поломки: то заело пусковой клапан одного из цилиндров дизеля, то перестала выключаться муфта «Бамаг». Противник так и не показался, если не

считать того, что утром 2 октября при возвращении «М-54» была атакована вражеским гидросамолетом, сбросившим после погружения четыре бомбы. В своих выводах командир отмечал излишнюю суету и отсутствие слаженности в экипаже так, будто не он отвечал за искоренение этих недостатков! Если за этот поход Николаев получил удовлетворительную оценку, то в следующем — 17-29 октября в район между мысом Сарыч и Севастополем — скатился до неуда. Командир так и не попытался пересечь границы нашего оборонительного минного заграждения 1941 года, не приближался к берегу ближе, чем на 20 миль. С учетом этого его заявление о необнаружении вражеских конвоев удивления в штабе не вызвало. В следующем походе (14-25.11.1943) район патрулирования расширили на восток до мыса Меганом, но Николаев и на этот раз заявил, что противник в пределах позиции не появлялся. Штабной анализ показал, что большую часть времени субмарина находилась у южного берега Крыма на расстоянии 70-80 кбт, в то время как средняя видимость днем в перископ в это время года не превышала 30-40 кбт. Даже если бы каким-то чудом конвой врага, ходившего вдоль берега практически каждый день, и были бы обнаружены, выйти в атаку с такой дальней дистанции все равно бы не удалось. Мысль о ночном поиске под берегом у командира и вовсе не возникала. *«Напоминаю командиру ПЛ «М-54» капитан-лейтенанту Николаеву — писал в своих выводах комбриг Крестовский — что он с самого начала войны принимает участие непосредственно в борьбе с врагом. Пора ему быть достаточно тактически грамотным, чтобы понимать обстановку, уметь ее оценивать правильно и действовать по ней. Пора и воспитать в себе соответствующие боевые качества — решительности, инициативы, настойчивости, умения и злости в поиске и уничтожении противника».*

Николаев вроде бы сделал для себя необходимые выводы, но доказать свое исправление на практике ему не удалось. Утром 3 января 1944 г. на четвертые сутки похода оказались заклинены кормовые горизонтальные рули, у которых ударами штормовых волн были погнуты тяги румпеля. Пришлось возвращаться в базу. 20 января субмарина вышла повторно. В донесении командир указал, что за время похода осмотрел Судакскую, Двукорную и Коктебельскую бухты, но судов в них не обнаружил, во что верится с трудом, поскольку как минимум в Двукорной бухте располагалась база немецких торпедных катеров. При этом при отходе от Коктебеля «малютка» попала в рыбацкую сеть, но

Командир «М-54»
капитан-лейтенант
А.А. Николаев



из-за того, что командир попытался прорвать ее ходом вперед, повредила носовые горизонтальные рули. Днем 30-го уже при возвращении в базу в 40 милях западнее Туапсе «М-54» была внезапно атакована разведывательным «юнкерсом». Подлодка успела уйти на безопасную 25-метровую глубину, но немецкий летчик был настолько уверен в успехе своего бомбометания*, что на поиски «тяжело поврежденной русской подлодки» направили патрулировавшую у кавказского побережья «У 24». Утром следующих суток Николаев заметил «немку», но, хотя знал что наших субмарин здесь быть не может, ограничился пассивным наблюдением, пока та не скрылась из вида.

К началу февраля дизель подлодки отработал без ремонта 1500 часов, батарея выработала свой ресурс, а корпус нуждался в доковании. Текущий ремонт занял время до середины апреля, после чего корабль принял участие в операции по освобождению Крыма. Увы, обе черноморские «малютки» VI-бис серии стали единственными субмаринами ЧФ не выпустившими в ходе нее ни единой торпеды. Причины этого были все те же — крайняя пассивность командиров, не стремившихся искать конвои при том, что на лодках регулярно принимались данные воздушной разведки. Впрочем, даже в случае самостоятельного приближения конвоя к субмарине атака не была гарантирована — сразу после обнаружения шумов акустиком Николаев приказывал уйти на глубину и начинать маневр уклонения. Так было в походе 18-28 апреля на юго-западные подходы к Севастополю. Второй поход — с 5 по 11 мая — был еще менее удачен, поскольку спустя сутки после прибытия на позицию у лодки вновь отказали кормовые горизонтальные рули. Расследование в базе показало, что их можно было исправить на позиции, но командир принял на веру доклад механика о невозможности ремонта. Неудовлетворительная оценка после этого была неизбежна, но вопрос о снятии с должности, как ни странно не поднимался.

С уходом противника в западную часть театра вопрос о дальнейшем использовании «малютки» отпал сам собой — для походов из кавказских баз к берегам Румынии и Болгарии у нее не хватало автономности. Да и техническое состояние несмотря на неоднократные ремонты оставляло желать лучшего. Летом «М-54» несколько раз использовалась в качестве цели для обеспечения подготовки гидроакустиков противолодочных кораблей и радиометристов первых флотских самолетов, оснащенных РЛС. Уже после окончания военных действий, 18 октября ее

передали гидрометеослужбе ЧФ, но вскоре это решение отменили и решили сдать на слом. Субмарина была исключена из состава ВМФ 19 декабря одной из первых в славной семье «малюток».

«М-55»

Служба этой подлодки так же не оправдала ожиданий, которые можно было возлагать, исходя из довоенной подготовки подводников. В 1940 г. экипаж «55-й» под командованием небезызвестного А.Д. Девятко вошел в тройку лучших во 2-й бригаде. После окончания кампании командир сменился, а сам корабль стал на ремонт в Севастополе при мастерской техотдела флота №19. Экипаж возглавил ст. лейтенант С.И. Ефанов (1912 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.). До и после УОППа он служил на черноморских «ленинцах», и должно быть неплохо зарекомендовал себя. Что же касается ремонта, то он осуществлялся крайне медленно — никогда ранее это предприятие подлодки не ремонтировало. Кроме того, мастерская не имела собственного дока, а получить место в другом месте так и не удалось. В результате, с приближением фронта к Севастополю субмарину поспешно ввели в строй так и не завершив целый комплекс работ. 4 ноября «М-55» прибыла в Новороссийск, но готовой ее к боевым действиям можно было считать лишь условно, даже после того, как к началу 1942 года завершилась подготовка обновленного экипажа.

Два первых похода были связаны с обеспечением десантов, высаживавшихся Черноморским флотом в Крым, точнее со второй (в ночь на 16.1.1942) и третьей (в ночь на 25.1.1942) высадками в район Судака. В обоих случаях «малютка», действовавшая в паре с «Щ-201», давала прожектором цветовой сигнал, благодаря чему образовывался как бы маячный створ. Хотя задача в обоих случаях была выполнена на отлично, на трагической судьбе десантов это никак не отразилось. Кроме того, во втором походе из-за шторма, крены при котором достигали 60 градусов, серьезно пострадали кормовые горизонтальные рули, вывернулась из своего подвеса и разбилась вращающаяся часть гирокомпаса. Компас поменяли, но для ремонта рулей требовался док, а поскольку командование Новороссийской ВМБ долгое время не могло договориться с судоремонтным предприятием порта, его пришлось ждать до мая. Субмарину

Командир «М-55»
ст. лейтенант
С.И. Ефанов



* В течение длительного времени на Западе считалось, что жертвой данной атаки стала наша подлодка «Л-23», пропавшая без вести после 15 января 1944 г. на позиции у мыса Тарханкут и 30-го якобы возвращавшаяся в базу.

отремонтировали только к середине августа, после чего еще полтора месяца потратили на различные испытания. За это время Ефанов нашел себе новую должность в управлении старшего морского начальника Хопи, и с 3 октября командиром стал переведенный с «М-54» капитан-лейтенант Э.Б. Бродский.

Первый выход на позицию у Ялты (21-25.10.1942) закончился неудачей из-за поломки привода вертикального руля. Второй (6-13.11.1942) прошел без замечаний, но он показал всю бесперспективность использования подлодок VI-бис серии на столь большом удалении от базы. Общая продолжительность похода с учетом захода на дозаправку в Туапсе составила 7 суток, из которых корабль провел на позиции менее трех. Встретить противника за столь короткий срок не посчастливилось. Повысить автономность можно было бы переоборудованием ЦГБ №2 под топливо, но в период осенних штормов производить это было нежелательно из-за слишком малого остаточного запаса плавучести. Кроме того, уже при волнении в 4-5 баллов корабль выбрасывало с перископной глубины (у «малюток» этой серии она составляла всего 6,7 м) на поверхность. Командование учло этот опыт и в следующий раз (15-21.12.1942) отправило «М-55» в район Анапы. Хотя Бродский

снова ничего не обнаружил (немцы до марта 43-го не пользовались данным портом), в штабе отметили, что командир вел поиск правильно и решительно.

Увы, как показал следующий поход (28.1-1.2.1943), в сложной обстановке командир мог теряться. На этот раз задачей субмарины была высадка в Крыму двух групп разведчиков. Первая из них должна была ступить на берег в ночь на 31-е. Поздно вечером «малютка» всплыла и приблизилась на 100 м к пляжу в районе Симеиза, когда по ней с берега был открыт шквальный пулеметный огонь. По всей видимости, немцы по какой-то причине знали, где и когда произойдет высадка и подготовили «М-55» достойную встречу. Бродский растерялся, а находившийся рядом на мостике представитель разведотдела штаба флота ст. лейтенант Алексеев сбил его с ног, прыгнул в рубочный люк, и оказавшись в центральном посту, командовал срочное погружение. Как ни странно, подводники послушались самопрозванного «капитана»! Пришедший в себя командир еле успел спуститься и закрыть за собой нижний рубочный люк. Из-за затопления рубки подлодка приобрела отрицательную плавучесть и легла на грунт. Удостоверившись в том, что восстановить плавучесть в подводном положении не удастся, спустя 50 минут Бродский прика-

Подводная лодка «М-55»



зал всплывать и уходить от берега под дизелем. Обстрел возобновился, и впоследствии в надстройке и ограждении рубки моряки насчитали 34 пулевые и снарядные пробоины. После этого только и оставалось, что запросить возвращения в базу. В конце февраля (27.2-4.3.1943) корабль выходил для действий у Керченского пролива, но из-за преобладания плохих погод враг так и остался не замеченным.

На протяжении всего 2-го квартала «малютка» простояла в текущем ремонте. Пока он осуществлялся командир успел попасть в «черный список» к командованию и политотделу БПЛ за свое разгульное поведение и чрезмерную любовь к прекрасному полу*. Все это не могло не отразиться на отношении к нему, как к командиру. В очередной поход (27.8-7.9.1943) в район Ялта — Феодосия подлодка вышла в обеспечении комдива Клынина. Несмотря на это, Бродскому в вину поставили многочисленные мелкие поломки, свидетельствовавшие, якобы, о плохой подготовке к походу, а так же неправильный поиск, на том основании, что он не подходил к берегу ближе, чем на 7 миль и, соответственно не мог видеть в перископ идущие вдоль уреза воды суда. Так же с неудовлетворительной оценкой завершился поход к южному берегу Крыма (29.9-9.10.1943). На этот раз командир обнаружил конвой, но не смог атаковать его из-за большого курсового угла. Фактически же данный угол был следствием слишком позднего обнаружения. Кроме того, Бродский не использовал данные воздушной разведки и не выполнил указания штаба БПЛ по перехвату одного из конвоев, за что получил выговор.

Командир «М-55» сделал правильные выводы из произошедшего и в следующем походе (25.10-5.11.1943) старался действовать безупречно. Со второй попытки утром 3 ноября ему удалось выйти в атаку на конвой, состоявший из двух БДБ. Здесь-то и проявилось еще одно отрицательное качество VI-бис серии — плохая управляемость после выпуска торпед. Субмарина показала на поверхности рубку, в результате чего не только уклонилась атакованная БДБ, но и открыла огонь береговая батарея. Взрывы ее снарядов подводники приняли за признак победы. Что же касается торпед, то они выскочили на пляж и в последующие дни были подорваны немцами. После этого похода комбриг Крестовский распорядился нарисовать на рубке «М-55» цифру «1», но представлять командира к награде не стал. Следующий поход на ту же позицию (22.11-3.12.1943) не имел успеха из-за шторма, полностью сорвавшего ночной поиск. В декабрьском патрулировании

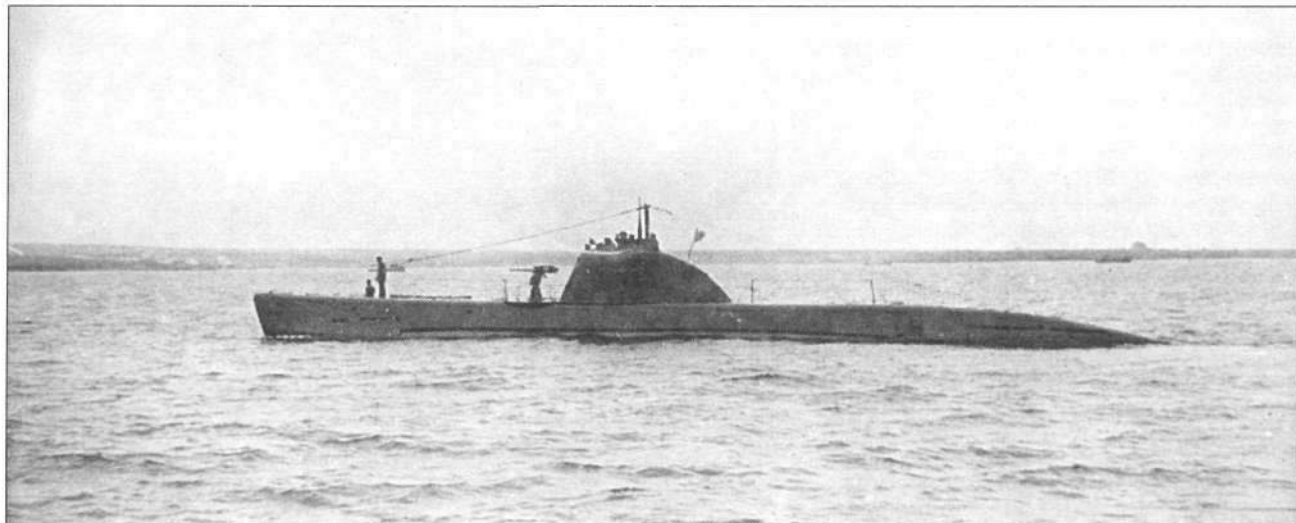


(21-29.12.1943) Бродский действовал активно и попытался сам искать противника в бухтах. Днем 26-го он обследовал Коктебель, а спустя сутки проник в Двукорную. К сожалению, попытка торпедировать корабли у причала в базе немецких торпедных катеров (Бродский считал, что атакует два тральщика) оказалась безрезультатной — торпеды пришли мимо и выскочили на берег. В контратаке приняли участие сразу шесть «шнелльботов», дважды сбросивших в море свой нормальный запас глубинных бомб. В результате взрывов при втором заходе на бомбометание оказались заклинены кормовые горизонтальные рули. Их ремонт в Потти продолжался до конца января 44-го. За ним последовал новый поход (28.1-8.2.1944), в ходе которого из-за штормовой погоды лодка почти все время провела на грунте или глубине.

Последнее патрулирование «М-55» пришлось на операцию по освобождению Крыма. Увы, прошло оно не лучшим образом — командир, в течение всего 43-го действовавший примитивными методами против слабо охранявшихся конвоев, оказался не готов к действиям в открытом море, где находить противника можно было только используя данные самолетов-разведчиков. Опираясь между 16 и 22 апреля юго-западнее мыса Сарыч, лодка многократно слышала шумы винтов и взрывы, что по мнению командира было признаками преследования. Единственная встреча с конвоем состоялась днем 22-го, но взаимное положение не допускало сближения и атаки. Тем временем, наша авиация атаковала другой караван и тяжело повредила входивший в него танкер

Командир «М-55» капитан 2 ранга Э.Б. Бродский (слева) и командир «М-35» капитан 3 ранга В.М. Прокофьев

* В 1953 г. капитан 1 ранга Э.Б. Бродский был уволен в запас с формулировкой «за нарушение советских законов о семье и браке», т.е. многоженство.



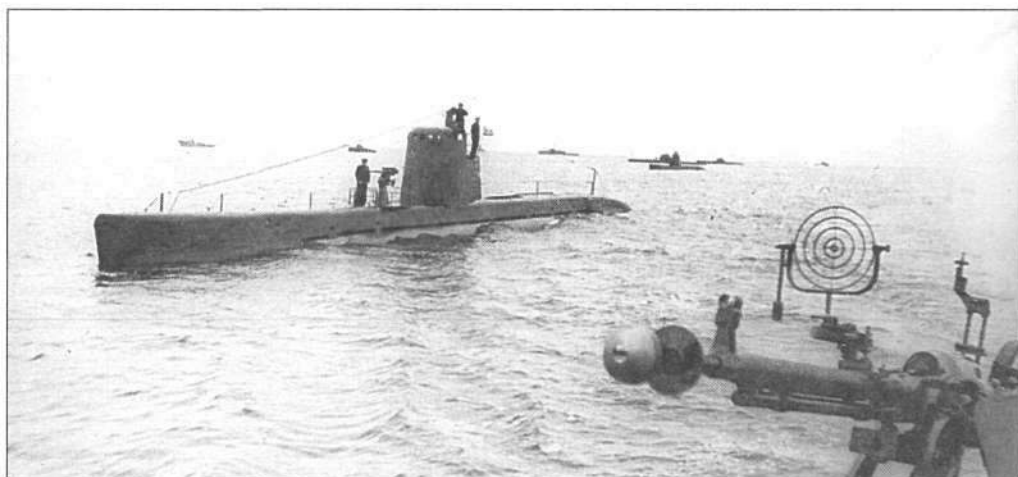
Подводная лодка «М-55», Севастополь, 5 ноября 1944 г.

«Оссаг». Налеты на судно продолжались до наступления темноты, в результате чего на «малютке» насчитали 300 взрывов «глубинных» бомб. Во второй поход субмарина вышла 12 мая, но в связи с тем, что операция завершилась, на следующий день ее отозвали в базу. Большую часть времени до момента окончания своей службы в декабре, корабль простоял в текущем ремонте. 9 ноября его командиром был назначен капитан-лейтенант Н.А. Парфенов, а Бродского перевели на должность начальника штаба дивизиона. Под занавес службы на лодке его все-таки наградили орденом Красной Звезды, что было заметно ниже наград других командиров, добившихся трех официально засчитанных побед.

Подлодки XII серии

По сравнению с другими флотами ЧФ обладал наибольшим числом «малюток», участвовавших в боевых действиях. Несмотря на то, что корабли XII серии начали

вступать только в самом конце 1939 года, к началу войны ими был полностью укомплектован 7-й дивизион («М-31» — «М-34», «М-58», «М-59», «М-60», «М-62»; капитан 3 ранга Н.Ф. Клынин) 2-й бригады подлодок (БПЛ; капитан 1 ранга М.Г. Соловьев) и частично формируемый 8-й ДПЛ («М-35», «М-36»; капитан-лейтенант Г.П. Апостолов, с 5.7.1941 капитан-лейтенант Д.Т. Ларичев, с 17.12.1941 капитан 3 ранга Л.П. Хияйнен). Позже в состав этого же дивизиона вошли «М-111» — «М-113» и «М-117», «М-118» и «М-120». 12 августа 1942 г. все подводные силы ЧФ были сведены в одну бригаду (контр-адмирал П.И. Болтунов, с 16.3.1943 — капитан 1 ранга А.В. Крестовский, с января 1944 г. временно капитан 1 ранга М.Г. Соловьев, затем контр-адмирал П.И. Болтунов, с 27.5.1944 капитан 1 ранга С.Е. Чурсин). При этом 7-й дивизион поменял номер на 4-й (в него же вошли «малютки» VI и VI-бис серий), а 8-й на 5-й. 22 ноября дивизионы переформировали с присвоением



Подводная лодка XII серии Черноморского флота

им номеров 3-го (все подлодки XII серии) и 4-го (все подлодки VI и VI-бис серии, вместе с кораблями типа АГ). Командирами 4-го являлись Н.Ф. Клынин (до 5.12.1942 и 5.2-25.11.1943), капитан 2 ранга Р.Р. Гуз (5.12.1942-5.2.1943), капитан 2 ранга В.С. Азаров (с 25.11.1943); 5-го/3-го — Л.П. Хияйнен и капитан 2 ранга А.С. Жданов (с 3.5.1943).

Весной и летом 1944 г. НК ВМФ предпринял меры по усилению подводных сил ЧФ за счет перевода туда лодок с Северного и Тихоокеанского флотов. Поскольку попасть на Черное море корабли могли только по железной дороге, выбор пал на «малютки». С учетом новых пополнений подводные силы вновь развернули в две бригады, причем 2-я была чисто «малюточной». Ее составляли 3-й («М-32», «М-35», «М-62», «М-111» — «М-113», «М-117» и «М-120»), 4-й («М-30», «М-104», «М-105», «М-107», «М-114» — «М-116», «М-119») и 5-й («М-23» — «М-28», «М-51», «М-54», «М-55»). На период крупных ремонтов и монтажа после перевозки подлодки временно выводились в состав Отдельного учебного дивизиона. Кроме того, «М-202» XV серии входила в состав 1-го дивизиона 1-й бригады вместе с «ленинцами», «декабристами» и «эсками». Командиром 3-го ДПЛ являлся А.С. Жданов, 4-го — капитан 2 ранга Е.П. Поляков, 5-го — капитан 3 ранга А.И. Потемкин.

«М-31»

Подлодка вступила в строй уже после окончания кампании 1940 года, но до начала войны успела сдать на отлично задачи №4 — №10 КПЛ-41 и перейти во 2-ю линию. Ее командир, старший лейтенант Е.Г. Расточиль (1911 г.р.), являлся подающим большие надежды молодым офицером, выпускником ВМУ им. Фрунзе 1937 г. За свой единственный недостаток — нерусскую фамилию (Расточиль являлся внуком чешского эмигранта) — Евгений Генрихович в 1938 году был уволен с флота, но уже спустя пять дней восстановлен и полностью реабилитирован.

Три первых выхода молодой экипаж совершил на дозорные позиции у м. Сарыч (30.6-7.7.1941) и на подходы к Одессе (20-29.7.1941 и 12-21.8.1941). Они показали, что подобный «курс молодого бойца» явно не был лишним. Утром 19 августа на подлодке произошло ЧП — старшина торпедистов случайно нажал ручку соленоида торпедной стрельбы, подав тем самым сжатый воздух в торпедный аппарат. Торпеда большей частью вышла наружу (лодки плавали с открытыми крышками и заполненными аппаратами), но хвостовой частью заклинилась в обтюрирующем кольце. Командир попытался освободиться от опасного

груза дачей заднего хода с созданием дифферента на нос, но это не дало желаемого результата. Вечером после всплытия трюмный в легководолазном костюме со второй попытки смог удалить ударники торпеды, вывернув их импровизированными ключами. В таком состоянии корабль начал возвращение в базу, но в момент прохождения м. Тарханкут торпеда переломилась и ее части выпали из аппарата.

Несмотря на это происшествие, в следующий поход 31 августа подлодка пошла на коммуникации противника — непосредственно к Констанце. Утром 1 сентября «малютка» достигла позиции и уже спустя час сигнальщики доложили, что заметили силуэт подлодки. При сближении командир опознал в ней «щуку» («Щ-216» с дозорной позиции юго-западнее м. Сарыч имела 20-мильный снос на запад) и от атаки отказался. «Малютка», в свою очередь также столкнулась с сильными течениями в этом районе, из-за чего прорыв на отгороженный минными полями внешний рейд Констанцы состоялся только утром 4-го числа. К сожалению, ничего заслуживающего внимания замечено не было, и вечером подлодка направилась в район зарядки. В 19.04, когда субмарина двигалась на глубине 20 м, над ней произошел мощный взрыв. Как показал послевоенный анализ, «М-31» подорвалась на mine румынского заграждения S-11, и лишь большая глубина и сравнительно малый вес ВВ устаревшей мины предотвратили тяжелое повреждение или даже гибель. Пороховые газы проникли в 1-й отсек из-за чего двое подводников потеряли сознание. После всплытия выяснилось, что повреждена ЦГБ №1, у левого торпедного аппарата треснула и перестала открываться передняя крышка, а правый, хотя и остался исправен, все равно не мог функционировать из-за деформации волнорезного щита. В связи с этим командиру пришлось запросить разрешения вернуться в базу. К сожалению, этот первый случай повреждения подлодки ЧФ на mine не получил должной оценки в штабе бригады и флота, и практика посылки кораблей в миноопасные районы прекратилась только после тяжелых потерь.

До начала ноября «М-31» находилась в Севастополе, где устраняла боевые повреждения и меняла выработавшую ресурс батарею. 5 ноября она вместе с дивизионом перебазировалась на якорную стоянку Очамчиры (Абхазия), откуда один раз выходила для несения базового дозора у Поти (8-15.11.1941). После окончания всех работ корабль отправили в Севастополь, базируясь на который группа «малюток» вела боевые действия в северо-западной части театра. Из главной базы

**Командир «М-31»
старший лейтенант
Е.Г. Расточиль**



«М-31» совершила два похода: 16-25.1.1942 в район Одессы и 29.1-3.2.1942 в район о. Змеиный (Фидониси). Встречи с кораблями противника отсутствовали, а во втором случае в базу пришлось уйти досрочно из-за повреждения перископа при ударе о плавучую льдину. 12 февраля подлодка вернулась в Очамчири, где стала в текущий ремонт. Работы были окончены только 14 июня, после чего «малютка» незамедлительно перешла в Новороссийск — ей предстояло принять участие в снабжении гарнизона Севастополя.

В главную базу субмарина совершила три полных рейса (16-17.6/18-19.6, 19-20.6/21-23.6 и 28-29.6/30.6-1.7.1942), доставив туда 15,9 т боеприпасов, 5,7 т продовольствия и 5,5 т бензина. Серьезного противодействия противника отмечено не было — лишь однажды корабль подвергся обстрелу береговой батареи. Главная же опасность так и осталась незамеченной. В 05.55 18 июня, спустя почти четыре часа после выхода из Севастопольской бухты, сигнальщики «малютки» заметили перископ, а затем и рубку всплывшей неподалеку подлодки. В отчете о походе Расточиль указал, что выполнил маневр уклонения, но на самом деле командир «М-31» проявил беспечность, чуть было не погубившую корабль. Итальянская сверхмалая субмарина «СВ-2» обнаружилась «малютку» в момент всплытия. Лодки находились на расстоянии всего мили друг от друга, что позволило итальянцам даже рассмотреть двух человек на мостике советского корабля, которые указывали на «СВ-2» руками. Несмотря на это «М-31» осталась лежать на прежнем курсе, готовясь к погружению. До того, как оно началось в 06.05 экипаж зафиксировал два толчка с металлическим скрежетом в носовой части по левому борту. Можно не сомневаться, что они были вызваны попаданиями итальянских торпед, который по счастливой случайности не взорвались. Любопытно отметить, что за три дня до этого «итальянка» «СВ-3» атаковала нашу «Л-5», но и в том случае ударники торпед не сработали.

Видимое отсутствие вражеского противодействия не означало, что экипажу эти походы дались легко. В частности, во втором походе подлодка перевозила в топливно-балластных цистернах бензин, небольшое количество которого осталось в цистернах и через неплотности в сальниках просочилось внутрь прочного корпуса. На обратном пути из строя вышла система подачи топлива к дизелю, из-за чего «малютке» пришлось погрузиться и лечь на грунт до наступления темноты. За 15 часов покладки часть экипажа вышла из строя из-за сильных головных болей. По

возвращению моряки узнали, что после серии ЧП, речь о которых пойдет ниже, перевозка бензина на малых подлодках впредь отменялась. В третьем походе подлодке пришлось разгружаться под огнем в Казачьей бухте, где не только не было оборудовано место выгрузки, но и вообще отсутствовала какая-либо организация приемных работ. Кое-как сдав груз, экипаж подлодки принял ящики, содержимое которых немало удивило — 300 кг орденов и 1,5 тонны имущества Госбанка и сберкасс на общую сумму 14,5 млн. рублей! Хотя официально эвакуация Севастопольского оборонительного района была объявлена лишь спустя сутки, с учетом груза «М-31» становится ясно, что уже тогда командование СОРа и ЧФ не сомневалось в исходе борьбы.

После падения главной базы черноморские подводники вернулись к борьбе на коммуникациях противника. Между 8 и 23 июля субмарина выходила на позицию в район мыса Тарханкут, но суда противника здесь тогда еще не плавали, и поход результатов не имел. Последующие четыре патрулирования были совершены в северо-западный район моря, где противник в то время осуществлял интенсивное судоходство между гаванями Румынии и оккупированными портами Украины — Одессой, Николаевым, Херсоном и Очаковым. Здесь «малютка» добилась своего единственного успеха, а позднее обрела и вечный покой.

Первый выход к Одессе начался 11 августа. Спустя три дня Расточиль достиг заданного района, и столько же времени ему потребовалось, чтобы дождаться подходящей цели. Командир очень удачно рассчитал район поиска, благодаря чему оказался прямо по курсу у вражеского конвоя. Расточиль сумел скрытно приблизиться на дистанцию 2,5 кбт и выпустил обе торпеды залпом по немецкому транспорту «Лола». Увы, командира подвела не сработавшая система БТС. Резко облегчившийся в момент выстрела нос показался на поверхности всего в 25 м от борта плавбазы «Ромулус», к тому же обе торпеды пошли по поверхности. Немцам хватило времени уклониться, перейдя на зигзаг. Тем временем на подлодке заполнили цистерну быстрого погружения, но не успели вовремя продуть ее, и субмарина плюхнулась на грунт неподалеку от места залпа на глубине менее 20 метров. В этот момент последовала контратака. Тральщик «Р 165» и «Ромулус» сбросили 12 глубинных бомб, некоторые из которых взорвались в опасной близости. Подпрыгнувшая при взрывах крышка верхнего рубочного люка деформировалась и пропустила воду, получили повреждения перис-

коп, электрическое управление рулями, был заклинен привод фрикционной муфты, лопнуло несколько визирных стекол, вышел из строя ряд электроизмерительных приборов. Впрочем, акустик доложил о взрывах торпед, так что настроение у моряков было отличным. По-видимому, именно в силу кажущейся победы командир недостаточно серьезно отнесся к полученному уроку об опасности покладки на грунт в районах с малыми глубинами.

Ремонт занял весь сентябрь, а 2 октября «М-31» вышла в район мыса Бурнас, недалеко от устья Днестра. В ночь на 7 октября, когда подлодка вела поиск у берега в надводном положении, Расточиль обнаружил румынский конвой. Он состоял из двух буксиров и такого же количества барж в охранении вооруженного буксира «Бесарабия». Атака чуть было не сорвалась, когда сигнальщики с буксира «Елена» заметили подлодку, которая, как им показалось, погружалась. Вместо того, чтобы объявить тревогу командир «Елены» просигналил на «Бесарабию» и предложил ей сбросить несколько глубинных бомб, что и было сделано. Спустя полчаса две торпеды были замечены в 20 м от борта буксира «Олтул» (быв. ит. тральщик «RD 1», проданный Румынии в 1921 г., 293 т). Их взрыв моментально отправил буксир на дно вместе с 10 членами команды. Следует отметить, что Расточиль стрелял пошедшей следом за буксиром барже, но если бы не ошибка в расчетах, то атака скорей всего окончилась бы безрезультатно — торпеды прошли бы под целью. После потопления «Бесарабия» и «Елена» сбросили по две глубинки, что было совершенно бесполезно — вся атака и выход из нее осуществлялись в надводном положении.

9 октября субмарина прибыла в базу, а 24-го вышла в тот же район. Днем 4 ноября в перископ был замечен одиночный транспорт, снова оказавшийся буксиром «Бесарабия», совершавшим совместно с «Еленой» межбазовый переход. С дистанции 8 кбт из подводного положения Расточиль выпустил две торпеды, которые не были замечены противником, чего нельзя сказать о перископе. Буксир повернул на подлодку и дал полный ход, так что замеченное в перископ облако дыма над целью имело вполне естественное объяснение. «Бесарабия» сбросил на «М-31» три бомбы, которые упали на безопасном расстоянии.

Война с буксирами и баржами расхолаживала, создавала иллюзию безнаказанности и вседозволенности. Командиры стали действовать более агрессивно, но недостаточно осмотрительно. А обстановка, напротив, требовала продуманных решений. С августа по октябрь 42-го под-

лодки ЧФ потопили между Сулиной и Одессой пять вражеских кораблей и судов, что вызвало принятие противником соответствующих мер. Он не только усилил охранение конвоев, но и стал придавать им группы кораблей и катеров, игравших роль охотников за подлодками, и могущих, в случае необходимости, осуществлять длительное преследование. 14 декабря «М-31» вышла в свой 15-й боевой поход и не вернулась. Документы противника с достаточной полнотой рисуют картину ее последнего боя:

Поздно вечером 17 декабря немецкорумынский буксирный конвой почти дошел до Сулины, когда речной катер-тральщик «FR 2» обнаружил на дистанции 1000 м подлодку в надводном положении. Катер вышел из ордера и пошел на цель, которая вскоре погрузилась. «FR 2» сбросил две глубинные бомбы, которые вряд ли смогли причинить какой-либо ущерб, но по всей вероятности удержали Расточиль от дальнейшего маневрирования. Когда, спустя несколько минут, к месту боя прибыл охотник «Ксантен» (первый немецкий корабль на Черном море, оборудованный гидролокатором), он легко обнаружил подлодку, лежавшую на грунте на глубине всего каких-то 30 метров. Пять заходов, в ходе которых было сброшено 28 глубинных бомб, привели к появлению на поверхности масляных пятен. За это время конвой достиг Сулины и сопровождавшие его катера «R 30», «FR 7» и «FR 8» также присоединились к преследователям. С помощью лота местонахождение подлодки на грунте было точно установлено, и с рассветом началась новая бомбардировка, не оставившая экипажу «малютки» ни малейших шансов на спасение. После того, как корабли сбросили 18 бомб, на поверхности появились какие-то банки с маслом или жиром, куски деревянного палубного настила и фрагменты обмундирования. Поскольку ни одна наша другая подлодка не подвергалась атаке в это время в этом месте, приходится признать, что немецкие бомбы поставили точку в карьере «М-31».

«М-32»

Лодка вступила в строй в конце 1940 года и за зимне-весенний период успела сдать основные задачи КПЛ-41 со средним баллом 4,7, что обеспечило ее переход во 2-ю линию. Старшего лейтенанта Н.А. Колтыпина (1911 г.р.) можно назвать типичным командиром «малютки»: поступивший добровольно в ВМУ им. Фрунзе, он после окончания училища служил на Балтике и, хотя по службе характеризовался положительно (правда на «малютках» служить не хотел), имел привычку к вольному образу

Командир «М-32»
ст. лейтенант
Н.А. Колтыпин



жизни на берегу и не желал становиться ни членом ВКП(б), ни комсомола. Тем не менее, командование направило его учиться в командирский класс УОППа, после окончания которого он стал старпомом на «Щ-311». За поход в Ботнический залив в ходе советско-финляндской войны корабль был награжден орденом Красного Знамени, а командир «щуки» Ф.Г. Вершинин стал Героем Советского Союза. Хотя Колтыпина наградили всего лишь медалью «За боевые заслуги», служба на знаменитом корабле открыла ему путь к командованию «М-32».

С началом войны подлодку привлекли к несению дозорной службы у берегов Крыма (25-30.6 и 8-16.8.1941) и в Одесском заливе (12-20.7.1941). Первые по-настоящему боевые походы пришлось на сентябрь (2-9.9 и 27.9-4.10.1941), когда подлодка патрулировала район между Сулиной и устьем Днестра. Этот участок, где спустя год наши подводники одержали немало славных побед, осенью 41-го был пустынен. Поскольку к моменту окончания пятого похода батарея подлодки отработала 113 циклов, ее требовалось заменить. Эти работы были закончены только в начале января 1942 г. уже в Пот. 19 января «малютка» пришла в Севастополь, базируясь на который, в течение февраля совершила два похода для разведки побережья Крыма. После этого «М-32» ушла в Очамчиру, где до середины апреля проходила гарантийный ремонт. В мае между 11-м и 18-м числами еще один поход был совершен к побережью Керченского полуострова, на котором в этот момент войска Крымского фронта терпели серьезное поражение. По ночам крупные надводные корабли ЧФ пытались обстреливать наступавшие войска противника, а «малютка», играя роль плавучего маяка, обеспечивала их в навигационном отношении.

Вскоре после неудачного завершения боев под Керчью 7 июня начался третий штурм Севастополя. Обстановка там обострилась настолько, что спустя неделю встал вопрос о привлечении всех исправных подлодок ЧФ к снабжению гарнизона главной базы. Не стала исключением и «М-32». Первый поход (17-18.6/19-20.6.1942; доставлено 6,5 т боеприпасов и 1,5 т продовольствия) прошел без особых происшествий, чего нельзя сказать о втором, в ходе которого корабль помимо 7,5 т боеприпасов доставил еще и 5,8 т бензина. Поскольку связанные с ним события неоднократно описывались в исторической литературе, мы лишь кратко коснемся их, подчеркнув некоторые детали, которые ранее, по нашему мнению, не получили должной оценки.

В 21.55 22 июня лодка ошвартовалась в Стрелецкой бухте, к 01.20 следующих суток полностью закончила разгрузку и, приняв на борт 8 пассажиров (два корреспондента, два офицера гидрографического отдела флота, два раненых офицера и две женщины), собралась выйти в обратный рейс. Из-за спешки ЦГБ №4, куда принимался бензин, была промыта недостаточно. В 02.15 во время дифферентовки в 3-м отсеке от случайной искры произошел взрыв паров бензина, некоторое количество которого просочилось внутрь корпуса через негерметичные сальники. О его силе говорил хотя бы тот факт, что взрывная волна выломала и разбила дверь радиорубки, а ее стенки были выгнуты наружу на 5 мм. Шесть членов экипажа, в том числе старпом, командир БЧ-5 и боцман, получили ожоги 1 и 2-й степени в области лица, рук и ног. В командование БЧ-5 вступил один из эвакуируемых капитан-лейтенант Медведев, который ранее служил механиком на «малютке». В этой обстановке Колтыпин не стал принимать никаких самостоятельных решений, приказал всплыть и сошел на берег для доклада и получения дальнейших указаний. Спустя 20 минут он вернулся с приказом лечь на грунт до наступления темноты и передать всех раненых на берег. Естественно, что в той ситуации, в которой находился Севастополь, никто из раненых не захотел остаться в базе, резонно предполагая, что вечером корабль может уйти без них. Пойдя навстречу их просьбам, командир нарушил указание, но почему-то не решился нарушить его в отношении ухода. Технически субмарина была вполне готова к обратному рейсу, все члены экипажа остались на борту. И все-таки командир решил лечь на грунт. Форсировать стоявшее на выходе из Севастопольской бухты минное заграждение в надводном положении было уже поздно, а на подводное командир, должно быть, не отважился. При этом Колтыпин, очевидно, не отдавал себе отчета в том, к каким последствиям может привести поклад. А последствия не заставили себя долго ждать. Несмотря на то, что спустя чуть больше часа (лодка легла на грунт в 05.58) в 1, 5 и 6-м отсеках были включены машинки регенерации, к 10 часам утра многие члены экипажа, включая нового командира БЧ-5, вышли из строя из-за кислородного голодания, отравления продуктами горения и парами бензина. Спустя два часа способность соображать сохранили только командир и главстаршина Н.К. Пустовойтенко. Остальные пели, смеялись, некоторые бились головой о переборки или, как эвакуируемые женщины, просили их застрелить, чтобы избежать



Главстаршина
Н.К. Пустовойтенко

успела отойти от точки залпа, которая точно была замечена румынами по воздушному пузырю. «Потопленный» миноносец в течение четырех минут сбросил все имевшиеся на борту 18 глубинных бомб, после чего ушел в Сулину. Хотя на поверхности моря появились масляные пятна, командир «Змеула» счел атаку безуспешной и не видел смысла в продолжении преследования. В противном случае положение «М-32» могло стать незавидным.

Прямых попаданий малых бомб не было, однако их близкие разрывы причинили массу вреда. Последняя серия легла на расстоянии не более 5-6 метров и причинила наибольший ущерб. Лопнули задрайки верхней крышки рубочного люка, но после случая с «М-36» установили нижнюю крышку, что предотвратило фатальные последствия. Зато оказался поврежден сальник перископа и лопнул сварной шов ЦГБ №3, через который вода стала затопливать центральный пост. Усилиями личного состава ее поступление удалось сократить. В 5-м отсеке также по сварному шву лопнула топливная цистерна, соляр из которой затопил трюм и через сальник стал поступать в 6-й отсек, угрожая залить электромотор. Моряки ведрами переливали топливо назад в 5-й отсек. Все это делалось при свете ручных ламп, поскольку все лампочки нормального и аварийного освещения разбились. Турбонасос и трюмная помпа вышли из строя, но стараниями механика их удалось запустить в тот момент, когда центральный пост был затоплен уже до уровня груди. Оставшийся там личный состав во главе с командиром сохранял хладнокровие и целеустремленно вел борьбу за спасение своего корабля. Для того, чтобы открыть клапана, трюмному ЦП пришлось нырять под воду и действовать на ощупь. Из-за поломки золотника оба водоотливных средства работали на самом малом режиме, и их приходилось периодически запускать вплоть до самого вечера. В 19.40 подлодка всплыла. Вокруг подводной лодки плавало много соляра и какие-то предметы, которые приняли за признаки потопления «эсминца»*. На самом деле это были предметы, всплывшие из разрушенной рубки или оторванные от мостика и палубы «малютки». Даже после всплытия субмарина находилась в тяжелом положении: все оборудование центрального поста, включая гирокомпас, магнитный компас и радио, побывало в воде и полностью вышло из строя. Трубопроводы систем, обеспечивавших дизель, полопались, сам он был залит водой через пропустившие газводы, и запустить его без длительных ремонтных работ было невозможно. В 1-м отсеке лопнуло пять баков

аккумуляторной батареи, вследствие чего 1-я группа элементов полностью вышла из строя. Многие приборы и механизмы сдвинулись с фундаментов и не запускаясь.

В течение всего дня 15 октября лодка лежала на грунте, где экипаж устранял повреждения, в первую очередь, стараясь привести в исправное состояние дизель. В ходе этих работ вновь отличился старшина Пустовойтенко, проявивший чудеса изобретательности. Ночью дизель оказался запущен. Командир даже произвел пробное погружение, но в ходе него выяснилось, что лодка плохо слушается рулей, а их электродвигатели берут повышенную нагрузку. Впрочем, топлива на зарядку аккумуляторной батареи все равно не было. По расчетам механика его с трудом хватало на обратный переход в базу малым ходом. На это ушло пять дней! Штурман ориентировался по звездам, а дизель периодически останавливался, поскольку в топливо попало много воды. Соляр собирали ведрами из трюма 5-го отсека, артиллерийской и провизионной цистерн и заливали в расходный бак. Артиллерийская вахта неслась круглосуточно, но установившаяся над морем погода с низкой облачностью уберегала поврежденную субмарину от встречи с воздушными разведчиками противника. Был случай, когда лодка разошлась на расстоянии 10 м с плавающей миной, а у кавказского берега ее обстреляла наша береговая батарея, не имевшая по понятным причинам оповещения о прибытии корабля.

Лишь после постановки в плавучий док удалось оценить весь объем повреждений. Прочный корпус «М-32» получил 465 вмятин. Наиболее глубокие имели стрелку прогиба до 37 мм. На 65-м шпангоуте сварной шов прочного корпуса на расстоянии 1,5 м от киля имел трещину длиной 200 мм. Другие трещины красовались на балластной цистерне № 3 (140x0,7-0,8 мм) и топливно-балластной № 4 (120x0,5 мм). Не было системы или механизма, не имевшего те или иные повреждения. Лишь две-три подлодки ВМФ СССР получали в годы войны столь обширные боевые повреждения, но при этом смогли вернуться в базу. Командир бригады подводных лодок дал высокую оценку действиям личного состава лодки. В выводах по боевому походу «М-32» он отмечал: *«Борьба личного состава за живучесть корабля была тяжелой, героической*

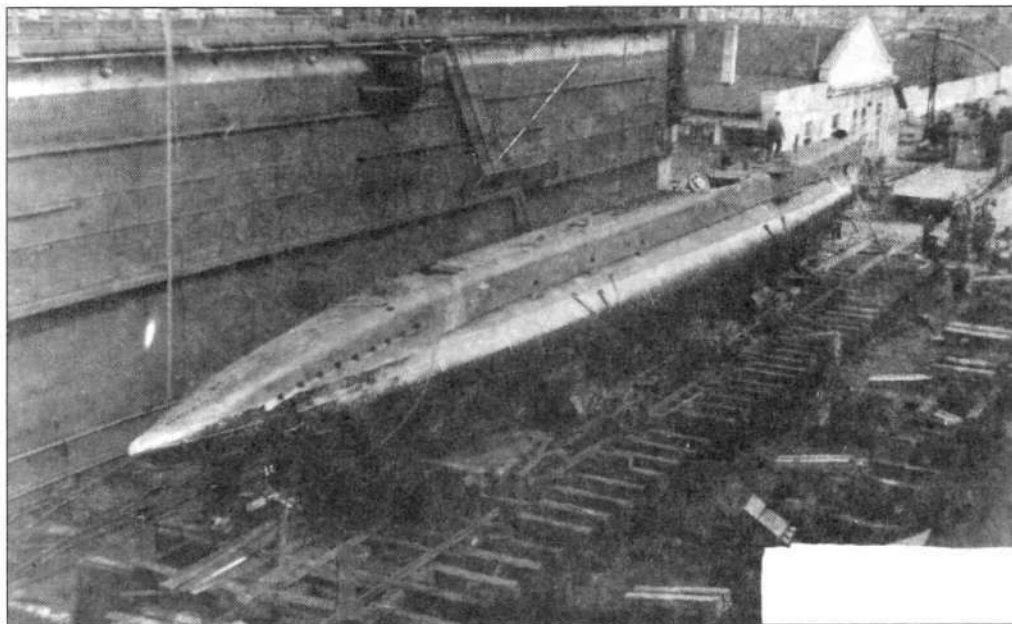
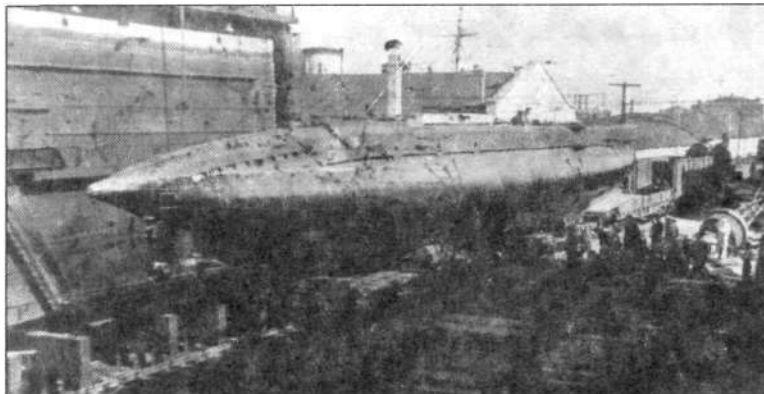
* Любопытно отметить, что с сентября 1944 г. до марта 1945 г. Н.А. Колтыпин являлся командиром СКР «Торос» (быв. ММ «Змеула»). Узнал ли он в своем корабле тот, по которому стрелял и «потопил»?

и возможной только для людей, в совершенстве знающих и владеющих своей техникой, сильных своей организацией и воспитавших в себе высокие боевые качества хладнокровия, бесстрашия, моральной и физической выносливости». С ним трудно не согласиться. За «потопление» эсминца и героизм при ликвидации повреждений Колтыпин был награжден вторым орденом Красного Знамени, а большинство членов экипажа получили ордена и медали.

Несмотря на столь плачевное состояние субмарины, когда пришел приказ Наркома ВМФ выделить четыре «малютки» для переброски на СФ, «М-32» оказалась в их числе. Возможно, она была выделена для переброски еще до того, как получила повреждения, поскольку приказ Наркома был датирован 20 сентября. Было ясно, что в составе Северного флота подлодка воевать сможет не раньше, чем пройдет капремонт, но и оставлять ее на Черном море, с крайне слабой судоремонтной базой также смысла не имело. Корабль решили отправить на завод «Красное Сормово», для чего между 10 и 16 декабря перевезли по железной дороге в Баку. В начале февраля «малютку» отбуксировали в Красноводск, где снова извлекли из воды, установили на железнодорожный транспортер и отправили в Горький. Там она оказалась через месяц. На заводе ее отремонтировали, в частности исправление вмятин прочного корпуса было произведено путем наварки наружных поперечных ребер. 25 сентября очередным приказом Наркома лодке предписывалось сразу после окончания ремонта вернуться в состав ЧФ. В ноябре 43-го ее перевезли

по маршруту Горький — Пенза — Поворино — Сталинград — Армавир — Баку — Потти. Окончание восстановительного ремонта затянулось до июня 44-го, цикл боевой подготовки — до середины августа. Только 8 сентября субмарина вышла на позицию в районе Варны, но уже на следующий день была отозвана в базу в связи с окончанием военных действий на театре.

Еще в мае 44-го ее командиром был назначен капитан-лейтенант Б.М. Марголин. Что же касается Колтыпина, то он ушел командиром на ремонтирующуюся «Д-5». После войны он занялся карьерой, в 1948 г. вступил в ВКП(б) и к моменту окончания службы дослужился до капитана 1 ранга и начальника штаба Порт-Артурской ВМБ. Приходится констатировать, что в связи с отсутствием громких побед, подвиги экипажа «М-32» оказались незаслуженно забыты, а имена Н.А. Колтыпина и Н.К. Пустовойтенко известны только специалистам.



Вывод установленной на железнодорожный транспортер подводной лодки «М-32» из плавучего дока



Командир «М-33»
ст. лейтенант
Д.И. Суров

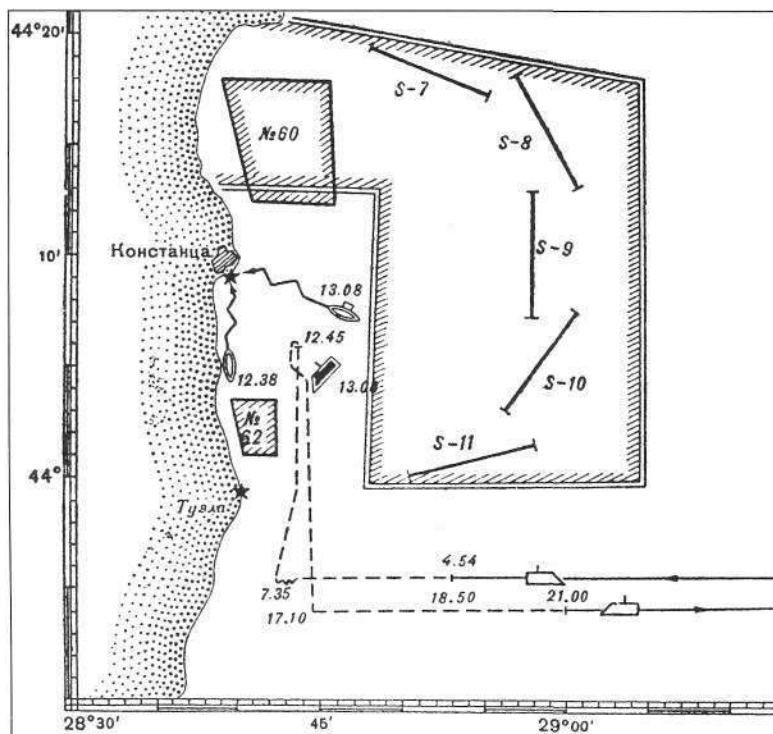
«М-33»

Субмарина вступила в строй в декабре 40-го, и времени на подготовку ее экипажа оказалось соответственно меньше. Командир подлодки ст. лейтенант Д.И. Суров (1912 г.р.) был энергичным молодым офицером, который попал на «малютки» сразу после окончания ВМУ им. Фрунзе в 1937 г., хорошо зарекомендовал себя и уже в начале 1939 г. стал командиром «М-51». Вскоре его направили учиться в УОПП, после чего он возглавил экипаж «М-33».

Первый поход, как водится, был совершен на дозорную позицию близ м. Тарханкут. Он прошел без происшествий, если не считать того, что в ночь на 28-е при возвращении в базу Суров попытался атаковать шедшую ему на смену «М-35», которую принял за врага. К счастью, «35-я», заметив и опознав «33-ю», погрузилась и избежала атаки. Без результатов завершился и поход к о. Змеиный (8-14.7.1941). Единственным обнаруженным в ходе него кораблем оказался эсминец «Шаумян», который, в силу отсутствия предварительного оповещения, Суров посчитал румынским и пытался безрезультатно атаковать.

Лишь в начале августа командование ЧФ переразвернуло подлодки от своих берегов к берегам противника. Для «М-33» это вылилось в пять походов (2-10.8, 17-24.8, 10-17.9, 4-11.10, 21-27.10.1941), совершенных на подходы к главной базе румынского флота — Констанце. Проходили они примерно по одному и тому же сценарию:

Схема
маневрирования
подводной лодки
«М-33»
20 августа 1941 г.



лодка подходила к маяку Тузла, а затем, двигаясь вдоль берега на север, проникала на внешний рейд. Таким способом подводники пытались избежать встречи с минными заграждениями, которые прикрывали порт с севера и востока. Первый проход по данному маршруту совершил именно Суров, и вскоре он стал шаблоном для всех остальных «малюток», направлявшихся к Констанце. Основная опасность заключалась в том, что по пути на позицию из-за ветров и течений лодки подвергались большому сносу, и любая попытка подойти к берегу без предварительного определения своего места могла привести к попаданию на вражеские и наши минные поля. Это прекрасно иллюстрировалось примерами из первого похода. При подходе к румынскому берегу выяснилось, что лодка была снесена на 11 миль к югу. Суров отошел в море, в течение ночи на 5 августа произвел зарядку и утром вновь попытался подойти к берегу у маяка Тузла. В 06.50, когда лодка шла в подводном положении, она ударила о препятствие, а в 8 часов утра подводники внезапно услышали характерные царапание и скрежет, издаваемые при трении минрепа о борт. Оказалось, что в течение ночи лодку снесло на 5 миль к северу и теперь она шла прямо по румынскому минному полю! Только к вечеру «М-33» достигла заветной цели — внешнего рейда порта. Командир оставался там до 12 часов следующих суток, когда электроэнергия оставалось только на переход к месту зарядки. В дальнейшем такая система стала шаблонной — в течение похода находившаяся на позиции «малютка» дважды или трижды проникала на рейд и до суток находилась на нем, пытаясь атаковать какие-либо цели. Получалось это плохо — румынские корабли выходили в море не часто, как правило, рано утром или поздно вечером. Единственная встреча с достойной целью состоялась днем 20 августа, когда прямо по носу на дистанции в полторы мили всплыла вражеская подлодка. Корабль противника — единственная на тот момент румынская подлодка «Дельфинул» — словно дразнил Сурова: стоял без хода, продувая ЦГБ отработанными газами дизелей. Командир даже успел рассмотреть цель, заметив на ней национальный флаг и матроса, выливавшего за борт помой. Увы, из-за устаревшей тактики и недостаточной подготовки экипажа атака успехом не увенчалась. Суров выпустил всего лишь одну торпеду, которая прошла по носу у «Дельфинула». В момент залпа он нажал кнопку выстрела, но забыл дать голосом команду «пли!». Ни рулевой, ни инженер-механик не смогли своевременно компенсировать изменение плавучести, в резуль-

тате чего «малютка» всплыла до глубины 3,5 м. Ее перископ был обнаружен противником, который безуспешно открыл артиллерийский огонь. Глухой взрыв одного из снарядов на «М-33» приняли за свидетельство попадания. Поскольку перед выстрелом командир заметил неподалеку буксир и яхту, уточнить результаты атаки в перископ он не решился. Несмотря на это по возвращению Сурова наградили орденом Красного Знамени. Три последних похода оказались значительно сложнее, чем первые. После атаки 20 августа румыны уже не сомневались в том, что наши подлодки дежурят на рейде и быстро вычислили маршрут, которым они пользуются. У Тузлы появился дозор, а с 5 октября и противолодочное минное поле S-12. Вечером 7 октября субмарину бомбили обнаружившие ее после всплытия сторожевые катера, а днем 25-го, когда она преодолевала неизвестное нам поле S-12, рядом сработала одна из мин. Увы, ни это, не исчезновение тут на предыдущей неделе «М-58» не стало предупреждением для командования ЧФ, в результате чего констанцкая позиция была закрыта только в начале ноября из-за ухода 2-й БПЛ на Кавказ. Это стоило нам еще и «М-34».

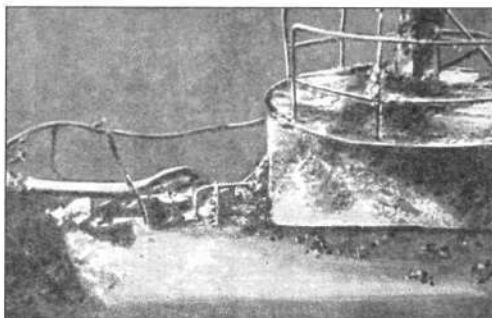
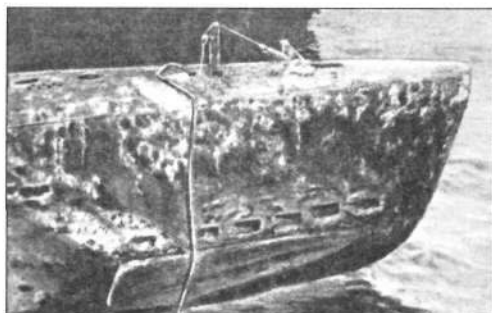
6 ноября подлодка пришла в свою новую базу — абхазский порт Очамчири, но уже месяцем позже вернулась в Севастополь. Оттуда она совершила безуспешный поход к Одессе (16-22.12.1941) и разведывательный к Евпатории (7-13.1.1942). В ночь на 8-е вблизи порта она высадила разведгруппу, но назад разведчики не вернулись — пали в бою с врагом при попытке освободить порт совместно с десантом с надводных кораблей. К этому моменту ресурс аккумуляторной батареи оказался окончательно выработан, и лодка вернулась в Очамчири, где прошла гарантийный ремонт. Вслед за ним в июне последовали транспортные рейсы в Севастополь. Первый (14-15.6/16-17.6.1942) и второй (18-19.6/20-21.6.1942) прошли нормально, если не считать обстрела береговой артиллерией из района м. Ай-Тодор, от которого подлодка легко уклонилась погружением. В третий раз субмарина вышла в море днем 22 июня. На этот раз кроме боеприпасов и продовольствия в ЦГБ №4 был принят 6 тонн автомобильного бензина. Практически в тот самый момент, когда лодка выходила из Новороссийска на другой находившейся здесь же «малютке» «М-60» в момент заправки произошел взрыв паров этого легко воспламеняемого продукта. Перевозки бензина на малых подлодках сразу же были признаны опасными и на «М-33» поступило указание вернуться. Она прибыла ночью, и утром бензин был откачен. Пос-

ле этого цистерну наскоро промыли и решили произвести дифферентовку. Перед этим включили судовую вентиляцию, поскольку какое-то количество бензина все-таки смогло просочиться в центральный пост через сальники механизмов. Делать этого явно не стоило — при выключении вентиляции в пусковом устройстве возникла искра, приведшая к объемному взрыву. Командир приказал оказавшимся в задымленных помещениях морякам прыгать в воду, а своему помощнику лейтенанту Рузову спуститься вниз и осмотреть, задраены ли переборки. Внизу стоял черный дым и невыносимая жара, дышать было нечем, но несмотря на это лейтенант четко выполнил приказ. Героически вели себя и другие члены экипажа. Командир отделения мотористов Бувалко спустился во второй и четвертый отсеки для проверки состояния загруженных минометных мин. Командир БЧ-5 инженер-лейтенант Сапегин, сильно обгоревший в момент взрыва, обошел все отсеки, тщательно их обследовал и только после доклада командиру потерял сознание. Все семь пострадавших были отправлены в госпиталь, где один из них, командир отделения трюмных М.Н. Костылев 3 июля скончался. Вместо Севастополя подлодка пошла в ремонт, из которого вышла лишь спустя месяц. За ним последовал безуспешный поход к м. Тарханкут (21.7-4.8.1942). Вечером 20 августа «малютка» вышла для патрулирования подходов к Одессе. Из этого похода она не вернулась.

В июле 1951 г., когда уже заканчивались подготовительные работы по подъему обнаруженного в Одесском заливе остова «М-60», случайно в 150 м был обнаружен корпус еще одной «малютки». 26 июля она была поднята и отбуксирована в Одессу. Остов был обследован комиссией Одесской ВМБ, после чего материалы обследования легли в основу реконструкции гибели составленной флотскими историками П.В. Максимовым и С.Н. Хахановым. Вкратце события должны были развиваться следующим образом:

Вечером в один из дней между 22 и 25 августа лодка шла в район зарядки, когда в 20.26 в точке 46.20,3 с.ш./30.54,3 в.д. подорвалась на mine УМВ румынского заграждения S-33, выставленного за два месяца до того минными заградителями «Адмирал Мурджеску» и «Дачия». Следует отметить, что «М-33» пересекала линию мин под углом в 90 градусов, при котором шанс встречи был минимален. И тем не менее, она произошла — лодка зацепила минреп с надетой на него противотральной трубкой КА ограждением носовых горизонтальных рулей с правого борта, трубка сместилась и привела к срабате-

Подводная лодка
«М-33» после
подъема,
1951 г.



ванию мины на расстоянии 5-6 метров от корпуса. Между 20-м и 21-м шпангоутами образовалась рваная пробоина размером 400х80 мм, которую личный состав не стал заделывать в силу недоступности района повреждения, а перешел во второй отсек и герметизировал переборку. Одновременно была предпринята попытка аварийного всплытия, продуванием все балластных цистерн ВВД, но она успехом не увенчалась, поскольку ЦГБ№1 и цистерна плавучести потеряли герметичность и попросту стравливали весь подаваемый воздух за борт. Лодка легла на грунт на глубине 27 метров. Не совсем понятно, пытался ли командир все-таки заставить подлодку всплыть или хотел просто привсплыть, чтобы облегчить спасение экипажа, но спустя 4 часа остатки воздуха ВД были снова поданы в цистерны. Неизвестно чем все это могло бы закончиться, если бы не вторая трагическая случайность — между первым подрывом и моментом покладки на грунт субмарина успела пройти расстояние до второй линии мин и в момент всплытия в 00.47 задела непосредственно за один из «гостинцев» ограждением рубки в районе переборки между 3 и 4-м отсеками. На этот раз повреждения оказались намного серьезней — боевая рубка была оторвана по шву от прочного корпуса почти по всему периметру, корпус между 43 и 50-м шпангоутами в верхней части по левому борту был полностью разрушен. Весь личный состав, находившийся в центральном посту (не менее 10 человек), сразу же погиб, лодка рухнула на грунт. В то же время 6-й отсек, где собрались шесть уцелевших членов

экипажа, оставался неповрежденным и сохранил герметичность. Подводники осуществили все предварительные мероприятия для выхода из отсека через люк, но сам люк по непонятной причине так и не открыли. Возможно, им помешала разница в давлении, а способов выравнивания его кроме создания воздушного противодавления (запаса воздуха уже не осталось) они не знали. В любом случае их спасение с учетом того, что подлодка затонула в 7 милях от берега, являлось крайне проблематичным.

«М-34»

История этой «малютки» повторяла большинство историй «систер-шипов»: переход во 2-ю линию до начала войны, несение дозорной службы у своих берегов в качестве продолжения программы боевой подготовки (22-28.6, 8-15.7 и 4-13.8) и, наконец, походы к побережью Румынии. Первый из них (27.8-3.9.1941) не сопровождался встречами с достойными торпед целями, зато отметился чрезвычайным происшествием — в ночь на 2 сентября из-за нарушения правил зарядки батареи произошел небольшой пожар и взрыв водорода во 2-й аккумуляторной яме. К счастью газа была немного, и повреждения ограничились разрушением корпуса трех аккумуляторных баков. Командир корабля — капитан-лейтенант Н.И. Голованов — учел это и не допускал таких промахов в дальнейшем. Это был молодой офицер (1911 г.р.), который был призван для срочной службы в РККФ, окончил курсы комсостава, после чего попал служить на черноморские подлодки и после окончания УОПП летом 1940 г. стал командиром «М-34». По службе он характеризовался исключительно положительно, и вероятно именно поэтому на его корабле остановилось командование при выборе лодке, на которой в боевой поход пойдет представитель британского Адмиралтейства, кэптен Дж. Фокс.

Последний с конца августа находился при штабе ЧФ в качестве представителя британской морской миссии, и всячески стремился принять участие в боевых действиях, чтобы сделать личные выводы относительно уровня боеготовности советского флота, а так же помочь нашим штабистам при планировании операций. Хотя командование ЧФ и не собиралось посвящать англичан в свои замыслы, оно после некоторых колебаний пошло навстречу желанию Фокса. Интересно отметить, что для похода была выбрана далеко не самая лучшая по уровню БП субмарина, на корабль не назначили никакого обеспечивающего, да и вообще в район Констанцы «М-34» предстояло вый-

ти впервые. Все это в сумме означало, что в штабе ЧФ не придавали визиту англичанина слишком большого значения. Вечером 18 сентября «малютка» вышла в море и утром 20-го заняла позицию у маяка Тузла. Ждать пришлось чуть более суток. Утром 21-го в перископ был обнаружен крупный конвой, который как оказалось, состоял из двух итальянских танкеров, которым предстояло через Босфор уйти в Средиземное море. Непосредственное охранение судов осуществляли три миноносца, дальнее — два эсминца. Голованов сумел сблизиться для атаки и с дистанции 5 кбт выпустил одну торпеду по танкеру «Суперга». Перед атакой субмарина была плохо удифферентована и могла держаться у поверхности только на ходу не менее 4 узлов. Подъем перископа при такой скорости приводил к образованию сильного и хорошо заметного буруна, который перед самой атакой и был замечен противником. Кроме того, отработка экипажем действий после выпуска торпед оказалась на низком уровне, и лодка всплыла до глубины 4 метра. В результате утери скрытности танкер без труда увернулся от торпеды. Спустя восемь дней у берегов Болгарии его потопила наша «Щ-211». Что же касается «М-34», то она после сбрасывания первых глубинных бомб с миноносцев «Налука» и «Змеул» легла на грунт. Хотя миноносцы сбрасывали только малые бомбы (всего 37) и по большой площади, одна из них случайно взорвалась над рубкой и вывела из строя перископ и дифферентовочную помпу. Через 35 мин Голованов по совету Фокса оторвался от грунта и стал отходить в море. Также англичанин убедил нашего командира включить остановленный в начале бомбардировки гирокомпас, заявив, что его работа не может быть запеленгована вражескими кораблями. Фактически же румынские миноносцы вообще не обладали никакой гидроакустикой, и несколько раз прошли над движущейся лодкой, не обнаружив ее. Впоследствии советы Фокса легли в основу тактических рекомендаций Управления БП ВМФ по методике выхода в торпедную атаку и уклонения от преследования. «М-34» же из-за повреждения перископа была вынуждена вернуться в базу. Поскольку взрыв первой бомбы был принят за взрыв торпеды у цели, ей засчитали победу, а Голованов был представлен к ордену Красного Знамени.

За кажущимся успехом последовали новые походы к Констанце. Лодка патрулировала там между 11 и 18 октября, но была вынуждена досрочно вернуться с позиции из-за поломки муфты «Бамаг». Проникнуть на внешний рейд Констанцы ни разу не удалось из-за туманов, мешав-

ших определению по береговым ориентирам, и штормовой погоды, из-за которой субмарину сносило относительно счислимого места до 45 миль. К тому же в вечерние часы 15 и 16 октября район позиции подвергался профилактическому бомбометанию с катеров. В седьмой раз корабль вышел в море 28 октября, но в базу уже не вернулся. Было бы логично предположить, что он погиб у порта на минах, если бы ни одно «но»: в ночь на 3 ноября выходявшая в поход румынская подлодка «Дельфинул» за внешней кромкой минного заграждения обнаружила советскую подлодку в 1000 т и попыталась выйти на нее в торпедную атаку. Из-за плохой видимости цель была потеряна. Если румынам не померещилось, то обнаруженной лодкой могла быть только «М-34», которая в соответствии с планом похода уже должна была возвращаться в базу. Поскольку она туда не прибыла, можно предположить, что корабль погиб в результате встречи с плавающей миной или при аварии во время срочного погружения. Помимо 19 членов экипажа на «малютке» погиб военком 2-й БПЛ полковой комиссар А.Д. Якимчук.

«М-35»

Эта лодка закончила заводские испытания только в конце марта 41-го и до начала войны совершенно не успела отработать курс БП. Тем не менее, в войне она участвовала наравне с кораблями, вступившими гораздо раньше. Вероятно, это объяснялось прекрасными характеристиками ее командира — ст. лейтенанта М.В. Грешилова (1912 г.р.). Выпускник ВМУ им. Фрунзе 1937 г., он успел до начала войны послужить на черноморской «щучке» и «агэшке», закончить УОПП и стать командиром «М-35». Мягкий и душевный, он, тем не менее, был отличным моряком, инициативным в море и примерным на берегу, а для членов экипажа быстро стал «батей» который мог не только потребовать, но и научить. Все это стало залогом весомых боевых успехов в будущем.

После серии походов в дозор (27.6-6.7, 20-28.7, 11-20.8), Грешилову предстояло стать специалистом по действиям в мелководном районе от устья Дуная до мыса Бурнас. Два первых патрулирования там субмарина совершила в сентябре (3-10.9 и 21-28.9.1941), но они не сопровождались встречей с противником. Немцы стали осваивать район на север от Сулины только в начале октября, а в полном масштабе — после эвакуации гарнизона Одессы 16-го числа этого месяца. Разведывательное траление осуществлялось катерами-тральщиками Дунайской флотилии, которых дополняли купленные у ру-



**Командир «М-34»
капитан-лейтенант
Н.И. Голованов**



**Командир «М-35»
ст. лейтенант
М.В. Грешилов**

мын буксиры-тральщики и оснащенные тралами паромы Зибеля. Именно с ними и произошла первая за карьеру «М-35» встреча с противником. Днем 18 октября лодка последовательно выпустила две торпеды по отряду буксиров и паромов у устья Дуная, но успеха не добились — одна из торпед прошла под паромом №6, но не поразила его из-за слишком малой осадки. Интересно отметить, что для того, чтобы уменьшить высоту субмарины, что было важно в столь мелководном районе, Грешилов пользовался перископом не из боевой рубки, а из центрального поста. Противник обнаружил подлодку и попытался обстрелять ее артиллерией, но также мало преуспел — один из снарядов взорвался сразу после выхода из ствола, ранив шесть человек. Грешилов сделал для себя необходимые выводы и в следующей ситуации действовал иначе.

Днем 26 октября в очередном походе «М-35» обнаружила караван в составе трех буксиров, каждый из которых вел по два паром. Попытка сблизиться с ними для торпедной атаки успехом не увенчалась — в точке с глубиной 7,7 м лодка уперлась в грунт в тот момент, когда до цели оставалось 4 кбт. Грешилов к тому моменту уже рассмотрел цель и пришел к выводу, что атаковать ее торпедами бесперспективно. До наступления вечера он шел за караваном в подводном положении, а на закате всплыл для артиллерийской атаки. Целью обстрела оказался румынский буксир «Вартозу», который буксировал невооруженные паромы «SF 35» и «SF 36». 45-мм пушка вела огонь по концевому парому (по всей вероятности «SF 35»), в то время, как пулемет Максим — по буксиру. Последний отстреливался редкими пулеметными очередями. В этой ситуации главным препятствием оказалось не вражеское противодействие, а 3-4-бальное волнение и быстро наступавшая темнота. Сигнальщики «М-35» видели, что из 110 выпущенных за 27 минут снарядов только четыре попали в цель. В конце концов с лодки заметили силуэт какого-то катера и атаку пришлось прервать. Немецкие данные никак не комментируют повреждения «SF 35» и обходят молчанием вопрос о прямых попаданиях. Согласно им в начале боя румынский буксир отдал буксирные концы и бросил паромы на произвол судьбы. Всю ночь они дрейфовали в море, а утром были встречены буксиром «Елена» на котором находился вышедший для их поиска немецкий командир отряда паромов. «SF 36» и «SF 35» были взяты на буксир и поведены в Сулину, но из-за обнаружившейся на последнем течи и усилившегося волнения «SF 35» отдал конец и выбросился на берег, где был основательно разбит

штормом. Впоследствии он был признан непригодным для восстановления.

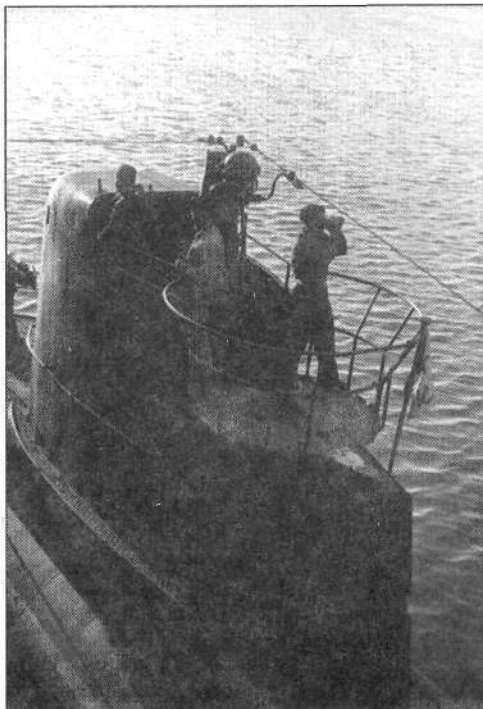
Тем временем поход «М-35» продолжался. В то время, когда немцы занимались спасением паромов, подлодка лежала на грунте недалеко от Сулины на глубине всего каких-то 8,5 метров. Осмотр горизонта осуществлялся без всплытия простым подъемом перископа! Вечером по дыму был обнаружен крупный транспорт, стоявший у сулинского мола. Лишь благодаря упорству командира удалось сблизиться с ним, несмотря на то, что лодка несколько раз вылезала на песчаные отмели, и для того, чтобы сняться с них ей приходилось всплывать в позиционное положение в пределах видимости береговых постов. Сам залп был произведен в 20.20 из позиционного положения. Сразу после этого лодка погрузилась, причем вскоре был услышан взрыв, а позднее наблюдался столб дыма над гаванью. С сожалением приходится констатировать, что и на этот раз успеха добиться не удалось, хотя никакой вины командира в этом не было. По немецким данным одна из торпед ударила без взрыва в транспорт «Лола» (1193 брт), а другая прошла под ним и зарылась в грунт. Это судно активно использовалось немцами вплоть до июня 44-го, когда перешло в Эгейское море, где и было затоплено в октябре того же года при оставлении Салоников. И хотя Грешилову в тот раз реально и не удалось пополнить свой счет, несомненно, что в атаках он проявил редкий для наших командиров в 1941 году сплав мужества, упорства и трезвого расчета.

