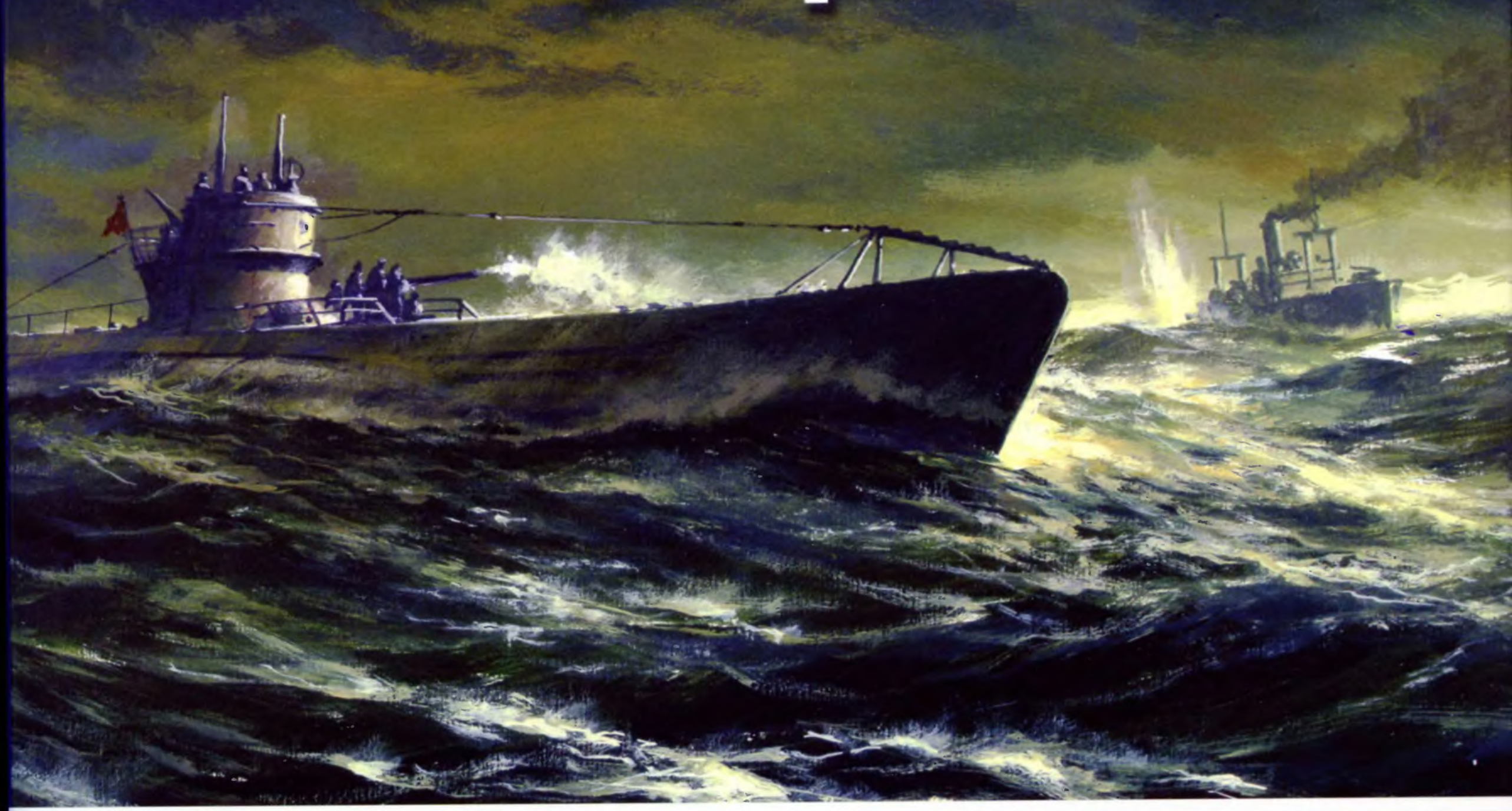
МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, ВЛАДИМИР НАГИРНЯК

Стальные акулы Гитлера

Серия «VII»



ЛУЧШИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ КРИГСМАРИНЕ

МИРОСЛАВ МОРОЗОВ
ВЛАДИМИР НАГИРНЯК

Стальные акулы Гитлера

Серия «VII»

ЛУЧШИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ КРИГСМАРИНЕ

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2008

ББК 68.54
М80

АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Морозов М.Э., Нагирняк В.А.

М80 Стальные акулы Гитлера. Серия «VII» — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008. — 144 с.

ISBN 978-5-699-29092-5

Германские подводные лодки VII серии были грозным оружием. Построенные в количестве 718 единиц, они составили абсолютное большинство подводного флота Кригсмарине в годы Второй мировой войны. Ущерб, нанесенный союзникам субмаринами-«семёрками», оказался более чем внушительным: от их торпед пошли ко дну 6 авианосцев (еще два получили столь серьезные повреждения, что уже не восстанавливались и были сданы на слом), 2 линкора, 5 крейсеров, 52 эсминца и эскортных миноносца, десятки других боевых кораблей и тысячи транспортных судов.

Однако максимум результативности немецких подводников пришелся на первые годы войны. Уже с 1942 года чаша весов начала склоняться в пользу противолодочных сил стран антигитлеровской коалиции. За годы войны Кригсмарине потеряли 546 субмарин VII серии, не считая затопленных собственными экипажами накануне капитуляции Германии. Таким образом немецкие подводные корсары проиграли войну, а цель адмирала Дёница поставить «владычицу морей» на колени, не была достигнута...

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-29092-5

© Морозов М.Э., Нагирняк В.А., 2008
© ООО «Издательство «Коллекция», 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ VII СЕРИИ.....5

История проектирования 5

Серийное строительство и модернизация проекта 8

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....18

Корпус 18

Система погружения и всплытия 24

Энергетическая установка 25

Вооружение 26

Средства наблюдения и связи 38

Экипаж и обитаемость 42

Общая оценка проекта 43

БОЕВОЙ ПУТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК VII СЕРИИ 44

Боевые действия в Атлантике 44

Боевые действия в Средиземном море 78

«Семерки» в Арктике 82

Боевые действия на Балтийском море 95

ПОСЛЕВОЕННАЯ СУДЬБА 111

Приложения 114

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ VII СЕРИИ

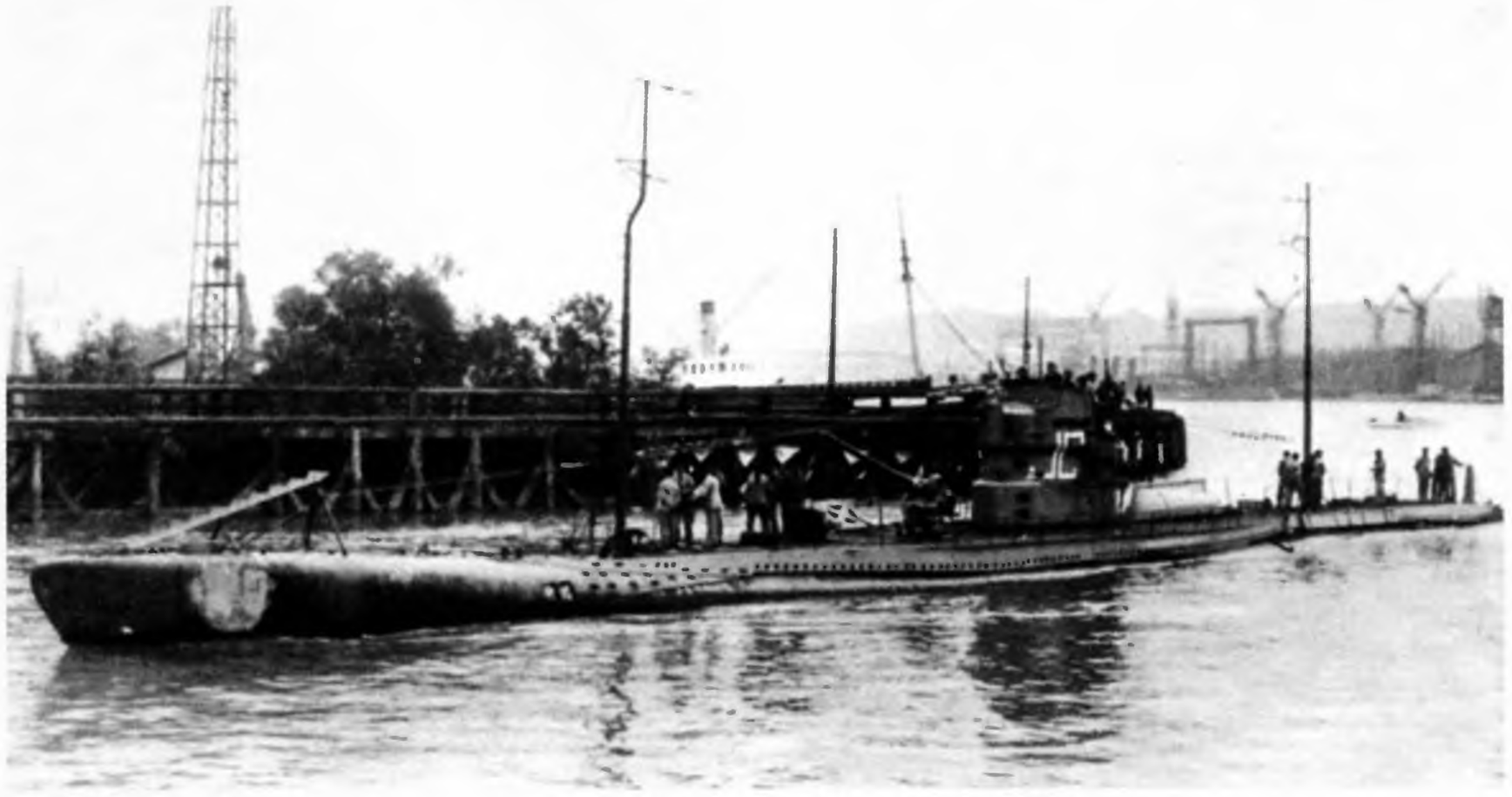
История проектирования

Использование подводных лодок в ходе Первой мировой войны серьезнейшим образом повлияло на всю стратегию борьбы на морских театрах. Ущерб, нанесенный торговому судоходству стран Антанты, был колоссальным. Достаточно привести следующие цифры: страны-победительницы потеряли из-за атак только германских подводных лодок около 12 млн. т своего торгового флота. Это дополнялось внушительным списком боевых кораблей — одна Великобритания потеряла 153. Общее число задействованных в ходе войны подводных лодок составило приблизительно 850 единиц. Для борьбы с ними было выделено порядка 9000 надводных кораблей, 100 подводных лодок, 2500 самолетов, 500 мобилизованных торговых судов, сотни аэростатов и дирижаблей.

После тщательного анализа опыта Первой мировой войны и сложившейся после заключения Версальского мирного договора ситуации руководство германского военно-морского флота пришло к выводу, что немецкий флот в силу своей малочисленности не в состоянии даже в обозримом будущем оспаривать стратегическое владение морем у потенциальных противников. Под ними в 20-е годы понимались прежде всего Польша и связанная с ней союзным договором Франция. В гипотетической войне на первый план перед рейхсмарине выходили задачи обороны берегов, морской блокады Польши, а также действий на французских коммуникациях в Северном море и Атлантическом океане. Для решения этих задач флот должен был состоять в основном из «карманных линкоров», крейсеров и необходимого состава легких сил и москитного флота. Наиболее эффективное средство борьбы на коммуникациях — подводные лодки — как известно, были запрещены Версальским договором. Тем не менее, уже в середине 20-х годов руководство рейхсмарине включило строительство средних и малых субмарин в планы мобилизационных мероприятий. Поскольку разработки новых проектов тормозились договорными ограничениями, планировалось воспользоваться наиболее удачными проектами времен Первой мировой войны — типами UB-III (средняя торпедная ПЛ), UC-II (минный заградитель) и UB-II (малая торпедная ПЛ).

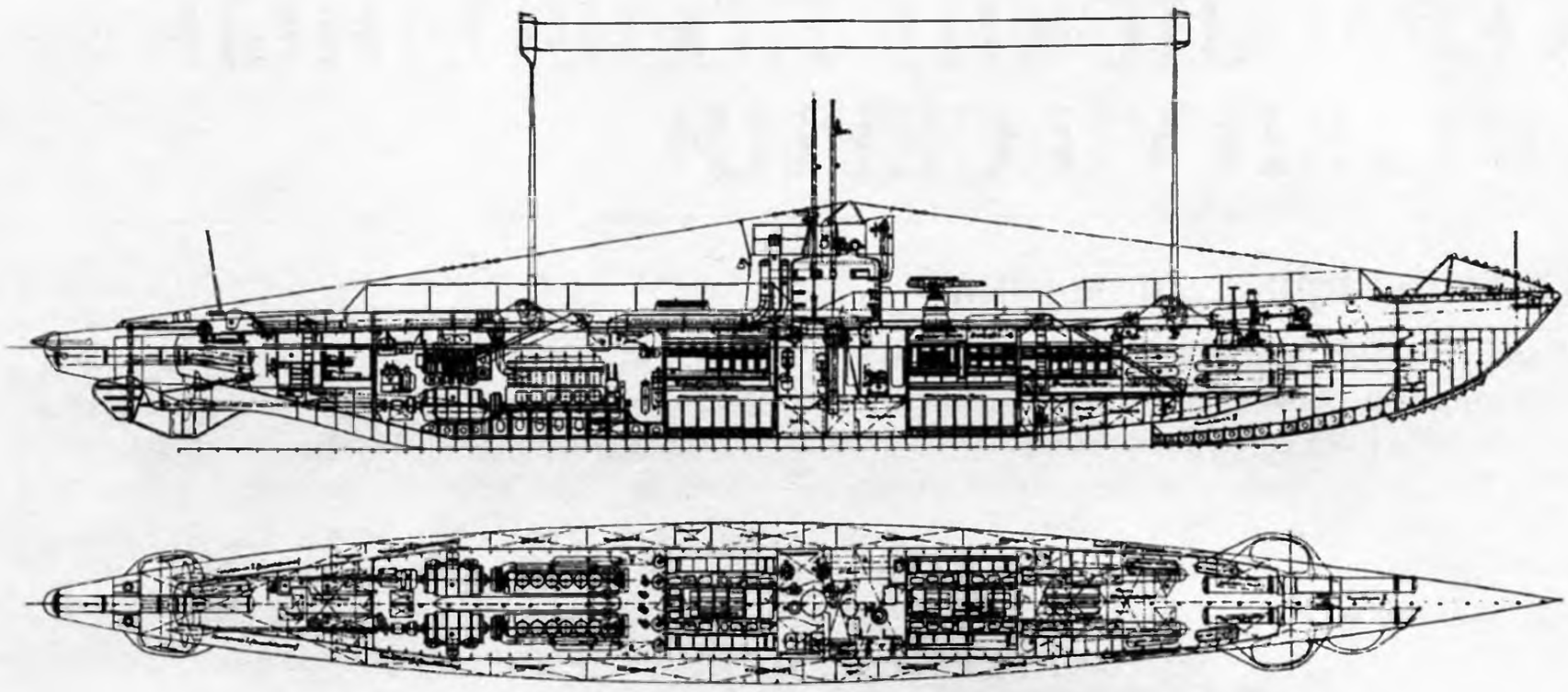
Несмотря на ограничения Версальского договора, оказалось, что военно-морской флот Веймарской республики никогда и не прекращал заниматься проектированием и строительством подводных лодок. В 1922 году фирмы «Вулкан», «Германия» и «Везер» создали конструкторское бюро под руководством Г.Техеля в составе 30 инженеров для проектирования и испытания субмарин. Его техническим директором был доктор Техель, коммерческим директором — Ульрих Блюм. Задачей бюро являлась разработка новых типов подводных кораблей с учетом полученного военного опыта — пока по заказу других стран. Чтобы формально не нарушать условий мирного договора, бюро зарегистрировали в Гааге, на территории ней-

На стр. 4:
Подводная лодка U-100 в Атлантике в сентябре 1940 г. Эта субмарина серии VIIB совершила шесть походов, во время которых потопила 25 судов общим тоннажем 135614 брт (еще одно судно в 2205 брт тяжело повреждено и не восстанавливалось). 17 марта 1941 г. она была уничтожена британскими эсминцами у Фарерских островов



Бывшая немецкая подводная лодка UB-155 типа UB III, после окончания Первой мировой войны вошедшая в состав французского флота под названием «Жан Кори». Снимок сделан в Бордо, 1926 г.

Подводная лодка типа UB-III (серия UB-66 — UB-71)

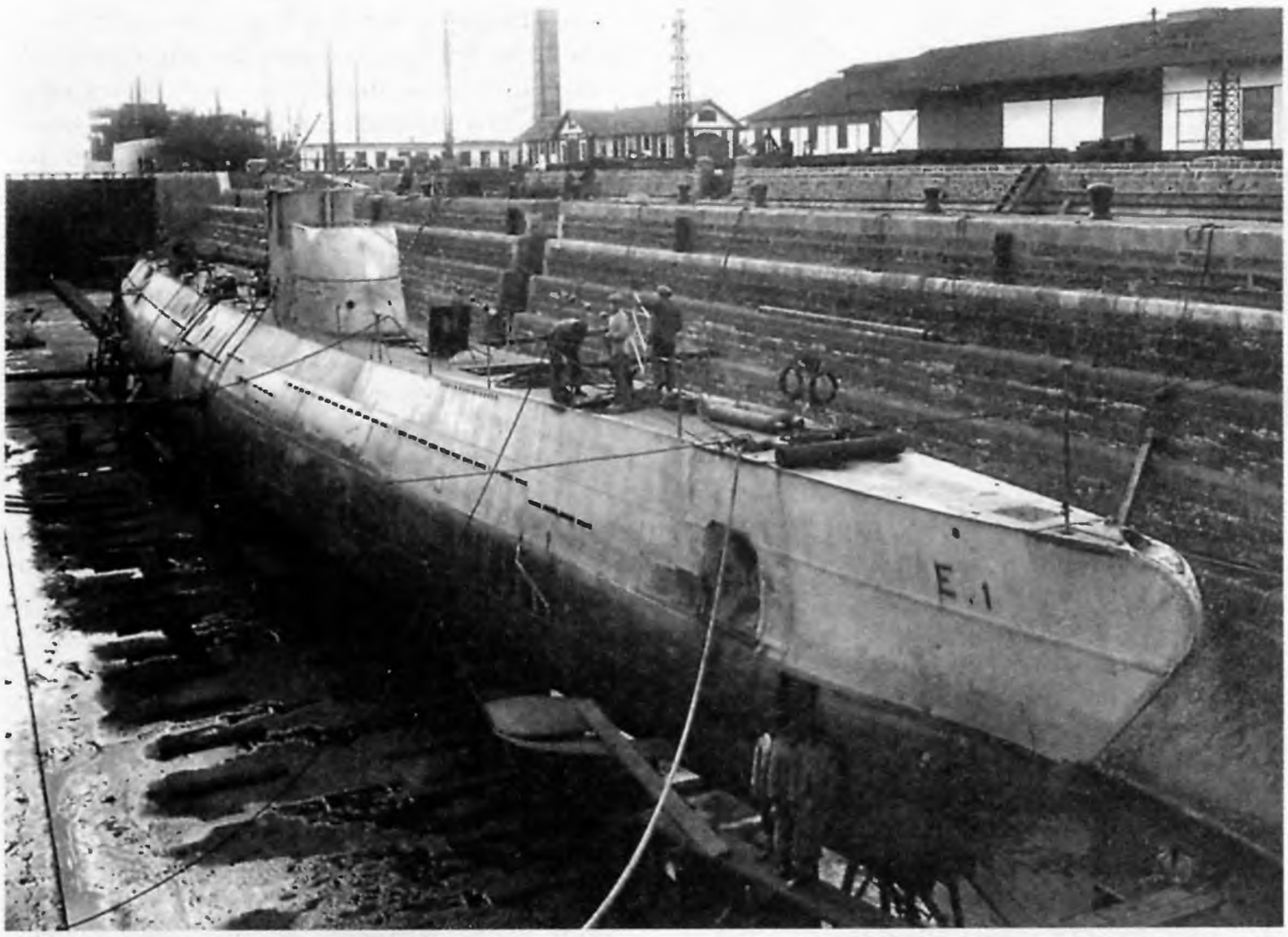


тральной Голландии и внесли в регистр нидерландских фирм под названием «Голландское предприятие — инженерная контора по судостроению» (N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw или сокращенно IvS). Оно финансировалось из нелегального фонда вооружения рейхсвера. Однако, для проверки новых идей в металле требовались заказы, которые по понятным причинам не могли поступить из Германии. Чтобы обеспечить себя ими, голландское бюро с немецким персоналом назначало на свою продукцию более низкие, по сравнению с конкурентами, цены, а убытки покрывались финансовыми вливаниями рейхсмарине. Фирма IvS сделала коммерческие предложения почти двум десяткам государств по конструированию и постройке подводных лодок. Наиболее ценный опыт был получен при выполнении заказов для Финляндии, для которой были построены малая торпедная подлодка «Весико» (прообраз германских II серии) и три подводных минных заградителя типа «Ветехинен», правда, в дальнейшем, в связи с поступлением на вооружение мин, выставляемых через торпедные аппараты, от развития подобных кораблей временно отказались.

Турецкая подводная лодка «Икинджу-ин-Уни», построенная в 1927 г. по незначительно измененному проекту UB-III

Особое внимание уделялось проектированию средних торпедных подводных лодок. В 1927 г. по незначительно измененному проекту UB-III (516/651 т, длина 55,3 м, 13,6/8 узлов, 8500 миль 6-узловым ходом, 4 носовых и 1 кормовой 500-мм торпедные аппараты, 5 запасных торпед, 88-мм орудие) были построены два корабля для Турции*. В то же время руководству фирмы не удавалось найти заказчиков для строительства субмарины по проекту UG. Данный проект, разработанный и заказанный в 1918 г., предусматривал, при сохранении общих обводов и основных тактико-технических элементов UB-III, размещение всех балластных и топливных цистерн внутри прочного корпуса. Несомненно, что скрытность действия такой лодки в условиях противодействия противника существенно возрастала — соляр из потерявших герметич-

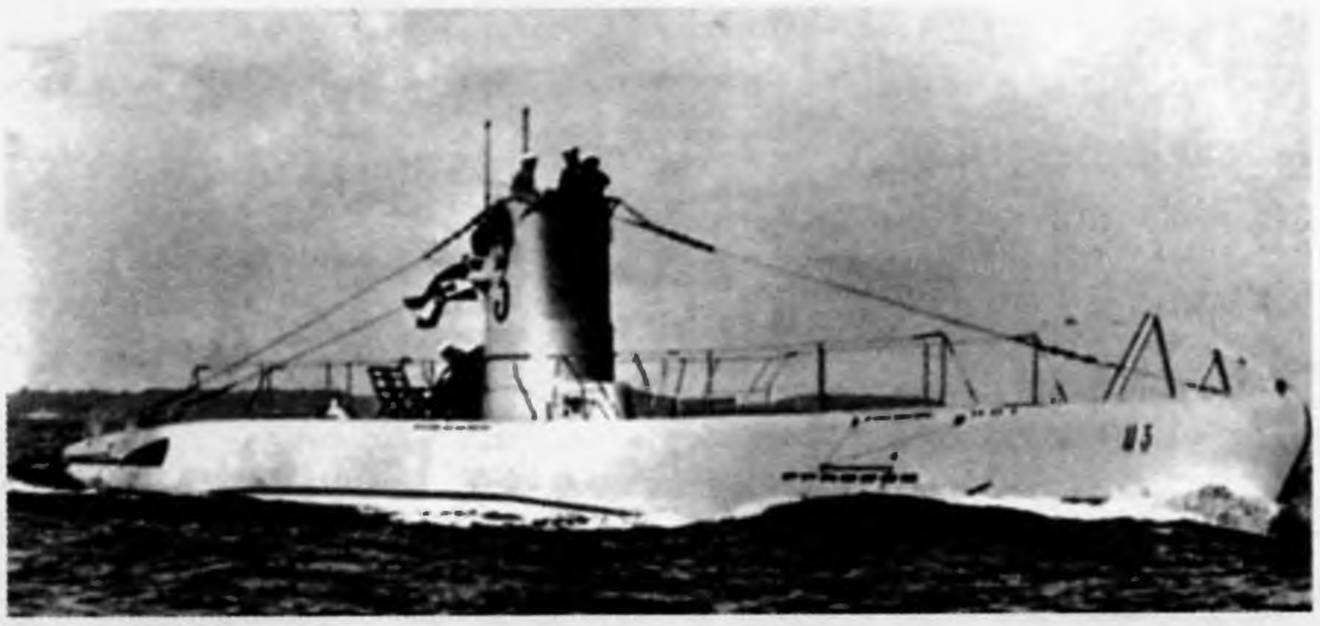
* Любопытно заметить, что в 1926 г. в период «раппальского» сближения между СССР и Германией, руководство рейхсмарине предложило представителям РККФ приобрести чертежи UB-III, но получило отказ в связи с «устарелостью» проекта. Вместо этого у нас предпочли развернуть крупносерийное строительство ПЛ типа «Щ», базировавшихся на малоудачном проекте поднятой со дна Финского залива британской субмарины L-55.



Подводная лодка E-1, ставшая дальнейшим развитием типа UB-III. E-1 строилась для испанского флота, но по ряду причин оказалась в составе турецкого, где получила название «Гюр». Эта лодка стала прообразом отечественных субмарин типа «С»

ность топливно-балластных цистерн легкого корпуса не появлялся на поверхности. Следующим заказчиком IvS на среднюю лодку оказалась Испания, однако и ее представители не высказали заинтересованности в проекте UG. Общемировой тенденцией при проектировании субмарин в то время являлись стремление добиться высокой надводной скорости, при значительной дальности плавания и мощном артиллерийском вооружении. Переработав под эти требования проект UB-III IvS в 1929 г. начала строительство корабля. Любопытно отметить, что изготовленные в Германии секции переправлялись в Голландию, откуда шли в Испанию, где и осуществлялась их сборка. Лодка, получившая название E-1, имела длину 72,42 м, водоизмещение 755/960 т и надводную скорость при форсировании дизелей 20 узлов. Вооружение включало 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппаратов калибром 533 мм, 100-мм орудие и 20-мм автомат. Несмотря на столь высокие ТТХ из-за финансовых затруднений испанское правительство отказалось от приобретения субмарины, в результате чего она до 1935 г. оставалась собственностью фирмы, пока ее не удалось продать туркам. Несмотря на эту неудачу представители рейхсмарине сочли достигнутый результат вполне удовлетворительным, после чего на германских заводах были размещены заказы на производство материалов, механизмов и приборов, необходимых для строительства двух фактически однотипных ПЛ, получивших обозначение как I серия (862/983 т, длина 72,39 м, 18,6/8,3 узла, 7900 миль 10-узловым ходом, 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, 105-мм орудие и 20-мм автомат). По существовавшим планам именно им предстояло в будущем послужить прототипами немецких «новых средних». Командование считало, что кроме традиционных для средних ПЛ задач (позиционная служба в прибрежных водах и закрытых театрах) такие лодки смогут оказаться полезными и для разведки, крейсерств в Северной Атлантике, а в определенных условиях и для взаимодействовать и с рейдерскими соединениями надводных кораблей.

Немецкая подводная лодка U-25 (I серия)



Немецкая подводная лодка U-3 (II серия)

Параллельно с развертыванием строительства механизмов для лодок I и II серий осуществлялась разработка ряда проектов специального назначения. С 1932 г. эстафету в этом деле у расформированного IvS принял отдел экспериментального кораблестроения рейхсмарине. С момента прихода Гитлера к власти (январь 1933 г.) все эти работы осуществлялись практически в открытую. Немцы рассматривали возможность создания минных заградителей, которые кроме торпед несли бы еще 30 якорных или 45 донных мин; строительство подводных крейсеров водоизмещением 1500 т; субмарин-плавмастерских, а также лодок с замкнутым циклом Вальтера. В перечень этих инноваций включили и однокорпусную лодку с внутренним расположением топливных цистерн, присвоив этой серии обозначение VII. 10 января 1935 года было утверждено ОТЗ на проектирование новой субмарины:

1. Максимальное надводное водоизмещение — 550 т.
2. Глубина погружения — 100 м.
3. Двигатели надводного хода — два дизеля по 1050 л.с.
4. Вес батареи — ок. 55 т.
5. Скорость надводного хода — 16,5 — 17 узл.
6. Скорость подводного хода — 8,5 — 9 узл.
7. Дальность плавания над водой — 6000 миль 8-узл. ходом
8. Дальность плавания под водой — 75 миль 4-узл. ходом

Вооружение: 4 торпедных аппарата в носовой оконечности и один кормовой торпедный аппарат в легком корпусе с максимальным боезапасом 9 торпед; одно 105-мм орудие и одна 20-мм автоматическая пушка.

Конструктору подлодки Фридриху Шюреру в основном удалось реализовать все вышеизложенные требования. При проектировании использовался практический чертеж II серии, размерения которой были изменены линейным преобразованием. Учитывался также опыт создания Е-1 и проектирования других средних подлодок для флотов иностранных государств на основе проектов UB III/UG. По сравнению с этими проектами Шюрер сократил надводное водоизмещение на 200 т, ликвидировав кормовой торпедный отсек и значительно сократил запас плавучести (правда, в конечном итоге конструктор испугался столь радикального решения и добавил лодке небольшие булевые цистерны — в продутом состоянии они удерживали субмарину на поверхности как поплавки). 25 марта 1935 г., по-видимому еще до окончания проектных работ, фирма «Германия верфт» получила заказ на строительство четырех субмарин нового типа. Спустя неделю дополнительный заказ на строительство шести аналогичных кораблей получила «АГ Везер». Головная подлодка новой серии — U-27 — была заложена на «АГ Везер» 11 ноября 1935 г. Так началось строительство знаменитых «семерок».

Серийное строительство и модернизация проекта

Второй этап в судьбе самых массовых в истории подводного флота кораблей начался в середине 1935 г. после двух последовавших одно за другим событий: заключения 18 июня англо-германского морского договора и учреждения в январе 1936 г. поста командующего подводными силами (Fuehrer der Unterseeboote = FdU; с 17.10.1939 г. Befehlshaber der Unterseeboote = BdU), на который был назначен капитан 1 ранга Карл Дёниц. Теперь строительство немецкого подводного флота стало узаконенным, но получило жесткое ограничение в виде 45% от тоннажа субмарин Роял Нейви — класса, который явно не включался британскими морскими стратегами в разряд приоритетных. Если учесть уже строящиеся 2 подлодки I, 24 II и 10 VII серий, то на строительство новых кораблей оставалось всего 11500 тонн. Этого хватило бы на заказ 23 «семерок», как того желал Дёниц, но ОКМ решило потратить остаток на 8 «двоек», 7 «семерок» и 8 «девяток», что, как показали дальнейшие события, было далеко не оптимальным решением.

Сторонник крейсерской войны Редер видел в подводной лодке специфическое повторение идеи крейсера-одиночки, действующего на отдаленных океанских коммуникациях. Естественно, что для реализации подобных замыслов требовались подводные крейсера с большой дальностью плавания, сильным артиллерийским вооружением и, соответственно, большим водоизмещением. Дёниц же, закончивший свой боевой путь в Первой мировой войне командиром UB-68 типа UB-III, решительно высказался за строительство 500-тонных лодок. I серия не устраивала нового командующего подводными силами тем, что в угоду установке мощных

Флотилия подводных лодок в Бремене, 1937 г. У борта плавбазы «Саар» стоят субмарины серии VIIA U-27, U-28, U-29 и U-30

дизелей надводного хода пришлось заметно увеличить размеры подлодки и оснастить ее развитым легким корпусом, увеличивавшим запас плавучести, но в то же время продолжительность погружения. Он также резко возражал против принятого командованием кригсмарине в конце 1935 года решения проектировать крейсерские субмарины типа IX водоизмещением по 750 т. Позднее в своих мемуарах он писал: «Боевая мощь подводной лодки не возрастает прямо пропорционально ее размерам, как у других боевых кораблей. Напротив, если превысить определенную границу, некоторые особенно ценные боевые качества подводной лодки ухудшаются: возрастает время погружения..., само погружение выполняется с большим трудом; обнаруживается тенденция к возрастанию дифферента на нос, который принимает опасные размеры. Кроме того, возникают трудности, связанные с подводным ходом. Условия подводного плавания усложняются, а это затрудняет контроль со стороны офицера, отвечающего за технику погружения. Большой лодке труднее управляться на перископной глубине. При определенном дифференте лодку большой длины труднее удержать так, чтобы она не показала из воды нос или корму. А это может произойти, если лодка идет под перископом в открытом море при волнении или мертвой зыби». В справедливости этих слов в полной мере убедились и советские подводники, служившие на подводных лодках типа «С», которые, как известно, были родными сестрами немецкой I серии от общей матери — Е-1.

Утвердившейся со времен Первой мировой войны концепции использования одиночных подлодок для торпедных атак из подводного положения Дёниц противопоставил свою, тогда еще не имевшую практического подтверждения «групповую тактику». Считая, что «крейсерская война» обречена на поражение после введения системы конвоев, он предлагал в качестве альтернативы организовывать атаки караванов группами U-ботов*. Естественно, что тактическое взаимодействие лодок можно было организовать только при помощи радиосвязи в надводном положении. Поскольку такая атака в светлое время суток была бы попросту невозможна, для нападений следовало выбирать ночь. Данная концепция, получившая позднее у союзников расхожее название «тактики волчьих стай», практически отрабатывалась Дёницем на маневрах 1938 и 1939 гг., причем управление группой субмарин осуществлялось с надводного корабля или подводной лодки. Поскольку в качестве объектов нападения должны были фигурировать конвои на подходах к Англии (с весны 1938 года она уже четко обрисовалась в качестве главного противника в будущей войне) требования дальности плавания отходили на второй план, а главное внимание уделялось маневренным качествам и торпедному вооружению. Безусловно, что для организации групповых нападений требовалось развернуть на коммуникациях несколько десятков субмарин — в противном

---

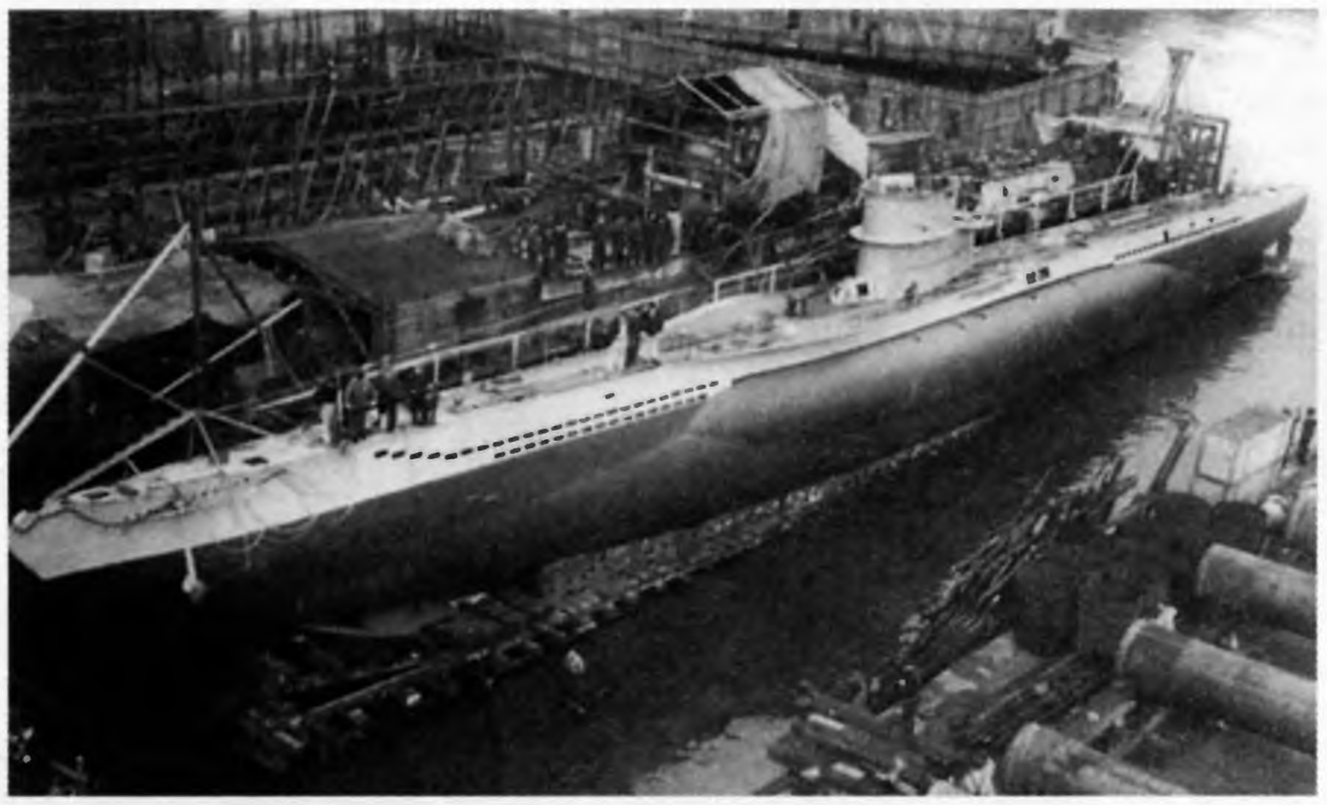
* Uboot — широко распространенное в Германии сокращение от Unterseeboot — подводная лодка.

Шпангоуты прочного корпуса подводной лодки на стапеле завода «Германия верфт»

случае успехи 1—2 групп уступали бы суммам успехов 1—2 десятков одиночных лодок. Все эти соображения подсказывали развертывание крупносерийного строительства VII серии, но именно они и не разделялись командованием кригсмарине.

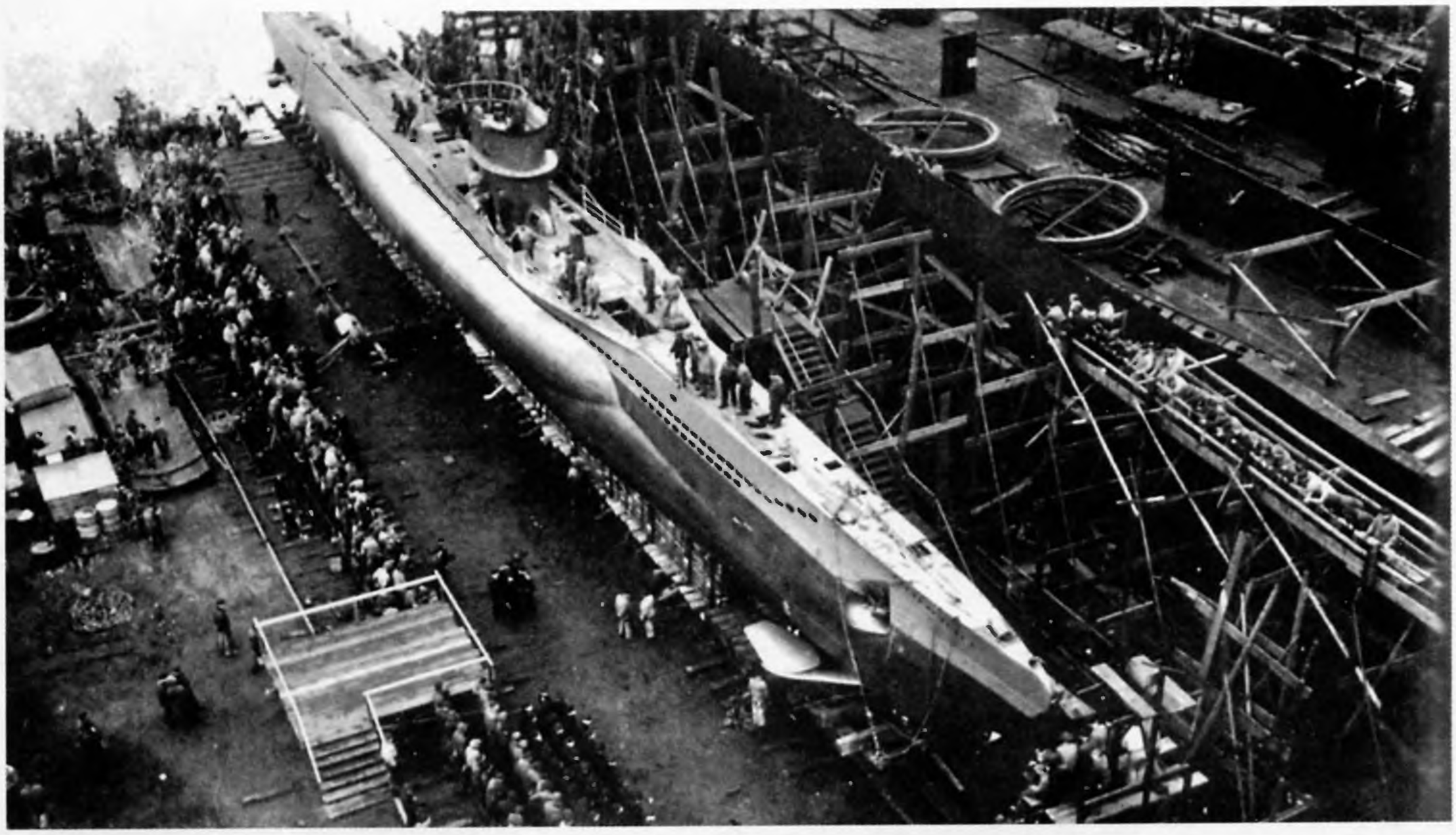
Считая маневренные качества субмарин не менее важными, чем скорость и вооружение, Дёниц настоял на продолжении строительства VII серии по улучшенному проекту VIIB. Принципиальных улучшений по сравнению с серией «А» было два: замена обычного вертикального руля двойным (по перу позади каждого винта — это сократило диаметр циркуляции под водой до 215—263 м) и размещения дополнительного запаса топлива. Для этого корпус лодки удлинили на 2 метра и оборудовали под соляр части булевых цистерн. В результате его полный запас возрос с 67 (из них 58,6 в прочном корпусе) до 99,7 тонн (из них 57,3 в прочном корпусе), а дальность плавания с 6200 до 8700 миль 10-узловым ходом. Кормовой торпедный аппарат перенесли из легкого в прочный корпус. На три торпеды увеличился боезапас подлодки. Под палубным настилом между электромоторами ухитрились впихнуть запасную торпеду к кормовому аппарату, а еще две разместили в специальных пеналах в надстройке. К числу прочих отличий относились более мощные батареи, за счет которых дальность подводного плавания увеличилась до 90 миль 4-узловым ходом, в то время как на типе А, в зависимости от типа батарей, она колебалась в пределах от 73 до 94 миль. В ноябре 1936 г. состоялся заказ семи новых «семерок» B — U-45 — U-51 на «Германия верфт».

Церемония спуска на воду U-99



Вышеуказанные улучшения фактически лишали I серию последних преимуществ, что и подтвердили сравнительные испытания в 1937 году. Отказ от исключительно внутреннего расположения топлива в новых условиях не имел практического значения — при достигнутых к середине 30-х годов глубинах погружения наличие солярового пятна на поверхности могло дать противолодочникам лишь самое общее представление о местонахождении субмарины. С этого момента «семерка» окончательно стала любимым детищем Дёница, которое он желал иметь в максимально возможных количествах вместо любых других проектов субмарин. В мае 1937 года последовало уведомление англичан об увеличении их подводного флота до 70 тыс. тонн. Вследствие этого немцы получали дополнительную квоту на 7750 тонн, что и не замедлили реализовать. Дёниц начал борьбу за «семерки» и предложил потратить свалившийся излишек тоннажа исключительно на них, но натолкнулся на решительное противодействие ОКМ, которое хотело строить большие подлодки IX серии. В результате Редер принял «соломоново решение», сделав во второй половине 37-го заказ на восемь «семерок» типа B (U-52 — U-55 и U-99 — U-102 также на «Германия верфт») и 5 «девяток».

Тем временем конструкторы подготовили очередную модернизацию проекта. В преддверии планируемого оснащения всех U-ботов гидролокаторами, корпус в районе центрального поста удлинили на одну шпацию (0,6 м), необходимую для размещения стойки прибора. Незначительный прирост водоизмещения и размеров вызвал снижение полной скорости надводного хода с 17,2 до 17 узлов, подводного с 8 до 7,6 узлов. В то же время за счет увеличения длины лодки увеличился объем топливных цистерн. Теперь максимальный запас топлива вырос до 133,5 т, из них 62,1 т внутри прочного корпуса. Первую партию из восьми «семерок» C (U-69, U-70, U-93 — U-98 все «Германия верфт») заказали 30 мая 1938 г. Чуть позже — 2 и 9 июня — были выданы заказы на еще девять лодок серии B (U-73 — U-76 на верфи «Вулкан» в Бремене и U-83 — U-87 на верфи «Флендер» в Любеке).



Подготовка к спуску на воду лодки VII серии

Закладка новых субмарин являлась явным нарушением всех заключенных с Англией договоренностей. Указания об этом исходили от самого Гитлера, который, наткнувшись на противодействие Англии в попытках присоединить Судетскую область, вызвал Редера и сообщил ему, что отныне Ройял Нейви рассматривается в качестве вероятного противника в будущей войне, что он упорно отрицал ранее. Одновременно вождь третьего рейха принял решение о создании мощного военно-морского флота, который одним своим присутствием мог бы удержать британцев от попыток вмешиваться в акции Германии в отношении других стран. Большое значение в этой политике устрашения Гитлер отводил подлодкам. Помня, что англо-германское морское соглашение разрешало при некоторых обстоятельствах увеличить немецкий подводный флот до 100% английского, он приказал приступить к реализации данного пункта в одностороннем порядке. В ответ на пожелания фюрера Редер выступил с планом заказа 36 подлодок общим тоннажем 25250 т. Несмотря на категорические возражения Дёница, ОКМ предложило к заказу 9 подлодок IX серии, два минзага XB по 1800 т, два подводных крейсера XI серии по 3000 т и 17 вышеупомянутых «семерок» B и C.