С 6 ноября «малютка» базировалась на кавказский Очамчири, но уже месяц спустя вернулась в Севастополь, откуда выходила на патрулирование к Одессе (23-29.12.1941) и разведки Ялты (9-11.1.1942). Далее последовало возвращение в кавказскую базу для замены батареи и новый цикл походов из Севастополя. На этот раз наше командование интересовало воды Каламитского залива, где опасались появления легких сил противника. Кроме того, лодка вела разведку береговых объектов, включая порты и аэродромы. Всего между 6 марта и 20 мая субмарина выходила в море с этой целью шесть раз. Из одного из походов 28 марта пришлось вернуться досрочно, когда при срочном погружении на небольшой глубине лодка ударились кормовой оконечностью о грунт и лишилась рулевого управления. В следующем походе «М-35» успешно произвела разведку аэродрома в Саки, который в ночь на 9 апреля подвергся удару нашей авиации. После окончания этого тура лодка ушла в Очамчири, где прошла гарантийный ремонт. В строй она вернулась к августу, года нача-

ла набирать обороты новая кампания борьбы на коммуникациях противника.

Главные усилия в ходе нее были сосредоточены в северо-западном углу Черного моря, который Грешилов изучил вдоль и поперек еще год назад. Впрочем, путь к победе оказался непростым. В походе 30.8-7.9.1942 г. подлодка выпустила обе торпеды по крупному транспорту с большой дистанции, но они либо прошли мимо, либо не достигли до цели. Поход 13-24.9.1942 был ознаменован несколькими достойными упоминания событиями. Начался он с аварийного происшествия, которое чуть было не переросло в катастрофу. На второй день похода лодку обнаружил немецкий самолет-разведчик и командир приказал срочно погрузиться. Все действия команды в такой ситуации были отработаны до автоматизма, и уже спустя несколько секунд лодка начала уходить под воду. Дремавший в дизельном отсеке курсант-стажер по сигналу тревоги проснулся и решил проверить уже задраенный клапан газоотвода дизеля. Клапан не поддавался и тогда курсант решил открыть его и снова закрыть. Так он и сделал, только подлодка к тому моменту уже погрузилась на глубину в пару десятков метров. В момент открытия клапана мощный поток воды под давлением в несколько атмосфер сбил курсанта с ног и воспрепятствовал закрытию. В конце концов клапан закрыли, но к этому моменту субмарина уже приобрела 6,5 тонн отрицательной плавучести. Несмотря на немедленное принятие мер по инерции она погрузилась до глубины около 100 метров и лишь в результате аварийной подачи ВВД в кормовую цистерну прекратила погружение и всплыла до перископной глубины. Фактически подлодку спасли четкие действия трюмного матроса А. Морухова, который своевременно подал ВВД и не допускал падения давления в трубопроводах пока корабль не начал всплывать. После похода Грешилов написал на него представление к званию Героя Советского Союза, которое было реализовано в 1944 г. Провинившегося же курсанта судил военный трибунал и приговорил к длительному сроку с заменой его отправкой на фронт.

В результате провала лодка получила некоторые повреждения (сломана переборка между цистерной быстрого погружения и уравнильной цистерной, лопнуло стекло визира уравнильной цистерны, залит водой дизель, трюмы ЦП и V отсека, пролит электролит), но командир решил продолжить поход. Именно тогда окончательно оформился тактический замысел Грешилова по действиям в мелководном районе: днем подлодка для сохра-



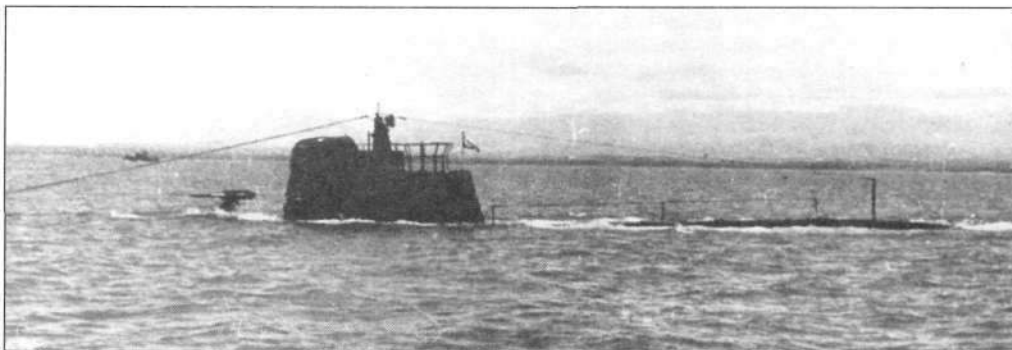
Подводная лодка «М-35». Обратите внимание на расширенную кормовую площадку мостика и установленную на ней тумбу для пулемета ДШК

нения энергии батарей стояла на подводном якоре и несла гидроакустическую вахту. Если цель обнаруживалась не днем, а вечером или ночью, лодка всплывала и занимала позицию для атаки между конвоем и берегом, откуда ее нападение осуществлялось внезапно для врага. Следует подчеркнуть, что при этом командир шел на немалый риск — если глубина в точке залпа и позволяла «малютке» погрузиться, то уж точно не позволила бы избежать таранного удара. Именно таким способом были произведены торпедные атаки в ночи на 20 и 21 сентября, но из-за плохой видимости Грешилов ошибся с элементами движения целей и торпеды прошли мимо, хотя командир и считал, что смог добиться попаданий. Позднее командование бригады обвинило Грешилова в увлечении «тактикой до предела недопусти-



Трюмный «М-35» матрос А.С. Морухов, удостоенный 22.7.1944 звания Героя Советского Союза

**Подводная лодка
«М-35» идет на
погружение**



мых поступков и непродуманных действий», однако командир остался при своем мнении. Кто оказался прав, выяснилось в следующем походе (12-24.10.1942). Хотя первое нападение днем 16 октября сорвалось, атака из подводного положения вечером 21 октября, всего в нескольких милях от входа в порт Сулина, завершилась полным триумфом. Дистанция в 4 кбт не дала шансов немецкому танкеру «Ле Прогресс» (511 брт) избежать попадания. Судно переломилось надвое, на поверхности начался пожар. Румынская канлодка «Стихи» и немецкий моторный тральщик, после короткой контратаки, занялись спасением экипажа судна. Несмотря на то, что «М-35» отошла от точки залпа совсем на немного и легла на грунт на глубине 11 метров, врагу не удалось нанести ей сколько-нибудь значимых повреждений. Фактически они ограничились лишь временным выходом из строя шумопеленгатора, да и то из-за внутреннего взрыва на танкере, а не от разрыва бомбы. Активные действия на позиции и достигнутый боевой успех закрепили за М.В. Грешиловым репутацию одного из наиболее талантливых командиров подводных сил ЧФ. За потопление «Ле Прогресса» он был удостоен ордена Красного Знамени.

Увы, этот успех не получил дальнейшего развития. В ноябрьском походе (10-23.11.1942) командование поручило Гре-

шилову перехватить фарватер Сулина — остров Фидониси (Змеиный), но движения по нему не осуществлялось и в нарушение традиций «М-35» вернулась в базу с полным боекомплектom. Впрочем, действия командира, активно искавшего врага, все равно заслужили хорошей оценки, и буквально на следующий день после его возвращения состоялся приказ о назначении Михаила Васильевича на подлодку «Щ-215». Его преемником на «35-й» стал капитан-лейтенант В.М. Прокофьев, ранее командовавший «М-51», но ничем особо не отличившийся. Очевидно, командование считало, что на более совершенной технике этот офицер сможет зарекомендовать себя, но увы, этого не произошло. Прокофьев старательно выполнявший все указания и инструкции, в то же время не отличался инициативой, поиском новых форм и методов действий, что так выделяло Грешилова. К тому же ему просто не везло — очень часто позиции оказывались «пустыми», а торпеды, выпущенные по врагу, или проходили под целями или не взрывались. Впрочем, обо всем по порядку.

В январе подлодка сходила к Сулине, 7-го произвела безуспешную торпедную атаку конвоя (по докладу потоплен транспорт в 4000 т) и столь же безуспешно была контратакована румынскими канонерками. В первом самостоятельном походе в начале февраля Прокофьев действовал у мыса Тарханкут, но единственный обнаруженный конвой не удалось атаковать из-за отказа в нужный момент дистанционного управления вертикальным рулем. В марте субмарина патрулировала у южного берега Крыма. Днем 11-го командир напал на конвой буксиров и БДБ, дав по нему торпедный залп. Он был обнаружен немцами в самый последний момент, хотя это и не стало залогом успеха — одна из торпед прошла под БДБ «F 170», а другая в 40 метрах у нее за кормой. Баржи сбросили всего 6 бомб, но они легли довольно точно, выведя из строя привод фрикционной муфты дизеля и шумопеленгатор. В апреле «М-35» совместно с другими лод-

**Экипаж «М-35»,
1942 г. В центре
М.В. Грешилов и
командир 5-го ДПЛ
капитан 2 ранга
Л.П. Хияйнен**



ками принимала участие в первой совместной с ВВС операции по нарушению вражеских коммуникаций между Констанцей и Севастополем. В ночь на 17-е Прокофьев обнаружил конвой, который попытался атаковать в надводном положении. При этом командир не учел положения луны и стал приближаться к противнику по лунной дорожке. На дистанции 800 м субмарину заметили, и лишь срочное погружение спасло ее от эсминца «Марешти» и трех немецких тральщиков.

После текущего ремонта подлодка снова вышла в море 19 июня. В этом походе ей впервые пришлось столкнуться с коллегами по оружию с противной стороны. Первым же вечером недалеко от Очамчиры была замечена неизвестная подлодка, которая после подачи опознавательного сигнала отвернула от нашей субмарины и пошла в море. Прокофьев и не подозревал, что немецкая «U 24» первой обнаружила «малютку», выпустила торпеду и, убедившись в том, что она прошла мимо цели, пошла на отрыв. «М-35» в течение часа преследовала врага, надеясь, что ей удастся занять выгодную позицию для атаки, но немцы прекрасно видели преследователя и не предоставили ему такого шанса. Вторая возможность была упущена уже самим Прокофьевым 29 июня во время нахождения на позиции под Севастополем. Обнаружив «U 18» (возвращалась из боевого похода в район Туапсе), он не сумел удачно сманеврировать и упустил цель. Несмотря на это, после возвращения из похода Прокофьев был награжден орденом Боевого Красного Знамени, что по всей вероятности стало признанием всех его предшествующих успехов в совокупности.

В начале августа разведка ЧФ сообщила, что противник готовится ввести в Черное море несколько судов, включая румынские лайнеры «Трансильвания» и «Бессарабия». Данные эти подтвердились лишь отчасти — лайнеры не вошли, но 6 августа «Щ-216» торпедировала на выходе из Босфора немецкий танкер «Фируз». «М-35» находилась на соседней позиции, так же обнаружила конвой, но непосредственно перед моментом залпа боцман утопил перископ и цель оказалась пропущена. Глубинные бомбы, сбрасывавшиеся на «щуку» рвались так близко, что на «малютке» разбилось множество лампочек. Спустя 4 часа после атаки «Фируза» Прокофьев обнаружил одиночный корабль, опознанный как минный заградитель. Лодка дала залп с дистанции 6 кбт, но «заградитель» сразу же его заметил (из-за несвоевременных действий командира БЧ-5 капитан-лейтенанта Валикова лодка подвсплыла до 4 метров) и успел укло-

ниться. Затем он и присоединившиеся к нему катера (на самом деле охотник за подлодками «Ксантен» и три моторных тральщика) устроили за «малюткой» настоящую охоту, сбросив на нее 49 глубинных бомб. К счастью серьезных повреждений субмарина не получила, но накопившийся технический износ позволил выйти в море в следующий раз лишь в конце октября. Результаты похода к Босфору стали поводом для серьезного разбора со стороны штаба бригады. Из шести патрулирований, произведенных гвардейской «М-35» с начала года, четыре, включая августовский, получили оценку неудовлетворительно. Прокофьева персонально винили в тактической безграмотности и слабой организации службы на подлодке и предупредили о неполном служебном соответствии.

К моменту выхода подлодки из ремонта немцы уже были вынуждены эвакуировать свой Кубанский плацдарм и оказались блокированы в Крыму. Снабжение их войск, объединенных в 17-ю армию, осуществлялось через Одессу караванами барж и буксиров и через Констанцу крупными судами. Обе коммуникации соединялись у мыса Тарханкут, откуда суда шли в Севастополь. Именно к Тарханкуту и направили «малютку» в ее 26-м походе. Днем 1 ноября Прокофьев выпустил одну торпеду по буксиру, но он начал уклоняться, из-за чего командир не стал выпускать вторую торпеду, предназначавшуюся барже. Израсходовать ее удалось на следующий день при весьма любопытных обстоятельствах. Еще 1-го числа из Севастополя в Одессу вышел буксирный караван «Тарзан-1», который попал в сильный шторм. Многие лихтеры оборвали буксиры и нача-



Командир «М-35»
капитан-лейтенант
В.М. Прокофьев

ли мотаться по воле волн. Конвой фактически распался, а его охранение занималось сбором отставших. В число последних вошел немецкий лихтер «L 1293» дедвейтом 1270 тонн. Утром 2 ноября его нашел охотник «Шифф-19», взял на буксир и привел в Ак-Мечеть, где тем временем собрались почти все плавсредства каравана. Не успел лихтер стать на якорь на внешнем рейде, как его поразила торпеда «М-35». Хотя порожний лихтер затонул на мелководье, немцы не стали поднимать его и вводить в строй. Эта победа оказалась единственной, которую лодка одержала под командованием нового командира.

Ожидая немецкой эвакуации из Крыма командование ЧФ в конце года сосредоточило на позициях у Тарханкута максимальное количество субмарин. Это не осталось тайной для противника, внимательно наблюдавшего за нашими действиями при помощи радиоразведки. Вечером 21 ноября для поиска и уничтожения подлодок в этот район впервые была направлена группа больших охотников («Uj 101», «Uj 102»), состоявшая из кораблей типа «КТ». Построенные в корпусах военных транспортов, эти корабли имели водоизмещение 700 тонн и являлись самыми крупными боевыми единицами немецкого Черноморского флота.

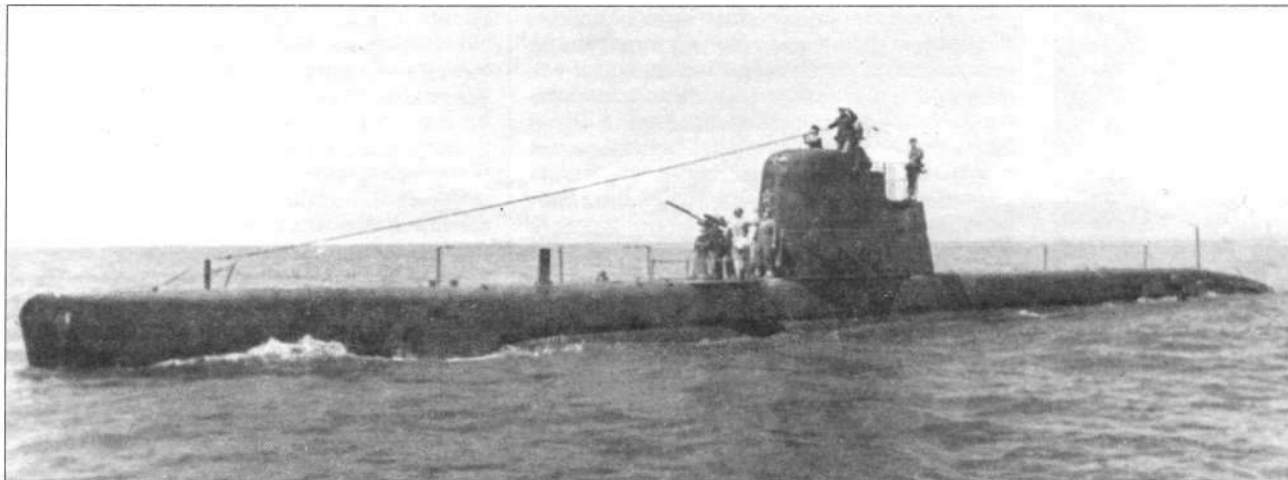
«М-35» оказалась одной из первых, кому предстояло это неприятное знакомство. Еще 9 ноября она вышла в море на позицию у южного берега Крыма, но 14-го была переразвернута к мысу Тарханкут. На следующий день при попытке вновь проникнуть на рейд Ак-Мечети «малютка» была обнаружена охотником «КФК 9» и подверглась яростной бомбардировке. В результате ее вышло из строя дистанционное управление вертикальным и горизонтальными рулями, гироскоп, лопнули магистрали системы БТС и заполнения кольцевого зазора торпедного аппарата. Атаковать конвои БДБ, дважды обнаружившиеся подводниками, так же не удалось. Несмотря на продолжавшие преследовать его неудачи, Прокофьев попросил командование разрешить ему задержаться на позиции еще на два дня до вечера 23-го. Утром этих суток была обнаружена пара «канонерских лодок типа «Стихи»,

которые на самом деле являлись охотниками «КТ». Несмотря на это Прокофьев сумел незаметно сблизиться с целью на дистанцию 2,5 каб и выпустил две торпеды по «Uj 101». Возможно, что на самом деле дистанция оказалась еще меньше и торпеды просто не успели перейти в опасное положение, но в любом случае снаряд, попавший в охотник не взорвался. Корабли развернулись для контратаки и успели сбросить первую серию глубинных бомб, когда сами стали мишенями для четырех торпедоносцев «Бостон» и четырех Пе-2 Скадовской авиагруппы ВВС ЧФ. Несмотря на ожесточенный огонь зенитов, нашим летчикам удалось прорваться к охотникам и прицельно сбросить свой смертоносный груз. «Uj 101» уклонился от всех торпед, но не смог избежать пулеметного огня «Бостонов», кроме того, у его борта взорвалось две ФАБ-100. Хотя погиб только один моряк, семеро других, включая стоявшего на мостике командира флотилии, первого и второго вахтенных офицеров, получили тяжелые, а еще пятеро — легкие ранения. Находившиеся на мостике устройства управления кораблем и радиооборудование вышли из строя. После боя оба корабля направились в Ак-Мечеть, где с них сняли раненых, а затем в Севастополь. Ремонт многочисленных повреждений «Uj 101» продолжался до 13 декабря. Что же касается «М-35», то она покинула место боя без каких-либо повреждений, а Прокофьев, по возвращению 26 ноября, доложил о потоплении канлодки.

И в дальнейшем боевая деятельность «малюток» большей частью вертелась вокруг противоборства с охотниками. В декабрьском походе (11-24.12.1943) Прокофьев вновь патрулировал у Тарханкута. В 13.35 21-го он обнаружил две камуфлированные «шаланды» и, верный своей тактике, попытался торпедировать одну из них с минимальной дистанции. Немцы — а это были охотники «Uj 103» и «Uj 106» — успели заметить торпеды, но начатый ими отворот не спасал, а спасла досадная для нас случайность — обе выпущенные торпеды прошли под кормой «Uj 103». Охотники развернулись для контратаки, но ее целью оказалась не «малютка», а собиравшаяся выйти в атаку «С-33», зашедшая с соседней позиции. До 17.30 преследователи вывалили на нее весь запас своих глубиннок, смогли нанести некоторые повреждения, но больше пострадали сами (на «Uj 103» вышла из строя левая машина, на «Uj 106» гидроакустическая станция и противоминная обмотка). После этого эпизода наше командование окончательно утвердилось в мысли, что враг использует «суда-ловушки» и дало указания уклоняться от встречи с ними.

Германский транспорт типа «КТ» (часть этих кораблей использовались в качестве охотников за ПЛ)





**Подводная лодка
«М-35»**

В январском походе (13-28.1.1944) Прокофьев отказался от того, чтобы 17-го атаковать «ловушки», но конвой, который он встретил в ночь на 23-е, прошел безнаказанно из-за того, что в момент сближения у подлодки отказал вертикальный руль (оказалась срезана шпилька, соединявшая рулевую машинку с валопроводом). Неудачей окончился и поход в конце февраля — начале марта (24.2-10.3.1944). Единственный обнаруженный в ходе патрулирования конвой атаковать не удалось из-за густого тумана. Впоследствии командование критиковало Прокофьева за отказ от первоначально принятого решения атаковать суда из надводного положения, но в той обстановке оно легко могло привести к трагическим последствиям.

Остаток марта «М-35» провела в ремонте, который позволил ей активно действовать в ходе Крымской операции. Из-за минной опасности и выделения прибрежной полосы под действия торпедных катеров позиции подлодок были отодвинуты в море, что сразу же отразилось на числе контактов. Ожидалось, что его удастся повысить за счет наведения субмарин разведывательной авиацией, но это удалось лишь отчасти. «М-35» не была оснащена перископной антенной и для уверенного приема радиосообщений ей приходилось всплывать в позиционное положение, что из-за активности вражеской авиации не могло осуществляться в светлое время суток. В результате между 14 и 22 апреля Прокофьев пропустил через свою позицию четыре конvoja, которые прошли на расстоянии, исключавшем возможность атаки. Наконец, утром 23-го в перископе показался одиночный транспорт, шедший выгодным для атаки курсом. Должно быть, Прокофьев так обрадовался возможности выпустить торпеды, что не узнал в цели «старого знакомого» — охотник «Uj 103». Этот корабль еще рано вечером

предшествующих суток отделился от шедшего в Севастополь конvoja «Кроне» с целью буксировки тяжело поврежденного нашей авиацией танкера «Оссаг» из состава другого конvoja. Место нахождения танкера было дано охотнику с ошибкой, в результате чего он без малого сутки бороздил район на походах к Севастополю, подвергаясь атакам наших субмарин и авиации. «М-35» открыла им счет, выпустив в 08.49 две торпеды. Несмотря на то, что спустя 55 секунд подводники слышали взрыв, а спустя 10 минут еще два, принятых за результаты сброса глубинных бомб самолетом, сам залп так и не был зафиксирован немцами. В последующие часы «Uj 103» атаковала подлодка «А-5», и трижды авиация, причинив ему тяжелые повреждения. Хотя корабль и не затонул, но вышел из строя до начала августа 44-го.

После похода к Севастополю командование направило подлодку (поход 29.4-14.5.1944) к противоположному «краю» сетки позиций — на дальние подходы к Констанце. Увы, и здесь командиру пришлось столкнуться с теми же проблемами — встретить суда в открытом море без наведения оказалось крайне затруднительно. Противник же, напротив, хорошо представлял себе районы действий субмарин благодаря радиопеленгованию (лодки не соблюдали радиомолчания, регулярно обмениваясь данными об обстановке между собой и штабом). Поздно вечером 7 мая, находясь в 40 милях восточнее Мангалии в надводном положении «М-35» внезапно подверглась атаке гидросамолета BV-138. Серия из шести 50-кг бомб легла довольно точно и чуть не погубила подлодку. Получили повреждения кингстоны ЦГБ, был подорван люк VI отсека, вышли из строя некоторые электроизмерительные приборы. Секрет обнаружения «малютки» в темноте оказался прост — впервые на наших театрах немцы использовали противоло-

дочные самолеты, оснащенные радаром. К счастью это «ноу-хау» не приобрело массового характера, да и не имело той степени технического совершенства, которой обладала авиация ПЛО союзников. Несмотря на повреждения, Прокофьев остался на позиции и на следующий день счастливо избежал контакта с поисково-ударной группой охотников, прибывшей, чтобы добить тяжело поврежденную, по докладу пилота, субмарину русских. В то же время все его попытки нащупать выходной фарватер Констанцы оказались безуспешны, а все обнаруженные конвои проходили слишком далеко, чтобы их можно было атаковать. Наконец, в ночь на 11 мая в последние сутки нахождения на позиции командир заметил конвой БДБ. Из-за ярко светившей луны он не решился сблизиться с ним в надводном положении, и попытался поразить цель, стреляя с перископной глубины с дистанции 4 кбт. Хотя подводники утверждали, что через 25 секунд слышали взрыв, а затем и три взрыва глубинки, немцы не зафиксировали атаки. Из сопоставления времени, места и курса конвоя получается, что Прокофьев атаковал корабли каравана «Парсиваль» покинувшего якорные стоянки у Херсонеса вечером 9 мая. Хотя этот конвой понес серьезные потери от нашей артиллерии и авиации еще до выхода, можно уверенно утверждать, что атака «М-35» не заставила его понести новые утраты. Впрочем, командование ЧФ засчитало подлодке новую победу и наградило Прокофьева орденом Отечественной войны 1-й степени. Впоследствии в 1945-1946 гг. этот офицер «вдогонку» был награжден орденами Нахимова 2-й степени и еще одним «Красным Знаменем». Служба у него в послевоенное время сложилась намного успешней, чем в роли командира лодки. В 1956 году за выслугу лет он был удостоен ордена Ленина, а спустя четыре года на должности начальника отдела Управления подводного плавания дослужился до звания контр-адмирала. Что же касается «М-35», то она сразу после майского похода стала в текущий ремонт, где провела пять месяцев, пропустив, таким образом, окончание войны на Черном море. Впрочем, и без этого за 1941-1944 г. корабль успел совершить 32 боевых похода, пройти тысячи огненных миль и добиться нескольких побед.

«М-36»

Лодка вступила в строй лишь в феврале 41-го и к началу войны находилась в организационном периоде. Ее командир — старший лейтенант В.Н. Комаров (1913 г.р.) — являлся типичным командиром «малюток», о которых мы писали в разде-

ле об экипаже. Не блиставший особыми талантами, он после училища год прослужил минером на «А-3» и был отправлен в УОП для обучения в командирском классе. После окончания последовал еще год службы старпомом на «Щ-207» и назначение командиром «М-36». Беспартийный и склонный к разгульной жизни на берегу, он не изменил своим привычкам и в дальнейшем, заявляя удивленным политработникам *«Гуляю, потому как война!»* и *«Жену и семью обеспечиваю, деньги и аттестат высылаю, могу иметь временную жену!»*

В боевых походах Комаров также не блистал, хотя справедливости ради надо отметить, что первые из них были посвящены дозорной службе и не могли увенчаться встречей с противником ни при каких обстоятельствах. За двумя походами к о. Змеиный (13-21.7.1941 и 3-12.8.1941) и дозору у мыса Бурнас (27.8-4.9.1941) последовали два похода к Сулине (20-27.9.1941 и 20-27.10.1941), но в ходе них противник встречен не был. Днем 16 июля подлодка выходила в атаку на эсминец, в котором перед залпом командир опознал наш «Шаумян». С 5 ноября корабль вместе со своим дивизионом перебазировался в абхазский Очамчира, откуда совершил еще два дозорных патрулирования у Поти (15-22.11.1941 и 12-19.12.1941). 15 января «М-36» перешла в Севастополь, но и оттуда она направлялась в районы, где вряд ли можно было рассчитывать на успех. Два похода к Евпатории (18-25.1.1942 и 14-20.2.1942) имели своей целью не борьбу с судоходством противника, которое в этих водах тогда отсутствовало, а разведку противодесантной обороны на побережье. 3 марта «малютка» вышла с аналогичным заданием к Ялте. Произведя разведку, командир вечером 8-го числа, очевидно желая хоть чем-то отметить поход, выпустил торпеду по стоявшей на внутреннем рейде безымянной барже, брошенной нами при отступлении. Выстрел был замечен с береговой батареи, которая безрезультатно обстреляла перископ, а торпеда, вылезшая на песчаную отмель, была позднее обследована немцами. После этого похода субмарина вернулась в Очамчира, где до конца июля проходила гарантийный ремонт с заменой аккумуляторной батареи. Таким образом получилось, что в течение целого года войны экипаж «М-36» даже толком не имел возможности встретиться с противником.

Пока лодка находилась в ремонте обстановка на Черном море претерпела существенные изменения. Пал Севастополь, началась битва за Кавказ. 28 июля И.В. Сталин, являвшийся помимо прочего и Наркомом обороны, подписал небезызвестный приказ №227, призывавший армию

прекратить отступление и ставивший на первое место девиз «Ни шагу назад!» Флотские органы развернули пропаганду за то, что подлодки не должны возвращаться из походов без побед. Между 18 и 31 июля «М-36» сходила на позицию к южному берегу Крыма, но не обнаружила в ходе него ни одной цели. Настроение экипажа, сильно переживавшего военные неудачи, переросло в недовольство и направлено оно было против командира, который, по мнению краснофлотцев, хорошо гулял на берегу, но плохо воевал в море. 17 августа экипаж «малютки» вышел в море с твердым намерением открыть боевой счет. Позиция на подступах к румынскому порту Сулина в устье Дуная обещала многочисленные встречи с кораблями противника. Днем 21-го Комаров дважды не сумел атаковать одиночные суда из-за неправильного маневрирования. Первый раз подлодка была плохо удифферентована и пока ее приводили к нулевой плавучести, цель успела пройти угол упреждения. Во втором случае командир ошибся с дистанцией и на выбранном им для сближения курсе смог сократить дистанцию только до 25 кбт, что означало что у торпед просто не было шансов дойти до судна. Подводники винили во всем командира. Старшина — секретарь партячейки — всеми силами старался доказать матросам, что «наш командир тугодум, но не трус!» Наконец, утром 23-го Комаров упустил конвой из-за мелководья, не позволившего приблизиться к судноходному фарватеру на дистанцию залпа. Атмосфера в экипаже накалилась до предела. Когда вечером показался очередной караван, командир решил добиться успеха любой ценой. Чтобы выйти на необходимую дистанцию субмарина буквально ползла по илистому дну, оставляя на штилевой поверхности моря хорошо заметный бурун от перископа. Залп был сделан буквально в упор с дистанции около 3 кбт. Немецкая (трофейная советская) грунтоотвозная шаланда «Ангара» (немцы также называли ее в своих документах более привычным их уху названием «Анкара») почти сразу после попадания пошла на дно. Обнаружить позицию подлодки для противника не составляло никакого труда. Спустя считанные минуты она подверглась контратаке румынской канонерской лодки «Гикулеску».

При взрыве первой же глубинной бомбы корпус лодки потряс страшный удар. Погасло электроосвещение, посыпалась пробковая крошка изоляции. «Малютка» упала на грунт. Глубиномер центрального поста показывал глубину 8,5 метров, так что рубку субмарины и киль канлодки разделяло не более 1,5 м воды. Были остановлены все механизмы, даже гироком-

пас и судовые часы. От близких разрывов (всего на лодку обрушилось две серии по 6 бомб в каждой) «малютка» содрогалась всем корпусом и даже подсакивала вверх с отрывом от грунта. VI отсек через подорванную крышку люка (оказались сорваны все три задрайки) начал заполняться водой. Вышел из строя главный электродвигатель, трюмная помпа, компрессор, кормовые горизонтальные рули, согнулось перо вертикального руля, лопасти гребного винта, оторван лист килевой коробки. Попытка остановить поступление воды в VI отсек успехом не увенчалась, и по приказу командира личный состав перешел в V отсек. Через сальник валопровода вода проникла и сюда. Вскоре она заполнила отсек на треть, подступив к картеру дизеля и электродвигателю турбонасоса. Попадание воды в последний означало бы потерю последнего осушительного средства и, соответственно, гибель подлодки. В данной обстановке Комаров принял решение всплыть и вступить в артиллерийский бой, а в случае безвыходного положения — взорвать лодку. В центральный пост был вызван расчет 45-миллиметровой пушки. Артиллеристы вооружились пистолетами и гранатами, приготовили пулемет. В 21.20, спустя почти три часа после атаки подлодка всплыла на поверхность. При этом поскольку корма так и осталась на грунте, образовался дифферент в 17°. К счастью, канонерки к тому моменту здесь уже не было. После сбрасывания первых же бомб на поверхности образовалось большое масляное пятно, стали вырываться пузыри воздуха. Румыны сочли «малютку» как минимум сильно поврежденной, что полностью соответствовало действительности. Тем не менее, моряки торжествовали — на поверхности моря они обнаружили материальные доказательства своей победы — деревянные обломки и даже подобрали спасательный круг. Не менее драматичным было трехсуточное возвращение «М-36» в базу — из-за пробоя изоляции электродвигателя она не могла двигаться подводным ходом. 25-го она чудом уцелела в бою с немецким гидросамолетом, четыре атаки которого артиллеристы отразили в надводном положении. После того, как артиллеристы израсходовали половину боезапаса, а пулемет вышел из строя, Комаров все-таки отдал приказ ненадолго погрузиться на перископную глубину. Учитывая то, что под водой субмарина не могла иметь хода, а запасы ВВД из-за поломки компрессора были только те, что остались с момента торпедной атаки, ясно, что это решение было крайне рискованным — глубина под килем превышала 1000 м.



**Командир «М-36»
ст. лейтенант
В.Н. Комаров**

Только после возвращения в Очамчиру 26 августа стал известен весь объем повреждений. Вышел из строя главный электродвигатель, трюмная помпа, компрессор, кормовые горизонтальные рули, погнуто перо вертикального руля, пробиты 3 лопасти гребного винта, оторван лист киля. При этом сам прочный корпус не имел вмятин, лишь в ограждении рубки лопнуло несколько сварных швов. Выход из строя большинства приборов и механизмов объяснялся попаданием воды, а оно, в свою очередь — слабой конструкцией задраек люков. Во избежание повторения подобного все люки «малюток» с этого момента оснастили нижними крышками. Командование высоко оценило боевой поход «36-й» наградив многих подводников орденами и медалями. Комаров за потопление транспорта водоизмещением 5000 т был награжден орденом Красного Знамени.

В течение сентября все повреждения были устранены, но тут пришел приказ о переводе четырех малых подлодок на Север и «М-36» оказалась в их числе. 15 октября субмарину отбуксировали в Поти, демонтировали ограждение рубки, выгрузили большую часть механизмов, после чего 12-14 ноября подняли из воды и установили на железнодорожный транспортер. 24-29 ноября эшелон, на который были погружены «М-36» и «М-120», пройдя 1160 км, переехал в Баку. Здесь в начале декабря подлодки спустили на воду. По плану ГМШ дальше должна была последовать буксировка в Красноводск на восточном берегу Каспийского моря, подъем на транспортер и перевозка в Молотовск (ныне Северодвинск), однако в реальности все получилось иначе. По неназванной причине, под которой скорей всего скрывалась низкая пропускная способность железнодорожных веток из-за перевозок в интересах войск, участвовавших в Сталинградской битве, приказом Наркома от 20 января все «малютки» кроме «М-32» включались в состав Каспийской флотилии и им предписывалось приступить к восстановительному ремонту на Бакинском судоремонтном заводе имени Закавказской Федерации. Речники вели непривычный для них ремонт боевых кораблей медленными темпами, в связи с чем он затянулся на полгода. Еще до его окончания, 25 июня Нарком подписал новый приказ, в соответствии с которым сразу после окончания ремонта «малюток» следовало вновь погрузиться на транспортеры и вернуться в Поти. «М-36» проделала этот путь в конце сентября — начале октября 43-го и 16-го числа того месяца вновь вступила в состав ЧФ. Снова экипажу пришлось заниматься монтажом

снятых на время перевозки механизмов. Наконец, к концу декабря работы были закончены. Вечером 3 января подлодка вышла из базы для проведения испытаний механизмов. Первый этап — определение надводной скорости — осуществлялся ночью на кобулетской мерной миле, оборудованной подсвеченными огнями, второй — определение подводной скорости — на полигоне №4 недалеко от Поти. При этом с 8 часов утра лодку на полигоне должен был обеспечивать сторожевой катер. В 5 часов утра Комаров доложил, что первый этап успешно завершен и огни на мерной миле включились своевременно. Как оказалось впоследствии это было последнее сообщение «М-36». Прибывший на полигон катер не обнаружил ее в течение всего дня, о чем и сообщил по прибытии в 19 часов в базу. С этого момента «малютку» стали вызывать по радио, впрочем, тоже безуспешно. Немедленному разворачиванию поисковой операции помешала штормовая погода, но уже 6-го числа самолеты и катера установили, что на весь район между Поти и Батуми приходится лишь единственное масляное пятно в точке с координатами 41.58,8-41.59,3 с.ш./41.40-41.42 в.д. Точка лежала на прямой, соединявшей мерную милу с полигоном №4, что позволило рассчитать примерное время гибели субмарины — около 6 часов утра. Поскольку глубины в том районе составляли от 100 до 450 метров, попытки поиска остова на дне не предпринимались.

В донесении указывалось несколько возможных причин гибели субмарины. Первой по списку шла *«попытка срочного погружения с катастрофическим результатом»*. Отмечалось, что и раньше были известные случаи, когда «малютки» проваливались на предельную глубину и лишь присутствие дна спасало их от гибели. В данном случае дно было далеко и трагический финал становился неизбежен. Второй причиной шли действия подлодки противника, но с точки зрения современных знаний эту версию можно отбросить. Не стала «М-36» и жертвой минной постановки немецкой «U 20» в районе Поти, поскольку мины стояли намного южнее и мерной мили и полигона. Зато весьма возможной представляется гибель лодки в результате подрыва на плавающей мине. Так, один из подобных гостинцев был замечен в районе полигона 2 января. Отсутствие донесений постов СНиС, даже несмотря на то, что место гибели находилось лишь в 42 кбт от берега, не давало надежной гарантии, поскольку гибель пришла на ночное время, а направление ветра было от берега. 5-м пунктом выводов являлся анализ подготовки

личного состава, и хотя признавалось, что большинство специалистов служило на лодке с момента ввода в строй, оказалось, что перед выходом в море вступительную задачу экипаж не сдавал и его знания никем не проверялись. Одна из этих причин или их сочетание и привели к трагедии.

«М-58»

К началу войны эта лодка являлась старейшей «малюткой» XII серии на ЧФ. После вступления в конце лета 39-го, ее экипажу в течение всей кампании 1940 г. посчастливилось заниматься боевой подготовкой под руководством хорошего командира. Им с марта 40-го являлся капитан-лейтенант Н.В. Елисеев. 1909 г.р., выпускник ВМУ им. Фрунзе 1934 г., он имел значительный опыт плавания на подлодках Черноморского и Тихоокеанского флотов, окончил УОПП. В ходе кампании он смог вывести экипаж из организационного периода в 1-ю линию по уровню боевой подготовки и в отчете 2-й бригады назывался в числе трех лучших командиров соединения. После окончания кампании субмарина начала гарантийный ремонт, который осуществлялся из-за нехватки судоремонтных мощностей не на Севморзаводе, а при мастерской Техотдела флота №19. Завершить его удалось лишь в середине июня, буквально за неделю до начала войны. Хотя формально экипаж вновь откатился в оргпериод, после двух походов на дозорные позиции (5-13 июля и 27 июля — 4 августа), командование доверило Елисееву ответственное задание — минную разведку у румынского порта Сулина.

Для противника этот порт имел огромное значение. Именно через него шло сообщение между морскими портами Румынии и Болгарии и речными портами на Дунае. Опасаясь захвата этого пункта, румыны еще в июле 1940 года в период конфликта с СССР из-за Бессарабии выставили у порта минное заграждение, о чем, в соответствии с нормами международного права, сделали официальное правительственное заявление. Спустя два месяца с начала войны, видя пассивность противника, командование ЧФ решило само приблизить позиции своих подлодок к его базам, определив для этого районы Констанцы и Сулины.

«М-58» вышла в море вечером 20 августа и вечером следующих суток прибыла в назначенный район. Командир решительно направился ко входу в порт, но из-за тумана и временного отказа гирокомпаса проникнуть на рейд удалось только со второй попытки к вечеру 23-го. При этом подлодке сильно мешало мелководье и рыбацьи сети, из-за чего корабль несколько раз временно терял управление.

Несмотря на то, что в ходе продолжавшегося до 27-го числа патрулирования Елисеев еще несколько раз осматривал открытый со стороны моря порт, судов в нем обнаружено не было. Дело в том, что активность нашей авиации, проявленная в первые же дни войны, заставила противника не пользоваться гаванью фактически до оставления нами Одессы. По возвращению командир доложил, что подход к порту вполне возможен, а минное заграждение, вероятнее всего отсутствует. Увы, этот вывод не соответствовал действительности. Четыре небольших минных поля включали в себя 188 мин времен Первой мировой войны, хотя и устаревших, но как показала гибель лидера «Москва» у Констанцы, вполне отвечавших своему назначению. В течение года с момента постановки большое число мин должно было сорваться с якорей, так что Елисееву, несколько раз прошедшему через заграждения в подводном положении (глубина места около 22 метров при углублении мин 2-3 метра), просто посчастливилось — любая встреча на такой глубине привела бы к непосредственному подрыву на mine с фатальными последствиями. Впоследствии «М-58» еще раз совершила безрезультатное патрулирование у этого порта (8-15.9.1941), при этом 12 сентября в подводном положении она ударилась ограждением носовых горизонтальных рулей о препятствие, которым по мнению командира являлся минреп якорной мины. Увы, командование не придало этому значения и продолжило считать, что заграждение существует только на бумаге. После этого похода Елисеева, как специалиста по плаванию у берегов противника, перевели на обслуживание позиции у Констанцы.

Обстановка тут по сравнению с Сулиной была гораздо сложнее. Во-первых, минные поля точно имелись, в чем мы уже могли убедиться на собственном горьком опыте, во-вторых, они были выставлены недавно и разрядились лишь в незначительной степени. В-третьих, для определения своего места перед подходом к Сулине мог использоваться остров Змеиный (Фидониси), а у Констанцы подобного ориентира не было. Для того, чтобы точно попасть в вычисленный «М-33» проход к югу от порта, требовалось хорошее штурманское обеспечение, а его удавалось добиться далеко не всегда. Елисееву пришлось в этом убедиться в первый день нахождения у Констанцы — 28 сентября. Рано утром, когда по расчетам штурмана лодка находилась в 30 милях восточнее порта, она погрузилась и пошла к маяку Тузла в подводном положении. Но спустя пять часов, когда до берега по счислению



Командир «М-58»
капитан-лейтенант
Н.В. Елисеев

оставалось еще 19 миль, внезапно в перископ был обнаружен на небольшом расстоянии сама Констанца. Оказалось что под влиянием ветра и течений ошибка счислимого места составила 21 миль к северо-западу, и утром субмарина погружалась прямо на минном поле! Словно для того, чтобы командир лучше усвоил полученный урок, в течение похода минная опасность еще трижды напоминала о себе. В дневные часы 28 и 30 сентября, а также вечером 1 октября на небольшом расстоянии от подлодки происходили взрывы, вызывавшие согласно докладу командира «сильное сотрясение корпуса». Елисеев считал, что они были вызваны сбрасыванием глубинных бомб, но сегодня из документов противника ясно, что они могли быть вызваны только самовзрывами мин при их отделении от минрепов. Не исключено, что причиной этого была сама лодка, маневрировавшая в опасной близости от заграждений. Наконец, южнее порта, у Тузлы, там, где находился разведанный «М-33» проход, Елисеев обнаружил ранее отсутствовавшие буи и вехи красного цвета, которые, по мнению командира, являлись ничем иным, как навигационными ориентирами для постановки нового минного поля. Это предположение оказалось на 100% верным — 5 октября минзаг «Реджеле Кароль I» выставил тут противолодочное поле S-12 из 150 немецких противолодочных мин UMA. Поскольку мины стояли с интервалом в 50 метров при углублении 12 метров через весь 5-мильный проход, они представляли огромную опасность для всех подлодок, идущих в подводном положении*. По возвращению 4 октября командир доложил все факты и предположения в штаб бригады, но там не стали вносить никаких изменений в порядок действий на данной позиции. В результате, утром 16 октября «М-58» ушла к Констанце и пропала без вести. С большой долей уверенности можно предположить, что она погибла на поле S-12, когда пыталась проникнуть на внутренний рейд. На первой не вернувшейся черноморской «малютке» погибло 19 членов экипажа.

Командир «М-59»
ст. лейтенант
Г.А. Матвеев



«М-59»

Карьера этой «малютки» из всех черноморских оказалась наикратчайшей — лодка успела совершить всего три боевых похода. Вступив в строй в июне 1940 года, она к концу кампании перешла только во 2-ю линию. Отчасти это было связано с необходимостью замены командира — с октября им стал старший лейтенант Г.А. Матвеев (1911 г.р.). Этот офицер был призван на флот сразу после окончания Морского техникума торгового флота в 1933 г. и после

двухгодичного обучения на СККС служил на черноморских «ленинцах», затем отучился в УОППе и стал командиром «М-59». По службе он не выделялся ни в лучшую, ни в худшую стороны, а возможно просто не успел себя проявить. В середине апреля 41-го корабль начал гарантийный ремонт, завершить который удалось лишь 6 сентября уже после начала войны.

Первый выход (17-24.9.1941) на позицию юго-западнее мыса Тарханкут являлся дозорным и встречами с противником не сопровождался. Впрочем, последующее патрулирование у румынской Сулины (8-15.10.1941) так же не было отмечено торпедными атаками. Плохая погода и сильное волнение, характерное для этого времени года, весьма затрудняли действия подлодки в этом мелководном районе. Днем 26 октября «М-59» снова ушла к Сулине. По расчету времени она должна была занять позицию в ночь на 28-е. Тем временем, обстановка на сухопутном фронте в Крыму ухудшилась настолько, что 2-я БПЛ получила приказ о перебазировании в кавказские порты. Позиции «малюток» в западной части театра закрывались, и в 04.05 2 ноября на «М-59» был передан приказ возвращаться в Балаклаву. На него подлодка не ответила и в базу не вернулась. Командование приписало ее гибель активизации противолодочных сил после атаки «М-35» у Сулины 27 октября. В то, что корабль погиб на минах в штабе не верили, *«так, как во все предыдущие походы данный район подлодками БПЛ был изучен и обследован в достаточной степени»* и никаких мин в нем якобы не обнаруживалось. На самом деле все обстояло совершенно иначе. Походы лодок к этому порту уже давно превратились в математическое ожидание трагического события. За 15 месяцев с момента постановки заграждение у Сулины сильно разрядилось, но поскольку наши подлодки в каждом из 12 походов к порту многократно его пересекали, суммарный шанс подрыва нарастал, пока не материализовался в гибель «М-59». Экипаж «малютки» в последнем походе насчитывал 20 человек.

«М-60»

Как и предыдущий «систер-шип» подлодка вступила в строй в ходе кампании 40-го, а в феврале 41-го стала в гарантийный ремонт и начала участвовать в боевых действиях только с сентября. Ее командир — старший лейтенант Б.В. Кудрявцев (1913 г.р., окончил ВМУ в 1937 г., УОПП — в 1939 г.) —

* Постановки у Констанцы, на которых погиб лидер «Москва», состояли из мин, выставленных на глубину 2,5 метра, к тому же сами мины были старых типов.

характеризовался как сильный и спокойный морской офицер, старающийся всегда образцово выполнять задания командования. Любитель музыки, знаток классических опер и оперетт, он всегда был душой любой компании, но при этом не злоупотреблял спиртным. До ухода из Севастополя на Кавказ субмарина под его началом успела совершить три похода: два к Сулине (14-21.9.1941 и 2-9.10.1941) и один к мысу Олинька (27.10-3.11.1941). Встреч с противником в ходе них не состоялось, а единственным происшествием был выход в атаку на свой же конвой, встреченный 21 сентября у мыса Тарханкут. Командование ЧФ в первые месяцы войны сильно страшилось высадки десантов противника в Крыму и инструктировало командиров подлодок соответственно. В результате, не имея оповещения командования о возможной встрече со своим конвоем, и не получив в ответ опознавательного сигнала, Кудрявцев начал выходить в торпедную атаку, даже несмотря на то, что суда двигались на виду у береговых постов и батарей, не проявлявших при этом никакого беспокойства. К счастью, при сближении он опознал тральщики из состава эскорта по силуэтам и отказался от стрельбы. Лишь спустя 29 минут после этого пришло запоздалое оповещение о конвое из штаба. И все-таки подлодка выпустила в течение 1941 года одну торпеду, но это произошло из-за неисправности клапанов системы воздуха среднего давления, когда вечером 28 октября после прибытия на позицию на лодке готовили торпедные аппараты к возможному применению.

В начале ноября «М-60» вместе с остальными субмаринами бригады перебазировалась на Кавказ. В штабе ЧФ тогда считали, что единственным, чем можно занять «малютки», оставалась дозорная служба у Поти. Лишь после того, как гарнизон главной базы флота — Севастополя — отразил первый штурм, возникла идея перевести туда маневренную группу 2-й бригады, которая используя базу в качестве «аэродрома подскока», сможет возобновить боевые действия в северо-западном районе моря. Первая группа была сформирована на базе 7-го дивизиона, куда входила и «М-60». 12 декабря подлодка вернулась в Севастополь, а между 30 декабря и 5 января сходила в безрезультатное патрулирование к Одессе. Как известно, зима 1941/1942 гг. выдалась необычайно суровой и воды Одесского залива оказались скованы льдом, что заставило противника отказаться от судоходства. 17 января лодки 7-го дивизиона ушли на Кавказ, где в течение пяти ближайших месяцев для них не находилось

достойного занятия. Лишь в начале мая группу «малюток», куда вошла и «М-60» перевели в Новороссийск, где они заменили лодки 10-го дивизиона в выполнении другой «важной» задачи — патрулировании Феодосийского залива. Поскольку Севастополь все еще находился в наших руках, было ясно, что судов противника в этом районе быть не может и потому цели походов сводились к разведке побережья и исполнению роли плавучих маяков для надводных кораблей ЧФ, приходявших по ночам для обстрела скоплений немецких войск. «60-я» совершила два похода с этой целью (7-15 и 22-29 мая), но они никак не отразились на действиях армии Манштейна, которая разгромила войска нашего Крымского фронта и захватила Керченский полуостров. Теперь на очереди был Севастополь, к снабжению которого, начиная с середины июня, привлекли все исправные подлодки, включая «малютки». 21 июня субмарина прибыла в Новороссийск и на следующий день ее экипаж приступил к приемке груза. Он включал, помимо боеприпасов, еще и несколько тонн бензина. Принятый в топливно-балластную цистерну бензин через сальники быстро просочился внутрь прочного корпуса. Когда в 14.20 лодка приступила к зарядке батареи от проскочившей у рубильника искры произошел мощный взрыв. Из рубочного люка с оглушающим ревом вырвался огненный столб, вслед за которым повалил густой черный дым. Лодка немедленно дала ход и отошла от танкера с бензином. Из центрального поста стали выбираться сильно обгоревшие люди и прыгать в воду, на многих продолжали гореть одежда и волосы. В носовых отсеках, где находились мины и противотанковые патроны, возник пожар. Сильно обгоревший командир отделения А.А. Власенко успел предупредить об этом командира. Пока тот закрывал судовую вентиляцию, командир БЧ-5 старший лейтенант А.П. Кокин, спустился во второй отсек и вместе со старшиной группы электриков Глебовым вынес наверх два ящика с горящими минами. Хотя взрыв корабля был предотвращен, поход в Севастополь сорвался. Во II и IV отсеках продавило палубный настил, обгорела деревянная обшивка, а шестеро подводников получили ожоги и ранения. Подлодка вернулась в Очечмири, где до 4 июля устранила полученные повреждения.

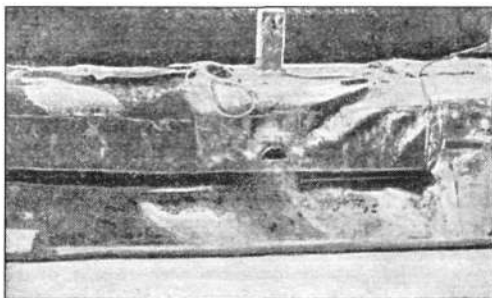
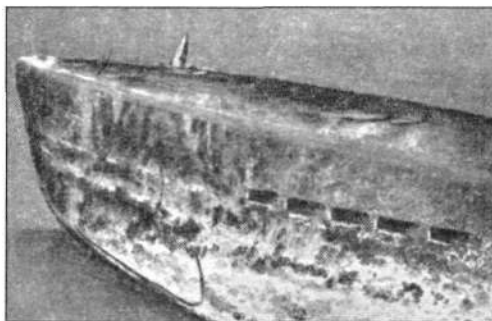
Только после падения Севастополя командование ЧФ перестало использовать подлодки для решения задач, не связанных с нарушением коммуникаций противника. Была произведена новая нарезка позиций, которая включала не только берега Румынии, Болгарии и северо-запад-



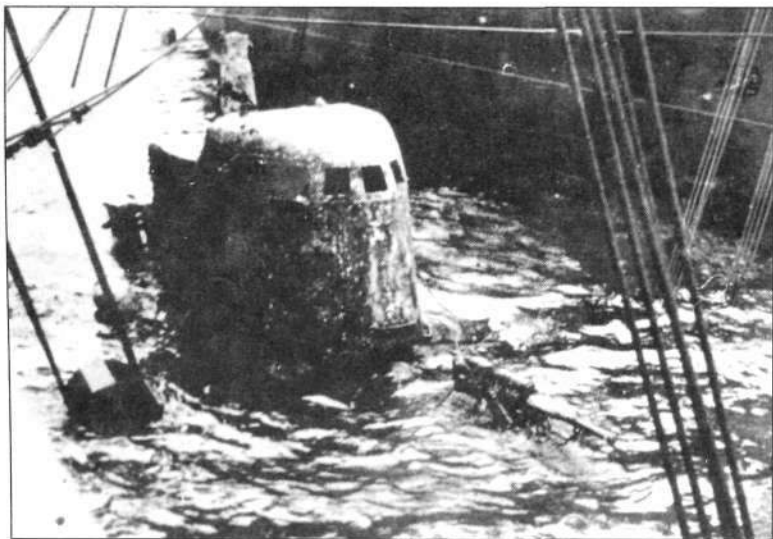
**Командир «М-60»
ст. лейтенант
Б.В. Кудрявцев**

ный район, но и побережье Крыма. В июле (14-28.7.1942) и в августе (10-23.8.1942) «М-60» дважды направляли к Феодосии, но противник еще только осваивал крымские порты, и встретить достойную торпеды цель так и не удалось.

16 сентября она ушла на позицию к Одессе и не вернулась. Тайна гибели «малютки» открылась в 1948 году во время траления противолодочного минного заграждения S-33, которое осуществлялось по сообщенным румынами координатам. Два года потребовалось на организацию обследования затонувшей лодки и еще год — на подготовку к подъему. Произведенное уже после извлечения на осушку обследование сразу привело к обнаруже-



Подъем подводной лодки «М-60»



нию корабельной документации, свидетельствовавшей, что найденная «малютка» являлась именно «М-60». Позднее специалисты смогли воссоздать и картину гибели корабля.

Как выяснилось из найденного навигационного журнала и калек маневрирования с 19 по 22 сентября лодка находилась у Тендровской косы. В том месте пролегал рекомендованный для движения на одесскую позицию коридор в наших минных полях и лодка могла задержаться там из-за поломки или из-за невыгодных для форсирования погодных условий (например, тумана, мешавшего определиться по береговому ориентиру). В то же время судя по неизрасходованным запасам продовольствия лодка погибла не позже 26 сентября. Единственное, что можно было утверждать точно, это время подрыва на mine — 14.25 — поскольку его зафиксировали остановившиеся навсегда лодочные часы. В верхней части 1-го отсека по правому борту между 17 и 26-м шпангоутами образовалось четыре пробоины, заделать которые из-за их размеров и загражденности отсека было невозможно. Моряки отступили во 2-й отсек, но попытка герметизировать 1-й путем задрания двери успехом не увенчалась, так как силой взрыва ее сорвало с верхней петли и деформировало нижние клинья, которые уперлись в комингс. Тем временем расчет центрального поста пытался осуществить аварийное всплытие, но эта попытка была обречена на неудачу — ВВД стравливался через разрушенную взрывом ЦГБ №1. Лодка приобрела большой дифферент на нос и, должно быть, уперлась им в грунт, который находился здесь на глубине 26 метров. Тем временем затопление корабля продолжалось. 2-й отсек заполнялся водой и подводникам пришлось эвакуироваться в центральный пост. При этом из-за возникшей спешки один из моряков споткнулся о комингс двери и упал. Несмотря на то, что его стопа осталась во 2-м отсеке, дверь захлопнули на защелку. Обжать ее, естественно не удалось, но когда поняли в чем дело было уже поздно — любая попытка открыть дверь и втащить перебитую ногу мгновенно привела бы к затоплению центрального поста. Впрочем, он и так продолжал заполняться. В этой ситуации оказавшиеся в центральном посту подводники, в число которых, скорее всего, вошел и командир, дождались образования воздушной подушки и выравнивания давления, а затем открыли нижний и верхний рубочный люки в надежде вынырнуть на поверхность с пузырем воздуха. Поскольку приборы ИСА-М были позднее найдены на штатных местах, следует предположить, что они

оказались в затопленной части отсека и подводники не смогли ими воспользоваться. Всплытие без них с 26-метровой глубины имело мало шансов на успех, но даже если бы это удалось, то поскольку расстояние от места подрыва до берега составляло 7 миль, никто не спасся. Уже после того, как ЦП оказался затоплен и лодка на ровном киле легла на грунт погибли 10 человек, оказавшиеся в 4-м отсеке. Поскольку в надетых на них приборах ИСА-М еще оставался кислород, следует предположить, что причиной гибели стало отравление хлором, выделявшимся баками аккумуляторной батареи, куда попала вода. По непонятной причине отсек не был загерметизирован и со временем так же оказался затоплен водой. Последние три подводника погибли в 6-м отсеке. Они завершили всю подготовку к аварийному выходу через люк, но не смогли открыть его верхнюю крышку, прижатую к корпусу давлением.

После гибели «М-60» позиция у Одессы была закрыта. Необходимо отметить, что 25 июля на ней подорвалась и получила тяжелые повреждения «А-5», а в конце августа пропала без вести «М-33», найденная впоследствии всего в 150 метрах от «60-й». Редкое совпадение, особенно если учесть, что мины в двухрядном заграждении S-33 стояли со 100-метровым интервалом! Чем же объяснить тот факт, что наше командование с упорством, достойным лучшего применения, продолжало посылать корабли в миноопасные районы?

Со времен Первой мировой и Гражданской войн считалось, что подлодки в погруженном положении могут форсировать минные заграждения, состоящие из обычных якорных мин без значительного риска подрыва. В случае соприкосновения с минрепом у подготовленного и хладнокровного командира всегда имелся необходимый запас времени, чтобы предпринять необходимые действия (дача заднего хода, разворот) и избежать подтягивания мины к корпусу. Позднее это положение подтвердилось в ходе Советско-финляндской войны, где противник применял против нас старые мины отечественного производства. В то же время это мнение полностью игнорировало развитие техники и тактики минного дела в межвоенный период. Появление специализированных противолодочных антенных мин, постановка полей на глубине движения субмарин под перископом кардинально изменили ситуацию. Теперь командир, как правило, не слышал предупреждающего скрежета, а сразу имел встречу непосредственно с миной или антенной, что в 90% случаев приводило к фатальным последствиям.

«М-62»

Эта «малютка» имела довольно необычную судьбу. Построенная как и все черноморские «систер-шпы» XII серии на заводе «Красное Сормово», она сначала уехала в Ленинград, где летом 1940 года прошла весь комплекс сдаточных испытаний. Затем планы ГМШ изменились и осенью корабль перевезли на Черное море. Восстановительный ремонт и испытания закончились только в начале февраля 41-го, после чего экипаж приступил к боевой подготовке. Продолжалась она недолго, поскольку в апреле-мае кораблю полагалось пройти обязательный гарантийный ремонт. В результате, к началу войны экипаж так и не успел выйти из организационного периода. Ее командир — старший лейтенант А.А. Воробьев (1913 г.р., окончил ВМУ в 1936 г.) служил минером на тихоокеанских «ленинцах», а после окончания в 1939 г. УОППа последовательно командовал несколькими строящимися «малютками» пока не осел на «М-62». Это был требовательный, но грубый и не всегда справедливый командир, не пользовавшийся любовью со стороны подводников. *«У нас один командир достойный, а остальные недостойные»* — заявляли краснофлотцы и мстили Воробьеву нарушениями воинской дисциплины, среди которых числились и выпивки в боевых походах.

Самих походов было совершенно мало, но проку от них не оказалось. «Малютка» несла дозорную службу у мыса Сарыч (27-30.6, 6-14.7, 16-25.8.1941), на подходах к Одессе (29.7-5.8.1941) и у мыса Бурнас (9-16.9.1941). С конца сентября субмарине доверили патрулирование на боевой позиции у Сулины (26.9-3.10 и 14-21.10.1941). Обнаружения целей в ходе них не было, но выяснилось, что несмотря на несколько довоенных ремонтов и доковок субмарина оказалась не приспособлена к плаванию в черноморской воде, поскольку на ней после перевозки с Балтики было неверно рассчитано количество твердого балласта. В подводном положении даже с продутыми уравнильными и дифференциальными цистернами подлодка имела отрицательную плавучесть и ложилась на грунт. Для обслуживания позиции в мелководном районе у Сулины это имело принципиальное значение — лодка была так плохо удифференцирована, что при даче даже небольшого пузыря в нос при продутой цистерне быстрого погружения она вместо того, чтобы всплыть с грунта под перископ, вылетала на поверхность как пробка у шампанского. Несколько раз такие случаи происходили на глазах у румынских дозорных катеров и только слабая подготовка их команд спасла «малютку» от бомбометания.



Командир «М-62»
ст. лейтенант
А.А. Воробьев



**Командир «М-62»
ст. лейтенант
Н.И. Малышев,
удостоенный
16.5.1944 г.
звания Героя
Советского Союза**

5 ноября вместе с остальными кораблями бригады «М-62» перешла в Очамчири. К тому моменту уже было известно, что спустя несколько сравнительно беззаботных первых месяцев войны, в течение каких-то двух недель соединение последовательно лишилось «М-58», «М-59» и «М-34». Немцы стояли у ворот главной базы ЧФ, продолжали наступать на московском направлении. Тогда «упало настроение» у многих черноморских подводников и Воробьев оказался в их числе. Он даже в офицерской компании начал вести себя замкнуто и много выпивать. Вечером 7 ноября на квартире у инженер-механика «М-36» Демиденко собралась шумная кампания, куда пришел и Воробьев. Сняв в прихожей шинель и портупею с кобурой, он достал оттуда «наган» и переложил его в карман брюк (он так поступал и раньше, причем носил его там почему-то стволом вверх). В гостях он был мрачен, а когда начались танцы уединился в темном углу комнаты. Спустя некоторое время оттуда донесся выстрел. На вопрос оказавшегося рядом врача как произошел выстрел, смертельно раненный Воробьев ответил матом, а потом заявил *«Теперь мне конец, я должен был погибнуть!»* Поскольку в момент выстрела револьвер находился в брючном кармане, причиной смерти посчитали неправильное обращение с оружием.

Приемником Воробьева по собственному желанию стал командир «А-3» старший лейтенант Н.И. Малышев (1911 г.р., ВМУ в 1937 г.). Он являлся полной противоположностью бывшего командира — добрый с командой и недостаточно требовательный, он никогда не выносил «сор из избы» и всегда пытался скрыть любые происшествия на лодке, за что неоднократно получал фитили. Настойчивый и целеустремленный в море, он в то же время не имел необходимой тактической подготовки и далеко не всегда мог выбрать наиболее оптимальное в конкретной обстановке решение. К тому же есть все основания считать, что в своих поступках и поведении он проявлял непоследовательность и являлся в полном смысле «человеком настроения».

Это проявилось в первом же походе — между 29 ноября и 6 декабря в дозор у Поти. После выполнения задачи корабль возвращался в базу, когда попал в сильный шторм. Было очевидно, что лодка подверглась сильному сносу относительно счислимого места, но, несмотря на это, командир продолжал идти по направлению к берегу даже тогда, когда началась пурга и видимость упала до нуля. Как и следовало ожидать, внезапно «малютка» села на мель, как оказалось, в устье реки Гагида. Спустя 11 дней ее сняли и отбук-

сировали в Поти. Хотя прочный корпус не пострадал, вертикальный и кормовые горизонтальные рули оказались сломаны, что в условиях черноморского долгостроя обеспечило экипажу «отдых» до августа следующего года.

Выход «М-62» из ремонта совпал по времени с активизацией командованием ЧФ подводной войны. Наконец-то субмарины перестали привлекаться к несениям дозоров, разведке побережья и перевозке грузов, сосредоточившись исключительно на борьбе с судоходством противника. Первый же поход «малютки» принес Малышеву славу. Патрулируя в районе Судак днем 7 августа он обнаружил большой караван быстроходных десантных барж без охранения. Эта цель показалась командиром настолько заманчивой, что он решил расстрелять баржи прицельно одиночными торпедами. Сначала Малышев с дистанции 3 кбт выпустил торпеду по одной барже, услышал взрыв, спустя 8 минут вновь поднял перископ, увидел «тонущую» баржу и выпустил торпеду по другой, якобы снимавшей экипаж. Лишь после этого он подвергся контратаке противника, обрушившего на лодку 24 глубинные бомбы. В реальности немцы заметили только вторую торпеду, прошедшую в 10 метрах от «F 136». Обнаружили они и перископ, по которому открыли огонь из 75-мм пушек. Ни одна баржа повреждений не получила, а сами они спустя несколько дней в полном составе приняли участие в операции «Блюхер» — высадке немецкой 46-й пехотной дивизии на Таманском полуострове.

Второй поход к южному берегу Крыма (22.8-4.9.1942) успеха не принес и лодку перевели на обслуживание позиций в северо-западном районе моря. Судоходство здесь было намного более оживленным, но в первом походе (2-16.10.1942) Малышев получил неудовлетворительную оценку. Вместо того, чтобы активно действовать на позиции в дневное и ночное время, с наступлением темноты после зарядки батареи лодка ложилась на грунт вдалеке от фарватера и ограничивалась лишь гидроакустическим наблюдением. В ночь на 7 октября на «М-62» слышали, как «М-31» на соседней позиции потопила буксир «Олтул», но вместо всплытия и атаки субмарина начала маневр уклонения. В следующем походе Малышев старался действовать лучше, но все его старания пошли насмарку из-за штормовой погоды. При 7-8 балльной волне личный состав сильно укачивался, а лодка вряд ли смогла бы применить оружие, даже если бы обнаружила врага. Покаладка на грунт в пределах позиции также была невозможна, поскольку при тамошнем мел-

ководье субмарину било о дно. Пришлось уйти дальше в море, где и переждать шторм. Только в декабрьском походе (13-20.12.1942) Малышеву удалось развить свой кажущийся успех. Днем 17-го он с 10 кбт выпустил две торпеды по румынскому конвою, куда входил транспорт «Ардял». Через минуту был услышан сильный взрыв, что дало Малышеву основание считать атаку успешной. Уклонение он осуществлял неправильно, положив лодку на грунт практически в самой точке залпа. К счастью, румынские эсминцы «Реджеле Фердинанд» и «Мэрешти», осуществлявшие охранение конвоя, не заметили лодки и сбросили свои глубинные бомбы только для острастки. По результатам года командир был представлен к награждению орденом Красного Знамени, а часть экипажа получили ордена и медали меньшего достоинства. На радостях моряки так отпраздновали успех похода, что забыли перекрыть клапан аварийного осушения 6-го отсека. Через него вода затопила отсек до палубного настила и вывела из строя электромотор. Командование узнало о том, что корабль полностью утратил боеготовность на 10-дневный срок только спустя два дня по линии политорганов...

В 1943 году карьера Малышева и руководимого им экипажа продолжала вызывать у командования самый широкий спектр эмоций. За январский поход (15-28.1.1943) к мысу Бурнас была выставлена удовлетворительная оценка, поскольку отсутствие обнаружений и атак командование списало на лед, плававший на расстоянии 10-13 миль от берега и частые туманы. Зато мартовское патрулирование к южному берегу Крыма (1-15.3.1943) полу-

чило твердый неуд. Командира обвинили в том, что за время нахождения на позиции, он провел 76 часов на большой глубине и грунте без каких-либо разумных оснований. Единственная попытка атаковать конвой, предпринятая утром 11-го числа, сорвалась поскольку перископ субмарины был замечен противником до залпа. Немецкие БДБ сбросили на «малютку» 10 глубинных бомб, от которых она смогла уклониться, не получив повреждений. После этого «фитиля» в походе на коммуникацию Констанца — Сулина (19.4-3.5.1943) Малышев, по оценке командования, действовал «решительно и смело», но не обнаружил противника из-за отсутствия такового в районе. После текущего ремонта субмарина между 28 августа и 12 сентября патрулировала у Севастополя, но Малышев умудрился не обнаружить ни одного конвоя, поскольку игнорировал передававшиеся по радио сведения воздушной разведки. Интересно отметить, что комдив Жданов выставил Малышеву за поход удовлетворительную оценку, но комбриг Крестовский повысил ее до хорошей. Примерно то же произошло и в следующем походе (3-18.10.1943) на эту же позицию — по данным самолетов-разведчиков через район прошло как минимум пять конвоев, с двумя из них Малышев имел встречи, но, заметив, что самыми крупными плавсредствами в них являются БДБ, отказался от атаки. Хотя боевая директива предусматривала в качестве целей «транспорта, военные корабли и самоходные баржи», в своих выводах комбриг Крестовский почему-то указал, что лодка имела специальные указания нападать только на крупные цели. Это дало



Подводная лодка
«М-62»

возможность повысить оценку «М-62» до хорошей, но в то же время не могло не навести на мысль, что командир лодки по какой-то причине пользовался особой благосклонностью комбрига.

Лишь в следующем случае Крестовский проявил принципиальность. В ноябрьском походе к м. Тарханкут (6-21.11.1943) лодка из 10 суток нахождения на позиции четверо провела на грунте и в дрейфе. Малышев по-прежнему пытался придерживаться своей старой тактики ведения гидроакустического поиска, лежа на дне моря. При маневрировании на перископной глубине акустическая вахта прекращалась, что командир мотивировал тем, что акустик не может отличать шумы противника от собственных шумов «малютки». В довершение всего, обнаружив эскортные корабли или самолеты, Малышев вместо сближения с возможным конвоем ложился на курс отрыва. В результате «М-62» пропустила как минимум семь конвоев, ни разу не вышла в атаку и получила заслуженный «неуд». Командир лишился выплаты процентной надбавки за выслугу лет сроком на два месяца и ему предписывалось повторно сдать комдиву вступительную задачу.

Малышев сделал для себя правильные выводы и после прохождения подлодкой текущего ремонта стал действовать активнее. 22 февраля 1944 г. его корабль вышел в 21-й поход, имея на борту начальника Управления подводного плавания ВМФ контр-адмирала Н.И. Виноградова. Этот опытный подводник отметил, что командир *«управляет кораблем вполне уверенно и грамотно»*, но в то же время *«недостаточно внимателен к вопросам контроля за строгим соблюдением норм боевой организации»*. Личный состав курил в непопложенных местах, спал на вахте, а гидроакустическая вахта по-прежнему открывалась не сразу после погружения, а лишь по специальному приказанию командира. Весьма характерен и следующий пример: только что назначенный на лодку штурман сильно укачивался и оказался не в состоянии не только нести вахту, но и из-за открывшейся раны (до того был ранен на сухопутном фронте) не мог полноценно вести штурманскую прокладку. Малышеву потребовалось несколько дней, чтобы заметить это, и лишь после крупных невязок он приказал старпому вступить в обязанности штурмана. Поздно вечером 28-го у Тарханкута лодка из надводного положения вышла в атаку на буксирный конвой, и хотя дистанция составляла всего около 4 кбт, взрывов не последовало — по-видимому, торпеды прошли под порожней баржей. В мартовском походе (19.3-3.4.1944) подлодка вновь зас-

лужила неудовлетворительную оценку из-за пропуска двух визуально наблюдавшихся конвоев, атаковать которые не удалось из-за больших дистанций и игнорирования данных воздушной разведки. Тем не менее, за готовность выйти в море уже спустя 9 суток назначенный после гибели Крестовского комбригом контр-адмирал Болтунов объявил Малышеву и всему экипажу «М-62» благодарность.

Наиболее значимым эпизодом в боевой карьере «малютки» стало участие в Крымской операции. В первом походе (12-24.4.1944) лодка патрулировала район юго-западнее мыса Сарыч. Со второй попытки незадолго до полудня 22 апреля ей удалось сблизиться с конвоем для торпедной атаки. Интересно отметить, что раньше командир всегда старался подойти к цели вплотную и лишь тогда выпустить торпеды, а тут произвел стрельбу с дистанции 16 кбт. Вероятно, таким образом Малышев пытался избежать неизбежной «драйки» в случае возвращения в базу с торпедами. Впрочем, несмотря на солидное расстояние, спустя минуту подводники услышали глухой взрыв, который посчитали свидетельством попадания. На самом деле командир атаковал уже «потопленный» им в декабре 42-го румынский транспорт «Ардял», который и в этом случае отделался только легким испугом. Залп был замечен с эсминца «Марсешти», вслед за чем охотник «Uj 105» и два немецких торпедных катера безуспешно контратаковали «малютку».

Утром 24-го числа субмарина вернулась в Туапсе, а уже в 23 часа тех же суток вновь вышла в море на старую позицию. Встреча с противником состоялась поздно вечером 3 мая, когда Малышев предпринял попытку атаковать подходивший к Севастополю конвой из надводного положения. Несомненно целью его атаки был дунайский теплоход «Тебен», входивший в состав каравана «Рихтер». В течение дня его суда подверглись нескольким налетам нашей авиации, утопившей теплоход «Юнак» и повредившей несколько других плавсредств. Малышев утверждал, что после выпуска торпед наблюдал один взрыв визуально, а другой слышал, когда закрывал верхний рубочный люк. Немецкие же документы свидетельствуют, что атака не была зафиксирована судами каравана и, соответственно, никаких потерь враг не понес.

На подготовку к третьему походу было затрачено двое суток с 5 по 7 мая, что с учетом изношенности «малютки» можно считать минимальным сроком. На этот раз ее позиция располагалась чуть дальше в сторону Констанцы на активно использовавшимся немцами маршруте. По-



ка лодка шла на позицию, наши войска 9 мая освободили Севастополь, а командование противника отдало приказ о начале полной эвакуации войск 17-й армии. В этих условиях встреч с потенциальными целями долго ждать не пришлось. Правда, первая из них произошла по неожиданному для Малышева сценарию. В ночь на 11 мая он оказался на пути у конвоя танкера «Дрезден», но был обнаружен и обстрелян одним из охотников, который наши опознали как подводную лодку. Утром в перископ был замечен конвой БДБ, но его атаковать не удалось из-за слишком большой начальной дистанции. Наконец, вечером показалось то, что можно было считать 100% добычей — поврежденный авиацией ЧФ и лишившийся хода транспорт, вокруг которого сновали БДБ, тральщики, и, как показалось Малышеву, два миноносца. Спустя 10 минут корабли взяли транспорт на буксир, но поскольку буксировка осуществлялась с небольшой скоростью и наступали вечерние сумерки командир решил после наступления темноты всплыть и напасть на конвой из надводного положения. Обнаруженным судном являлся венгерский теплоход «Тисса», который вполне возможно удалось бы добить, если бы Малышев не изменил своего решения. Увидев, что от конвоя отделилась «канонерская лодка», он сразу же забыл о транспорте и пошел в атаку. Целью оказался охотник «Uj 105»*, который своевременно заметил залп и увернулся. Вслед за этим канлодка «Думитреску» сбросила для острстки пять глубинных бомб, причем взрыв одной из них на «малютке» приняли за доказательство попадания торпеды.