Англичане, не желавшие придавать росту немецкого подводного флота неконтролируемый характер, пошли в декабре 1938 г. на новую уступку, санкционировавшую командование кригсмарине на доведение своего подводного флота до 100% от английского. ОКМ сразу же выдало заказы на дополнительные 14300 тонн: один минзаг XB серии, два крейсера XI серии и 13 «семерок» (U-71- U-72 на верфи «Германия», U-77 — U-82 на верфи «Вулкан» и U-88 — U-92 на верфи «Фленсер»; все заказаны 25 января 1939 г.). Окончание постройки этих кораблей планировалось на 1942 год. С реализацией всех ранее заключенных контрактов Редер рассчитывал иметь в строю 118 субмарин, в том числе 55 VII серии (27500 т или 39% суммарного тоннажа). Впрочем, в тот момент, когда ОКМ распределяло между фирмами все эти заказы, в недрах кригсмарине существовал уже гораздо более амбициозный план по наращиванию флота, включая его подводную составляющую.

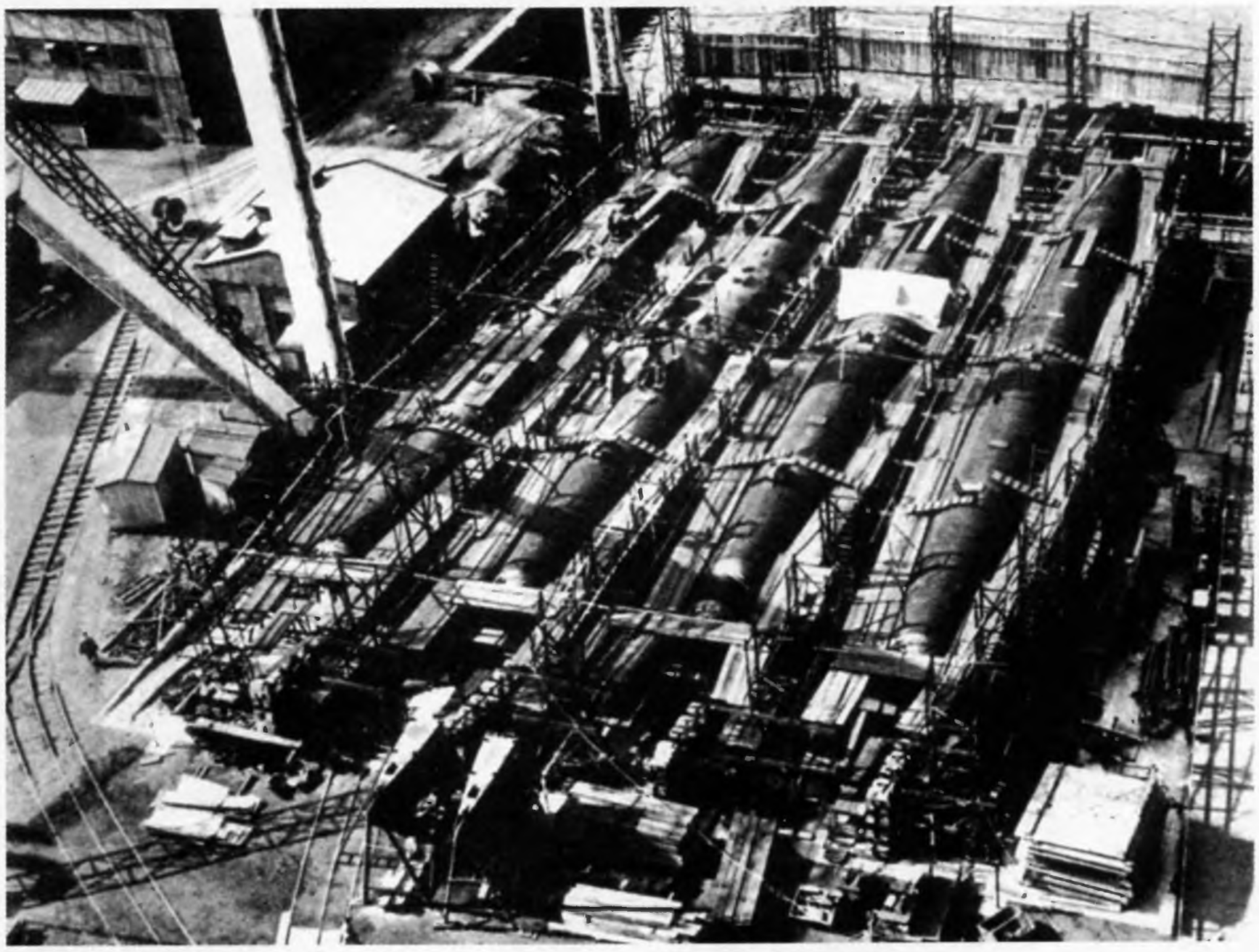
Еще 20 августа 1938 года адмиралом Редером был создан специальный комитет для выработки основных направлений дальнейшего строительства военно-морских сил. Этот комитет представил на рассмотрение два варианта. Первый, основным преимуществом которого являлось его быстрое осуществление, был направлен прежде всего на строительство рейдеров и подлодок, способных нарушить морские коммуникации Великобритании. Второй — предусматривал создание флота, пригодного как для нарушения английского судоходства, так и для непосредственного оспаривания господства на море самого Ройял Нэйви. Редер поддержал второй проект, утвержденный Гитлером в январе 1939 года и вошедший в ис-

Строительство германских подводных сил по «Плану Z»

Год	Количество боеготовых подлодок на начало каждого года программы			Всего
	для использования в прибрежной зоне	для использования на океанских коммуникациях	для особых заданий	
1939	32	34	—	66
1940	32	52	—	84
1941	32	73	6	111
1942	32	88	10	130
1943	33	112	16	161
1944	39	113	22	174
1945	45	157	27	229
1946	52	161	27	240
1947	60	162	27	249

торию под названием «Плана Z». Фактически единственным изменением, которое внес фюрер, являлся перенос сроков реализации плана с 1948 на 1945 год. 28 апреля 1939 г., в ответ на подтверждение британских гарантий Польше, Гитлер открыто отказался от соблюдения каких-либо договорных ограничений. И, тем не менее, представившаяся возможность уже тогда развернуть массовое строительство подводных лодок так и осталась неиспользованной. Причина, как и раньше, заключалась в большом различии во взглядах на тактические методы и, соответственно, необходимые типы кораблей между Дёницем и командованием флотом во главе с гросс-адмиралом Редером.

Основной упор в плане делался на строительство надводных кораблей; подводным же лодкам уделялось далеко не первое место. Но даже при этом подводный флот представлялся операторам из ОКМ зеркальным отражением надводного, где главную роль играли крупные корабли. В самом деле, согласно «Плану Z» предполагалось построить 27 подводных лодок спецназначения (X, XI и XII серий), 62 большие водоизмещением по 750 т (I и IX серий), 100 средних водоизмещением по 500 т (VII серии) и 60 малых (II серии), то есть средние лодки составили бы лишь 40% от общего числа и примерно 25% от тоннажа.



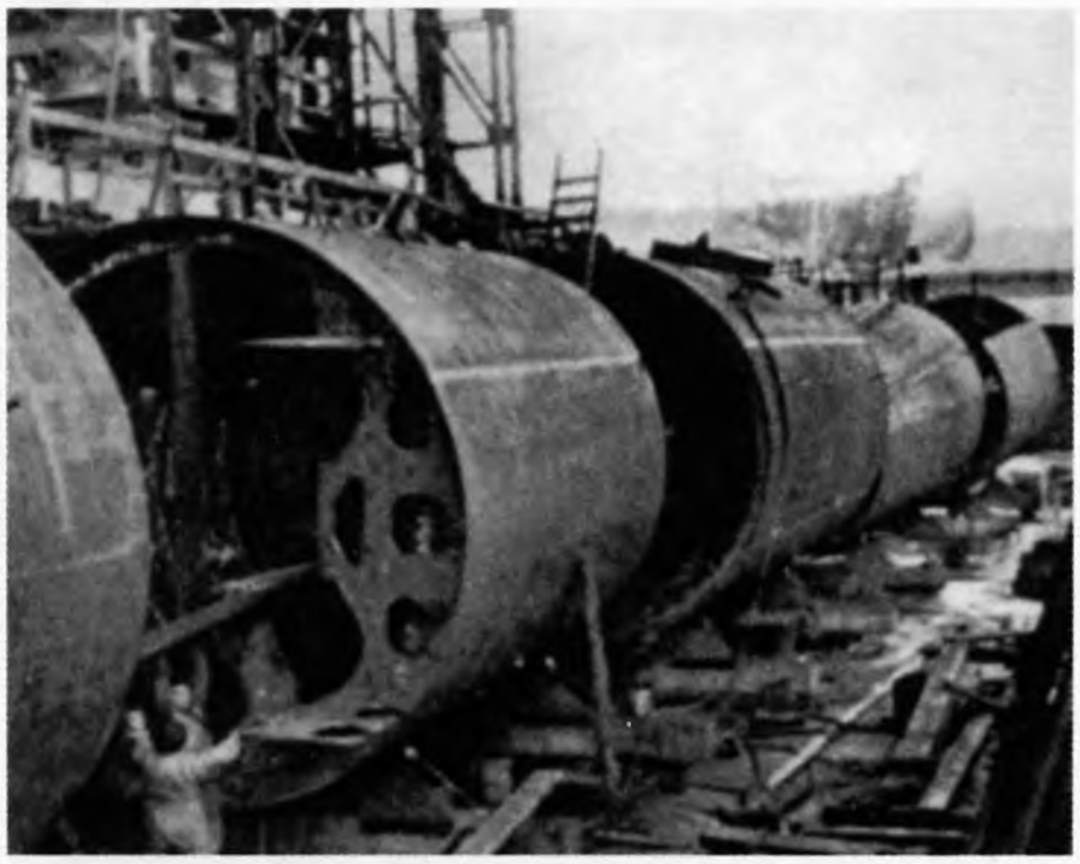
Сборка корпусов лодок VIIC серии

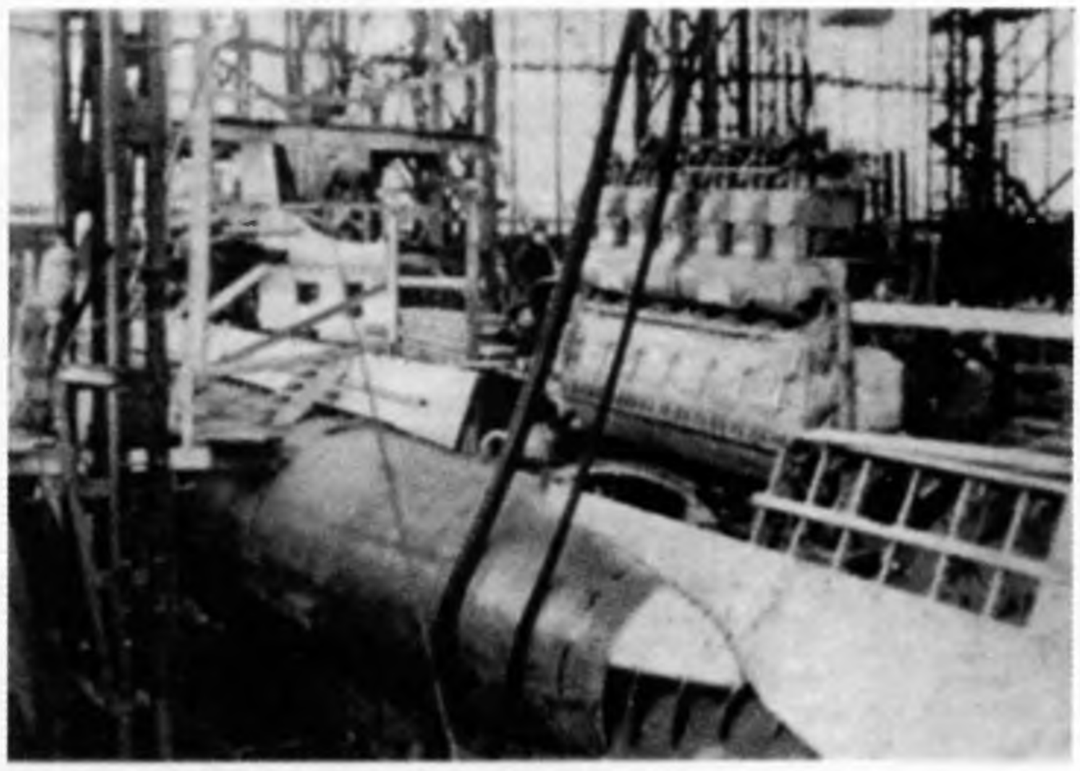
Предложения командующего подводными силами были диаметрально противоположными. В своей докладной записке, поданной еще в 1937 году, Дёниц предложил полностью прекратить строительство лодок типа II, субмарин серии VII строить 75% от всего числа подводных сил, а оставшиеся квоты отдать серии IX. На основании океанских учений подводных сил, был сделан вывод о том, что для успешной и полной блокады Британских островов необходимо иметь флот в составе 300 подводных лодок. В соответствии с окончательным вариантом предложений Дёница, сформулированных им в очередной памятной записке, при 10% собственных запланированных потерь общая численность «боевых» подводных лодок (VII и IX серий) к октябрю 1943 года должна была достигнуть 320 единиц. Предусматривалась также постройка 16 лодок типа IID в учебных целях, четырех крейсерских лодок и четырех подводных танкеров. Любопытно отметить, что свою очередную памятную записку Дёниц передал адмиралу Редеру 1 сентября 1939 года — в первый день Второй мировой войны. Эти резкие различия во мнениях привели к значительным задержкам в развертывании массового строительства субмарин. Парадоксально, но факт: громкое заявление об отказе от выполнения англо-германского морского договора материализовалось в дополнительный заказ всего пяти «семерок» (U 132 — U 136 на верфи «Вулкан»), да и то он был сделан только 7 августа — меньше, чем за месяц до начала войны. Дальнейший ход событий показал, что соображения Дёница о распределении строящихся типов подводных лодок наиболее точно соответствовали тактическим методам и обстановке, сложившейся в ходе битвы за Атлантику. Союзникам оставалось лишь радоваться, что его предложения по количеству и составу подводного флота до начала Второй мировой войны так и остались на бумаге. В результате всех коллизий во Вторую мировую войну Германия вступила с 57 подводными лодками. Средних VII серии среди них было всего лишь 18.

Не менее счастливыми для союзников оказались низкие темпы строительства субмарин в первом периоде Второй мировой войны. Номинально, с сентября 1939 г. действовал приказ командующего ВМФ о замораживании закладок новых крупных кораблей и сосредоточении основных усилий верфей на строительстве субмарин. До конца 1939 г. на 13 верфях разместили заказы на строительство еще 125 «семерок». В нем участвовали такие ведущие судостроительные предприятия Германии, как «Германия верфт» в Киле, «Нордзее-Верке» в Эмдене, «Нептун-Верфт» в Ростоке, «Блом унд Фосс» в Гамбурге, «Шихау» в Данциге, «Фленсдер-Верфт» в Любеке, «Вулкан» в Штеттине, «Дешимаг» в Бремене и ряд других, а также десятки и сотни заводов-смежников. Ежемесячно на воду планировалось спускать 18 единиц, однако из-за различных проблем (нехватки рабочей силы, недостаточного количества строительных материалов и механизмов) вскоре цифру сократили до 15 корпусов в месяц. Достичь указанного показателя удалось только в мае 1941 года, и лишь в середине 1943 года ежемесячное число спускаемых подлодок перевалило за 18.

Соотношение между типами подлодок фактически соответствовало настояниям Дёница — три VII серии к одной IX. В результате, до 30 сентября 1943 г., когда распоряжением BdU закладка новых «семерок» была прекращена*, кригсмарине успел заключить контракты на строительство 1050 (!!!) кораблей этого типа. Даже несмотря на то, что в строй

* Впоследствии приказ был незначительно пересмотрен и верфям «Фленсбургер шифбау» и «Нептун верке» разрешили произвести закладку еще 8 кораблей VII серии. Последней «семеркой» стала U-1308, заложенная 16.2.1944, спущенная на воду 22.11.1944 и вступившая в строй 17.1.1945. Она же имела самый «большой» номер среди кораблей данного типа.





С л е в а: секции прочного корпуса лодки VIIC серии
В в е р х у: погрузка дизеля на лодку

Строительство подводных лодок VII серии

Модификация	Заключены контракты	Заложено	Вступило в строй
VIIA	10	10	10
VIIB	24	24	24
VIIC	587	585	572*
VIIC/41	245	119	87*
VIIC/42	174	0	0
VIID	6	6	6
VIIF	4	4	4
Всего	**1050**	**748**	**704**

** По мнению авторов сайта Uboat.net в строй вступило 568 подлодок серии VIIC и 91 серии VIIC/41. Расхождение объясняется разницей в оценке принадлежности к сериям подлодок U-1103 — U-1106*

вступило чуть больше двух третей от общего числа заказанных, приведенные цифры выводят «семерки» на место самого массового проекта подводных кораблей в мировой истории (второе место — советский проект 613, насчитывавший 215 единиц, построенных в СССР и 21, построенную в Китае — отстает по численности примерно в три раза).

Вступившие в строй подлодки VII серии несли следующие тактические номера: серия VIIA — 10 единиц (U-27 — U-36); серия VIIB — 24 единицы (U-45 — U-55, U-73 — U-76, U-83 — U-87, U-99 — U-102); серия VIIC — 572 единицы (U-69 — U-72, U-77 — U-82, U-88 — U-98, U-132 — U-136, U-201 — U-212, U-221 — U-232, U-235 — U-291, U-301 — U-316, U-331 — U-394, U-396 — U-458, U-465 — U-486, U-551 — U-683, U-701 — U-722, U-731 — U-779, U-821, U-822, U-825, U-826, U-901, U-903 — U-905, U-907, U-921 — U-928, U-951 — U-994, U-1051 — U-1058, U-1101 — U-1106, U-1131, U-1132, U-1161, U-1162, U-1191 — U-1210); серия VIIC/41 — 87 единиц (U-292 — U-300, U-317 — U-328, U-827, U-828, U-929, U-930, U-995, U-997 — U-1010, U-1013 — U-1025, U-1063 — U-1065, U-1107 — U-1110, U-1163 — U-1172, U-1271 — U-1279, U-1301 — U-1308); серия VIID — 6 единиц (U-213 — U-218); серия VIIF — 4 единицы (U-1059 — U-1062).

Параллельно со строительством продолжалось совершенствование «семерки». Очередной проект модернизации был готов к середине 1941 г. Экономия в массе за счет перекомпоновки схемы энергетической установки составила 11,5 т, что сделало возможным увеличение толщины прочного корпуса с 18 до 21,5 мм. Рабочая глубина погружения субмарины возросла со 100 до 120 м, а предельная до 180 м. Расчетная глубина разрушения корпуса изменилась с 250 до 300 м, что составило абсолютный рекорд того времени (для сравнения рабочая глубина погружения советских средних и больших подводных лодок времен Великой Отечественной войны составляла 75 м, максимальная 90 м, глубина разрушения — около 150 м при толщине прочного корпуса в 12 мм).

Изменения в проекте «семерки» были учреждены распоряжением BdU от 14 октября 1941 г., по которому верфям следовало закладывать новые корабли в соответствии с указанными стандартами. Подобная практика внесения изменений в проект практически не повлияла на сроки строительства. Однако даже несмотря на это первая лодка VIIC/41 (U-292) вступила в строй только 25 августа 1943 г. Весьма показательно, что данный корабль погиб на третьи сутки своего первого боевого похода, пытаясь в надводном положении отразить атаку британского «Либерейтора».

Следующей ступенью модернизации проекта должна была стать серия VIIC/42. Планировавшиеся улучшения касались глубины погружения и надводной скорости. Прирост последней ожидался за счет установки второй ступени турбонаддува, позволявшей повысить мощность каждого дизеля с 1400 до 2200 л.с. Установка воздуходувок требовала удлинения корпуса субмарины на 0,8 м. Одновременно, для увеличения внутренних топливных цистерн, диаметр прочного корпуса увеличивался на 30 см, а его толщина до 28 мм. Торпедный боекомплект возрастал на две торпеды. В результате всех этих нововведений водоизмещение достигло бы 999/1099 тонн, дальность плавания — 10.000 миль 12-узловым ходом, но прирост скорости составлял бы всего лишь 1,6 узла. Правда, теперь лодка могла спокойно нырять до глубины 300 м, а расчетная глубина разрушения прочного корпуса составляла 500 м. Хотя первый контракт на строительство VIIC/42 был заключен с «Германия верфт» 16.7.1942, отсутствие единства мнения среди конструкторов относительно прочих деталей задержало заказ механизмов для новых лодок до начала 43-го. По всей вероятности до «стоп-приказа» о закладке новых «семерок» на верфи успели поступить несколько десятков комплектов секций, механизмов и приборов, однако ни одну VIIC/42 заложить так и не успели*. Дальнейшая модернизация основной линии развития — тип VIIC/43, в которой предусматривалось довести число торпедных аппаратов до 10 (шесть в носу и четыре в корме), так и осталась на бумаге.

Рассказ о семействе «семерок» был бы не полным без упоминания о двух специальных модификациях: подводном минзаге VIID и «торпедовозе» VIIF (обозначение VIIE было использовано для проекта лодки с легким дизелем «Дойц»).

---

* Некоторые из зарубежных историков до сих пор всерьез считают, что несколько VIIC/42 все же были собраны советскими кораблестроителями в Данциге после войны.

Высокая эффективность минных постановок с подводных лодок в начале войны (их производили обычные лодки через торпедные аппараты) вызвала к жизни заказ на специализированные заградители — носители тяжелых якорных неконтактных мин SMA. Общий вес и размеры мины были таковы, что требовали размещения в специальных вертикальных шахтах. Проектирование заградителя для сокращения срока разработки осуществлялось крайне просто — позади центрального поста обычной субмарины серии VIIC врезался дополнительный 9,8-метровый отсек с пятью вертикальными шахтами, в каждой из которых могло помещаться по три мины. Общая длина лодки выросла до 76,9 м, водоизмещение достигло 965/1080 т, надводная скорость упала на узел, подводная — на 0,3 узла. Благодаря увеличению запаса топлива в более протяженных бортовых цистернах дальность плавания выросла до 8100 миль 12-узловым ходом. К моменту вступления серии в строй (U-213 — U-218; август 1941 — январь 1942 г.) мина еще страдала комплексом детских болезней, в результате чего первая постановка состоялась лишь 4 мая 1943 г. К этому времени три заградителя уже успели погибнуть, оставшиеся же до конца войны совершили в общей сложности 11 выходов для постановки мин, но особых успехов при этом не добились.

Похожим образом сложилась судьба модификации VIIF. Последовавшее летом 1941 г. крушение системы снабжения надводных и подводных рейдеров с плавбаз в Атлантике вызвало к жизни указание BdU от 22 августа 1941 г., в котором фирме «Германия верфт» предписывалось построить четыре лодки снабжения торпедами. Конструктивное решение повторяло предыдущую модификацию — позади центрального поста врезался дополнительный отсек длиной 10,5 метров, большую часть которого занимали 22 торпеды, уложенные в шесть вертикальных рядов*. Кроме того, число торпед, хранившихся вне прочного корпуса, увеличивалось на три (по другим данным — две) за счет установки дополнительных контейнеров.