Освобождение Крыма и Севастополя стали для командования ЧФ поводом для настоящего «головокружения от успехов». Отразилось оно и на наградной политике.

Одним из наиболее спорных ее решений можно считать присвоение Н.И. Малышеву 16 мая 1944 г. звания Героя Советского Союза. Его предшествующая Крымской операции боевая карьера явно не была объектом восхваления и примером для подражания. И все-таки три фиктивные победы в апреле — мае смогли перетянуть весь накопившийся за время войны воз претензий, подавляющее большинство из которых были абсолютно справедливы. Даже в служебной характеристике, где традиционно преувеличивались все заслуги офицера, не были скрыты следы былых замечаний. «Малышев действовал в бою смело и решительно, иногда дерзко... Маневрирование при соприкосновении с противником в большинстве случаев правильное...». Глаза бюрократов, сидевших в наградном отделе, за это не зацепились. Не может не составить мнение, что командование ЧФ просто старалось доказать остальным флотом и «Москве», что руководимые им соединения и части воюет не хуже, а даже лучше, чем остальные. По крайней мере именно такое впечатление возникает при анализе награждений подводников. Судите сами: до мая 1944 г. ни один черноморский командир подлодки не был удостоен героического звания, хотя на двух других воевавших флотах награждения начали производиться

**Подводная лодка
«М-62» в районе
Севастополя,
ноябрь 1944 г.**

* Интересно отметить, что охотник «Uj 105» и канонерская лодка «Думитреску» входили в состав охраны танкера «Фредерик», торпедированного утром 11 мая подлодкой «Л-4». После повреждения судна командир конвоя отправил охотник и канлодку к Херсонесу, где было полно ожидавших погрузки немецких солдат. Несмотря на это указание вечером оба корабля присоединились к конвою «Тиссы» и начали возвращение в Констанцу. Потребовалось вмешательство командования 10-й дивизии кораблей охранения, чтобы заставить обоих капитанов снова лечь на восточный курс. Вскоре после этого корабли и были атакованы «М-62».

еще за два года до того. Аналогичное отставание произошло и по части награждений самих подводных кораблей. Теперь после крымского успеха черноморцы постарались наверстать упущенное. Указом от 16 мая кроме Малышева высшей награды были удостоены еще три командира подводных сил ЧФ, а за ним в конце мая и в июле последовало четыре новых награждения. Это сразу вывело ЧФ в абсолютные лидеры, поскольку на тот момент в подводных силах СФ и КБФ было произведено всего пять и два награждения соответственно. Вероятно, Малышев оказался лишь фигурой в этой игре.

К моменту окончания Крымской операции подлодка была уже весьма и весьма изношена. По срокам и техсостоянию ей полагался средний ремонт, но в связи с нехваткой субмарин во второй половине августа командование решило еще раз послать ее на вражеские коммуникации. После потери немцами Крыма они теперь проходили вдоль румынского и болгарского побережья. 20 августа войска 2-го и 3-го Украинских фронтов начали Яско-Кишиневскую операцию, а за два дня до этого «М-62» вышла на позицию к Варне. Несмотря на то, что с затоплением 30 августа немецкого флота в Варненском заливе война на Черном море фактически закончилась, Малышев все-таки успел проявить себя и сделал это далеко не лучшим образом. В выводах комбрига 2-й БПЛ Соловьева указывалось: *«В течение всего времени пребывания на позиции обстановку оценивал предвзято и неправильно, не понимая ее. Все корабли считал судами-ловушками. Все движение в районе считал направленным для поиска только ГЛ. От всех уходил на глубину, не считаясь в большинстве случаев с тактической целесообразностью своих действий»*. Далее говорилось о том, что командир «малютки» умудрился пропустить все караваны немецких кораблей, спешно ушедшие из Констанцы в Варну и в течение двух суток игнорировал требования берегового штаба о выходе на связь. За поход субмарина получила неудовлетворительную оценку, а геройское звание не спасло Малышева от заслуженного выговора. В сентябре «М-62» стала в средний ремонт, командира перевели на другую должность, а в начале 1945 года из трофейных документов разведотделу штаба ЧФ стала известна истинная результативность наших подлодок в ходе Крымской операции*. Впрочем, поверили им лишь отчасти...

* Из 26 торпедных атак все кроме одной — «Л-4» по танкеру «Фредерик» 11 мая 1944 г. — закончились промахом.

В заключении хотелось бы сказать несколько слов о послевоенной судьбе Н.И. Малышева, поскольку она до сих пор для многих интересующихся историей нашего подводного флота остается неясной.

К концу войны бывший командир «М-62» считался вполне перспективным офицером. Еще в сентябре 44-го он как один из лучших был брошен на освоение трофейной техники. Первой иностранной субмариной, очутившейся под его командованием стала «ТС-3» — бывшая румынская «Дельфинул». В октябре Малышев привел ее из Сулины в Севастополь, но все надежды на то, что нашим удастся ввести в строй этот корабль не оправдались из-за большого износа механизмов. В октябре 45-го «Дельфинул» вернули союзникам-румынам, а Малышева еще за три месяца до этого отправили в спецкомандировку в Германию. В декабре он стал командиром одной из переданных союзниками в счет раздела кригсмарине новейших субмарин XXI серии. Увы, этот взлет продолжался недолго. Уже в феврале Малышев добился обратного перевода на ЧФ, где стал командиром «ТС-2». Еще за год до этого на лодке произошел взрыв торпеды, сильно разрушившей носовую часть и хотя она была поднята на поверхность, корпус не ремонтировался, а находился на консервации. Воспользовавшись этим Малышев вообще перестал заниматься вопросами службы и заявил, что дальше служить на подлодках не желает, поскольку ему этого не позволяет состояние здоровья (из-за воспаления локтевого сустава левая рука до конца не сгибалась). Вероятно, ему уже надоело тянуть служебную лямку и больше улыбались гражданские перспективы, которые широко открывались перед героем войны. Впрочем, уволившись в январе 48-го года со службы он не стал строить гражданскую карьеру, а поселился на выделенной ему под Ялтой даче. Средств, выплачивавшихся ему ежемесячно как Герою Советского Союза вполне хватало. Еще до увольнения со службы он был дважды женат, но оба раза неудачно. В 1945 г. первая жена умерла, а оставшийся от брака сын попал в интернат. Узнав об этом, Малышев забрал его к себе. Увы, ничем хорошим это не кончилось — новая сожительница невзлюбила пасынка. Будучи местной знахаркой ей не составило особого труда заморить его своими «лечебными» снадобьями. На следствии она заявила, что бывший командир «М-62» помогал ей в этом. В результате в мае 1952 г. Малышев был лишен всех наград «за поступки, несовместимые со званием орденоносца» и осужден на небольшой тюремный срок. После освобождения он вернулся в Ялту и

тихо жил там до самой смерти в 1973 г. Можно сказать, что звание Героя Советского Союза было потеряно им так же случайно, как и приобретено.

«М-111»

С апреля 41-го эта подлодка осуществляла сдаточные испытания в Николаеве. К концу июля они были окончены и корабль перешел в Севастополь, базируясь на который экипаж прошел ускоренный курс боевой подготовки. 12 августа в целях рассредоточения сил весь 8-й дивизион, в состав которого входила и «М-111» перешел в Ак-Мечеть, но первые же сутки нахождения в этой базе показали ее полную незащищенность от авиации противника и лодка вернулась в Севастополь. Продолжением подготовки стали походы в дозор. Первый (11-18.9.1941) прошел без происшествий, но второй (23-24.9.1941) сильно озадачил командование. Вечером 23-го, не дойдя до позиции и находясь всего в 10 милях от мыса Сарыч, командир «М-111» старший лейтенант А.А. Николаев вышел в торпедную атаку на наш транспорт*, о движении которого не имел предварительного оповещения. При этом Николаев не затруднил себя ни попыткой опознать судно по силуэту, ни обменяться опознавательными. К счастью, выпущенная торпеда прошла мимо. Спустя несколько часов после донесения субмарину отозвали в базу. После этого случая все подлодки получили приказ, не разрешавший атаки восточнее меридиана 32.30 в.д. даже в том случае, если предварительное оповещение отсутствовало. Вторым решением стала отправка недоучившихся экипажей только что вступивших подлодок в базы Кавказа, где они спокойно смогли продолжить обучение на дозорной позиции у Поти. Что же касается командира «М-111» Николаева (1908 г.р., ВМУ Фрунзе в 1937 г.), то, как показали последующие события, это была единственная атака, выполненная им за все время войны. Судя по документам, данный офицер представляет типичным примером скороспелой подготовки и бездумной кадровой политики, проявленной при развертывании многочисленного подводного флота в конце 30-х годов. После окончания училища он всего год прослужил в роли командира рулевой группы и штурмана на «Л-4», как был направлен на учебу УОПП, по окончании которого сразу был аттестован на должность командира малой подлодки. За два предвоенных года Николаев успел покомандовать тремя разными кораблями, но ни один из них не

плавал, поскольку либо перебрался с театра на театр, либо находился в постройке. Это не дало выявить его морских и командирских качеств, а они оказались не на высоте. Слабо подготовленный тактически, Николаев не был требователен к экипажу и не поддерживал дисциплину. Несмотря на это, командование довольно долго его терпело на должности, которой он совершенно не соответствовал.

После четырех походов в дозор у Поти (8-15.10.1941, 24-31.10.1941, 22-29.11.1941, 19-26.12.1941) командование сочло экипаж готовым для выполнения боевых заданий. 25 февраля субмарина вышла из Очамчиры в Севастополь, откуда ей в ближайшее время предстояло принять участие в боевых походах в западную часть театра. Увы, эти планы командования не сбылись: рано утром 27-го, когда «М-111» находилась уже у мыса Айтодор, во 2-м отсеке произошел взрыв водорода с последующим пожаром. Морякам пришлось покинуть отсек и герметизировать его пока пламя не потухло само. В результате аварийного происшествия «малютка» полностью потеряла боеспособность — были разрушены 43 бака аккумуляторной батареи, пострадали почти все находившиеся в отсеке приборы и механизмы, двое подводников получили ожоги, а еще пятеро — сильные ушибы. Лодке пришлось вернуться в Очамчиру, где она прошла аварийный и гарантийный ремонт. Лишь после этого она вновь вышла в Севастополь, который на этот раз удалось достигнуть без происшествий 8 мая. Между 19 мая и 1 июня «М-111» ходила на позицию к острову Фидониси, но если не считать двукратного обнаружения групп БДБ, атаковать которые Николаев не стал, противник ему не повстречался.

В начале июня всем лодкам маневренной группы пришлось срочно убыть на Кавказ, но вскоре многие из них вернулись в Севастополь уже в роли подводных транспортов. Не стала исключением и «М-111». Первый и единственный раз она прибыла в главную базу вечером 15 июня, доставив туда 5,5 тонн продовольствия. Все последующие выходы завершались позорным возвращением в Новороссийск. Впервые это имело место 19 июня, когда на пути в Севастополь Николаев столкнулся с нашими катерами, возвращавшимися на Кавказ после того, как охраняемый ими транспорт «Белосток» был потоплен «шнелльботами». С рассветом остатки конвоя стала атаковать немецкая авиация, а на погружившейся от них «М-111» решили, что это катера противника преследуют ее, сбрасывая глубинные бомбы. Так как налеты продолжались весь день, столько

* Скорей всего целью атаки являлся тральщик Т-517 «Райкомвод» — мобилизованный грузовой теплоход.

же времени под водой провела и «малютка». Поскольку подлодка то всплывала под перископ, то уходила глубину до 63 метров, из-за разности температур перископ запотел и им стало невозможно пользоваться. Это послужило Николаеву формальным основанием для поворота на обратный курс. В следующий раз ситуация повторилась 28 июня, когда при погружении от самолета-разведчика не смогли своевременно выключить разобшительную муфту «Бамаг» и субмарина задержалась с уходом под воду на одну минуту. Вечером Николаев дважды передал в Новороссийск о неисправности матчасти без уточнения деталей, на что получил желанный приказ возвращаться. В базе муфту подрегулировали и вечером 30-го «малютку» вновь «вытолкнули» в море. Поскольку матчасть работала исправно, корабль к вечеру 1 июля достиг мыса Херсонес, даже несмотря на то, что в течение всего дня его «преследовали» катера. В ночь на 2-е был получен приказ начальника штаба ЧФ о том, что лодке следует подойти к Херсонесской мерной миле и приступить к приему людей, сосредоточившихся для эвакуации на причалах 35-й батареи. Поскольку ночью у Херсонеса действовали и наши катера, постоянно принимавшиеся Николаевым за противника, данное указание так и осталось не выполненным. К выяснилось на последующем расследовании, Николаев считал подход к Херсонесу самоубийственным мероприятием и просто курсировал на некотором удалении от мыса, ожидая приказа на возвращение в базу. В связи с этим указание в ночь на 4-е выкинуть загруженный на подлодку боезапас в море и принять как можно больше людей также осталось не исполненным. В ответ на него командир передал сообщение, что «*фарватер круглые сутки охраняют катера МО (!!!)*» и прорваться к главной базе не удалось, поскольку это вообще не возможно. После второго подобного доклада вечером тех же суток командование «сломалось» и разрешило возвращаться в Новороссийск без выполнения предыдущей задачи. Разбор действий Николаева показал, что он даже не предпринял попытки подойти к мысу и «*все строил на расчете безопасности перехода*», отрицая любой риск. Наконец-то и командованию стало ясно, что такое «руководство» лодкой успехов ей не принесет. Уже 14 июля он был «рокирован» должностями со старпомом «Щ-216» старшим лейтенантом Я.К. Иосселиани. Интересно отметить, что в марте 43-го кадровый голод заставил вспомнить о Николаеве и вновь назначить его на должность командира «малютки», что, впрочем имело лишь тот результат, что

руководимая им «М-54» не произвела ни одной торпедной атаки.

В карьере же «М-111» с приходом нового командира наступил резкий перелом. Я.К. Иосселиани (1912 г.р., сван по национальности, ВМУ в 1938 г.) оказался молодым и весьма энергичным офицером. Не обладая, подобно большинству своих коллег, необходимой тактической подготовкой, он быстро учился на своих ошибках, а главное был инициативен и не боялся риска. В будущем это позволило ему добиться выдающихся на общем фоне успехов.

Даже первые походы, произведенные в конце 42-го (в 3-м квартале лодка проходила гарантийный ремонт), были признаны успешными, правда позднее их результаты не подтвердились. Трижды субмарина выходила к мысу Бурнас (16-30.10.1942, 23-30.11.1942 и 20-29.12.1942) и трижды атаковала. Две атаки одиночными торпедами пришлись на 27 ноября. Целью первой был лихтер из румынского буксирного конвоя, шедшего из Сулины в Бугаз. Иосселиани сблизился с плавсредством в упор, выстрелил и спустя несколько секунд акустик доложил, что слышал звук удара торпеды в борт. Взрыва не было, что возможно объяснялось тем, что взрыватель торпеды не успел перейти в опасное положение. Через 23 минуты в перископ командир наблюдал «баржу с дифферентом на нос», которую буксировали к берегу, а еще после двух подъемов перископа отметил ее «исчезновение». По немецким данным входивший в состав конвоя буксир «Вагрейн» и шедший за ним лихтер сели на мель у входа в Бугаз, но сведений о наличии у кого-то подводных пробоин нет. Поскольку лодка осталась незамеченной в течение полутора часов Иосселиани маневрировал, чтобы торпедировать буксир, но в ходе этого потерял цель. Рассстраиваться ему пришлось недолго. Через час на большом удалении командир заметил одиночный транспорт, курс которого вел прямо на подлодку. Командиру пришлось лишь чуть-чуть повернуть и в 16.08 вторая торпеда пошла в цель. Спустя 32 секунды прогремел взрыв, а затем акустик доложил, что шум винтов судна прекратился. Тем не менее, при подъеме перископа в 16.32 выяснилось, что судно находится на поверхности и на ходу, а на «малютку» идут два сторожевых катера. И снова описание этого эпизода у немцев заметно отличается. Конвой, куда входил транспорт «Лола» и три «раумбота», действительно обнаружил торпедный след в то самое время и в том самом месте, где атаковала «М-111». Торпеда прошла в 30-50 метрах за кормой судна,

Командир «М-111»
ст. лейтенант
Я.К. Иосселиани



после чего один из тральщиков сбросил на «малютку» шесть глубинных бомб (Иосселиани о контратаке в своем рапорте не упоминает). Командование засчитало баржу потопленной, транспорт — поврежденным, а сам поход выполненным на «хорошо». Позднее в апреле 43-го командир был награжден за него орденом Красного Знамени. Все это окрылило экипаж, который еще совсем недавно числился в безнадежно отстающих. Увы в декабрьском походе единственная атака 26-го числа закончилась промахом из-за грубых ошибок в оценке ЭДЦ, допущенных командиром. Несмотря на то, что сближение с целью заняло 57 минут, и одно это обстоятельство указывало на тихоходность каравана, перед выстрелом Иосселиани выбрал из таблицы угол упреждения, соответствующий 10-узловому ходу судна. Не повезло командиру и в февральском походе к Тарханкуту (3-17.2.1943), а также в мартовском к Севастополю (15-29.3.1943). В первом случае патрулированию мешала штормовая погода и плохая видимость, в втором — неправильное расположение позиции, не дававшее возможность надежно просматривать прибрежные фарватеры. Несмотря на отсутствие атак, командование в обоих случаях ставило удовлетворительные

оценки, принимая во внимание то обстоятельство, что командир действовал «решительно и смело», хотя и не всегда грамотно.

С такой служебной характеристикой Иосселиани можно согласиться, поскольку она подтвердилась и в следующем походе. Еще находясь в пути к своей позиции у Севастополя, 21 апреля «М-111» проникла в Двукорную бухту и выпустил торпеду по причалу, у которого по наблюдениям командира стояли буксир, один торпедный и три сторожевых катера. Хотя визуально результаты атаки не наблюдались, последовавшие многочисленные взрывы дали основание считать, что все находившиеся у причала плавсредства погибли. Фактически же по немецким данным торпеда запуталась в противоторпедной сети, а причинами взрывов были бомбы, сброшенные контратаковавшими немецкими «шнельботами». Утром 25-го оставшаяся торпеда была выпущена по буксиру «Воивода», но и на этот раз вопреки мнению командира она не попала, а прошла в 50 метрах за кормой. Поход, в котором по докладу были потоплены транспорт, буксир и четыре катера, не мог не увенчаться отличной оценкой, которая для командира материализовалась во второе «Красное Знамя».

**Подводная лодка
«М-111», 1943 г.**



Летом Иосселиани фактически стал командантом вод, омывающих южный берег Крыма и Тамань. Судоходство через них было весьма интенсивным, поскольку немцам приходилось морским путем снабжать «Кубанский» плацдарм. Опасаясь атак наших легких сил конвои, состоявшие из БДБ, буксиров и лихтеров, двигались днем под истребительным прикрытием. С одной стороны это предоставляло широкие возможности для дневных атак из подводного положения, с другой стороны, все перечисленные плавсредства имели малую осадку и могли поражаться торпедами только с установкой глубины движения на 1 метр. В то же время боевой приказ разрешал использовать эту установку только при волнении море не выше 4 баллов, поскольку в противном случае снаряд выскакивал на поверхность со всеми связанными с этим последствиями. Таким образом, при волнении 4 и более баллов немецкие конвои становились практически неуязвимыми для подводников. Ретроспективно можно отметить, что наши командиры далеко не всегда правильно выставляли глубину хода и помнили, в каких случаях стрелять бесполезно. Именно этими обстоятельствами и объяснялось большинство промахов. Вот краткая хронология деятельности «М-111» в этот период:

Между 15 и 17 мая субмарина ходила на позицию к Анапе, но атакованный ею транспорт оказался остовом нашего же парохода «Фабрициус», ранее потопленного противником. Командир не знал об этом, поскольку на выданной ему перед походом карте с обстановкой остов не был обозначен. Перезарядившись в Туапсе «малютка» снова вышла на позицию и в течение 18 мая дважды атаковала конвои БДБ из серии «Кляйнер Бёр» (конвои Керчь — Анапа с грузами для 17-й армии). В первом случае командир промахнулся, а во втором через 20 секунд услышал взрыв. Экипажи немецких БДБ утверждали, что видели две торпеды, шедшие по поверхности, и успели увернуться. В результате ответного бомбометания на лодке вышла из строя часть электроизмерительных приборов, получила повреждения система ВВД, в топливной цистерне образовалась трещина, через которую соляр начал поступать внутрь прочного корпуса. Повреждения были устранены в течение 19 мая и «М-111» тем же вечером снова ушла в бой. Днем 21-го атаки подвергся «Кляйнер Бёр-92», причем немцы, заметив торпеду, обстреляли ее и перископ из 75-мм орудий. Взрывы снарядов были приняты на «малютке» за признак попадания. Оставшаяся торпеда следующим утром была выстрелена по «93-му» конвою,

но прошла слишком далеко от барж. После этого «блица» субмарина вернулась на ремонт в Очамчира и вышла на позицию у Ялты только 25 июня. Иосселиани активно искал противника и рано утром 28-го атаковал конвой Феодосия — Ялта, но промахнулся. Поход к Феодосии (7-22.7.1943) оказался более результативен. Утром 17-го недалеко от выхода из порта «М-111» напала на конвой, направлявшийся в Тамань. Увы, из-за неисправности боевого клапана из аппаратов вышла только одна торпеда, которая попала в речной теплоход «Аделхайд» (444 брт), чиркнула по его днищу без взрыва и пошла дальше на глазах у потрясенных немцев! Вечером левый аппарат починили и на следующий день Иосселиани выпустил торпеду по «транспорту» в аналогичном по составу конвое. Спусти 76 сек был услышан взрыв, но когда командир поднял перископ, выяснилось, что цель имеет ход и самостоятельно ушла в порт. В связи с этим цель сочли только «поврежденной», но на самом деле являвшийся объектом атаки теплоход «Юнак»* уцелел и погиб только в мае 1944 г. во время Крымской операции. Хотя поход был оценен в штабе БПЛ на «неудовлетворительно» (Иосселиани упрекали в неправильном маневрировании в сорвавшейся атаке 16 июля и плохом уходе за оружием), на самом деле после 14 выпущенных «в молоко» торпед последовало первое попадание.

Для целеустремленного и упорного командира, каким являлся Иосселиани, справедливая критика его предыдущих ошибок сыграла положительную роль. Он приобрел необходимый опыт и понял, что надежным залогом попадания является лишь сближение на минимальную дистанцию. Поскольку смелости ему и раньше было не занимать, успехи стали расти. Сформировавшийся почерк проявился в августовском походе к Севастополю (17.8-2.9.1943). Проникнув на внешний рейд через весьма разрядившиеся наши оборонительные заграждения, он вечером 28 августа атаковал с дистанции около 2 кбт дунайский теплоход «Хайнбург» (378 брт) — самое крупное судно, входившее в состав конвоя «Айсфогель». Взрыв, наблюдавшийся в перископ, стал доказательством бесспорности победы. Увы, торпеда оторвала носовую часть судна, в связи с чем оно не затонуло, но тяжелые повреждения не позволили ввести его в строй вплоть до окончания войны. Про-

* Ю. Ровер и некоторые отечественные авторы вслед за ним считали, что в данной атаке была потоплена румынская баржа «Дунареэ-1». На самом деле эта баржа еще 6.6.1943 года погибла на Дунае в районе г. Исакча, подорвавшись на mine, выставленной ВВС ЧФ.

тивник предпринял все возможное, чтобы уничтожить «малютку» и ее храбрый экипаж. Подошедшие к месту боя охотники «Ксантен» и «Uj 2303» сбросили по четкому гидроакустическому контакту 63 глубинных бомбы, после чего наблюдали на поверхности большое масляное пятно и всплывшие деревянные обломки. Лодка и в самом деле оказалась на волосок от гибели — в результате близких разрывов была подорвана верхняя крышка рубочного люка, деформирован прочный корпус в районе V отсека, получили повреждения многие электроизмерительные приборы.

Из-за ремонта в следующий раз в море удалось выйти только в ноябре. В первом походе (2-9.11.1943) лодка успела пробыть на позиции у мыса Бурнас менее суток, как вышла в атаку. Увы, Иосселиани в темноте ошибся с определением элементов движения цели и упустил «старого знакомого» — транспорт «Лола»*. Хотя он считал, что торпеда попала в носовую часть судна и вроде бы даже видел вспышку взрыва, противник атаки не заметил.

Перезарядившись в Туапсе лодка вечером 9-го снова вышла в море, на этот раз на коммуникацию Севастополь — Констанца. Первая попытка напасть на врага в ночь на 11-е провалилась из-за того, что субмарина, находившаяся в надводном положении была замечена с минзага «Мурджеску», который обстрелял ее из 120-мм орудий и вынудил погрузиться. После этого командование приказало Иосселиани перейти к мысу Бурнас. Здесь днем 12 ноября он и добился своего самого значимого успеха. Верно рассчитав начертание прибрежного фарватера, командир занял на нем позицию ожидания и вскоре обнаружил конвой. Затем последовало скрытное сближение на дистанцию 3 кбт, залп и неминуемое попадание. Жертвой торпеды стал пароход «Теодорих» (3817 брт). Это судно постройки 1907 г. до войны принадлежало СССР и называлось «Волочаевкой», но в 1941 году было оставлено в Херсоне в неисправном состоянии. Немцы приложили немало трудов, чтобы ввести его в строй, но судьбе было угодно распорядиться, чтобы Иосселиани потопил его в первом рейсе. Ответная контратака не принесла повреждений благодаря тому, что перед неизбежной в условиях мелководья покладке на грунт, командир успел отойти от места залпа. Увы, в следующем походе к мысу Тархан-

кут (29.11-5.12.1943) сбиться на малую дистанцию помешало мелководье и от выпущенных с 7 кбт торпед БДБ успела уклониться (первый взрыв глубинной бомбы, сброшенной немецкими охотниками, командир принял за свидетельство попадания). Кстати, вполне возможно, что «М-111» стрелял по барже «F 566», которую спустя 3 часа потопила «Щ-209».

Успехи, достигнутые Иосселиани во второй половине года и по докладам, и по реальному состоянию выводили его на одно из ведущих мест среди командиров-подводников ЧФ. В декабре он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, а еще за месяц до этого на него было подготовлено представление к награждению званием Героя Советского Союза. Оно было реализовано в мае 44-го, когда Ярослав Константинович находился уже далеко от Черного моря. Еще в феврале Нарком ВМФ подписал приказ о замене наиболее повоевавших экипажей субмарин СФ и ЧФ подводниками с Тихого океана. Но отдыхать в Приморье команде «М-111» не пришлось. 9 марта вышел приказ №0062, согласно которому все подводники включались в состав формируемого 7-го дивизиона подлодок БПЛ СФ, предназначенного для приема британских субмарин, передаваемых в счет раздела итальянского флота. Так Иосселиани стал командиром «В-4», воюя на которой добился еще двух побед на Севере. Ретроспективно оценивая боевую деятельность этого подводника нельзя не вспомнить слова, что командирами не рождаются, а становятся. Ярослав Константинович именно стал им в результате упорного ратного труда, смелости и инициативы.

До конца февраля корабль простоял в текущем ремонте. Завершал его уже новый экипаж тихоокеанцев, ранее служивший на «М-16». Новым командиром стал капитан-лейтенант М.И. Хомяков (1912 г.р., ВМУ в 1936, СККС при УОПП ТОФ в 1942 г.). Отличник боевой подготовки подводных сил ТОФа, он по понятным причинам не имел реального боевого опыта, что не могло не отразиться на результатах походов.

Всего их под командованием М.И. Хомякова было пять и три приходились на период кульминации войны на Черном море — Крымской операции 1944 г.

В первом походе (11-19.4.1944) субмарина действовала юго-западнее мыса Тарханкут. Обеспечивал действия молодого командира комдив А.С. Жданов — опытный подводник, в прошлом командовавший «Л-5». Первая же встреча с конвоем утром 17-го завершилась торпедной атакой. Хомякову удалось скрытно сбли-

* Интересно отметить, что за время войны этот транспорт не менее семи раз становился объектом атаки черноморских субмарин («М-35» 27.10.1941, «М-31» 17.8.1942, «М-111» 27.11.1942 и 6.11.1943, «Щ-215» 16.4.1944, «Щ-202» 28.4.1944, «А-5» 13.5.1944 и возможно «Л-6» 16.4.1944), но остался в живых и летом 1944 г. ушел в Эгейское море.



**Командир «М-111»
капитан-лейтенант
М.И. Хомяков,
16.5.1944
удостоенный звания
Героя Советского
Союза**

зиться для нападения, но на этом его везение и закончилось. При выстреле не сработала система БТС правого аппарата, в результате чего подлодка всплыла до 2 метров по глубиномеру ЦП, отчетливо показав на поверхности рубку. Если вспомнить, что в этот день волнение моря (редкий случай!) составляло от 0 до 1 балла, то не удивительно, что суда без труда уклонились от торпед, а сама лодка была сразу же обнаружена сопровождавшим конвой гидросамолетом. Звук сброшенной им бомбы Хомяков и Жданов и приняли за взрыв торпеды. Интересно отметить, что поскольку это произошло уже спустя 14 секунд после залпа, дистанцию до цели в донесении указали равной 2 кбт, хотя на самом деле по немецким данным расстояние до парохода «Хельга», на который были нацелены торпеды, составляло около 2000 м (11 кбт). Поскольку устойчивый гидроакустический контакт установить не удалось, охотник «Уж 313» сбросил лишь несколько бомб для остра-

стки, а все остальные бомбы преследователей на поверку оказались нашими — в течение суток ВВС ЧФ четырежды атаковали конвой. Всплыв под перископ только спустя полчаса после атаки, Хомяков заметил трубы и мачты удаляющегося судна, а поскольку до атаки в конвое насчитывалось два транспорта, решил, что другой им потоплен.

Перезарядившись в Туапсе, «М-111» уже вечером 19-го числа ушла на позицию на дальних подходах к Констанце. Позиция была занята спустя двое суток, но два первых конвоя по независящим от командира причинам остались не атакованы. Лишь вечером 22-го, использовав данные воздушной разведки Хомяков вышел на путь каравана, возвращавшегося из Севастополя. Увы, произведенный торпедный залп вновь оказался неудачен — обе торпеды выскочили на поверхность, были замечены, а цель успела уклониться. И снова мгновенно последовавшая контратака заставила командира считать, что им одержана новая победа. На этот раз «малютку» по замеченной точке залпа пробомбили «шнелльботы» «S 42», «S 47» и «S 51». Некоторые из их бомб легли довольно точно. На подлодке были повреждены многие электроизмерительные приборы, в боевой рубке через три выбитые заклепки началась течь. Из-за плохо отработавшей системы БТС оказался затоплен трюм 1-го отсека, из-за чего субмарина на некоторое время погрузилась до 70 метров. При попытке всплыть спустя полтора часа после атаки «М-111» выбросило на поверхность, где она сразу же была атакована самолетом и лишь благодаря промаху немецкого пилота избежала гибели. После возвращения в Очамчиру командование засчитало Хомякову вторую победу. Интересно отметить, что и он, и Малышев («М-62») 22 апреля стреляли по единственному входившему в конвой судну — транспорту «Ардял» — и в представлении штаба ЧФ оба «потопили» его. Особую нелепость этому предположению придает тот факт, что наша воздушная разведка в течение всего дня продолжала следить за конвоем и верно давать его состав как неизменный...

В третьем походе (26.4-6.5.1944) Хомяков действовал самостоятельно, но это не уберегло его от повторения прежних ошибок и проявления старых неисправностей. Поздно вечером 4 мая подлодка была наведена штабом БПЛ (ретранслировал данные, полученные с самолетов-разведчиков) на немецкий конвой «Фляйдер» (теплоход «Тисса», военный транспорт «КТ 25», большой охотник «Uj 106», моторные тральщики «R 35», «R 165», «R 166»). Еще недостаточно стемнело, чтобы атаковать из надводного положения и командир ре-



шил стрелять из-под воды с достаточно большой дистанции по двум «тральщикам» (однотипным «КТ 25» и «Уј 106»), которые в момент выстрела створились. Может быть и удалось бы попасть в один из них, если бы снова не вышла из строя система БТС на правом аппарате. Ее клапан пришлось открывать вручную и пока аппарат заполнился через него, «малютка» заметно подвсплыла. У поверхности ее обнаружил гидросамолет, сбросил бомбы, но неточно. Затем в атаку вышли два «раумбота» — с тем же успехом. В этот момент основную опасность для подводников представляли не глубинные бомбы, а собственная техника. Клапан после открывания на место не встал, в результате чего лишняя вода стала переливаться из аппарата в трюм. Заметили это и приняли меры далеко не сразу. В результате субмарина приобрела отрицательную плавучесть и провалилась на глубину 84 метра вместо разрешенных 40! При возвращении выяснилось, что начал греться упорный подшипник, в связи с чем подготовка к следующему выходу заняла шесть суток. Поскольку к этому моменту немецкие войска уже были выдворены из Крыма, необходимость в походе отпала.

Хотя командование засчитало Хомякову в последнем случае потопление лишь одного «тральщика» вместо двух доложенных им, три похода с оценкой «хорошо» и такое же число потопленных целей сразу вознесли молодого командира к высшей отметке славы. Указом от 16 мая ему было

присвоено звание Героя Советского Союза. 22 июля гвардейское звание получил и сам корабль. О причинах столь скороспелых награждений командиров мы уже писали в очерке, посвященном «М-62». Здесь же мы лишь отметим, что не прошло и года, как командование ЧФ, а возможно и сам герой, узнали об истинной результативности «М-111» весной 44-го...

Два последних похода пришлось на завершающий период войны на Черном море и не были отмечены заслуживающими внимание событиями. В первом (10-20.7.1944) лодка действовала на позиции между Констанцей и болгарской Варной. Сделанное Хомяковым донесение о прибытии было запеленговано немецкой радиоразведкой, и в район направилась группа охотников. 16-го Хомяков наблюдал их маневрирование, а на следующий день, опознав как сейнеры, попытался атаковать, но не смог занять выгодной позиции. Завершающий поход имел место между 17 и 31 августа к самой Констанце. Наученное горьким опытом 1941 года, наше командование приказало Хомякову воздержаться от форсирования прикрывавших порт минных заграждений, что сразу ограничило число возможных контактов на порядок. Утром 22-го командир наблюдал пару «сейнеров», а вечером 28-го подлодку, атаковать которую не смог из-за большого курсового угла. Тем временем, 25 августа немецкий флот беспрепятственно ушел по прибрежному фарватеру из

Подводная лодка «М-111», конец 1940-х — начало 1950 гг. Обратите внимание, что число побед, указанное цифрой на рубке сократилось с 16 (снимок на с. 152) до 12

Констанцы в Варну, не будучи обнаружен «малюткой». Впрочем, на его судьбе это не отразилось — 30 августа все корабли за исключением трех немецких подлодок были затоплены в Варненском заливе. Война на Черном море закончилась нашей победой, в чем был небольшой, но несомненный вклад экипажа «М-111».

«М-112»

Вступив в строй флота одновременно с «М-111» в июле 41-го, субмарина была готова к выходу в первый поход к середине августа. Первые дозорные патрулирования у Севастополя (22-28.8.1941, 15-22.9.1941) и Поти (16-23.10.1941, 30.10-5.11.1941, 26-28.12.1941, 31.12.1941-7.1.1942) казалось прошли без срывов и подготовили экипаж к более сложным заданиям. Однако стоило командованию и политорганам приглядеться, как все оказалось далеко не безупречным. Командир подлодки старший лейтенант А.А. Левицкий (1914 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.) оказался не готов к исполнению своей ответственной должности. С каждым выходом в море он приходил в сильное нервное возбуждение, терял аппетит и сон. Его крайняя раздражительность и грубость оскорбляли личный состав, который начал нести службу спустя рукава, что стало причиной нескольких мелких аварий. Пытаясь успокоить нервы на берегу, Левицкий начал неумеренно выпивать, что в результате привело к хищению им содержимого пяти бутылок положенной экипажу водки. Изобретательный командир залил их воском, а когда хищение вскрылось, пытался свалить вину на подчиненных. Поскольку ключ от кладовой хранился у Левицкого, командование ему не поверило, и 29 января он был снят с официальной характеристики «как не справившийся с работой». Впоследствии он служил в нескольких штабах, и закончил службу в 1953 году в звании капитана 2 ранга.

5 февраля на «М-112» был назначен только что получивший звание старшего лейтенанта С.Н. Хаханов (1915 г.р., ВМУ 1940 г.). В недавнем прошлом штурман, а затем старпом «М-33» (за участие в боях на ней в декабре 41-го награжден орденом Красной Звезды), он стал одним из самых юных командиров кораблей в ВМФ СССР. Вероятно, это назначение было сделано не от хорошей жизни, но молодой офицер постарался всеми силами оправдать оказанное ему доверие и не оплошал. Разведка, произведенная им по приказу командования в Феодосийском заливе (походы 15-22.5.1942 и 30.5-7.6.1942), хотя и не имела большого оперативного смысла, зато была произведена исключительно скрупулезно. Стремле-

ние всеми способами выполнить задачу и разумная инициатива, проявляемая при этом, отличали Хаханова и во время транспортных походов в осажденный Севастополь. Первый из них (22-23.6.1942) сорвался, но не по вине командира, а по приказу из штаба, решившего после ряда аварий запретить перевозку бензина на «малютках». Во втором (25-28.6.1942) в пункт назначения удалось доставить 6 тонн боеприпасов и вывезти 10 человек. Утром 27-го, возвращаясь в Новороссийск, подводники слышали более сотни взрывов бомб, сброшенных немецкими самолетами, а днем спасли двух человек с потопленного эсминца «Безупречный».

Самым трудным оказался третий поход. «М-112» вышла в море днем 29-го, когда оборона города уже трещала по швам, а прибыла к месту назначения утром 1 июля, когда в результате эвакуации командования СОРА организованное сопротивление подходило к концу. Ни о чем этом подводники не подозревали, поскольку связь с базой нарушилась почти сразу после выхода. Весь день командир потратил на то, чтобы прорваться к причалам на мысе Херсонес по фарватеру №3, а затем №2, пока не разрядилась батарея. Как и остальные находившиеся на подходах к мысу субмарины (вместе с «М-112» их насчитывалось семь), лодка Хаханова оказалась в трудной ситуации. Не имея данных об обстановке в море и на берегу, подводники считали, что подвергаются круглосуточному преследования катеров и самолетов. Фактически же никакого преследования не было. Причиной взрывов были немецкие авиабомбы и снаряды, тысячами сыпавшиеся на защитников Херсонеса, а так же пытающиеся уйти в море плавсредства (так, в 19.56 2 июля Хаханов наблюдал в перископ потопление нашего баркаса немецкой полевой артиллерией). По ночам подойти к мысу не удавалось из-за «катерного дозора», но сейчас из анализа наших и вражеских документов можно утверждать, что в большинстве случаев обнаруживались сторожевые катера ЧФ*. Хотя и катера и подлодки выхо-

* В ночи на 1, 2 и 4 июля итальянские торпедные катера, выходившие для несения дозора, возвращались в базу, не достигнув мыса Херсонес из-за сильного волнения. Единственный их контакт с советской подводной лодкой имел место в ночь на 3 июля, когда катера безрезультатно атаковали «М-112». Катерный дозор силами немецкой 1-й флотилии «шнельботов» выставлялся только в ночь на 2 июля, в результате чего были перехвачены и потоплены наши СКА №0112 и №0124. Сами дозоры неслись от начала вечерних сумерек до окончания утренних. В дневное время катера противника находились на отдыхе в базах — в Ак-Мечети (немецкие), Ялте и Форосе (итальянские). Никакой гидроакустикой катера противника не обладали и для поиска и уничтожения подлодок были непригодны.

Командир «М-112»
ст. лейтенант
С.Н. Хаханов



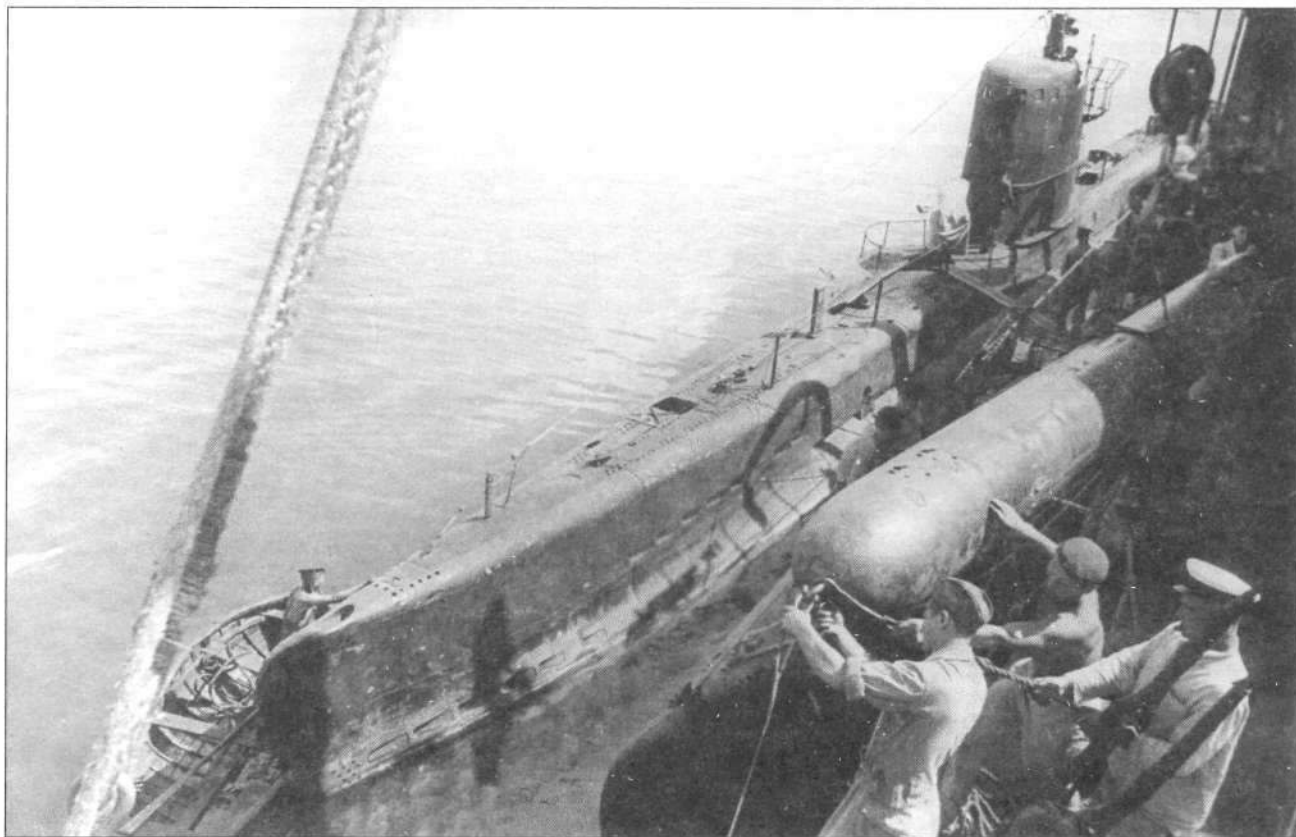
дили из Новороссийска, из-за неудовлетворительного взаимодействия командования обеих БПЛ и Новороссийской ВМБ командиры лодок не знали о присутствии катеров и каждый раз принимали их за противника. В подобных условиях все старания подводников доставить защитникам свой груз и спасти как можно больше людей были обречены на провал. В эти трагические дни принять на борт защитников Севастополя удалось только двум субмаринам, и «М-112» оказалась одной из них.

Днем 2 июля Хаханов повторил попытку проникнуть к Херсонесу по фарватеру №3. Вскоре в перископ он увидел «*весь берег в огне и разрывах*» и самолеты, бомбившие прибрежную черту. После того, как выяснилась причина постоянных взрывов, действия командира стали более уверенными. К наступлению темноты он завершил форсирование нашего минного заграждения и в 21.10 всплыл на удалении 1 мили от берега. Подводники воочию наблюдали скопление людей у уреза воды, перестрелку из автоматического оружия (несколько пулеметных очередей были даны и по «малютке»), а спустя два часа после всплытия обнаружили шлюпку с девятью бойцами. Старшим среди них оказался начальник политотдела 9-й бригады морской пехоты полковой комиссар Ф.Ф. Дубенко. Именно от него Хаханов узнал о падении Севастополя, занятии немцами района 35-й батареи и большей части бухт побережья. В этой ситуации командир самостоятельно принял решение возвращаться в Новороссийск. В этот момент подлодка подверглась внезапной атаке итальянского торпедного катера, но к счастью, выпущенные им снаряды прошли мимо цели. Сразу после погружения «MAS 571» и присоединившись к нему «MAS 570» и «MAS 573» сбросили на «малютку» 12 глубиннок. Перетяжеленная лодка погрузилась до глубины 55 метров, но избежала повреждений. Лишь утром 4-го на походе к базе наконец-то было принято радио, предписывавшее всем находившимся у Херсонеса субмаринам выбросить в море груз, по возможности принять людей и возвращаться. По прибытию командование назвало действия Хаханова «*отличными, смелыми и решительными*», но награждать не стало — в те трагические дни это сочли неуместным.

Увы, последующие боевые походы показали, что одного мужества, для того, чтобы результативно воевать с врагом, недостаточно. Сказывалось отсутствие у Хаханова необходимой командирской тактической подготовки, получить которую в мирное время он попросту не мог. Поход к Феодосии (30.7-10.8.1942) был ознаме-

нован лишь вторым контактом с итальянскими катерами. На этот раз одну торпеду по всплывшей для зарядки «малютке» выпустил «MAS 569», но она, как и в прошлый раз, прошла мимо ничего не подозревавших подводников. Новый поход в этот же район (11-24.11.1942), выполненный после гарантийного ремонта, изначально был обречен на неудачу, поскольку лодке запрещалось подходить к берегу в ночное время, а именно его использовали для своих переходов вражеские конвои. Затем «М-112» ходила к румынскому побережью у мыса Олинька (17-30.12.1942), но успеха не добились из-за штормовой погоды и частых туманов, заставлявших держаться подалеже от берега. К тому же данные разведки относительно расположения используемых противником маршрутов явно оставляли желать лучшего. По тем же причинам безрезультатно завершились походы к Ялте (19.1-1.2.1943) и к мысу Тарханкут (18.2-2.3.1943). В апреле лодка действовала у Севастополя (11-26.4.1943), но несмотря на наведение авиации смогла обнаружить лишь один конвой, прошедший на большом расстоянии. Счет торпедным атакам был открыт лишь при возвращении, когда утром 23-го субмарина выпустила торпеды по конвою БДБ у мыса Меганом. Поскольку одна из них выскочила на поверхность, противнику не составило труда уклониться. Затем баржи контратаковали «малютку» 10 глубинными бомбами, но так же не добились никакого результата. За этот кажущийся успех и предыдущие достижения командир был награжден орденом Красного Знамени. В июне (30.5-13.6.1943) «М-112» несла службу у Феодосии, дважды заходила в Двукорную бухту, но достойных целей ей обнаружить так и не удалось. В июле (18-29.7.1943) лодка крейсировала вдоль южного берега Крыма и днем 25-го вышла в атаку на конвой БДБ. Несмотря на установку глубины хода торпед в 1 метр, один из снарядов прошел под «F 329», а другой взорвался у берега, создав видимость успеха. Немцы сбросили на подлодку 24 глубинных бомбы, сумев повредить на ней передатчик и вызвать течь сальников рулей.

За сентябрьское патрулирование у мыса Тарханкут (7-22.9.1943) Хаханов впервые в своей карьере получил неудовлетворительную оценку. Командир слабо использовал данные воздушной разведки, которая в эти дни заметила 13 конвоев. Подводники же обнаружили лишь два из них, но в обоих случаях не смогли выйти в атаку из-за неправильного маневрирования. Учтя замечания в следующем походе (13-28.10.1943 к м. Тарханкут), командир постарался действовать более агрессив-



**Погрузка торпед на
подводную лодку
«М-112», 1943 г.**

но. Первая достойная торпедная цель была замечена днем 25 октября. Малая скорость буксирного каравана дала возможность сблизиться с ним на небольшую дистанцию и Хаханов не преминул этим воспользоваться — с дистанции 1,5 кбт он дал залп по крупной барже. Попадание торпеды разрушило носовую часть лихтера «Тина В.» (дедвейт 1278 т). Судно не затонуло, а было отбуксировано в находившуюся рядом Ак-Мечеть, где его бросили на мелководье. Немецкий гидросамолет, сторожевой катер и одна БДБ немедленно контратаковали «малютку» и смогли нанести ей некоторые повреждения. От близких разрывов на лодке нарушилась центровка вертикального руля, была подорвана верхняя крышка рубочного люка, сорваны штоки клапанов вентиляции цистерн главного балласта. Увы, эта победа так и осталась единственной на боевом счету «М-112»...

После устранения повреждений последовали новые походы, но в них командир так и не удалось реализовать свой потенциал. В ноябрьском патрулировании у Тарханкута (19.11-4.12.1943) лодка держалась далеко от берега, не производила ночной поиск в надводном положении, а в дневное, из-за неудачного маневрирования упустила два конвоя. В следующем походе (28.12.1943-12.1.1944) командир

действовал активнее, но все равно не смог добиться успеха, поскольку единственная обнаруженная им цель прошла слишком далеко. К тому времени механизмы корабля были уже порядком изношены и требовали углубленного текущего ремонта. В нем «М-112» простояла с января по июнь 44-го, пропустив благоприятное время Крымской операции. Уже под занавес войны, в начале августа 44-го (2-17.8.1944) субмарину направили на позицию между Констанцей и Варной. В этот период конвои ходили очень редко, в основном в ночное время и под берегом, а туда командование не рисковало пускать лодки из-за опасения потери их на минах. В результате «М-112» имела лишь несколько контактов с группами охотников, которые Хаханов благоразумно обходил. 23-й поход лодки, начавшийся 9 сентября, прервался уже на следующий день в связи с прекращением состояния войны с Болгарией. Корабль никаких наград не получил, а командира в ноябре 44-го «вдгонку» наградили орденом Отечественной войны 1-й степени. Его история является весьма поучительным примером того, что для победы над врагом, нужно обладать не только замечательными человеческими качествами, но и необходимой подготовкой.

«М-113»

История этой «малютки» не была ознаменована особо яркими эпизодами. Вместе с «систер-шипам» «М-111» и «М-112» корабль с апреля 41-го проходил сдаточные испытания на Черном море, когда выяснился заводской дефект при монтаже линии вала. Отсутствие свободных мощностей в связи с начавшейся эвакуацией судоремонтных предприятий задержал реальный ввод в строй до конца ноября, хотя официально корабль был сдан четырьмя месяцами раньше. Командовавший с июля 41-го «113-ой» капитан-лейтенант И.В. Станкевич (1912 г.р., ВМУ 1934 г.) являлся типичным командиром-«малюточником», застрявшим на должности без дальнейших перспектив. В июле 1938 г., когда он служил штурманом на балтийской «М-82» его уволили с флота с формулировкой «за невозможностью использования в связи с сокращением штатов или реорганизацией». Возможно тому виной были его западно-белорусские корни, хотя сам Станкевич являлся уроженцем Ленинграда. Через 10 месяцев его восстановили в прежней должности на черноморской «М-55», а в конце 40-го направили учиться в УОПП. Тем не менее, негативный толчок к дальнейшему развитию карьеры да и самого характера моряка был дан. Иосиф Валерьянович остался беспартийным и его все чаще стали склонять за излишнее пристрастие к «зеленому змею». Тем не менее, экипаж его любил и старался не подводить.

Первый поход (7-12.1.1942) согласно существовавшему порядку пришелся на дозорную позицию возле Поти. 12 февраля корабль в составе группы подлодок прибыл в Севастополь для действий у берегов Крыма и в северо-западном районе Черного моря. Два первых похода (21.2.13 и 29-31.3.1942) были произведены в интересах авиагруппы Севастопольского оборонительного района. Находясь у береговой черты субмарина в перископ производила разведку прибрежных аэродромов и осуществляла контроль наших авиаударов. Дело в том, что в связи с непрекращающейся активностью авиации противника на севастопольских коммуникациях, возникли сомнения в том, что наши летчики-ночники бомбят реальные, а не ложные летные площадки. Разведка развеяла эти опасения, но никак не смогла повысить недостаточную эффективность ночных налетов. Так, в ночь на 31 марта Станкевич и находившийся на борту субмарины летчик Потехин смогли насчитать на летном поле аэродрома в Саки около сотни разрывов наших авиабомб, но документы люфтваффе свидетельствуют о повреждении всего лишь одного тор-

педоносца «хейнкель». Вечером 28 февраля сама «М-113» выпустила 40 снарядов по аэродрому в Ново-Федоровке, но нанесенный этим обстрелом ущерб остается неизвестным по сей день.

Вероятно, в штабе БПЛ высоко оценили результаты этих походов, поскольку решили использовать лодку Станкевича для выполнения разведывательных миссий и в дальнейшем. 4 апреля она вышла из Севастополя по маршруту бухта Ярылгач — Тендровская коса — Одесса. Подводникам предписывалось разведать не только маршруты судоходных фарватеров, места несения дозоров и развертывания средств ПЛО, но и прибрежную противодесантную оборону в Крыму. 11-го числа «малютка» вернулась в базу, доставив ценные сведения, благодаря которым стало возможным возобновление походов наших подлодок в Одесский залив. Последний поход из Севастополя был совершен в район Сулина — остров Змеиный (18-30.4.1942). Суда противника обнаруживались дважды, но их не удавалось атаковать из-за больших дистанций и мелководья. К тому же на подлодке постоянно происходили мелкие аварии, которые экипажу приходилось постоянно устранять — сломался компрессор ВВД и несколько раз — муфта Бамаг. Для их устранения корабль вернулся в Очамчири, где простоял в ремонте до середины июля. Из-за этого он не смог принять участия в снабжении Севастополя, зато был вполне исправен к моменту возобновления действий на коммуникациях врага.

Первый поход (22.7-5.8.1942) этого периода был сделан к Севастополю, но поскольку противник еще не начал им пользоваться в качестве порта, достойных целей здесь встретить не удалось. Следующее патрулирование между Сулиной и островом Змеиный (21.8-3.9.1942) завершилось успехом, которой до сих пор является одной из самых больших загадок подводной войны на Черном море. В 20.22 26 августа на закате «малютка» атаковала неизвестную подлодку, которую Станкевич описал как «типа нашей «Ленинец», но со срезанной кормой». С дистанции, которую командир определил как 4 кбт, была выпущена одна торпеда, которая спустя 38 сек взорвалась. Моряки по переговорным трубам сразу начали поздравлять командира с открытием боевого счета, а он, в свою очередь, поздравил их. Несмотря на кажущееся отсутствие охранения, наблюдение в перископ за результатом атаки не осуществлялось. Противником данная атака зафиксирована не была, но можно точно утверждать что ни одна его субмарина не погибла, поскольку их просто не было в радиусе более 100



**Командир «М-113»
капитан-лейтенант
И.В. Станкевич**

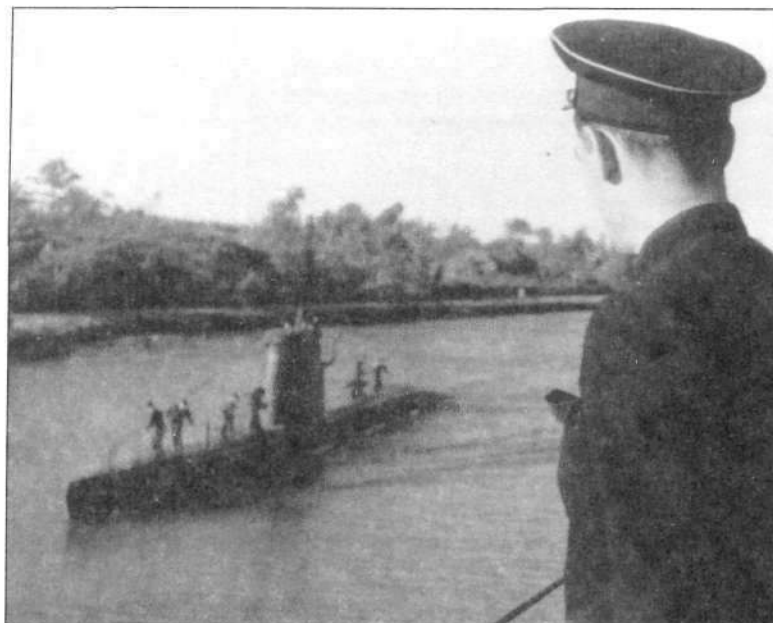
**«М-113»
возвращается из
похода**

миль от места атаки. В тот день через район из Сулины к мысу Бурнас прошли румынский вооруженный буксир «Бессарабия» и миноносец «Змеул». Там они встретили буксирный караван и повели его в Сулину. И действительно за два часа до выстрела по «субмарине» Станкевич видел «эсминец», над которым кружил самолет (конвой прикрывался румынским истребителем). Вскоре корабль изменил

курс и скрылся, но спустя некоторое время под этим же самолетом показалась «субмарина». С учетом этого, а так же того обстоятельства, что в момент атаки садившееся солнце било нашему командиру в глаза, можно предположить, что он с большой дистанции атаковал один из буксиров, но торпеда взорвалась не дойдя до цели самопроизвольно или в результате удара о грунт на мелководье.

Удачным считался и сентябрьский (20-28.9.1942) поход в район севернее Констанцы. 25 сентября Станкевич с дистанции 4 кбт выпустил две торпеды по танкеру «Ле Прогресс», но промахнулся. Несмотря на то что подводники слышали взрыв, а спустя 25 минут «недосчитались» в перископ в составе удаляющегося конвоя 2000-тонного «транспорта», сомнения в неудаче нет. Интересно отметить, что этот же танкер наблюдался командиром «малютки» и в следующем походе (12-26.10.1942) днем 21-го, но его атака сорвалась из-за мелководья. Как известно, спустя несколько часов танкер был потоплен грешиловской «М-35». Тем не менее, за два успеха Станкевича наградили орденом Красного Знамени, а в конце года приняли в кандидаты в члены ВКП(б).

Увы, этот карьерный взлет не получил продолжения. В январе (8-21.1.1943) «малютка» патрулировала подходы к Ялте, но ничего там не обнаружила, по-видимому, из-за штормовой погоды. Единственный конвой, замеченный во время похода к мысу Тарханкут (10-23.2.1943) атаковать не удалось из-за большой дистанции. Так же безрезультатно окончился выхода на коммуникации между Сулиной и Севастополем (24.3-7.4.1943). Нащупать маршрут, которым ходили вражеские суда в открытом море не удалось, а кроме того, из-за нерадивости радистов, не перешедших своевременно на новые радиоданные, с 30 марта по 4 апреля корабль не имел связи с базой. В майском походе к Севастополю (27.5-1.6.1943) казалось, Станкевичу, улыбнулась удача. 30-го, в первый день нахождения на позиции, он атаковал конвой из двух БДБ и спустя 45 секунд после залпа акустик зафиксировал взрыв. Фактически же торпеды прошли мимо, а этот и последующие взрывы относились к контратаке, в ходе которой баржи сбросили 7 глубинных бомб. Помудревшее за время войны командование не стало утверждать победного доклада в связи с тем, что командир не предпринял попытки уточнить результат атаки в перископ. Оно поставило свое окончательное заключение в зависимость от подтверждения разведки, которое ни в этом, ни в других подобных случаях так и не последовало. Для Станкевича этот поход ока-



зался последним. Из-за ухудшившегося здоровья, подорванного алкоголем, он больше не мог выходить в море. 2 июня к Севастополю «М-113» вышла под командованием комдива А.С. Жданова, ранее возглавлявшего экипаж «Л-5» и на «малютках» не служившего. По-видимому, это обстоятельство и стало причиной того, что субмарина никого не обнаружила. Лишь утром 17-го при возвращении была замечена давшая опознавательный сигнал немецкая «U 24», от которой наш корабль уклонился погружением.

17 августа по состоянию здоровья старый командир был списан на берег*, а на его место назначен новый — капитан 3 ранга А.И. Стрижак. Этот опытный подводник (1908 г.р., ВМУ 1933 г., УОПП 1936 г.) в начале войны командовал «Щ-201», но умудрился во время перехода будучи в нетрезвом состоянии посадить ее на мель у Геленджика, за что был предан суду военного трибунала и осужден с отсрочкой исполнения наказания до окончания войны и отправкой на фронт. Спустя полтора месяца его отозвали с фронта в резерв офицерского состава, позже сделали дублером командира подлодки, а теперь назначили на «М-113». Необходимо отметить, что произошедшее стало для Стрижака поводом для того, чтобы серьезно изменить свое отношение к службе.

Это проявилось в первом же походе к мысу Тарханкут (6-14.9.1943). Атака на буксирный караван состоялась уже спустя 6 часов после прибытия на позицию. Хотя Стрижаку удалось сблизиться на дистанцию всего 5 кбт, он переоценил скорость цели, в результате чего обе торпеды прошли перед носом буксира «Любек». В своем донесении командир (редчайший случай для нашего подводного флота!) писал: «Через полторы минуты после залпа слышал два сильных взрыва с промежутком 15-20 сек. Взрывы не похожи на взрывы торпед, а на взрывы глубинных бомб. Считаю, что атака безрезультатна». Реакция командования оказалась еще более удивительной — комдив за промах выставил «неуд», но комбриг повысил ее до удовлетворительной оценки, поскольку посчитал, что попадание все-таки могло иметь место, а командир с классификацией причины взрывов ошибся! Подлодку 17 сентября снова отправили к Тарханкуту. На этот раз Стрижаку не повезло на встречи с врагом, но «повезло» в другом смысле. В 20.10 28 сентября вскоре после всплытия для зарядки сигнальщик до-

ложил об обнаружении прямо по носу черного предмета. Посмотрев в указанную сторону командир тут же опознал плавающую мину. Поскольку до нее оставалось всего 4-5 метров, столкновение, последовавшее спустя несколько секунд, оказалось неизбежным. От взрыва субмарину сильно качнуло, но она осталась на плаву. Не потерявший самообладания Стрижак объявил аварийную тревогу, приказал продуть концевые группы, остановить дизель и закрыть нижний рубочный люк. Тем самым, если бы «малютка» начала тонуть, он отрезал себе дорогу внутрь и обрекал на немедленную гибель, но спасал оставшийся внутри прочного корпуса экипаж. К счастью, повреждения оказались не такими значительными, как можно было себе представить. Первоначально пришли к выводу, что лодка потеряла возможность погружаться, но течь внутри прочного корпуса ограничивалась только районом фланцев торпедных аппаратов в том месте, где они крепились к концевой переборке. Силой взрыва аппараты были несколько сдвинуты назад, многие механизмы в 1-м отсеке полностью вышли из строя. Командир приказал приготовить корабль к артиллерийскому бою и затоплению, в случае угрозы захвата противником. О продолжении патрулирования не могло быть и речи, и корабль лег курсом на базу. Вскоре было произведено пробное погружение, которое показало, что на глубине до 15 метров течь внутри корпуса незначительна. Тогда было решено совершать переход в ночное время в надводном положении, а днем погружаться и стоять без хода на перископной глубине. С 1 октября корабль начал движение в надводном положении круглосуточно, а 3-го командир убедился, что лодка может идти и под водой если ее скорость

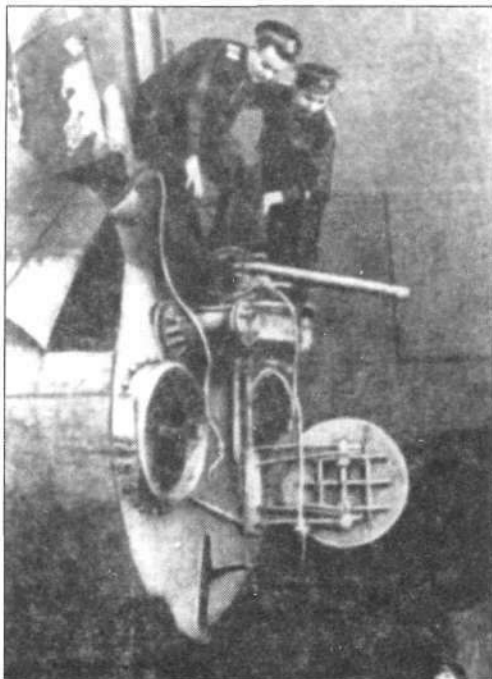


**Командир «М-113»
капитан 3 ранга
А.И. Стрижак**

**Повреждения
носовой оконечности
«М-113» после
подрыва на mine 28
сентября 1943 г.
(внизу и на с. 160)**



* Капитан 3 ранга И.В. Станкевич служил на флоте на различных мелких должностях до 1951 г., когда был уволен за систематическое пьянство. Еще раньше — в 1948 г. — его исключили из ВКП(б).



не превышает 2 узлов. Параллельно экипаж устранил многие поломки и ликвидировал ряд повреждений.

4 октября корабль прибыл в Потти. Как показал последующий осмотр главным результатом подрыва явился отрыв носовой оконечности легкого корпуса до 9-го шпангоута. Столь малые последствия объяснялись тем, что лодка подорвалась на противолодочной мине UMB с весом ВВ всего в 40 кг. Впрочем, даже ее хватило, чтобы потопить «малютку», произошедшей эта встреча не в надводном, а в подводном положении — именно на таких минах погибли «М-33» и «М-60». Мина, в свою очередь, взялась с поставленного в ночь на 16 сентября западнее Севастополя заграждения S-46, о постановке которого нашему командованию не было известно. Впоследствии немцы выставили тут еще два комбинированных поля из противокорабельных и противолодочных мин, что почти наверняка стало причиной гибели «Д-4» и «Л-23». Хотя в штабе ЧФ после подрыва «М-113» стало ясно, что противник приступил к минированию Каламитского залива, оно не стало переразворачивать позиции лодок дальше от берега. Главной причиной этого явилась слабость флотской разведки, не имевшей возможностей вскрыть начертание судорожных маршрутов в открытой части моря.

Аварийный ремонт несмотря на его относительно несложность, затянулся до конца мая. Еще раньше А.И. Стрижак был «рокирован» с командиром «М-120» капитан-лейтенантом А.И. Волковым.

Последнему довелось сводить «малютку» еще в два похода. Первый из них имел место между 23 июля и 1 августа 1944 г. на позицию между Констанцей и Варной. Утром 28-го Волкову посчастливилось перехватить отряд немецких БДБ-минных заградителей, возвращавшийся после постановки ряда заграждений перед устьем Дуная. Не известно, чем могла бы закончиться эта встреча, если бы не отказавшая в самый нужный момент техника. Торпеда из правого аппарата вышла как надо, а из левого, только на 3/4 длины, после чего застряла хвостовой частью в обтюрирующем кольце. Причиной этого стала неисправность боевого клапана, не позволившая создать нужное давление. В этом положении торпеда и отработала, создав для субмарины двойную опасность. Во-первых, инерционные взрыватели торпеды могли прийти в опасное положение и сработать даже от резкого толчка. Во-вторых, весь отработанный воздух из торпеды ушел в торпедный аппарат, помешав его своевременному заполнению водой. Нос субмарины облегчился и она всплыла на поверхность (глубиномер ЦП показывал 0 метров!) на виду у противника. К счастью, в этот момент БДБ были заняты обстрелом идущей торпеды и упустили шанс уничтожить «малютку». В этой экстремальной ситуации Волков не растерялся, а приказал заполнить цистерну быстрого погружения и дать задний ход. Вскоре корабль нехотя погрузился, но вскоре был вынужден лечь на грунт в точке с глубиной в 48 метров. В своем рапорте Волков указал, что акустик взрыва из-за шума винтов застрявшей торпеды не слышал, но «два человека в 1-м отсеке слышали взрыв, напоминающий выстрел из орудия». Впрочем, командование ему победы не засчитало. Немцы контратаковали вяло, сбросив всего пять глубиннок, но вызвали в район группы охотников из Констанцы. Они прибыли к месту событий, когда «малютка» все еще лежала на грунте. Охотники несколько раз проплыли над ней, пройдясь по корпусу звуковыми посылками гидролокатора, но так и не смогли обнаружить. Лишь после их ухода вечером следующих суток «М-113» смогла всплыть и приступить к освобождению от торпеды. В конце концов это удалось сделать, создав дифферент на нос в 20 градусов, положив переднюю часть торпеды на дно и дав задний ход. Излишне говорить, насколько такой маневр был опасен. Вероятно, только проявленное экипажем мужество заставило командование поставить за поход удовлетворительную оценку.

Второй выход (18-24.8.1944) так же оказался увенчан торпедной атакой, что летом 44-го для черноморских подводников

стало большой редкостью. После удара нашей авиации по Констанце днем 20 августа и стремительного наступления Красной Армии в Ясско-Кишиневской операции, немцы приступили к отводу своего флота в болгарские воды. Один из многих конвоев и был перехвачен «М-113». Он состоял из военного транспорта типа КТ «Франкфурт», который буксировал однотипный «Гантер», а также одного «раумбота». Конвой был замечен своевременно, но Волков производил сближение недостаточно энергично, в результате чего залп пришлось давать по концевому судну с дистанции 7 кбт. Увы, еще до выстрела противник заметил перископ, а затем и следы торпед. При этом командир «Франкфурта» даже отметил, что торпеды двигались непрямым курсом и предположил наличие у них системы акустического наведения. Он приказал застопорить ход, в результате чего снаряды прошли перед носом «Гантера». Тем временем «раумбот» сбросил несколько скрывающих серий бомб. Из-за этого Волков смог поднять перископ только спустя 70 минут, когда в пределах видимости находился только дым из труб. Тем не менее, он доложил о потоплении, но командование потребовало подтверждения разведки. Фактически же оба транспорта уцелели и вскоре были захвачены советскими войсками в Варне, после чего стали канонерскими лодками «Терек» и «Кубань». Таким образом, несмотря на то, что «М-113» в течение войны командовали три разных командира, ни одному из них так и не посчастливилось открыть ее боевой счет.

«М-117»

Начало войны застало эту «малютку» на достроечной базе завода «Красное Сормово» в Николаеве. Ее погрузили на транспортер и отправили по железной дороге из Горького 11 июня, и, возможно, начнись война двумя неделями раньше, ее судьба сложилась бы совсем иначе. Благодаря ударному труду рабочих в начале августа корабль приступил к заводским испытаниям. Они завершились в октябре, когда место базирования уже было смещено на Очамчиру. Зима и весна оказались потрачены на прохождение курса БП, вслед за чем 17 апреля «малютка» перешла в Севастополь. Командиром корабля являлся старший лейтенант А.Н. Кесаев (1914 г.р., осетин, ВМУ 1937 г.). За короткий срок он успел неплохо продвинуться по карьерной лестнице: через два года службы штурманом на малых субмаринах был отправлен на учебу в УОПП, а после окончания его всего три месяца являлся старпомом на «Щ-206» и в феврале 41-го получил под начало «М-117».

Из главной базы «117-я» успела совершить только один поход — между 1 и 17 мая в район острова Змеиный. Отчаявшись перехватить на этой позиции хотя бы судно, командование 2-й бригады решило организовать на ней постоянное дежурство одной из двух меняющихся друг друга «малюток» — «М-117» и «М-118». Операцией руководил командир 8-го ДПЛ капитан 2 ранга Хияйнен, являвшийся одновременно обеспечивающим на «М-117». Несмотря на эти меры и тот факт, что в интересах лодок действовала разведывательная авиация, встретить достойную цель так и не удалось. Как оказалось, субмарины держались слишком далеко от берега и не смогли обнаружить ряд конвоев. Операцию планировалось повторить, но этому помешало изменение обстановки в Крыму. К тому времени уже потерпели поражение войска Крымского фронта и во второй раз была оставлена Керчь. На повестке дня оказался очередной штурм Севастополя. Артобстрелы и налеты авиации противника участились, и жертвой одного из них чуть было не стала «М-117». Днем 29 мая, когда лодка стояла в позиционном положении у бона в Южной бухте, ее внезапно атаковала пара истребителей-бомбардировщиков Вф-109. Четыре сброшенные ими 50-кг бомбы легли довольно точно — одна из них упала в 5 метрах за кормой, а другая пробила бон у борта субмарины и взорвалась на дне бухты на глубине 6 метров. Она-то и причинила основные повреждения: прочный корпус получил вмятину между 45 и 54-м шпангоутами, треснули сварные швы в районе 3 и 4-го отсеков, было погнуто перо вертикального руля, почти все измерительные приборы разбились, как и часть баков кормовой группы. Пришлось возвращаться в Очамчиру, а оттуда — в Потю, где корабль до начала сентября простоял в ремонте. Со следующего месяца он возобновил походы в район, где безуспешно действовал в мае.

Характер командира проявился в первом же самостоятельном походе (11-25.10.1942). Хотя Кесаев так ни разу и не вступил в соприкосновение с противником, в своих выводах он доложил, что «в районе позиции сильная противолодочная оборона: катера, мины, подлодки». Если акустик «М-117» и слышал винты подлодок, то они были нашими же, а за минрепы были приняты рыбачьи сети, которые «малютке» пришлось несколько раз форсировать. Очевидно, Кесаеву объяснили, что его коллеги не раз добивались успеха в этих водах и «сильной» назвать румынскую ПЛО уж никак нельзя. Поэтому в следующем патрулировании (13-26.11.1942) командир объяснил отсутствие встреч



**Командир «М-117»
ст. лейтенант
А.Н. Кесаев,
удостоенный
31.5.1944 звания
Героя Советского
Союза**

штормовой погодой, заставившей продержаться корабль на грунте большую часть времени. Нулевой результат в походе между 23 декабря и 6 января был списан на туманы и снегопады.

15 января лодка стала в гарантийный ремонт, а командира отпустили в краткосрочный отпуск на родину. Воспользовавшись этим, один из членов экипажа «М-117» — торпедист Дрогин — довел до сведения командования, что уехавший начальник испытывал к нему не только командирские чувства. Он рассказал, «что за последний месяц — полтора командир подлодки Кесаев приглашал его несколько раз в каюту и угощал его водкой. Последний раз, когда они изрядно выпили, Кесаев предложил Дрогину лечь с ним спать, пытался его использовать. Дрогину удалось вырваться из объятий с

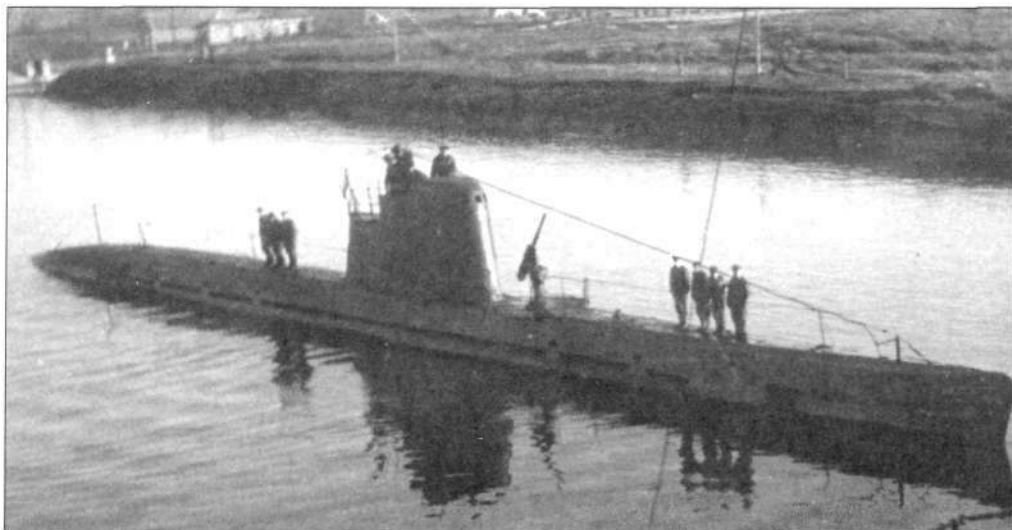
искусанными губами и синяками». Далее выяснилось, что командир «М-117» специально добился списания бывшего торпедиста и включения Дрогина в экипаж. Свои приставания он чередовал с угрозами, направленными на недопущение огласки — «ты ведь знаешь, я кавказский человек и такие вещи не прощу!» Хотя материалы дела попали в особый отдел, Кесаеву после возвращения из отпуска удалось выйти сухим из воды. Он не только не попал под суд, и не был, как того добиwasся начпо бригады Фомичев, переведен на другой флот, но и остался на старой должности.

Вероятно, окончательно решение по его делу принималось с учетом результата очередного похода, и тут Кесаев не оплошал. Между 20 и 28 марта он выходил на позицию к Ялте, где вечером 25-го атаковал «2000-тонный транспорт». Этот боевой эпизод стал первым среди шести «необъяснимых» торпедных атак «М-117». По докладу командира получалось что он потопил судно, но несмотря на то, что оно шло одно, спустя некоторое время на лодку были сброшены три глубинных бомбы, якобы, с самолета. Судя по немецким документам единственной целью, которую могла атаковать «малютка», являлся конвой Ялта — Феодосия (буксир «Кель», три БДБ), но его корабли никаких торпед не видели. Остается предположить, что Кесаев стрелял не с 4 кбт, как указал в донесении, а с очень большой дистанции, откуда не смог разглядеть БДБ. Вероятно, одна из торпед самопроизвольно взорвалась вскоре после залпа. Впрочем, многие из последующих атак не имели даже такого натянутого объяснения. Начало было положено. Кесаев оказался единствен-



Подводная лодка
«М-117» в базе
(вверху, справа и на
с. 163)



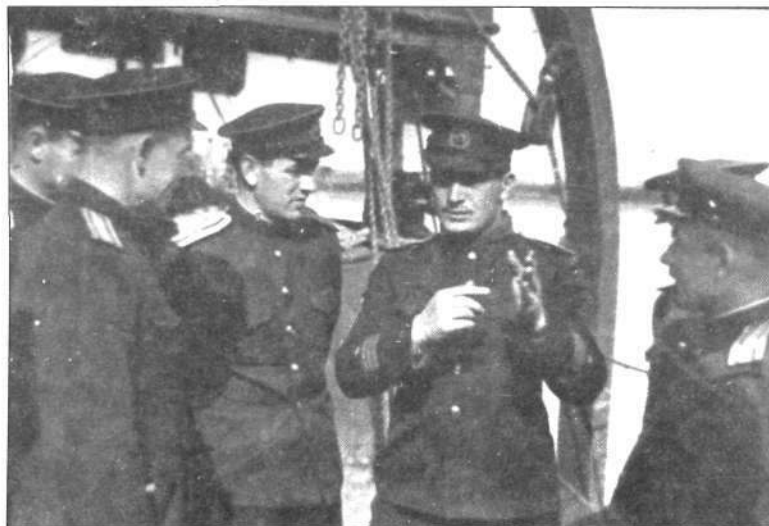


ным командиром БПЛ, доложившем о победе за весь март месяц, и, соответственно, имел возможность убедиться насколько лучше находиться в передовиках (за поход он был награжден орденом Красного Знамени), чем в подсудимых. А попасть в передовики для него оказалось так несложно...

Еще большим «успехом» завершился майский поход (29.4-9.5.1943). Вечером 6 мая близ выхода из балаклавской бухты «М-117» атаковала 4000-тонный транспорт «типа «Сванетия». Из-за неисправности боевого клапана торпеда вышла только из одного аппарата, но и ее оказалось достаточно — последовал оглушительный взрыв, а через 5 минут судна на поверхности уже не было. Как не хотел комбриг Крестовский пополнить счет бригады, но и он усомнился в таком успехе, записав в выводах, что так быстро крупный транспорт затонуть бы не смог. Что касается немцев, то их документы вообще отрицают как факт наличия транспортов у Балаклавы, так и зафиксированную атаку подлодки. На следующий день Кесаев напал на конвой Феодосия — Ялта, состоявший из малого танкера «Дрезден» и трех БДБ. Хотя целью был «Дрезден», единственная замеченная немцами торпеда прошла в 30 метрах перед носом «F 121». Баржа развернулась и сбросила скрывающую серию из трех бомб. В изложении Кесаева все было совершенно по другому. Через 40 секунд после выстрела он услышал взрыв, а затем якобы подвергся ожесточенной многочасовой бомбардировке. По этому поводу комбриг в своих выводах отметил: *«Неясна обстановка преследования ПЛ после атаки 7 мая в течение 03 ч 30 мин.: как были сброшены 108 глубинных бомб, если через 31 мин после атаки командир видел на поверх-*

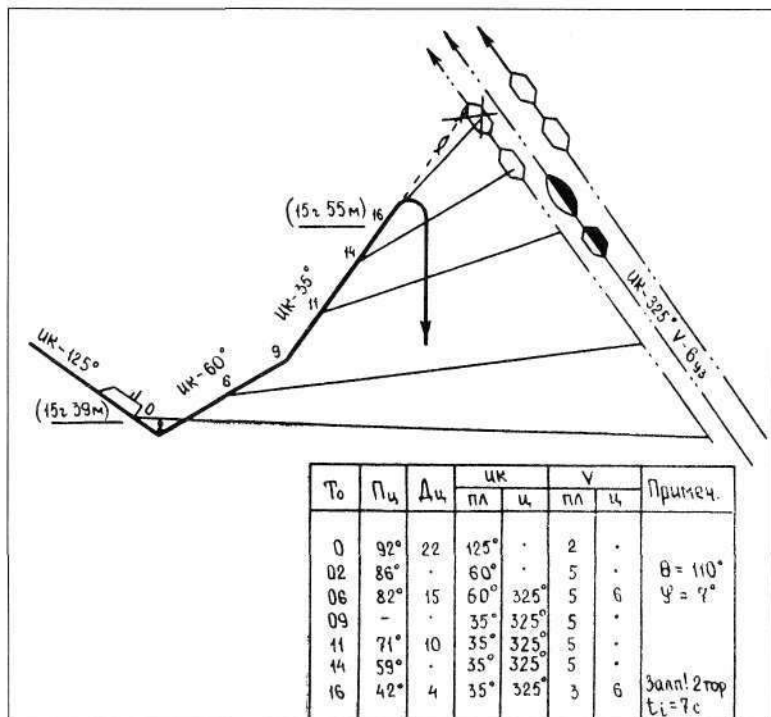
ности только 5 шлюпок и одну баржу, а остальные три баржи уходили». Фактически же единственными взрывами, которые могли слышать на «М-117», были взрывы бомб, сброшенных двумя нашими самолетами Ил-4 на отряд боевых кораблей в Каламитском заливе. Несмотря на удаленность этих событий, ложное преследование произвело на командир «117-й» большое впечатление. Впоследствии он еще больше увеличил дистанции стрельбы, в результате чего атака 7.5.1943 так и осталась единственной из всех, произведенных «малюткой», которую зафиксировал противник. Появлялись и иные мысли. *«Желательно иметь командиру — писал Кесаев в своих послепоходных выводах — в фонде 2-3 литра водки неприкосновенные для подбадривания личного состава во время ожесточенной бомбежки ПЛ. Кроме пользы Родина ничего не получит от личного состава, доказано практикой (ибо человек остается человеком)».* Естественно, командование не поддержало этой инициативы.

Очередной поход в тот же район (18-24.6.1943) осуществлялся по традиционной схеме: прибытие на позицию и атака первой же попавшейся цели с расстояния чуть меньше видимого горизонта. На этот раз ей якобы была одиночная БДБ (скорей всего входила в состав конвоя Феодосия — Тамань), шедшая восточным курсом. Правда, имелись и отличительные моменты. Во-первых, еще при следовании на позицию выяснилось, что левая торпеда травит воздух, после чего командир приказал стравить его весь (чтобы торпеда не демаскировала лодку пузырьками!), фактически отказавшись от использования изделия. Во-вторых, по докладу Кесаев стрелял с дистанции 7-8 кбт, а комдив Жданов пришел к выводу, что если бы ко-



**Командир «М-117»
А.Н. Кесаев
(в центре)
рассказывает о
потоплении
транспорта**

**Схема атаки конвоя
лодкой «М-117»
5 октября 1943 г.**



(они снова выражали сомнения в том, что баржа могла затонуть так быстро), но все равно засчитали победу. За этот и предыдущий успех командир «117-й» был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

И все-таки, как не старался Кесаев скрыть отрицательные черты своего характера, временами они прорывались наружу. Наиболее крупный рецидив произошел 16 июля в день выхода подлодки в очередной поход. По плану намечалось отдать швартовы в 21 час, но после обеда стало известно, что ряд офицеров устроили Кесаеву шумные «проводы» в его каюте на плавбазе «Эльбрус». Зашедший «на огонек» комдив Жданов обнаружил командира «М-117» в невменяемом состоянии, приказал прекратить мероприятие и сказал, что выход в море будет отложен пока командир не протрезвеет. Кесаев был не согласен с этим решением, что высказал комдиву с использованием нецензурной лексики, а затем пошел на свой корабль и приказал сниматься. С большим трудом Жданову удалось призвать его к порядку и вернуть на плавбазу. Тем не менее, в 22.30 по не вполне понятной причине запрет был снят и подлодка ушла в море. При этом на ее борту уплыл один из участников «проводов» — начальник службы снабжения «Эльбруса» лейтенант Дашичев. Он зашел якобы для проверки наличия продуктов, но поскольку находился сильно «под мухой» прилег отдохнуть и уснул. Кесаев рад был бы прикрыть эти «художества» боевым успехом, но ему это не удалось даже несмотря на точные предварительные данные разведки. Один конвой, выходивший из Босфора 22 июля, он пропустил поскольку находился далеко от входа в пролив. В другом случае — 26 июля — он обнаружил эсминцы «Реджеле Мария» и «Реджеле Фердинанд» (сопровождали из Константины транспорт «Тисбе», который остался и вовсе не замеченным), но принял их за турецкие и от нападения отказался. Кроме того, из-за помех радиограмма из штаба была принята с явными искажениями, из-за чего лодка двое суток находилась на позиции «Щ-216». За поход Кесаев получил выговор, а за события ему предшествовавшие был снижен в воинском звании до старшего лейтенанта.

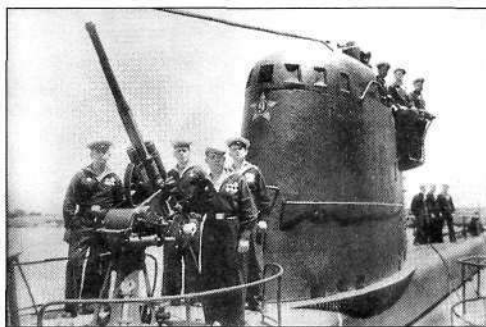
Командир сделал для себя определенные выводы, но они оказались далеко не теми, на которые рассчитывали в штабе и политотделе. На первый взгляд все смотрелось замечательно. «В 3-м квартале — писалось в очередном подведении итогов по дисциплине — подверглись суровому разбору действия командиров ПЛ на позиции и атаки ими транспортов противника. Впервые за отчетный квартал коман-

диром бригады наложены взыскания на командиров ПЛ за пропуск конвоев противника, за неумелое маневрирование при выходе в атаку, за нерадивость и растерянность во время атаки... Подобный разбор действий командира при выходе в атаку, с указанием на его ошибки и личное поведение в бою в сочетании с мерами дисциплинарного взыскания дают хорошие результаты (в сентябре ст. лейтенант Кесаев утопил баржу с войсками...)). И действительно, с того момента, как за походы начали накладывать дисциплинарные взыскания, командир «117-й» взял за правило не возвращаться с моря без победы, не взирая на то, как эта «победа» сочеталась с действительностью. В походе к Севастополю (23.9-9.10.1943) он 5 октября атаковал с большой дистанции конвой буксиров и БДБ, шедший из Феодосии. Несмотря на то, что уже спустя 32 секунды все подводники услышали взрыв, а затем второй, немцы данную атаку не зафиксировали. Еще больше загадок вызывает причина 42 взрывов произошедших на большом удалении от субмарины в течение 50 минут с момента залпа. Преследованием они не являлись, а наша авиация во второй половине дня никого не атаковала. Тем не менее, именно по этой причине Кесаев не попытался поднять перископ, а сразу пошел в базу. Комдив Жданов в выводах записал, что для уточнения результатов необходимо привлечь разведку, но комбриг Крестовский засчитал победу и разрешил покрасить на рубке цифру «5».

При подобном попустительстве «нетрудовые доходы» «М-117» продолжал расти и дальше. В ноябре «малютка» дважды сходила к Тарханкуту (5-15.11.1943 и 18-28.11.1943) и дважды возвращалась с «победой». В первый раз в ночь на 13-е она атаковала из надводного положения немецкий конвой «Шпербер», после чего Кесаев наблюдал «попадание и взрыв между мостиком и трубой» транспорта. Трудно сказать, как именно ему удалось это разглядеть, поскольку по мнению находившегося на борту «М-117» комдива Жданова, дистанция до цели была не менее одной мили. Несмотря на это заявление конвой атаки не заметил и никаких потерь не понес, если не считать нескольких раненых в результате налета нашей авиации утром 13-го. Атака поздно вечером 25-го весьма походила на предыдущую — в темное время суток из надводного положения под дизелем и снова после выстрелов наблюдались «два взрыва огромной силы» и пламя на 3-4 тысячетонном судне. На этот раз враг якобы оказал противодействие, обстреляв «малютку» из автоматических пушек и сбросив после

погружения несколько глубинных бомб. Интересно отметить, что для подтверждения выстрелов Кесаев ссылаясь на матроса-рулевого, находившегося в рубке, вероятно потому, что на мостике рядом с ним никого не было. В штабе БПЛ этот факт оставили без внимания. «Сознание своей силы, — писал очарованный ночной атакой комбриг Крестовский, — преимуществ над противником и уверенность в успехе обеспечили командиру победу». Он приказал Жданову готовить представление на награждение «М-117» орденом Красного Знамени, а Кесаева — званием Героя Советского Союза, что и было сделано. Тогда же командир «117-й» был восстановлен в звании капитан-лейтенанта. Скорее всего Крестовский не поверил, если бы разведка достала бы ему документы противника, из которых следовало, что противник не заметил этого нападения. Единственный конвой, находившийся той ночью у мыса Тарханкут был еще за два часа до «М-117» успешно атакован «Л-6», которая тяжело повредила транспорт «Волга-Дон». Можно предположить, что и Кесаев стрелял по этому же каравану, но без успеха, а столь впечатлившие командование детали были дорисованы его воображением. В том, что такое возможно командование убедилось несколько позже.

Пока же цепь сплошных побед продолжалась. Новый поход к Тарханкуту (19-26.12.1943) — новый успех. И вновь атака ночью из надводного положения с впечатляющими подробностями: «Взрыв наблюдал и после уже на циркуляции был слышен взрыв большой силы, так, что получилось сотрясение всего корпуса лодки, с миганием по всей ПЛ электрического освещения и выключением освещения в 6-м отсеке». За ним последовал поход между 20 января и 3 февраля с атакой в ночь на 31 января. На этот раз «жертвой» по докладу стал транспорт в 1000 тонн, и его гибель также наблюдалась командиром в надводном положении. Возможно, что подобная сверхрезультативность «М-117» вызвала настороженное отношение в штабе БПЛ, которую после гибели Крестовского возглавил контр-адмирал П.И. Болту-



Подводная лодка
«М-117»

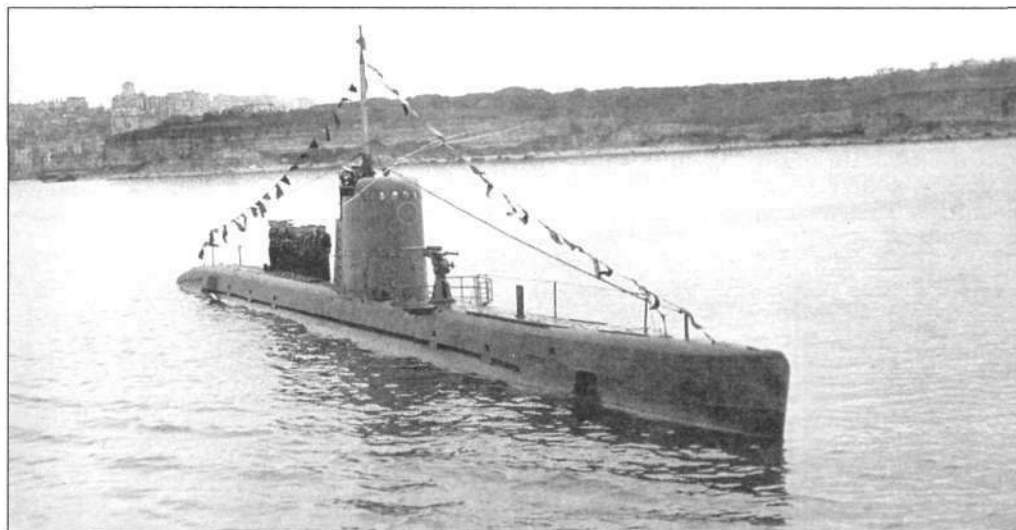


**Экипаж «М-117»,
крайний справа —
А.Н. Кесаев**

нов. Когда 17 марта Кесаев вернулся из очередного похода с новой ночной победой (в ночь на 14 марта по докладу потопил транспорт в 3-4 тысячи тонн), решили опросить экипаж. Выяснилось, что в момент атаки командир подлодки на мостике находился один и кроме него визуально попадания никто не видел. «Взрыв торпед внутри ПЛ (в отсеках) не слышали, в дизельном (пятом) отсеке старшина мотористов Сахаров слышал что-то в виде слабого звука». Это прямо противоречило записям Кесаева в ЖБД, где он утверждал, что большой силы взрыв слышался в 4, 5, 6 отсеках и боевой рубке. На разборе у комбрига с учетом показаний членов экипажа Кесаев уже изменил свои слова, и теперь говорил, что пламя на судне было красно-желтое выше мостика, а звук взрыва был слышен слабо. Возможно, если бы на него продолжили давить, он сделал бы еще ряд интересных признаний, но этого не произошло. Вероятно, командованию самому стало страшно, когда оно

представило все последствия возможного скандала. Болтунов ограничился выводом: «Считать потопленным транспорт без подтверждения РО ЧФ нет оснований. Заявление командира о потоплении считать поспешным и не внушающим должного доверия при отсутствии дополнительных данных об обстановке самой атаки». И все-таки, несмотря на все эти моменты 24 марта Кесаев был награжден вторым орденом Красного Знамени.

Не известно, чем могла бы закончиться вся эта история, если бы в конце марта субмарину не отправили в углубленный текущий ремонт. Он продолжался до октября, заставив лодку и ее экипаж пропустить финальную фазу войны на Черном море. Для подводников это было время славы и всеобщего почитания. 22 июля «М-117» стала краснознаменной, а еще раньше — 31 мая — вышел указ о присвоении Кесаеву звания Героя. Любопытно отметить, что остальные черноморские герои, не только Грешилов и Иосселиани, но и представленные за Крымскую операцию Малышев и Хомяков были удостоены указом от 16 мая, то есть на две недели раньше. Возможно, на срок присвоения повлияли сомнения наградного отдела, вызванные мягко говоря, неоднозначностью фигуры представляемого. В любом случае они оказались преодолены. В результате мы получили печальное доказательство слабости нашей системы подведения итогов боевых походов, проявившей полную неспособность бороться с теми, кто сознательно пытался ее обмануть. Реальная результативность «малютки» стала известна разведотделу штаба ЧФ благодаря трофейным документам уже в 1945 году, но гласности их не предали. Ограничились тем, что в послевоенное время «подвиги» Кесаева не стали особо пропагандировать.



**Подводная лодка
«М-117» в
Карантинной бухте
Севастополя**

«М-118»

Четыре первых военных месяца субмарина затратила на достройку и испытания. Затем последовала боевая подготовка по ускоренному курсу, после завершения которой «малютка» 18 февраля 1942 г. прибыла в Севастополь. Командовал кораблем ст. лейтенант С.С. Савин (1912 г.р., ВМУ 1936 г.), положительно зарекомендовавший себя в течение предыдущей службы. Его хотели аттестовали на командира «М-58» еще в начале 40-го, но в последний момент командование распорядилось иначе и он до апреля следующего года служил старпомом на «Щ-208». Это был смелый, инициативный и исполнительный офицер.

Его личные качества проявились в первом же походе (21.2-1.3.1942) к Ялте. 26-го обнаружив недалеко от порта шхуну под немецким флагом (из немецких документов следует, что на шхуне находились местные рыбаки), Савин приказал всплыть и попытаться потопить цель артогнем. Увы, из-за слабой подготовки канониров он был открыт с большой задержкой и до того момента как началась ответная стрельба с береговой батареи, подводники не успели добиться ни одного попадания. Так же безрезультатно прошел второй выход к тому же порту (10-17.3.1942). Савин разведывал береговые укрепления и портовые сооружения, но в большинстве своем эти данные не пригодились. На коммуникациях врага в районе острова Змеиный «М-118» действовала в третьем и четвертом походах (10-17.4.1942 и 1-17.5.1942), но и тут обнаружить подходящий объект для атаки не удалось. В конце мая корабль вернулся в пункт постоянного базирования — Очамчира, где прошел короткий ремонт. Затем последовала «севастопольская эпопея», в ходе которой «малютка» между 17 и 30 июня сделал три полных рейса в осажденную базу. Туда было доставлено 18,5 т боеприпасов, 4 т продовольствия и 6 т бензина, а обратно вывезено 18 человек, не считая подобранных в море мичмана с погибшего эсминца «Безупречный». Несомненно, что сохранения корабля в той сложной обстановке от боевых повреждений и аварий явилось большой личной заслугой командира.

Текущий ремонт занял весь июль, зато с начала августа субмарина была готова к участию в возобновившейся кампании на коммуникациях противника. После захвата немцами Севастополя и начала наступления на Кавказе потребность в морских перевозках заметно возросла и теперь редкий поход обходился без встречи с достойными целями. Между 4 и 10 августа «М-118» ходила в район между Сулиной

и Змеиным. 7-го — в первый же день нахождения на позиции — Савин вышел в атаку на крупный румынский конвой, шедший из Одессы. Из-за мелководья (глубина моря в месте атаки составляла 13-15 м) стрелять пришлось со средней дистанции, торпедные следы были замечены барражировавшим над судами румынским истребителем, и суда смогли уклониться, после чего одна из торпед взорвалась на берегу. Поскольку канонерки «Гикулеску» и «Думитреску» бросились в контратаку, Савину пришлось судить о результате только по взрыву. К счастью канонерки сбросили бомбы мимо, поскольку в противном случае фатальный исход был бы неизбежен — глубина в месте покладки составляла около 8,5 метров. Победу командир засчитали, после чего наградили орденом Красного Знамени. Тем не менее, в следующем походе Савин рассчитался по этому «кредиту»...

Вечером 22 сентября «малютка» вышла в свой девятый боевой поход и пропала без вести. Несмотря на тот факт, что с лодки не был получен сигнал о прибытии на позицию, есть все основания считать, что она не только добралась до мыса Бурнас, но и смогла добиться успеха. В 13.57 1 октября в точке с координатами 45.53,9 с.ш./30.19,5 в.д. (данные послевоенного обследования АСС ЧФ) был торпедирован и потоплен немецкий транспорт «Зальцбург» (1742 брт). Хотя ни торпедного следа, ни самой субмарины замечено не было, характер взрыва и отсутствие мин не оставляли сомнений в причине гибели судна. Как не был бы факт его утраты неприятен для немцев, для нас он был настоящей трагедией — кроме 840 тонн железной руды «Зальцбург» перевозил около 2300 наших военнопленных, из которых охранению конвоя удалось спасти чуть более 200 человек. Противник очень хотел отомстить за гибель судна, но организованной контратаки не получилось. Лишь спустя 23 минуты после атаки, круживший над караваном румынский самолет дал сигнал об обнаружении подлодки, на который канонерки «Стихи» и «Гикулеску» не отреагировали. Прошло почти три часа прежде чем румынские корабли обнаружили световой сигнал, который они приняли за солнечный зайчик от перископа. Практически одновременно самолет дал новый сигнал обнаружения субмарины, но место, на которое он указывал находилось в более чем в одной миле к западу. На кораблях противника пришли в замешательство, обе канонерские лодки попытались сбросить бомбы на место обнаружения зайчика одновременно, но лишь случайно избежали столкновения. Использованные при этом семь глубинных бомб (еще две



Командир «М-118»
ст. лейтенант
С.С. Савин

сбросил самолет) не сопровождалась даже видимостью повреждения подлодки. И тем не менее «М-118» в базу не вернулась. Что с ней могло произойти?

Здесь можно выдвинуть две версии, у каждой из которых будут свои «за» и «против». Наиболее вероятно, что израсходовав торпеды «малютка» начала возвращение в базу, но погибла на переходе из-за подрыва на плавающей мине или аварийной ситуации при срочном погружении. Радиосигнал об оставлении позиции с нее не был получен, но поскольку его не было и в день прибытия, следует предположить, что на субмарине оказался неисправным передатчик. Менее вероятно, что в атаке на «Зальцбург» Савин израсходовал только одну торпеду и остался на позиции, которую он по плану должен был покинуть не позже вечера 4 октября. Поскольку никаких документальных подтверждений атак противника на наши подлодки в этом районе в эти дни нет, следует предположить, что «М-118» в этом случае погибла на минном поле S-32, которое было выставлено противником в 17,5 милях восточнее мыса Бурнас еще в мае 42-го. На подлодке погиб 21 подводник.

«М-120»

Хотя это подлодка числилась в боевом строю флота почти всю Великую Отечественную, ее реальное участие в боевых действиях оказалось весьма непродолжительным. Достроенная к концу октября 41-го субмарина долго не могла вступить в строй боеготовых кораблей из-за многочисленных мелких дефектов и аварий. Так 13 февраля 1942 г. она на несколько часов села на мель в районе Очамчиры, а в апреле имела две аварии электродвигателя. По-видимому, отчасти эти происшествия случались по вине командира — ст. лейтенанта А.И. Волкова (1912 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1940 г.), который был недостаточно дисциплинирован сам и слабо требовал с подчиненных. В результате корабль прибыл в Севастополь только 26 мая, когда находившаяся там группа «малюток» из-за подготовки врагом нового штурма уже собиралась убыть на Кавказ. Поход к острову Змеиный (1-13.6.1942) оказался богатым на встречи, но командиру ни разу не удалось реализовать свой шанс. Вечером 3 июня он обнаружил выходившие для встречи шедшего из Очакова конвоя эсминцы «Реджина Мария» и «Марасешти», но они прошли на слишком большом удалении. Реальный шанс атаковать возник утром 6-го, когда был обнаружен возвращавшийся в Констанцу эсминец «Реджеле Фердинанд». Поскольку Волков заявил, что не может произвести расчет маневрирования по таблицам, в

управление кораблем пришлось вступить обеспечивающему командиву Хияйнену. Увы, ему тоже не удалось добиться результата. Непосредственно перед атакой было замечено, что эсминец повернул прямо на лодку, а попытка развернуться на обратный курс и отойти мористее не удалась из-за того, что лодка была плохо удифферентована и почти не слушалась руля. В результате ничего не подозревавший «Фердинанд» прошел настолько близко от «М-120», что ее сильно раскачало его кильватерной струей! После пропуска таких целей трехкратный отказ от атак на БДБ и буксиры выглядел вполне естественным — тогда их еще не считали достойными торпедного залпа. После возвращения в Туапсе Хияйнен покритиковал Волкова за двукратно самоустранение от командования кораблем в сложных ситуациях, но вместе с тем заметил, что *«командир может самостоятельно выполнять боевые задачи, но должен полностью изжить легкомысленность при оценке обстановки и принятии решения»*. По-видимому, с командными кадрами подводников на ЧФ было совсем туго!

Впрочем, с выполнением не слишком сложных заданий командир справлялся без серьезных замечаний. Между 25 и 28 июня подлодка совершила один рейс в Севастополь, доставив туда 6,5 тонн боеприпасов и эвакуировав 6 человек. Затем «120-ю» использовали для разведки Феодосийского залива (28.6-3.7.1942) и двух походов на пустовавшие в то время коммуникации противника в районе Севастополя (9-23.7.1942) и у мыса Тарханкут (15-27.8.1942). В этих походах командир и экипаж окрепли и духом и подготовкой. В результате, когда подлодку послали в район между Сулиной и островом Змеиный (22.9-1.10.1942) «М-120» действовала лучше, чем в июне, но все-таки недостаточно хорошо, чтобы добиться успеха. Командир правильно выбрал место поиска, благодаря чему имел многочисленные контакты. Вечером 25-го, в первый день нахождения на позиции он обнаружил румынский миноносец, но не смог его атаковать из-за большого начального курсового угла. Спустя сутки в вечерних сумерках был обнаружен конвой, который Волков попытался атаковать из позиционного положения. К несчастью субмарина была замечена канлодкой «Гикулеску», которая безрезультатно обстреляла «малютку», а затем сбросила в место ее погружения десяток глубинных бомб. Наконец, утром 28-го в перископ вновь обнаружили миноносец, шедший небольшим ходом. «М-120» сблизилась для атаки на 4 кбт, но выпущенный ей залп был замечен (одна из торпед пошла по пове-

**Командир «М-120»
ст. лейтенант
А.И. Волков**



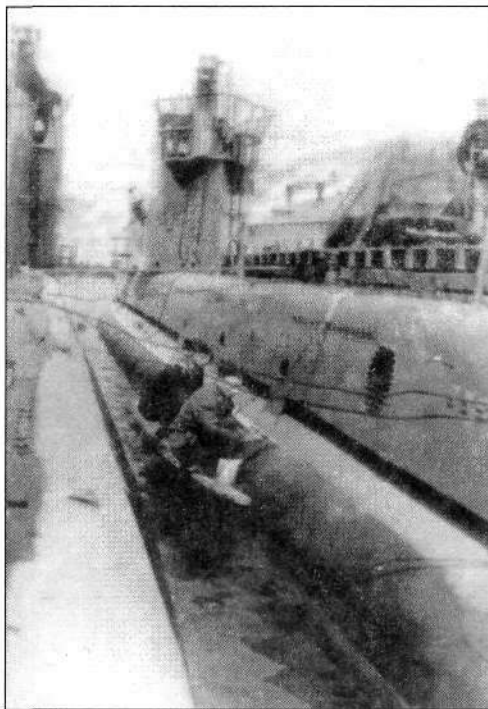
рхности) и «Налука» успел уклониться. У него действительно отказала одна из турбин, вследствие чего корабль не мог дать больше 8 узлов. Сбрасывать бомбы при такой низкой скорости было небезопасно, в связи с чем румынский командир отказался от контратаки.

По возвращению в базу экипаж ожидал сюрприз — их корабль выделили на усиление подводных сил СФ. 10 декабря подлодку уже спустили на воду в Баку и приступили к монтажным работам. Увы, они затянулись до середины лета, и почти сразу после окончания «малютку» решили вернуть на Черное море. 16 октября 1943 г. «М-120» была доставлена в Потти по железной дороге, а в конце января после окончания сборки и испытаний прибыла в Очамчира. 9 февраля, буквально за сутки до ухода в запланированный поход, Волкова перевели на ремонтирующуюся «М-113», а на его место назначили капитана 3 ранга А.И. Стрижака, снискавшего славу спасением «113-й» после подрыва на mine. Оказалось что и на новой лодке Стрижаку предстояло блеснуть умением принимать решения в экстремальных ситуациях...

Патрулирование у мыса Сарыч, а затем на коммуникации Севастополь — Констанца проистекало без проблем, если не считать 7-9-бального шторма. В ночь на 16-е заклинило вертикальный руль и хотя его удалось ввести в строй, в последующие дни он продолжал потихоньку «умирать» — сила тока для перекладки в электрическую повышалась, а величина перекладки сокращалась. В корме постоянно слышались стуки и командир предположил, что руль сорвало с нижнего упора. Вечером 21-го он проинформировал командование о своем решении начать возвращение в базу. На следующие сутки обнаружилась пробоина в кормовой ЦГБ №5 (она была сделана разболтавшимся рулем), которая при плавании в надводном положении заполнялась водой и создавала дифферент. Руль после этого вообще переставал работать. Периодическое продувание цистерны помогало, но утром 23-го, когда лодка находилась в 130 милях от Потти, выяснилось, что возникшие повреждения в приводе руля полностью исключают возможность управления им. Вечером стуки в корме прекратились, что заставило Стрижака предположить, что руль потерян. К счастью к этому моменту подлодка находилась уже в юго-восточной части моря и к ней на выручку шли наши корабли. На следующий день ее взял на буксир быстроходный тральщик. Из-за продолжавшегося шторма утром 25-го конец лопнул, а завести новый не удалось. Буксировку прекратили и тральщики, так же серьезно

пострадавшие от шторма, ушли в базу. До утра 26-го субмарина лежала на дне в двух милях от берега. При этом ее продолжало бить и таскать по грунту, что было чревато новыми еще более серьезными повреждениями. Был потерян брошенный якорь и кормовые горизонтальные рули. Лишь утром 26-го лодка всплыла, встретилась с буксирным отрядом, после чего ее оттащили в Потти. Несмотря на безуспешность похода, он был оценен командованием на «хорошо», а ряд офицеров и матросов был представлен к правительственным наградам. Стрижака же за поочередное спасение двух «малюток» наградили орденом Отечественной войны 1-й степени.

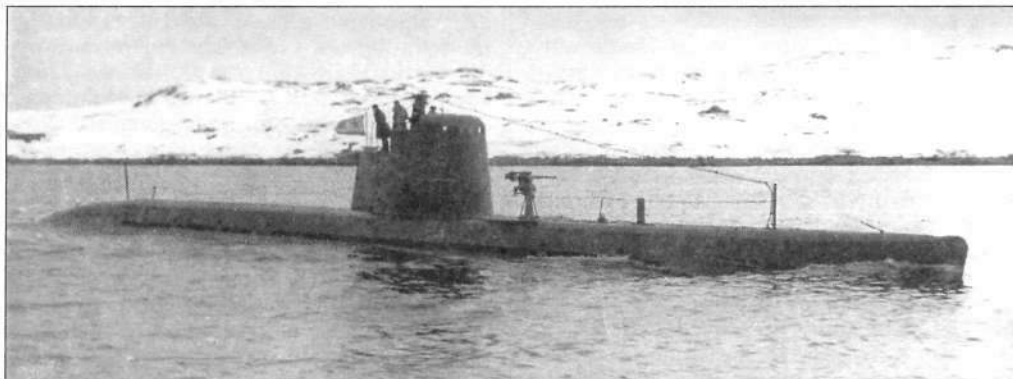
До середины августа корабль находился в аварийном ремонте. Еще в июне на него назначили командиром ст. лейтенанта П.К. Иванова — бывшего тихоокеанца, с ноября 43-го воевавшего на ЧФ и успешного поучаствовать в нескольких походах «Щ-209» и «Щ-202» в должности старпома. 26 августа ему довелось повести только что отремонтированную «малютку» в боевой поход на позицию у болгаро-румынской границы. К моменту прихода судьба немецкого Черноморского флота была уже предрешена — он перешел в Варну и готовился к затоплению. Через три дня после него — 2 сентября — «М-120» переместили в Варненский залив. Ожидание там оказалось бесплодным и 10 сентября корабль вернулся в базу. Война на Черном море окончилась.



Подводная лодка «М-120» в базе

Северный флот

Подводная лодка
XII серии
Северного флота



Подлодки XII серии

Северный флот стал последним из флотов СССР, получившим на вооружение «малютки». Долгое время и не без оснований считалось, что столь небольшие по водоизмещению и автономности субмарины не годятся для Северного морского театра с его сильными штормами и глубинами у берега, превышавшими предельную глубину погружения лодок малого подкласса. Лишь с переходом на третью по счету серию «малюток» возникла возможность пополнить ими и СФ. Не случайно, что первые подлодки производства завода «Судомех» уже в мае 1939 года совершили переход Беломорско-Балтийским каналом. По приходу они составили 4-й дивизион бригады, которым в 1939-1944 гг. последовательно командовали Г.А. Субботин (5.1939-12.1940) и Н.И. Морозов (15.4.1941-8.6.1944). 1 июля 1943 года с вступлением большого количества «сормовских» «малюток» в составе бригады был дополнительно развернут 6-й дивизион, куда зачислили «М-106» — «М-108», «М-200» и «М-201». Его единственным командиром был Герой Советского

Союза И.И. Фисанович, а само подразделение в связи с уменьшением числа подлодок из-за потерь, 4 декабря того же года расформировали.

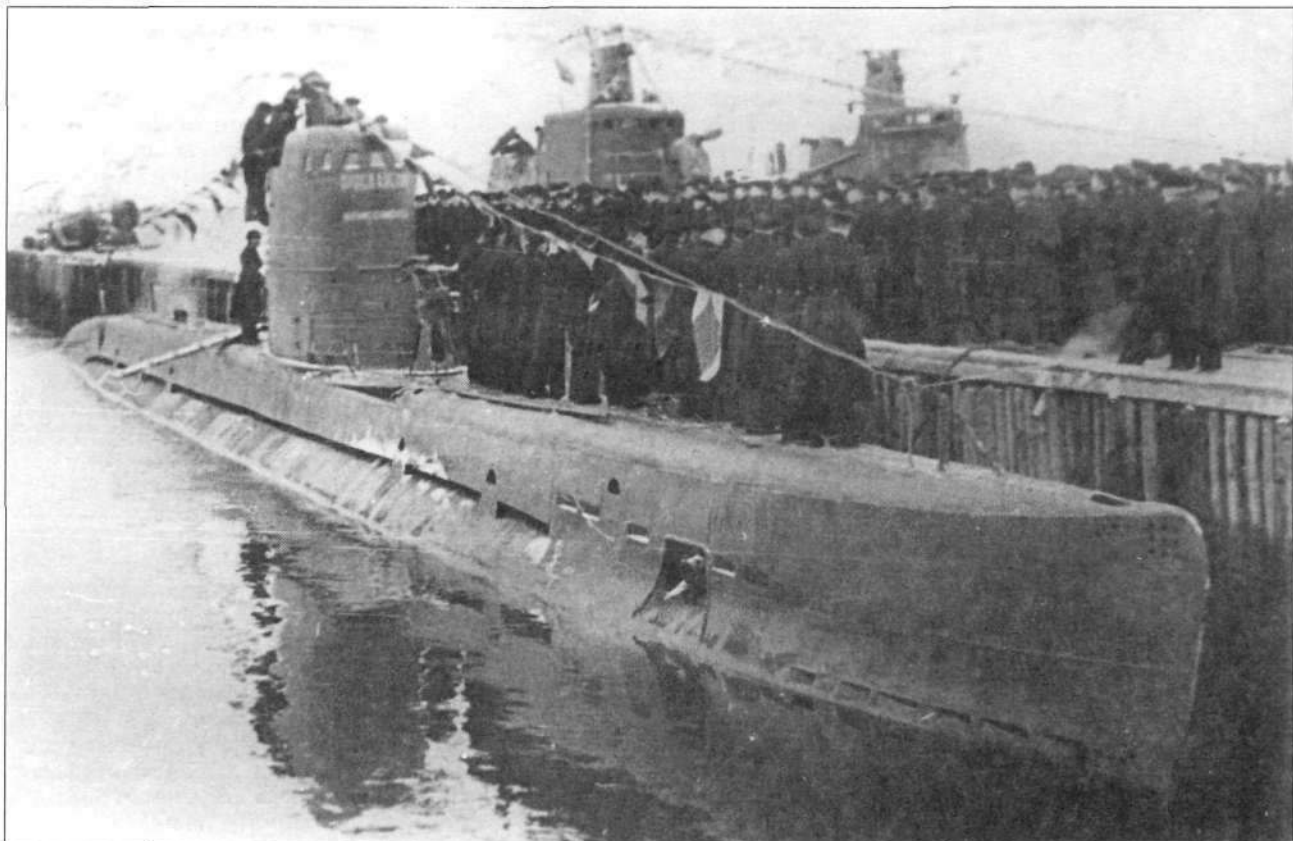
Первоначально единственным предназначением «малюток» считалась дозорная служба у своих берегов. В соответствии с этим они и использовались в ходе советско-финляндской войны. К началу Великой Отечественной командование пришло к выводу, что им под силу и более дальние походы, в частности на позиции к Петсамо (позиция №6), Киркинесу (№5а) и Варде (№5). В начале 42-го позиции №5а и №6 были объединены в одну, которая включала весь Варангер-фьорд. Он-то и стал основным «охотничьим угодьем» для экипажей «малышей», где они добились почти всех своих побед. Тем не менее, из-за активного противодействия вражеской авиации позиция была временно закрыта с мая по сентябрь 1943 года, а затем, после гибели в октябре 43-го «М-172» и «М-174», закрыта окончательно. С этого момента «малютки» действовали на позициях между Варде и Конгс-фьордом, что фактически, было пределом их оперативного радиуса в здешних водах. В апреле 44-го нарком ВМФ принял окончательное решение о переводе всех оставшихся подлодок XII серии (исключение сделали только для переоборудованной в заградитель «М-171») вместе со штабом 4-го дивизиона на Черное море.

«М-104»

Группа из пяти «малюток» 12-й серии с номерами завода «Красное Сормово» С-301 — С-305 (будущие «М-104» — «М-108») была заложена в конце 1940 года. По первоначальному плану ожидалось, что в мае 41-го субмарины достигнут необходимой для спуска готовности, после чего они будут отправлены в Ленинград, где войдут в состав КБФ. Реальность опровернула эти надежды — постройка выбилась из графика, и к моменту начала вой-

Торжественная
церемония
присвоение
подводной лодке
«М-104» названия
«Ярославский
комсомолец», 24
февраля 1943 г.
(внизу и на с. 171)





ны субмарины были готовы лишь примерно наполовину. Хотя официально строительство «малюток» не замораживалось, с передачей «Красного Сормова» в сентябре 41-го в ведение наркомата танковой промышленности, темпы строительства резко снизились, пока к зиме не упали до нуля. Лишь весной уже после утверждения правительством плана военного кораблестроения на 1942 год завод вернулся к монтажу приборов и механизмов. К концу лета необходимая готовность у трех первых кораблей была достигнута. 16 августа состоялось постановление ГКО №2175сс «О переводе в состав Северного флота пяти подводных лодок типа М, строящихся на заводе № 112 НКТП в г. Горьком». В соответствии с ним 25-го числа того же месяца погруженная на транспортер «М-104» отправилась в Молотовск. 1 сентября она достигла пункта назначения, а 24-го была спущена на воду. Первые два месяца испытания шли в

Белом море (ходовые начаты 22 октября), а затем, в связи с началом ледостава, подлодка перешла в Мурманск. Там в декабре на заводе в поселке Роста механизмы субмарины установили на амортизаторы. Испытания, чередовавшиеся с боевой подготовкой, продолжались до 10 февраля 1943 г., и завершились подписанием приемного акта. 23 февраля в день празднования 25-й годовщины создания РККА состоялась церемония подъема Военно-морского флага. Особую торжественность ей придавало то обстоятельство, что лодка объявлялась построенной на средства молодежи Ярославской области*, и ей, в присутствии шефов, было присвоено название «Ярославский комсомолец». После окончания отработки задач курса БП к началу апреля субмарина подготовилась к выходу в море.

Командиром подлодки с момента формирования экипажа был капитан-лейтенант Ф.И. Лукьянов (1913 г.р, ВМУ 1938 г., УОПП 1941 г.). С июля 41-го он воевал на Севере в должности старпома сначала на «Щ-404», а затем «К-21», был награжден орденом Красной Звезды. Кандидатура с точки зрения личных и командирских качеств вполне достойная, но в тактическом отношении подготовленная недостаточно. Впрочем, в первом походе, неудача все-

* Инициатива сбора средств на строительство подводной лодки принадлежала бюро областного комитета ВЛКСМ Ярославской области и была объявлена 31.12.1942. Только в течение января 1943 года комсомольцы области собрали на строительство подлодки 5,8 млн. рублей. В соответствии с приказом НК ВМФ эта сумма была засчитана как издержки на строительство «М-104».



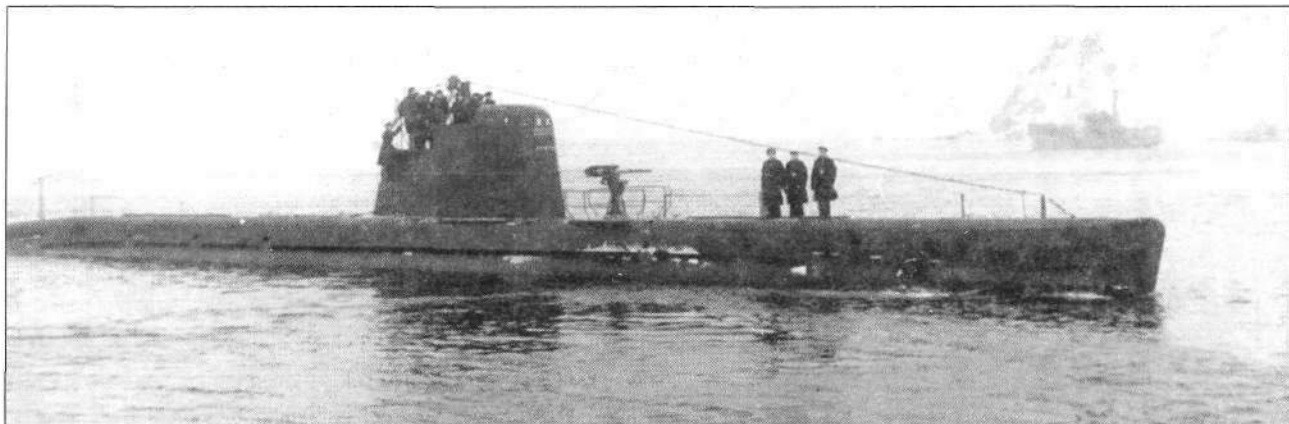
**Командир «М-104»
капитан-лейтенант
Ф.И. Лукьянов**

цело объяснялась отказом техники. Утром 16 апреля (поход 7-16.4.1943 в Варангер-фьорд) подлодка обнаружила конвой, после чего, прорвав внешнюю линию охранения, Лукьянов дал двухторпедный залп по крупному транспорту. Пуск был осуществлен скрытно, и едва «малютка» успела повернуть на обратный курс, как ее потряс сильный взрыв. В результате него вышла из строя часть освещения, перегорели лампы аппаратуры «Марс», осыпалась пробковая изоляция. Увы, взрыв был результатом не детонации груза боеприпасов на судне, как это предположил командир, а срабатыванием неконтактного взрывателя торпеды в кильватерной струе тральщика «М 381». Одновременно с поднимающимся на 70 метров фонтаном сторожевик «V 5907» доложил, что наблюдал след торпеды. Предпринятый немецкими охотниками гидроакустический поиск результатов не дал, а акустик «М-104», после замены ламп доложил, что шума винтов судна не слышно. *«Атака проведена скрытно, смело, грамотно и решительно»* — совершенно справедливо записал в своих выводах комбриг Колышкин, даже не предполагая, что в данном случае этого могло оказаться недостаточно для потопления транспорта.

Второй поход (8-12.5.1943), похоже, стал переломным в боевой карьере подлодки. Желая увеличить интенсивность ударов, командование СФ решило в начале мая несколько изменить организацию патрулирования подлодок в Варангер-фьорде. Теперь позиция №6 поочередно обслуживалась двумя «малютками», одна из которых находилась на вражеской коммуникации, а другая заряжала батарею в бухте Пумманки. При этом, к сожалению, не учитывалось, что с наступлением поллярного дня неизбежно возрастет активность авиации противника, и для защиты стоянки подлодок требуется принять дополнительные меры. Утром 10 мая «М-104» как раз возвращалась в бухту, когда внезапно была атакована группой из девяти истребителей-бомбардировщиков Fw-190. Самолеты зашли со стороны солнца, и были замечены только на удалении в полторы мили. Хотя «малютка» погрузилась за рекордное для реальных боевых условий время в 25-27 секунд, «фоккеры» успели до погружения добиться шести попаданий снарядов в надстройку и ограждение рубки (был легко ранен вахтенный офицер ст. лейтенант Чумаков), а затем забросали место погружения 500-кг фугасными бомбами. *«После закрытия люка создается впечатление, — писал в своем донесении Лукьянов, — (в лодке от взрывов все летит, свистит воздух, гаснет и зажигается свет и т.д.), что*

лодка быстро идет на погружение и что где-то в нее поступает в большом количестве вода». В этих условиях личный состав не растерялся, а быстро осмотрелся в отсеках, и доложил, что серьезных повреждений нет. Не смог доложить только 1-й отсек, связь с которым нарушилась — из-за близкого взрыва там образовалось две трещины в прочном корпусе, и оказавшиеся в отсеке подводники закрыли переговорный трубопровод. Командир отсека — старшина группы торпедистов М. Арсеньев, обнаружив воду, поступающую в отсек через трещину в обшивке, объявил аварийную тревогу, доложил об этом через 2-й отсек в центральный пост и, герметизировав отсек, совместно со старшим торпедистом П. Симулиным приступил к заделке трещины. Одновременно с этим был открыт клапан аварийного осушения и клапан осушения трюма. Для уменьшения поступления забортной воды было создано воздушное противодавление, а для подпора переборки 27-го шпангоута, рассчитанной на давление 0,8 кг/см², был дан воздух и во 2-й отсек. Кроме того, вода попала и в 6-й отсек через щель между комингсом и крышкой люка, у которой силой взрыва были оторваны задрайки. Поскольку вскоре подлодка легла на грунт на глубине 36,5 метров, крышка была прижата давлением и поступление воды прекратилось. Попала вода и в дизель через самопроизвольно открывшийся клинкет газоваода. В течение полутора часов подводники боролись за живучесть, а затем занимались восстановлением работоспособности приборов и механизмов. За это время береговые посты наблюдения успели доложить в штаб флота о гибели субмарины. Ее всплытие действительно походило на явление с того света. Лишь после возвращения в базу удалось определить полный объем повреждений. Наиболее серьезными из них оказались четыре трещины в прочном корпусе — две в 1-м отсеке и по одной в цистернах №3 и №4. Ремонт подлодки силами плавмастерской «Красный Горн» продолжался до конца июля. Мужественное поведение подводников при спасении корабля было отмечено правительственными наградами, причем Лукьянов был награжден орденом Красного Знамени.

После этого эпизода командир стал действовать не так напористо, как в первой атаке. Ярким примером стал поход 12-22.9.1943, когда «М-104» удалось перехватить большой немецкий конвой, шедший из Киркенеса на Запад. Изначально Лукьянов находился в очень выгодной позиции — между караваном и берегом — что позволяло ему атаковать суда с



**Подводная лодка
«М-104»**

наименее защищенной стороны. Вместо решительного сближения и залпа командир увлекся маневрированием, а затем, когда суда якобы начали идти зигзагом (немцы этого не подтверждают), оказался у них прямо по курсу и был вынужден погрузиться из-за угрозы случайного тарана. Лишь когда конвой прошел над лодкой, «М-104» выпустила ему вдогонку (угол встречи 175 град!) с дистанции в 2 мили две торпеды с неконтактными взрывателями. Спустя 4,5 минуты (!) акустик услышал два взрыва, но командование в данном случае отказалось признать успех — слишком уж невероятным выглядел столь долгий ход торпед. Между 29 ноября и 7 декабря субмарина патрулировала на позиции в районе Варде — Конгс-фьорд, но не смогла обнаружить ни одного из трех прошедших за это время конвоев либо из-за того, что находилась в районе зарядки, либо из-за темноты и снежных зарядов.

В январе — феврале 44-го «М-104» прошла гарантийный ремонт, после чего совершила еще два боевых похода на позицию у Сюльте-фьорда. Первый из них (5-11.3.1944) не был отмечен событиями до тех пор, пока днем 10-го с улучшением видимости Лукьянов не обнаружил сидевший на камнях транспорт «Наталь»*. Командир терпеливо дождался темноты, когда охранявший судно сторожевой катер пришвартовался к его борту (по немецким данным сторожевой корабль «NKi 13» ушел в Бос-фьорд), а лишь затем дал залп. Поскольку судно находилось на линии уреза воды, а «малютка» стреляла торпедами с неконтактным взрывателем, установленными на глубину хода 4 метра, исход атаки был очевиден — снаряды до цели не дошли, один из них зарылся в прибрежную гальку, а другой взорвался. Согласно донесения командира, в течение 5 минут весь личный состав центрального поста по очереди наблюдал за тем, как нос судна ушел под воду, а корма задрапалась вверх, при этом из корпуса выры-

вались большие клубы дыма**. Лукьянову засчитали потопление 8000-тонного транспорта и сторожевого катера, хотя и раскритиковали за затягивание атаки, из-за чего судно могло бы уйти. Фактически же тяжело поврежденный пароход остался в том же виде, в каком и был, но после третьей по счету атаки подлодки немецкое командование пришло к выводу, что безуспешные до того моменты попытки спасти судно следует прекратить, поскольку противник все равно им помешает. Во второй поход (12-22.4.1944) субмарина вышла спустя пять дней после появления приказа НК ВМФ о перевозке всех северных «малюток» XII серии на Черное море. Рисковать в таких условиях не имело смысла, и днем 18 апреля Лукьянов пропустил конвой, мотивируя это тем, что цель закрывали снежные заряды. Правда, эти же заряды не помешали ему дважды обнаруживать немецкие самолеты, которые при такой погоде летали! Эти же заряды не воспрепятствовали атаке «М-105» на соседней позиции. Комбриг Колышкин назвал маневрирование Лукьянова безграмотным, а начальник отдела подплава Карпунин глубокомысленно заметил, что «некоторые командиры ПЛ вместо произведения атаки по конвою противника удлинняют ее, в результате либо пропускают конвой, либо стреляют с углом встречи выше 120 град». Со справедливостью этой критики было трудно не согласиться, но шанса реабилитироваться у Лукьянова уже не оказалось — к моменту ввода корабля в строй на Черном море война там уже кончилась.

* ТР «Наталь», 3172 брт, выброшен штормом в районе м. Маккауэр 7.1.1944. В течение 1944 года подвергался неоднократным атакам подлодок (19.1.1944 «М-201», 31.1.1944 «М-105», 3.2.1944 «М-108», 10.3.1944 «М-104», 12.6.1944 «С-14», 16.6.1944 «М-201»), торпедных катеров (23.3.1944) и торпедоносцев (6.9 и 11.7.1944) Северного флота.

** Любопытно отметить, что сменившая «М-104» на позиции «М-105» 14 марта обнаружила «Наталь» на том же месте без видимых повреждений.

«М-105»

Повторяя в общих чертах историю постройки предыдущего «систер-шипа», «105-я» была перевезена в Молотовск 2-8 сентября 1942 года и 30-го спущена на воду. 4 октября начались испытания, которые шли с перерывом на переход в Мурманск (23-26 ноября). Государственные испытания начались 29 января 1943 г. и завершились подписанием приемного акта 20 февраля. 17 марта лодка подняла Военно-морской флаг и, в счет собранных молодежью области средств получила название «Челябинский комсомолец». К 17 апреля завершилась сдача задач КПЛ-41, а уже спустя два дня субмарина ушла в первый боевой поход.

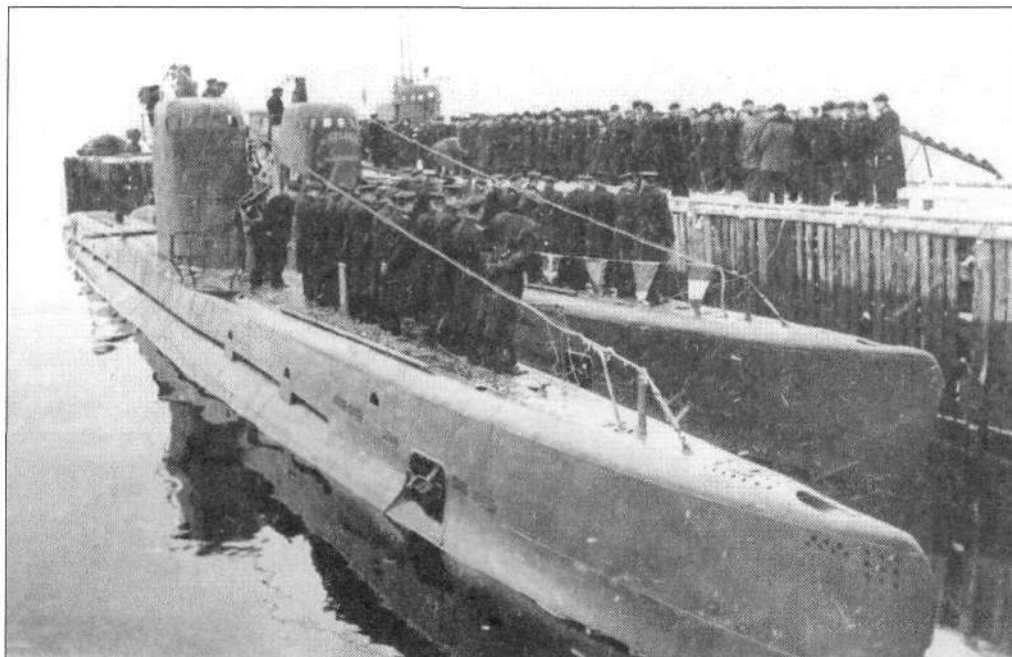
Командиром подлодки на весь период боевых действий являлся капитан 3 ранга В.Н. Хрулев (1903 г.р., ВМУ 1933 г., УОПП 1941 г.). История этого офицера достаточно уникальна — призванный в ВМФ для прохождения срочной службы еще в 1925 году, он из ученика артиллерийского электрика на линкоре «Парижская Коммуна» дослужился там же до секретаря комитета ВЛКСМ и политрука боевой части. По комсомольской мобилизации он был направлен на обучение в училище имени Фрунзе, но после его окончания не уехал служить на флот, а сумел остаться в училище, где снова сделал головокружительную карьеру до начальника курса. За ней последовала должность начальника отделения в управлении ВМУЗов ВМФ. В связи с совершенным отсутствием опыта службы на подлодках, непонятным зигзагом выглядит направление Хрулева на учебу в УОПП, по окончании которого он был назначен на должность старпома достраивавшейся «Щ-407». До того, как эта субмарина ушла в первый поход, в июле 42-го офицера назначили на «М-105». Так подлодка получила командира, совершенно не имевшего опыта службы на субмаринах! Справедливости ради стоит отметить, что в походах он быстро вырос как подводник, а в боевых ситуациях отличался решительностью и смелостью. На берегу же Хрулев давно был замечен в дружбе с «зеленым змеем», хотя до поры до времени этот недостаток командования и политорганы старались не замечать.

В торпедную атаку подлодка вышла в первом же походе в Варангер-фьорд (19-20.4.1943), но, к сожалению, залп был произведен в «худших традициях» североморских подводников — со слишком большого расстояния, с последующей подгонкой дистанции до цели под время хода торпед до взрыва. Спустя две минуты после выстрела в четырех отсеках, якобы слышался взрыв. Визуально результаты не удалось пронаблюдать из-за того, что

при опускании в частично заполненную водой шахту была замочена нижняя головка перископа. Преследования не было, поскольку немецкие корабли не зафиксировали атаки. Комбриг Колышкин назвал действия Хрулева «быстрыми, решительными и правильными», но, справедливости ради, засчитал судно только торпедированным, потребовав дополнительного подтверждения разведки. Второй поход (1-12.5.1943) не имел видимого результата, хотя в течение него Хрулеву удалось обнаружить два конвоя. Сказывалась плохая тренировка рулевых-горизонтальщиков, не умевших удерживать подлодку на перископной глубине при среднем волнении. При этом во втором случае, 6 мая, корабль был замечен гидросамолетом, сбросившим две бомбы. 10-го подлодка вновь была атакована авиацией, хотя находилась на перископной глубине и рядом не было никаких конвоев. Столь активные действия люфтваффе заставили командование Северного флота в середине месяца закрыть позицию в Варангер-фьорде до осени и начала «полярной ночи». С этого момента до окончания своей службы на Севере годом позже, «малютки» главным образом обслуживали позицию между Варде и Сьюльте-фьордом. «М-105» совершила поход в этот район между 25 мая и 2 июня, но вновь не добилась успеха. Единственный обнаруженный конвоем 30 мая не удалось атаковать из-за налетавших снежных зарядов, а вечером того же дня вышел из строя из-за потери герметичности перископ. Это и стало причиной досрочного возвращения. Июньский поход (21-30.6.1943) увенчался атакой утром 29 июня, когда Хрулев выпустил со стороны берега две торпеды по транспорту, входившему в состав крупного конвоя. По немецким данным подлодка за 25 минут до атаки была обнаружена пилотом барражировавшей над судами летающей лодки BV-138, тот оповестил командира конвоя, в свою очередь приказавшего усилить бдительность. Вскоре сигнальщики на транспорте «Киль» заметили следы торпед, от которых судно уклонилось. Чтобы не нарушать ордера, командир конвоя не стал отправлять на поиски группы охотников, которые шли мористее каравана. Несмотря на отсутствие бомбежки, услышав принятые на корпус послышки немецкой ГАС, Хрулев отказался от всплытия под перископ. О результатах атаки он судил только по двум взрывам, которые подводники слышали спустя 35 и 40 секунд. С учетом этого командование признало транспорт лишь поврежденным. Впрочем, это обстоятельство не помешало 22 июля наградить командира орденом Красного Знамени.

**Командир «М-105»
капитан 3 ранга
В.Н. Хрулев**

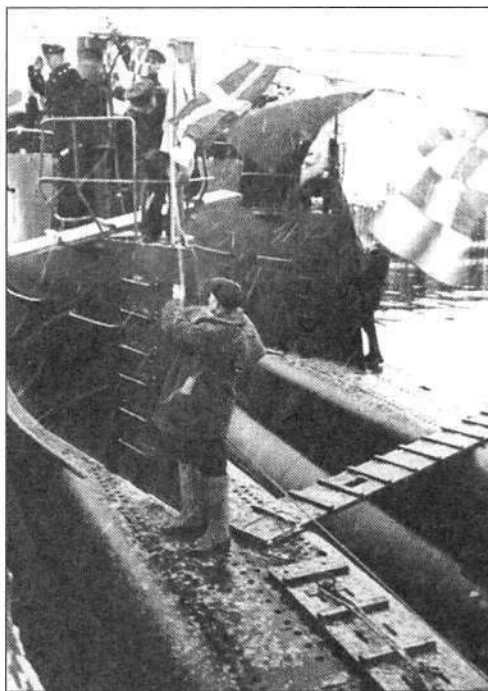




*Церемония передачи
флоту подводных
лодок «М-105»
(у пирса) и «М-104»,
17 марта 1943 г.*

В июле — сентябре подлодка прошла гарантийный ремонта, после чего совершила один поход на вновь открывшуюся позицию в Варангер-фьорде (30.9-4.10.1943). В ночь на 4-е был обнаружен крупный караван, шедший на Запад, который Хрулев атаковал из позиционного положения. Хотя дистанция до кораблей составляла по оценке командира 10-12 кбт, уже спустя минуту он вместе со старпомом наблюдал водяной всплеск, проецировавшийся на фоне транспорта в районе его фок-мачты. То, что взрыв произошёл спустя 50 секунд после выстрела, подтвердили и подводники, когда командир спустился в лодку при погружении. Такое время хода соответствовало примерно 6 кбт расстояния, но это не помешало Хрулеву снова доложить о победе. На самом же деле конвой не заметил атаки, а торпеда, вероятно, взорвалась не дойдя до цели при ударе о волну. Колышкин в своих выводах подчеркнул, что транспорт считается потопленным по решению Военного совета СФ, что, возможно, означало несогласие с данным выводом.

Реальный шанс погибнуть был у подлодки в шестом походе (12-21.10.1943). Дело в том, что в качестве дополнительной задачи перед ней поставили эвакуацию береговой разведывательной группы, которая на самом деле еще в конце августа была захвачена в плен противником. Под угрозой пыток 20-летний радист-норвежец согласился вести радиоигру с разведотделом штаба СФ. Целью разработанной немцами операции «Тундра» было пленение высаживаемых разведчиков и



уничтожение подлодки, которая прибудет для эвакуации. Первая часть удалась — днем 5 октября враг захватил двух, прыгнувших с парашютами разведчиков, теперь настала очередь подлодки, прибытие которой пытались ускорить жалобными призывами о помощи. «М-105» прибыла на позицию и после сигнала из разведотдела, начиная с ночи на 18 октября, приступила к выполнению задания. Две первых ночи никаких сигналов с берега заме-



**На мостике «М-105».
В шинели — комбриг
БПЛ СФ капитан
1 ранга
И.А. Колышкин**

чено не было, но в ночь на 20-е удалось разглядеть три зеленых «тире». По указанию представителя разведотдела лейтенанта Яковлева к берегу были отправлены резиновые шлюпки с двумя норвежцами-переправщиками. Обнаружить кого-либо им не удалось, хотя они и расслышали какие-то голоса. Для поиска группы один из переправщиков был оставлен на берегу, где он сразу же был пленен вражескими солдатами. Видимо, от него немцы узнали правильную комбинацию сигналов и подготовили на следующую ночь «достойную встречу». Вечером 20-го «малютка» вошла в бухту, а вскоре были замечены сигналы. К берегу направился второй переправщик (так же пленен), но в 22.25, в тот момент когда до берега было всего пару сотен метров в небо взлетела белая ракета, после чего со всех сторон по подлодке был открыт шквальный артиллерийский и пулеметный огонь. Как оказалось, немцы установили на берегу два 75-мм и три 37-мм противотанковых орудия, а так же два крупнокалиберных пулемета. Срочное погружение пришлось производить в точке, где глубина составляла всего 20 метров. Оно прошло настолько стремительно и успешно, что противник не смог, вопреки собственным наблюдениям, добиться хотя бы одного попадания в лодку (немцы считали, что попал один из семи выпущенных 75-мм снарядов и не меньше четырех из 13 37-мм). На этом испытания не закончились, поскольку из засады появились два сторожевика. Произведенное ими ковровое бомбометание дало результаты — на «малютке» заклинило вертикальный руль (с трудом его удалось расходить на 20 град на оба борта), получили повреждения кингстоны ЦГБ. После чет-

вертой серии немцы заметили на поверхности масляное пятно, которое приняли за место покладки на грунт или гибели лодки (видимо, при взрывах приоткрылись клапана вентиляции топливно-балластной цистерны, пропустившие некоторое количество соляра). Туда сторожевики, а так же вызванный к месту тральщик «М 273» сбросили остатки бомбовых запасов (всего при преследовании немцы израсходовали 191 бомбу!). В штабе флота после этого пришли к правильному выводу, что группа захвачена противником, а действия Хрулева в экстремальной ситуации получили высокую оценку.

Декабрьский поход (18-28.12.1943) не был отмечен достойными упоминания событиями — единственный замеченный конвой прошел тогда, когда подлодка с разряженной батареей уходила в район зарядки. Во избежание повторения подобных случаев, начиная с января 44-го, Северный флот приступил к операциям разнородных сил «РВ» («разгромить врага»), где действия ударных сил, в том числе и подлодок, обеспечивались разведкой. В январской операции «РВ-1» «малютка» участия не приняла, а вышла в море (поход 30.1-1.2.1944) сразу после ее окончания. Патрулирование продолжалось недолго, поскольку в первый же день нахождения на позиции Хрулеву «посчастливилось» обнаружить сидевший с 7-го числа на камнях транспорт «Наталь». Лодка дала по нему двухторпедный залп, экипаж слышал два взрыва (снаряды взорвались не дойдя до цели, ударившись о грунт), но в перископ результата не наблюдал, поскольку при послезалповой дифферентовке субмарина ударила о грунт, повредила киль и смогла всплыть под перископ только спустя полтора часа, когда уже стемнело. С учетом этого командование посчитало судно только торпедированным.

Максимально близко к открытию боевого счета экипаж «105-й» подошел в девятом походе (12-18.3.1944). Утром 17-го был обнаружен крупный конвой, шедший в Киркенес. Хрулев сумел скрытно сблизиться и произвести атаку из-за внешней линии охранения. Увы, торпеды с неконтактным взрывателем и здесь проявили свой скверный характер — одна из них взорвалась пройдя всего 5 кбт, а другая прошла под кормой транспорта «Севере» без взрыва. На подлодке слышали взрыв, но из-за контратаки охотника «НН 03», смогли всплыть под перископ только спустя 22 минуты. Картина была та, что можно было предполагать при движении контркурсом — судно, якобы, погружалось кормой, а возле него находились без хода два сторожевика. Настоящее преследование, по мнению Хрулева, началось только

спустя 40 минут после атаки, когда подводники насчитали 172 взрыва, но на самом деле все они являлись следствием удара по каравану, нанесенного ВВС СФ. Колюшки оценил действия командира на «отлично», и вскоре последний был награжден вторым орденом Красного Знамени. Следует отметить, что в отличие от своих коллег, «поумеривших пыл», когда стало известно о скорой переброске северных «малюток» на Черное море, Хрулев постарался отличаться и в последнем походе (13-20.4.1944). Днем 18 апреля в районе мыса Маккау лодка вышла в атаку на очередной восточный караван. Скрытность была соблюдена, но это, к сожалению, не стало залогом успеха из-за ошибки с определением элементов движения цели. Установленные на большую глубину хода торпеды с неконтактным взрывателем прошли мимо, после чего одна из них взорвалась при ударе о берег. Немцы зафиксировали взрыв, но решили, что он принадлежит плавающей мине, поскольку за время перехода корабли конвоя обнаружили и расстреляли в общей сложности 10 мин, немецкого, британского и советского производства. Эта атака добавила в официальный счет «М-105» еще один поврежденный транспорт, хотя реальный счет так и остался не открытым.

В мае-июне 44-го субмарина переехала на Черное море, где после вступления в строй вошла в состав 2-й бригады подлодок. Повоевать ей уже не довелось, что позволило командованию в январе 45-го назначить на подлодку «командира мирного времени». Хрулев же за систематическое пьянство он был уволен из рядов ВМФ с понижением в звании до капитан-лейтенанта.

«М-106»

К сожалению, боевая карьера этой подлодки прошла очень быстро и практически незаметно — не успев произвести ни одной атаки, она не вернулась из третьего похода. Строившаяся одновременно с «М-104» и «М-105» она была доставлена в Молотовск по железной дороге 16 сентября 1942 года, а 9 октября спущена на воду. Для завершения испытаний субмарина 4 декабря перешла в Мурманск. 15 марта был подписан приемный акт, а спустя два дня состоялась торжественная церемония поднятия военно-морского флага, на которой «М-106» было присвоено почетное наименование «Ленинский комсомол». В связи с этим интересно отметить, что реальное зачисление в состав Северного флота произошло на месяц позже — лишь 28 апреля. К концу первой декады мая экипаж сдал задачи КПЛ-41 и подготовил-ся к выходу в море.

Единственным командиром «М-106» являлся капитан-лейтенант П.С. Самарин (1911 г.р., Курсы ускоренной подготовки начсостава 1935 г., УОПП 1941 г.). После курсов он 4 года служил на «щуках» на Дальнем востоке, затем получил должность на строящейся «К-22», а после окончания УОППа стал старпомом на «Л-1». Поскольку подводный минзаг стоял в капитальном ремонте, уже в конце июля 41-го Самарину пришлось перекаланифицироваться в командира роты морской пехоты. К счастью, он уцелел в жестоких боях на подступах к Ленинграду, и в феврале 42-го был возвращен на КБФ на должность старпома строящейся «К-56». Именно с нее в июле он и был назначен командиром «малютки».

Два завершённых похода не позволяют составить определенного мнения о Самарине, как о командире-подводнике. Первый поход в Варангер-фьорд (13-16.5.1943) был прерван по приказанию командования в связи с закрытием данной позиции после потопления немецкой авиацией «М-122». Второй — 3-11 июня в район Варде — Сьюльте-фьорд — был более продолжительным, но непосредственно на позиции субмарина пробыла недолго. Из-за помех со стороны самолетов противника и наступившего затем тумана, переход в район патрулирования занял трое суток. В первый же день — 6 июня — Самарин обнаружил небольшой буксир, от атаки которого отказался из-за малой ценности, о чем, впоследствии, должно быть жалел, поскольку другие цели так и не появились.