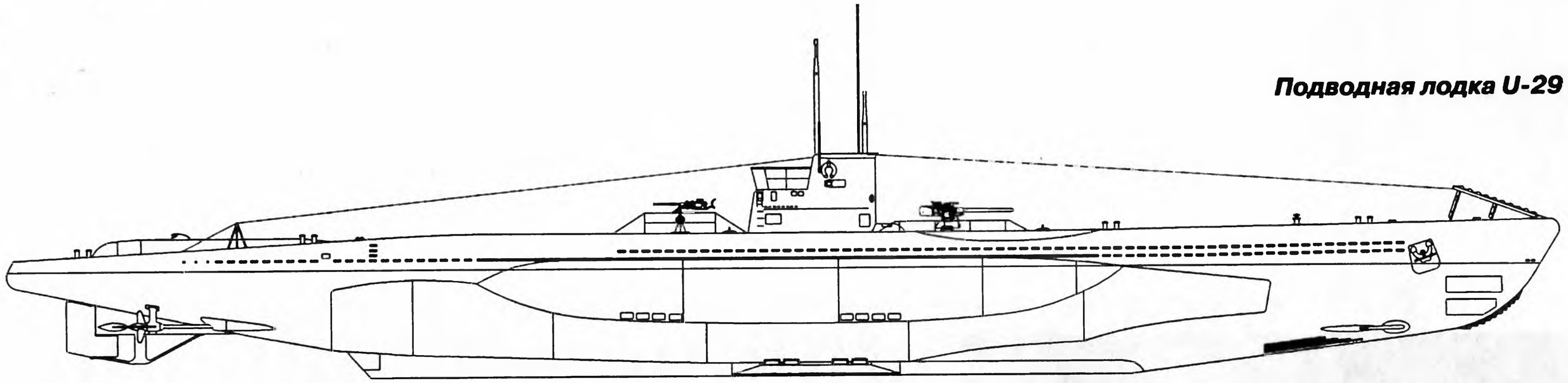
Для перегрузки служил специальный люк, размещенный в кормовой части спецотсека. Соответственно размерам (длина 77,6 м) изменились и другие ТТХ корабля: водоизмещение — 1084/1181 т, скорость — 16,9/7,9 узлов, надводная дальность плавания — 9500 миль 12-узловым ходом. К моменту вступления серии в строй (U-1059 — U-1062; май — август 1943 г.) битва за Атлантику была уже безнадежно проиграна, в результате чего лодки ни разу не использовались по прямому назначению. Вместо снабжения лодок торпедами в открытом океане им предстояло заниматься перевозкой этого же груза между портами. К началу 1944 г. наиболее остро стоял вопрос о снабжении группы подлодок, действовавшей в Индийском океане с базы Пенанг (п-ов Малакка). U-1059 погибла на первом этапе похода в Центральной Атлантике, но U-1062 19.4.1944 все же удалось достичь порта. 15 июля она вышла в обратный путь с грузом стратегического сырья, но 30 сентября была потоплена кораблями группы американского эскортного авианосца «Мишон Бей». U-1060 и U-1061 с момента вступления в строй занимались транспортировкой торпед из Киля в Нарвик. Первая 27 октября 1944 г. у норвежского побережья попала под удар британской авиации, выбросилась на берег и была полностью потеряна. Вторая спустя двое суток чуть было не повторила судьбу «систер-шипа», но, несмотря на тяжелые повреждения в январе 45-го ее вновь ввели в строй и до конца войны она успела совершить еще несколько рейсов.

Подводная лодка U-1060 незадолго до спуска на воду

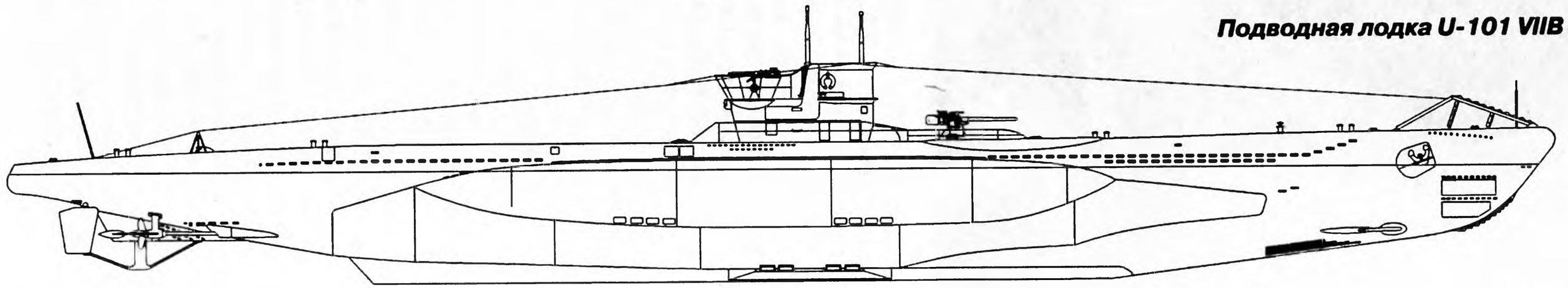
---

* В иностранной литературе имеются весьма противоречивые данные о торпедном боезапасе на подлодках данного типа. На заводских чертежах четко просматривается шесть вертикальных рядов по четыре торпеды в каждом, что даст 24 торпеды, однако все известные авторы указывают, что в отсеке хранилось 22 или 21 торпеда. Максимальное суммарное число торпед большинство авторов определяет в 39, что, предположительно можно распределить следующим образом: 22 торпеды в спецотсеке (возможно, во внешних рядах, приходившихся на закругление корпуса имелось не четыре, а три торпеды), 5 в аппаратах, 7 запасных внутри прочного корпуса и 5 в контейнерах в надстройке и на верхней палубе.

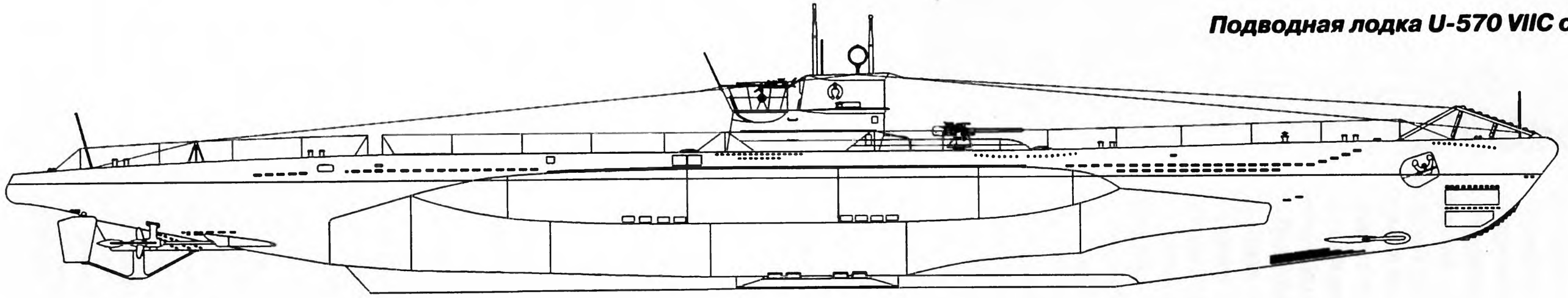
Подводная лодка U-29 VIIA серии, 1938 г.



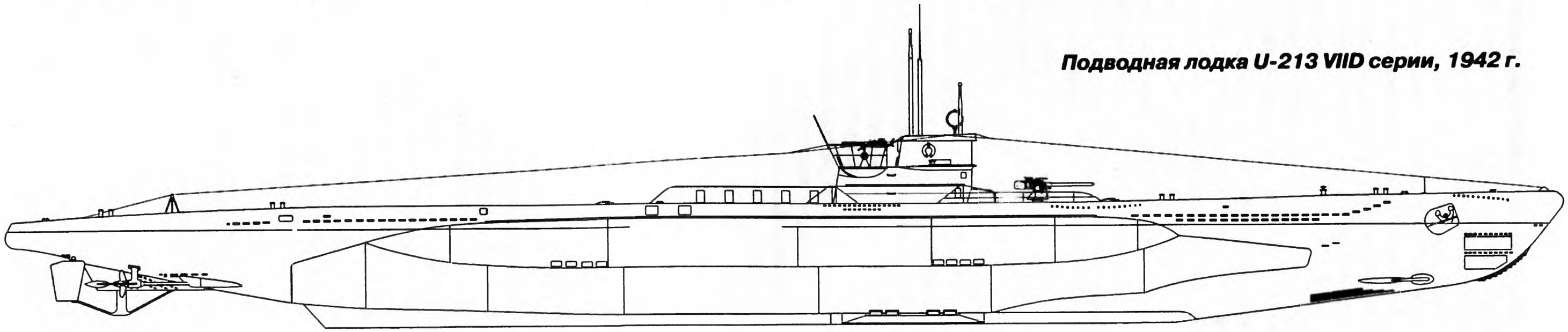
Подводная лодка U-101 VIIB серии, 1941 г.



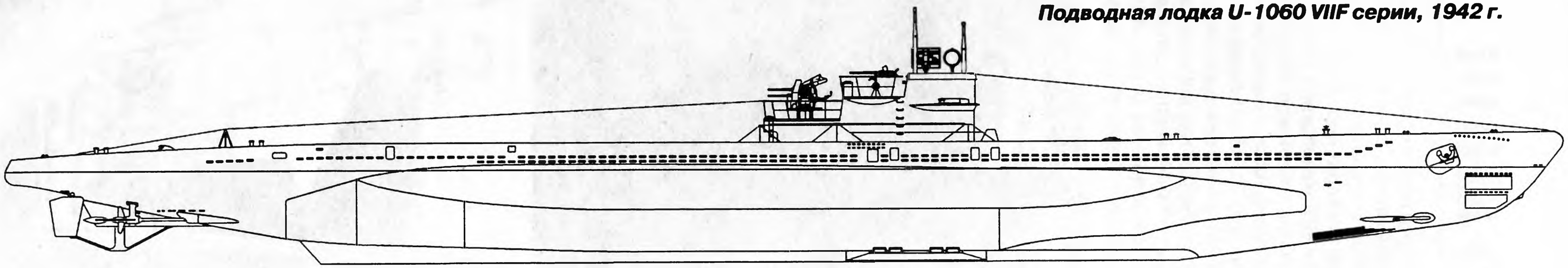
Подводная лодка U-570 VIIC серии, 1941 г.



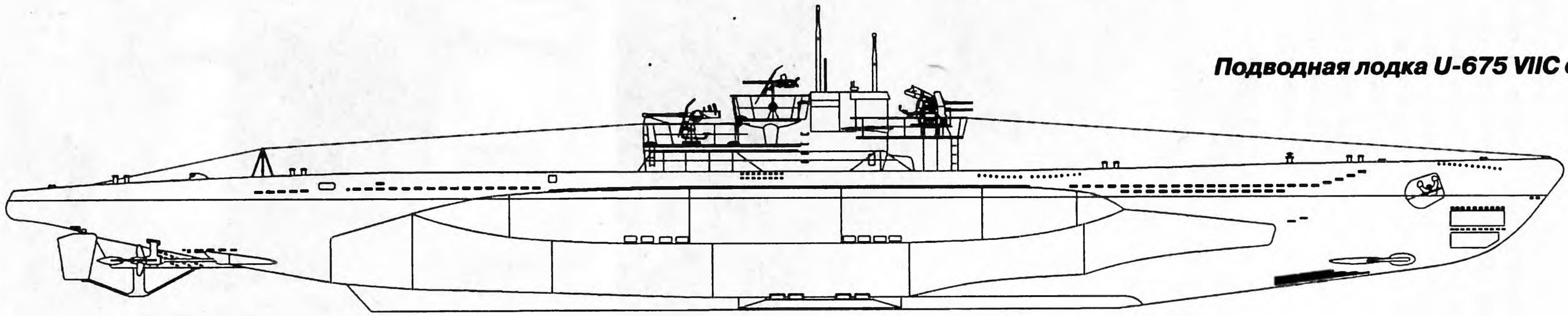
Подводная лодка U-213 VIID серии, 1942 г.



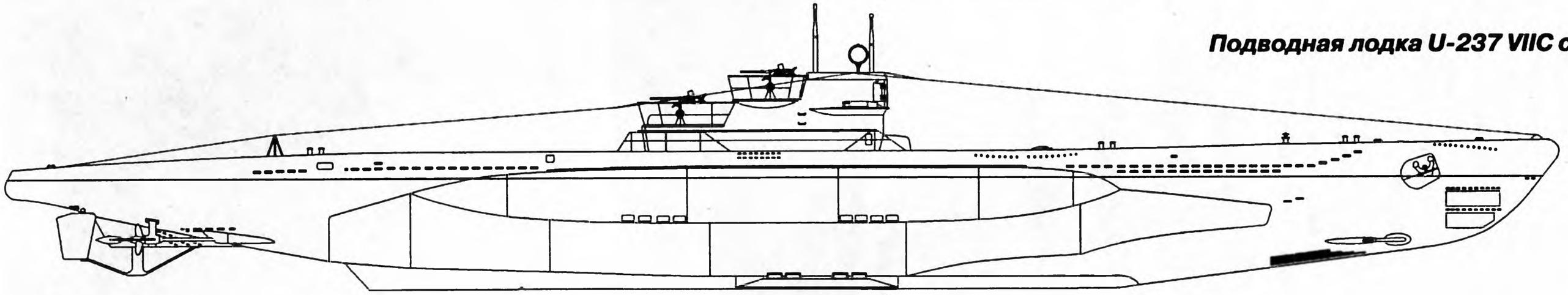
Подводная лодка U-1060 VIIF серии, 1942 г.



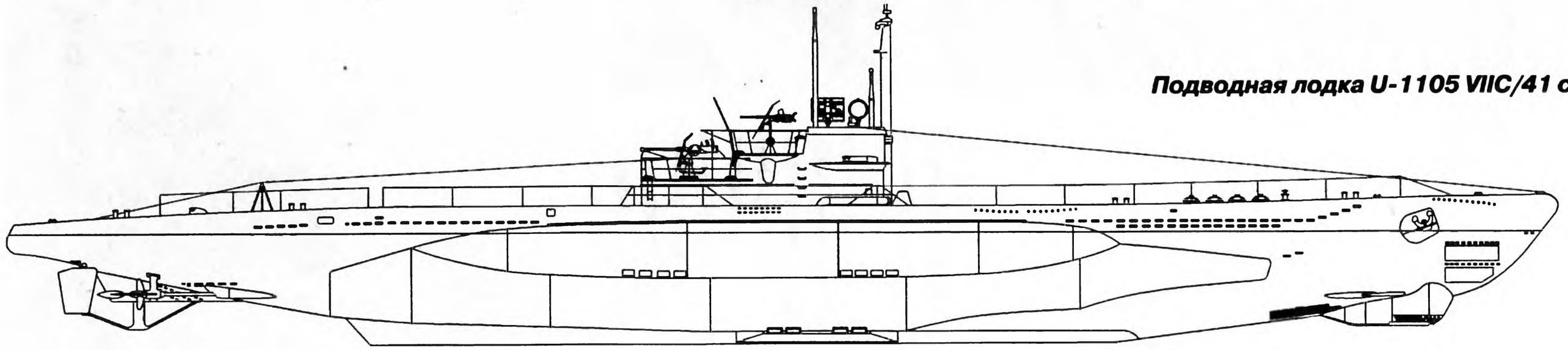
Подводная лодка U-675 VIIC серии, 1944 г.



Подводная лодка U-237 VIIC серии, 1943 г.



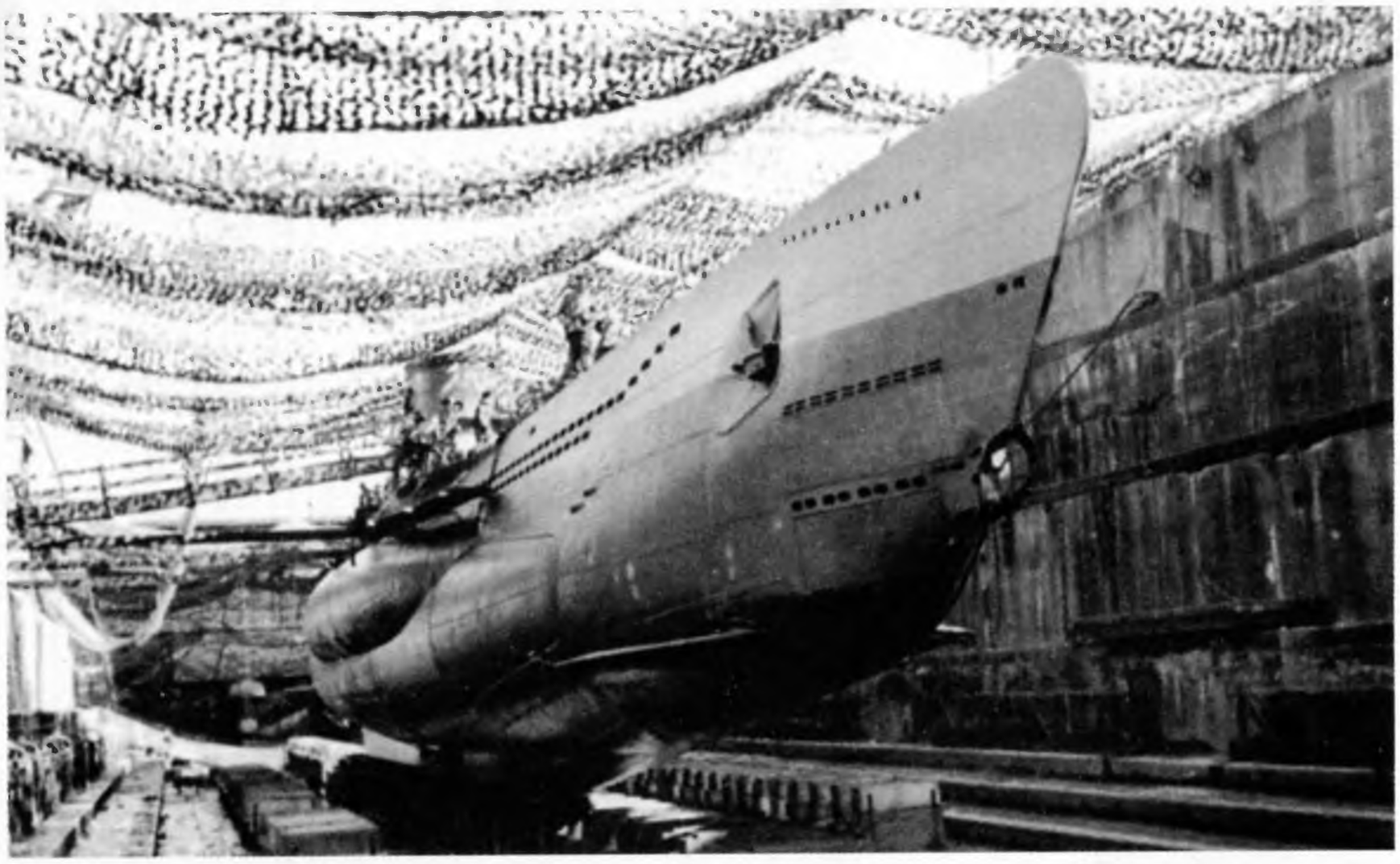
Подводная лодка U-1105 VIIC/41 серии, 1945 г.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

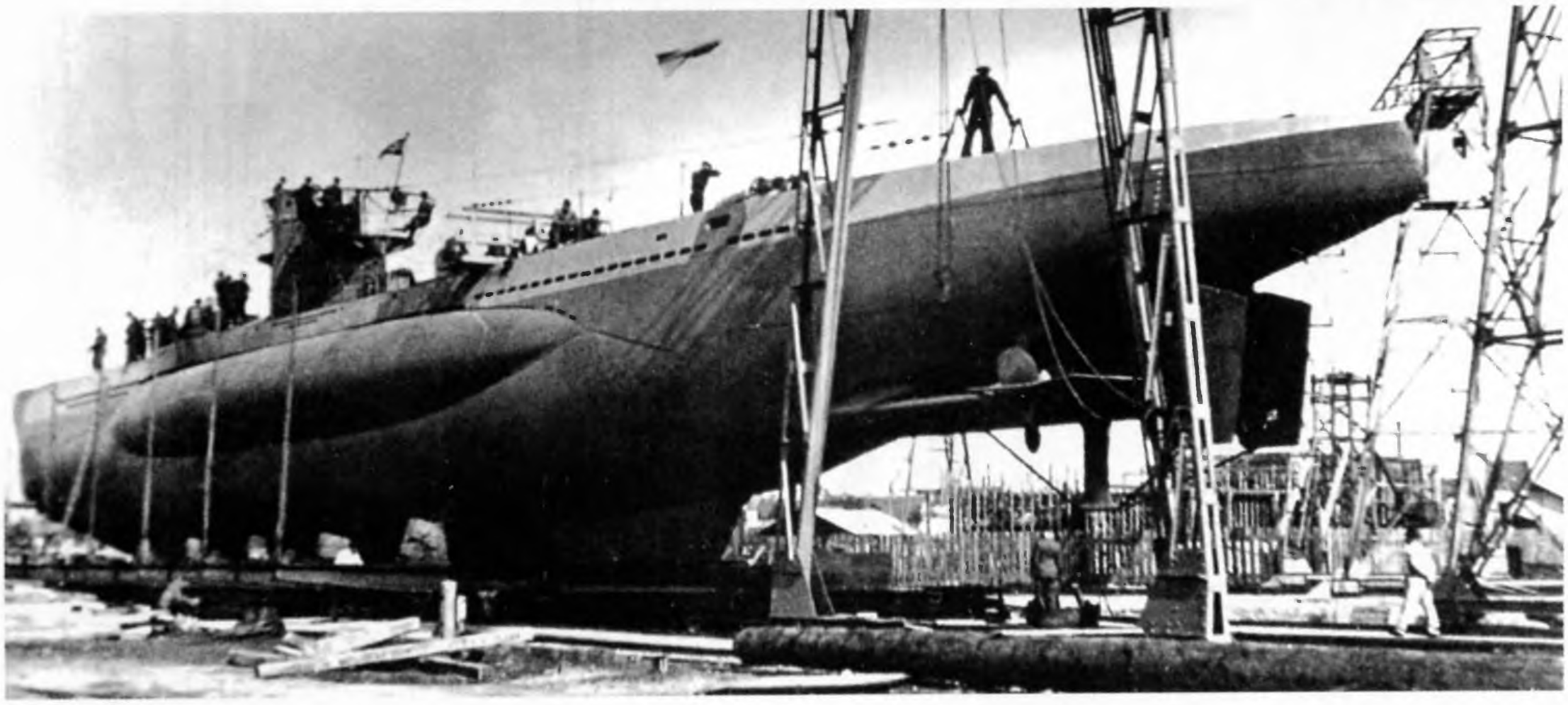
Корпус

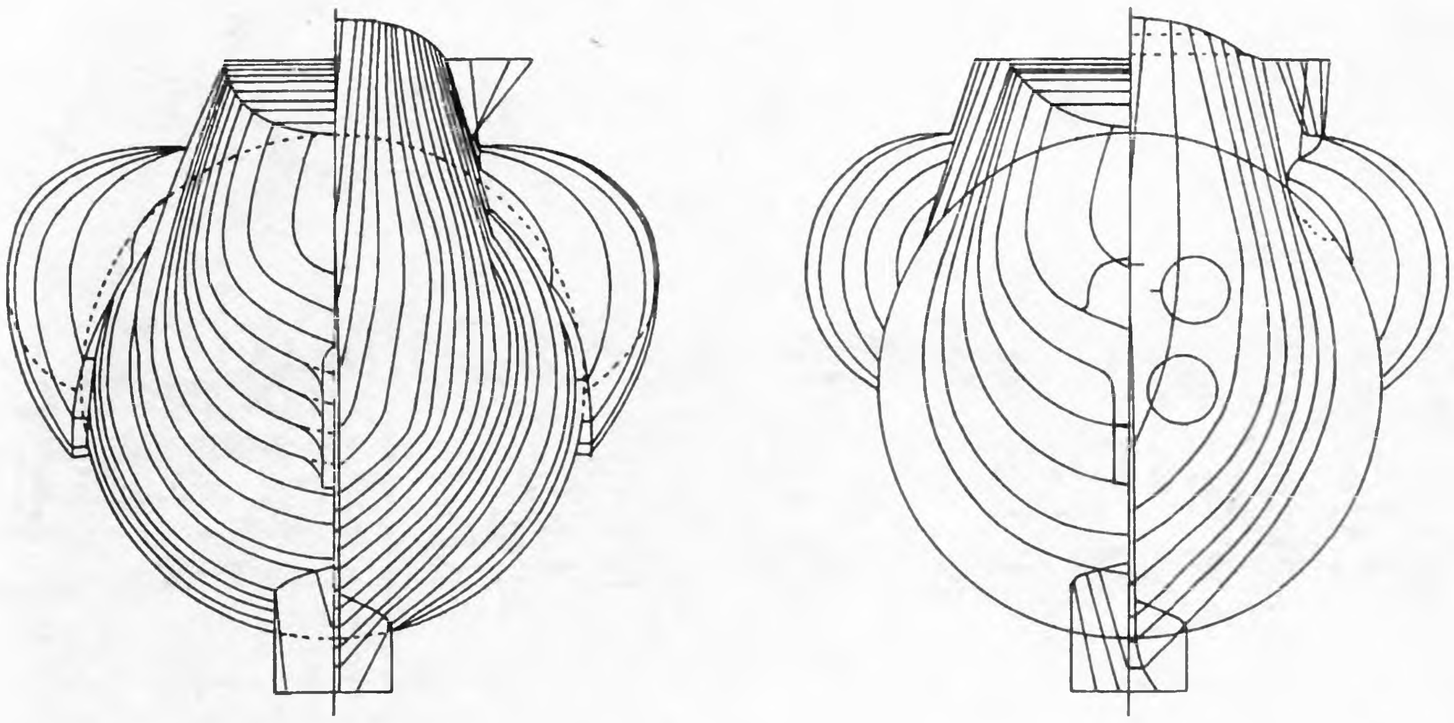
Субмарина VII серии являлась простой для строительства полуторакорпусной лодкой, к прочному корпусу которой были приварены бортовые були, носовая и кормовая оконечности, а также палубная надстройка с ограждением рубки. Прочный корпус имел сравнительно большой диаметр — 4,7 м в районе центрального поста. Его толщина составляла 16 мм в оконечностях и 18,5 мм в центральной части (в месте соединения с рубкой — 22 мм), однако на модификации C/41 выросла до 18,5 мм и 21,5 мм соответственно. Помимо своей основной функции — выдерживать забортное давление — прочный корпус VII серии мог вполне успешно противостоять пулям и снарядам малокалиберных пушек кораблей и самолетов союзников. Послевоенные испытания трофейных германских подлодок показали, что 20, 23-мм снаряды любых типов и 37-мм осколочно-зажигательно-трассирующие снаряды могут наносить повреждения только легкому корпусу субмарин. Схожие проблемы возникали и при попытке таранить подлодку форштевнем надвод-