Третий поход «106-й» начался днем 30 июня. Хотя подлодка ни разу не вышла на связь, о ее последнем бое достаточно хорошо известно из немецких документов. Предыстория его такова: вечером 4 июля противник провел в Киркенес крупный караван, в составе которого была группа из четырех охотников за подлодками. Проводившийся одновременно местный конвой Киркенес — Варде в конце суток зафиксировал атаку подлодки. Хотя позднее германское командование пришло к выводу, что контакт скорее всего был ложным, освободившиеся охотники получили задачу прочесать близлежащий район. Три корабля шли строем фронта и вели гидроакустический поиск, когда в районе мыса Блудшюттуде в 05.34 5 июля по немецкому летнему времени практически одновременно был получен отраженный сигнал и визуально обнаружен перископ. Последний вышел примерно на метр из воды и долго не убирался, немцы даже успели заметить, как он проворачивается в стороны. Флагманский «Uj 1206» немедленно вышел в атаку, сбросив в место обнару-

**Командир «М-106»
капитан-лейтенант
П.С. Самарин**





жения бомбовую серию. В последующие 18 минут, ориентируясь по показаниям ГАС, которые в тот день работали как никогда четко, «Uj 1206» и «Uj 1217» сбросили еще по серии каждый. Вслед за последним проходом на поверхности показалось все увеличивавшееся в размере масляное пятно, но гидроакустический контакт оказался потерян. Не сумев в течение получаса его возобновить, командир противолодочной группы уже собирался перегруппироваться для нового поиска строем фронта, когда в 06.32 в 400 метрах от «Uj 1217» на поверхности внезапно показалась сама подлодка. Командир охотника немедленно приказал открыть огонь и, развив максимальный 13-узловой ход, пошел на таран. Спустя три минуты мобилизованный китобой на полном ходу нанес таранный удар в районе рубки субмарины, которую немцы однозначно определили как «малютку». Сила удара была такова, что, согласно показаниям очевидцев, подлодка повалилась на борт и быстро ушла под воду в сильнейшем водовороте. Буквально переехав ее, «Uj 1217» развернулся и сбросил в точку погружения еще семь глубинных бомб. Последующие 28 глубинок, сброшенных «Uj 1206» и «NH 06», по-видимому, были уже лишними — глубина моря в месте, где погрузилась подлодка, намного превышала предельную для лодок типа «М», так что покладка на грунт совершенно исключалась.

Совершенно очевидно, что причиной трагедии стала недостаточная подготовка подводников, проявлявшаяся практически во всех первых походах «малюток», вступавших в строй в 1942-1943 гг. К этому относилась и плохая тренировка рулевых-горизонтальщиков, приводившая к «выныриванию» лодок и показу перископа на большую высоту, и слабая тактическая подготовка командира, допустившего не только чересчур длительное наблюдение в перископ, но и сближение с группой кораблей, осуществлявших гидроакустический поиск. Небольшая дистанция в момент обнаружения и благоприятная для противника гидрология в районе боя в тот день, позволили охотникам нанести под-

лодке повреждения из-за которых она не могла оставаться под водой, после чего финал был неизбежен... На «М-106» погибло 23 члена экипажа.

«М-107»

Две последние «малютки» Сормовского завода — «М-107» и «М-108» — имели в истории своей постройки некоторые отличия от трех предыдущих «систер-шипов». Они должны были отправиться на Север согласно тому же постановлению ГКО №2175сс от 16 августа 1942 г., но на момент его подписания еще не достигли необходимой степени технической готовности. Документ предписывал перевезти корабли между 5 и 15 октября, но этот срок выдержать не удалось. «М-107» застряла на заводе до 25 октября, когда стало ясно, что везти и спускать на воду ее в Молотовске не имеет смысла — монтаж будет закончен уже после ледостава на Белом море, а это отодвинет начало испытаний до конца весны. Вместо этого было решено везти корабли непосредственно в Мурманск, где осуществлять монтаж и заводские испытания, опираясь на судоремонтный завод Главного управления Североморпути в поселке Роста. «М-107» преодолела 2550-километровый путь от Горького до Мурманска всего за шесть дней (25 октября — 1 ноября), установив рекорд среднесуточной скорости для «малюток», перевозимых по железной дороге — 425 км в сутки! Интересно отметить, что на перегоне от Беломорска до Мурманска, где трасса могла подвергаться налетам самолетов люфтваффе, к эшелону с подлодкой цеплялись две платформы с зенитными пулеметами. 6 декабря корабль был спущен на воду, но из-за большой загрузки завода лишь 24 июня 1943 г. на лодку был подписан приемный акт. Прошло еще полтора месяца, прежде чем, устранив все замечания приемной комиссии, корабль включили в состав Северного флота. По традиции, все это прошло в торжественной обстановке, а кораблю в счет собранных молодежь средств было присвоено почетное наименование «Новосибирский комсомолец».

Первым командиром лодки стал капитан 3 ранга Н.И. Павлицкий, известный тем, что посадил на мель балтийскую «Щ-406» на сдаточных испытаниях в апреле 41-го. По всей вероятности командование флота не испытывало к нему большого доверия, решив 17 июля 1943 г. заменить на капитан-лейтенанта В.П. Кофанова (1914 г.р., ВМУ 1938 г., УОПП ТОФ 1941 г.). Всю свою службу после окончания училища он провел на тихоокеанских «ленинцах», а на Севере очутился в составе экипажа «Л-15», где был старпомом. За участие в бо-

евых походах подводного минзаса он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Как показали последующие события, выбор командования остановился на везучем офицере.

Боевой счет «М-107» удалось открыть в первом же походе (7-12.9.1943) в район Сюльте-фьорда. В присутствии обеспечивающего комдива Фисановича Кофанов старательно обследовал прибрежную коммуникацию, но несколько дней не мог ничего обнаружить. К тому времени немцы, обеспокоенные участвовавшими воздушными и подводными ударами, перешли от практики проводки большого числа небольших конвоев к проводке крупных и хорошо защищенных, с большим интервалом. Исключением из правила оставались небольшие местные конвои, один из которых был обнаружен днем 11 сентября. Интересно отметить, что Кофанов принял охранявшие суда охотники за тральщики и без каких либо сомнений начал сближаться для атаки. В начальный момент он находился довольно далеко от берега, что позволило ему избежать встречи с головным охранением. В то же время небольшая скорость движения судов дала возможность выйти на дистанцию стрельбы по хвосту конвоя. Анализ двусторонних данных позволяет установить, что целью атаки «107-й» являлся норвежский пароход «Эдна», дистанция стрельбы составляла не менее полутора мили, а угол встречи — 137°. Даже несмотря на то, что субмарине удалось сохранить скрытность залпа, промах в такой ситуации казался неминуем, но в данном случае удача ока-

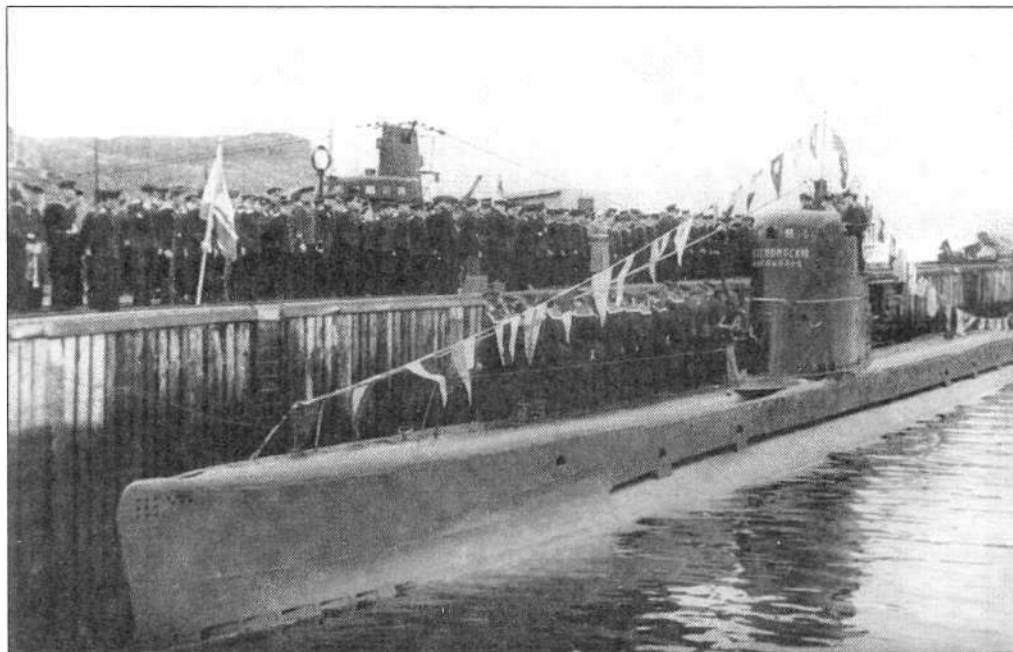
залась на нашей стороне. Шедший на левом траверзе транспорта охотник «Uj 1217» заметил догоняющие с кормы торпеды, когда до них оставалось примерно 600-800 метров. По логике вещей командир корабля должен был повернуть на параллельный с торпедами курс и таким образом уклониться, но он самонадеянно решил, что успеет развернуться и контратаковать подлодку «по горячим следам». Именно в момент разворота один из снарядов и попал в носовую часть «Uj 1217», вызвав детонацию хранившегося там бомбового боезапаса. Кораблю оторвало бак, и через три минуты он уже скрылся под водой вместе с 28 моряками. Среди 14 спасенных было много раненых. Два других охотника, подошедшие к месту атаки, не смогли запеленговать «малютку». Что

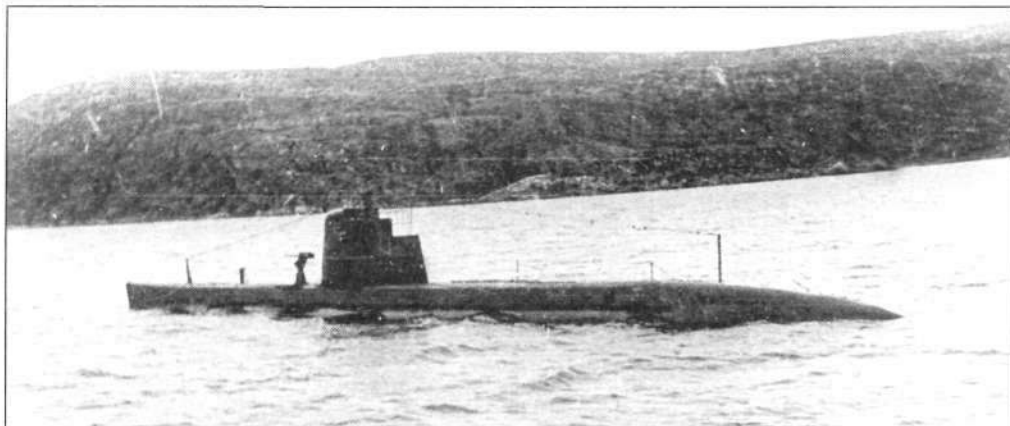


**Командир «М-107»
капитан-лейтенант
В.П. Кофанов**



**Церемония
присвоения
подводной лодке
«М-107» названия
«Новосибирский
комсомолец»**





касается подводников, то они через 86 секунд слышали один взрыв, а спустя 6 минут наблюдали «отсутствие» транспорта (сразу после атаки командир конвоя приказал судам укрыться в Сьюльте-фьорде). Хотя субмарине засчитали потопление 7000-тонного транспорта, экипаж «систер-шипа», сам того не ведая, рассчитался с врагом за потопление «М-106».

В октябре (6-10.10.1943) субмарина выходила на ненадолго открывавшуюся позицию в Варангер-фьорде. Никаких крупных конвоев за время патрулирования через район не проходило, поэтому Кофанову пришлось довольствоваться атакой на отряд сторожевиков, вышедший для участия в операции «Тундра». Через 100 секунд после произведенного с дистанции 10-12 кбт залпа подводники услышали затяжной взрыв, а спустя 13 минут

увидели только два «транспорта». Поскольку атака не была зафиксирована сторожевиками, остается предположить, что торпеды взорвались после прохода предельной дистанции при ударе о дно. За потопление второго корабля командование наградило Кофанова орденом Красного Знамени. Ноябрьский же поход на позицию Варде — Сьюльте-фьорд (21-29.11.1943) закончился безрезультатно из-за потери герметичности верхней головки перископа в самом начале крейсерства. Кофанов попытался было действовать в надводном положении в темное время суток, но так и не смог ничего обнаружить.

5 декабря подлодка начала навигационный ремонт, который затянулся до конца первого квартала 1944 г. В квартальном отчете бригады говорилось, что субмарина по техническому состоянию относится ко 2-й группе, которая «вследствие большой изношенности материальной части, отсутствия запасных частей или недостатка ремонтных средств» так и не смогла принять участия в боевых действиях. Список же технических замечаний и мелких неисправностей, выявившихся после предыдущего похода, явно наводит на мысль о некачественном монтаже механизмов при достройке на заводе ГУСМП. Зато за время стоянки на субмарине успели смонтировать «Спрут» и первый в нашем подводном флоте комплект ПУГ, позволявший менять установку глубины хода торпед без извлечения их из аппаратов. Вследствие всего этого до отправки на Черное море подлодка успела сходить в море еще лишь один раз — между 2 и 9 апреля к Конгс-фьорду.

Этот поход оказался нелегким испытанием для экипажа. Утром 5 апреля, когда подлодка ходила вдоль берега в ожидании цели, внезапно (явный прокол акустика) в перископ был обнаружен крупный и идущий прямо на «М-107» караван. Кофанов трижды пытался выйти в атаку, но

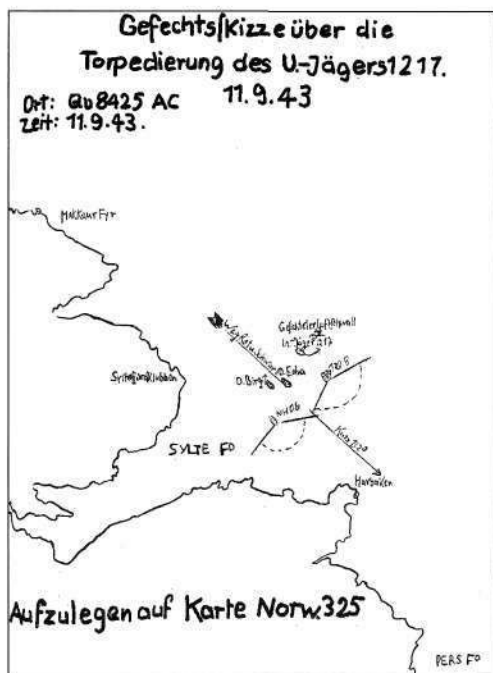


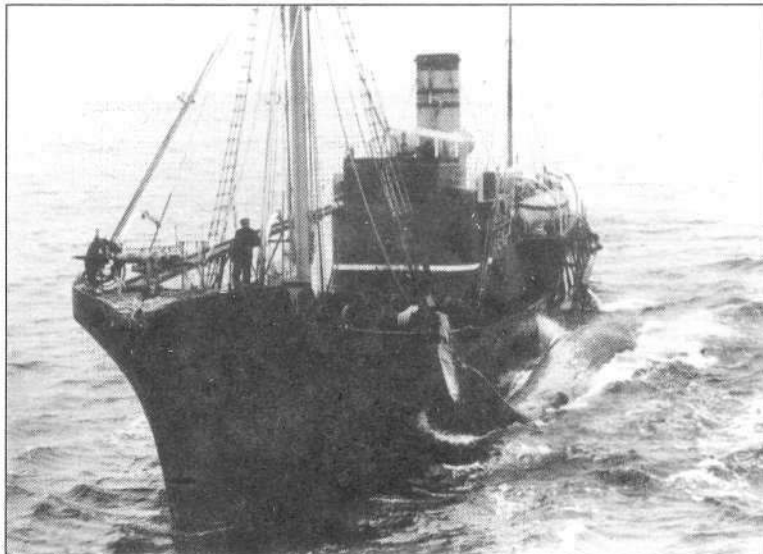
Схема атаки «М-107»
11 сентября 1943 г.

каждый раз обнаруживал корабль или судно, угрожавшие ему тараном, и погружался на безопасную глубину. Когда он попытался атаковать в четвертый раз, перископ был обнаружен с канонерской лодки «К 1». Командир конвоя объявил тревогу и приказал группе из трех охотников уничтожить подлодку. К счастью, Кофанов своевременно заметил направлявшийся на него корабль и успел нырнуть на глубину. «107-я» опустилась до 14 метров, когда начали взрываться первые бомбы. К счастью, они нанесли незначительные повреждения (погас свет в боевой рубке, вышел из строя репитер giroкомпаса), но заставили отказаться от атаки. В течение часа тройка охотников сбросила четыре серии бомб, но поскольку у двух из них вышли из строя гидроакустические станции, контакт установлен не был, и корабли ушли догонять конвой. Не удивительно, что после такого эпизода командир субмарины стал действовать более осторожно. Когда спустя двое суток был обнаружен отряд сторожевиков, он поспешил выпустить торпеды, хотя корабли являлись лишь головным охранением конвоя. Спустя две минут акустик зафиксировал глухой взрыв, ставший результатом падения торпед на грунт. Проконтролировать результат визуально не удалось из-за зыби, выбрасывавшей подлодку на поверхность, а так же из-за взрывов, которые Кофанов принял за преследование. Фактически же суда были атакованы советскими штурмовиками, оказавшимися, к сожалению, ничуть не удачливее подводников. «107-й» засчитали лишь повреждение тральщика, поскольку из данных следивших за судами самолетов-разведчиков было известно, что потерь конвой не понес.

День Победы корабль встретил на Черном море, где и продолжал служить вплоть до сдачи на слом.

«М-108»

Эта подлодка стала девятой и последней «малюткой», потерянной подводными силами СФ за время Великой Отечественной войны. Боевая карьера ее была весьма непродолжительной. Достроенная последней из всех субмарин XII серии, она прибыла в Мурманск только 29 ноября 1942 г. и 13 января 1943 г. спущена на воду. «Систер-шпы» уже всю воевали, некоторые погибли, а «108-я» все еще испытывалась. 20 июля на нее подписали приемный акт, а 24 августа включили в состав флота. «Комсомольского» имени для нее не хватило, поэтому церемония поднятия флага прошла без лишней помпы. Единственное, в чем преуспела лодка, так это в смене командиров. Первым из них был капитан-лейтенант Г.Д. Ковален-



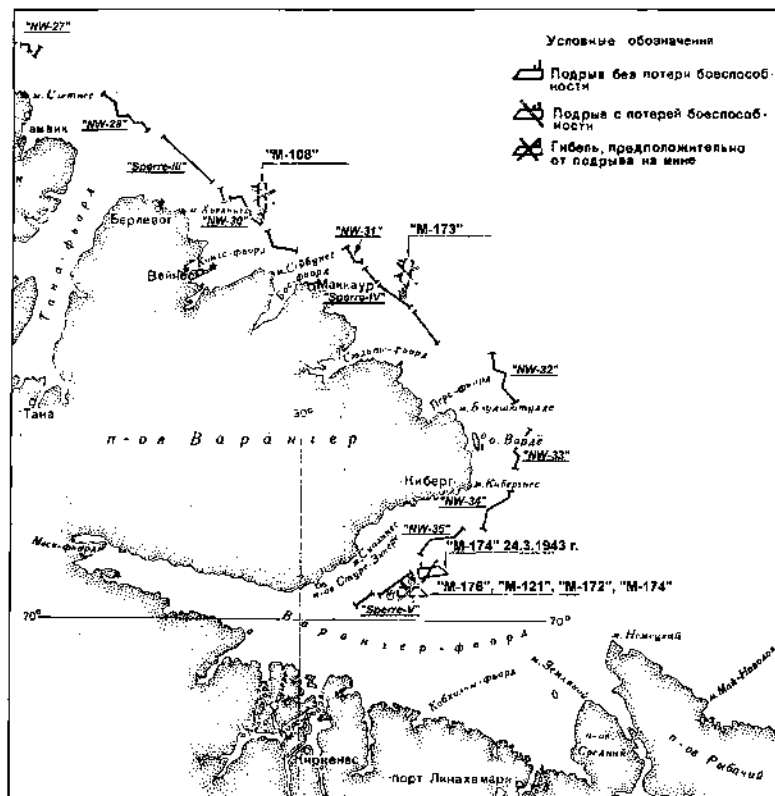
ко, но когда в марте 43-го потребовался командир для гвардейской «М-171», его незамедлительно перевели на боевую подлодку. Следующими стали капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов (16.5-12.7.1943) и небезызвестный капитан 3 ранга В.А. Тураев, причем последний в должность не вступил, поскольку сразу после прибытия на Север с Балтики был назначен дублером старпома на «С-102». В конечном итоге выбор командования остановился на капитан-лейтенанте И.И. Юдовиче (1910 г.р., ВМУ 1937 г.). С момента окончания училища он прошел путь от командира рулевой группы на тихоокеанском «Ленинзе», до старпома «С-51», причем, воюя на последней, заслужил орден Отечественной войны 1-й степени.

Боевая подготовка и необходимость устранения многочисленных недоделок задержали готовность подлодки к первому выходу до середины декабря 43-го. Когда же он состоялся (29.12.1943-6.1.1944), обнаружить противника не удалось, поскольку в моменты прохода конвоев лодка уходила с позиции в районе зарядки. Командование покритиковало Юдовича за то, что он не придавал особого значения докладам акустика о движении катеров и включению манипуляторных огней на берегу. Командир учел эти замечания, и во втором походе (2-4.2.1944) старался вести поиск старательнее. Утром 3-го он обнаружил конвой в составе транспорта и двух катеров, которые на глазах у подводников вошли в бухту Макаура. «М-108» проследовала за ними, и с дистанции 13 кбт дала двухторпедный залп. Через две минуты был услышан глухой взрыв, а через 11 командир проконстатировал, что транспорт на поверхности отсутствует. Согласно немецким данным

Норвежский китобой типа «Стар». Одно из судов данного типа было переоборудованно немцами в охотник за подводными лодками «Uj 1217»

**Командир «М-108»
капитан-лейтенант
И.И. Юдович**





**Случаи повреждения
и гибели «малюток»
Северного флота на
минных
заграждениях
противника
в 1942 — 1944 гг.**

атаке подвергся все тот же сидевший на камнях с 7 января транспорт «Наталя», а торпеда взорвалась, немного его не достигнув. Вероятно, первоначально командир действительно наблюдал конвой, но при очередном подъеме перископа потерял его, зато увидел неподвижный «Наталя». То, что судно никуда не делось, могли подтвердить атакующие его позднее командиры «М-104», «С-14» и «М-201». Впрочем, все это было выяснено штабом флота гораздо позже, а тогда Юдовичу засчитали потопление 4000-тонного транспорта.

В конце февраля Северный флот осуществил вторую операцию разнородных сил на коммуникациях противника — «РВ-2». В море вышло шесть подлодок, причем ушедшей в ночь на 21-е «М-108» предстояло занять самую восточную позицию в районе Конгс-фьорда. С моря она не вернулась. По предположению командования субмарина была потоплена вражескими противолодочными кораблями, якобы производившими массовое бомбометание по неизвестной подлодке в течение 27-28 февраля — взрывы бомб на различном удалении фиксировались всеми находившимися в эти дни в море подлодками СФ. С позиции знаний сегодняшнего дня можно утверждать, что «авторство» этой бомбардировки принадлежало британским кораблям, конвоировавшим

суда каравана JW-57. Реальной причиной гибели «малютки», скорее всего, стало немецкое противолодочное минное поле «NW-30», выставленное противником в июне-августе 1943 года в 3 милях севернее Конгс-фьорда. Его наличие оставалось загадкой для советской стороны, хотя с момента постановки и до гибели «М-108» там уже успели пропасть две «щуки». Еще в своем первом походе на эту позицию «малютка» дважды пересекла поле на опасной 18-метровой глубине погружения, но осталась жива. В третьем походе в этот же район теория вероятности сработала против наших подводников. На борту «М-108» погибло 23 члена экипажа.

«М-119»

К моменту начала войны подлодка еще находилась в постройке в 85% готовности. По плану она должна была сойти на воду в июле-августе 41-го, после чего отправиться на Балтику. Строители не подвели и 20 июля корабль сошел на воду, но от проводки по Марининской системе отказались — по расчетам НК ВМФ в пополнении нуждались другие флоты, тем более, что в связи с приближением врага к Ленинграду оттуда на Волгу отправлялись недостроенные подлодки с ленинградских заводов. В связи с изменением профиля завода заводские и швартовые испытания затянулись до конца года. Для ходовых субмарину было решено перевести в Астрахань, но ранний ледостав на Волге застал ее вместе с «М-122» в районе Камышина, где «119-я» простояла вмерзшей в лед до апреля 42-го. Помимо этого суровая зима и поздняя весна сорвали первоначально существовавший замысел отправить подлодки в Белое море водным путем. 23 апреля нарком ВМФ отдал приказ №00116 о формировании «Экспедиции особого назначения» ЭОН-17, согласно которому до 10 мая подлодке требовалось вернуться в Горький, пройти установку на транспортер, и отправиться в Молотовск по железной дороге. Задуманное удалось осуществить без срывов — в начале мая с лодки выгрузили приборы и механизмы, а затем подняли ее из воды и установили на платформу. Между 18 и 25 июня корабль по 1591-км маршруту Горький — Котельнич — Вологда — Молотовск переехал на Север. 26 июля подлодку повторно спустили на воду, а 20 октября после успешного завершения всех испытаний, подписали приемный акт. 1 ноября «малютка» перешла из Белого моря в Полярный, но прошло еще почти 2 месяца, прежде, чем она вышла в свое первое патрулирование.

Командиром подлодки с момента формирования экипажа являлся ст. лейтенант

К.М. Колосов (1913 г.р.). В 1937 г. он окончил ВМУ, а в 1940 году — УОПП ТОФ, после чего 6 месяцев командовал «М-18». Командные качества у него были вполне на уровне, но тактическая подготовка, как и у большинства коллег, оставляла желать много лучшего.

В своем первом походе (31.12.1942–8.1.1943 в Варангер-фьорд) подлодка находилась у берега противника фактически лишь двое суток — остальное время из-за густого тумана ей пришлось провести в районе зарядки. Противник обнаружен не был. Счет атакам открылся во втором походе. Выйдя из базы днем 14 февраля, Колосов уже спустя двое суток обнаружил цель — одиночный транспорт — у западного побережья Варангер-фьорда. Все попытки занять выгодную позицию для залпа потерпели неудачу, но на глазах у подводников судно вошло в гавань Юрте-Киберг, где стало на якорь. В 15.50 по нему с дистанции 10–12 кбт были прицельно выпущены две торпеды, а через минуту послышался взрыв. По данным нашей же разведгруппы одна из торпед взорвалась о грунт, не дойдя до гавани, а вторая без взрыва выскочила на берег неподалеку от норвежского каботажного судна «Альта». Проконтролировать результаты атаки Колосову не удалось из-за нарушения дифферентовки, впрочем, он не попытался этого сделать и тогда, когда нормальная плавучесть была восстановлена. Подлодка взяла курс на побережье Рыбачьего, но тем временем весть о нападении на якорную стоянку достигла мыса Кибергнес, где находилась немецкие береговые батареи. Там усилили бдительность и спустя 80 минут после атаки обнаружили южнее мыса периодически показывавшийся из под воды перископ, а иногда между волнами — и рубку «малютки». Батарея 3/ММА 513, состоявшая целиком из трофеев Вермахта — 75-мм полевых (польских), 47-мм противотанковых (английских) и 20-мм автоматических зенитных (датских) орудий открыла огонь. Спорадические обстрелы продолжались в течение почти 2 часов, в течение которых «М-119» медленно проходила вдоль мыса на дистанции не более мили. За это время немцы успели выпустить 39 75-мм, 9 47-мм и 688 20-мм снарядов и насчитали от 60 до 70 прямых попаданий в рубку, в том числе пяти из 75-мм пушки. На подлодке не сильно обеспокоились фактом обстрела, хотя, видимо, несколько фугасных снарядов все-таки разорвалось рядом (позже немцы наблюдали на месте обстрела масляное пятно, по-видимому, вызванное пропуском сальников топливно-балластной цистерны при близких разрывах). В 18.31 еще до окончания обстрела, субмарина

всплыла, и Колосов проконстатировал, что немцы, освещая море тремя прожекторами, ведут огонь по пустому месту. Очевидно, в связи с наступлением темноты артиллеристы противника перестали наблюдать истинную цель, и приняли за нее что-то другое. Это обстоятельство не помешало доложить им о том, как в 19.05 после серии новых попаданий подлодка медленно «затонула». Когда на следующее утро немецкий сторожевик «добивал» лодку 46 глубинными бомбами, «М-119» входила в Кольский залив. Несмотря на то, что враг сильно завысил результаты своего обстрела, то же можно сказать и о Колосове. Поскольку в данном случае наша разведка своевременно и абсолютно верно проинформировала командование о результатах атаки (редчайший случай!), победу ему не зачли, а раскритиковали за плохую организацию службы (при возвращении из-за штурманской ошибки «М-119» прошла по району наших минных постановок 1941 года) и содержание техники (имелись поломки компрессора, кулачной муфты, была неправильно отрегулирована система БТС).

Поскольку немцы в этот период занимались активными перевозками, а Колосов всеми силами стремился открыть боевой счет, новые контакты с врагом не заставили себя долго ждать. Утром 21 февраля (поход 19–22.2.1943) он вышел в атаку на крупный конвой, шедший в Киркенес. Хотя акустик и утверждал, что через 2 минуты слышал взрывы, по немецким данным сторожевик «V 6110» наблюдал следы двух торпед, шедших по поверхности, которые ни во что не попали. Через 15 минут Колосов в перископ наблюдал, что атакованный им транспорт якобы потерял ход, имеет дифферент на нос и окутан дымом, а еще через 25 минут убедился в его отсутствии в зоне видимости. Преследования подлодки не было, что немцы объясняли отсутствием гидроакустического контакта.

Поскольку «119-я» отличалась на тот момент свежей матчастью, в базе ей особенно задерживаться не давали, и после перезарядки торпедных аппаратов снова отправляли на позицию. Колосову же, в свою очередь, везло с обнаружением целей, в связи с чем количество походов и атак быстро росло. В ходе патрулирования между 1 и 5 марта, торпедная атака состоялась во второй половине дня 4-го. Ее целью был небольшой конвой, включавший угольщик «Штурцзее» в охранении двух моторных тральщиков. Увы, и в этом случае командир повторил старую ошибку — стрелял со слишком большой дистанции, вследствие чего торпеды, по всей вероятности, не дошли до цели, и взорвались при падении на каменистое дно. Во вся-



**Командир «М-119»
капитан-лейтенант
К.М. Колосов**



ком случае, конвой атаки не заметил, а честь потопления «Штурцзее» выпала в следующем месяце на долю «С-55». Несмотря на то, что визуального контроля не было из-за снежного заряда, командование засчитало Колосову вторую победу. Ситуации было суждено повториться в том же месяце еще раз — днем 21 марта (поход 18-22.3.1943), когда «М-119» атаковала конвой аналогичного состава, шедший из Киркенеса в Варде. Единственное отличие заключалось в том, что спустя 12 минут после взрывов Колосов в перископ наблюдал транспорт на поверхности и якобы без хода, а спустя еще полчаса, в течение которых подлодка уходила к своему берегу — уже ничего не увидел. Ему засчитали потопление судна водоизмещением в 7000 тонн и по совокупности успехов наградили орденом Красного Знамени.

В течение апреля субмарина совершила еще два похода: между 2-м и 10-м в Варангер-фьорд и между 25-м и 2 мая к Варде. Первый из них оказался неудачным. Вечером 9 апреля вблизи находившейся на 10-метровой глубине подлодки произошел глухой взрыв (его причина непонятна и по сей день), после которого вышел из строя перископ. Пришлось вернуться в базу. Во втором случае лодка атаковала — вечером 1 мая конвой у мыса Маккауэр. На этот раз Колосов действовал тактически грамотно, заняв позицию со стороны берега. Хотя он снова стрелял с большой дистанции, в этом случае ему могла бы сопутствовать удача, если бы круживший над конвоем Bf-110 не заметил бы перископ и след торпеды. Не имевший противолодочного вооружения истребитель отметил место залпа сбро-

шенным топливным баком, после чего три подошедших охотника забросали район глубинными бомбами. Из-за этого Колосов не смог проконтролировать результатов атаки, и докладывал об успехе исключительно по факту взрывов. Впрочем, для прибавления очередной победы этого оказалось достаточно. В сентябре Колосов был награжден вторым «Знаменем».

С июня по август 43-го подлодка проходила гарантийный ремонт. В начале октября (30.9-10.10.1943) она выходила в район Варде для приема несуществующей разведгруппы (см. очерк о «М-105»). В ноябре (13-20.11.1943) «малютка» снова патрулировала в том же районе и днем 19-го произвела атаку небольшого транспорта, шедшего в сопровождении катера (вероятно, оба суда были норвежскими). Верной своей старой тактике, Колосов произвел атаку с большого расстояния, но на этот раз ее результаты не нашли одобрения со стороны недавно назначенного на должность начальника Отдела подводного плавания СФ капитана 1 ранга В.П. Карпунина. Он в своих выводах не прошел мимо слабых мест командирского рапорта: *«Предельный угол встречи при атаке, отсутствие наблюдения в течение 47 минут после залпа (несмотря на отсутствие преследования), наличие противоречий в донесении и легенде (Карпунин имел в виду, что в донесении командир доложил, что при осмотре в перископ горизонт был чист, а в легенде к атаке — что катер находился на месте потопления и подбирал людей — прим. М.М.), и неграмотность при маневрировании не дают оснований считать транспорт потопленным. Необходимо твердое подтверждение разведки»*.

Впрочем, даже несмотря на отсутствие такого подтверждения судно сочли поврежденным, так, будто оно, если бы было повреждено, смогло за 47 минут скрыться с места торпедирования.

В январе 44-го командование СФ провело операцию «РВ-1». «М-119» (поход 17-27.1.1944) отводила роль «сторожа» Конгс-фьорда, со строгой инструкцией атаковать только конвои. Таковых за время нахождения на позиции обнаружено не было. В самостоятельном патрулировании у Сюльте-фьорда (27.2-5.3.1944) Колосов смог в ночь на 4 марта перехватить шедший на запад конвой и, наблюдая его на лунной дорожке, выпустил с большой дистанции две торпеды. Поскольку подлодка находилась в надводном положении, спустя полторы минуты у борта крупного транспорта якобы наблюдалась вспышка пламени, а затем корабль охраны выпустил несколько ракет. Хотя преследование отсутствовало, дальнейшего наблюдения не производилось, но 7000-тонный транспорт командование сочло потопленным. Фактически же суда каравана не заметили атаки, а вспышки и ракеты, должно быть, являлись световыми сигналами, которыми обменивались корабли, соблюдавшие радиомолчание. Следующая атака — в ранние часы 31 марта (поход 28.3-2.4.1944) — прошла при схожих обстоятельствах. Колосов 14 минут шел параллельным с конвоем курсом, чтобы занять позицию для стрельбы по самому крупному транспорту, но после залпа наблюдал вспышку у борта шедшего позади цели сторожевого корабля. Во время разбора атаки в базе командир признался, что не пользовался ночным прицелом, а стрелял «на глаз». Так же комбрига Колышкина смутило заявление о том, что видимость во время ночного поиска была 10 кбт, а дистанция стрельбы, подогнанная в донесении под время до взрыва, составляла 15 кбт. Хотя сторожевик засчитали потопленным, за поход Колосов получил неудовлетворительную оценку. Фактически же и в этом случае попадание не было достигнуто, а атака осталась не замеченной. Что же касается трех взрывов, которые слышали после залпа, то их причиной были глубинные бомбы, сбрасывавшиеся немецкими охотниками профилактически.

Несмотря на то, что отношение к боевым успехам Колосова в 1944 году начало меняться, он был выдвинут на должность командира подлодки среднего тоннажа, и 10 апреля был назначен на «С-51». На его место пришел капитан-лейтенант В.И. Кондратьев (1912 г.р., ВМУ 1938 г., УОП 1940 г.). С начала войны он служил старпомом на «С-102», был награжден двумя орденами Отечественной войны, но, нес-



**Командир «М-119»
К.М. Колосов на
фоне своей лодки**

мотря на то, что совершенно не мог знать «малютки», уже 20 апреля (спустя 8 суток с момента назначения!) его отправили в боевой поход. Настойчивость командования в данном случае объяснялась просто — 7 апреля нарком ВМФ отдал приказ, в соответствии с которым все подлодки XII серии СФ за исключением переоборудовавшейся в минзаг «М-171», передавались Черноморскому флоту. Не позже 1 мая корабль следовало поставить на демонтаж, а до того, штаб флота хотел добиться от экипажа еще одного успеха. Из этой затеи ничего не вышло. Вечером 20 апреля субмарина вышла в поход, но спустя сутки вернулась из-за неисправности торпедного вооружения. Поход (22-30.4.1944) все-таки состоялся, но оказался совершенно безрезультатным. В выводах комбрига Колышкина указывалось, что командир фактически игнориро-



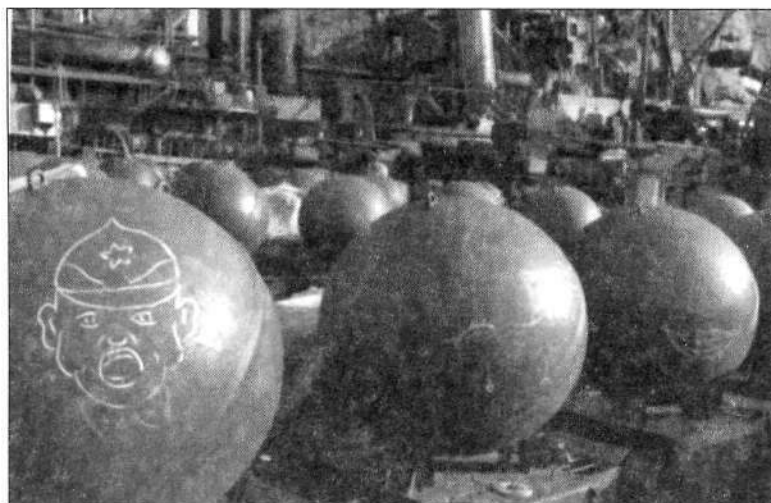
**Командир «М-121»
ст. лейтенант
В.П. Кожакин**

вал данные воздушной разведки, а когда 28 апреля попытался выйти на перехват конвоя, сделал это нерешительно и неумело. Впрочем, неудовлетворительная оценка вряд ли могла повлиять на настроение экипажа, отправлявшегося служить на «курортный» флот. В течение первой половины мая подлодку разгрузили, затем установили на транспортер, а 8 июня она уже прибыла в Потти. Из-за затянувшихся монтажных работ и испытаний «М-119» лишь 27 сентября вошла в состав 4-го дивизиона 2-й черноморской бригады. Война же на Черном море закончилась на две недели раньше.

«М-121»

Боевая карьера этой подлодки, оказалась самой короткой из всех, что воевали на Севере — всего два похода. Начало войны она так же встретила на стапеле завода «Красное Сормово» (готовность 88%), но в отличие от «119-й», успела быстро завершить заводские и швартовые испытания и до наступления ледостава уйти в Астрахань. Там испытания продолжались и 10 апреля 1942 г. завершились подписанием приемного акта и включением в состав Каспийской флотилии. Уже в следующем месяце последовало возвращение в Горький, демонтаж, установка на транспортер и перевозка (12-18 июня) в Молотовск. Первая попытка спустить субмарину на воду завершилась аварией, в результате которой корпус получил повреждения, потребовавшие двухнедельного ремонта. Спуск 15 июля прошел успешно, а 12 августа после завершения испытаний, корабль включили в состав отдельного учебного дивизиона подлодок СФ. Экипажу повезло — в течение полутора месяцев на Белом море ему было предоставлено время для ускоренной отработки задач КПЛ-41. Лишь 30 сентября

**Немецкие
противолодочные
мины**



субмарина перешла в Полярный, где ее включили в состав 4-го дивизиона БПЛ.

Первым командиром подлодки был ст. лейтенант В.Н. Бурденко (1912 г.р., ВМУ 1934 г., УОПП 1939 г.), которого в январе 42-го зачем-то рокировали с командиром «М-122» ст. лейтенантом В.П. Кожаким (1911 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1941 г.). Под его руководством, в обеспечении комдива Морозова подлодка между 14 и 21 октября патрулировала в Варангер-фьорде. Противник обнаружен не был, вероятно потому, что лодка с наступлением темноты уходила в район зарядки. Тем не менее, знания и навыки Кожакина сочли вполне достаточными для самостоятельного управления кораблем. Днем 7 ноября субмарина ушла в очередной поход, оказавшийся последним. Поскольку противник ее не обнаруживал, следует предположить, что лодка стала второй после «М-176» жертвой заграждения «Sperre V», выставленного в начале июня немецкими заградителями вдоль западного побережья Варангер-фьорда. Ее экипаж состоял из 21 человека.

«М-122»

Судьба этой подлодки вначале достаточно точно повторяла судьбу «М-119» — спуск на воду в конце 1941 года, возвращение с зимовки из Камышина в Горький и перевозка (15-22 июня 1942 г.) в Молотовск. 1 августа корабль спустили на воду, а 31 октября после завершения испытаний, подписали приемный акт. В начале ноября последовал переход в Полярный, но до середины марта, когда корабль вышел в первый боевой поход, у экипажа было относительно много времени на боевую подготовку. Правда, отчасти это было связано с необходимостью смены командира: 29 января 1943 г. ст. лейтенант В.Н. Бурденко был внезапно назначен минером на «С-102», а вместо него 5 февраля командиром стал капитан-лейтенант П.В. Шипин (1914 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1940 г.). До назначения на «малютку» он воевал старпомом на «Щ-403», заслужил ордена Красного Знамени и Красной Звезды. Именно он привел в базу поврежденную и потерявшую командира «щуку» в феврале 42-го, за что имел репутацию смелого и решительного офицера. Подтвердил он ее и на «М-122».

13 марта субмарина вышла в свой первый поход. Перефразируя известную поговорку можно сказать, что как и положено первому блину, сначала он получался комом — попытки выйти в атаку на тральщик и одиночный (должно быть норвежский) транспорт успехом не увенчались. Причем, если тральщик был упущен из-за большой дистанции, то транспорт — из-за

неуверенных действий командира и плохой отработки боцмана, который непосредственно перед залпом допустил подвсплытие субмарины на поверхность. Пока ее загоняли на перископную глубину, момент залпа оказался пропущен. В конечном итоге все это пошло лишь на пользу — вечером 16-го лодка вышла в атаку не на какой-то каботажник, а на хорошо охраняемый конвой, и добилась успеха. Секрет его был прост — стрельба в упор с дистанции всего 2,5 кбт. Немцы заметили обе выскочившие на поверхность торпеды, дали сигнал к уклонению, но времени на его выполнения у угольщика «Йоханисбергер» (4467 брт; перевозил 2042 т угля и 60 т дегтя) уже не осталось — он получил попадание в носовую часть. Удивительно, но несмотря на неотработанный экипаж и наличие у конвоя не только мощного надводного, но и воздушного эскорта, само место залпа не было замечено. Группа вражеских охотников, проведя безуспешный гидроакустический поиск, сбросила несколько серий глубиннок только затем, чтобы отпугнуть субмарину. Судно после атаки сохранило ход и попыталось достичь Киркенеса, но спустя 3,5 часа после атаки все-таки затонуло, не дойдя до порта всего 6 миль. На этот раз наше командование, засчитавшее Шипину потопление транспорта водоизмещением 8 тыс. тонн со своим заключением не ошиблось. Далеко не каждому командиру удавалось открыть боевой счет в первом

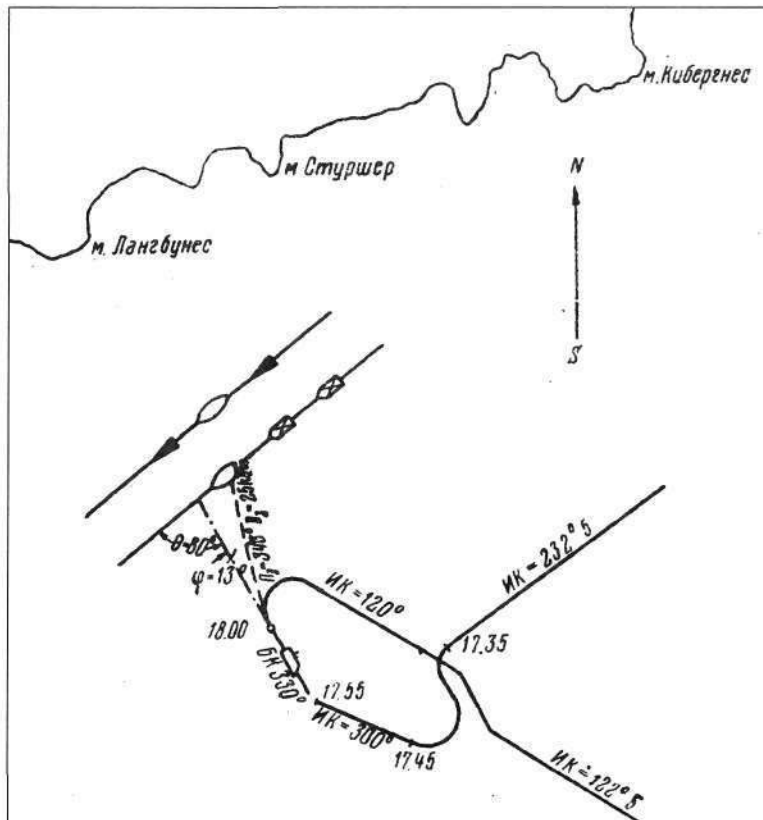
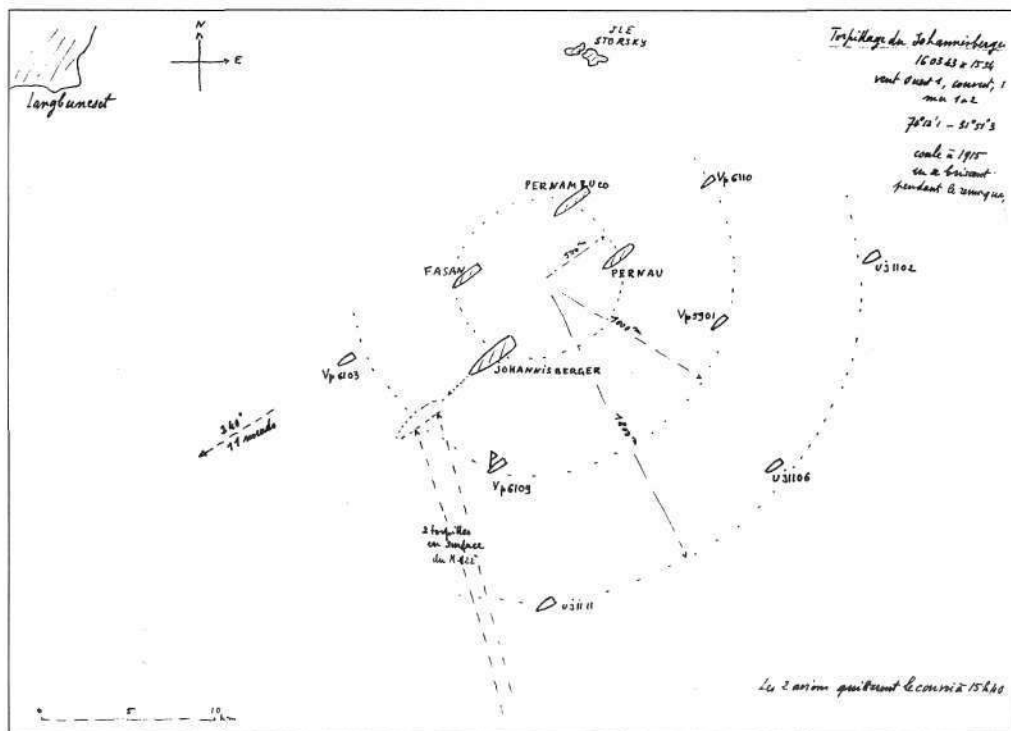
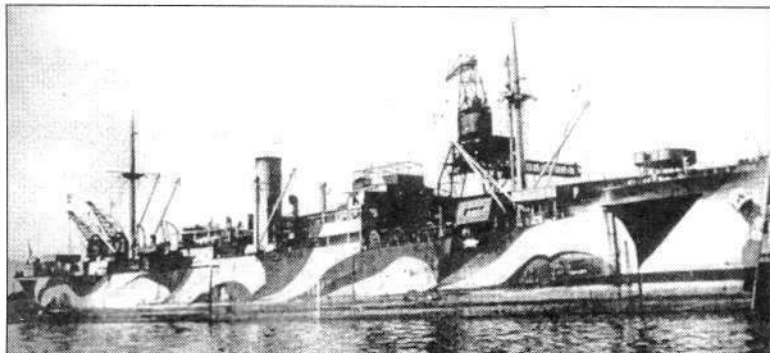


Схема атаки неприятельского конвоя подводной лодкой «М-122» в Варангфьерде 16 марта 1943 г.



Командир «М-122» капитан-лейтенант П.В. Шипин





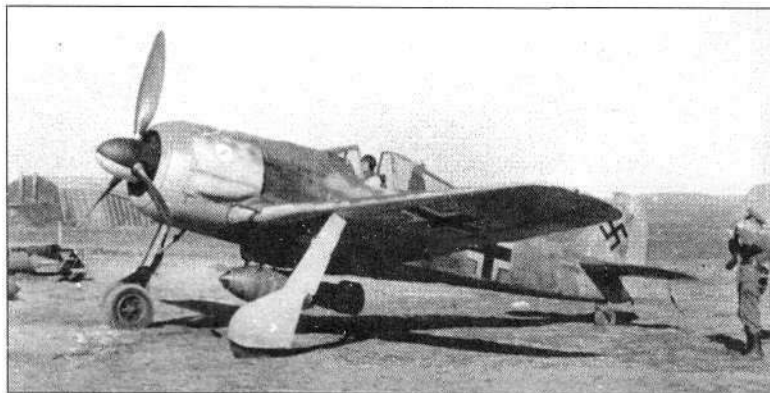
**Транспорт
«Йоханисбергер»**

же походе, но в данном случае смелость и строгое следование простым рекомендациям привели к законной победе.

Увы, этот блестящий дебют не получил достойного продолжения. Во втором походе (27-29.3.1943) подлодка вышла в атаку в ранние часы 29-го. К сожалению, на этот раз конвой был обнаружен поздно, и Шипину пришлось стрелять с дальней дистанции. Его залп был замечен и немцы без труда уклонились от встречи со снарядами. Посланная для преследования противолодочная группа вскоре была отозвана к конвою, поскольку ожидался налет советской авиации, впрочем, немецкие охотники и в этом случае бросали бомбы наугад. Они помешали пронаблюдать результаты атаки, поэтому командир судил о ее результатах только по столь характерным для промахов глухим разрывам после прохождения предельной дистанции. Впрочем, и он и командование посчитали их признаками попадания, что добавило в актив подлодки второй потопленный транспорт. За успехи 6 апреля Шипин был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Третья атака была произведена днем 17 апреля (поход 13-18.4.1943) по немецкому водолею «Гизелау» совершавшему переход из Вадсе в Киркенес в сопровождении сторожевика. Шипин сблизился на дистанцию 10 кбт и дал залп. По-видимому, он ошибся с элементами движения

**Истребитель-бомбардировщик
Fw-190 из 14-й
эскадрильи 5-й
истребительной
эскадры**



цели, поскольку корабли противника наблюдали торпедные следы, прошедшие в стороне. В своем донесении командир честно указал, что вместо взрывов слышал какие-то непонятные шумы, но когда спустя 13 минут поднял перископ, на поверхности наблюдался только сторожевик. Командование посчитало поход успешным, но на счет потопления судна требовало подтверждения разведки, которое так никогда и не было получено.

Хотя большинство атак «малюток» весной 43-го и не достигало целей, германское командование было всерьез обеспокоено высокой их активностью, которая в любой момент была чревата новыми потерями. Возрастающая интенсивность наших ударов с воздуха не давала немцам возможности применять свои противолодочные группы в Варангер-фьорде так, как это было прошлой весной. Для новых минных постановок до поры до времени было ни мин, ни заградителей, и тогда противник решил использовать для борьбы с «малютками» свою авиацию. Его задачу косвенно облегчило само наше командование. Оно приказало лодкам использовать для зарядки батарей бухты Пумманки и Цып-Наволоку на побережье полуострова Рыбачий, но при этом не обеспечило их переходы и стоянку соответствующей защитой. В результате налетов истребителей-бомбардировщиков Fw-190 из состава единственной действовавшей на севере эскадрильи 8 мая была повреждена «М-172», 10-го — «М-104», а 14-го настала очередь «М-122»...

Субмарина вышла в поход вечером 12 мая. Утром 13-го она должна была достигнуть позиции, до вечера продежурить на ней и к утру отойти к Цып-Наволоку. В 4 часа 14-го, когда лодка находилась в 12,5 милях от бухты, ее атаковала тройка истребителей. Наш береговой пост видел, как самолеты по очереди пикировали на субмарину, обстреливая ее пушечно-пулеметным огнем и сбрасывая бомбы, но помочь ничем не мог. По немецким данным один из «фоккеров» добился прямого попадания в «малютку» в район рубки, после чего она сразу же скрылась под водой. Подошедшие к месту боя спустя 3,5 часа малые охотники смогли обнаружить лишь масляное пятно и труп старпома «122-й» ст. лейтенанта И.И. Ильина (кроме него погиб еще 21 подводник). Так оборвался путь подававшего большие надежды командира и его экипажа.

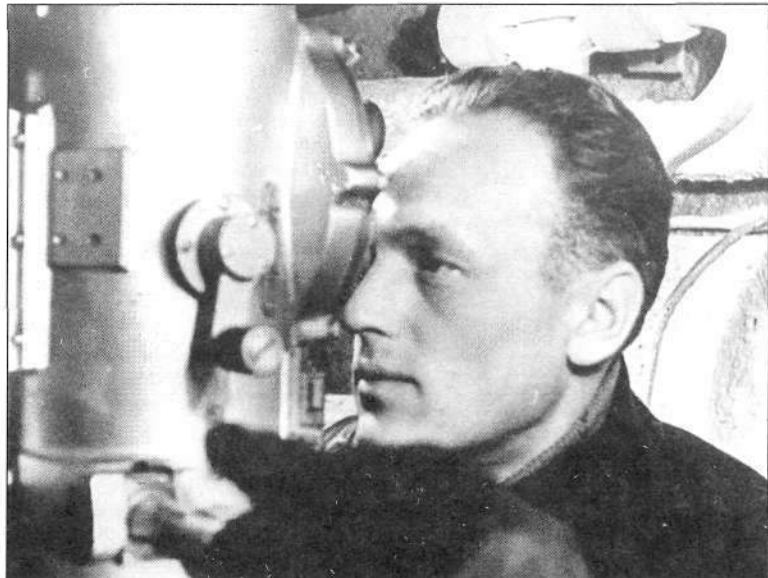
«М-171»

Летом 39-го экипаж субмарины влился в состав Северного флота. Несмотря на сравнительную молодость, в конце года корабль стал в текущий ремонт, из-за ко-

того не смог принять участия в Советско-финляндской войне. У подлодки отсутствовал перископ, по всей вероятности переданный на один из плавающих «систер-шипов». Весной «171-ю» ввели в строй, но уже 9 мая она получила повреждения в результате столкновения с эсминцем «Сокрушительный». После ремонта «малютка» приступила к боевой подготовке, которая шла не слишком интенсивно, в результате чего по итогам кампании экипаж смог выйти только во 2-ю линию. В апреле 41-го по срокам подошел средний ремонт, в ходе которого субмарина загрузила новую аккумуляторную батарею и прошла установку системы БТС. Работы были еще далеки от завершения, когда началась Великая Отечественная война.

Командиром «малютки» с 31.10.1939 являлся ст. лейтенант В.Г. Стариков (1912 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.). Личность знаменитая и потому вполне заслуживающая отдельного слова. В служебных характеристиках отмечались его энергичность, инициативность, смелость, решительность и волевые качества, но вместе с тем и ряд серьезных недостатков. В наиболее полной характеристике за 1943 год комдив Н.И. Морозов в частности писал следующее: «Характер не всегда ровный, вспыльчив, злопамятен, в отдельных случаях заносчив, за что не любят свои же товарищи. Любит похвастаться среди компании своими боевыми успехами и все приписать себе, что создает впечатление о его нескромности. В обращении не всегда тактичен, в отдельных случаях груб. Особенно с нижестоящими офицерами недостаточно выдержан. В отдельных случаях любит обсудить приказания. Среди личного состава авторитетом пользуется, большинство офицеров его не уважают... Поведение в бою: в момент торпедной атаки много нервничает, слишком много матерится, чем создает ненужную нервную обстановку, в момент поиска противника действует решительно и настойчиво». Если добавить к этому, что офицеры бригады прозвали Старикова «герцогом Кумберлендским», портрет героя можно считать завершенным.

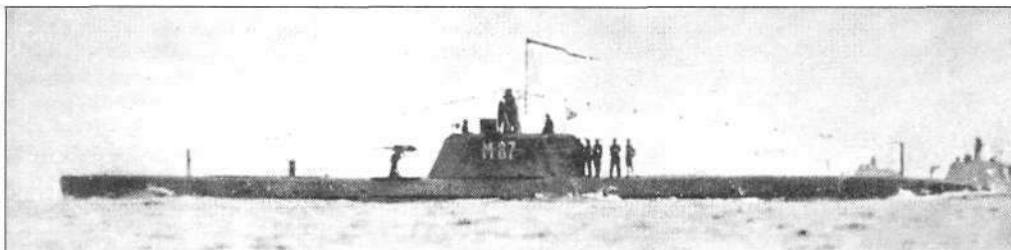
В боевой обстановке личные качества командира проявлялись по-разному. В первом походе «М-171» для защиты ком-



**Командир «М-171»
ст. лейтенант
В.Г. Стариков,
удостоенный
3.4.1942 звания
Героя Советского
Союза**

муникаций у побережья Кольского полуострова (25.7-2.8.1941; реакция на потопление немецкими эсминцами ГИСУ «Меридиан») сигнальщики подлодки дважды обнаруживали немецкие субмарины, но из-за неправильного маневрирования и неуверенности командира, лодка ни разу не смогла выйти в атаку. Этот, а так же другие проколы, допущенные подводниками летом 41-го, вызвали довольно нервную реакцию со стороны командования и политорганов. В августовском политдонесении БПЛ говорилось о сделанном Старикову предупреждении, что при повторении подобного он будет привлечен к самой суровой ответственности и исключен из рядов ВКП(б). Произошедшее с командиром «М-172» Лысенко показывало, что командование не собирается бросать слова на ветер, и потому Стариков твердо решил не только никогда не попадать в подобные ситуации, но и стать одним из лучших командиров бригады.

Попытка завоевать такую репутацию была предпринята в походе (10-19.9.1941) на позицию №6 перед входом во фьрд Петсамонвуоно. Командир старался действовать активно, заряжался под вражеским берегом, не прекращая наблюдения за прибрежной коммуникацией, и когда не обнаружил на ней судов, предпри-



**Подводная лодка
«М-87», будущая
«М-171»**

нял попытку проникнуть вглубь фьорда. До него в августе это делала «М-172», которая не только снискала славу, но и насторожила противолодочную оборону немцев. Начав движение в гавань Линахамари вечером 13-го, «малютка» вскоре очутилась на мели, сняться с которой удалось только подвсплыв, и показав на поверхности рубку. Судов в гавани не оказалось, зато на выходе из залива подлодку пробомбил сторожевой катер. Бомбы взрывались так близко, что корабль всплыл с 15 до 5 метров по глубиномеру ЦП, хотя серьезных повреждений не получил. В базу командиру пришлось возвращаться без победы, но в штабе БПЛ приняли во внимание его смелость и усердие, оценив поход на «хорошо».

Впрочем, Стариков не стал переоценивать значение этого факта и в следующем походе (27.9-3.10.1941), вновь попытал счастья в Линахамари. Эта попытка стала уже пятой по счету среди «малюток» СФ, что несомненно свидетельствовало о пренебрежении к противолодочной обороне противника. Днем 2 октября субмарина смогла скрытно проникнуть на рейд. Обнаружив там два ничем не защищенных судна, командир, к сожалению, повторил ту же ошибку, что и его предшественники — решил поразить обе цели, стреляя на циркуляции. В результате торпеды взорвались, попав в причал рядом с судами. Командир этого не видел, поскольку из-за выныривания подлодки был вынужден заполнить ЦБП и начать маневр уклонения. Достигнув спустя 18 минут выхода из фьорда, он решил форсировать его не по судоходному фарватеру, а двигаясь вплотную вдоль восточного берега, но при этом попал в сеть. Сомнительно, чтобы противник успел развернуть ее за это время, тем более, что немцы не подтверждают самого факта постановки сетей в Петсамонвуоно. Скорей всего, подлодка попала в сеть, поставленную рыбаками в месте, где суда не плавали. В течение часа подводники пытались преодолеть преграду подныриванием и сменой курса (из донесения Старикова можно понять, что лодка несколько раз попадала в сеть в разных местах фьорда, что не соответствует действительности), но невидимая преграда не отпускала. Тем временем, немецкий сторожевик «Того» начал бомбить рейд и выход из гавани. Командиру «М-171» обстановка представлялась критической, и он отдал приказ о подготовке к прорыву в надводном положении с артиллерийским боем. Поскольку это почти наверняка привело бы к гибели «малютки», были отданы приказы и подготовке ее к подрыву. К счастью, прибегнуть к этому последнему средству не пришлось. Дав полный ход

назад, удалось высвободиться из сети, но при этом корабль приобрел дифферент на нос в 35 град и всплыл до 0 метров по глубиномеру ЦП. После этого сорванная со своего места сеть притопилась, и подлодка прошла над ней. Вслед стреляли береговые батареи, но они оказались не более успешны, чем сторожевик, хотя батарея №885 и доложила об одном попадании. Старикову засчитали потопление двух транспортов, наградили орденом Ленина, но в дальнейшем ему и остальным «малюточникам» рекомендовали воздерживаться от попыток проникнуть в Линахамари.

Первый поход к Киркенесу (16-24.10.1941) оказался неудачен из-за многочисленных отказов техники. При попытке проникнуть на рейд Вадсе у лодки заклинили носовые горизонтальные рули, а затем дважды лопалась масляная магистраль охлаждения дизеля. Второй поход в этот же район (12-16.11.1941) оказался весьма показательным по части того, как на раннем этапе войны североморским подводникам засчитывались победы. В 15.00 15 ноября сначала по данным акустика, а затем и визуально был обнаружен конвой, куда входили транспорт и танкер. Поскольку волнение моря составляло 6 баллов и командир боялся, что при уменьшении перископной глубины подлодку выбросит на поверхность, атаковать пришлось с глубины в 8 метров. В этих условиях короткий перископ «малютки» часто заливало волнами. К тому же оказалось, что цель уже пересекала максимально допустимый для атаки курсовой угол. В результате торпеда была выпущена с дистанции 18-20 кбт, по судну, элементы движения которого точно установить так и не удалось. Как и следовало ожидать, попадания не было. Тогда Стариков решил атаковать танкер «Вайссенбург», шедший вторым. С ним до выпуска оставшейся торпеды удалось сблизиться только на 13-14 кбт. Из-за необходимости заполнить ЦБП, проконтролировать результат в перископ удалось только через 5 минут, уже после того, как подлодка легла на обратный курс и начала увеличивать дистанцию. «Признаков присутствия корабля не обнаружил» — написал командир в донесении, во что несложно было поверить, если учесть, что граница визуальной видимости в перископ в тот день по донесению Старикова составляла 20 кбт, а после атаки судно и подлодка шли противоположными курсами. Тем не менее, командование бригады истолковало эти слова как свидетельство потопления судна, тем более, что акустик «малютки» слышал взрыв. На самом же деле танкер не только не получил попаданий (он был потоплен британской авиацией в ноябре

1943 г. в Северном море), но даже не заметил атаки. Одерживать победы при таком легковверном командовании было не сложно!

В декабре (1-6.12.1941) подлодка действовала на позиции западнее Вардё. Из-за шторма ей так и не удалось высадить разведгруппу, зато днем 5-го числа был «потоплен» очередной танкер. Картина напоминала ту, что имела место 15 ноября, с той лишь разницей, что на этот раз отсутствие цели после атаки подтверждал находившийся на борту комдив Морозов. Новый поход к Варде в январе (21-27.1.1942) и новая «победа». На этот раз, благодаря оперативности, проявленной штабом СФ впервые с начала войны субмарина была наведена на конвой по данным другой подлодки («Щ-422»), атакующей его раньше. Стариков правильно рассчитал курс и скорость судов, и занял позицию для перехвата. Стрельба осуществлялась из надводного положения, но в условиях полярной ночи «из-за расплывчатости силуэтов и сравнительно большой дистанции» командиру не удалось определить ни состав конвоя, ни элементы его движения. Тем не менее, через полторы минуты, уже когда лодка погрузилась, был услышан взрыв «с лязгом рвущегося железа». Хотя конвой не заметил нападения, Старикову засчитали пятую победу. На этот раз он был представлен к награждению званием Героя Советского Союза, а «М-171» — к гвардейскому званию (оба представления были реализованы 3.4.1942).

Февральский поход в Варангер-фьорд (13-20.2.1942) достойными упоминаний событиями отмечен не был. Зато в следующем месяце последовал «блиц», когда подлодка трижды (19-21.3, 21-22.3, 28-29.3.1942) выходила на позицию в Варангер-фьорд и возвращалась в базу лишь за тем, чтобы пополнить запас топлива и торпед. В ходе него было произведено четыре атаки, из которых лишь первая — в ночь на 20 марта — была официально признана неудачной. Одиночная торпеда тогда была выпущена из надводного положения вахтенным офицером ст. лейтенантом А.С. Шекиным, но из-за 6-бально-го волнения, прошла мимо. Ее целью были немецкие минные заградители, выставившие активное заграждение «Бантос-А» у побережья полуострова Рыбачий. Зато все атаки, произведенные Стариковым, удались «на славу»! Днем 20 марта лодка стреляла по немецким «шнелльботам», возвращавшимся с прикрытия выхода заградителей. Хотя командир указал, что «слышали слабый взрыв в лодке 5-6 человек... не занятые в это время на постах» (! — по боевой тревоге весь экипаж

должен был находиться на постах), командование не только засчитало ему потопление «тральщика», но и повысило его водоизмещение с 500 до 800 тонн!

Днем 22-го была атакована возвращавшаяся в Киркенес немецкая субмарина «U 456». После выпуска двух торпед был услышан громкий взрыв, через минуту командир наблюдал в перископ только «часть рубки, которая уже не наблюдалась штурманом, подошедшему к перископу, сразу же после меня». При этом командование не смутили другие детали донесения — и после атаки акустик продолжал фиксировать шум винтов (якобы, катеров), а видимость серьезно осложнял снегопад. Причуда судьбы дала Старикову шанс исправить свою ошибку — утром 29 марта он снова встретил «U 456», на этот раз выходящую из базы для участия в операции по перехвату союзного каравана PQ-13. Увы, и он остался не реализован — как и в предыдущем случае, атака осталась незамеченной немцами, хотя на нашей подлодке снова слышали взрыв. Из-за отказа системы БТС и связанного с

**Подводная лодка
«М-171»**



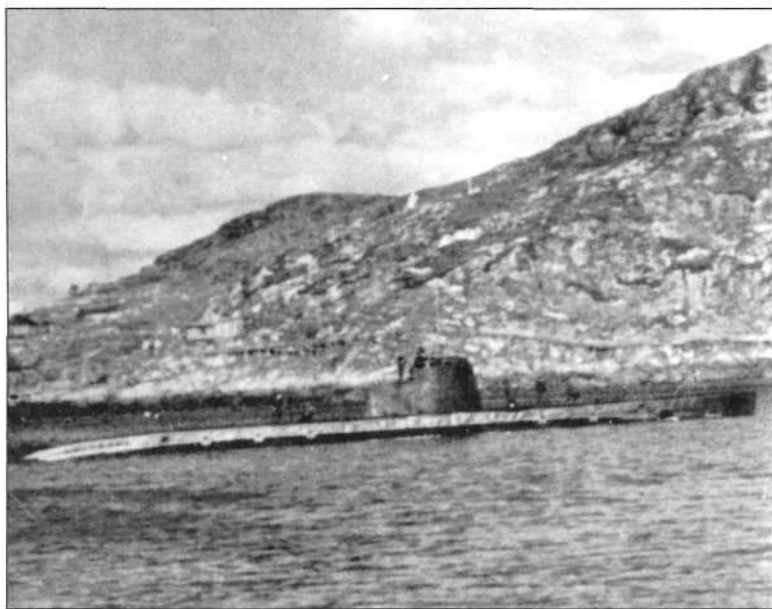
этим незапланированного провала на глубину, всплыть под перископ удалось только через 9 минут. Стариков заметил лишь «два темных близко расположенных друг к другу облака», которые, несомненно, являлись выхлопными газами дизелей упущенной цели. По понятной причине не увенчались успехом и поиски следов гибели, хотя командир объяснил это сильным волнением, постоянно заливавшим перископ. Просчеты Старикова обошлись союзникам дорого в прямом смысле этого слова. Уже на следующий день «456-я» потопила передававшийся СССР по ленд-лизу траулер «Сулла», но самой громкой ее победой стало торпедирование британского крейсера «Эдинбург», затонувшего впоследствии с грузом советского золота, заплаченного англичанам в счет поставок.

Всю первую половину апреля подлодка простояла в ремонте, зато во вторую половину совершила два похода. В первом (16-21.4.1942) к Варде 20-го числа был атакован конвой, куда входил транспорт «Петрополис». Залп был дан с дистанции 14 кбт и немцы его легко заметили. Судно увернулось от торпед, одна из которых взорвалась на берегу, а охотник «Uj 1105» произвел бомбометание. К счастью, его гидролокатор не смог нащупать подлодку и ориентиром для сбрасывания послужило масляное пятно, образовавшееся, вероятно, после продувания ЦБП. Две бомбы взорвались непосредственно под корпусом, но причиненные ими повреждения ограничились надстройкой, которая начала вибрировать, и осыпанием пробковой изоляции. Что же касается цели, то за ней командир смог кратковременно наблюдать лишь спустя 15 минут после зал-

па. Судно находилось на поверхности, якобы не имея хода, но в то же время развернулось на обратный курс! Командование засчитало транспорт поврежденным, но для признания его потопленным, потребовало подтверждения от разведки, которое, впрочем, так никогда и не было получено.

Оправдать хоть отчасти кредит наград и доверия удалось лишь в 13-м с начала войны походе (27-30.4.1942). Вечером 29-го, патрулируя в Варангер-фьорде, подлодка обнаружила вражеский конвой, шедший из Киркенеса на запад. Атака показала, что Стариков все-таки чему-то научился за время войны — скрытное сближение на дистанцию 4,5-5 кбт, двухторпедный залп по крупнейшему транспорту и два попадания, которые стали для противника полной неожиданностью. Торпедированный транспорт «Куритиба» (4969 брт) затонул в течение минуты. Тот факт, что на его борту перевозился груз никелевой руды (единственное судно с никелем, потопленное СФ за все время войны!) и два катера-тральщика, делал его одной из наиболее ценных побед из всех, которые наши подводники одержали в северных водах. Поскольку подлодка так и осталась необнаруженной, контратака двух сторожевиков имела целью лишь отпугнуть противника. Фактически в этом не было необходимости, поскольку «малютка» израсходовала свои торпеды и теперь возвращалась в базу. Не смогла помешать этому и группа из трех охотников, прибывшая для гидроакустического поиска в районе. В 22.56, спустя 3,5 часа после атаки «М-171», находившаяся на подходе к Рыбачьему, всплыла и продолжила путь в надводном положении. Как оказалось, в 5-6 милях позади нее находился охотник «Uj 1110», который сразу же открыл огонь и дал полный ход. До момента выхода субмарины за пределы дальности стрельбы его 88-мм орудий корабль дал 11 залпов, два из которых легли накрытием. В том, что и в этом случае подлодка вышла «сухой из воды», несомненно, была немалая заслуга командира. Чувствовалось, что с каждым походом он ведет себя все увереннее, не ищет поводов уйти в базу, а наоборот старается приумножить свои боевые успехи. Так, в очередном походе в Варангер-фьорд (4-8.5.1942) по случаю начавшегося шторма он имел разрешение командования возвратиться в базу, но вместо этого еще двое суток находился в море, безуспешно ожидая улучшения погоды. Что же касается торпедных атак, то, анализируя все факты, можно сказать, что главным тормозом на пути к повышению их результативности являлось само командование БПЛ и СФ, зас-

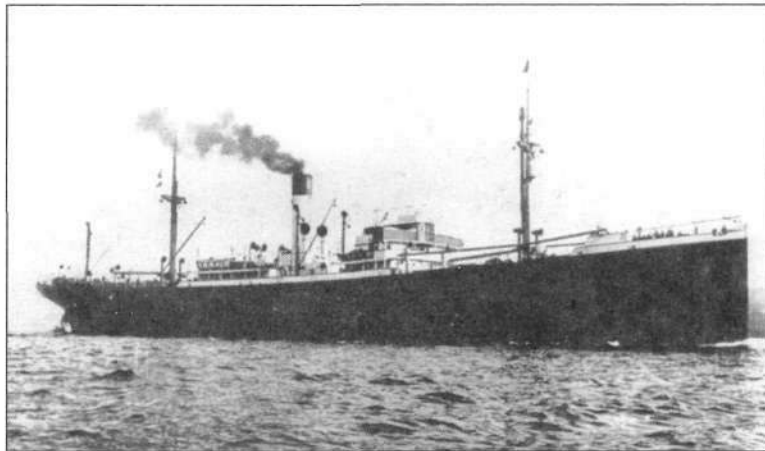
Подводная лодка
«М-171»



читывавшее успехи на крайне сомнительных основаниях. Вследствие этого большинство командиров и в дальнейшем продолжало посылать наверх победные реляции по результатам стрельбы «на глазок» с дистанций более чем в милю!

В конце весны — начале лета 1942 года в обстановке на немецких коммуникациях у берегов Северной Норвегии произошли значительные изменения. Противник нарастил здесь свои противолодочные силы, наладил движение конвоев, развернул многочисленные береговые батареи и минные поля. БПЛ СФ, не зная потерь в тяжелейшем для страны 1941 году, лишилась к середине 42-го примерно трети своего первоначального состава. Теперь почти каждая атака на конвой была сопряжена с большим риском и продолжительным преследованием. Все это заметно отразилось на почерке наших подводников, которые стали более осторожны и менее предприимчивы. В результате, потопление «Куригибы» оказалось последним успехом бригады, достигнутым торпедным оружием в 1942 году.