Справа:
лодка VII серии
в доке в Бресте

Внизу:
U-402 (серия VIIC),
поднятая на слип
для текущего
ремонта.
На снимках хорошо
видна форма
субмарин
VII серии





Проекция «корпус» лодок серий VIIB (слева) и VIIC (справа)

ного корабля, имевшего, как известно, гораздо меньшую толщину обшивки, чем его жертва. Известен случай, когда таранивший U-405 американский эсминец «Бори» получил столь серьезные повреждения корпуса, что после снятия экипажа был потоплен своей же авиацией, хотя конечно в этом сыграла роль и ветхость старого «флаш-деккера».

Прочный корпус субмарины сваривался из восьми секций, шесть из которых представляли собой стальные листы согнутые и сваренные цилиндрами. Носовая и кормовая секции сваривались из трех листов каждая. Секции устанавливались на слип краном и последовательно приваривались друг к другу, затем приваривалась рубка. В секции позади нее оставлялось обширное отверстие, через которое внутрь корпуса последовательно загружались механизмы и приборы. Последними загружались дизеля, после установки которых отверстие заваривалось специальным листом. Отсутствие съемных листов корпуса ясно давало понять, что на длительную эксплуатацию подобная лодка не рассчитывалась — ее гибель ожидалась раньше сроков постановки в средний ремонт.

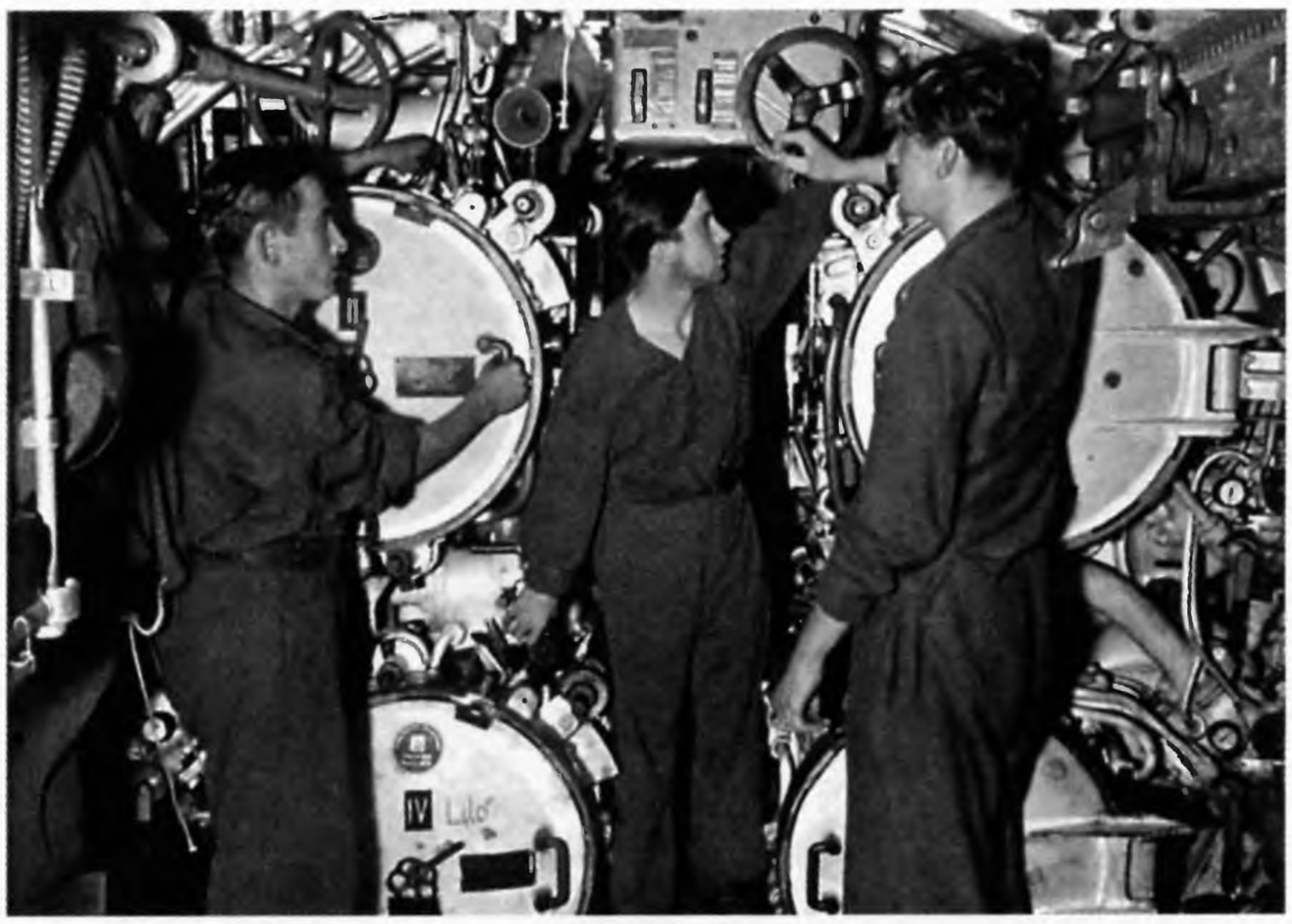
«Семерка» разделялась на шесть отсеков. Центральный пост отделялся от других сферическими переборками, рассчитанными на давление 10 атм со стороны вогнутости, и служил также отсеком-убежищем. Остальные переборки — легкие и плоские, рассчитанные только на надводную аварию.

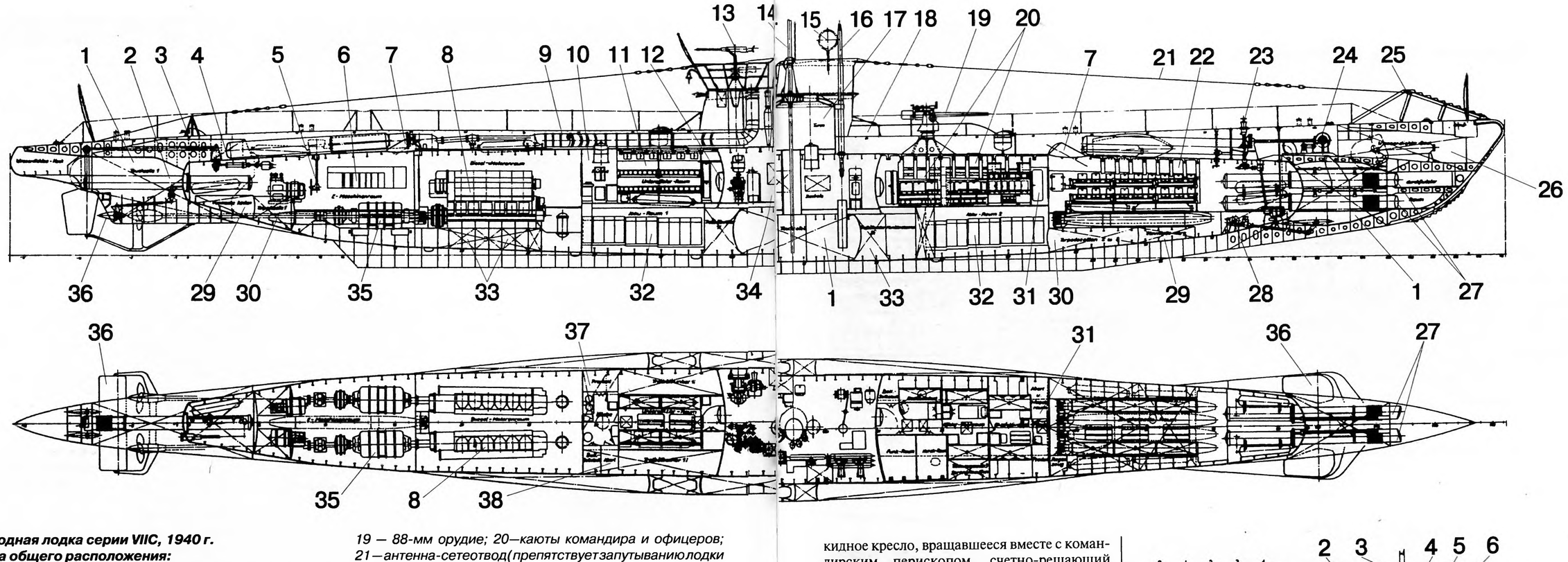
Общее размещение механизмов и приборов по отсекам:

1-й (носовой торпедный) отсек. В носовом отсеке размещались четыре торпедных аппарата (по два в двух вертикальных рядах) и шесть запасных торпед — четыре под палубным настилом и две вдоль бортов. Для погрузки торпед и заряжания торпедных аппаратов имелись специальные погрузочное и внутритранспортное устройства. Кроме торпед вдоль каждого борта размещалось три пары двухярусных откидных коек. До тех пор, пока две находившиеся в жилой части отсека торпеды не заряжались в торпедные аппараты откинуть койки верхнего яруса было нельзя и морякам приходилось спать на чужих местах либо верхом на торпедах. Под запасными торпедами у днища отсека находились носовые дифферентная и две торпедозаместительные цистерны, а также привод ручного управления носовыми горизонтальными рулями.

2-й (носовой жилой) отсек разделялся надвое тонкой переборкой и дверью. Меньшее носовое помещение, в котором находился крохотный гальюн, являлось жилым для четырех оберфельдфебелей. Дальше шло офицерское помещение: по две койки в два яруса с каждой стороны, затем, уже непосредственно у переборки центрального поста, расположенная по левому борту «каюта» командира, отделявшаяся от прохода шторой. Она была очень маленькой, из мебели в ней едва помещались койка, откидной столик и

В 1-м (торпедном) отсеке подводной лодки U-457





Подводная лодка серии VIIC, 1940 г.
Схема общего расположения:
1 — балластные цистерны; 2 — кормовой торпедный аппарат; 3 — кормовой огонь; 4 — привод вертикального руля; 5 — пост ручного управления вертикальным рулем; 6— пост управления двигателем; 7 — торпедопогрузочные люки; 8 — главные двигатели; 9 — шахта подачи воздуха к дизелям; 10 — камбуз; 11 — кубрик унтер-офицерского состава; 12 — водонепроницаемая дверь; 13 — 20-мм автомат; 14 — командирский перископ; 15 — радиопеленгатор; 16 —зенитный перископ; 17 — рубка; 18 — ограждение магнитного компаса; 19 — 88-мм орудие; 20—каюты командира и офицеров; 21—антенна-сетеотвод (препятствует запутыванию лодки в сетях); 22 — жилой отсек (помещение команды); 23 — лебедка торпедопогрузочного устройства; 24 — брашпиль; 25 — сетерез; 26 — цистерна быстрого погружения; 27 — носовые торпедные аппараты; 28 — механизм привода горизонтальных рулей; 29 — дифферентные цистерны; 30 — торпедозаместительные цистерны; 31 — гальюн и душ; 32—аккумуляторные ямы; 33 — топливные цистерны; 34 — центральный пост; 35 — главные электродвигатели; 36 — горизонтальные рули; 37 —кладовая провизии; 38 — гальюн № 2.

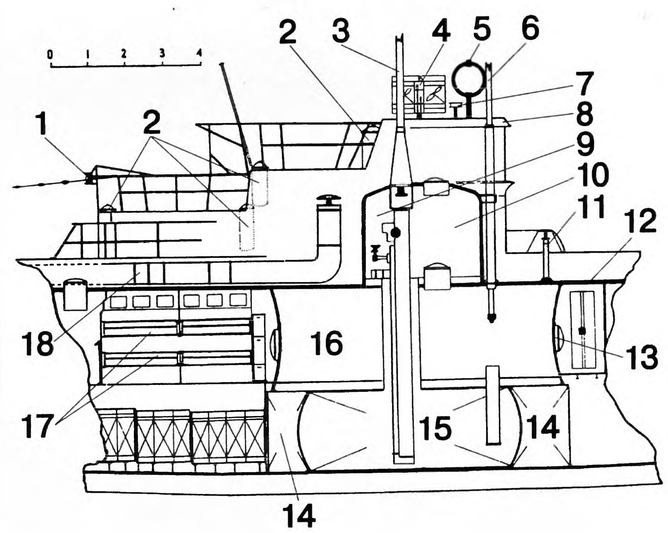
встроенный в обшивку стены шкафчик. Напротив командирской каюты находились боевые посты акустика и радиста. Такое размещение являлось сознательным: даже лежа на своей койке командир просто не мог не быть в курсе всего происходящего на лодке. Под палубным настилом размещались носовая группа аккумуляторной батареи (62 элемента), баллоны системы воздуха высокого давления (ВВД) и артиллерийский погреб.

3-й (центральный пост) отсек. В данном отсеке сосредотачивались все нити управления кораблем: зенитный и командирский перископы (пользовались последним в боевой рубке), посты управления клапанами вентиляции и кингстонами, вертикальными и горизонтальными рулями (приводы дистанционного управления рулями электрические). Здесь же находился боевой пост штурмана со всем соответствующим оборудованием. Наиболее крупными вспомогательными механизмами отсека являлись два насоса и гидравлический мотор поднимания перископов. Вдоль бортов размещались цистерны питьевой воды и гидравлического масла. Под центральным постом находилась равнопрочная балластная цистерна большого объема (47,7 м³), игравшая роль средней группы, а но обе стороны от нее — топливные цистерны.

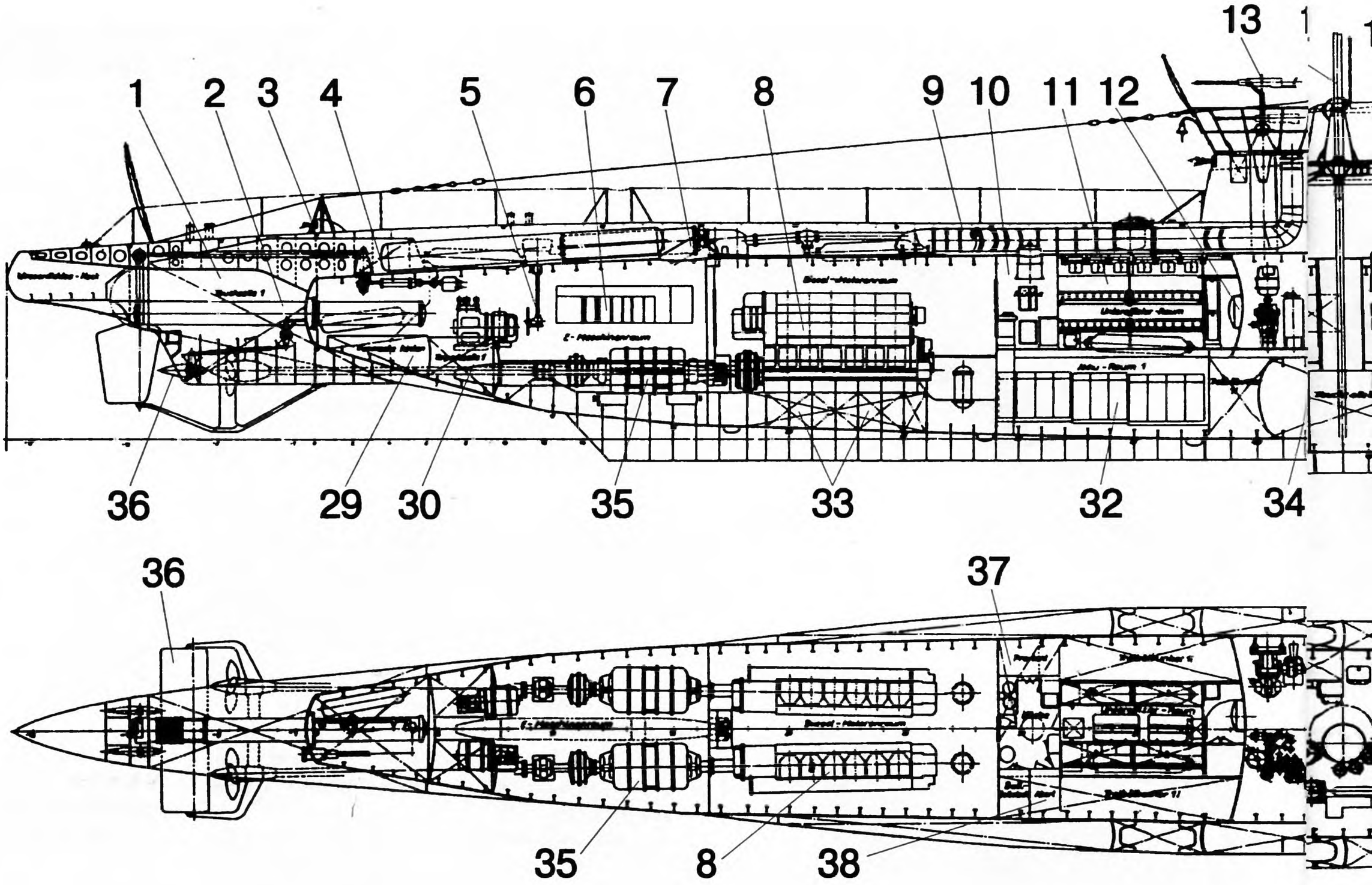
В находившейся над центральным постом узкой боевой рубке размещался боевой пост командира во время торпедной атаки — откидное кресло, вращавшееся вместе с командирским перископом, счетно-решающий прибор управления торпедной стрельбой и репитер гирокомпаса.

4-й (кормовой жилой) отсек включал: четыре пары коек для унтер-офицеров, камбуз, второй гальюн и вторую электрическую подстанцию (первая — во втором отсеке). Поскольку отсек связывал центральный пост с камбузом, дизельным и электромоторным отсеками из-за постоянно царившего здесь шума, гама и беготни на жаргоне подводников он назывался «Потсдамская площадь». Под палубным настилом размещалась вторая группа аккумуляторных баков (62 элемента), несколько баллонов ВВД и еще одна топливная цистерна.