Для «М-171» самым тяжелым за все время карьеры испытанием стал поход в Варангер-фьорд между 18 и 24 мая. В предпоследний день патрулирования подлодка обнаружила конвой, куда входил один крупный транспорт и несколько сторожевых. Боевой курс пришлось держать лагом к волне, что в условиях крупной зыби привело к сильному рысканию на курсе, но, даже несмотря на это, торпеды были выпущены достаточно точно. На это в частности указывает тот факт, что после маневра уклонения, снаряды прошли всего лишь в 15-20 метрах от транспорта «Вардэ» и охотника «Uj 1101». В этом случае немцам не только удалось обнаружить сами снаряды, но так же засечь по воздушному пузырю место залпа, куда «Uj 1111» сбросил 22 глубинные бомбы. Они взорвались под носовыми отсеками, где сразу же погас весь свет и осыпалась изоляция. Но что еще хуже, на этот раз группе охотников удалось установить четкий гидроакустический контакт. Кроме того, врагу помогал ориентироваться масляный след, который потянулся за подлодкой после первой бомбардировки. В течение последующих 4 часов «Uj 1101», «Uj 1106» и «Uj 1111» предприняли две групповые бомбардировки, сбросив 66 и 74 глубинные бомбы соответственно. Хотя подлодка не маневрировала в вертикальной плоскости — в течение всего времени она шла на 20-22 метрах — немцам так и не удалось точно установить глубину ее погружения, в результате чего все бомбы взрывались слишком глубоко. Впрочем, сбрасывать бомбы с малой установкой



глубины взрыва было небезопасно для самих охотников, которые были переделаны из рыболовных траулеров и не могли развить больше 12-13 узлов хода. «Малютка» не получила сколько-нибудь значимых повреждений, но никогда раньше ее экипажу не приходилось сталкиваться со столь массированным бомбометанием. Комбриг Виноградов счел транспорт «вероятно утопленным», и для поднятия морального духа, наградил подводников орденами и медалями, причем Старикова — орденом Красного Знамени.

Несмотря на то, что корабль настоятельно требовал текущего ремонта и устранения мелких неисправностей, вызванных взрывами глубинных, в июне (13-20.6.1942) его послали в море еще раз. Днем 19 июня «М-171» атаковала конвой, состоявший из транспорта и трех сторожевых. По боевому донесению торпеды были выпущены с дистанции 16-18 кбт. Взрывов слышно не было, но, подняв спустя 6 минут перископ, командир подлодки и обеспечивавший его комдив Морозов смогли увидеть только один сторожевик, при том, что граница видимого горизонта составляла по их утверждению около 5 миль. В донесении Стариков написал, что «командир 4-го ДПЛ, осмотрев горизонт, засчитал транспорт утопленным», но на этот раз не нашел понимания в вышестоящем штабе. Комбриг Виноградов указал, что за время всплытия под перископ транспорт мог бы достигнуть границы визуальной видимости и подтверждение его потопления должна предоставить разведка. Но разведчики подтверждения не сделали, возможно потому, что противник и в самом деле не понес никаких потерь.

До конца сентября субмарина простояла в ремонте, в ходе которого был установлен стабилизатор глубины без хода «Спрут». Теперь перед экипажем была поставлена не менее ответственная зада-

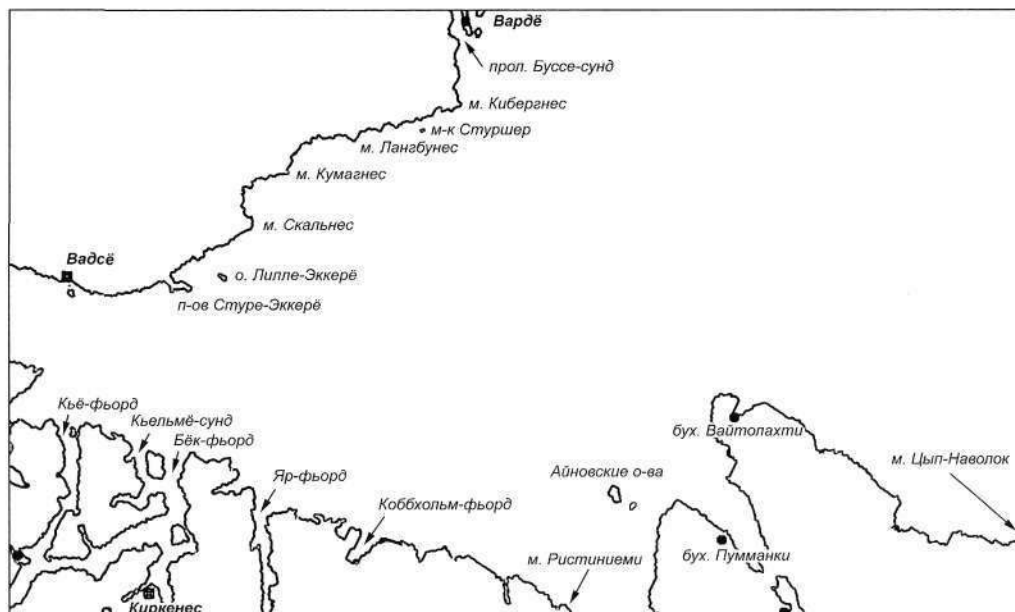
**Транспорт
«Куригиба»,
потопленный
«М-171» 29 апреля
1942 г.**



**В.Г. Стариков и
комбриг
Н.И. Виноградов
на мостике «М-171»**

ча высадки разведгруппы на норвежское побережье. В первом походе (30.9-2.10.1942) «малютка» успешно сменила группу, осуществлявшую наблюдение за прохождением немецких конвоев в районе Сюльте-фьорда, а во втором (29.10-6.11.1942) не смогла произвести разведку Тана-фьорда из-за густого тумана. В промежутке между разведывательными походами «малютка» действовала на коммуникациях в Варангер-фьорде (6-14.10.1942), но из-за сильного шторма безрезультатно. Две неудачи подряд вызвали неудовольствие командования, которое посчитало, что Стариков «не проявил достаточной настойчивости и напористости». Теперь командиру пришлось снова позаботиться о повышении своего реноме, если не реальными, то хотя бы «докладными» победами. Ярким примером оказалась атака вечером 13 декабря (поход 10-14.12.1942). Вражеский конвой был

обнаружен сигнальщиком в «окне» снежного заряда, когда подлодка находилась в надводном положении. Боясь обнаружить подлодку и в то же время упустить цель в условиях плохой видимости, командир не стал сближаться, а произвел стрельбу с дистанции 12-13 кбт. В своем донесении он утверждал, что видел всплеск в направлении цели, но поскольку кроме него в тот момент на мостике никого не было, привел и другое «объективное» свидетельство — через 2 минуты «часть личного состава слышала (!) слабый удар взрывной волны». На этот раз командование поставило под сомнение не только потопление судна, но и сам факт попадания. В реальности же немецкий конвой прошел в Киркенес, даже не заметив атаки. Ситуация повторилась почти в деталях 5 января 1943 года: снова атака из надводного положения в темное время суток с дистанции 12 кбт, после чего командир с мостика наблюдал вспышку у борта цели. На этот раз взрыв слышал весь личный состав, а акустик после погружения подлодки якобы перестал слышать шум винтов судна. Последнее особенно странно с учетом того, что по немецким данным в состав конвоя входил не один, а два транспорта. На этот раз победу засчитали и наградили Старикова орденом Отечественной войны 1-й степени, хотя в реальности результат не отличался от предыдущего. И снова, как почти год назад, командир сумел оправдать доверие задним числом — в походе 28-30 января, он, стреляя из надводного положения с 15 кбт, сумел-таки добиться попадания в немецкий транспорт «Илона Симерс» (3245 брт). Судно получило серьезные повреждения носовой



**Карта Варангер-
фьорда**

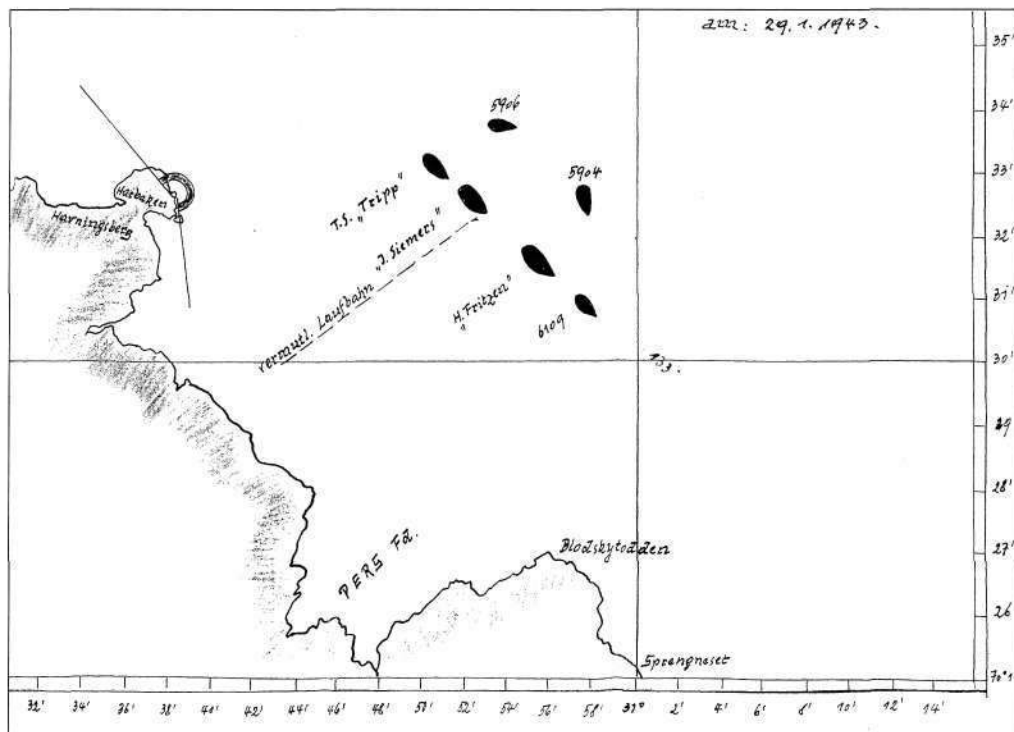


Схема атаки «М-171»
29 января 1943 г.
(из КТБ 59-й
флотилии
сторожевых
кораблей)

части, но осталось наплаву и в мае было отбуксировано на ремонт в Германию.

Оба февральских похода «малютки» тоже завершились атаками. В первом случае днем 18 февраля Стариков стрелял по одному из пяти тральщиков. И снова, как неоднократно случалось ранее, в своем донесении он дал в руки командования немало аргументов, чтобы оно усомнилось в успехе. В частности он сообщил, что всплыл под перископ не ранее, чем через 9 минут после залпа, и из-за волнения смог разглядеть только часть вражеского отряда, но в то же время заявил, что атакованный корабль обнаружен не был. Как командир сумел его отличить от остальных однотипных собратьев, в донесении не говорилось. Решающим фактом, как и в ряде предыдущих случаев, оказался взрыв, который, якобы, был услышан всеми подводниками через полторы минуты после выстрела. Вероятно, именно «суперрезультативность» Старикова заставила командование БПЛ СФ остановить свой выбор на «М-171», когда потребовалось показать «товар лицом» «московскому гостю» — начальнику Управления подводного плавания контр-адмиралу А.С. Фролову. 26 февраля подлодка вышла на позицию в Варангер-фьорд, а уже на следующий день произвела торпедную атаку по небольшому конвою. Однако, произошедшее дальше стало подлинным конфузом: хотя три краснофлотца в 1-м отсеке утверждали, что слышали взрыв, при ос-

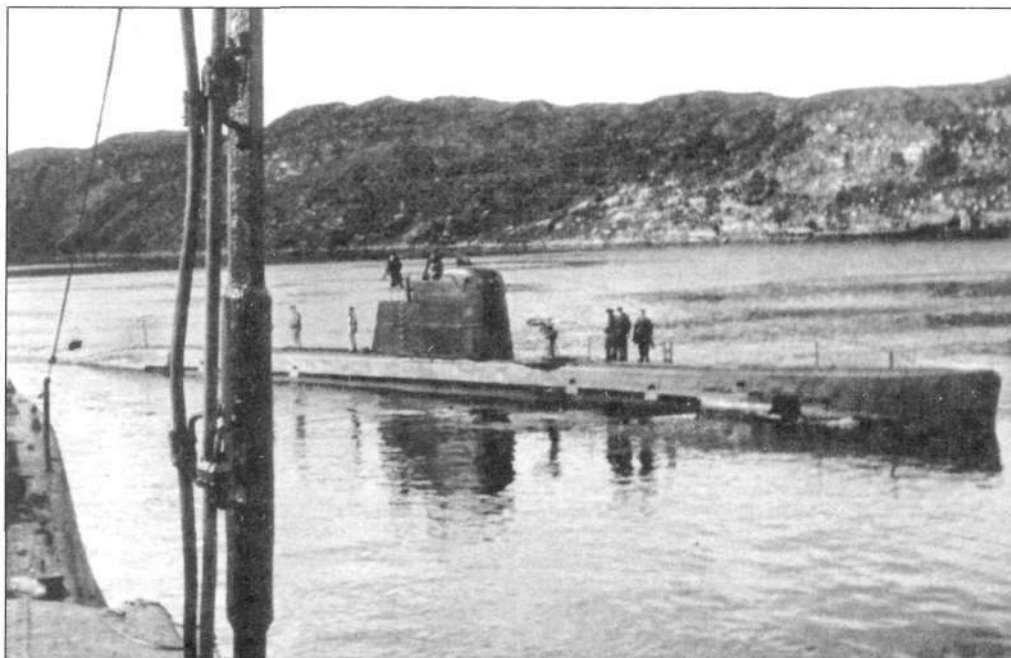
мотре горизонта командиром и адмиралом выяснилось, что «транспорт и тральщик продолжали быть на ходу и наплаву». В своих выводах Стариков впервые с момента начала войны признавал, что, несмотря на услышанный взрыв, он промахнулся, а «торпеда могла взорваться, не дойдя до цели, на глубине 110 метров». Впрочем, на карьере героя это никак не отразилось — 6 марта он был назначен командиром крейсерской субмарины «К-1». Преемником Старикова на «малютке» стал капитан-лейтенант Г.Д. Коваленко (1912 г.р., ВМУ 1938 г., УОПП 1941 г.), служивший с июля 41-го по ноябрь 42-го старпомом на «Щ-422», а затем некоторое время командовавший вводимой в строй «М-108». Это был довольно ровный и спокойный офицер, лишенный амбиций и тяги к внешнему блеску, что так отличало его предшественника.

Первый поход в Варангер-фьорд (30.3-1.4.1943) был отмечен попаданием в трал немецких «раумботов», которым были сорваны радиоантенны и повреждено оборудование мостика. Кроме того, начала стучать и греться муфта «Бамаг», из-за чего пришлось вернуться в базу. Неисправность быстро устранили, и 4 апреля подлодка снова вышла на позицию. Спустя двое суток в дневное время Коваленко обнаружил небольшой конвой (а скорее всего — пару норвежских каботажных судов, совершавших совместный переход), который решил атаковать. Из-за плохой

Командир «М-171»
капитан-лейтенант
Г.Д. Коваленко



Подводная лодка
«М-171»,
август 1943 г.

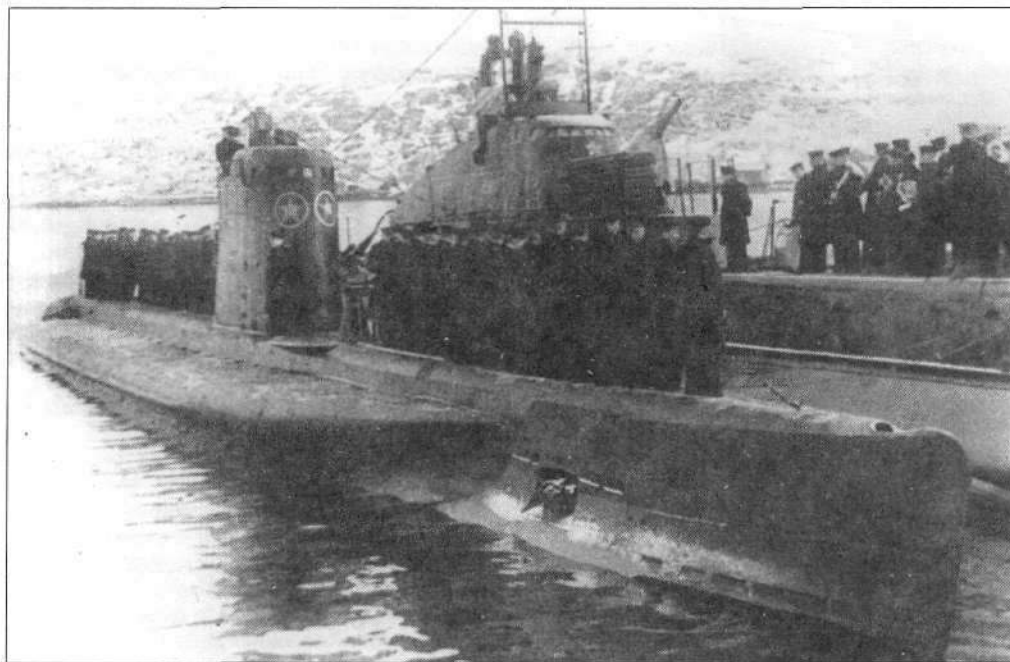


дифферентовки залп был произведен не с перископной, а с 17-метровой глубины, что впоследствии дало основание считать эту атаку первой бесперископной атакой советских подводок. Хотя командир честно признался, что взрыва он не слышал, часть экипажа подтвердила, что он был. Спустя 4 минуты был произведен осмотр в перископ, в ходе которого командир и комдив убедились в отсутствии транспорта. Успех был засчитан (в сентябре Коваленко наградили за эту победу орденом Красного Знамени), хотя и в этом случае противник даже не подозревал, что атака имела место. Последний в 1943 году поход состоялся между 21 апреля и 1 мая. Командир ждал встречи с конвоями, смело маневрируя у берега, но единственным результатом этого стало повторное попадание в трал.

К лету 43-го материальная часть «малютки» оказалась уже порядком изношенной. Хотя она прошла в июне — июле заводской ремонт, его результаты техотдел флота не удовлетворили, и подводка продолжала стоять на приколе. К началу октября в крыше соляровой цистерны обнаружилась течь, для устранения которой требовалось извлечь дизель. Узнав о том, что субмарина все равно не сможет в ближайшее время выйти в море, командование, скрепя сердце дало добро на постановку ее в средний ремонт и переделку в минный заградитель по проекту 604. Приказ о пробном переоборудовании одной из «малюток» XII серии по данному проекту НК ВМФ отдал еще 26 июня 1942 г., но прошло больше года, прежде чем

удалось найти подходящую «кандидатуру». В условиях слабой северной ремонтной базы работы затянулись на весьма продолжительный срок. Только 7 апреля 1944 г. была сформирована приемная комиссия, а в конце июля начались испытания. Они осуществлялись параллельно с боевой подготовкой обновленного экипажа и заняли весь август и сентябрь. К этому времени «171-я» оставалась единственной «малюткой» XII серии в составе Северного флота — остальные либо погибли, либо были отправлены на Черное море. Хотя субмарина числилась в составе 1-го дивизиона, куда входили корабли с комбинированным минно-торпедным вооружением, испытания ее минного устройства все еще не были завершены, и потому командованию пришлось отправить ее в море в чисто торпедном варианте. Необходимость же в посылке в боевой поход была большой — начавшаяся 8 октября операция «Вест» имела своей целью разгром всей заполярной группировки немцев, и на Северный флот, помимо прочего, возлагались задачи срыва подвоза и возможной эвакуации море.

Подлодка вышла из базы вечером 9 октября на самую восточную из всех существовавших на тот момент позиций между мысами Харбакен и Маккау. Ждать врага долго не пришлось — рано утром 12-го показался конвой, идущий из Киркенеса на запад. Коваленко не удалось подойти к внешней линии охранения ближе, чем на 10 кбт, после чего он дал залп по транспорту, створившемуся со сторожевиком. Как дипломатично написал командир, «из-



«М-171», прошедшая переоборудование в минный заградитель по проекту 604. На заднем плане — подводная лодка «Щ-404»

за больших шумов в ПЛ внешняя обстановка не наблюдалась», но когда спустя 12 минут подняли перископ на один сторожевик вроде бы стало меньше. Противник нападения не заметил, а начавшееся спустя 2 часа бомбометание имело целью не «малютку», а корабли конвоя, которые атаковала наша авиация. Командование

сочло сторожевик «вероятно потопленным», хотя и допускало, что попадания могло и не быть. Коллеги Коваленко оказались более удачливыми, уничтожив из состава этого же каравана транспорт «Лумме» («С-104») и охотник «Uj 1220» («В-2»). «М-171» же тем временем вернулась на базу, перезарядилась, пополнила

Экипаж «М-171», 1944 г.



запасы и в ночь на 15 октября вновь вышла в море. Ждать пришлось недолго — уже вечером следующих суток из штаба СФ предупредили о выходе крупного конвоя из Киркенеса на запад. Коваленко четко вышел наперехват и в наступивших сумерках атаковал крупный сухогруз из надводного положения со стороны берега. Сразу после выстрела командир приказал погружаться, но в момент ухода под воду почти во всех отсеках прослушивались два взрыва. Трудно сказать, что могло оказаться их причиной, но, во всяком случае, не попадания. С борта транспорта «Патагония» торпедные следы были замечены, после чего судну удалось уклониться. Поскольку капитан парохода не сделал донесения по радио и не выпустил белую ракету, командир конвоя узнал об атаке только после прибытия в пункт назначения. В данном случае командование БПЛ оказалось на высоте, указав командиру, что он мог визуальнo пронаблюдать за результатами залпа, а при отсутствии этого, судно может считаться лишь «вероятно потопленным». Награды Коваленко не дали, хотя поход и оценили на «хорошо».

Больше субмарине выходить в море не пришлось — пока она проходила навигационный ремонт, корабли противника ушли за пределы ее оперативного радиуса. Наше Заполярье и норвежский Финмарк были освобождены, и война для подлодок СФ закончилась. День победы она встретила у стенки, проходя демонтаж механизмов перед перевозкой на Балтику. Несмотря на то, что боевой счет «М-171» оказался многократно завышен, за время войны она совершила 29 боевых походов, произвела 21 торпедную атаку и смогла поразить два вражеских транспорта, один из которых затонул, а другой получил тяжелые повреждения. Она стала не только самой результативной и активно воевав-

шей «малюткой» Северного флота, но и единственной, кто прошел войну на данном театре с первого до последнего дня.

«М-172»

Вскоре после прихода на Север лодка стала в текущий ремонт, продолжавшийся до конца декабря 39-го. В январе она сходила в дозор перед входом в Кольский залив (29.1-2.2.1940), но на четвертый день на ней возникли сразу две неисправности (подплавление упорного подшипника и пробой изоляции якоря генератора), заставившие вернуться в базу. Этим участие подлодки в Советско-финляндской войне и ограничилось. По итогам боевой подготовки в 1940 году «172-я» вышла только во 2-ю линию, а в январе 41-го на ней начался средний ремонт. Он завершился лишь в середине мая, после чего экипаж приступил к отработке трех первых задач КПЛ-41. На этом этапе подготовки подводников и застало начало войны.

Командиром подлодки с октября 39-го являлся ст. лейтенант Д.Я. Лысенко (1910 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.). Под его руководством «малютка» совершила лишь одно патрулирование (11-20.7.1941) на дозорной позиции у побережья полуострова Рыбачий. По возвращению командир доложил об успешном завершении похода, правда признался, что из-за сильного тумана долгое время не имел определения, допустил невязку в 31 милю и сел на мель, повредив при этом носовую часть лодки. Расследование, произведенное по горячим следам военкомом 4-го ДПЛ Кабановым, показало, что Лысенко, мягко говоря, смягчил слишком много острых углов. На протяжении всего плавания ему мерещились противолодочные корабли и самолеты, которые преследовали субмарину при помощи новейших технических средств, большая часть из которых существовала только в воспаленном сознании командира. Так, когда освещение ЦП погасло из-за попавшей в распределительную коробку воды, он закричал «лучи!». Когда краснофлотцы поинтересовались, что он имел в виду, командир ответил: «Это противник применяет новый вид оружия — режет корпус подлодки электричеством!» Именно из-за опасения быть обнаруженной подлодка и не определялась на протяжении 6,5 суток. И потому не удивительно, что шедший на глубине корабль вылез на мель в тот момент, когда командир считал, что он все еще находится в нескольких десятках миль от побережья. Поведение Лысенко в этот момент трудно охарактеризовать иначе, чем паническое. «Услышав удары и содрогание корпуса, и металлический треск — писалось в донесении командира БПЛ Виноградова, — ре-

Построение на «М-171», 3 апреля 1945 г. Внутри «победных звездочек» указано число кораблей и судов противника, до и после переоборудования по проекту 604



шил, что его бомбят глубинными бомбами. В этой обстановке он принял решение отвернуть влево и полным ходом идти на глубину до 50 метров. Но когда тов. Лысенко обнаружил, что лодка не погружается, а наоборот всплывает (на камнях), тов. Лысенко крикнул в центральный пост: «Магнит, колоссальной мощности магнит!», считая, что лодку действительно держит за нос мощный магнит». Командование бригады ходатайствовало перед военным советом флота о снятии командира «М-172» с должности и переводе его на береговую службу, но с учетом отсутствия у него боевого опыта, просило ограничиться дисциплинарным взысканием. Тем не менее, военный совет решил по-своему: 22 июля Лысенко был снят, спустя пять дней исключен из партии, а 1 августа «за неряшливые и неумелые действия на боевом походе и аварию корабля» приговорен трибуналом к 7 годам исправительно-трудового лагеря. Он был уволен из рядов ВМФ, впрочем, в связи с применением к нему закона, позволявшего отсрочить исполнения наказания до окончания войны, вскоре снова стал военнослужащим. Уже в октябре 41-го в прежнем воинском звании он командовал сетевой партией ОХРы Иокангской ВМБ, и затем до конца войны служил в составе Волжской и Дунайской флотилий.

Тем же рапортом, которым командование БПЛ докладывало о происшествии с «М-172», оно предлагало назначить на должность командира недавнего выпускника УОППа ст. лейтенанта И.И. Фисановича (1914 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1941 г.). До обучения в УОПП он на протяжении двух лет исполнял обязанности флагштурмана БПЛ СФ и заслужил самые благоприятные характеристики. Энтузиаст подводного дела, смелый и выдержанный в бою, он в то же время был весел, общителен, внимателен и вежлив с сослуживцами и подчиненными. При этом он сохранял принципиальность в отношениях с начальством, мог отстаивать свое мнение, а иногда даже и обсуждать приказы, казавшиеся ему непродуманными. Быстро овладев, благодаря незаурядным способностям, управлением субмариной, он, как и подавляющее большинство наших командиров, был слабо подготовлен в тактическом отношении. «Легковерие» же командования бригады при анализе победных докладов, оказало ему «медвежью услугу» в плане профессионального роста.

Тем не менее, бесстрашие и стремление добиться успеха несмотря ни на что, проявились уже в первом походе (18-23.8.1941) в район Петсамо. Обеспечивавший его действия комдив 3-го дивизиона И.А. Колышкин с удивлением наблю-



дал за тем, как вместо привычной осторожности впервые вышедшего в море, Фисанович показал настоящую лихость, предложив на третьи сутки проникнуть в залив Петсамонвуоно и атаковать суда, находившиеся на рейде Линахамари. Днем 21-го лодка прошла вглубь фьорда, достигла рейда и обнаружила стоящий там крупный транспорт. Казалось, ничто не сможет спасти его от уничтожения, но на практике все случилось иначе. Желая сократить время пребывания на узком рейде командир выпустил торпеду на циркуляции, в результате чего она попала не в район трубы, куда целился Фисанович, а в причал перед судном. Подводники слышали глухой взрыв, но перископ был поднят лишь тогда, когда рейд скрылся за скалами. Несмотря на это, когда командир написал в донесении «В попадании уверен, предполагаю потопление» — никто в штабе не стал ему возражать. Вторая торпеда была израсходована поздно вечером 22 августа по «паровой яхте», которая шла из Киркенеса в Петсамонвуоно в охранении сторожевого катера. Согласно донесению стрельба велась с дистанции 4-5 кбт, причем ее серьезно

**Командир «М-172»
ст. лейтенант
И.И. Фисанович
на мостике своего
корабля.
3.4.1942 удостоен
звания Героя
Советского Союза**



**И.И. Фисанович
(слева)
и И.А. Колышкин,
1941 г.**

затрудняла плохая видимость, ограничивавшая видимый горизонт в 10-12 кбт. Фактически Фисанович видел цель лишь благодаря тому, что ее белый силуэт проецировался на фоне темного берега. Спустя 40 секунд и спустя 2 минуты подводники слышали глухой и звонкий взры-

вы, которые командир интерпретировал как попадание торпеды и взрыв котлов. Акустик доложил о прекращении шума винтов судна. В поднятый спустя 9 минут перископ никого из противников увидеть не удалось, что не удивительно, если учесть, что после выстрела субмарина легла на контркурс относительно конвоя, а затем стала отходить, развернувшись кормой к берегу. По немецким данным нападению подверглось госпитальное судно «Александр фон Гумбольдт», причем о присутствии подлодки противник узнал лишь по взрыву торпеды на скалах. За эти успехи экипаж «М-172» был награжден орденами и медалями, а сам Фисанович 8 ноября получил орден Красного Знамени.

Второй поход (13-15.9.1941) тоже прошел весьма насыщенно. На этот раз Фисанович патрулировал подходы к Киркенесу, причем настолько близко, что вечером 14-го наблюдал выход из фьорда конвоя, взявшего курс на Петсамо. Торпеда была выпущена по транспорту водоизмещением 3000 тонн, но от выпуска второй по «тральщику» пришлось воздержаться из-за всплытия подлодки (она все еще не имела БТС). Спустя минуту был услышан взрыв, а еще через четыре командир, наблюдая в перископ, не смог отыскать транспорт. Но еще более удивительным фактом, с учетом того, что немцы атаки не зафиксировали, можно считать преследование, в ходе которого, якобы, было сброшено 10 бомб. Легко «оторвавшись» «малютка» ушла на позицию зарядки, откуда передала донесение, что нуждается в пополнении запаса торпед. В штабе флота его истолковали как полное израсходование боезапаса и отозвали корабль в базу. Несмотря на этот конфуз, в штабе бригады были составлены представления на присвоение Фисановичу звания Героя, а подлодке — краснознаменной.

За этим весьма бодрым дебютом последовала долгая «темная полоса» — в пя-



**Подводная лодка
«М-172»**

**Госпитальное судно
«Александр фон Гумбольдт»**



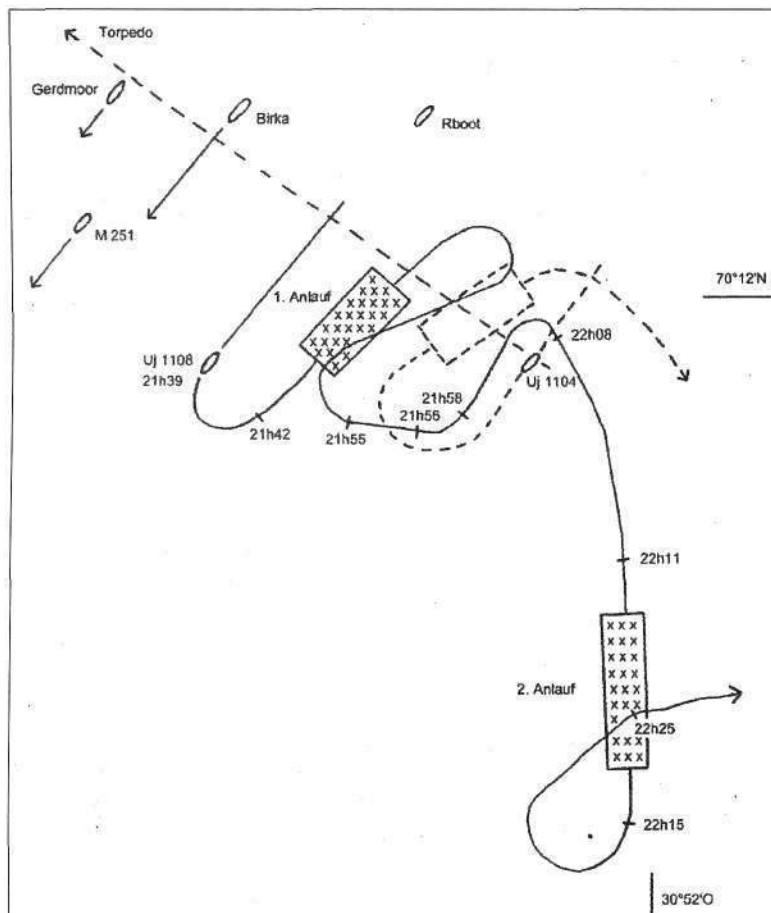
ти походах, совершенных до конца года (18-21.9, 3-15.10, 1-10.11, 12-16.11 и 14-19.12) единственным успехом субмарины стало спасение 15 ноября остатков диверсионной группы, высаженной в конце сентября с «М-173». Действиям же на коммуникациях мешала штормовая погода и многочисленные поломки. В последнем походе оказалась заклинена разобщительная муфта и лопнула магистраль охлаждения упорного подшипника, что заставило досрочно вернуться в базу. В этом Фисанович открыто винил штаб БПЛ, который побоялся признать аварийное состояние подлодки несмотря на то, что еще до похода линия вала подавала массу поводов сомневаться в ее работоспособности. В предпоследний день года «малютка» начала текущий ремонт на Мурманском заводе Наркомата рыбной промышленности. Он продолжался до конца марта, а 3 апреля командир и субмарина получили свои высокие награды. Это, несомненно, вдохновило экипаж на новые боевые походы, тем более, что весной, как мы писали ранее, подводная война на Севере вступила в фазу кульминации. Немцы усилили охранение своих коммуникаций, начались потери, результативность, даже по докладам начала падать, а командование БПЛ изо всех сил старалось заставить подчиненных действовать более активно.

Фисанович в таких понуканиях не нуждался. Выйдя 11 апреля на позицию в Варанегер-фьорде, он уже следующим утром дал залп по идущему в Киркенес конвою. Дистанция выстрела составляла около 10 кбт, видимость была удовлетворительной, и, подняв перископ через 4 минуты после взрыва, командир наблюдал на месте 8000-тонного транспорта облако то ли пара, то ли дыма. Победу командование засчитало без сомнений, хотя атакованный норвежский транспорт «Станья» был сдан на слом лишь много лет позже окончания войны. После перезарядки торпедных аппаратов субмарина вернулась на позицию и утром 15-го атаковала конвой, шедший на запад. Командир решил торпедировать двумя торпедами две цели, но после выпуска первой не отработала БТС и пришлось заполнять ЦБП. Лодка ушла на глубину и выстрел сорвался. Через 88 секунд моряки в 5-м отсеке слышали отдаленный взрыв, а через 6 минут командир наблюдал судно в перископ, причем оно якобы кренилось на правый борт, имело дифферент на корму, и лишилось грот-мачты. Фактически же торпеда прошла по корме транспорта «Ногат», после чего, видимо, взорвалась при падении на морское дно. Заметивший место выстрела охотник «Uj 1109» сбро-



сил туда 22 глубинные бомбы, и наблюдал на поверхности небольшое масляное пятно. Он не смог установить с подлодкой гидроакустического контакта и вскоре ушел догонять конвой. Фактически бомбы серии взорвались не ближе 20 метров, повредив освещение, изоляцию корпуса и временно некоторые измерительные приборы. Оставшаяся торпеда была выпущена утром 20-го по танкеру «Форбах», но и в это случае, несмотря на услышанный взрыв, конвой не заметил атаки. Вероятно, командир сильно ошибся с определением дистанции, поскольку оценил водоизмещение судна, имевшего вместимость 7808 брт, всего в 5000 тонн. В следующем походе утром 11 мая «малютка» стреляла двухторпедным залпом по немецкому пароходу «Хартмут». Особенностью этой атаки было то, что из-за снежного заряда все сближение происходило по акустическим пеленгам и цель наблюдалась в перископ лишь последние 3 минуты перед выстрелом. Увы, из-за неверного опреде-

**«М-172»
возвращается
из похода**

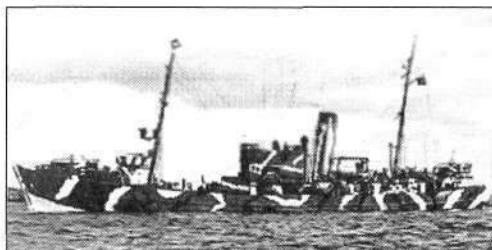


**Схема атаки
«М-172» конвоя
15 мая 1942 г.**

ления элементов движения и в этот раз торпеды ушли «в молоко».

Столь активная деятельность должна была рано или поздно привести к серьезному бою с силами ПЛО, и он действительно состоялся 15-16 мая. Вечером 15-го Фисанович атаковал очередной конвой, избрав своей целью «транспорт в 6000 т с пушкой на носу», а фактически охотник «Uj 1108». Командир грубо ошибся с оценкой его скорости (вместо 11, оценил ее в 8 узлов), а по-видимому и с дистанцией. Торпеда прошла по корме цели, и дичь и охотник сразу же поменялись местами. Контратаку облегчило то обстоятельство, что на боевом курсе «малютка» поднырнула под «Uj 1104», и пузырь от ее выстрела наблюдался чуть ли не в 50 метрах по его

правой раковине! Положение «малютки» усугублялось еще и тем, что система БТС вновь отработала неправильно и лодка приняла в носовую часть гораздо больше воды, чем требовалось. Это сорвало и выпуск второй торпеды, и наблюдение за целью, о «поражении» которой пришлось судить только по звуку взрыва. Вскоре на недостаток в этих звуках жаловаться уже не приходилось — оба охотника, достигли места залпа и сбросили 34 глубинных бомбы. Сразу же вышел из строя гирокомпас, но что еще хуже — оказались заклиненны горизонтальные рули. Из-за лишней воды и не совсем верного расчета механика лодка приобрела дифферент в 18 град на корму и начала погружаться. Держать глубину она могла только на 5-узловой скорости, но это быстро привело бы к разряду батареи. Командир опасался, что включение водоотливных средств приведет к обнаружению, и потому согласился лишь дать «пузырь» в среднюю цистерну, после чего плавучесть на глубине 15-20 метров стало возможным удерживать при скорости в 3 узла. Ориентируясь по отличительным глубинам при помощи эхолота, субмарина начала медленный отход в юго-восточном направлении. На ее беду гидрология моря в тот день была благоприятна для проведения гидроакустического поиска. Немецкие охотники по очереди устанавливал с ней контакт и сбрасывали крупные серии глубиннок: в 23.12 «Uj 1108» — 20 бомб, в 23.34 «Uj 1104» — 32, в 00.12 он же — 16, затем в 01.30 «Uj 1108» — 26. Последние четыре бомбы были сброшены с этого же охотника в 4 часа утра, но акустики все еще докладывали, что русская подлодка продолжает уходить генеральным курсом на восток. Интересно отметить, что подводники так и не смогли установить факт использования противником гидролокаторов, а считали, что враг ведет наблюдение по масляному следу. Фактически уничтожить «М-172» помешала малая глубина, на которой шла лодка, и неспособность немецкой аппаратуры точно ее определить. Установки глубины подрыва бомб колебались от 60 до 120 метров и неоднократно их взрывы выбрасывали «малютку» до глубины 8-10 метров. Несмотря на это довольно точные по месту взрывы нанесли подлодке многочисленные повреждения. Почти все приборы и механизмы получили взрывные контузии, некоторые сдвинулись с фундаментов, потекли клепаные швы съемных листов в 5-м и 6-м отсеках, треснул сварной шов внутренней топливной цистерны из-за чего из нее начал вытекать соляр, были подорваны многие клапана заборной арматуры, поврежден вертикальный руль и многое другое.



**Охотник за
подводными
лодками «Uj 1108»**



Впоследствии на корпусе насчитали 110 вмятин, в основном пришедшихся на обшивку 4, 5 и 6-го отсеков. За живучесть на протяжении всех этих часов боролся практически весь экипаж, случаев паники не было, но до конца испытаний, как оказалось, было еще далеко.

Еще около часа ночи командир противолодочной группы доложил, что бомбы у него на исходе, и попросил морского команданта Киркенеса организовать пополнение их запаса, а так же вызвать авиацию. И то и другое оказалось весьма дальновидным. Около 06.30 бомбы были доставлены и переданы на охотники двумя сторожевиками, правда, бомбы, доставленные «шнелльботами», перегрузить не удалось из-за зыби. Корабли уже собирались возобновить бомбометание, как по ним открыла огонь наша береговая батарея на полуострове Рыбачий. Немцы закрылись дымзавесой и отошли мористее, ожидая всплытия подлодки. Постепенно акустик «М-172» потерял их шумы и Фисанович решил, что преследование прекратилось. В 8 часов он всплыл в 3,5 милях от берега, но охотники, находившиеся по корме в 7 милях сразу же открыли огонь. За четыре минуты они успели выпустить 38 88-мм снарядов, большинство из которых упали с полумильным недолетом. Повторно открывшая огонь береговая батарея заставила корабли противника ретироваться под прикрытием дымзавес — на этот раз окончательно. Последним аккордом испытаний стала

атака специально вызванного к месту боя Ju-88. Он был замечен сигнальщиками с опозданием, в результате чего смог проштурмовать подлодку пулеметным огнем. Две сброшенные им бомбы взорвались на поверхности в тот момент, когда «малютка» уже успела погрузиться на глубину около 20 метров, и потому дополнительных повреждений не нанесли. Впрочем, их и так уже было немало. Немногие из наших подлодок подвергались столь длительному и комбинированному преследованию. Буквально за 4 дня до того другая группа охотников во взаимодействии с бомбардировщиками смогла после длительного преследования потопить куда более крупную и живучую «К-23». Одним словом, «М-172» была на волосок от гибели, но уцелела, а ее экипаж с честью выдержал выпавшие на его долю испытания. Он снова был награжден орденами и медалями, Фисанович — орденом Красного Знамени.

Аварийный ремонт продолжался до конца сентября. Не имея возможности для проведения масштабных корпусных работ, вмятины в прочном корпусе не выправлялись, а нейтрализовывались приваркой наружных ребер жесткости — всего семи на наиболее крупных вмятинах. Позже этот опыт был использован заводом «Красное Сормово» при ремонте «М-32». И все-таки несмотря на такое длительное нахождение в заводе авария произошла в первом же походе в район Вардё (26.30.10.1942). Единственное, что успела

**«М-172»
возвращается
в базу. У пирса
стоит «М-174»**

Подводная лодка
«М-172»
возвращается из
похода. На палубе
перед 45-мм
орудием —
И.И. Фисанович



сделать подлодка до того, как сломалась кулачная муфта — высадить разведгруппу из трех норвежцев, которая позже основала наблюдательный пункт на мысе Нолнес. Увы, на этом очередная темная полоса в карьере «малютки» не закончилась — 9 ноября во время стоянки в Пала-губе корабль несколько раз ударило о стоявшую рядом «М-174», в результате чего образовалась пробоина в прочном корпусе и было смято перо носовых горизонтальных рулей. Аварийный ремонт длился до середины декабря.

Новый операционный цикл начался не слишком удачно — в походе в Варангер-

И.И. Фисанович
(слева) и член
Военного Совета СФ
контр-адмирал
А.А. Николаев



фьорд между 22 и 30 декабря подлодке не удалось ни разу обнаружить противника из-за шторма и плохой видимости. В следующем патрулировании в район Вардё (21-23.1.1943) субмарине удалось выйти в атаку, но вопросов по ней гораздо больше, чем ответов. Фисанович утверждал, что в ночь на 23-е в районе мыса Маккауэр он из надводного положения выпустил торпеды по входившему в состав конвоя эсминцу типа «Карл Гальстер», а затем наблюдал всплеск у его борта. Подводники слышали взрыв, находясь в отсеках. В ту ночь в направлении Киркенеса действительно проходил немецкий конвой, но охранялся он исключительно сторожевыми, переоборудованными из рыболовных траулеров. Никто из них не пострадал, а сама атака осталась незамеченной. Вероятно, всему виной налетавшие снежные заряды и весьма малое время наблюдения за целью — с момента обнаружения до отрыва от противника прошло всего 13 минут. Тем не менее за «потопление» эсминца командир был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Зато со следующей атакой была полная ясность. В ночь на 1 февраля подлодка снова из надводного положения атаковала караван, шедший на запад. Атаку в значительной мере облегчало то обстоятельство, что в этот момент суда поравнялись со встречным конвоем, и частично перемешались. Внимание Фисановича приковал транспорт «Рейнланд», перевозивший груз никелевой руды, но из-за ошибки с оценкой скорости, торпеда досталась не ему, а шедшему за судном кораблю командира

конвоя, сторожевику «V 6115». В результате попадания траулер взорвался, 45 немецких моряков погибло и только семейным удалось спастись. Другой сторожевой корабль сбросил для очистки совести 18 глубинных бомб, но поскольку «М-172» до того как погрузиться некоторое время шла над водой, все они взорвались далеко за кормой. Атаки же из подводного положения по-прежнему не удавались. Так, утром 25 февраля Фисанович стрелял по одиночному немецкому тральщику, и хотя слышал взрывы, а спустя 10 минут констатировал отсутствие цели, и этот залп остался не замеченным.

В марте — первой половине апреля подлодка прошла углубленный навигационный ремонт, в ходе которого большинство приборов и механизмов было установлено на амортизаторы. Тем самым значительно увеличилась живучесть этих механизмов при воздействии взрывов глубинных бомб, что вскоре оказалось весьма кстати. С наступлением весны погода и видимость на театре значительно улучшились, это позволяло противнику в большинстве случаев фиксировать безуспешные атаки и контратаковать субмарины. Так произошло и 18 апреля, когда Фисанович напал на караван, идущий из Киркенеса. Данная атака имела ряд отличительных особенностей: во-первых, обе выпущенные торпеды были оснащены неконтактными взрывателями НВС, вследствие чего были установлены на глубину хода в 4 метра. В том смысле, что враг не заметил их следа, ожидания оправдались, но единственный глухой взрыв, услышанный подводниками, и в этом случае не имел отношения к попаданию. Не исключено, что именно он насторожил акустика «Uj 1106», который примерно в тот же момент получили ясный отраженный сигнал гидролокатора. Группа в составе трех охотников приступила к поиску, в ходе которого сбросила 54 глубинные бомбы и смогла нанести «малютке» незначительные повреждения. Преследованию помешали ложные тревоги о новых нападениях подлодок, которые заставили отозвать противолодочную группу к конвою.

Следующая встреча с противником тоже прошла на удивление легко. В конце суток 7 мая «М-172» выпустила торпеды по конвою, включавшему единственный транспорт — госпитальное судно «Фазан». Хотя снова использовались снаряды с НВС, один из них пошел по поверхности, к тому же шум его винтов был услышан акустиком противника. Практически одновременно подала сигнал барражировавшая над кораблями летающая лодка BV-138, обнаружившая перископ. По всей вероятности услышанные подводниками взрывы были

результатом падения сброшенных с нее бомб. Тем временем охотники «Uj 1101» и «Uj 1103» отделились от конвоя и начали бомбометание. Их бомбы взорвались не ближе 50 метров, не нанеся повреждений. При попытке установить контакт выяснилось, что гидролокаторы на обоих кораблях отказали, и им не оставалось ничего иного, как вернуться к каравану. Удача помогла морякам и в следующем эпизоде. Утром 8 мая «малютка» всплыла у побережья Рыбачьего и под escortом двух сторожевых катеров пошла в базу. Не прошло и часа, как отряд был внезапно атакован одиночным истребителем-бомбардировщиком Fw-190. Рейды этих самолетов на «свободную охоту» вдоль побережья Рыбачьего и в Кольском заливе, начавшиеся весной 43-го, причинили нам немало хлопот и в конце концов привели к закрытию позиции подлодок в Варангер-фьорде. Тогда же «172-я» не успела уйти под воду и только ошибка немецкого пилота спасла ей жизнь. 500-килограммовая бомба, сброшенная в пологом пикировании, шлепнулась в 20 метрах за кормой, срикошетировала от водной поверхности, перелетела через рубку и взорвалась в 10 метрах перед носом погружавшейся «малютки». Через самопроизвольно выдвинувшийся гриб батарейной вентиляции вода попала во 2-й отсек, обнулила изоляцию батареи и вступила в реакцию с электролитом, вылившимся из трех разбитых баков. Остальные повреждения выяснились только в базе. Была нарушена центровка линии вала, прочный корпус в носовой части получил 22 вмятины. Часть из них снова была ликвидирована приваркой ребер жесткости, а лист прочного корпуса в районе 65-го — 69-го шпангоутов по решению технического отдела флота был заменен сходным по толщине, поставленным на заклепках внакрой. За очередную победу экипаж вновь наградили, причем Фисановича по представлению советского правительства — американским «Военно-морским крестом».

Пока субмарина стояла в ремонте командир получил новое назначение. Теперь на Северном флоте «малюток» стало так много, что пришлось сформировать из них еще один дивизион. Фисановичу предложили стать его командиром, что представлялось вполне заслуженным повышением. Новым командиром подлодки стал капитан-лейтенант И.А. Кунец. В начале войны этот офицер возглавлял экипаж «М-173», но служба у него не заладилась и он был назначен на нижестоящую должность. Теперь после службы минером на «С-102» и старпомом на «Щ-403» (за походы на ней Кунец был награжден орденом Красной Звезды) он сумел вос-

становить доверие командования и получил под начало «172-ю». Спустя несколько дней, 25 июля пришел приказ о присвоении ей гвардейского звания, что выводило «малютку» в ряд наиболее прославленных подлодок ВМФ СССР. Увы, долго красоваться под новым флагом кораблю не пришлось. С июля до конца сентября он проходил боевую подготовку с новым командиром, а вечером 1 октября вышел на позицию в Варангер-фьорд. Вернуться с нее лодке было не суждено. Поскольку корабли и самолеты противника на ее потопление не претендуют, наиболее вероятной причиной гибели может считаться подрыв на mine, недостатка в которых не наблюдалось. В последнем походе на борту корабля находилось 23 человека.

«М-173»

После перехода на Север субмарина участвовала в Советско-финляндской войне, совершив два (30.11-4.12.1939 и 2-8.1.1940) ничем не примечательных похода на дозорную позицию. Боевая подготовка в 1940 году позволила экипажу отработать часть задач 2-й линии, а в конце марта 41-го наступило время среднего ремонта. Завершился он через две недели после начала войны, и 4 августа «малютка» ушла в свое первое патрулирование. Оно закончилось уже спустя сутки. При первом же погружении из-за плохой конструкции клинкет газова двигателя, внутрь последнего попала вода. Подводники постарались ее удалить, но произвели осмотр недостаточно тщательно, в результате чего после всплытия при попытке продуть главный балласт отработанными газами, вода разорвала крышку одного из цилиндров. Дизель вышел из строя, причем его ремонт занял более двух недель. Происшествие показало, что командир подлодки капитан-лейтенант И.А. Кунец (1910 г.р.) несмотря на то, что находился на должности с ноября 1938 года, так и не сумел наладить службу на корабле. Возможно, это объяснялось тем, что он попал в число подводников не по своей воле. В 1931 году он окончил Белорусскую пехотную школу (так тогда назывались училища сухопутных войск), после чего в течение двух лет командовал стрелковым и автомобильным взводами. Неожиданно в конце 1933 года он становится слушателем СККС флота, которые закончил летом 35-го. Как правило, на флот по партийной мобилизации переводились лучшие сухопутные командиры, но их собственное желание при этом учитывалось далеко не всегда. После этого Кунец служил минером на «Щ-310», в начале 38-го окончил УОПП и вскоре получил под командование «малютку». Увы, служба в мирное время

не позволила разглядеть в нем излишне мягкого и нетребовательного командира.

Другими недостатками являлось отсутствие всякой инициативы и излишняя осторожность. Патрулируя у входа в Петсамонвуоно (24.8-4.9.1941) сразу же после знаменитого похода «М-172», Кунец не попытался ни проникнуть во фьорд, ни проследить за входом в него в ночное время, прекрасно зная, что именно в этот момент противник осуществляет свои перевозки. Поэтому когда командование СФ и БПЛ встало перед выбором лодки для осуществления высадки разведгруппы, оно выбрало «М-173», оставив субмарины с более предприимчивыми командирами для действий на коммуникациях. Тем более что при выполнении специальной операции (поход 24.9-5.10.1941) действия Кунца обеспечивал комдив Морозов. Состав разведгруппы — 13 человек (2 офицера, русский радист, остальные этнические норвежцы, в т.ч. 3 — граждане СССР) с вооружением, боеприпасами, радиостанцией и запасом продуктов на 2 месяца — был необычайно большим как для размещения на «малютке», так и для действий в арктической тундре. Он объяснялся поставленной перед группой задачей — организовать и возглавить партизанское движение на полуострове Варангер. На первых порах группе сопутствовала удача — в ночь на 26 сентября она была скрытно высажена в районе мыса Лангбунес, ей удалось установить связь с местным населением, среди которого было немало недовольных оккупантами. К сожалению один из местных норвежцев оказался осведомителем гестапо, и 7 октября члены группы попали в засаду. Партизанам удалось оторваться, но при этом погиб норвежец-переводчик — раненый в ногу он прикрыл отход товарищей, и чтобы не попасть в плен, подорвал себя гранатой. Группа некоторое время скрывалась в горах, а затем попыталась переселиться в пустовавший дом в селении Кибергнес. Оказавшись в критическом положении, партизаны запросили эвакуации, но быстро организовать ее командование СФ не могло. 20 октября немцы обнаружили новое место стоянки и блокировали его превосходящими силами. Пятерым партизанам удалось ускользнуть из ловушки (впоследствии они достигли полуострова Рыбачий, переплыв Варангер-фьорд на мотоботе), а остальная часть группы приняла неравный бой, в ходе которого командир лейтенант Г.В. Кудрявцев, радист и один из норвежцев погибли. С наступлением темноты оставшимся четверым удалось вырваться из окружения, обойдя его по прибрежным камням, частично обнажавшимся во время отлива. Затем эта часть группы пере-

Командир «М-173»
капитан-лейтенант
И.А. Кунец



секла полуостров Варангер и в ноябре была эвакуирована «М-172».

За этим примечательным походом последовал ряд ничем не выдающихся. Все попытки действовать на подходах к Петсамо (15-24.10.1941) и Киркенесу (10-22.11 и 5-13.12.1941) ни к чему не приводили. В каждом случае командир объяснял неудачи штормовой погодой, плохой видимостью и выходом из строя отдельных приборов и механизмов. Командование усмотрело в этом «слабую личную активность» и «провал штурманской службы», которая при плавании на небольшом удалении от базы допустила невязку в 50 миль. После ноябрьского похода комбриг Виноградов записал в своих выводах, что Кунец «предупрежден о серьезных организационных выводах в отношении его, если в очередном боевом походе не начнет по-настоящему воевать». Политотдел еще после аварии дизеля предлагал поменять командира, но тогда командование бригады решило этого не делать. В дальнейшем Кунец старался строго придерживаться боевого приказа, но успехов это все равно не приносило. Развязка наступила в первом же походе (27.1-5.2.1942), произведенном после текущего ремонта. Днем 29 января акустик доложил о появлении цели, которую из-за тумана командир сразу разглядеть в перископ не смог. Казалось бы, не имея ни одной встречи с противником с начала войны, Кунец должен был использовать этот шанс, но вместо решительного сближения командир остался пассивно наблюдать. Вследствие этого он смог заметить тралящик лишь когда тот оставил субмарину за кормой. Тем же вечером сигнальщик «М-173» обнаружил вражескую подводную лодку. Обстановка была весьма подходящей для атаки: противник находился на лунной дорожке и двигался мимо «173-ей», которая находилась в темной части горизонта. Кунец собирался произвести торпедную атаку, для чего голосом приказал подготовить аппараты к выстрелу и остановил дизель. Тут произошло непредвиденное: вахтенный центрального поста не разобрал команду с мостика, но услышав, что остановлен дизель, «отрепетовал» срочное погружение! «Малютка» начала погружаться, однако находившийся на мостике Кунец, заметил это слишком поздно. Пока сигнальщик и командир спускались в рубку, вода начала заливать в рубочный люк. К счастью, еще раньше погружение было остановлено инженер-механиком, который успел дать пущь в среднюю цистерну и задержать лодку на глубине 4 метра по глубиномеру ЦП, не дав люку уйти под воду. Даже после всего произошедшего у командира ос-

тавалась возможность произвести атаку, но он побоялся, что при всплытии будет обнаружен и атакован. Поэтому Кунец приказал погрузиться на глубину и лечь на курс, уводящий его от противника. В этом направлении подлодка шла 4 часа — вероятно, столько потребовалось командиру, чтобы прийти в себя. Вердикт командования БПЛ был однозначен: *«Тов. Кунец проявил в период боевых действий нерешительность в поиске противника и растерянность при его обнаружении. В виду этого дальнейшее пребывание тов. Кунца в должности командира ПЛ является нецелесообразным»*. Фактически он был не только отстранен от должности, но еще и наказан за плохую организацию службы на корабле, что чуть было не обернулось трагедией. Кунца понизили в должности на две ступени, снизили в воинском звании до старшего лейтенанта и к тому же исключили из партии. Впрочем, чуть более чем через год он восстановился по всем перечисленным позициям...

Новым командиром «М-173» стал капитан-лейтенант В.А. Терехин (1914 г.р, ВМУ 1937 г., УОПП 1940 г.). После окончания училища он служил на северных «щуках», дослужился до должности дивизионного минера, а после окончания УОППа был назначен старпомом «К-2». В конце весны — начале лета 41-го, пока подлодка заканчивала гарантийный ремонт, Терехин был несколько раз уличен в пьянстве, за что получил строгий выговор с занесением в учетную карточку. Его временно отстранили от должности, назначив дублером минера на «Щ-421». Несколько успешных походов этой подлодки под командованием Н.А. Лунина принесли экипажу славу, а Терехину — орден Красной Звезды. Лунин аттестовал его положительно, что и сыграло решающую роль в назначении. Последующие события показали, что Терехин являлся полной противоположностью Кунца — целеустремленный и волевой, он постоянно искал встречи с противником, а приняв какое-либо решение, старался добиться выполнения задуманного.

Все эти качества проявились в первом же походе (10-17.3.1942) в Варангер-фьорд. Несмотря на штормовые повреждения вертикального руля, подлодка держалась на позиции до середины суток 16-го, когда командир заметил в перископ конвой. Он сблизился с ним и выпустил торпеду в небольшой транспорт. Из-за плохой отладки системы БТС лодка начала всплывать, затем, приняв воду в ЦБП, погрузилась, так что всплыть под перископ удалось не сразу. Пока происходило «ныряние» подводники услышали взрыв, а после всплытия под перископ убедились,



Командир «М-173»
капитан-лейтенант
В.А. Терехин

Подводная лодка
«М-173»
в Полярном



Командоры «М-173» после отражения воздушного налёта



что цель отсутствует. По немецким данным получается, что атаке подверглось звено вспомогательных тральщиков, двигавшееся из Варде в Киркенес. Никаких судов оно не конвоировало, так что в истинности последнего наблюдения Терехина можно не сомневаться. Не исключено, что объектом атаки оказалось случайно оказавшееся рядом норвежское судно, но и оно пострадать не могло, поскольку присутствие субмарины противником замечено не было. Вообще же такой результат не был удивительным, поскольку Терехин не отрабатывал практически торпедных атак ни на «К-2», ни на «М-173».

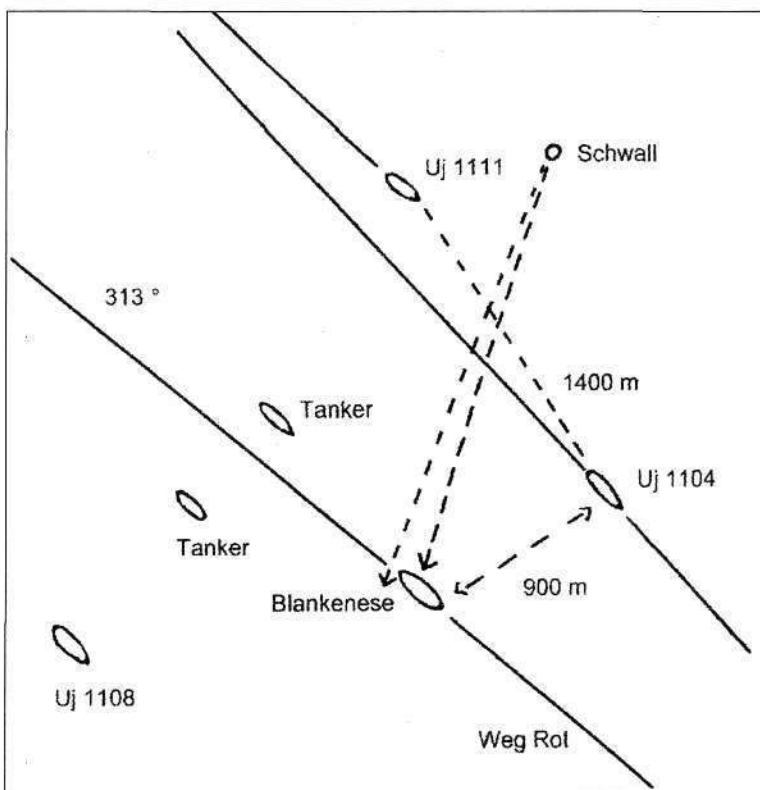
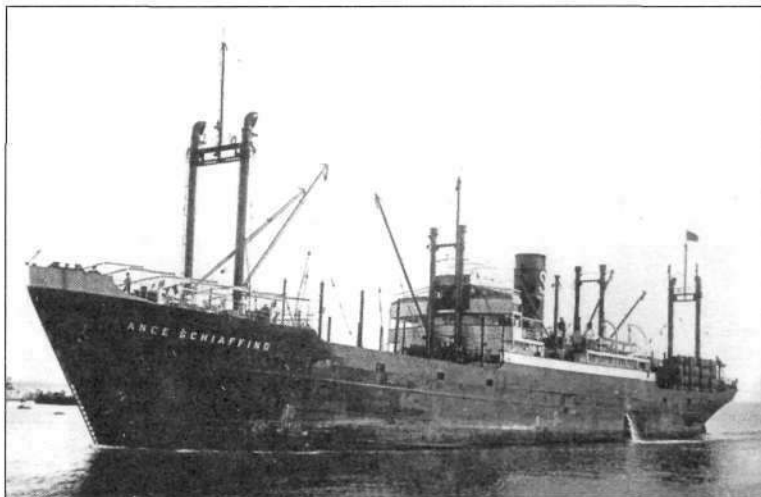
Те же результаты имела и следующая атака, произведенная днем 7 апреля. На этот раз ее целью был сравнительно крупный конвой, но сам залп был произведен с большой дистанции при угле встречи в 120°. Из-за плохой работы БТС всплыть под перископ удалось только через 13 минут, когда корабли конвоя уже скрылись в снежном заряде. Акустик утверждал, что слышал один взрыв через 100 секунда, после чего шум винтов транспорта, якобы, прекратился. Поверить в это сложно, поскольку караван включал шесть единиц, три из которых были транспортными судами, так что шумы винтов должны были слышаться и дальше. Впрочем, в этом походе подлодка добилась другого бесспорного успеха, высадив вечером 4-го разведгруппу на берегу Сьюлтефьорда. Развернутый тут наблюдательный пункт, обеспечил штаб флота важной информацией о движении конвоев вплоть до июля 43-го, когда был обнаружен и разгромлен карателями.

14 апреля подлодка атаковала в третий раз. В этом случае она обнаружила круп-

ный конвой, идущий из Киркенеса. Из-за туманной дымки командиру пришлось сближаться только на основании акустических пеленгов, и наблюдать цель только непосредственно перед выстрелом. С учетом этого указанная в донесении Терехина дистанция стрельбы в 10-12 кбт представляется неверной. Весьма вероятно, что она была определена путем расчета, исходя из скорости торпед и времени, прошедшего до того, как акустик зафиксировал взрывы. Всплыв под перископ через 6 минут, командир зафиксировал отсутствие «танкера» (вряд ли судно водоизмещением в 10 тыс. тонн могло затонуть так быстро), на месте которого наблюдалось лишь «густое облако черного дыма». Представляется, что оно вместе с туманной дымкой просто закрыло цель. Кроме того, оно же помешало заметить немцам торпедные следы, так что «малютка» преследованию не подвергалась.

То обстоятельство, что фактически Терехин стрелял с гораздо меньших, чем 10 кбт дистанций, было прекрасно продемонстрировано в следующем походе (21-23.4.1942). На этот раз субмарина патрулировала в районе северо-западнее Варде, когда утром 22-го обнаружила конвой. Благодаря правильно расположенному курсу поиска, у командира было достаточно времени, чтобы определить элементы движения цели и прорвать охранение, пропустив перед собой головной охотник. Выстрел был сделан с дистанции всего 4 кбт, и даже несмотря на то, что он был сразу же замечен с корабля охранения, времени на выполнение уклонения у парохода «Бланкенезе» (3236 брт; шел в балласте) не оказалось. Он получил попадание одной торпеды в район 2-го трюма и спустя 16 минут скрылся под водой. Группе охотников не удалось установить гидроакустического контакта, однако некоторые из сброшенных ими 35 глубинных бомб взорвались достаточно близко, чтобы сделать вмятины в прочном корпусе и повредить кронштейн кормовых горизонтальных рулей. В любом случае потопление транспорта было крупным успехом молодого командира, за который он был удостоен ордена Красного знамени.

Аварийный ремонт, совмещенный с текущим, длился до конца июня. За это время бригада понесла серьезные потери, охранение конвойной трассы противника значительно усилилось, да и период наступившего полярного дня не способствовал действиям подлодок. Теперь всплывать и погружаться им приходилось на расстоянии до 30-35 миль от побережья и большая часть ресурса батареи тратилась на переходы к месту зарядки («малютки»,



патрулировавшие в Варангер-фьорде, застрявшие в бухтах на побережье Рыбачьего), а не на патрулирование у берега. Именно по этой причине июльский поход субмарины в Варангер-фьорд (6-15.7.1942) не сопровождался встречами с противником. Вечером 6 августа она вышла в свой 13-й поход, который действительно оказался несчастлив — из него «М-173» не вернулась. Ей приказали возвращаться еще вечером 14-го, но она не прибыла, хотя спустя двое суток на волне подлодок было зафиксировано сообще-

Пароход «Бланкенезе», потопленный 22 апреля 1942 г. «М-173» (вверху) и схема выхода подводной лодки в атаку (внизу)

Командир «М-173»
В.А. Терехин на
мостике своего
корабля



ние, текст которого разобрать не удалось. Если это была просьба Терехина разрешить ему задержаться на позиции, то все встает на свои места. Днем 17-го из Киркенеса вышел небольшой конвой, взявший курс на запад. В районе мыса Маккау, в пределах позиции «М-173», охранение каравана зафиксировало двойной подводный взрыв в направлении противолодочного минного заграждения «Sperge-IV» (выставленно минзагом «Бруммер» в конце мая — начале июня 42-го). Выделенные для гидроакустического поиска два охотника ничего не обнаружили и вернулись к судам. Весьма вероятно, что «малютка» подорвалась на mine когда попыталась выйти в атаку на конвой. На подлодке погиб 21 подводник.

«М-174»

Перейдя вместе с «систер-шипами» на Север в мае — июне 39-го, подлодка приняла участие в «Зимней войне». Оно выразилось в единственном походе в дозор (14-25.12.1939), но в нем субмарина поставила рекорд по нахождению на позиции среди «малюток» — другим из-за постоянных поломок не удавалось продержаться в море более 5-6 суток. Правда, после этого «174-я» стала в гарантийный ремонт, из-за чего в военных действиях более участия не принимала. В 40-м подлодка по уровню БП экипажа дальше 2-й линии уйти не смогла, поскольку из-за отсутствия обеспечения, большинство зачетных упражнений по торпедным стрельбам пришлось проходить в конце кампании без необходимой подготовки. Между мартом и серединой мая 41-го корабль прошел текущий ремонт с докованием и сменной аккумуляторной батареи, а экипаж снова откатился по уровню подготовки в оргпериод. То обстоятельство, что коман-

дир «М-174» — ст. лейтенант Н.Е. Егоров (1911 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1938 г.) — находился на должности с января 39-го и давно имел допуск к самостоятельному управлению, позволяло рассчитывать, что боеготовность экипажа будет быстро восстановлена. Начавшаяся вскоре война это подтвердила.

Изначально главной задачей для «малюток», как и во время Советско-финляндской войны, считалось несение дозора перед входом в Кольский залив. Этому были посвящены два первых похода (1-12.7 и 20-31.7.1941). Противник в виде немецкой подлодки «U 81» проявил себя только во втором. 27 июля Егоров обнаружил вражеский корабль, патрулировавший подходы к главной базе флота, но выйти в атаку ему помешал большой курсовой угол цели. Тем не менее, действия командира были решительными и тактически грамотными. Когда «малютки» были развернуты на коммуникации противника, «М-174» на некоторое время стала «комендантом» Петсамонвуоно — каждый раз ее посылали на позицию в восточную часть Варангер-фьорда. Уже в первом патрулировании (7-18.8.1941) Егоров предпринял попытку проникнуть в гавань Линахамари. Она ему удалась, но, не дойдя 5 кбт до рейда, командир по не вполне понятной причине лег на обратный курс. Тем не менее, собранная им обширная разведывательная информация о системе обороны бухты весьма пригодилась при последующих прорывах подлодок. Второй поход (4-9.9.1941) оказался полностью сорван штормом, который вылил электролит из обеих групп батареи, а запасов дистиллированной воды не хватило, чтобы его пополнить.

Кульминацией боевой карьеры «М-174» долгое время считался пятый боевой поход (19-27.9.1941). Не обнаружив за первые дни патрулирования вражеских конвоев, Егоров принял решение прорываться в Линахамари и атаковать суда на рейде. Это удалось сделать в первой половине 26 сентября. Лодка скрытно проникла в гавань, где в тот день находилось несколько кораблей и судов. Командир спокойно выбрал себе две цели и выстрелил по ним, послав на циркуляции в каждую по торпедке. Увы, это решение оказалось ошибочным, поскольку из-за неизбежных задержек с выполнением команд нос подлодки успевал уйти с боевого курса. Первая прошла перед транспортом «Мимона» и застряла в деревянном пирсе, не дойдя нескольких метров до стоявшего по другую его сторону буксира «Сурсаари». Позднее ее разоружили и вытащили на берег, после чего отправили в Хельсинки. Она и по сегодняшний день

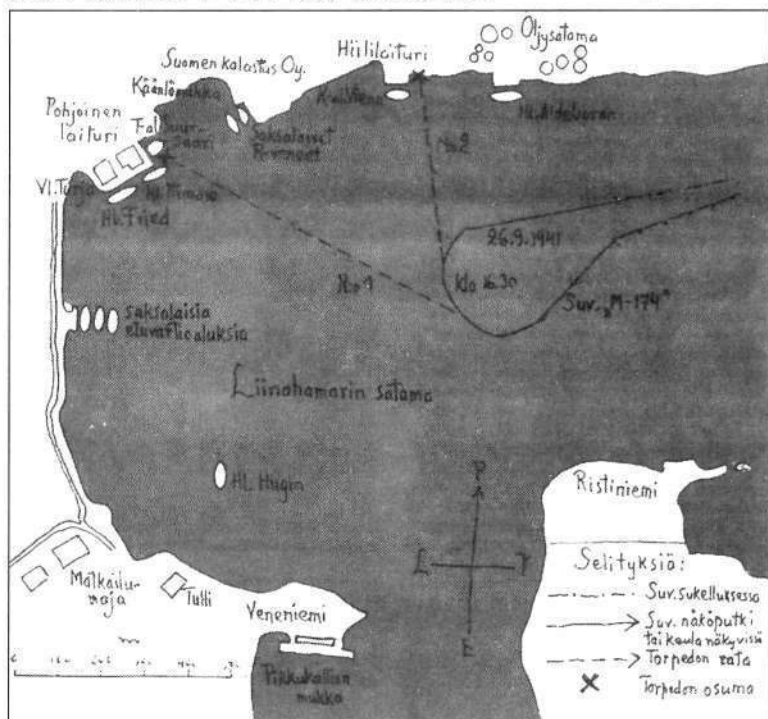
украшает экспозицию финского военного музея. Вторая точно так же прошла между рыболовным траулером «Виена» и транспортом «Альдебаран», ударились в скалу и разрушилась. Тот факт, что у обоих снарядов не сработали взрыватели, заставляет предположить, что подготовка их в базе была выполнена не лучшим образом. Жаль сознавать, что ради такого результата подводники подвергали себя смертельному риску. Дело в том, что подлодка не была оснащена БТС, а затяжной залп на циркуляции привел к тому, что она попросту всплыла на поверхность с дифферентом 10-15 градусов на корму. Для того, чтобы быстрее уйти под воду Егоров приказал открыть вентиляцию ЦБП прямо в центральный пост, в трюм которого была принята пара сотен литров воды. Последствием этого стало погружение на 18 метров ниже предельной для «малюток» глубины. Едва субмарина ушла под воду, как по этому месту открыли огонь пришедшие в себя береговые батареи. Чуть позже началась атака глубинными бомбами. В тот день в порту находились моторные тральщики «R 155» и «R 162», но их экипажи не были готовы к немедленному отплытию, поскольку нежились в сауне. Тральщики сбросили между местом обнаружения и выходом из фьорда 28 глубинных бомб с установкой глубины взрыва на 90 метров. Хотя даже те, что упали точно по метсу, взрывались глубоко под лодкой, часть приборов и механизмов получила взрывные контузии, стал с трудом переключаться вертикальный руль. На глубине 46 метров «малютка» коснулась грунта, где пролежала почти 4 часа пока тревога не улеглась. Только после этого она смогла осторожно выйти в море. Командование назвало действия Егорова «смелыми» и «решительными», засчитав ему потопление обоих транспортов. Интересно отметить, что в рапорте командира вообще нет заключения о результатах атаки, вероятно потому, что звуки возможных попаданий заглушались артиллерийской канонадой, а наблюдение в перископ не производилось. Но ведь промахнуться с такого близкого расстояния по неподвижной цели казалось невозможным, а в надежности взрывателей никто не усомнился! Егоров сразу же был окружен славой и почетом, 8 ноября его наградили орденом Ленина. Увы, правда стала известна довольно скоро. 19 января 1943 г. последовал запрос временно исполнявшего должность начальника ГМШ контр-адмирала Ю.А. Пантелеева в адрес начальника штаба СФ: «Прошу сообщить для доклада НК ВМФ на основании каких наблюдений, или каких-либо данных — штабом СФ в оперсводке №188-41 доносилось, что ПЛ «М-174» по-



топила 2 транспорта противника в районе Петсамо». К запросу прилагались показания военнопленного немца из состава 55-го противотанкового дивизиона вермахта, подразделение которого в сентябре 1941 г. выполняло функции противокатерной батареи на рейде Лиинахамари. Согласно этим показаниям атака советской подводной лодки 26 сентября 1941 г. была безуспешной. В своем ответе к адрес ГМШ начальник штаба флота указал, что данные в оперсводку были внесены «на основании устного доклада командира ПЛ Егорова». В результате произошедшего масштабного разбирательства 15 июля начальник штаба СФ дал указание командиру бригады ПЛ об «исключении из списка торпедированных в Петсамо в 1941 году транспортов

Командир «М-174»
ст. лейтенант
Н.Е. Егоров
и комбриг
Н.И. Виноградов

Финская схема
атаки «М-174»
26 сентября 1941 г.