5-й (дизельный) отсек. Практически весь объем отсека над палубным настилом занимали два дизеля. Здесь же размещались баллоны со сжатым воздухом для запуска дизелей и баллон с углекислотой для тушения пожаров, что при эксплуатации дизелей не



Центральный отсек подводной лодки серии VIIC:
1 — ходовой огонь; 2 — водонепроницаемые кранцы для 20-мм патронов; 3 — командирский перископ; 4 — антенна радиолокатора «Хохентвиль»; 5 — длинноволновый радиопеленгатор; 6—зенитный перископ; 7 — антенна станции радиотехнической разведки; 8 — волноотбойник; 9 — боевой пост командира при торпедной атаке; 10 — рубка; 11 — магнитный компас; 12 — прочный корпус; 13 — переборочная дверь; 14 — топливные цистерны; 15 — цистерна главного балласта; 16 — центральный пост: 17 — двухъярусные койки; 18 — шахта подачи воздуха к дизелям

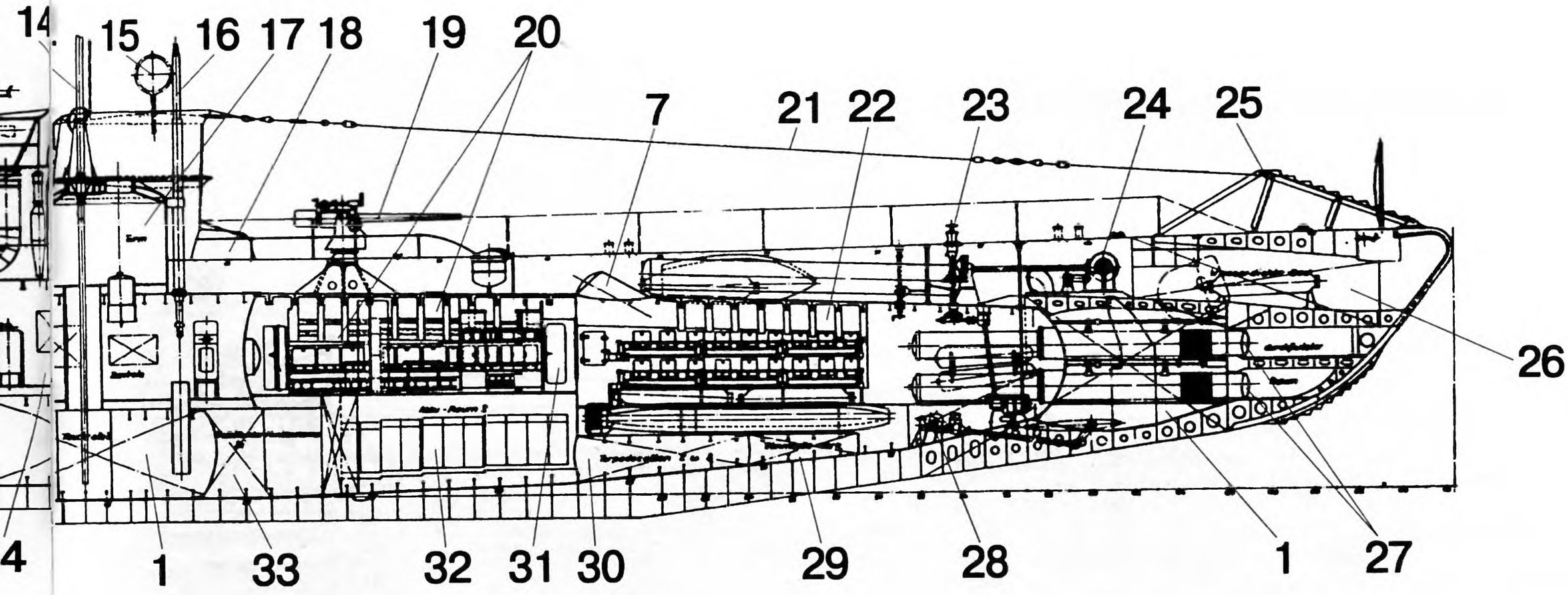


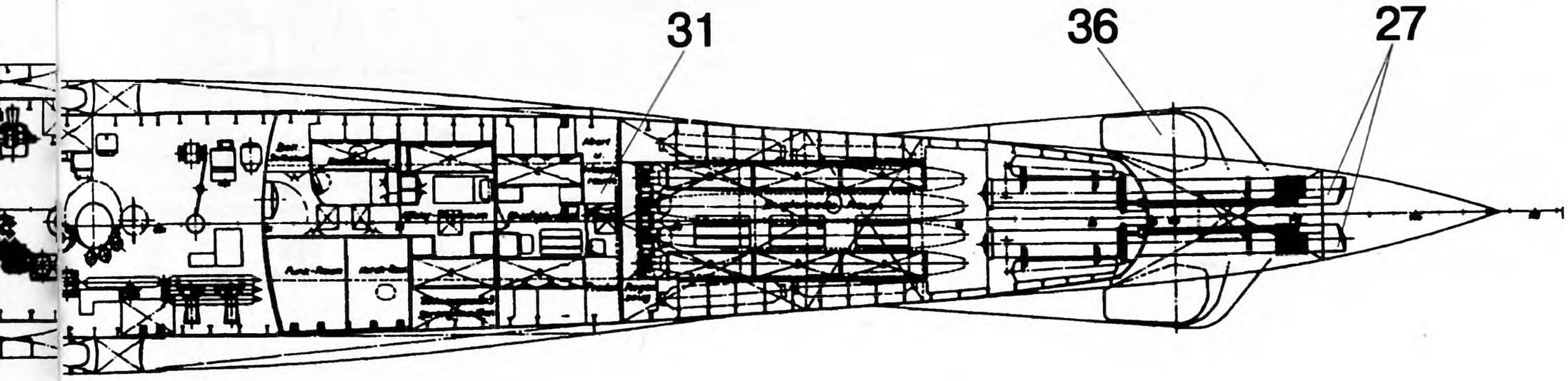
Подводная лодка серии VIIC, 1940 г.
Схема общего расположения:
1 — балластные цистерны; 2 — кормовой торпедный аппарат; 3 — кормовой огонь; 4 — привод вертикального руля; 5 — пост ручного управления вертикальным рулем; 6— пост управления двигателем; 7 — торпедопогрузочные люки; 8 — главные двигатели; 9 — шахта подачи воздуха к дизелям; 10 — камбуз; 11 — кубрик унтер-офицерского состава; 12 — водонепроницаемая дверь; 13 — 20-мм автомат; 14 — командирский перископ; 15 — радиопеленгатор; 16 —зенитный перископ; 17 — рубка; 18 — ограждение магнитного компаса; 19 — 88-мм орудие; 20—каюты командира и офицеров; 21—антенна-сетеотвод(препятствуетзапутываниюлодки в сетях); 22—жилой отсек(помещение команды); 23—лебедка торпедопогрузочного устройства; 24 — брашпиль; 25 — сетерез; 26 — цистерна быстрого погружения; 27 — носовые торпедные аппараты; 28 — механизм привода горизонтальных рулей; 29 — дифферентные цистерны; 30 — торпедозаместительные цистерны; 31 — гальюн и душ; 32—аккумуляторные ямы; 33 — топливные цистерны; 34 — центральный пост; 35 — главные электродвигатели; 36 — горизонтальные рули; 37 —кладовая провизии; 38 — гальюн № 2.

встроенный в обшивку стены шкафчик. Напротив командирской каюты находились боевые посты акустика и радиста. Такое размещение являлось сознательным: даже лежа на своей койке командир просто не мог не быть в курсе всего происходящего на лодке. Под палубным настилом размещались носовая группа аккумуляторной батареи (62 элемента), баллоны системы воздуха высокого давления (ВВД) и артиллерийский погреб.

3-й (центральный пост) отсек. В данном отсеке сосредотачивались все нити управления кораблем: зенитный и командирский перископы (пользовались последним в боевой рубке), посты управления клапанами вентиляции и кингстонами, вертикальными и горизонтальными рулями (приводы дистанционного управления рулями электрические). Здесь же находился боевой пост штурмана со всем соответствующим оборудованием. Наиболее крупными вспомогательными механизмами отсека являлись два насоса и гидравлический мотор поднимания перископов. Вдоль бортов размещались цистерны питьевой воды и гидравлического масла. Под центральным постом находилась равнопрочная балластная цистерна большого объема (47,7 м^3), игравшая роль средней группы, а по обе стороны от нее — топливные цистерны.

В находившейся над центральным постом узкой боевой рубке размещался боевой пост командира во время торпедной атаки — от-

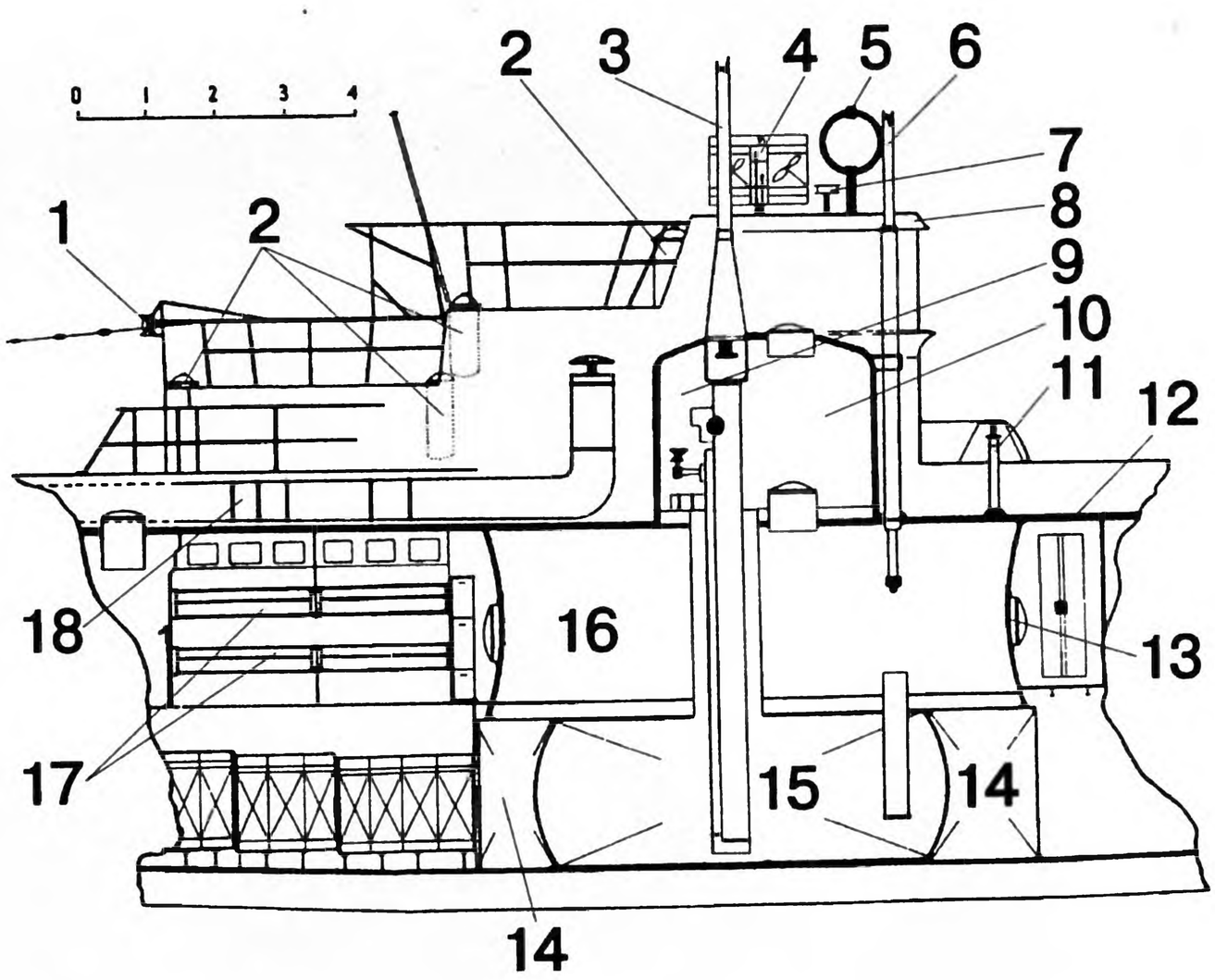




кидное кресло, вращавшееся вместе с командирским перископом, счетно-решающий прибор управления торпедной стрельбой и репитер гирокомпаса.

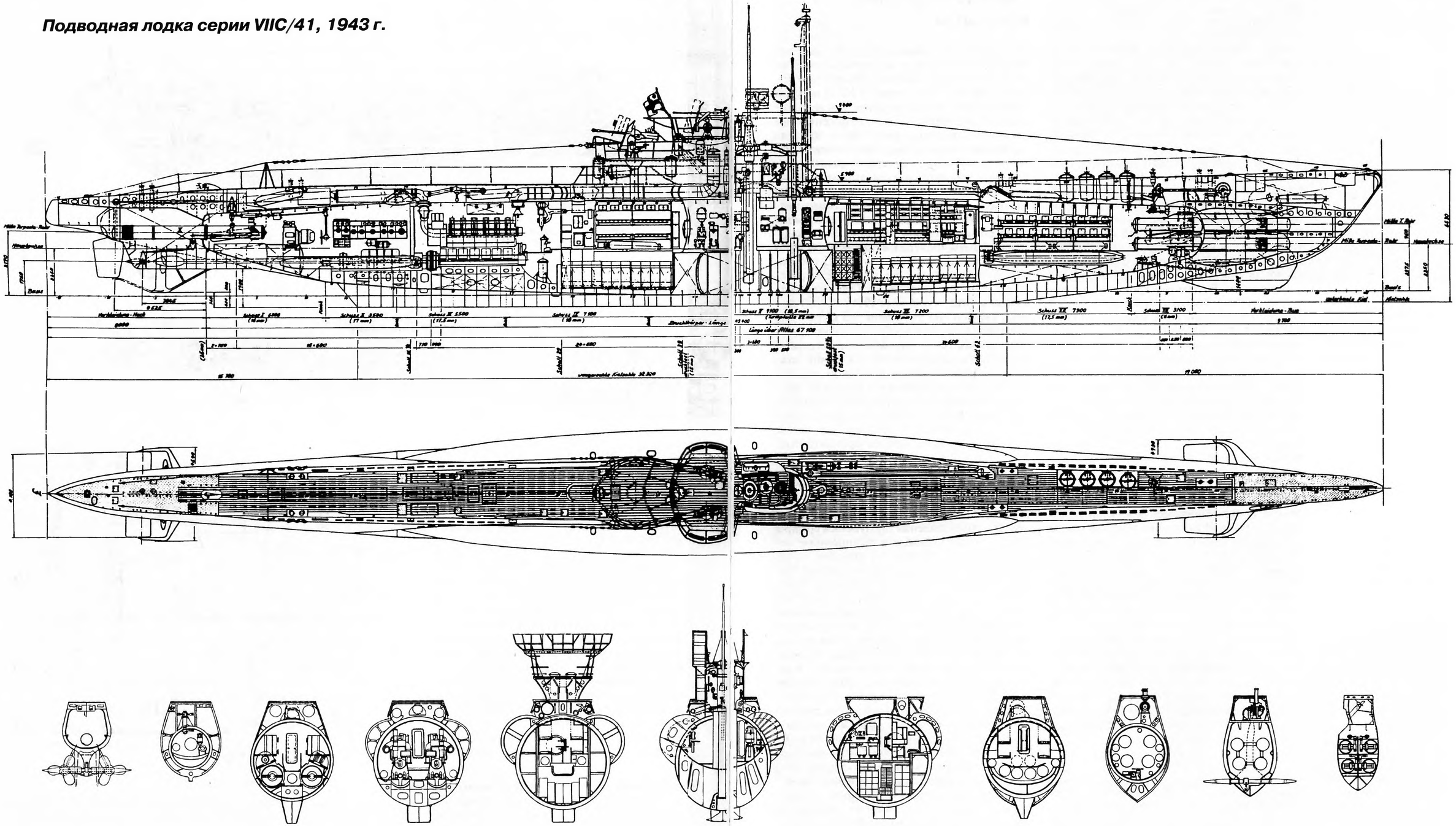
4-й (кормовой жилой) отсек включал: четыре пары коек для унтер-офицеров, камбуз, второй гальюн и вторую электрическую подстанцию (первая — во втором отсеке). Поскольку отсек связывал центральный пост с камбузом, дизельным и электромоторным отсеками из-за постоянно царившего здесь шума, гама и беготни на жаргоне подводников он назывался «Потсдамская площадь». Под палубным настилом размещалась вторая группа аккумуляторных баков (62 элемента), несколько баллонов ВВД и еще одна топливная цистерна.

5-й (дизельный) отсек. Практически весь объем отсека над палубным настилом занимали два дизеля. Здесь же размещались баллоны со сжатым воздухом для запуска дизелей и баллон с углекислотой для тушения пожаров, что при эксплуатации дизелей не

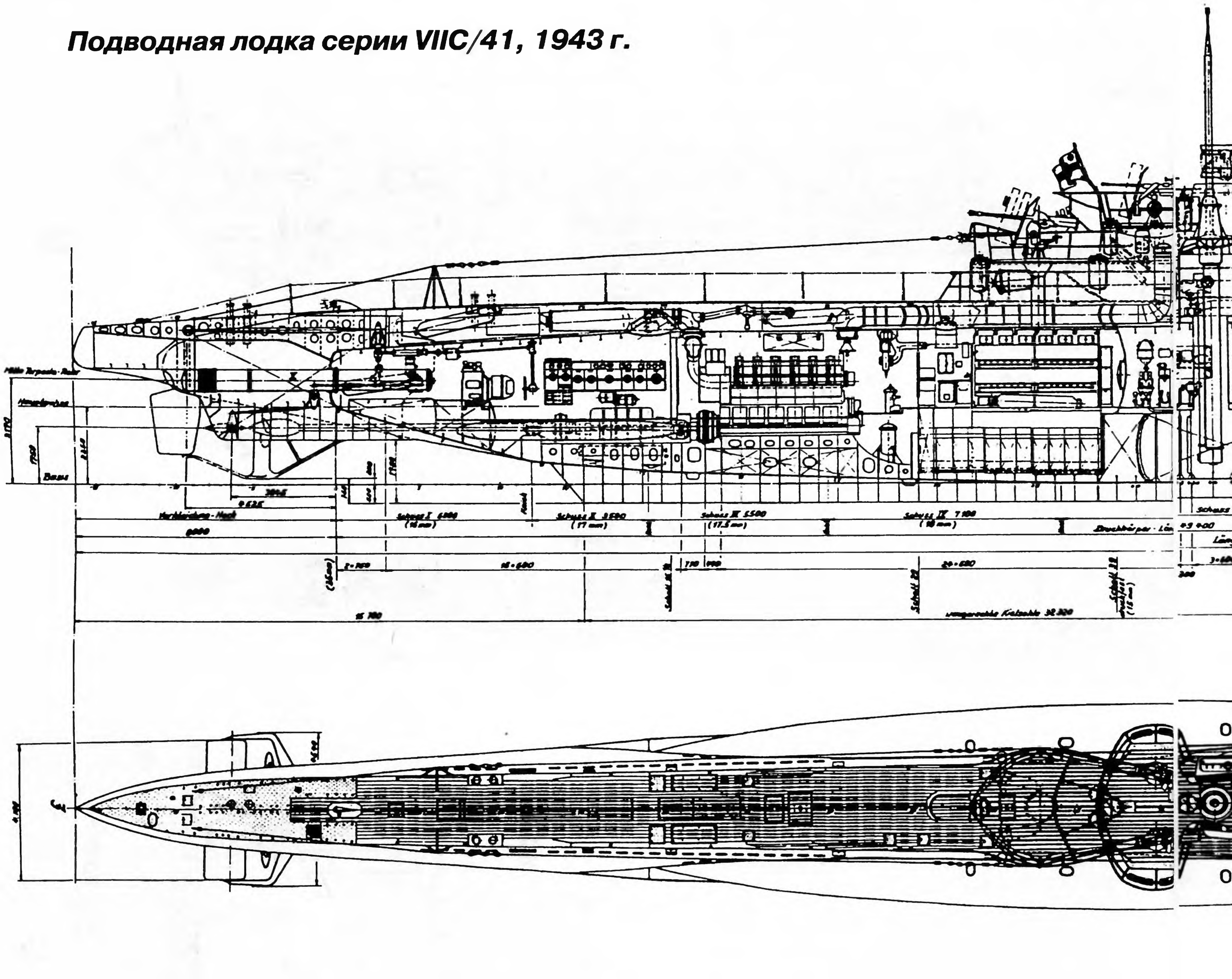


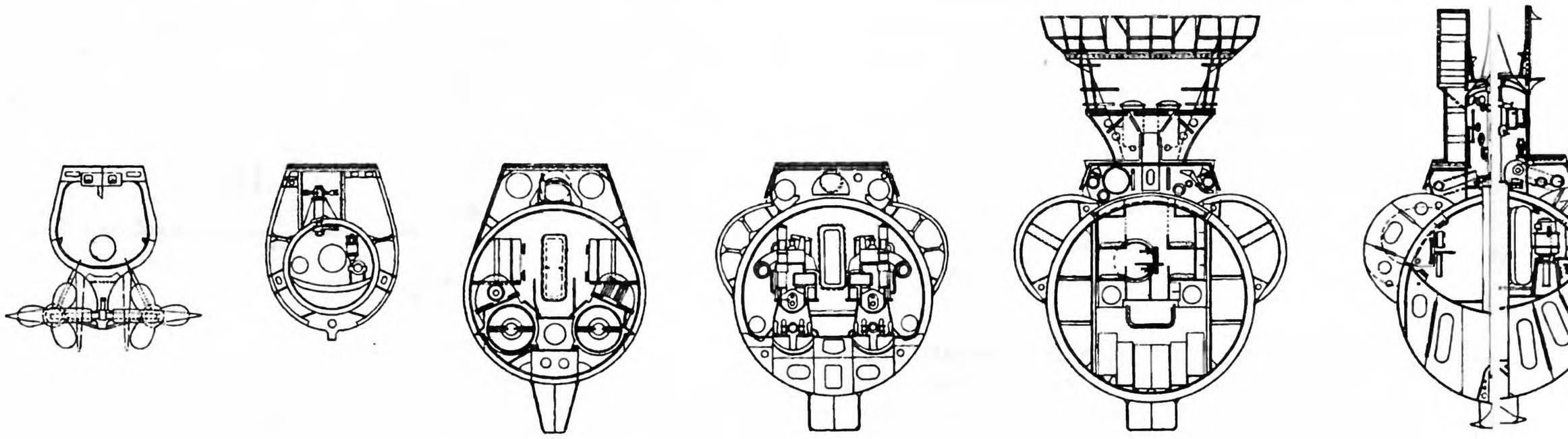
Центральный отсек подводной лодки серии VIIC:
1 — ходовой огонь; 2 — водонепроницаемые кранцы для 20-мм патронов; 3 — командирский перископ; 4 — антенна радиолокатора «Хохентвиль»; 5 — длинноволновый радиопеленгатор; 6—зенитный перископ; 7 — антенна станции радиотехнической разведки; 8 — волноотбойник; 9 — боевой пост командира при торпедной атаке; 10 — рубка; 11 — магнитный компас; 12 — прочный корпус; 13 — переборочная дверь; 14 — топливные цистерны; 15 — цистерна главного балласта; 16 — центральный пост: 17 — двухъярусные койки; 18 — шахта подачи воздуха к дизелям

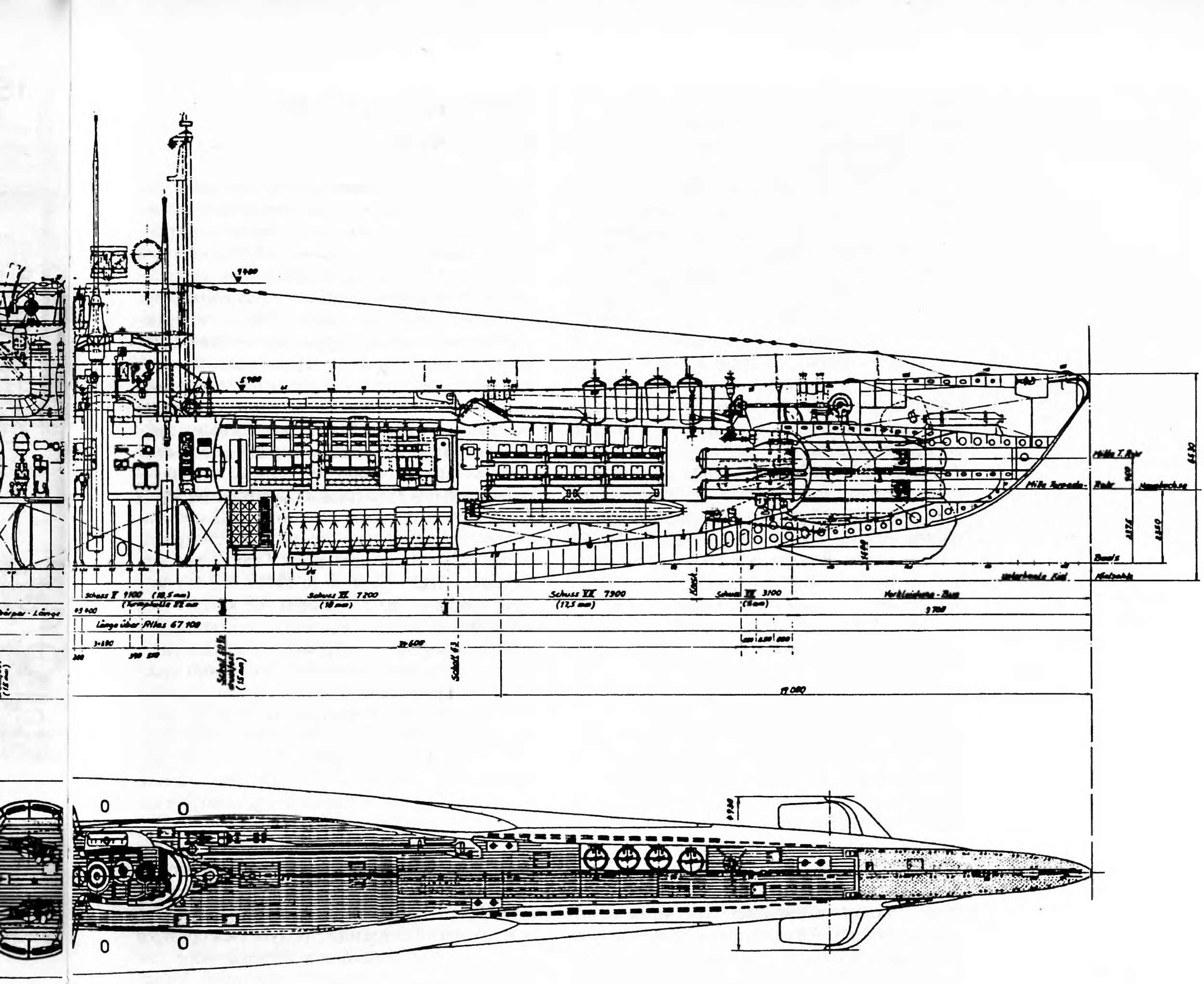
Подводная лодка серии VIIC/41, 1943 г.