Подводная лодка «М-174». На заднем плане — «М-172»

подводными лодками «М-171», «М-172», «М-174». Транспорта исключили, цифры в звездочках на рубках исправили.

Три последующих похода (16-21.10, 30.10-12.11 и 22.11-2.12.1941; первый к



Бойцы Красной Армии рассматривают спасательный круг с парохода «Эмскерн», потопленного «М-174»

Варде, два последующих — к Киркенесу) результатов не имели из-за штормовой погоды, заставлявшей держаться на позиции зарядки. Другой причиной было то, что командир не старался атаковать мелкие корабли и суда, ожидая появления крупной «дичи». По настоящему Егоров повезло в девятом походе (20-28.12.1941). Днем 21 декабря на подходе к Киркенесу он обнаружил конвой в составе «одного транспорта» и трех «миноносцев». Норд-вестовый ветер имел силу 5-6 баллов, волнение — 4 балла, снежная вьюга временами сокращала дальность видимости до 100 метров. В тот момент, когда Егоров заметил конвой, он фактически находился уже у него на правой раковине на расстоянии не менее мили. Из-за поломки привода крышки левого аппарата удалось выпустить лишь одну торпеду. В таких условиях попадание могло произойти только чудом, но оно произошло — пароход «Эмскерн» (4301 брт), перевозивший 2600 тонн разборных деревянных казарм, получил попадание перед мостиком и начал тонуть. Когда носовая часть судна погрузилась, корабли охраны сняли экипаж и попытались ускорить гибель судна, обстреляв его из 75-мм пушек, но поскольку это не имело видимого эффекта, стрельбу прекратили. Точно так же никакого результата не имело сбрасывание глубинных бомб, поскольку немцы не имели даже приблизительного представления о месте нахождения «малютки». Остов был брошен в море, а предпринятые на следующий день попытки его разыскать ни к чему не привели — он затонул. Егоров не смог пронаблюдать результатов атаки, лишь слышал взрыв, но ее результат не вызывал у командования никаких сомнений. За то время пока подлодка находилась на позиции, к берегу Рыбачьего прибило шлюпку с названием судна и какими-то документами. Эта победа была примечательная тем, что впервые с начала войны подлодке СФ удалось торпедировать и потопить судно, входившее в состав конвоя. Интересно отметить, что Егорова за этот поход награждать не стали, но представили корабль, который 3 апреля 1942 г. получил гвардейское звание.

В феврале (30.1-6.2.1942) субмарина совершила поход в Варангер-фьорд, но он оказался неудачным во всех отношениях. Противник встречен не был, разведгруппу из-за плохой видимости высадить не удалось, а в конце произошла авария муфты «Бамаг», что полностью лишило корабль возможности двигаться под водой. По довоенным планам техотдела флота «М-174» еще осенью 41-го следовало поставить в средний ремонт, но из-за войны его откладывали до тех пор, пока

механизмы не износились до аварийного состояния. Корабль ремонтировался до конца июля, когда обстановка на коммуникациях противника претерпела значительные изменения. В этом пришлось убедиться уже в первых же походах в Варангер-фьорд (12-20.8, 8-16.9.1942). Хотя часть контактов с противником, по всей видимости, была ложной, несколько раз перископ подлодки обстреливался береговыми батареями, а однажды даже с рыбацкого мотобота. Единственная возможность для атаки была упущена 9 сентября, когда командир не смог быстро разобраться в обстановке при атаке многочисленного отряда или конвоя. Неудачей закончился и поход на позицию к Варде (14-23.10.1942). Из-за сильного волнения произвести высадку разведгруппы не удалось, а встреч с противником тоже не состоялось. Вообще же осенние шторма причиняли проблемы подводникам не только в море, но и в базе. 9 ноября при стоянке у борта плавмастерской «Красный Горн» внезапно налетевшие порывы несколько раз ударили «М-174» о стоявшую рядом «М-172». Хотя пострадали обе подлодки, «М-174» была повреждена намного серьезней. Были сломаны 67 и 71-й шпангоуты прочного корпуса, 70-й вогнут внутрь, образовались трещина на 71-72-м шпангоутах, а прочный корпус в месте ударов получил многочисленные вмятины. Нарушилась установка привода вертикального руля и центровка линии вала. Аварийный ремонт удалось завершить только в начале января. Тогда же на смену Егорову, отпущенному учиться в Военно-морскую академию, пришел капитан-лейтенант И.Е. Сухорученко (1911 г.р., ВМУ 1936 г., УОПП 1939 г.). В 1942 году он был старпомом на «Щ-404», за что его наградили орденом Красной Звезды.

Первый поход в Варангер-фьорд (5-12.2.1943) прошел вхолостую — противник, несмотря на активный поиск молодого командира, обнаружен не был. Немцы к тому времени, чтобы усилить охранение конвоев стали их укрупнять, интервалы в прохождении стали более длительными и «М-174» попала как раз в один из них. Во втором походе (6-12.3.1943) Сухорученко днем 11-го вышел в атаку на одиночный «тральщик», скорее всего являвшийся норвежским каботажным или рыболовным судном. Торпеды были выпущены с дистанции в полторы мили, а спустя 12 минут командир наблюдал тральщик на поверхности, но, якобы, без хода с дифферентом на корму. Интересно отметить, что в донесении командир написал *«после выпуска торпед был слышен толчок во 2-м и 6-м отсеках»*, что в отчете БПЛ трансформиро-

валось в один взрыв, услышанный подводниками через 90 секунд.

Навсегда запомнился экипажу 16-й поход, в который субмарина вышла 23 марта. Позицией и в этом случае был Варангер-фьорд, где еще в июне предшествующего года противник выставил минное заграждение «Sperge-V». Бывалые командиры подлодок «нащупали» в нем коридор в районе мыса Кибергнес, через который подходили к берегу, а затем уже маневрировали в узкой прибрежной полосе, не шире 5 миль. Сухорученко и в предыдущих походах пренебрегал этой мерой предосторожности, считая, что раз ни разведка, ни подводники не обнаружили тут минных заграждений, то их и нет. Факт пропажи без вести на этой позиции «М-176» и «М-121» почему-то в расчет не принимался. Результатом этой беспечности стало пересечение минной линии под углом в 2-3 град., что, с учетом минного интервала в 50 метров, делало встречу с миной фактически неизбежной. В 13.40 в 7,5 милях от мыса Кумагнес подлодка, шедшая на глубине 15 метров, подорвалась на mine, коснувшись ее правой скулой носовой части. Хотя немецкая противолодочная контактная мина UMB располагала всего 40 кг взрывчатого вещества, только исключительное везение спасло «малютку» от гибели. Взрыв оторвал носовую проникаемую часть легкого корпуса, а прочный — уцелел. Поступление воды происходило только через поврежденную крышку правого торпедного аппарата и потекшие сальники станции «Марс». В первые минуты из-за поступления воды корабль приобрел дифферент на нос и погрузился до глубины 22,5 метра, но затем решительными действиями командира и механика капитан-лейтенанта А.С. Лапшина (подача воздуха в среднюю группу) погружение было остановлено. Так же отличился вахтенный 1-го отсека торпедист ст. краснофлотец М.С. Баев, который, оказавшись один в аварийном отсеке, не растерялся, а правильно определил объем повреждений и обеспечил работу водоотливных средств. Поскольку на глубине турбонасос и помпа не справлялись с поступлением воды, субмарина всплыла. Противник ее к счастью не обнаружил и не воспрепятствовал уходу в надводном положении в Полярный. Благодаря четким действиям экипажа лодка была спасена, командир и механик были награждены орденами Красного Знамени, а торпедист Баев — орденом Отечественной войны 1 степени.

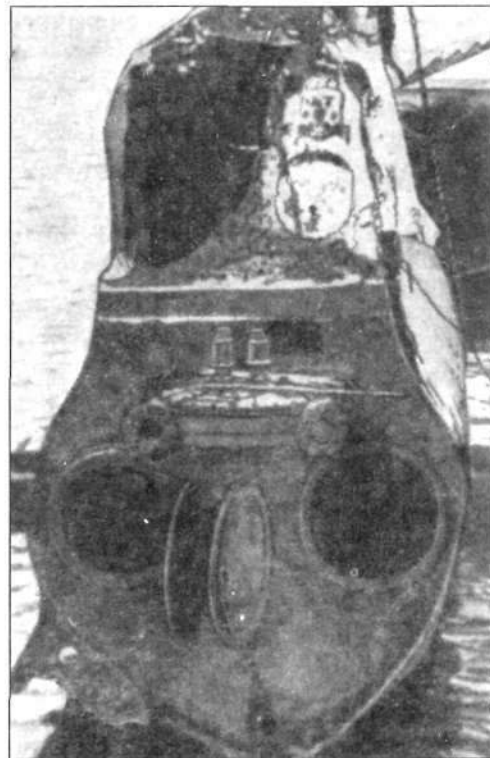
Повреждения, полученные подлодкой, оказались довольно серьезными. Носовая часть получила вмятины в прочном корпусе, вышли из строя оба торпедных аппара-



**Командир «М-174»
капитан-лейтенант
И.Е. Сухорученко**



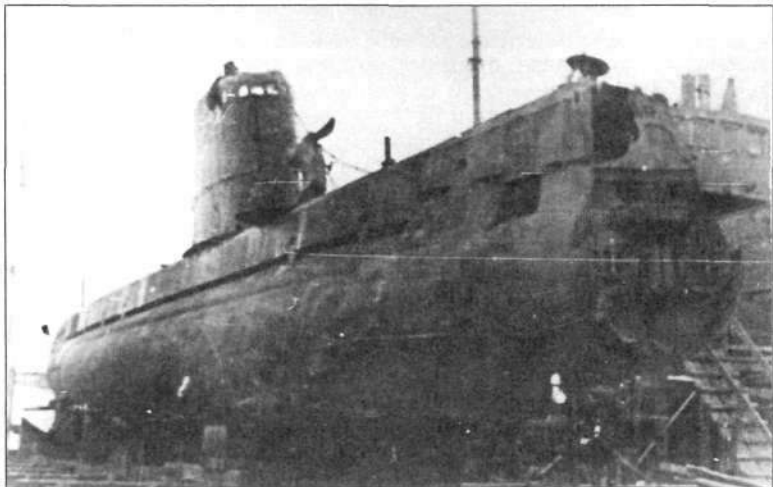
Подводная лодка «М-174» после подрыва на противолодочной контактной мине УМВ 23 марта 1943 г.



рата, носовая дифферентовочная цистерна, ее насос, гирокомпас, разбились пять баков носовой группы аккумуляторной батареи, сместилась линия вала. Их удалось устранить с большим трудом к середине августа. Противник времени даром тоже не терял. В том же месяце у мысов Кибергнес и Кумагнес были выставлены минные заграждения «NW 34» и «NW 35». Они перекрыли старые коридоры, вследствие чего минная опасность в Варангер-фьорде многократно возросла. Об этом ни в штабе флота, ни в разведотделе даже не догадывались. Действовавшим в сентябре и начале октября тут «Щ-404» и «М-105» повезло, и они даже не встретились с минами, зато вышедшая на смену 1 октября «М-172» пропала без вести. Командование некоторое время выжидало, а затем, вечером 14-го послало туда же «М-174». Увы, и она сгнула в пучине, так ни разу не выйдя на связь. После этого позиция в Варангер-фьорде была снова закрыта, но уже навсегда. Дорого обходились подводникам ошибки командования и разведки — на «174-й» погибло 25 моряков.

«М-175»

Этой субмарине суждено было открыть список боевых потерь бригады подплава СФ. Впрочем, до этого она успела принять довольно активное участие в Советско-финляндской войне. Из 11 совершен-



ных «малютками» походов в дозор перед Кольским заливом «М-175» выполнила четыре (9-14.12.1939, 20-25.1, 5-12.2, 8-13.3.1940). Командовал лодкой капитан-лейтенант П.Н. Драченев (1902 г.р.), переведенный на флот из комсостава РККА в 1933 году и в 1938 г. окончивший УОПП. Вскоре после окончания войны он был переведен на береговую должность, а на его место был назначен капитан-лейтенант П.И. Егоров. Для него это было понижением за аварию «Щ-421», которую Егоров при возвращении с позиции из-за большой невязки и плохих метеословесий посадил на камни у побережья полуострова Рыбачий. Впрочем, опала этого способного командира продолжалась недолго, и в декабре 40-го он уехал учиться в Военно-морскую академию. Только в феврале 41-го вместо него был назначен ст. лейтенант М.Л. Мелкадзе (1907 г.р., ВМУ 1936 г.). До того он служил на должности старпома «Щ-402», и в конце 1939 года некоторое время учился в УОППе, но был отчислен оттуда за неуспеваемость. Вряд ли это назначение можно было считать удачным, но никакого резерва комсостава на флоте не имелось. Поскольку командир получил допуск к самостоятельному управлению кораблем лишь 18 мая (результат инспекторских проверок бригады в начале месяца штабом СФ и представителями НК ВМФ, на которые бригада смогла выставить из «малюток» лишь «М-174»), подлодка все еще числилась в организационном периоде. По-видимому, начало войны заставило командование смотреть на эти вещи проще и к началу июля экипаж корабля был признан вполне готовым для выполнения боевых задач.

Первый же поход в Варангер-фьорд (6-20.7.1941) показал, что этот вывод был несколько преждевременным. Подлодка из-за штурманских невязок попала под огонь своей же береговой батареи, а в конце похода коснулась килем камней у своего побережья, в результате чего разорвала килевую коробку и повредила находившийся там трубопровод осушительной системы. Большую же часть времени Мелкадзе находился в северо-восточном углу своей позиции у берегов Рыбачьего, что мотивировал старостью аккумуляторной батареи, не позволявшей произвести полную зарядку. Противника он видел всего один раз, да и то со слишком большого расстояния, исключавшего атаку.

Не добавил субмарине славы и второй поход (5-17.8.1941) в дозор перед входом в Кольский залив. Несмотря на удаленность от вражеского побережья, встреч с противником тут было даже больше. Все началось с необъяснимого удара о металлический, судя по звуку, предмет, утром 7

августа. Глубина моря в данной точке составляла около 200 метров, что совершенно исключало столкновения с грунтом или остовом затонувшего судна. Удивление усилилось, когда после похода в доке на киле в районе 4 и 5-го отсеков обнаружились свежие следы содранной чем-то краски. Комбриг в своих выводах предположил, что предметом был перископ вражеской субмарины, но правильный ответ пришел только спустя десятилетия. Оказалось, что утром 7-го две атаки с выпуском двух торпед в каждом случае по неизвестной советской подлодке произвела немецкая «U 81». Время второй атаки примерно совпадает с ударами по корпусу «М-175», так что можно со 100% уверенностью утверждать, что «малютку» спасло в очередной раз проявившееся плохое качество немецких торпед. Второй «необъяснимый» случай произошел утром 10-го, когда «175-я» находилась на 20-метровой глубине. На этот раз подводники услышали взрывы, принятые ими за взрывы глубинных бомб, а после открытия вахты по ШП — шум винтов в непосредственной близости. Судя по изменениям пеленгов Мелкадзе предположил, что над ним проходит немецкая подлодка, идущая в северном направлении, которую преследуют наши силы ПЛО. Он некоторое время уклонялся от близких взрывов, а когда решил всплыть под перископ, ничего не увидел. Впоследствии комбриг критиковал командира за то, что он не всплыл под перископ сразу же — в этом случае лодку противника удалось бы потопить. Любопытно отметить, что даже 21 августа, когда Виноградов писал свои выводы, ему не было известно, что рано утром 10-го три немецких эсминца потопили у входа в Кольский залив сторожевой корабль «Туман», после чего ушли в море через позицию «М-175», преследуемые нашей авиацией. Собственно говоря, этот конкретный пример наглядно доказывал бесполезность развертывания подлодок на дозорных позициях у наших берегов — в боевой ситуации, со средствами связи того времени, они не могли успешно взаимодействовать с другими силами флота, зато легко могли попасть под свой же удар. Впрочем, решение свернуть дозорную службу субмарин у Кольского залива последовало в том же месяце. Что же касается второй половины похода «малютки», то если не считать того, что она дважды на перископной глубине подвергалась атакам самолетов, других заслуживающих упоминания событий не было.

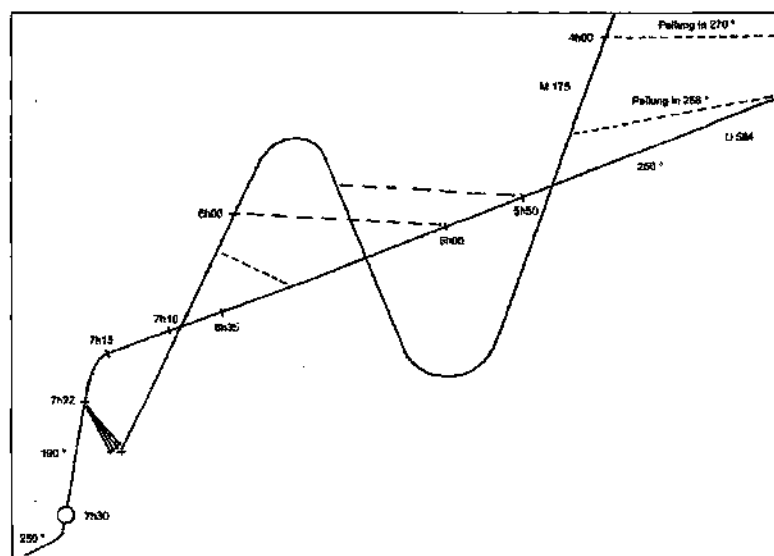
Между 15 и 26 сентября подлодка патрулировала в западной части Варангер-фьорда. Несмотря на то, что командир старался заряжаться непосредственно на



**Командир «М-175»
ст. лейтенант
М.Л. Мелкадзе**

позиции и только дважды уходил в район зарядки, корабли противника замечены не были. Мелкадзе предполагал, что противник осуществляет движение весьма редко и только в ночное время, но фактически это оказалось не так. За время похода немцы провели пять конвоев в Киркенес и три в обратном направлении. Объяснялась разница просто: большую часть похода на море была штормовая погода в 8-9 баллов по шкале Бофорта, которую лодка переживала на большой глубине. Гидроакустическая вахта открывалась не на все время подводного плавания, а только по приказу командира... Видимый успех был достигнут только в походе в район западнее Варде (5-16.10.1941). Утром и днем 8 октября Мелкадзе дважды проникал в гавань Хавнингберга (стоянка в районе мыса Харбакен), но каждый раз атака вражеского транспорта срывалась то из-за навигационных препятствий, то из-за налетавших снежных зарядов. Лишь третье проникновение завершилось атакой с выпуском одной торпеды. Подводники услышали глухой взрыв, однако попытки проконтролировать результаты атаки в перископ командир не сделал, даже несмотря на то, что противолодочные корабли поблизости отсутствовали. Впрочем, потопление судна ему все равно засчитали. Поскольку в немецких материалах отсутствует не только запись о потерях, но и сам факт фиксации атаки, а так же то обстоятельство, что Хавнингберг не использовался немцами, остается предположить, что атаке подвергся норвежский каботажник. Другая же попытка атаковать одиночное судно днем 11 октября потерпела неудачу из-за столь трафаретной для 1941 года ошибки торпедистов, как попытка заполнить торпедный аппарат пе-

Схема атаки немецкой подводной лодки «U 584» на «М-175»



ред атакой забортной водой. Тем не менее, единственная «успешная» атака избавила экипаж «М-175» от зачисления в «аутсайдеры» и связанного с этим давления по командной и политической линии. 15 декабря Мелкадзе был награжден орденом Красного Знамени.

В конце октября подлодка стала в текущий ремонт, продолжавшийся до конца декабря. Очередной — пятый по счету — поход был намечен на 8 января 1942 года. Лодка ушла в него и не вернулась, а вскоре достоянием разведорганов флота стала финская газета от 18 января, где со ссылкой на немцев говорилось об уничтожении нашей подлодки в Варангер-фьорде немецкой субмариной. После войны это заявление полностью подтвердилось.

Атаку произвела «U 584», которая возвращалась из безрезультатного похода к побережью Кольского полуострова. Несмотря на то обстоятельство, что было ранее утро «полярной ночи», с полосами тумана, из-за ярко светившей луны немецкой командир предпочел преодолевать район присутствия вражеских подлодок в подводном положении, неся гидроакустическую вахту. В 4 часа 10 января, когда корабль находился в 12 милях к северо-западу от побережья Рыбачьего (район зарядки «М-175») акустик доложил об обнаружении шумов работы дизеля. Вскоре шум пропал, но в 05.50 был зафиксирован повторно. Случайно оказалось, что «малютка», вероятно заряжавшаяся в режиме «винт-зарядка», выполняла закономерный зигзаг, следуя тем же генеральным курсом, с которым медленно шла немецкая субмарина. При этом наша лодка изначально опережала «немку», но из-за зигзага расстояние между ними с каждым галсом сокращалось. На втором, когда расстояние было около 1000 метров, немецкий командир рассмотрел цель, на третьем, спустя еще 50 минут, приказал приготовить к выстрелу все четыре носовых аппарата. Во время совершения «М-175» четвертого галса «U 584» обогнала ее и заняла позицию прямо по курсу «малютки». Выстрел был сделан в 07.22, когда все элементы движения цели были уже многократно уточнены, и потому уклониться от него не было никакой возможности. Спустя 65 секунд прогрехотало два мощных взрыва, а когда немецкая субмарина всплыла в надводное положение, лишь облако дыма напоминало о произошедшей трагедии. На борту «М-175» погиб 21 подводник.

«М-176»

Завершала группу «малюток»-ветеранов СФ, служивших на театре с 1939 г., «М-176». В ходе Советско-финляндской войны субмарина под командованием ст.

лейтенанта Г.В. Пархоменко совершила три выхода в море (4-9.12.1939, 9-15.1.1940 и 12-20.2.1940) для несения дозора в районе мыса Цып-Наволок. Происшествий и потерь не было, если не считать... «потери» командира, по которому 14 февраля (в момент нахождения в боевом походе!) состоялся приказ Наркома ВМФ о снятии с должности «за нарушение устава, халатное отношение к выполнению боевого задания по несению дозорной службы, потерю места нахождения подводной лодки в море». С апреля командиром стал ст. лейтенант И.Л. Бондаревич (1908 г.р., 1936 г., УОПП 1939 г.) ранее служивший старпомом на «Щ-402». Это был средний во всех отношениях офицер, не блиставший особыми талантами, но и не имевший замечаний по службе или поведению на берегу. Из-за необходимости ремонта и плохого обеспечения боевой подготовки, дальше 2-й линии экипажу в 1940 г. уйти не удалось. В 41-м с повышением готовности флота в мае (7-19.5.1941) и июне (16-19.6.1941) подлодка несла дозоры перед входом в Кольский залив, а в промежутке между ними загрузила новую аккумуляторную батарею. К началу войны она оказалась единственной «малюткой» СФ, считавшейся боеготовой, как с точки зрения исправности материальной части, так и по подготовке экипажа. Это предопределило весьма высокое оперативное напряжение корабля, который за первый год войны успел совершить 17 боевых походов.

Первым из них стал очередной дозор у Рыбачьего (22.6-1.7.1941), однако в отличие от спокойного времени Советско-финляндской войны, в один из туманных дней находившаяся в надводном положении подлодка подверглась внезапной атаке одиночного бомбардировщика. К счастью, сброшенная им бомба не попала в цель, но от близкого разрыва образовалась трещина в масляной цистерне. На следующий раз (21-25.7.1941) субмарину послали на позицию №6 — подходы к Петсамонвуоно. Поход был прерван по распоряжению командования СФ в связи с развертыванием в Баренцевом море британского авианосного соединения. Тем не менее, даже несколько дней показали, что командир не слишком усердствовал в выполнении боевой задачи. Непосредственно на позиции у входа в Петсамонвуоно Бондаревич провел всего три часа, причем не приближался к берегу ближе чем на 3-4 мили. Не меньшую критику вызвало его решение при возвращении пройти через дозорную позицию у входа в Кольский залив, которую в тот момент занимала «М-174». Последняя утром 25-го обнаружила «систер-шип» и начала выходить на

него в атаку, но произвести залп помешал налетевший туман. В дополнение ко всему 24-го на «М-176» передавался приказ перехватить эсминцы противника, возвращавшиеся в Киркенес после потопления ГИСУ «Меридиан», но из радиограммы была принята лишь та часть, где говорилось о нападении. Проанализировав все это, комбриг Виноградов счел, что Бондаревичу не хватило инициативы и решительности, но от принятия каких-либо мер воздержался. Несмотря на предупреждение, цепь неудач, связанных с плохой подготовкой экипажа, а по большому счету, упущениями командира, продолжалась. При очередном выходе в дозор (30.7-4.8.1941) выявилась неисправность газа дизеля, клинкет которого не мог воспрепятствовать поступлению воды после погружения. Вслед за возвращением в базу подлодка прошла текущий ремонт, завершившийся к середине сентября.

Большой отпечаток на боевую карьеру наложил четвертый поход (26.9-6.10.1941), в котором экипажу «М-176» довелось открыть счет торпедным атакам. Утром 3 октября, когда подлодка патрулировала на подходах к Киркенесу, был обнаружен вышедший из порта конвой, по которому спустя час Бондаревич выпустил одну торпеду. При этом командир оценивал дистанцию до цели в 6-7 кбт, но тот факт, что находившиеся в охранении каравана мобилизованные рыболовные траулеры он принял за сторожевые катера по типу наших «МО», дает основание считать, что дистанция была много больше. В любом случае отдаленный глухой взрыв, услышанный акустиком и в двух кормовых отсеках, к попаданию отношения не имел. Вслед за ним периодически прослушивались и другие взрывы, что Бондаревич счел преследованием. Под перископ он всплыл лишь спустя 37 минут, и не увидел ничего кроме клубов черного дыма, который комбриг в своих выводах посчитал пожаром на тонущем транспорте. Фактически же немецкий конвой атаки не зафиксировал.

Совершенно иначе сложилась ситуация с очередным «западным» конвоем на следующий день. Бондаревич обнаружил его и начал выходить в атаку, но из-за неумелых действий горизонтальщиков при повороте на боевой курс «малютка» всплыла до глубины 6 метров, причем из-за дифферента на нос на поверхности показался пенный бурун от винта. Он сразу же был замечен сопровождавшей конвой летающей лодкой «дорнье», которая сбросила на субмарину три глубинные бомбы. От их взрывов «М-176» провалилась на глубину 28 метров, горизонтальные и вертикальные рули оказались заклинены, через дейдвудный саль-



Командир «М-176»
ст. лейтенант
И.Л. Бондаревич

ник начала поступать вода. Два тральщика из состава охранения конвоя на протяжении 2 часов преследовали лодку, сбросив 48 бомб, но поскольку им не удалось установить гидроакустического контакта, большинство глубинок взорвалось слишком далеко. Тем не менее, близкие разрывы привели к отказу ряда приборов и механизмов. Хуже всего было то, что из-за опасения включить шумные водоотливные средства подлодка постепенно набирала воду и, соответственно, глубину погружения. После отрыва от преследователей Бондаревич ушел к побережью Рыбачьего, откуда «попросился» в базу, поскольку корабль нуждался как минимум в тщательном осмотре. Командование бригады высоко оценило результаты похода, назвав командира «смелым и решительным» и представило к награждению орденом Красного Знамени.

Вместе с тем, необходимо отметить, что этот эпизод стал самым серьезным преследованием североморской субмарины противником за весь 1941 год, и он не прошел для подводников бесследно. В частности, согласно политдонесению, впоследствии штурман лодки лейтенант Ковалев «неоднократно проявлял элементы трусости, падающие звезды принимал за ракеты, а волны за буруны идущего миноносца (ночное время). В результате делал срочные погружения». Сам Бондаревич стал действовать намного осторожней, вследствие чего за последующие 6 месяцев субмарина ни разу не выходила в торпедную атаку.

К счастью, материальные повреждения от бомбежки оказались много легче моральных, и 19-25 октября корабль выходил к Варде с целью забрать остатки диверсионно-разведывательной группы Кудрявцева. Первая попытка завершилась неудачей из-за того, что разведчиков не оказалось на месте, вторая — из-за штормовой погоды. Повторный выход с этой же целью (29-31.10.1941) так же не увенчался успехом — место посадки было выбрано неудачно, в оживленном районе, где часто появлялись немецкие корабли и норвежские рыболовные мотоботы, которые Бондаревич принял за постоянный противолодочный дозор. Первая половина ноября была посвящена навигационному ремонту, а в конце месяца «М-176» выходила на позицию у входа в Пестамонвуоно (26.11-7.12.1941). Поход был полностью сорван сильнейшим штормом, немало потрепавшим корабль, и заставившим повторно ремонтироваться — на этот раз до конца декабря. С упорством, достойным лучшего применения командование продолжало использовать хрупкие «малютки» в штормовую погоду. Именно из-

за нее первую половину похода к Киркенесу (31.12.1941-8.1.1942) субмарине пришлось находиться в районе зарядки. После прекращения шторма Бондаревич в течение нескольких дней пытался произвести высадку разведгруппы в районе Ярфьорда (буквально в 5 милях восточнее входа в Киркенес!), но из-за слишком оживленного движения кораблей и туманной погоды, мешавшей определиться норвежскому лоцману, этого сделать не удалось. Кроме того, комбриг обратил внимание на то, что командир склонен переоценивать сложность окружающей обстановки, чрезмерно доверяя акустику, на основании докладов которого Бондаревич часто считал себя находящимся в окружении вражеских противолодочных катеров. Командир нервничал и предпочитал совершать маневры уклонения от умозрительных угроз вместо активного поиска.

Штормовая погода продолжала мешать экипажу и дальше. Днем 9 февраля во время очередного патрулирования в Варангер-фьорде (6-12.2.1942), при попытке всплыть на перископную глубину в условиях сильного волнения, подлодку выбросило на поверхность. Несмотря на то, что Бондаревич принял все необходимые меры, чтобы погрузиться как можно быстрее, перископ и рубка были замечены сторожевиком «Нордриф» из состава оказавшегося рядом конвоя. Интересно отметить, что сам конвой командир «малютки» даже не заметил, и понял, что рядом находится корабль противника, лишь когда начали рваться первые бомбы. Сторожевик сбросил всего одну серию, но она накрыла «М-176», в результате чего потеряла герметичность верхняя головка перископа и вышел из строя привод вертикального руля. Несмотря на то, что после бомбометания вражеский корабль вернулся к конвою и вскоре прибыл в Киркенес, на «малютке» вплоть до 9 часов вечера продолжали фиксировать взрывы и уклоняться. Еще 14 взрывов и шум винтов «того же корабля» были зафиксированы при попытке вернуться на позицию на следующий день. К этому моменту окончательно выяснилось, что ввести перископ в строй не удастся, и Бондаревич получил разрешения вернуться в базу. При этом была допущена большая навигационная ошибка, приведшая субмарину к губе Порчниха, где ее обстреляла своя же батарея. При разборе комбриг Виноградов назвал такое плавание «не только бесполезным, но и опасным», подразумевая под этим пассивность командира и плохую работу паниковавшего штурмана. Как следствие лейтенант Ковалев был снят с должности и исключен из партии.

Не заслужил высокой оценки и 10-й (23.2-4.3.1942) с начала войны поход.

Верный своей манере поведения Бондаревич предпочитал вести гидроакустический поиск, редко всплывая под перископ, тем более, что в начале патрулирования сгорел его подъемный электромотор и устройство застыло в выдвинутом положении. Подлодка не подходила к западному побережью Варангер-фьорда ближе, чем на 15 миль, что, привело к тому, что ни один из четырех прошедших за это время конвоев так и не был замечен. Комбриг Виноградов проконстатировал, что «в этом походе командир ПЛ значительно меньше переоценивал сложность обстановки, но работал недостаточно спокойно», и оценку ставить не стал. Вместо него за Бондаревича взялись политорганы, работники которых на наглядных примерах показали, что бывает с командирами, которые после многократных предупреждений продолжают воевать пассивно. Сразу уйти в море «за орденами» не удалось — в ночь на 7 марта от сильных порывов ветра стоявшую у причала «М-176» навалило на водолазный бот, который затонул (единственное плавсредство, потопленное 176-й «малюткой»), а сама она, в свою очередь получила серьезные повреждения от навалившегося на нее британского тральщика «Найджер».

11-й поход, начавшийся 31 марта 1942 г., показал «нового» Бондаревича. Едва достигнув позиции, он днем 1 апреля вышел в торпедную атаку на конвой, шедший в Киркенес. Из-за снежных зарядов, сокращавших видимость до 15 кбт, командир видел только два корабля, и произвел с 11 кбт залп по небольшому транспорту. Правда, залпом стрельбу «М-176» можно было назвать с определенной натяжкой: первая торпеда была выпущена за 3-5 секунд до команды «пли!», а вторая не выпущена вовсе, поскольку лопнула магистраль подачи сжатого воздуха правого аппарата. Несмотря на это на лодке слышали затяжной взрыв, звук которого тянулся до 40 секунд. Впоследствии Бондаревич докладывал, что воздействие взрывной волны, якобы было так велико, что корабль приобрел дифферент в 25 градусов на корму и подвсплыл до 4 метров. С учетом дистанции до цели это представляется крайне сомнительным, а для всплытия и дифферента были куда более банальные причины — отказ системы БТС, из-за чего для погружения подлодки пришлось принимать воду в трюм 1-го отсека через клапан вентиляции левого аппарата. Не пытаясь поднять перископ, командир начал маневр уклонения, а спустя 5 часов послышались взрывы, хотя акустик уже давно доложил об отсутствии шумов винтов. Эти «чудеса» объяснялись просто — немцы бомбили находившуюся



Командир «М-176»
И.Л. Бондаревич на
мостике своего
корабля

на соседней позиции «Щ-404», которая потопила транспорт «Михаэль». Что до атаки «М-176», то они ее не зафиксировали и никаких потерь не понесли. Правый аппарат был введен в строй и в 13.45 2 апреля Бондаревич с 6 кбт выпустил оставшуюся торпеду по конвою, который согласно его наблюдениям, включал 5000-тонный транспорт и сторожевой катер. Через 52 секунды подводники услышали взрыв и почувствовали гидравлический удар, а через 6 минут «малютка» всплыла под перископ. При этом Бондаревич не обнаружил кораблей противника вовсе, хотя видимость, согласно его мнению, составляла 40 кбт. Но не могли же транспорт и катер затонуть от попадания одной торпеды! Фактически и эта атака осталась не зафиксированной, а единственной кандидатурой на роль цели являлось звено немецких мобилизованных тральщиков, ошвартовавшееся в Киркенесе в 17.20. Ошибки с опознанием цели и потеря ее из видимости спустя 6 минут после выстрела косвенно говорят о том, что залп был сделан с гораздо большей дистанции, а дистанция была определена задним числом, исходя из времени, прошедшего между выстрелом и взрывом (вероятно — самовзрывом) торпеды. Комбриг не обратил внимания на все несуразности командирского доклада и засчитал потопление двух судов.

Не меньше вопросов вызывала атака днем 10 апреля, совершенная в следующем походе в Варангер-фьорд (4-11.4.1942). На этот раз командир обнару-

жил крупный конвой, шедший из Киркенеса и выпустил по нему две торпеды с дистанции около 13 кбт., точнее именно такую дистанцию должны были пройти снаряды до того, как акустик услышал два слабых взрыва. Третий взрыв, услышанный спустя еще минуту, был расценен за взрыв глубинной бомбы. Поскольку акустик продолжал докладывать о шумах винтов — якобы два сторожевика преследовали субмарину на дистанции 15-20 кбт (не понятно на чем были основаны эти данные из донесения Бондаревича, т.к. ШПС «Марс» не давала расстояния до цели), всплытие под перископ было произведено только спустя полчаса. К тому моменту поблизости уже ничего не было. Судя по немецким материалам, незафиксированной атаке подверглась четверка мобилизованных тральщиков, осуществлявшая контрольное траление.

В третьем апрельском походе (20-26.4.1942) «М-176» удалось добиться того, чтобы противник хотя бы обратил на ее атаку внимание. Рано утром 26 апреля она атаковала шедшие в Киркенес транспорта «Дельфин» и «Хартмут», охранявшиеся тремя тральщиками спецпостройки. Бондаревич доносил, что произвел двухторпедный залп с дистанции 5-6 кбт, а спустя 52 и 56 секунд акустик и личный состав 4 и 5 отсеков слышал взрывы. Перископ традиционно не поднимался, но в данном случае подобная осмотрительность оказалась не лишней. Тральщик «М 35» зафиксировал взрыв с большим фонтаном воды на расстоянии 2500 м от конвоя по левому борту, причиной которого немцы предположили как срабатывание взрывателя шедшей по поверхности торпеды. «М 154» развернулся в сторону взрыва и обнаружил перископ, который, подводники, по-видимому, не успели опустить и показали над водой в момент послезалпового всплытия. Тральщик сбросил 6 глубинных бомб, но из-за высокой скорости проскочил место обнаружения и единственным результатом взрывов стало дребезжание листов в надстройке. По возвращению Бондаревич доложил о потоплении транспорта водоизмещением в 10-12 тысяч тонн. Все это нашло весьма характерное отражение в донесении политотдела БПЛ: «Существовавшая ранее «хандра» и неуверенность у командира ПЛ Бондаревича, после серьезных предупреждений исчезла вовсе, что не замедлило сказаться и на его успехах, на решительности и смелости действий при выполнении поставленной боевой задачи. Сейчас Бондаревич выходит в число передовых командиров-подводников. Значительно укрепилось и моральное состояние личного состава ПЛ

«М-176». Не стало уже желающих уйти от этого командира на другую лодку. Личный состав полюбил его и верит, что с таким, как сейчас стал Бондаревич, ПЛ «М-176» и впредь будет действовать смело, дерзко и решительно, а следовательно, и успешно».

Слов нет — экипаж «малютки» практически освоил эксплуатацию техники и отработал действия во время торпедной атаки, но командиру все равно не хватало тактической грамотности и умения адекватно воспринимать действия противника. Он продолжал стрелять с дальней дистанции и выдавать в донесениях желаемое за действительное. 14 мая (поход в Варангер-фьорд 11-14.5.1942) Бондаревич вновь атаковал немецкий конвой. Новаторство проявилось в том, что первая торпеда была выпущена по транспорту, находившемуся на удалении 12 кбт, а вторая, спустя 15 секунд — по находившемуся в 8 кбт миноносцу, когда нос последнего на четверть длины перекрывал длину судна. Спустя 113 и 117 секунд акустик, аппаратура которого в том походе работала плохо (свист ВВД и шумы механизмов не давали возможности уверенно пеленговать шумы винтов кораблей на дистанции более 8 кбт), доложил, что услышал два взрыва, а затем, спустя еще 4,5 минуты третий. Увы, ни один из них не означал попаданий, а торпеды, пройдя предельную дистанцию, по всей вероятности, взорвались при падении на дно. Так же не соответствует действительности, столь характерная для докладов Бондаревича, информация о длительном преследовании противника, поскольку немцы атаку вновь не зафиксировали. Что же касается услышанных в течение дня взрывов, то они, скорее всего, относились к действиям советской авиации, которая в тот день летала весьма активно, пробombив конвой в районе Сьюльте-фьорда и порт Варде. Нисколько не сомневаясь в попадании в обе цели (при этом, исходя из силуэта судна, водоизмещение транспорта было повышено с 8000 до 9600 тонн), которые по его мнению «были сильно повреждены, а возможно и затонули».

И все-таки самое фантастическое за все время войны донесение комбригу пришлось читать после возвращения «М-176» из 16-го похода (25-29.5.1942). В нем Бондаревич в красках описывал состоявшийся 28 мая поединок с субмариной противника, где оба противника находились в подводном положении, и командир судил о перемещениях врага только по докладам акустика. Сначала в течение 70 минут обе подлодки маневрировали пытаясь таранить(!) друг друга, но вражеская, ходившая со скоростью не менее 7 узлов (!), каждый раз успевала

увернуться и переместиться на траверз «малютки». Затем между 19.51 и 20.12 противник выпустил по «М-176» 10 (!!!) торпед, шумы прохождения которых слышались сквозь корпус личным составом, а в одном случае от волны, якобы, винтов торпеды, носовую часть сильно тряхнуло. После этого «субмарина» продолжала ходить кругами, пока в 21.48 акустик, наконец не доложил, что слышит шум продувания ВВД в магистралях. После всплытия под перископ Бондаревич увидел подлодку на расстоянии 12 кбт и сразу же выпустил по ней одну торпеду. Прогрохотал взрыв, после которого акустик сначала услышал интенсивную работу винтов, а затем пузырение и серию малых взрывов с металлическим треском. Из-за того, что при длительном маневрировании на глубинах 40-50 метров внутри подлодки через подтекающие сальники попало много воды, после залпа она провалилась на глубину, не дав возможность оценить результаты атаки в перископ. После всплытия командир попросил разрешения вернуться в базу, объясняя это желанием дать отдых личному составу после изнурительного поединка. Со стороны начальства поход заслужил отличную оценку. Комдив Н.И. Морозов написал, что «задача... выполнена блестяще», и что «случаев атаки в подводном положении лодки лодкою врага история не знает». Некоторые сомнения закрались было в «выводы» комбрига, но он их сам и развеял: «28 мая ПЛ «М-176», — писал Н.И. Виноградов — произведя зарядку аккумуляторных батарей, имела боевое соприкосновение с ПЛ противника типа «U-25», не имевшее прецедента в действиях наших ПЛ. Атаки торпедами со стороны ПЛ противника на глубинах больше перископной дают подтверждение имеющимся данным о наличии на вооружении германских ПЛ неконтактных взрывателей и возможность установки глубины и направления хода торпеды непосредственно перед выстрелом... Количество наблюденных личным составом ПЛ «М-176» торпедных выстрелов не соответствует вооружению современных немецких ПЛ (без перезарядки торпедных аппаратов 10 выстрелов ПЛ типа «U-25» сделать не может). Сомнительно, чтобы в течение короткого срока пока происходила стрельба, имелась одновременная возможность перезарядки аппаратов. Скорее можно предположить, что т.к. никому не приходилось слышать, как звучит под водой выстрел из торпедного аппарата другой ПЛ, то один выстрел мог быть принят за два при каком-либо взаимном положении лодок. Не исключена и такая возможность, что

имеются все же способы быстрой перезарядки торпедных аппаратов». Однако с точки зрения современных знаний, доподлинно известно, что никаким «чудо-оружием» в 1942 г. германские субмарины не обладали. На подготовку к повторному залпу подлодки VII серии ушло бы не менее 40 минут, не говоря уже о том, что стрельба обычными торпедами по визуально не наблюдаемой, погруженной на большую глубину цели немцами никогда не практиковалась как бессмысленная трата торпед. После осознания этих фактов уже не вызывают удивления сведения о том, что ни одна германская субмарина не погибала в это время в Барангер-фьорде и не вела никаких боев с использованием шумопеленгаторов. Поскольку произошедшее с «М-176» находилось за пределами техники и тактики того времени, остается предположить, что «малютка» подверглось нападению (а может любовным играм?) со стороны касатки, которые регулярно встречаются в водах Баренцева моря в это время года.

В свой последний — 17-й поход — «176-я» ушла днем 20 июня 1942 года. Спустя восемь дней ее начали вызывать по радио, но это не дало никакого результата. Поскольку за все время похода она не была обнаружена противником, с большой долей вероятности можно считать, что она стала первой, но далеко не последней жертвой заграждения «Sperre-V», выставленного минными заградителями «Остмарк» и «Ульм» 10-го числа того же месяца. На борту корабля погиб 21 член экипажа.

Подлодки XV серии

Как известно, начавшаяся война оттянула вступление в строй подлодок данной серии почти на два года. До Дня Победы промышленность смогла дать флоту четыре субмарины данного типа, но лишь две из них успели принять участие в военных действиях, причем обе в составе Северного флота. Первоначально «М-200» и «М-201» входили в состав 6-го «малюточного» дивизиона БПЛ СФ (командир — Герой Советского Союза капитан 2 ранга И.И. Фисанович), а после его расформирования в декабре 1943 г. пополнили 3-й «щучий» дивизион капитана 2 ранга В.А. Иванова. После переброски в мае 44-го «малюток» XII серии на Черное море, лодки XV серии вместе с переоборудованной в заградитель «М-171» приняли участие в завершающих ударах по врагу на Северном морском театре. Тем не менее в июне 1945 года все три субмарины перевезли по железной дороге на Балтику, где им предстояло пополнить весьма потрепанные войной подводные силы КБФ.

«М-200»

К началу войны подлодка находилась на стадии строительства на ленинградском заводе «Судомех». Сначала планировалось, что первые четыре подлодки новой серии к концу года волеются в состав КБФ, но из-за быстрого наступления врага на Ленинград, уже 10 июля появился совместный приказ наркомов ВМФ и судпрома о переводе недостроенных кораблей по внутренним водным системам на восток. В нем значились и все четыре корабля. Между 22 июля и 13 августа корпуса подлодок были отбуксированы в Горький, где их включили в состав Сормовского дивизиона строящихся подлодок. Однако, надежды на то, что тамошний завод достроит субмарины, не оправдались в связи с передачей его наркомату танковой промышленности. 24 сентября новым приказом недостроенные корабли рассредоточивались по затонам Волги, причем местом стоянки «М-200» — «М-203» становился затон Шелковой. Не успели выполнить это распоряжение, как наркомат ВМФ сумел разместить заказ на достройку двух первых лодок на судостроительном заводе наркомречфлота №638 в Астрахани. Туда они были отбуксированы между 9 и 24 октября. К этому моменту готовность «М-201» составляла 58,2%, «М-200», вероятно, несколькими процентами больше. Достройка кораблей на этом предприятии, не имевшем до октября 41-го опыта строительства субмарин, сильно затянулась. Только в середине августа 1942 года оба головных корабля из-за приближения фронта были отбуксированы в Баку, где их окончательно достроили. Испытания начались только в январе 43-го, а 20 марта был подписан приемный акт. Спустя девять дней подлодку включили в состав Каспийской флотилии, но это была временная мера, поскольку еще в 1942 году было решено направить ее служить на Север. Переход осуществлялся по внутренним водным системам — весь путь от Баку до Архангельска занял примерно 6 недель (с 14 апреля до 28 мая).

18 июня 1943 г. состоялось знаменательное событие — кораблю присвоили собственное название — «Месть». Объяснялось оно инициативой, с которой в конце 1942 года выступила инструктор политического управления Северного флота по работе среди женщин Л.М. Лободенко. Она обратилась с письмом в Центральный Комитет ВКП(б): «Мой муж погиб в первый год войны на Северном флоте*, брат пал в боях за Украину, отец убит в Кронштадте... Внося свой небольшой вклад, мы обращаемся ко всем женам моряков Советского Союза с призывом организовать

сбор средств на постройку подводной лодки «Месть». Пусть героические моряки Красного Флота топят проклятых фашистов...» Любовь Михайловна внесла 2,5 тысячи рублей, десятки тысяч были получены от мурманчан. Тем временем, после окончания монтажа подлодка снова прошла программу испытаний, 17-19 октября передислоцировалась в Полярный. Через полтора месяцев боевой подготовки корабль и экипаж наконец-то были готовы к участию в боевых походах.

За время постройки и испытаний подлодка успела сменить нескольких командиров, пока 12 сентября 1943 г. на должность не был назначен капитан 3 ранга В.А. Тураев (1907 г.р., ВМУ 1931 г., УОПП 1935 г., ВМА 1940 г.). Этот подводник имел за плечами опыт командования балтийской «С-12», на которой в сентябре — ноябре 1942 г. совершил самый продолжительный поход советской подлодки в войне, в ходе которого торпедировал два транспорта. Из-за конфликта с командованием бригады в начале июля Тураев был отправлен служить на Север и в августе участвовал в боевом походе в качестве старпома «С-102». Более достойную кандидатуру для ввода в бой новейшей подлодки было сложно найти.

Первый поход в район Варде — Конгсфьорд (8-18.12.1943) оказался безуспешен. Несмотря на то, что Тураев старательно искал противника, из-за снежных зарядов и штормовой погоды кораблям противника удалось пройти не замеченными. Встреча с противником состоялась во втором патрулировании (21.1-2.2.1944), но прошла она совсем не так, как представлял себе экипаж. Вечером 23-го, после безуспешного поиска, которому мешал туман, Тураев решил всплыть в позиционное положение, чтобы осуществить зарядку. Очевидно, акустик субмарины был не слишком опытным, поскольку не смог предупредить командира о конвое, находившимся в непосредственной близости. Едва «малютка» всплыла, как буквально в 25 метрах от нее был обнаружен сторожевой корабль «NKI 11», который открыл огонь из 88-мм пушки. Срочное погружение спасло от повреждений, но сам эпизод наложил отпечаток на весь остальной поход. Тураев посчитал, что сторожевики несут дозор вдоль берега и ведут профилактическое бомбометание (подводники слышали взрывы глубинных бомб конвоя JW-57), поэтому подходил к берегу только в светлое время. В перис-

* Муж Л.М. Лободенко — начальник организационно-инструкторского отдела Политуправления СФ полковой комиссар В.М. Лободенко — погиб 20.7.1941 на борту эсминца «Стремительный».

коп ничего достойного атаки не обнаруживалось, а после возвращения командир получил упрек за отсутствие ночного поиска. В следующем крейсерстве (20.2-3.3.1944) Тураев приложил максимум усилий для достижения успеха (остался у берега в подводном положении в 9-балльный шторм), но все равно не встретил конвоев. Вечером 28 февраля у Берлевога им был замечен стоявший на якоре транспорт (остов транспорта «Наталь»), но, пока командир уточнял обстановку, спустились сумерки, и цель пропала из видимости. Атаковать ее в последующие дни не удалось из-за густого тумана. Хотя командование БПЛ и критиковало Тураева, его репутация опытного боевого офицера способствовала выдвижению на должность командира «С-104», воюя на которой он потопил транспорт и охотник за подлодками.

Его преемником на «М-200» стал бывший старпом краснознаменной «С-56» ст. лейтенант В.Л. Гладков (1910 г.р., мортехникум 1939 г., УОПП 1941 г.). Уже 28 марта он увел подлодку в четвертый поход, причем его действия обеспечивал комдив В.А. Иванов. Однако, даже несмотря на его присутствие, противник не был обнаружен. Комбриг счел такой результат удовлетворительным, поскольку разведка так и не смогла выявить фактов прохождения конвоев за все время патрулирования (до вечера 6 апреля). Впрочем, комбриг Колышкин отметил, что Гладков слабо реагировал на доклады акустика, а интервалы подъема перископа иногда доходили до 3,5 часов.

Большую часть 2-го квартала 44-го субмарина простояла в навигационном ремонте, в ходе которого сменили аккумуля-

торную батарею и установили стабилизатор глубины «Спрут». После этого «М-200» довелось принять участие в операции «РВ-5» (11-20.6.1944), где она занимала весьма удаленную для «малютки» позицию между мысом Нордкин и Тана-Фьордом. Непонятно, какими соображениями руководствовалось командование, отправляя ее туда, но фактически этим решением оно лишило Гладкова всех шансов на успех. Дело в том, что по плану операции лодки разворачивались в 25-30 милях от берега, и подходили к нему только с получением сообщений от самолетов-разведчиков. В начале патрулирования командир трижды получал такие донесения, подходил к берегу, но ничего не обнаруживал. Загадка объяснялась просто: самолеты обнаруживали конвои на западном участке коммуникации, но те шли не в Киркенес, а на стоянку в Ло-Фьорде на южном берегу пролива Магере-сунд. К 16 июня, когда там сосредоточилось необходимое количество кораблей и судов для проводки крупного каравана, противник взял курс на восток. Наша разведка сработала довольно оперативно, но «малютке» это не помогло. Пока в ночь на 17-е она своим 15-узловым ходом дошла до точки погружения, форсировала предполагаемое минное заграждение и подошла к прибрежному фарватеру, суда уже успели пройти.

Командование учло этот негативный опыт, и в следующий поход (11-23.7.1944) направило «200-ю» на традиционную «малюточную» позицию у Сюльте-Фьорда. Ждать конвоя пришлось недолго — уже вечером 14-го разведывательный самолет сообщил его точное местонахождение и скорость. Гладков верно рассчитал место



**Командир «М-200»
ст. лейтенант
В.Л. Гладков**



Экипаж «М-200»

встречи и своевременно вышел к берегу. Его стремление добиться успеха было настолько велико, что он смело прорвал внешнюю линию охранения, и очутился внутри каравана. Увы, к атаке в таких сложных условиях подводники оказались не готовы. Шумы винтов слились в один сплошной гул, из которого акустик не мог выделить определенного судна и дать на него пеленг. Ориентируясь в перископ, командир начал было атаку на крупный теплоход, но перед очередным подъемом перископа все члены экипажа услышали звонкие посылки гидроакустической станции, отражающиеся от корпуса лодки. Гладков был вынужден погрузиться до 40 метров и отказаться от атаки. Он лег на курс каравана и пропустил противолодочный корабль над собой. Маневрирование продолжалось почти час и закончилось выстрелом по одному из замыкающих транспортов при большом угле встречи. Необходимо отметить, что обе выпущенные торпеды были новейшими скоростными 53-39. Еще на госиспытаниях отмечалась склонность этих торпед к выскакиванию на поверхность. Это же произошло с одним из снарядов и 15 июля. Немцы заметили торпеду и произвели маневр уклонения, после чего два охотника и сторожевик были отпущены для преследования субмарины. Сторожевому кораблю «V 6110» первоначально удалось установить гидроакустический контакт, но немцы действовали неумело, сэкономили бомбы (за три захода сторожевик сбросил всего 25 бомб), а в конце концов переключились с «малютки» на остов транспорта «Бланкенезе». В последующие дни субмарина продолжала оставаться на позиции, но не смогла 21-го атаковать «западный» караван — ее батарея оказалась полностью разряженной из-за «ложной тревоги» в предыдущие сутки. Поскольку после торпедной атаки акустик и личный состав 2-го отсека слышали глухой взрыв, Гладков доложил о победе. И хотя командование потребовало подтверждения разведки, действия командира заслужили высокую оценку, материализовавшуюся в виде ордена Отечественной войны 2-й степени.

Увы, на этом эпизоде, боевая карьера «М-200» закончилась. Подошло время гарантийного ремонта, который затянулся до момента окончания боевых действий на коммуникациях противника в октябре 44-го. В начале 1945 г. экипаж совершенствовал свою боевую подготовку, пока в конце апреля не вышло распоряжение наркома ВМФ о перевозке «малютки» на Балтику. Туда подлодка переехала в августе и служила до 12.8.1956, когда погибла при столкновении с эсминцем «Статный».

**Командир «М-201»
ст. лейтенант
Н.И. Балин**



«М-201»

Судьба этой подлодки в период постройки за исключением незначительных деталей повторяла предыдущий «систер-шип». 22.7-13.8.1941 субмарину отбуксировали из Ленинграда в Горький, а 9-24.10.1941 — в Астрахань. Ее техническая готовность к 9.11.1941 составляла 58,2%, а к 1.9.1942 — 86,63%. Тем не менее, между 18 августа и 1 сентября 1942 г. танкер «На вахте» и «С-14» по очереди буксировали подлодку в Баку, где она, после окончательной достройки с 15 января приступила к швартовым испытаниям. Заводские ходовые испытания прошли 3-11 апреля, а сразу после их завершения начались государственные испытания. Уже спустя четыре дня был подписан приемный акт, а временное включение в состав Каспийской флотилии состоялось еще 29 марта. Эта спешка объяснялась планами отправки подлодок на Север по внутренней водной системе. За двое суток до подписания акта корабль вышел из Баку и с заходами в Астрахань и Саратов 1 мая своим ходом прибыл в Горький. Там подлодку разгрузили и установили в транспортный док. Буксировка из Горького в Архангельск заняла еще две недели (15-28 мая). Сразу после прибытия на Север состоялся приказ о включении в состав Северного флота. Затем последовал повторный монтаж и испытания. Только 18 октября субмарина прибыла в Полярный, где экипаж приступил к отработке курса боевой подготовки. В конце ноября во время швального ветра подлодку несколько раз ударило о пирс, что задержало готовность к первому походу до середины января 44-го.

Первым командиром «М-201» был В.П. Кожакин, но 19.7.1941, спустя девять дней после предыдущего приказа, его перевели на «М-122». После этого лодка долгое время была без постоянного руководства, пока 5.9.1942 на должность не был назначен ст. лейтенант Н.И. Балин (1915 г.р., ВМУ 1937 г., УОПП 1941 г.). После окончания училища он служил минером на балтийских подлодках, а после УОППа — старпомом на строящихся «С-13» и «С-14». Поскольку последняя в 1942 г. находилась на Каспии, назначение на достраивающуюся там же «малютку» выглядело вполне логичным. Поскольку Балин являлся смелым, волевым и уверенным офицером, выбор командования можно признать вполне удачным.

Первый поход (17-21.1.1944) осуществлялся в рамках операции «РВ-1», где подлодке следовало патрулировать в секторе Тана-фьорд — Берлевог. Спустя сутки подлодка прибыла на позицию, но, как оказалось, штурман в условиях полярной ночи и снежных зарядов перепутал устье

Тана-фьорда с Конгс-фьордом, что находится в 25 милях восточнее. Возможно, ошибка и была бы вскоре установлена, если бы вечером 19 января Балин не обнаружил стоявший на якоре транспорт. Уже спустя 17 минут из надводного положения по судну были выпущены две торпеды, а после того, как их взрывы были замечены по корме судна, еще две. На этот раз сильные всплески проецировались прямо на корпусе между дымовой трубой и грот-мачтой. Фактически атаке подвергся сидевший на камнях с 7 января транспорт «Наталь», причем одна из торпед попала в кормовую оконечность, нанеся ей сильные повреждения, а остальные либо взорвались при ударе о камни, либо зарылись в гальку. Донесение командира об атаке вызвало оживление в штабе СФ, где все ждали информации о конвоях, и, по непонятной причине, было отретировано на другие субмарины как информация об идущем на запад караване. Поскольку реальный конвой вышел из Киркенеса лишь спустя сутки, большинство лодок разрядили батареи и не смогло в нужный момент атаковать. Ошибка же с координатами места торпедирования имела далеко идущие последствия. Поскольку Балин доложил, что атаковал судно на рейде Берлевога, хотя фактически это был Маккауэр, отметка местонахождения острова «Наталья» появилась не там, где надо. Это впоследствии привело к многочисленным торпедным атакам острова лодками, торпедными катерами и самолетами.

Между 22 февраля и 3 марта подлодка принимала участие в операции «РВ-2». Выход носил неплановый характер, поскольку «201-й» пришлось подменять «С-15», командир которой А.И. Мадиссон, внезапно почувствовал себя больным. Субмарину направили в сектор «Н» в устье Порсангер-фьорда, но фактически из-за штурманской 47-мильной ошибки, допущенной в условиях шторма, она дошла до острова Ингей. Так далеко северные «малютки» никогда не заплывали! Днем 28-го Балин начал было выходить в атаку на пару охотников, но услышав отражавшиеся от корпуса посылки гидролокатора, благоразумно погрузился на глубину. На следующее утро командир наблюдал на большом расстоянии неизвестный корабль противника, а уже вечером был вынужден запроситься в базу из-за того, что топлива осталось только на обратный путь.

В марте — апреле корабль прошел углубленный навигационный ремонт, в ходе которого на него был установлен комплект приборов ПУГ и ПУПО, а так же стабилизатор «Спрут». Неисправность пос-

леднего чуть было не стала причиной гибели субмарины в следующем походе (17-27.5.1944 в район м. Маккауэр, операция «РВ-4»). Вечером 19-го подлодка «стояла» на «Спруте», когда акустиком был услышан шум винтов. В перископе показался «западный» конвой, для атаки которого у Балина имелась неплохая возможность, поскольку он оказался чуть в стороне от вражеского курса, между судами и берегом. Увы, командира подвела плохая подготовка горизонтальщиков — не сумев удержать подлодку на заданной глубине, они «высунули» перископ из воды на 2 метра, после чего он сразу же был обнаружен сторожевиком. «V 6115» устремился на таран. Хотя корабль находился от подлодки на расстоянии каких-то 500 (по другим данным, 50!) метров, его маневр не был своевременно замечен Балиным. О том, что его атакуют, экипаж узнал по первым взрывам глубинных бомб. Следовало немедленно уйти на глубину, но в этот момент из-за поломки «Спрута» в автоматическом режиме оказалась продута уравнивательная цистерна. До того, как цистерну заполнили в ручном режиме, «М-201» всплыла, показав на поверхности часть рубки, а затем провалилась до 40 метров. К счастью, прибывшие к месту боя охотники не смогли нащупать субмарину гидроакустикой, а командир конвоя и вовсе пришел к выводу, что объявленная тревога была ложной. Балин считал, что попал под профилактическое бомбометание, но пока он приводил субмарину к нормальной плавучести, конвой прошел. Несмотря на этот обескураживающий эпизод командир не отказался от решительных попыток найти и атаковать врага. Следующая возможность представилась ему в ранние часы 26 мая с конвоем, шедшим в обратном направлении. К сожалению, к моменту встречи батареи у лодки

**Сторожевой корабль
«V 6115»**





**Подводная лодка
«М-201»
возвращается из
похода**

уже была почти разряжена, и это не дало возможности развить ход более 3 узлов. В результате стрелять двухторпедным залпом пришлось с расстояния в 18 кбт при угле встречи 110°. Командир не стал испытывать судьбу и пытаться поднять перископ и судил о победе только по взрывам, услышанным спустя 2 минуты и 50

секунд. Фактически же они произошли при ударе о берег либо при падении на дно, поскольку немецкие корабли атаки не зафиксировали. Внимание немецких сигнальщиков было приковано к небу, откуда конвой атаковала авиация СФ. Взрывы бомб Балин принял за преследование, что еще больше убедило его в успешнос-



ти атаки. С учетом донесения самолетов-разведчиков, командиру засчитали потопление сторожевика и повреждение транспорта (они створились в момент залпа), вслед за чем последовало награждение орденом Красного Знамени.

Следующий поход (12-20.6.1944) проводился в ходе уже пятой по счету совместной операции подлодок вместе с авиацией. Дважды впустую отреагировав на данные самолетов разведчиков о движении конвоев на восток (они каждый раз заходили в Ло-фьорд), при третьем подходе к берегу утром 16-го Балин обнаружил стоявший у Маккаура острв «Наталья». Не удивительно, что спустя пять месяцев после первой атаки в условиях полярного дня он не узнал своей старой цели, тем более, что перед обнаружением слышал шум винтов, и посчитал, что транспорт только подошел к пирсу. Две торпеды, выпущенные по судну, взорвались, а при осмотре на следующий день, командир заметил, что несмотря на то, что судно осталось на поверхности, оно имеет большой крен на правый борт. После этого подлодка ушла на позицию зарядки и не успела принять участие в перехвате обнаруженного разведчиками каравана. На этот раз, разбирая материалы похода, командование бригады наконец-то сделало вывод, что несмотря на некоторую разницу в координатах, подлодки атакуют у Маккаура одно и то же судно, а история его «потоплений» как минимум ведется с мартовской атаки «М-104». В результате, после шести нападений «Наталь», наконец-то, попал на карты обстановки и перестал представлять интерес для подводников.

Старания Балина увенчались реальным успехом лишь в последнем пятом (16-24.8.1944) походе. Опираясь на данные авиации, в ночь на 19-е «М-201» перехватила конвой в районе мыса Блудшютуде. Атака чуть было не сорвалась из-за невыгодных для подводников условий видимости — вследствие довольно светлой ночи командир не мог всплыть в позиционное положение, а для атаки из под перископа все-таки не хватало освещенности. Балин целиком и полностью доверился акустике и не прогадал. 74 минуты длилась эта уникальнейшая бесперископная атака и завершилась залпом в упор по неустановленной цели. Через 35 секунд подводники услышали взрыв одной из двух выпущенных торпед, а спустя еще три — девять взрывов, которые они приняли за контратаку. Фактически же торпеда попала в борт сторожевика «V 6112» и вызвала детонацию его погребов. Корабль скрылся под водой за 20 секунд, 29 немецких моряков погибло.



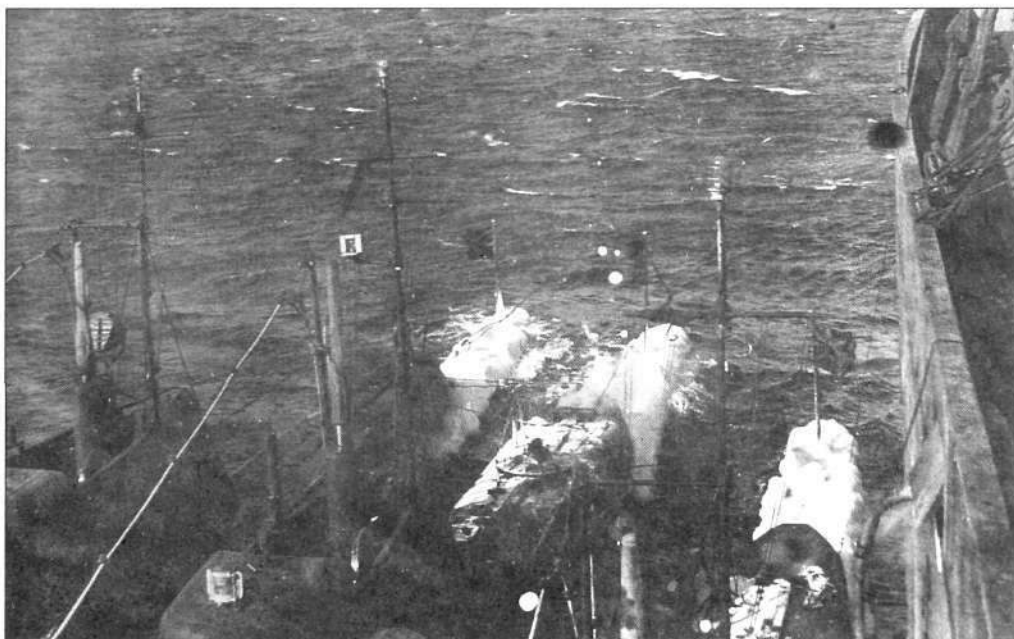
Экипаж «М-201»

По-видимому при погружении на нем взорвались приготовленные к использованию бомбы, поскольку факт контратаки немецкая сторона отрицает. Сигнальщики сторожевика не видели перед взрывом торпедного следа, в связи с чем спасшийся командир «V 6112» считал, что причиной гибели стал подрыв на mine. Командир конвоя решительно отклонил эту версию, поскольку фарватер был несколько раз протрален, а до сторожевика в этой же колонне прошло еще четыре корабля. В любом случае поиск предпринятый двумя охотниками результатов не дал. Спустя три часа конвой вошел в Варангер-фьорд, где подвергся успешному нападению торпедных катеров СФ. Они потопили транспорт «Кольмар» и сторожевой корабль «V 6102». Спустя сутки в районе зарядки подводники наблюдали плавающие тюки сена из груза судна и шлюпку с его названием, что дало повод зачислить в актив «малютки» данный транспорт. Хотя это и не соответствовало истине, в заслугах командира и экипажа «М-201» сомневаться не приходилось. По возвращению в базу Балин был награжден вторым орденом Красного Знамени.

В связи с постановкой подлодки в гарантийный ремонт ее боевая карьера временно прервалась, но когда в октябре немцы очистили норвежский Финмарк, стало ясно, что ходить в походы больше не придется. В мае — июне 45-го корабль перевезли на Балтику, где он продолжал служить до 1955 г. Увы, ему довелось пережить своего командира — Н.И. Балин скоропостижно скончался в сентябре 1948 г.

«Малютки» на Тихом океане

Тихоокеанские
«малютки» у борта
плавбазы «Саратов»
в бухте Находка



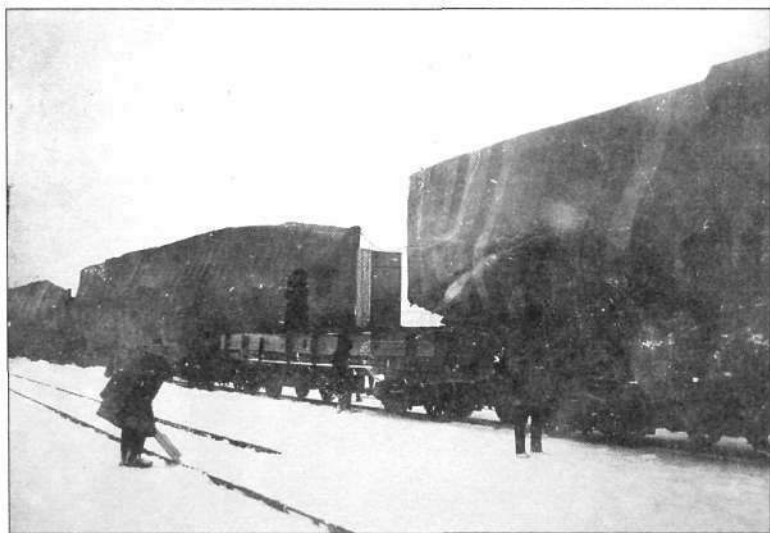
1930-е годы

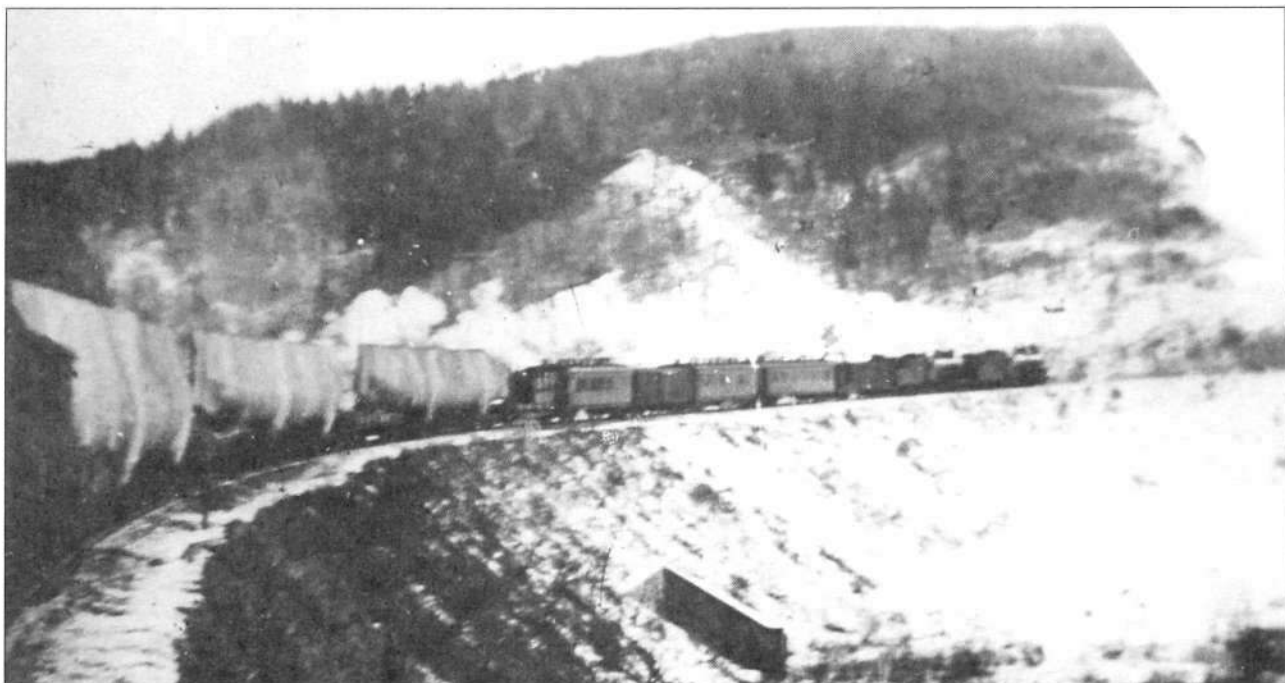
Первым театром на котором оказались новые подлодки стал дальневосточный. Ускоренными темпами, едва завершив испытания в Николаеве, корабли грузились на транспортеры и отправлялись во Владивосток через Москву. Поскольку формирование «малюточной» бригады велось на Черном море с июня 1933 г., лодки убывали на восток дивизионами. Каждый дивизион грузился на два эшелона, а каждый эшелон включал три обшитых брезентом транспортера с корпусами, вагона комсостава, двух вагонов для рядового состава и рабочих, а так же трех товарных вагонов, в которых было

погружено демонтированное оборудование. В одном из этих вагонов оборудовался камбуз, продовольственный и технический склады. Большое внимание уделялось охране. Перед проходом эшелона по перегону по нему проходила дрезина с сотрудниками ОГПУ, которые по прибытию на станцию давали сигнал, что путь свободен, и лишь после этого посылался эшелон. Сам он охранялся не только часовыми, но и двумя сменными пулеметными расчетами, которые постоянно дежурили на тендере и тормозной площадке последнего вагона. Всему личному составу, включая начальствующий, были выданы винтовки с дополнительным запасом патронов. Даже во время сна от командиров требовалось держать «наган» под подушкой. Все эти меры предосторожности оказались не востребова- нными, а график прибытия эшелонов если и нарушался, то только по причине плохой работы железнодорожников.