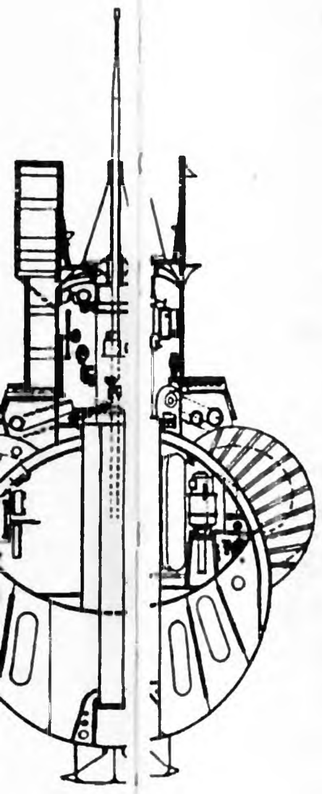


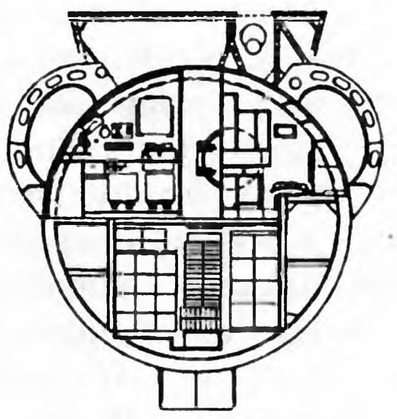
Подводная лодка серии VIIC/41, 1943 г.

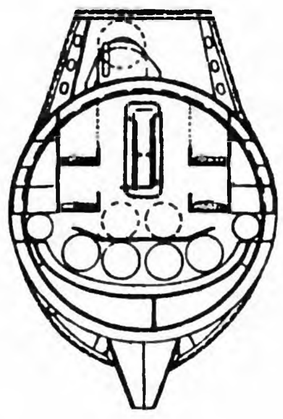


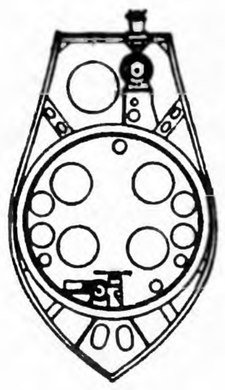


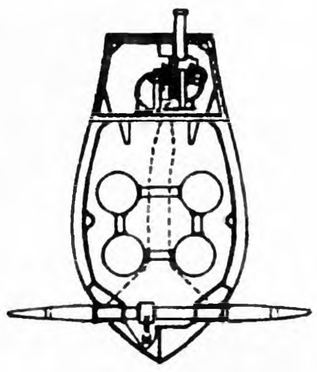


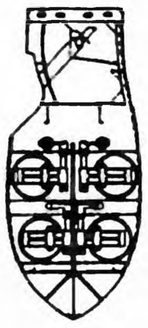












было таким уж редким явлением. Весь оставшийся свободным от фундаментов дизелей в нижней части отсека объем занимали масляные цистерны.

6-й (электромоторный и кормовой торпедный) отсек. Кроме двух электромоторов и торпедного аппарата в отсеке размещались два компрессора ВВД — электрический по левому борту и дизель-компрессор Юнкерса по правому. Здесь же находились посты энергетики, ручного управления вертикальным и кормовыми горизонтальными рулями. Под палубным настилом между электромоторами размещалась запасная торпеда, ближе к корме — кормовая дифферентная и торпедозаместительная цистерны. В крыше отсека имелся торпедопогрузочный люк. В конце войны в отсеке появилась еще одна труба небольшого диаметра, снабженная передней и задней крышками — метатель имитационных патронов Больда.

Надстройка. Внутри надстройки и оконечностей легкого корпуса размещался целый ряд систем и механизмов, наиболее важными из которых являлись гидрофоны гидроакустической станции, шпилевое устройство и якорь, четыре водонепроницаемых пенала для надувных спасательных плотов, комплект маскировочных сетей, два водонепроницаемых пенала для хранения запасных торпед (по одному впереди и позади ограждения рубки; в пеналах могли храниться только торпеды типа G7a), водонепроницаемые кранцы первых выстрелов к 88-мм и зенитным орудиям, шахта подачи воздуха к дизелям, выхлопные клапаны и глушители дизелей, а также большинство баллонов системы ВВД. Палуба надстройки обшивалась деревянными досками, поскольку в северных широтах дерево покрывалось коркой льда позже, чем железо. До конца 1942 г. на палубе перед рубкой размещалось 88-мм орудие*, однако впоследствии, пытаясь сократить «верхний вес», возросший после установки дополнительных зенитных орудий, от его установки отказались, а на старых подлодках демонтировали.

Ограждение рубки с мостиком использовалось для размещения личного состава верхней вахты, зенитных орудий, многочисленных неподвижных и выдвижных устройств. Внутри ограждения позади боевой рубки находился воздухозаборник шахты подачи воздуха к дизелям, а также кранцы первых выстрелов зенитных орудий.

---

* На подводных лодках довоенной постройки на палубе позади рубки размещалось и 20-мм зенитное орудие, но вскоре после начала боевых действий с целью сокращения времени подготовки к открытию огня его перенесли на заднюю рубочную площадку позади мостика. В дальнейшем в связи установкой дополнительных зенитных орудий конструкция ограждения рубки получила значительное развитие, о чем подробно рассказано в разделе «вооружение».

Система погружения и всплытия

Главный балласт принимался в пять цистерн: №1 в легком корпусе в кормовой оконечности, №2 и 4 в бортовых булях, №3 внутри прочного корпуса в 3-м отсеке и №5 в носовой оконечности в легком корпусе. Там же находилась и цистерна быстрого погружения. Все балластные цистерны кроме №1 и №3 могли оборудоваться для хранения топлива. Цистерны главного балласта, кроме средней группы, были безкингстонными, управление всеми клапанами вентиляции осуществлялось из центрального поста. Между балластными цистернами №2 и №4 находились две небольшие специальные топливно-балластные цистерны, уравнительная цистерна и бортовая цистерна плавучести. Арматура системы ВВД собиралась из стальных труб, т.е. не предусматривала длительной эксплуатации. Общая емкость баллонов ВВД — 3,46 м³ (с 1944 г. 5,2 м³) воздуха, сжатого под давлением 205 кг/см². Для пополнения запасов воздуха высокого давления имелись два 6-литровых компрессора — дизельный и электрический. Последний можно было использовать в подводном положении как для снятия давления в отсеках, так и для пополнения запасов ВВД через специальную шахту. В составе осушительной и дифферентовочной систем находилось два насоса: центробежный и поршневой производительностью 30 и 18 т/ч соответственно.

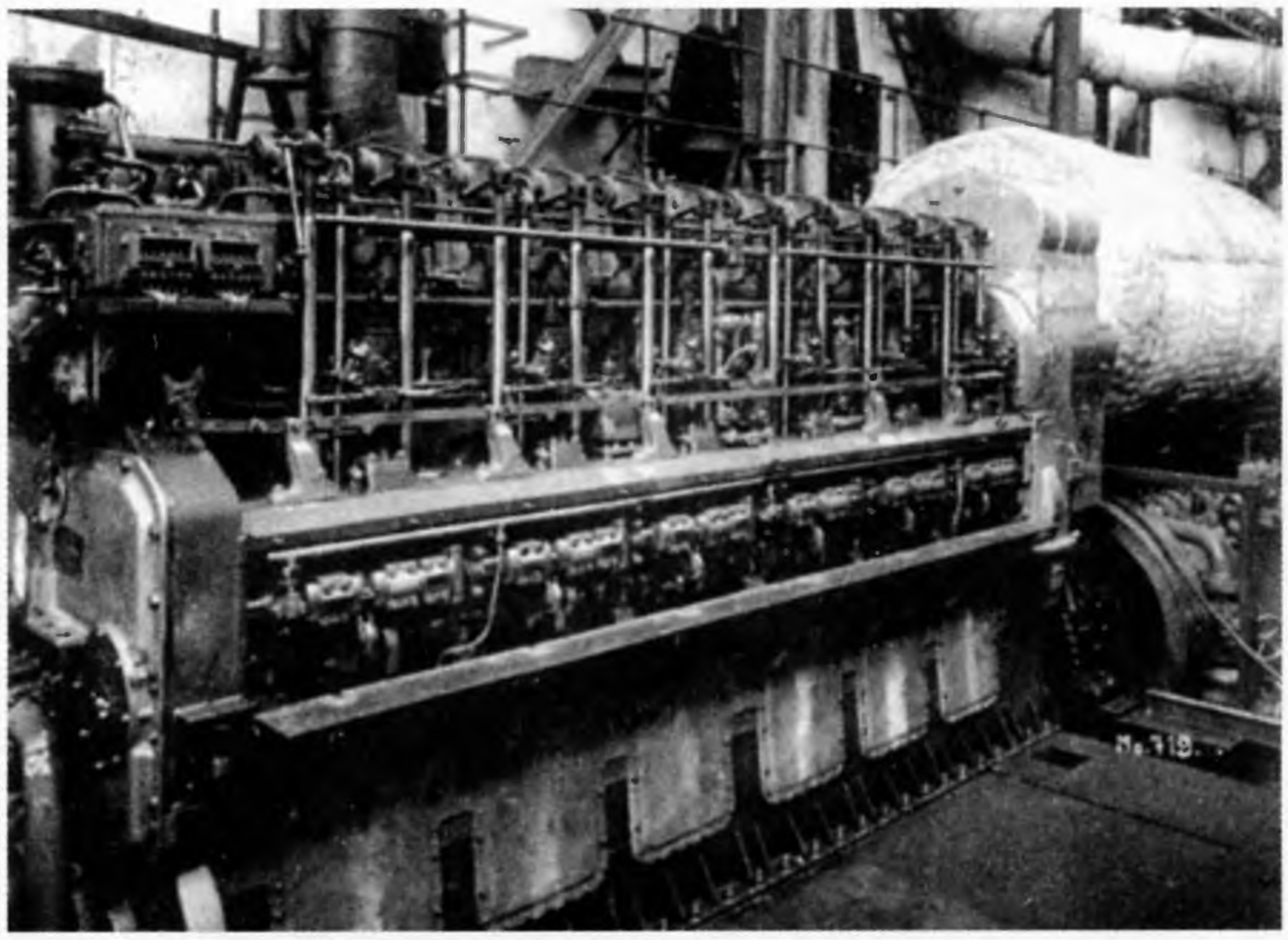
Процессы погружения и всплытия на «семерке» не отличались оригинальностью по сравнению с подводными лодками других стран того времени: при всплытии воздухом высокого давления продувалась средняя группа, после перехода в позиционное положение воздухом низкого давления (отработанными газами дизелей) — главный балласт. Большое внимание уделялось тому, чтобы цистерны были продуты ровно настолько, насколько это необходимо для плавания в конкретных погодных и боевых условиях. Тем самым экономилось время на осуществление срочного погружения, от которого с середины войны в основном-то и зависела продолжительность срока службы субмарины. По сигналу сирены о погружении личный состав верхней вахты стремительно прыгал в рубку и задраивал за собой люк, а вахтенные центрального поста перекладывали рули на погружение и последовательно (от носа к корме) открывали клапаны вентиляции цистерн главного балласта. Открытие каждого следующего клапана осуществлялось только лишь по достижению определенного значения дифферента на нос. Хорошо продуманная форма и конструкция горизонтальных рулей позволяли погружать-

ся с большим дифферентом без риска совершить «кувырок», чего постоянно опасались советские подводники. Для ускорения процесса погружения зачастую использовалось перемещение «живого» балласта — весь свободный от несения вахты личный состав должен был стремительно бежать в носовой отсек. Все эти действия до автоматизма отрабатывались как во время вступительного курса боевой подготовки, так и непосредственно во время походов. Как правило, в течение 25-27 секунд хорошо подготовленный экипаж успевал увести корабль из позиционного положения на 10-метровую глубину — по-видимому лучший мировой результат того времени, тем не менее не спасший германский подводный флот от тяжелого поражения.

Энергетическая установка

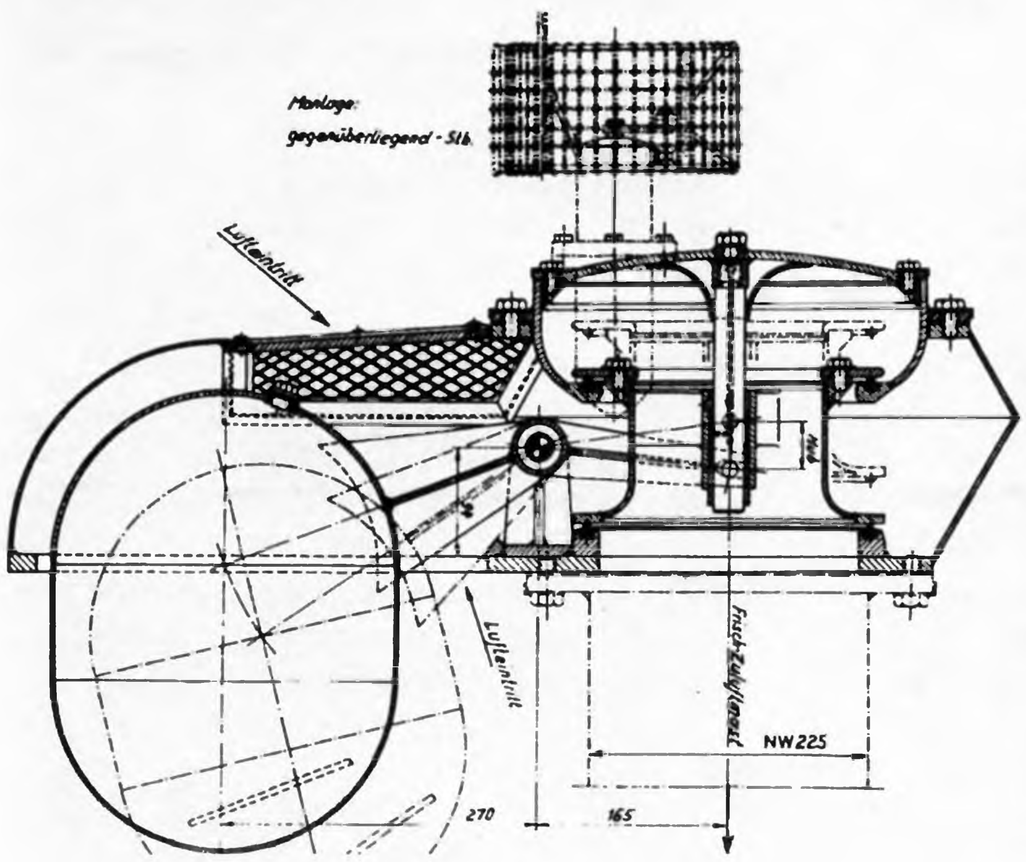
Энергетическая установка «семерки» состояла из двух шестицилиндровых четырехтактных дизелей марки F46 фирмы «Германия верфт» (на большинстве лодок) или аналогичных двигателей марки M6V 40/46 фирмы МАН с механическим наддувом Бюхи. Мощность дизеля на модификации А составляла 1160 л.с., на последующих — 1400 л.с. Максимальный ход под дизелями составлял 16,9 узла, под дизелями и электромоторами — 17,4 узла. Дизеля фирмы «Германия верфт» считались чуть менее экономичными, но гораздо более надежными, однако отказаться в условиях массового строительства от МАНов немецкие кораблестроители так и не смогли.

Как известно, летом 1943 г. воздушная угроза со стороны авиации союзников привела к временной приостановке действий германских подводных лодок в Атлантике. Немецкий ответ не замедлил последовать. В феврале 1944 г. в строй кригсмарине после ремонта вступила U-264 — первая «семерка», оснащенная устройством для работы дизелей под водой («шнорхелем»).

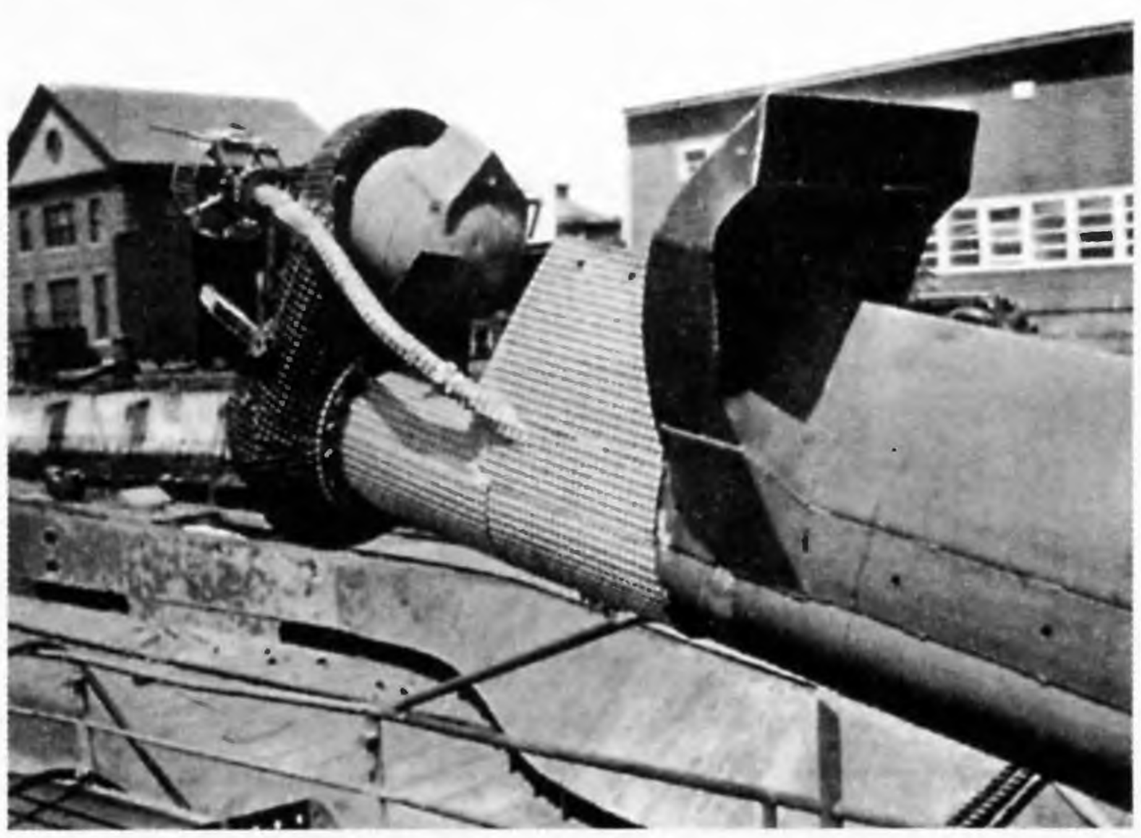


Дизель марки F46 фирмы «Германия верфт» стоял на большинстве лодок серии VII

«Шнорхель» не являлся абсолютно новым изобретением. Еще в 1897 году американцы оснастили свою подводную лодку «Аргонавт-1» мачтами для забора воздуха для работы дизелей. Проводились подобные эксперименты перед Первой мировой войной и в России. В 1925 году прообраз «шнорхеля» установили на одной из итальянских лодок, но и там он не прижился. В конце 20-х годов это устройство опробовали на голландских субмаринах, но лишь для улучшения вентиляции при надводном ходе в тропиках. В 1938 году уже вполне работоспособное РДП было смонтировано на подводных лодках 0-19 и 0-20, а несколько позднее на 0-21 — 0-27. В 1940 году три такие субмарины были захвачены немцами при оккупации Нидерландов, но особого интереса поначалу не вызвали. Лишь в 1943 году один из немецких инженеров — профессор Вальтер — вспомнил об этой новинке. Первой лодкой, оборудованной «шнорхелем» в Германии, была



«Шнорхель» раннего образца с качающимся поплавком — схема и общий вид



Уборка «шнорхеля» на одной из лодок «Кригсмарине»

U-58 типа IIC. Испытания, проведенные летом 1943 года, дали сногсшибательные результаты. Непосредственно устройство представляло собой следующее: два трубопровода выведенные из дизельного отсека присоединялись в носовой части ограждения рубки к специальной складывающейся мачте, на конце которой находился клапан для забора свежего воздуха и выпуска отработанных газов. Конструкция клапана предусматривала его автоматическое закрывание в случае попадания воды. Автоматическая же остановка дизеля в такой ситуации не предусматривалась, в результате чего дизель начинал забирать воздух из внутренних отсеков, что уже спустя несколько мгновений могло создать большое разрежение в замкнутой воздушной среде. Несмотря на многие эксплуатационные сложности «шнорхель» был реальным устройством, благодаря которому за три часа движения в подводном положении со скоростью 3 — 4 узла «семерка» могла полностью зарядить аккумуляторную батарею. Спустя каждые 20 минут движения под «шнорхелем» дизель выключался для проведения гидроакустического поиска.

Для обычного движения под водой использовались два двухъякорных электродвигателя фирм «Сименс», АЕГ или Браун-Бовери мощностью по 375 л.с. Как и на советских подлодках дизеля и электродвигатели соединялись с линией вала при помощи механических муфт. Аккумуляторная батарея состояла из 124 элементов типов 27-MAK 800W, позднее 33-MAL 800W, которые размещались в двух ямах. Настил ям герметический, вентиляция элементов — индивидуальная.