Первый из эшелонов (старший М.А. Гаджиев) убыл из Николаева 1.12.1933 и прибыл во Владивосток 7.1.1934. Шестой эшелон убыл 27 марта и прибыл в начале мая. Еще до его разгрузки 15.4.1934 состоялся приказ РВС МСДВ №0022 о формировании 4-й морской (2-й подводных лодок) бригады МСДВ трехдивизионного состава. Первым ее командиром стал А.И. Зельтинг, командирами дивизионов соответственно — И.Д. Кулишов, В.К. Володзько, П.Н. Васюнин. Остальные подлодки, из которых сформировали еще два дивизиона, прибывали в течение вто-

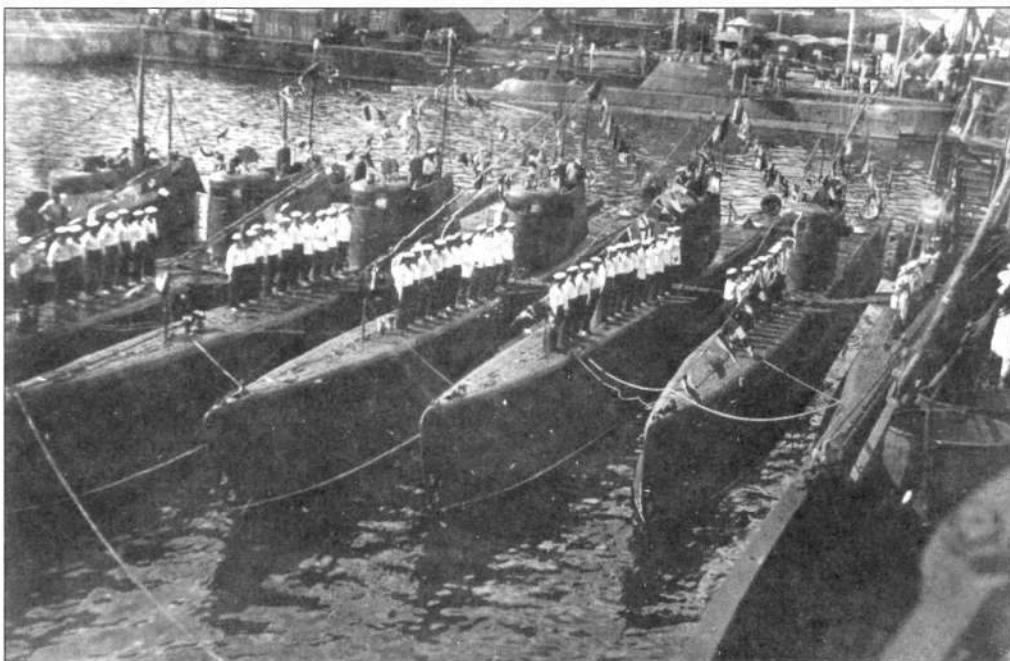
Эшелон с
«малютками» в пути
на Дальний Восток
(внизу и на с.229)





рой половины года. Тем временем, уже поступившие подлодки снимались с транспортеров, устанавливались на стапель, откуда после завершения монтажа повторно спускались на воду. Здесь их ожидала повторная программа испытаний. *«Испытания шли туго. — Вспоминал занимавший тогда должность дивштурмана 3-го дивизиона Л.А. Емельянов. — Как правило, с первого раза ничего не получалось, приходилось на одни и те же*

испытания выходить два, три и больше раза. Особенно тяжело было со сдачей дизелей и линии вала. Считалось, что если дизель и линия вала приняты, то корабль практически прошел испытания, так как остальное практически не задержит». Нелегко дался «малюткам» длительный переезд. Опыт испытаний породил у подводников ощущение некоторой хрупкости своих кораблей. Да и в любом случае до развертывания полноценной



**«Малютки» VI серии
во Владивостоке**

Командиры
тихоокеанских
«малюток» —
И.Т. Морской
(«М-12»),
Л.А.Емельянов
(«М-8»),
М.И. Гаджиев
(«М-9»), командир
22-го дивизиона ПЛ
В.К. Володзько,
И.А. Смирнов
(«М-7»),
Радимов («М-10»),
1935 - 1936 гг.



боевой подготовки у подводников оказались более насущные дела. Сразу после вступления в строй субмарины дивизионами убывали к месту постоянного базирования — в бухту Малый Улисс, где еще только предстояло построить береговую базу и жилой городок. Пока все это делалось, экипажи жили на стоявшей в бухте плавбазе «Саратов». 28.4.1934 на земляном плацу бухты в торжественной обстановке был проведен митинг по случаю поднятия Военно-морского флага на «М-1» (командир Н.И. Виноградов) и «М-2» (А.В. Бук). После митинга в центре бухты Улисс подводные лодки «малютки» провели первое пробное погружение на дифферентовку.

Боевая учеба началась практически сразу. В середине года «М-1» — «М-6» впервые участвовали в общефлотском учении, а в августе-сентябре уже 12 «малюток» совершали сбор-поход, где особое внимание уделялось безаварийной работе кораблей, бесперебойной связи между кораблями и берегом. Не все удавалось подводникам сразу. В одном из походов «М-6» (В.А. Мазин) выскочила на банку. В течение нескольких часов волны жестоко били корпус лодки о камни, в его носовой оконечности образовались вмятины и появилась трещина. После снятия субмарины с камней трещину удалось заварить, а вмятины выправить, не меняя листов обшивки корпуса. Двум

лодкам довелось испытать прочность своих форштевней: «М-7» (И.А. Смирнов) при ударе о корпус плавбазы, «М-13» (А.Т. Чабаненко) — в причальную стенку. При этом их носовые оконечности несколько деформировались, но корпуса не имели ни трещин, ни разрывов. Самая же большая неприятность произошла с «М-8» (М.М. Евгеньев). Утром 21 сентября при учебном погружении нарушилась герметичность забортного клапана дифференциальной магистрали. Субмарина срочно всплыла на поверхность. Созданием противодействия поступление воды удалось прекратить, однако, последующие действия командира и личного состава, по выражению командующего МСДВ М.В. Викторова, были *«грубо ошибочными, характеризовали растерянность, непонимание, недооценку создавшейся обстановки и в итоге привели подлодку к потоплению»*. Вместо того, чтобы забить отверстие имевшейся пробкой Евгеньев приказал личному составу выходить на верхнюю палубу. Вопреки указанию переборочные двери остались не задраенными, и спустя 11 часов после аварии подлодка затонула у берега в тот момент, когда ее буксировали в бухту Золотой Рог. Потерь среди личного состава, к счастью, не было, а корабль вскоре подняли и ввели в строй.

К концу 1934 года в районе Владивостока уже имелось по бригаде «щук» и

«малюток» в связи с чем возникла возможность расширить систему базирования дальше по прикрываемому побережью. Это было необходимо и с учетом того, что зимой подходы к Владивостоку на несколько миль закрывались льдом, в то время как дальше на восток ледовая корка захватывала лишь несколько сотен метров от берега. Базирование на одну из таких баз с одной стороны давало возможность осуществлять боевую подготовку круглогодично, с другой — дать отпор возможной агрессии. 14 ноября вышел приказ РВС МСДВ №0044 согласно которому формировался сводный отряд подводного плавания с базированием на бухту Находка. В состав отряда выделялся дивизион «щук» и полудивизион «малюток», а командиром отряда назначался известный подводник Г.Н. Холостяков. В декабре «М-16», «М-17» и позднее «М-18» вместе с плавбазой «Саратов», несмотря на штормовую погоду, перешли к новому месту базирования. Подводники доказали, что можно успешно плавать в зимних условиях. Краснофлотец А.Цаплин во время сильной качки стоял на вахте 20 часов подряд. Матросы Успехов, Чеканов безаварийно обслуживали механизмы, показав упорство и выносливость. Но главное испытание, как оказалось ждало впереди.

Первоначально лодки полудивизиона совершали выходы на срок не более нескольких часов, после чего их состояние каждый раз тщательно проверялось флагманскими специалистами. У Г.Н. Холостякова это породило ощущение, что с кораблями обращаются слишком уж бережно, что расхолаживающе действует на экипажи и командиров. Холостяков вспоминал: «я приказал командиру «М-16» И.И. Байкову приготовиться к выходу в дозор на трое суток. Байков смущенно возразил:

- Товарищ командир бригады, мы зимой столько плавать не можем...

- Вот и выясним, можете или нет. Готовьтесь.

Комиссар дивизиона «малюток», прибывший с этими тремя лодками, связался со своим комбригом и доложил ему о полученном Байковым задании. Зельтинг, как дошло до меня уже потом, ответил комиссару в том духе, что Холостяков вряд ли забыл, какой по календарю месяц, и, очевидно, просто хочет проверить готовность.

А Байков в установленный срок явился с докладом о том, что лодка к походу готова.

И мы проводили «малютку» в дозор. Поблизости от назначенной ей позиции было на всякий случай приказано дер-



В в е р х у: подводная лодка VI серии у борта станции безобмоточного размагничивания
В н и з у: подводная лодка «М-25» вскоре после вступления в строй





**Подводная лодка
«М-1» в Уссурийском
заливе**

жаться одной из находящихся в море «щук».

Патрулирование длилось с 14 по 16.2.1935 и действительно оказалось для «малюточников» нелегким испытанием. Как писал в донесении Байков, «район был покрыт плавающим льдом в большом количестве... держаться на перископной глубине было нельзя». С учетом этого, а так же отсутствия на подлодке гидроакустики, понятно, что большого военного значения дозор не имел, но экипажу он дал многое. Когда спустя три дня «М-16» подходила к борту «Саратова», все лодки, стоявшие в бухте, встретили ее поднятыми флагами расцвечивания. На фалах плавбазы взвился сигнал: «Привет морякам!» В последнее слово вкладывался особый смысл — оно читалось как бы с большой буквы. Это произвело большой эффект — спустя несколько дней командир «М-17» М.И. Куприянов сам вызвался идти в поход. Холостяков пошел ему навстречу, но сделал встречное предложение — пробыть в море до окончания полного срока автономности. Этот поход так же закончился успехом. На входе в бухту «малютку» встречали орудийным салютом — одних флагов расцвечивания командованию отряда показалось мало. 26 марта, уже после того, как все три субмарины совершили успешные плавания, в состав находкинского отряда вместо них включили «М-19», «М-21» и «М-22».

Весь 1935 год подлодки бригады выходили в море на отработку учебно-боевых задач и испытание механизмов. Для этого, помимо полудивизиона в Находке, 12 «малюток» перешли для базирования в залив Владимира и Советскую Гавань. 5-й дивизион бригады («М-25» — «М-28») остался в бухте Малый Улисс, где стал учебным, обеспечивая подготовку новых кадров подводников для «малюток». Остальные подлодки продолжали интенсивную боевую учебу. «М-23» (И.Н. Тузов) находилась в море 11 суток 6 часов, пройдя под водой 220 миль. Экипаж «М-

25» (А.А. Поскотников) пробыл в подводном положении 50 часов с применением патронов регенерации. В результате интенсивных плаваний подлодок бригады командующим флотом (11 января МСДВ были преобразованы в ТОФ) было узаконено: подводные лодки типа «М» могут находиться в море 10 суток. В 1936 году «М-28» под командованием А.И. Потемкина сумела пробыть в море 20 суток, ровно в два раза перекрыв утвержденную норму. В конце 35-го на общевысшем слете стахановцев и отличников от 2-й БПЛ участвовало 50 человек. За успехи в боевой подготовке награждены орденами «Ленина» комбриг А.И. Зельтинг, командиры «малюток» И.И. Байков, Н.И. Виноградов, В.А. Мазин, М.И. Гаджиев, Ф.Ф. Павлов, И.Н. Тузов, А.А. Поскотников, О.А. Гречко, боцман «М-25» В. Акаев, рулевой «М-23» Н. Баранов, моторист Ф. Иванов, радист З. Мокроусов, торпедист И. Сацков.

Командный состав бригад оставался неизменным до августа 1937 г., когда арестовали А.И. Зельтинга (осужден, выпущен на свободу и реабилитирован в 50-е годы). Его приемником стал И.Д. Кулишов, которого арестовали в мае 38-го (выпущен на свободу в сентябре 1939 г., восстановлен в кадрах ВМФ). Репрессии подкосили ВМФ и напрямую повлияли на темпы и успешность боевой подготовки. Например, осужденному в мае 1938 г. Г.Н. Холостякову ставилось в вину вредительство и подрыв боеготовности подлодок, выразившиеся в направлении их в боевые походы в ледовых условиях. Понятно, что после такого желающих ставить различные рекорды стало меньше. Место комбрига-2 занял П.Н. Васюнин, которого в апреле 1940 г. сменил А.Т. Чабаненко. С его именем связаны эксперименты по групповому подледному плаванию «малюток».

В конце ноября 1940 г., уже в условиях раннего ледостава, командование провело пробный выход подводной лодки «М-23», которой командовал старший лейтенант В.М. Александров. 3-4 декабря такое же плавание совершила подводная лодка «М-19» под командованием В.И. Авдашева. В ходе них проверялась надежность работы штурманов при плавании по отличительным глубинам, определяемым эхолотом. После неоднократных тренировок командование бригады не сомневалось, что учение пройдет успешно. Когда залив полностью покрылся льдом, решили провести намеченный экспериментальный поход. В первом в истории групповом подледном плавании, состоявшемся 26 декабря 1940 г., участвовали подводные лодки «М-2» (ст. лей-

тенант В.М. Михайлов), «М-19» (ст. лейтенант В.И. Авдашев), «М-20» (ст. лейтенант Е.Н. Алексеев) и «М-24» (ст. лейтенант А.Г. Яйло). На «М-24» находился командир дивизиона капитан-лейтенант Л.М. Сушкин. Субмарины нырнули под ледовую толщу и, ориентируясь по морскому дну с помощью эхолота, всплыли за кромкой ледяного поля далеко от острова Скрыплева. Первые три «малютки» успешно справились с задачей, а вот «М-24» не повезло: она потеряла ориентировку и не смогла продолжить плавание. Лодке пришлось всплыть в полынье у одного из пирсов. И все же командование высоко оценило результаты учения.

Тем временем, произошли некоторые изменения в боевом составе. В октябре 1939 года была сформирована Северная Тихоокеанская флотилия (главная база — Советская Гавань), в подчинении которой выделили 25-й дивизион («М-23» — «М-28»). 21 декабря того же года подводные силы флотилии преобразовали в 5-ю БПЛ, куда помимо 25-го дивизиона вошел и 26-й, состоявший из «малюток» VI-бис серии, переведенных с «западных» флотов («М-43» — «М-48»; «М-49» XII серии вошла в состав 24-го ДПЛ). В мае 40-го 22-й дивизион («М-7» — «М-12») еще с середины 1937 г. базировавшийся в заливе Владимира, официально передали в состав Владимиро-Ольгинской ВМБ с исключением из состава 2-й БПЛ. В том же 40-м году «М-21» и «М-22» выдели в состав учебного дивизиона при УОПП ТОФ, а их место заняли две новые субмарины XII серии — «М-30» и «М-63». В феврале 1941 г. подводные силы ТОФ были полностью переформированы. Теперь 2-я БПЛ помимо «малюток» включала и «ленинцы». В ее состав входили 6-й («М-1» — «М-6», «М-13» — «М-15») и 7-й («М-16» — «М-20», «М-30», «М-49», «М-63») дивизионы. 3-я БПЛ, входившая в состав СТОФл, включала 9-й («М-23» — «М-28», «М-43» — «М-45») и 10-й («М-46» — «М-48»; в постройке «М-114» — «М-116») дивизионы. Помимо этого «М-7» — «М-12» входили в состав 2-го отдельного ДПЛ Владимиро-Ольгинской ВМБ, а «М-21», «М-22» — в отдельный учебный. В таком составе тихоокеанские «малютки» в встретили начало Великой Отечественной войны.

Гибель «М-49» и «М-63»

Нападение Германии и ее сателлитов на СССР не осталось незамеченным и на ТОФе. Несмотря на заключенный в апреле 41-го пакт о нейтралитете между Советским Союзом и Японией, в Москве очень опасались, что вслед за вероломным нападением на Западе, такое



Командир бригады
ПЛ А.Т. Чабаненко и
комиссар бригады
ПЛ П. Быков на
борту «малютки»,
1940 г.

же может произойти и на Востоке. Чтобы не быть застигнутым врасплох, командование ТОФ по прямому указанию ГМШ произвело развертывание флота по всем требованиям военного времени. Длинный список мероприятий включал, помимо прочего, постановку вдоль своего побережья многочисленным минных полей и развертывание дозорной службы подлодок типа «М». Между 12 и 23 июля на подходах к Владивостоку появилось огромное минное заграждение из 6385 мин и 833 минных защитников.

В 15.55 9 августа в дозорный поход на позицию №2 южнее Уссурийского залива ушла подводная лодка «М-49». Спустя сутки, в 15.45 10-го на расположенную западнее позицию №1 ушла «М-63». Ни одной из них не было суждено вернуться...

В 23.00 9 августа командир «М-49» ст. лейтенант И.В. Сивориновский доложил о прибытии на позицию, затем еще несколько раз о состоянии погоды и корабля. Оно опасений не вызывало. Последнее сообщение с лодки было принято в 08.30 15-го: «Неизвестный транспорт курсом SW». В штабе флота определили, что субмарина обнаружила пароход «Красный Октябрь» и никаких мер не приняли. В 05.00 следующего утра на лодку передали приказ покинуть позицию. Квитанцию на него Сибариновский не передал. Возможно в штабе решили, что командир медлит с отходом из-за густого тумана, накрыв-

шего район патрулирования 16-го числа, но в любом случае поздно вечером начали интенсивно вызывать подлодку. Результаты это не дало.

Спустя сутки такая же ситуация повторилась с «М-63». Командир корабля — ст. лейтенант Б.С. Капицын получил допуск к самостоятельному управлению, но считался слабоподготовленным. Для его обеспечения на борту «малютки» в море вышли командир дивизиона капитан-лейтенант А.П. Копин и штурман «М-23» лейтенант Г.Т. Цингалева. В 23.00 10 августа с борта субмарины было принято единственное сообщение о прибытии на позицию. В 05.00 17-го на нее, точно также, как и на «М-49» передали приказ о возвращении, на который не последовало ответа.

Безуспешные вызовы обеих лодок продолжались до 25 августа. Параллельно разворачивалась поисковая операция. К ней привлекались гидросамолеты и вышедшие 17 августа на смену «М-4» и «М-5». Ничего не обнаружив они 19-го по приказу командования вернулись в базу. Эстафету приняла «Л-18», осуществлявшая поиски на обеих позициях с 18-го по 22 августа — с тем же результатом. На поверхности воды не оказалось даже масляных пятен. Обе подлодки, на которых находилось 22 и 21 человек соответственно, бесследно исчезли.

Высказанные командованием 2-й БПЛ и ТОФа предположения относительно причин гибели «малюток» были однозначны — их сочли подорвавшимися на плавающих минах, сорванных со своих же оборонительных заграждений. Надо признать, что подобные догадки весьма походили на истину. Уже в период с 13 по 17 июля в Амурском и Уссурийском заливах были обнаружены первые плавающие мины, которые были занесены в заливы длительно дующими юго-восточными ветрами. Необходимо отметить, что обнаруженные на поверхности мины обр. 1912 г. и 1926 г. выставлялись с клапанами потопления, но на практике эти клапаны часто отказывали. Вскоре в море были зафиксированы и первые мины типа «КБ», отсоединявшиеся от минрепов из-за конструктивного недостатка противотрального прибора «Чайка». На основании поступивших сведений Военный совет ТОФа принял решение с 17 июля ставить все мины безопасными на поверхности (самовзрыв), и при этом продолжать использовать клапаны потопления. Несмотря на это 25 июля на подходах к бухте Ольга подорвался ледокол «Казак Поярков» (1035 брт), на борту которого погибло 30 человек. Еще одной жертвой оказалась крабовая база «Тунгус» (2607 брт), затонувшая после

подрыва с 22 рыбаками на борту. Таким образом, угроза от плавающих мин в районе позиций №1 и №2 выглядела вполне осознанной.

Впрочем, то обстоятельство, что обе лодки погибли практически одновременно заставляет несколько усомниться в том, что они обе подорвались на плавающих минах — событии достаточно случайном, чтобы произойти одновременно с двумя разными кораблями в удаленных друг от друга районах. Не меньшей может считаться вероятность гибели: для «М-49» — подрыв 16 августа в условиях сильного тумана на линии мин «Г-2», выставленной в стороне от обозначенного на карте места, либо погружение на предельную глубину, что особенно вероятно для неопытного командира и экипажа «М-63».

1942-1945 гг.

Пока на Западе шла война, подводники ТОФа совершенствовали свою боевую подготовку. Всего за годы войны подводными лодками 2-й БПЛ было пройдено около 400 тыс. миль в надводном положении и около 30 тыс. — в подводном. Отдельные командиры и матросы переводились служить в действующую армию, но в отличие от больших и средних подлодок «малютки» долгое время к войне не привлекались. Только весной 44-го, не имея иной возможности пополнить весьма ослабленные войной подводные силы ЧФ, НК ВМФ распорядился перебросить туда «М-23» — «М-28», «М-30», «М-114» — «М-116». Вместе с кораблями убыл и штаб 9-го ДПЛ. Командование ТОФ посчитало необходимым восполнить численность «малюток» в Северной Тихоокеанской флотилии, передав ей в августе 44-го «М-1», «М-5», «М-8» и «М-11». В мае 1945 года произошла очередная реорганизация подводных сил. Поочередно большинство подлодок прошло капитальный ремонт. К началу советско-японской войны «малютки» числились в составе следующих подразделений и соединений ТОФа:

2-я БПЛ (бухта Золотой Рог) — в распоряжении командующего Владивостокским МОР:

6-й ДПЛ — «М-2» — «М-4», «М-6», «М-13» — «М-15» («М-3» в капремонте)

7-й ДПЛ — «М-16» — «М-22» («М-19», «М-21», «М-22» в капремонте)

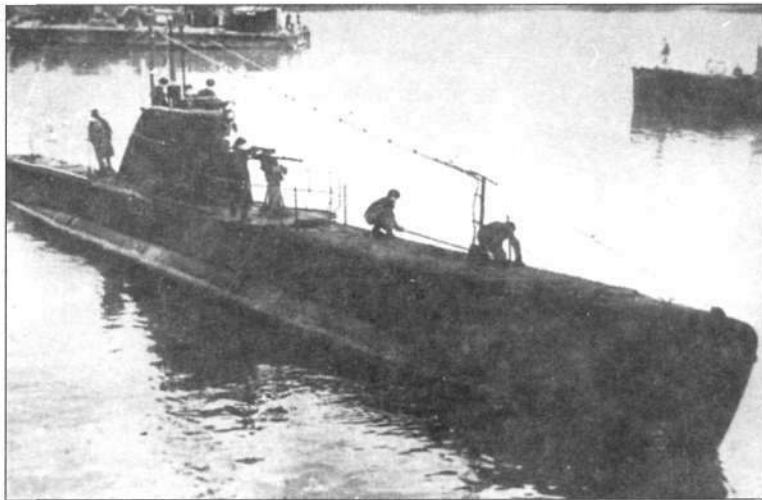
3-я БПЛ (бухта Постовая) — в распоряжении командующего СТОФЛ

10-й ДПЛ — «М-1», «М-5», «М-8», «М-11», «М-43» — «М-48» («М-8», «М-11» в капремонте; «М-43» — «М-45» в среднем ремонте)

2-й ОДПЛ (залив Владимира) — в распоряжении командующего Владимирской ВМБ

«М-7», «М-9», «М-10», «М-12»

Непосредственное участие «малюток» в войне, к которой они так долго готовились, прошло практически незаметно. «М-2», «М-13», «М-14», «М-17» и «М-18» 2-й БПЛ накануне начала войны несли базовый дозор на подходах к Владивостоку, но к 8 августа все были отозваны в базу. В ходе самих военных действий 2-я бригада не посылала подлодки в море ни разу, очевидно для того, чтобы не создавать затруднений в действиях других субмарин и надводных кораблей ТОФа. «М-9», «М-10» и «М-12» выходили на патрулирование подходов к заливу Владивосток, но ничего не обнаружили, поскольку корабли японского флота даже не пытались показываться в операционной зоне базы. Наиболее активно использовало «малютки» командование Северной Тихоокеанской флотилии. Во второй половине 8 августа для прикрытия минных постановок в море вышли «М-5», «М-46» и «М-48». При этом в 02.34 9-го «48-я» столкнулась с сопровождавшим ее «БО-314», в результате чего получила вмятину в легком корпусе по левому борту, трещину в обшивке ЦГБ №3, был погнут валопровод привода кормовых горизонтальных рулей. Лодка вернулась назад, а на ее замену вышла «М-47». Все три корабля находились в море до 14-15 августа, когда их сменили «М-1» и наскоро отремонтированная «М-48». «Единица» вернулась уже спустя два дня, но позицию «48-й», несмотря на капитуляцию Японии и сворачивание постановок, командование базы решило не закрывать, выслав ей на смену «М-47». Это подлодка находилась в море до 28-го, когда всякие надежды встретить у Совгавани противника были утрачены окончательно. Пожалуй единственной пользой, которую принесли «малютки» в этой весьма непродолжительной войне, была доставка топлива и масла в захваченный десантом сахалинский порт Отомари (ныне Корсаков), выполненная «М-1» и «М-5» между 30 августа и 1 сентября.



Подводная лодка
VI-бис серии
Тихоокеанского
флота

Результаты боевой деятельности подлодок типа «М»

В статистическом выражении результаты действий «малюток» в годы войны могут быть отражены приведенной таблицей.

Надо прямо признать, что результаты боевой деятельности «малюток» не впечатляли. Ими были потоплены или повреждены без возможности последующего восстановления 8 транспортных судов, 1 буксир и 3 баржи (26262 брт), а так же три боевых корабля (два сторожевика и один охотник за подлодками — все переоборудованные рыболовные или китобойные траулеры). Один транспорт (3245 брт) получил повреждения. Средняя успешность торпедных атак составила всего 12,2% — худший показатель из всех типов советских субмарин, участвовавших в войне. При этом балтийские «малютки» не смогли попасть в цель ни разу. За эти скромные достижения пришлось заплатить гибелью 29 подлодок, то есть на одну пораженную цель приходилось чуть менее двух погибших с нашей стороны. Из 49 лодок, участвовавших в походах, 26 (53%) погибло. Еще две «малютки» были взорваны в Либаве, а одна погибла на переходе до того, как успела выйти в боевой поход.

Такие, мягко говоря, невпечатляющие результаты, стали прямым следствием неудачных решений, заложенных в сам проект. Скромное участие в войне лодок VI и VI-бис серии, тем не менее, ясно дало понять, что по совокупности всех имевшихся недостатков (слабое вооружение, малая автономность, дальность плавания, плохие эксплуатационные характеристики) эти корабли оказались фактически не боеспособными. За 50 боевых походов они лишь в двух совершили торпедные атаки (обе на счету «М-55»), закончившиеся промахами. Много шансов оказалось упущено именно из-за неудовлетвори-

тельных мореходных характеристик самих кораблей и поломок механизмов.

Боеспособными «малютки» стали только начиная с XII серии, но и воюя на ней даже самые способные командиры не могли прыгнуть выше того потолка, которого очерчивала техника. Коротко напомним основные проблемы: малая автономность зачастую не давала командирам достаточно времени, чтобы изучить позицию и выработать правильную систему поиска противника. Отсутствие резервирования по основным механизмам (один дизель, один электромотор, один перископ и т.д.) заставляли при любой поломке возвращаться в базу. Небольшая рабочая глубина погружения не давала надежной защиты в случае подрыва на антенне противолодочной мины, и в результате подрыва в подавляющем большинстве случаев «малютка» погибала. Обнаруживать сами мины при помощи гидролокатора лодка не могла — отечественная аппаратура оказалась слишком ненадежной, а полученные по ленд-лизу станции типа «Дракон» не подходили по массо-габаритным характеристикам. Так же тонкие, по сравнению с большими и средними подлодками, корпуса были больше восприимчивы к взрывам глубинных бомб. Для уклонения от преследования командиры «малюток» были вынуждены использовать небольшой вертикальный слой от 10 до 40 метров глубины, что, правда, несколько нивелировалось отсутствием у противника гидроакустической аппаратуры, позволявшей надежно определять глубину погружения цели. В случае возникновения сильной течи во время бомбардировки у подлодки типа «М» было намного меньше шансов избежать провала на запределную глубину, чем у средней подлодки.

Флот	Число ПЛ типа «М», входивших в состав флота в период его нахождения в Действующей армии/ в т.ч. участвовали в боевых походах	Погибло в войне (%)	число боевых походов	число торпедных атак	успешных атак (% успешных атак)
КБФ	21/13	12 (57%)	45*	5***	-
ЧФ	29/20	8 (27,5%)	266**	73***	11 (в т.ч. 3 с невзрывом торпед — 15%)
СФ	16/16	9 (56%)	158	77	8 (10,4%)
Итого	62/49	29 (46,8%)	469	155	19 (12,2%)

Примечания:

* Не учтены еще 20 походов на Ладожском озере.

** Не учтены 16 транспортных походов в Севастополь.

*** Не учтены: для КБФ атака «М-95» по остову ТР «Шауляй», для ЧФ две атаки «М-111» по своему тральщику и остову ТР «Фабрициус».

Высокая уязвимость не компенсировалась хорошими боевыми характеристиками. Перископ ПЗ-7 с «толстой» головкой был более заметен, чем командирские перископы серии ПА, стоявшие на больших и средних субмаринах. Осуществлять же бесперископные атаки было невозможно из-за отсутствия хорошей гидрокустики — шумопеленгаторная станция «Марс-8» не могла определять расстояние до цели и, кроме того, из-за малого числа приемников не достаточно точно определяла пеленг на цель. Произвести торпедный выстрел для «малютки» в свежую погоду было весьма затруднительно, поскольку при коротком 7-метровом перископе лодку выбрасывало на поверхность с перископной глубины. Но еще сложнее оказывалось сохранить скрытность уже после пуска торпед. Даже при установленной системе БТС требовались слаженные действия всего экипажа, чтобы избежать высывания из воды носовой оконечности или крыши рубки. Сами шансы на попадание при двухторпедном залпе с временным интервалом с большой и даже средней дистанции оказывались крайне малы. Во второй половине 1943 года большие и средние подлодки перешли к более прогрессивному методу стрельбы «веером», но залп «малюток» состоял из слишком малого числа снарядов, чтобы иметь возможность его «растворять». Сознвая слабость своего артооружия, командиры «малюток» практически не пытались использовать его даже против слабозащищенных целей. Не имели лодки и надежных средств самообороны от воздушного противника. Понимая недостатки и моральную устарелость проекта, руководство ВМФ почти не прилагало усилий к повышению боевых характеристик подлодок типа «М» за счет установки новых технических устройств. К тому же для этого просто отсутствовал резерв свободного места внутри прочного корпуса. Пожалуй, единственным новшеством, которое получили данные корабли, оказался стабилизатор глубины «Спрут».

Все вышесказанное лишь еще раз подчеркивает то мужество, которое проявляли советские моряки, воюя на столь неказистых субмаринах. Если бы не оно, «малютки» рисковали оказаться мертворожденным дитем первых пятилеток, кораблями, которые всю войну простояли бы на приколе или ждали врага у своих берегов. Благодаря изобретательности и инициативы самих моряков, выдвинувших целый ряд предложений как повысить боевую эффективность субмарин типа «М», этого не произошло. Напротив, экипажи «малюток» вышли на первое место среди подлодок других типов по числу совершенных боевых походов, по напряженности выходов на коммуникации врага. Им, несмотря ни на что, удавалось наносить удары по противнику, и порой весьма чувствительные. Самой результативной оказалась «М-35», добившаяся успеха в четырех из 16 произведенных атак, но они оказались в значительной степени смазаны двухкратным отказом торпед. На втором месте стояла «М-111» с тремя успешными атаками (в одной отказ торпед). Два результативных нападения и наилучший показатель уничтоженного тоннажа имела на своем счету североморская «М-171», по одной успешной атаке — «М-31», «М-36», «М-107», «М-112», «М-118», «М-122», «М-172», «М-173», «М-174» и «М-201».

Награждения лодкам и командирам распределялись так, как виделась командованию их результативность непосредственно в годы войны. Гвардейское звание получили «М-35», «М-62», «М-171» и «М-174», были награждены орденом Красного Знамени — «М-111» и «М-117», «М-172» получила обе награды. Героями Советского Союза из командиров «малюточников» стали Я.К. Иосселиани («М-111»), А.Н. Кесаев («М-117»), Н.И. Малышев («М-62»), В.Г. Стариков («М-171»), И.И. Фисанович («М-172») и М.И. Хомяков («М-111»). К ним следует добавить М.В. Грешилова, награжденного за боевые успехи, достигнутые в период командования «М-35» и «Щ-215», а так же трюмного «М-35» ст. матроса А.С. Морухова.

Послевоенная судьба подводных лодок (по данным С.С.Бережного)

«М-1» До 4.11.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. С 5.11.1945 использовалась в учебных целях. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 8.1.1951 расформирована.

«М-2», с 18.1.1951 — **«ПЗС-14»**. С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1951 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 21.8.1952 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 20.9.1952 расформирована.

«М-3», с 18.1.1951 — **«ПЗС-15»**. С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1951 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 21.8.1952 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 20.9.1952 расформирована.

«М-4» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-5» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 8.10.1951 расформирована.

«М-6» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи с передачей комитету ДОСФЛОТ г. Владивостока для использования в учебных целях, а 18.1.1951 поднята на берег и превращена в КБП.

«М-7» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена

на отстой, а 1.9.1951 передана комитету ДОСФЛОТ г. Владивостока для использования в учебных целях и 19.9.1951 исключена из состава ВМФ.

«М-8» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 28.8.1951 разоружена и 8.9.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации.

«М-9» С 1.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 19.1.1951 передана комитету ДОСФЛОТ г. Владивостока для использования в учебных целях, а 1.9.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 19.9.1951 расформирована.

«М-10» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава и переформирована в рейдовое плавсредство, 18.1.1951 передана АСС 5-го ВМФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ, а 10.8.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 19.9.1951 расформирована.

«М-11» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 8.9.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-12» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 28.8.1951 сдана в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 8.9.1951 исключена из состава ВМФ и 1.10.1951 расформирована.

«М-13» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу ма-

лых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-14» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава и переформирована в рейдовое плавсредство, 18.1.1951 передана АСС 5-го ВМФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ, а 10.8.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-15» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 18.1.1951 передана 5-му отделу 5-го ВМФ для обеспечения тренировок гидроакустиков, а 10.8.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-16» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 10.8.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-17» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 18.1.1951 передана УОПП во Владивостоке для использования в учебных целях, а 1.9.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

«М-18» С 12.2.1947 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 18.1.1951 передана УОПП во Владивостоке для использования в учебных целях, а 1.9.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.9.1951 расформирована.

«М-19» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 1.6.1948 затонула в Японском море в районе Советской Гавани в результате столкновения с ПЛ «М-12» при отработке задач боевой подготовки, но 2.6.1948 поднята СС «Песчаный» и вскоре после аварийно-восстановительного ремонта вновь введена в строй. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава и передана АСС 7-го ВМФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1951 расформирована.

**Подводная лодка
«М-19», конец
1940-х гг.**



Подводные лодки
Черноморского фло-
та «М-24» (вверху),
«М-26» (в центре) и
«М-28» (внизу)



«М-20» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 28.8.1951 сдана в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 8.9.1951 исключена из состава ВМФ и 1.10.1951 расформирована.

«М-21» С 11.1.1935 входила в состав ТОФ, с 4.10.1939 — в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с

12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 28.8.1951 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 8.9.1951 расформирована.

«М-22» С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 18.1.1951 передана АСС 7-го ВМФ для обеспечения тренировок водолазов при работе с затонувшей ПЛ, исключена из состава ВМФ и 8.9.1951 расформирована.

«М-23» 31.5.1946 исключена из состава ВМФ и 26.6.1946 после разоружения, демонтажа приборов и механизмов и передачи корпуса для использования в опытовых целях расформирована.

«М-24» 31.5.1946 исключена из состава ВМФ и 26.6.1946 после разоружения, демонтажа приборов и механизмов и передачи корпуса для использования в опытовых целях расформирована, а в 1955 на базе «Главвторчермета» в Батуми разделана на металл.

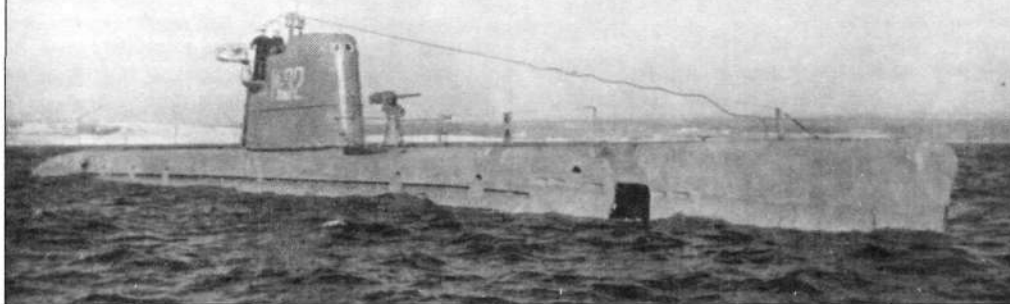
«М-25» 31.5.1946 исключена из состава ВМФ и 26.6.1946 после разоружения, демонтажа приборов и механизмов и передачи корпуса для использования в опытовых целях расформирована.

«М-26» 31.5.1946 отнесена к подклассу учебных ПЛ, а 12.1.1949 — к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и в Балаклаве поставлена на отстой, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи с передачей АСС ЧФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ.

«М-27» 31.5.1946 исключена из состава ВМФ и 7.2.1948 после разоружения, демонтажа приборов и механизмов и передачи корпуса АСС ЧФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ расформирована.

«М-28» 31.5.1946 отнесена к подклассу учебных ПЛ, а 12.1.1949 — к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава, законсервирована и в Балаклаве поставлена на отстой, а 18.1.1951 исключена из состава ВМФ в связи с передачей АСС ЧФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ.

«М-30» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 12.11.1952 выведена из боево-



го состава, разоружена и переформирована в ПЗС, а 15.9.1953 передана Севастопольскому ВВМИУ и поднята на берег для использования в качестве учебной лаборатории.

«М-32» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.3.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1953 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-35», с 15.9.1953 — **«ПЗС-16»** 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 20.6.1956 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 17.8.1956 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-43» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-44» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-45» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключе-

на из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-46» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-47» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-48» С 11.4 по 19.10.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 18.1.1951 расформирована.

«М-51» С 12.10.1946 использовалась в учебных целях. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 8.12.1950 расформирована, а 14.12.1950 после демонтажа приборов и механизмов передана АСС ЧФ для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ.

«М-52» 20.6.1945 разоружена, а 28.7.1945 исключена из состава ВМФ и 1.10.1945 после сдачи в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации расформирована.

«М-54» 18.10.1944 выведена из боевого состава и передана гидрометеослужбе

ЧФ для использования в исследовательских целях, а 19.12.1944 исключена из состава ВМФ, 1.2.1945 сдана в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-55» 19.12.1944 исключена из состава ВМФ, 1.2.1945 сдана в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-62» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.10.1953 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Глав-

вторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-77» С 25.2.1946 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 22.2.1949 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и впоследствии на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Паляссаар разделана на металл.

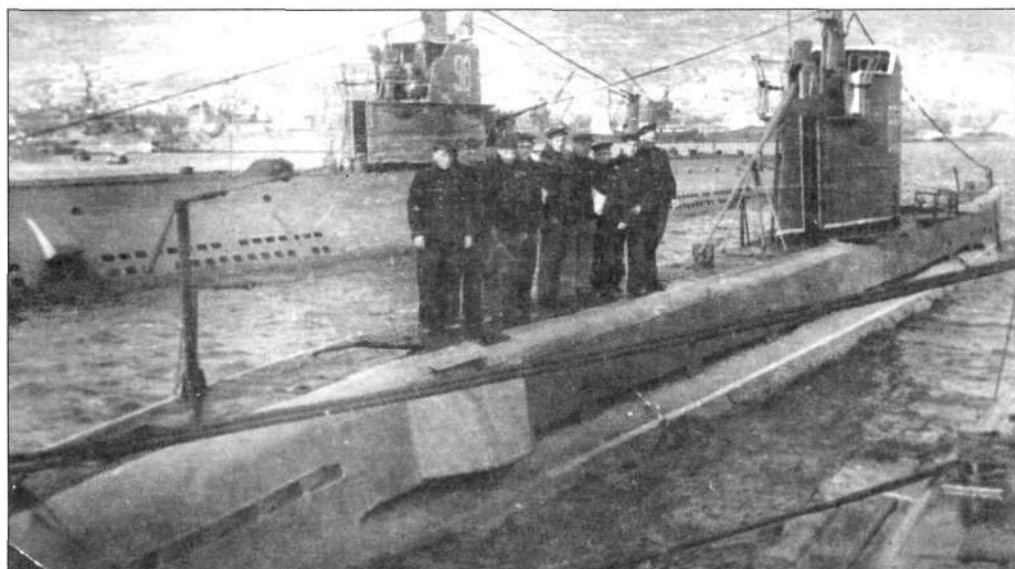
«М-79» С 25.2.1946 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 22.2.1949 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и впоследствии на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Паляссаар разделана на металл.

«М-90» С 25.2.1946 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 12.11.1952 выведена из боевого состава и переклассифицирована в учебную ПЛ, а 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

«М-102», с 15.9.1953 — «КБП-30» 16.11.1945 выведена из боевого состава, переклассифицирована в учебную ПЛ и передана КУОПП им. С.М.Кирова, 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ, 17.8.1953 разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 21.10.1953 превращена в болванку для отработки тренировочных водолазных спусков и расформирована, а 27.11.1953 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации.



Подводные лодки Черноморского флота «М-104» (вверху) и «М-105», 1954 г. (справа). На обеих фотографиях позади рубки видна сложенная перископная антенна ВАН-1



«М-104», с 15.9.1953 — «КБП-27», с 27.12.1956 — «УТС-32» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована сначала в КБП, а 27.12.1956 — в УТС и поставлена на прикол. 9.6.1955 перечислена в состав ККФ и летом 1955 переведена по внутренним водным системам из Азовского в Каспийское море. В 1958 затонула в Бакинском военном порту из-за неисправности донно-заборной арматуры, но была поднята АСО ККФ и поставлена на прикол, а 19.9.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 26.10.1960 расформирована.

«М-105» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава и переклассифицирована в учебную ПЛ, а 10.6.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 27.8.1955 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-107», с 15.9.1953 — «ПЗС-17» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 21.5.1956 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 30.5.1956 превращена в болванку для обеспечения тренировок водолазов по работе с затонувшей ПЛ.

«М-111», с 15.9.1953 — «ПЗС-18» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава,

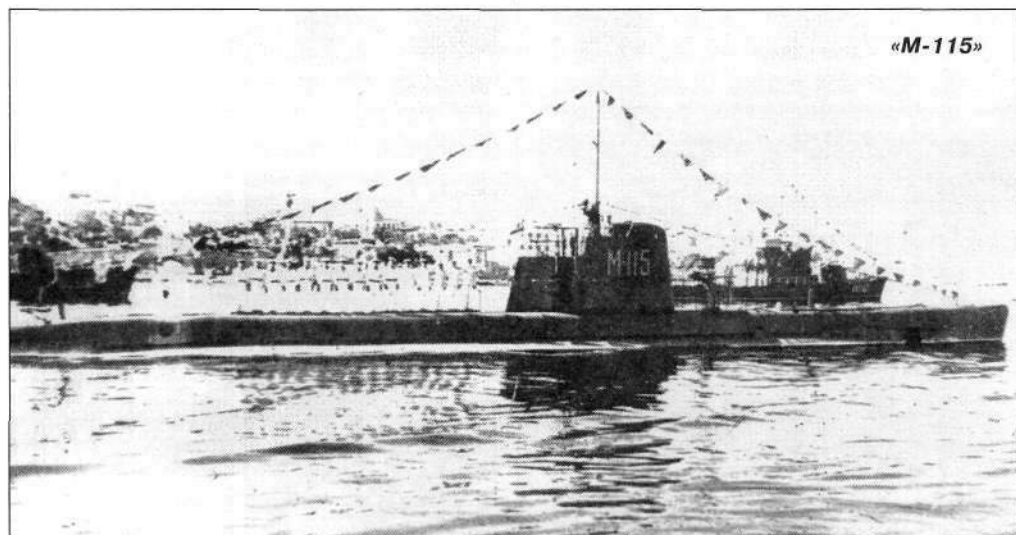
разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 2.10.1954 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.12.1954 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-112» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.10.1953 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-113», с 15.9.1953 — «КБП-28», с 12.1.1957 — «УТС-35» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 12.1.1957 отнесена к подклассу УТС, а 21.2.1957 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.10.1957 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-114» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.10.1953 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-115», с 15.9.1953 — «КБП-29» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава,



«М-115»



разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, а 2.10.1954 исключена из списков плавсредств ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 12.10.1954 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-116», с 15.9.1953 — **«ПЗС-19»** 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 20.6.1956 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.10.1956 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

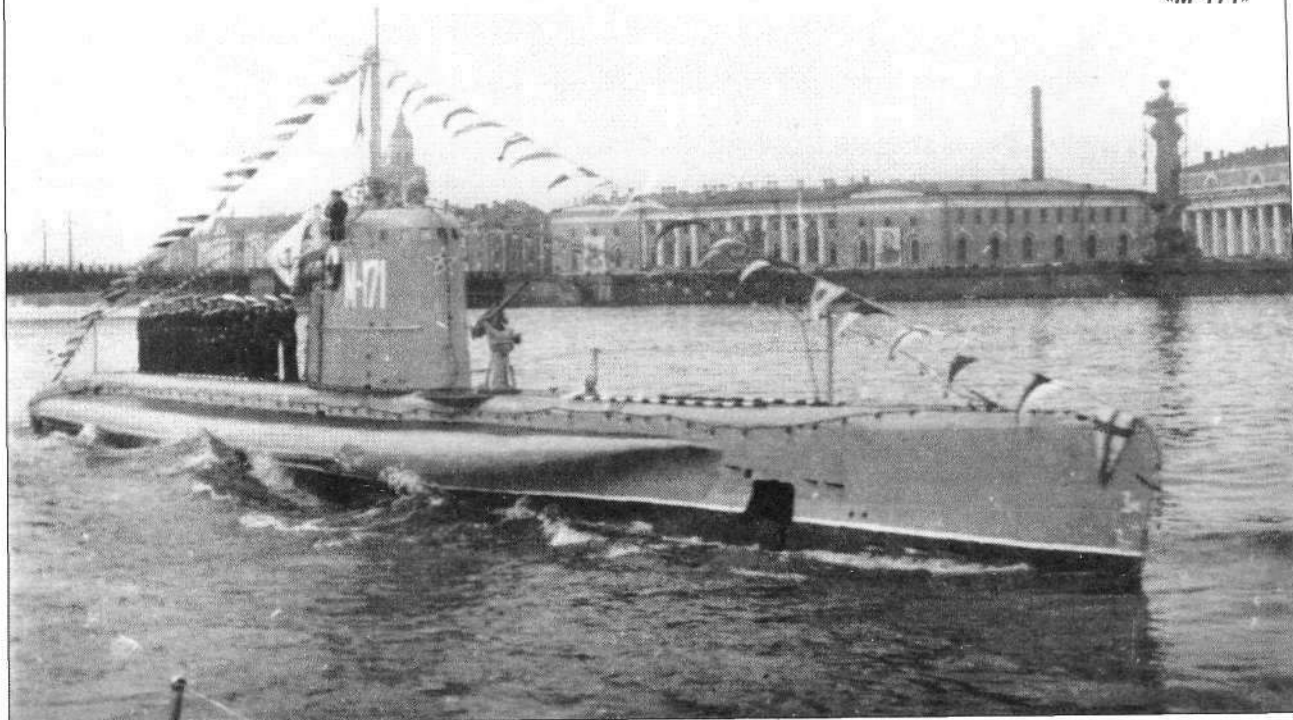
«М-117» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1953 расформирована. В конце 1953 затонула в районе Феодосии в результате пробойны в корпусе, но 5.5.1954 поднята АСС ЧФ и сдана «Главвторчермету» для разделки на металл.

«М-119», с 15.9.1953 — **«ПЗС-20»** 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ.

17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 2.10.1954 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.12.1954 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-120» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.10.1953 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-171», с 4.9.1953 — **«СТЖ-16»**, с 26.1.1957 — **«УТС-65»** 1.7.1945 перечислена в состав КБФ и летом 1945 возвращена по ББК из Беломорска в Ленинград. С 25.2.1946 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 28.11.1950 выведена из боевого состава и отнесена к подклассу учебных ПЛ. 28.2.1953 разоружена, передана в распоряжение ЦУ ВМФ, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 26.1.1957 отнесена к подклассу УТС, а 30.6.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реали-



зации, 12.8.1960 расформирована и впоследствии на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах разделана на металл.

«М-200», с 17.4.1957 — **«УТС-69»** 1.7.1945 отправлена по железной дороге из Мурманска и 8.7.1945 по прибытии в Ленинград передана в состав КБФ. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 12.8.1956 затонула на Таллинском рейде после столкновения с ЭМ «Статный», но 21.11.1956 поднята СС «Арбан», «Пидан», «Чугуш» и «Трефолев» и в гавани Палдиски поставлена на прикол, 29.3.1957 перестроена и переформирована в УТС, а 6.1.1958 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и в 1958 на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Пальяссаар разделана на металл.

«М-201» 8.7.1945 перечислена в состав КБФ и 16.8.1945 отправлена по железной дороге из Мурманска в Ленинград. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и в 1956 на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Пальяссаар разделана на металл.

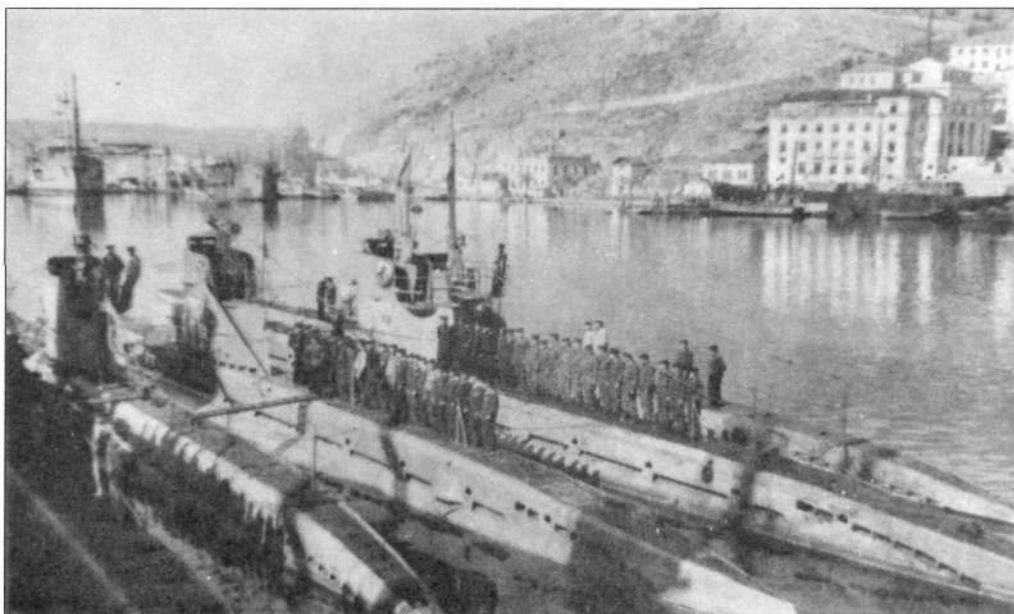
«М-202» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.9.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей в аренду ВМС Болгарии, но в конце 1958 была возвращена болгарским правительством СССР, 20.2.1959 вторично исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и в 1959 на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-203» 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.9.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей в аренду

**«УТС-69», бывшая
«М-200»**



**Подводные лодки
Черноморского фло-
та (слева направо):
«М-120», «М-202»,
«М-203» и «М-30»**

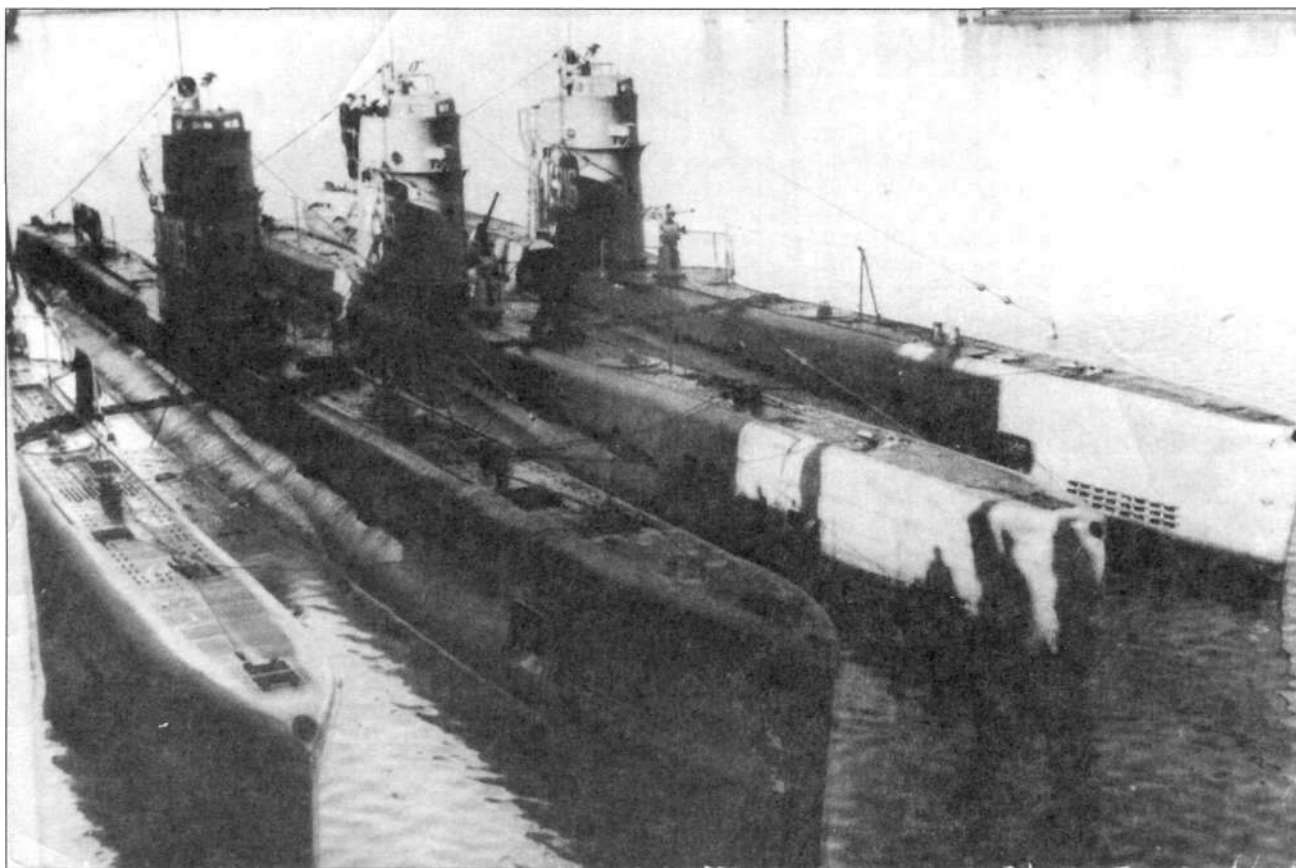


**Подводные лодки
Балтийского флота
«М-206», «М-215» и
«М-216» в Либаве**

ВМС Болгарии, но в конце 1958 была возвращена болгарским правительством СССР, 20.2.1959 вторично исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и в 1959 на Севастопольской базе

«Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-204» 26.8.1947 вошла в состав ЧФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.9.1954 исключена из состава ВМФ



СССР в связи с передачей в аренду ВМС Болгарии, но в конце 1958 была возвращена болгарским правительством СССР, 20.2.1959 вторично исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и в 1959 на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-205» 9.8.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 3.4.1958 исключена из состава ВМФ и в 1959 на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

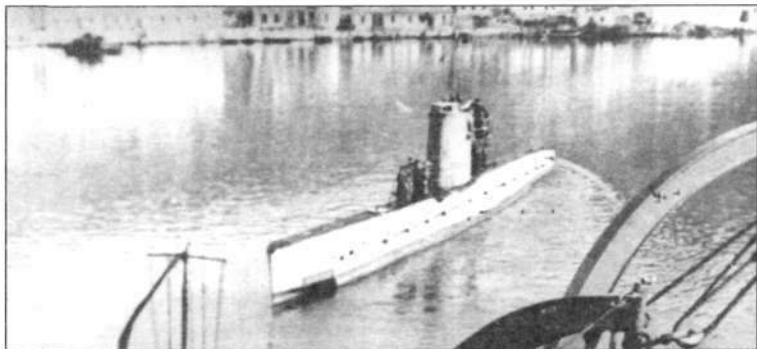
«М-206» 13.10.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 28.1.1958 выведена из боевого состава и переформирована в РЗС, но 18.3.1958 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 3.4.1958 расформирована и в 1959 на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

«М-214» 22.8.1947 вошла в состав СФ. 25.6.1948 убыла по ББК из Екатерининской гавани (г. Полярный) в Лиепаю и 2.9.1948 перечислена в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 20.2.1959 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 2.4.1959 превращена в болванку для обеспечения тренировок водолазов в подъеме затонувшей ПЛ.

«М-215» 5.11.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

«М-216» 30.11.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 12.9.1962 исключена из списков судов ВМФ и превращена в болванку для обеспечения тренировок водолазов в подъеме затонувшей ПЛ.

«М-217» 10.11.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу ма-



«М-202», 1946 г.

лых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

«М-218» 10.11.1947 вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

«М-234» 6.8.1948 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 28.1.1958 выведена из боевого состава и расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 3.4.1958 исключена из состава ВМФ и впоследствии на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Пальяссаар разделана на металл.

«М-235» 9.9.1948 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на Таллинской базе «Главвторчермета» на п-ове Пальяссаар разделана на металл.

«М-236» 28.10.1948 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 30.4.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием в «Krakowiak».

«М-237» 29.12.1948 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.7.1950 перечислена в состав ЧФ и летом 1950 перевезена по же-

лезной дороге из Палдиски в Севастополь. 22.11.1960 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и передана Черноморскому ВВМУ им. П.С.Нахимова, а 14.5.1965 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-238» 21.12.1948 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и вскоре перевезена по железной дороге из Палдиски в Севастополь, но 17.10.1955 передана в состав 4-го ВМФ и осенью 1955 тем же путем перевезена с Черного на Балтийское море. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиенае разделана на металл.

«М-239» 2.8.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и вскоре перевезена по железной дороге из Палдиски в Севастополь, но 17.10.1955 передана в состав 4-го ВМФ и осенью 1955 тем же путем перевезена с Черного на Балтийское море. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ, 17.12.1960 передана комитету ДОСААФ г. Ленинграда для использования в учебных целях и 1.4.1961 расформирована.

«М-240» 22.8.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и вскоре перевезена по железной дороге из Палдиски в Севастополь, но 17.10.1955 передана в состав 4-го ВМФ и осенью 1955 тем же путем перевезена с Черного на Балтийское море. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ, 17.12.1960 передана комитету ДОСААФ г. Москвы для использования в учебных целях, весной 1961 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда на Химкинское водохранилище и 1.4.1961 расформирована. Впоследствии затонула у берега ввиду неисправности донно-заборной арматуры, но затем была поднята и сдана «Главвторчермету» для разделки на металл.

«М-241» 2.9.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 3.4.1958 исключена из состава ВМФ и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-242» 2.9.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву, но 17.10.1955 передана в сос-



Останки «М-240»,
Химкинское
водохранилище,
1981 г.

тав 4-го ВМФ и осенью 1955 перевезена по железной дороге с Черного на Балтийское море. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл.

«М-243», с 14.3.1960 — «ПЗС-26» 23.9.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву. 6.2.1960 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 20.4.1961 исключена из списков судов ВМФ в связи с передачей Морскому клубу ДОСААФ г. Астрахани для использования в учебных целях, а в 1970 сдана Астраханской базе «Главвторчермета» со сдачей в ОФИ для демонтажа и разделки на металл.

«М-244», с 14.3.1960 — «ПЗС-30» 24.10.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 14.12.1950 перечислена в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву. 6.2.1960 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 14.5.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи с передачей Морскому клубу ДОСААФ г. Киева для использования в учебных целях.

«М-245» 30.11.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 29.4.1955 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием в «Kujawiak».

«М-246» 30.11.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 29.4.1955 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием сначала в «Kurp», позже — в «Mazowsze».

«М-247», с 17.12.1960 — «ПЗС-6» 6.12.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 24.12.1949 перечислена в состав КВМК, а 14.12.1950 — в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву. 22.11.1960 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 20.3.1963 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализа-

ции и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-248» 6.12.1949 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 24.12.1949 перечислена в состав КВМК, а 14.12.1950 — в состав ЧФ и в мае 1951 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Балаклаву. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

«М-249» 23.2.1950 включена в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.11.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.7.1960 расформирована.

«М-250» 20.6.1950 включена в состав КВМК. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.11.1950 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 30.6.1961 расформирована.

«М-251» 3.8.1950 включена в состав КВМК. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.7.1951 перечислена в состав 7-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда в Советскую Гавань. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на Совгаванской базе «Главвторчермета» в б. Бяудз разделана на металл.

«М-252» 3.8.1950 включена в состав КВМК. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 3.7.1951 перечислена в состав 7-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда в Советскую Гавань. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. В сент. 1959 выскочила на камни в Татарском пр-ве, но вскоре была снята СС «Золотой» и отбуксирована в Советскую Гавань для заделки пробоин. 6.2.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонта-

жа и реализации, 1.7.1960 расформирована и впоследствии на Совгаванской базе «Главторчермета» в б. Бяудэ разделана на металл.

«М-253» 10.8.1950 включена в состав КВМК. 12.1.1949 отнесена к подклассу малых ПЛ. 5.9.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 28.2.1961 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 10.12.1961 расформирована.

«М-270» 10.8.1950 включена в состав 8-го ВМФ. 30.12.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием сначала в «Podhalanin», позже — в «Slazak».

«М-271» 18.9.1950 включена в состав 8-го ВМФ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 21.6.1957 исключена из состава ВМФ СССР в связи с продажей ВМС Египта и 1.10.1957 расформирована.

«М-272», с 17.12.1960 — «ПЗС-2» 11.10.1950 включена в состав 8-го ВМФ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 22.11.1960 выведена из боевого состава, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 12.8.1970 исключена из списков судов ВМФ СССР в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации.

«М-273» 11.10.1950 включена в состав 8-го ВМФ. 12.12.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 7.5.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1963 расформирована.

«М-274» 24.11.1950 включена в состав 8-го ВМФ. 1.7.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием в «Kaszub».

«М-275» 24.11.1950 включена в состав КВМК. 5.10.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 23.2.1961 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 10.12.1961 расформирована.

«М-276» 17.1.1951 включена в состав 8-го ВМФ. 5.9.1951 перечислена в состав 5-го

ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 30.12.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНР.

«М-277» 16.6.1951 включена в состав 8-го ВМФ. 5.9.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 30.12.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНР.

«М-278» 12.6.1951 включена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 6.7.1955 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНР.

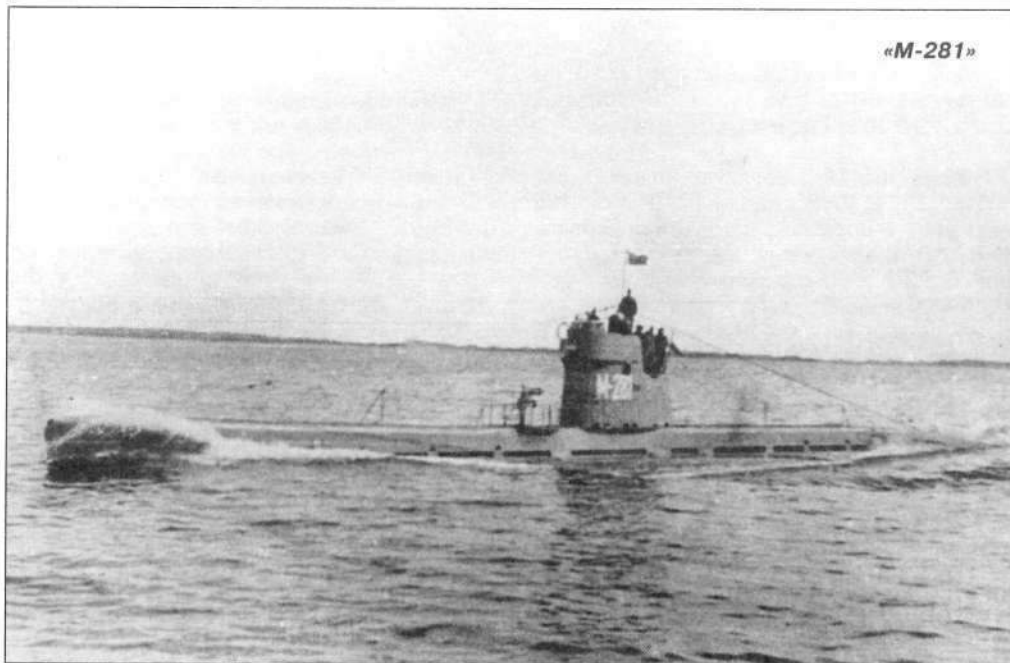
«М-279» 9.7.1951 включена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 6.7.1955 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНР.

«М-280» 31.7.1951 включена в состав 8-го ВМФ. 2.10.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 28.2.1961 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 10.12.1961 расформирована.

«М-281» 1.10.1951 включена в состав 8-го ВМФ. 27.11.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 26.12.1966 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.5.1967 расформирована.

«М-282» 4.10.1951 включена в состав КВМК. 27.11.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 26.12.1966 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.5.1967 расформирована.

«М-283» 26.10.1951 включена в состав КВМК. 12.12.1951 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 1.1.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.7.1963 расформирована.



«М-281»

«М-284» 3.12.1951 включена в состав КВМК. 29.10.1952 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 7.5.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1967 расформирована.

«М-285» 12.3.1952 включена в состав КВМК. 1.11.1952 перечислена в состав 8-го ВМФ, а 12.8.1954 — в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. 28.2.1961 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 10.12.1961 расформирована.

«М-286» 5.7.1952 включена в состав КВМК. 1.11.1952 перечислена в состав 8-

го ВМФ, а 12.8.1954 — в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. 28.2.1961 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 10.12.1961 расформирована.

«М-287» 5.7.1952 включена в состав КВМК. 22.9.1952 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 21.11.1962 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1962 расформирована.

«М-288» 4.8.1952 включена в состав КВМК. 22.9.1952 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной



«С-85» (бывший «Лембит» и «М-285»)

дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 7.5.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1963 расформирована.

«М-289» 1.9.1952 включена в состав КВМК. 29.10.1952 перечислена в состав 5-го ВМФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. С 23.4.1953 входила в состав ТОФ. 7.5.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1963 расформирована.

«М-290» 3.10.1952 включена в состав КВМК. 22.9.1952 перечислена в состав 4-го ВМФ. 1.7.1954 исключена из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Польши и переименованием в Mazur. (?)

«М-291» 29.11.1952 включена в состав КВМК. 12.8.1954 перечислена в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге из Ленинграда во Владивосток. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и

реализации и 31.12.1960 расформирована.

«М-292» 15.1.1953 включена в состав 8-го ВМФ. 12.8.1954 перечислена в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. 7.5.1963 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1963 расформирована.

«М-293» 15.1.1953 включена в состав 8-го ВМФ. 12.8.1954 перечислена в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1960 расформирована.

«М-294» 3.3.1953 включена в состав 8-го ВМФ. 12.8.1954 перечислена в состав ТОФ и вскоре перевезена по железной дороге с Балтики во Владивосток. 22.11.1960 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1960 расформирована.

Сокращения

АБ	— аккумуляторная батарея
ББК	— Беломорско-Балтийский канал
БП	— боевая подготовка
БПЛ	— бригада подводных лодок
БТС	— беспузырная торпедная стрельба
БЧ	— боевая часть
ВВД	— воздух высокого давления
ВКП(б)	— Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
ВМА	— военно-морская академия
ВМБ	— военно-морская база
ВМС	— военно-морские силы
ВМУ	— военно-морское училище
ГКО	— Государственный комитет обороны
ЗПС	— звукоподводная связь
КБ	— конструкторское бюро
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот
КВ	— короткие волны
КВМК	— Кронштадская военно-морская крепость
ЛенВМБ	— Ленинградская военно-морская база
МСДВ	— Морские силы Дальнего Востока
МСП	— министерство судостроительной промышленности
МС РККА	— Морские силы Рабоче-крестьянской Красной армии
МСЧМ	— Морские силы Черного моря
НГЗ	— Николаевский государственный завод
НИВК	— Научно-исследовательский институт военного кораблестроения
НИМИСТ	— Научно-исследовательский морской институт связи и телемеханики
НКВД	— Народный комиссариат внутренних дел
НК ВМФ	— Народный комиссариат Военно-Морского Флота
НКОП	— Народный комиссариат оборонной промышленности
НКСП	— Народный комиссариат судостроительной промышленности
НТК (НТКМ)	— Научно-технический комитет (морской)
ПЛО	— противолодочная оборона
ОКБ	— особое конструкторское техническое бюро
ОТЗ	— оперативно-тактическое задание
ОФИ	— отдел фондового имущества
ПЛО	— противолодочная оборона
ПУГ	— прибор установки глубины
ПУПО	— прибор установки прибора Обри
РВС	— Революционный военный совет
РККФ	— Рабоче-крестьянский Красный флот
РЛС	— радиолокационная станция
РДП	— работа двигателя под перископом
СКБ	— специальное конструкторское бюро
СНис	— служба наблюдения и связи
СТО	— Совет труда и обороны
СФ	— Северный флот
ТА	— торпедный аппарат
ТБЦ	— топливно-балластная цистерна
ТОФ	— Тихоокеанский флот
ТР	— транспорт
ТТЗ	— тактико-техническое задание
ТТХ	— тактико-технические характеристики
УВМС	— Управление Военно-морских сил
УКВ	— ультракороткие волны
УК ВМФ	— Управление кораблестроения Военно-Морского Флота
УОПП	— Учебный отряд подводного плавания
ЦБП	— цистерна быстрого погружения
ЦГБ	— цистерна главного балласта
ЦКБ	— центральное конструкторское бюро
ЦНИИ	— центральный научно-исследовательский институт
ЦП	— центральный пост
ЧФ	— Черноморский флот
ШПС	— шумопеленгаторная станция
ЭОН	— Экспедиция особого назначения

Литература и источники

Документальные источники:

Фонды архивов ГА РФ, РГА ВМФ, РГАЭ, РГВА, РГАСПИ, ЦВМА, ВА-МА (ФРГ), NARA (США).

Историческая литература:

Адмиралтейские верфи 1926-1996. СПб. 1996.

Адмиралтейские верфи — подводному флоту России. С-Пб., 2003.

Александров Ю.И., Гусев А.Н., Джеломанов В.Т. и др. Отечественные подводные лодки. Проектирование и строительство. С-Пб., 2004.

Баданин В.А. Подводные лодки с единым двигателем. СПб., 1998.

Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.

Бережной С.С. Корабли Отечества. Вып. 1. Подводные лодки. Ч. 2 (I — IX-бис серии). Харьков, 1997.

Бережной С.С. Подводные лодки и крейсера. Рукопись.

Березовский Н.Ю. и др. Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917-1941. М., 1992.

Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Т. 1-3. М., 1969-1970.

Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995

Гарнов А.Н., Мачикин Е.Г. Краткий справочник руководящего состава Военно-Морского флота СССР (1945 — 1965). М., 2009

Голосовский П.З. Очерки по истории ЛПМБ «Рубин». Т. II. Проектирование и строительство подводных лодок. Подводные лодки периода 1926 — 1945 годов. Л., 1979.

Грбавь А.Г., Захаров И.С., Тимошенко В.И., Шошков Е.Н. История гидроакустики (1900 — 2000 гг.). Ростов-на-Дону., 2002.

Грибовский В.Ю., Нарусбаев А.А., Черников И.И. История отечественного судостроения. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925-1945 гг. СПб., 1996.

Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М., 1964, 1973.

Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990.

Игнатьев Э.П. Подводные лодки XII серии. СПб., 1995.

Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Ч. 1-3. М., 1948-1949.

- Ковалев Э.А.* Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания. 1918-1941 гг. М., 2006.
- Корицунов Ю.Л., Строков А.А.* Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994.
- Максимов Ю.А., Хаханов С.Н.* Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Ч. 1-3. М., 1956-1965.
- Малоизвестные создатели боевых кораблей. М., 1996.
- Материалы по боевым и навигационным повреждениям кораблей Военно-Морских Сил во время Великой Отечественной войны. Раздел IX. Подводные лодки. М., 1951.
- Радовская Н., Беляков Ю.* Плещут холодные волны. Ярославль, 1986.
- Реданский В.Г.* Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов. М., 2004.
- Павлов А.С.* Военные корабли СССР и России 1945 - 1995. Якутск., 1994.
- Петров А.М., Асеев А.Д., Васильев Е.М. и др.* Оружие российского флота. С-Пб., 1996.
- Сборник материалов по опыту использования морского оружия. М., 1950.
- Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М., Л. 1944.
- Справочник по корабельному составу Северного флота. М., Л. 1944.
- Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М., Л. 1944.
- Справочник по корабельному составу Тихоокеанского флота. М., Л. 1944.
- Стеволинский Ю.М.* Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984.
- Стрельбицкий К.Б.* Навечно остались в глубинах Черного моря... Мартиролог черноморских подводников Отечества (1909-1945). М., 2003.
- Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.
- Журналы: «Вопросы истории естествознания и техники», «Морской сборник», «Тайфун», «Флотомастер», альманахов «Подводник России», «Тайны подводной войны», «Цитадель».

Мемуарная литература:

- Белоруков Н.П.* Боевыми курсами. Записки подводника. 1939-1944 гг. М., 2006.
- Виноградов Н.И.* Подводный фронт. М., 1989.
- Грешилов М.В.* Подводная вахта. Курск, 1948.
- Егоров Г.М.* Фарватерами флотской службы. М., 1985.
- Иосселиани Я.К.* В битвах под водой. М., 1959.
- Козырь В.В.* Мы нырнём на 1000 ли. С-Пб., 2007.
- Руссин Ю.С.* Всю войну на «малютках». М., 1988.
- Фисанович И.И.* История «малютки». М., 1956.
- Холостяков Г.Н.* Вечный огонь. М., 1976.

Морозов Мирослав Эдуардович, Кулагин Константин Леонидович

**«Месть» Сталина.
Советские подлодки типа М**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

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

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

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

Подписано в печать 01.07.2010.

Формат 84x108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 26,88. Тираж 2500 экз.
Зак. № 7772.

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 978-5-699-42417-7



9 785699 424177



Во время Великой Отечественной войны «на средства трудящихся» строились не только танки и самолеты. В 1941 году вдова погибшего комиссара Любовь Лободенко обратилась к женам североморцев с призывом собрать деньги на строительство подводной лодки и сама сделала первый взнос. Вскоре малая подлодка типа М, названная **«МЕСТЬ»**, отправилась в свой первый боевой поход...

Предельно компактные и недорогие в производстве, предназначавшиеся для ближней защиты собственных берегов и военных баз, но способные успешно действовать и у побережья противника и даже во вражеских гаванях, в годы войны «эмки» стали основой советского подводного флота, будучи выпущены самой массовой серией (в общей сложности более 100 штук). На их счету 61 потопленное судно и 10 боевых кораблей противника.

ISBN 978-5-699-42417-7



9 785699 424177 >