Нормальный запас топлива (во внутренних цистернах) составлял 62,14 т, полный в топливных и топливно-балластных цистернах — 105,3 т, максимальный в топливных, топливно-балластных и уравнительной цистерне — 113,47 т. Запас пресной воды составлял 3,8 т, масла — 6 т, кислорода — 50 литров. Средняя автономность для всех торпедных модификаций находилась в пределах 40 суток. Дальность плавания 10-узловым ходом составляла 8500 миль, но при дизель-электрической передаче возрастала до 9700 миль. Подводная дальность в зависимости от типа аккумуляторов составляла 130 миль при скорости 2 узла, либо 80 миль при 4-узловой скорости.

Вооружение

Торпедное оружие

Главным оружием «семерок» безусловно являлось торпедное. Оно было представлено четырьмя носовыми и одним кормовым 533-мм торпедными аппаратами с запасом торпед («угрей», как их называли на своем жаргоне германские подводники). Лодки модификации А располагали всего 6 запасными торпедами в носовом отсеке, однако на последующих сериях боекомплект возрос за счет размещения одной запасной торпеды в электромоторном отсеке и двух в надстройке. От последних отказались в начале 1943 г. поскольку участились случаи их повреждения в результате атак противолодочных сил.

Торпедные аппараты, по большинству параметров сходные с аналогичными других мировых флотов, тем не менее имели ряд интересных особенностей. Выталкивание торпеды из них осуществлялось не сжатым воздухом, а специальным пневматическим поршнем, что значительно упрощало систему беспузырной торпедной стрельбы. Изменение глубины хода и угла поворота гироскопа «угрей» могло осуществляться непосредственно в аппаратах, с находившегося в боевой рубке счетно-решающего прибора (СРП). В качестве третьей особенности следует отметить возможность хранения и постановки из торпедного аппарата неконтактных мин, однако описания работы устройства в данном режиме в отечественной и зарубежной литературе обнаружить не удалось. Конструкция аппарата обеспечивала свободный выход торпеды с глубин до 22 м. Перезарядка занимала сравнительно немного времени — для торпед хранившихся внутри прочного корпуса от 10 до 20 минут. Интересно отметить, что в начале 1941 г. производство подлодок заметно обгоняло производство торпедных аппаратов, в результате чего пять «семерок» вступили в строй, имея всего два носовых аппарата (U-72, U-78, U-80, U-554 и U-555; с начала своей карьеры все эти лодки использовались исключительно в качестве учебных кораблей), а еще семь — U-83, U-203, U-331, U-351, U-401, U-431 и U-651 — не имели аппарата в корме.

Центральное место в комплексе торпедного вооружения подлодки занимал размещенный в боевой рубке счетно-решающий прибор. Механический СРП или как он назывался у немцев «форхальтерехнер» (Vorhalterechner; обозначение «T.Vh.Re.S.2» = Torpedovorhalterechner Siemens, 2-я модификация) являлся сердцем всей системы ПУТС. Он монтировался на стенке боевой рубки и в момент атаки обслуживался боцманом в чине фельдфебеля. Боцман вручную вводил в прибор курс, скорость подлодки и пеленг на цель. Скорость устанавливал сам командир, командой рулевому, курс считывался с репитера гирокомпаса, пеленг на цель — с азимутального круга перископа. По командам командира в строгой последовательности вводились семь других параметров:

1. Глубина хода торпед в метрах.
2. Скорость торпеды в узлах.
3. Скорость цели в узлах.
4. Положение цели: справа или слева по курсу.
5. Курсовой угол цели в градусах.
6. Дистанция до цели в сотнях метров (командир определял ее по сетке перископа, более поздние модификации перископов имели встроенный оптический дальномер).
7. Длина цели в метрах (определялась командиром на глаз, исходя из определенного класса и типа цели).

При атаке из надводного положения все действия осуществлялись точно так же за исключением того, что командир считывал значение пеленга на цель с пьедестала «надводной прицельной оптики» UZO (Uberwasser-Zieloptik), установленной на мостике. Команды репетовались в боевую рубку голосом.

Главной особенность немецкого СРП являлось то, что он вырабатывал не боевой курс субмарины, а угол поворота гироскопа (прибора Обри) самой торпеды. Подлодке не требовалось совершать сложных и продолжительных по времени маневров, которые могли привести к срыву самой таки. Торпеда покидала торпедный аппарат и по прошествии нескольких метров сама поворачивала в нужном направлении. Значения угла поворота прибора Обри, глубины хода и скорости транслировались в носовой или кормовой отсеки, где отображались на специальном табло. После этого торпедистам оставалось ввести указанные значения в торпеду. Делалось это без извлечения изделия из аппарата при помощи специальных выдвижных шпинделей, которые подстыковывались к внешним разъемам торпед. По всей видимости, СРП учитывал определенное запаздывание выстрела, поскольку вырабатываемое им значение угла поворота соответствовало только тому моменту, в который производились измерения. Сама стрельба осуществлялась одиночными торпедами с минимально возможных дистанций. Номер торпедного аппарата, из которого следовало осуществить выстрел, указывался командой командира, выстрел, по-видимому, производился торпедистами по готовности торпеды. Судя по статистике успешность таких прицельных выстрелов в начале Второй мировой войны была достаточно большой.

Основные модификации торпед, применявшихся ПЛ VII серии

Название торпеды	Поступление на вооружение	Базовый тип	Взрыватель	Прибор самонаведения или маневрирования	Прочие изменения по сравнению с базовым проектом
T1	нач. 20-х	G7a	KHB* Pi1 (могла оснащаться KHB Pi3 8.43-8.44)	Могла оснащаться ПМ FAT I (с 11.42) или LUT (с лета 44)	—
T2	1929	G7e	KHB* Pi1	—	—
T3	12.1942	G7e	KHB Pi2	Могла оснащаться ПМ FAT II (с 5.43)	—
T3a	сер. 1943	G7e	KHB Pi2	Могла оснащаться ПМ FAT II (с 5.43) или LUT (с 5.44)	Режим хода 7500 м (29 узл.)
T4 «Фальке»	2.1943	G7e	KHB Pi2	ПС	вес 1937 кг, режим хода 7500 м (20 узл.)
T5 «Цаункёниг»	8.1943	G7e	KHB Pi4	ПС «Амсель»	вес 1497 кг, вес ВВ 274 кг, режим хода 5700 м (24—25 узл)
T5b	нач. 1944	G7e	KHB Pi4	ПС «Амсель»	Режим хода 8000 м (22 узл.)
T11 «Цаункёниг 2»	4.1944	G7e	KHB Pi4	Усовершенствованный ПС «Амсель»	—

КВ — контактный взрыватель; КНВ — контактно-неконтактный взрыватель; ПМ — прибор маневрирования; ПС — прибор самонаведения.
** С весны 1940 г. использовался исключительно как контактный.*

На двух снимках запечатлен процесс погрузки торпеды на лодку VII серии

На случай выхода из строя основного СРП в носовом отсеке имелся резервный, кроме того, имелся и механический вычислитель времен Первой мировой войны. Первые «форхальтерехнеры» появились на вооружении не позже 1936-1937 гг., поскольку все вступавшие в строй до войны подлодки IX и VII серий уже ими оснащались.

При всем внешнем совершенстве описанной системы она имела как минимум два крупных недостатка. Во-первых, временной интервал между моментом окончания работы СРП и выстрелом, во-вторых, отсутствие в самом СРП т.н. «следящей системы», которая осуществляла бы постоянную выработку данных, по крайней мере, до того момента, как цель круто изменит свой курс.

Первый недостаток был в значительной степени устранен с появлением в конце 1941 г. 3-й модификации «форхальтерехнера» и соответствующей ему модификации ПУТС. Прибор стал электромеханическим. Через электрический кабель в него перманентно поступали значения собственной скорости (от лага в носовой части), курса и пеленга на цель. Боцману оставалось ввести только семь недостающих параметров. После выработки значения угла поворота прибора Обри электросигналы по кабелю уходили в торпедные отсеки, где поступали в приемные приборы (Torpedoschuss-Empfanger). Эти приборы решали задачу, схожую с той, которую раньше выполняли торпедисты — сервомоторы приводили в движение выдвижные шпиндели, которыми устанавливались скорость, глубина хода и угол поворота прибора Обри. По завершению их работы — всего через несколько секунд — можно было осуществлять выстрел, который производился самим командиром из боевой рубки. Первыми новую модификацию ПУТС получили крейсерские подлодки IX серии, затем в течение первой половины 1942 г. все новые и проходившие ремонт «семерки».

Время подготовки данных для выстрела и время самого выстрела ощутимо сократились, что давало возможность командирам производить последовательную стрельбу по 2-3 целям до того момента, как взорвется первая выпущенная торпеда, а сама подлодка подвергнется преследованию. Тем не менее, лишь немногим подводникам удавалось воспользоваться всеми этими техническими возможностями — заметное усиление ПЛО атлантических конвоев с конца 1941 — начала 1942 гг. привело к возрастанию дистанций стрельбы, с которых точно определить элементы движения цели не представлялось возможным. Процент попаданий заметно уменьшился, и на первое место стали выходить способы торпедной стрельбы, не требовавшие точного прицеливания. Имеются в виду маневрирующие торпеды FAT и LUT, появившиеся на вооружении в 1942 и 1944 гг. соответственно. Появление этих торпед вызвало появление новых, соответствующих им ПУТС. «Форхальтерехнер» менять не стали, но в торпедных отсеках появились новые стойки, на которых приходилось выставлять для каждой из торпед:

1. Длину прямого участка в метрах.

2. Значение угла поворота торпеды на боевой курс (на торпеде LUT могло программироваться до двух таких поворотов).

3. Величину прямого участка «змейки» (маневрирование с многократным пересечением курса цели).

Соответственно усложнялась конструкция системы сервомоторов и шпинделей, снова возросло время подготовки выстрела. Имен-

но по этой причине лишь незначительное число субмарин получило ПУТС, модифицированные для стрельбы маневрирующими торпедами (LUT — не более 50 субмарин). Любопытно отметить, что несмотря на столь передовую для того времени технику начиная с середины войны все большее значение стали приобретать методы торпедной стрельбы не требующие точного прицеливания.

Не имея возможности производить серьезные модернизации серийно строившихся проектов, германское командование стремилось повысить боевые возможности субмарин за счет совершенствования их оружия, в первую очередь торпед. Причем, как и в случае с подводными лодками, изменениям подвергались не сами торпеды, а лишь их отдельные узлы.

В течение всей войны в германском флоте на вооружении находилось два базовых проекта торпед: сконструированная в начале 20-х годов парогазовая G7a (G — обозначение класса калибра торпеды от 500 до 550 мм, 7 — длина торпеды в метрах) и принятая на вооружение в 1929 г. электрическая G7e (ее конструирование и испытания осуществлялись в 1923-1929 гг. зарегистрированной в Швеции германской фирмой под завесой строгой секретности). В качестве прототипа для их разработки послужила 500-мм торпеда G7 образца 1916 г. Обе торпеды имели длину 7186 мм и 280-кг боевое зарядное отделение (БЗО). Из-за тяжелой аккумуляторной батареи (вес — 665 кг) G7e имела массу на 75 кг превосходившую G7a (1603 против 1528 кг). Наибольшие различия, безусловно, имели скоростные характеристики. На G7a могли устанавливаться режимы 44, 40 и 30-узлового хода при которых она могла пройти 5500, 7500 и 12500 м соответственно (позднее за счет совершенствования подогревательного аппарата дальности хода возросли до 6000, 8000 и 14000 м). Электрическая G7e на испытаниях в 1929 г. прошла всего 2000 м 28-узловым ходом, но к 1939 г. эти показатели возросли до 5000 м 30-узловым. В 1943 г. на вооружение поступила новая модификация G7e (T3a) в которой за счет изменения конструкции аккумуляторной батареи и введения системы подогрева торпеды в торпедном аппарате дальность удалось довести до 7500 м 29-30-узловым ходом.

Необходимо отметить, что в создании бесследных электроторпед немцы надолго оставили позади остальные мировые флоты, сумевшие обзавестись подобным оружием только к середине войны. Технология производства G7e была отработана настолько эффективно, что изготовление электроторпед оказалось и дешевле и проще по сравнению с парогазовым аналогом. Так на производство одной G7a тратилось 3730 человеко-часов

Загнать торпеду в торпедный аппарат можно было несколькими способами. Например — вот так...

(к концу войны 1707 часов), по сравнению с 1255 часами на одну G7e. В результате, обычный боекомплект «семерки» в начале войны состоял из 10-12 G7e и всего 2-4 G7a.

Развитие торпедного оружия германских субмарин в ходе войны в общих чертах выглядело следующим образом: к началу войны на вооружении находились торпеды G7a и G7e с контактно-неконтактным взрывателем (KHB) Pi1 (модификации торпед T1 и T2 соответственно). Очень скоро выяснилось, что торпеды с неконтактным взрывателем зачастую срабатывают раньше времени, но, иногда, проходя под целью не взрываются вообще. Уже в конце 1939 г. в конструкцию взрывателя были внесены изменения, позволявшие отключать неконтактную схему замыкателя. Проблемы на этом не закончились — теперь участились случаи, когда попадая в борт цели, торпеды не взрывались вовсе. Широкомасштабное расследование, проведенное по инициативе Дёница после обескураживающих результатов Норвежской кампании показало, что из-за экономии средств на испытания и в конструкцию торпед и в конструкцию взрывателя прокрались многочисленные дефекты. Во-первых, выяснилось, что торпеды по непонятным причинам идут гораздо глубже установленной глубины хода. Истинный характер дефекта удалось выявить случайно только в январе 1942 г. Оказалось, что из-за неудачной конструкции не обеспечивалась герметичность гидростата внутри самой торпеды. Избыточное давление, неизбежно появляющееся внутри прочного корпуса при длительном плавании лодки в подводном положении, «наддувало» гидростат и изменяло его установку. Поскольку в ходе боевых действий в океане лодки большинство времени проводили в надводном положении этот недостаток долгое время не проявлялся, но в Норвежской кампании, где субма-

рины пытались атаковать корабли именно из под воды, он стал одной из главных причин постигшего немцев фиаско. Во-вторых, ненадежная конструкция взрывателя не обеспечивала срабатывания ударника при попадании в цель под острым углом. После устранения этих дефектов с мая 1940 г. торпедное оружие германских подводных лодок достигло удовлетворительного уровня, если не считать того, что работоспособный KHB, да и то только для торпед G7e (Pi2 на модификации T3), поступил на вооружение лишь к концу 1942 г.* Попадания же обычной контактной торпеды зачастую оказывалось недостаточно для потопления океанского парохода тоннажем в 6-7 тысяч брт. Собранная BdU статистика показывала, что 404 судна, потопленных U-ботами между январем и июнем 1942 г. потребовали 816 попаданий торпед, т.е. 2 на одно судно.

Следующая ступень модернизаций торпедного оружия была напрямую связана с усложнением условий боевой деятельности в Атлантике. «Волчьим стаям» становилось все трудней прорывать охранение конвоев, стрельба же с больших дистанций без прорыва охранения редко приводила к успехам. Ответом на возникшую ситуацию стало появление прибора маневрирования FAT для торпед G7a. Торпеда, оснащенная им после выстрела могла быть запрограммирована так, чтобы пройти дистанцию от 500 до 12500 м, после чего повернуть в любую сторону на угол до 135 градусов. Дальнейшее движение осуществлялось со скоростью 5—7 узлов «змейкой»: длина прямого участка от 800 до 1600 м, диаметр циркуляции — 300 м. Вероятность попадания такой торпеды, выпущенной с носовых курсовых углов конвоя со «змейкой» поперек курса его движения, оказывалась весьма высокой. Первая «семерка», вооруженная FAT покинула порт 23.11.1942, а 29 декабря состоялась первая успешная атака. С мая 1943 г. прибор FAT II (длина участка «змейки» 800 м) начал устанавливаться и на торпедах G7e. Из-за малой дальности хода электроторпеды данная модификация рассматривалась германским командованием как оружие самообороны, выстреливавшееся из кормового торпедного аппарата навстречу преследующему эскортному кораблю. В тот же месяц очередным приказом был утвержден новый состав боекомплекта «семерки»: 4 FAT I и 6 T3 в носовом отсеке и 2 FAT II в кормовом.

И все же новое оружие не оказалось панацеей от всех бед. Во-первых, движущиеся с небольшой скоростью парогазовые FAT могли легко обнаруживаться с атакуемых судов, что вынуждало применять их исключительно ночью. Во-вторых, поскольку применение FAT являлось небезопасным для атакующей конвой «волчьей стаи», стреляющая лодка должна была давать соответствующее радиооповещение на средних волнах, тем самым демаскируя себя. В-третьих, германская промышленность в то время производила всего около 350 G7a ежемесячно, из которых не более сотни имели прибор FAT. Несмотря на все эти ограничения германское командование «поверило» в FAT и весной 1944 г. приняло на вооружение ее следующую модернизацию — торпеду с прибором маневрирования LUT. По сравнению с предшественником новый прибор имел возможность двухкратной установки поворотов до начала движения «змейкой». Теоретически это давало возможность командиру подлодки атаковать конвой не с носовых курсовых углов, а с любой позиции — сначала торпеда обгоняла конвой, затем поворачивала на его носовые углы и только потом начинала «змейку». Длина участка «змейки» могла изменяться в любых диапазонах от 1 до 1600 м. Скорость торпеды при этом была обратно пропорциональна длине участка и составляла для G7a с установкой на начальный 30-узловой режим 10 узлов при длине участка 500 м и 5 узлов при длине участка 1500 м. Первое успешное применение LUT состоялось 29.6.1944, когда «семерка» U-984, выпустив всего две торпеды, поразила два американских «либерти» (всего в ходе этой атаки лодка безнаказанно торпедировала четыре парохода, из которых лишь один был отремонтирован). Необходимость внесения изменений в конструкцию торпедных аппаратов и СРП ограничили количество лодок, подготовленных к использованию LUT всего пятью десятками. По оценкам историков в ходе войны немецкие подлодки выпустили не более 70 торпед с LUT из более чем 10000, израсходованных кригсмарине в войне.

Другой метод неприцельной стрельбы был реализован в самонаводящихся акустических торпедах. Работы над созданием этого оружия начались в Германии в 1934 г., но только в начале 1942 г. удалось получить первый пригодный для испытаний экземпляр. Торпеда, созданная на основе G7e получила обозначение T4 «Фальке». Она имела неконтактный взрыватель, значительный вес и 7500-м дальность хода при совершенно неудовлетворительной скорости в 20 узлов. Особенности распространения шума винтов в подводной среде требовали стрельбы с кормовых курсовых углов цели, однако вероятность догнать ее у столь медленной торпеда была невысока. В результате «Фальке» признали пригодной лишь для стрельбы по крупным транспортам, движущимся со скоростью не более

---

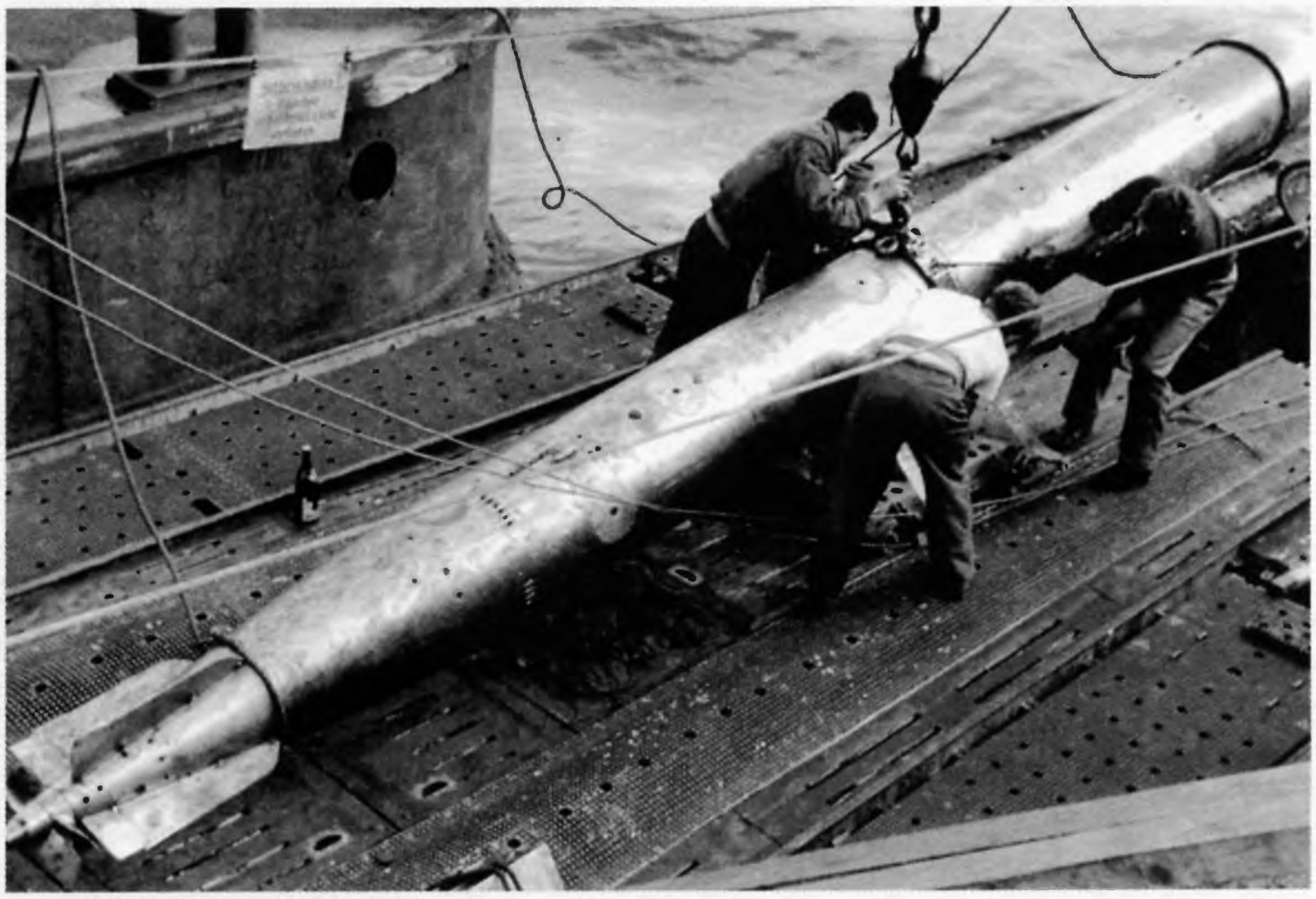
* Разработанный для торпед G7a KHB Pi3 применялся в ограниченных количествах между августом 1943 г. и августом 1944 г. и считался недостаточно надежным.

13 узлов. Подлодки впервые приняли новые акустические торпеды в феврале 1943 г. и 16 марта успешно использовали их при нападении на конвой HX-229. 1 июля T4 официально приняли на вооружение, но до поступления новых куда более совершенных T5 их успели использовать только пять U-ботов.

Торпеда T5 «Цаункёниг» являлась дальнейшим развитием T4. За счет оснащения ее более совершенным прибором самонаведения (улавливал шум винтов корабля, идущего на скорости от 10 до 18 узлов на расстоянии около 300 м) и взрывателем удалось значительно снизить вес и повысить скорость. Новое оружие предназначалось в первую очередь против эскортных кораблей, хотя могло небезуспешно использоваться и против торговых судов. Еще одной категорией целей являлись... сами же выпустившие «Цаункёниг» субмарины. Хотя прибор самонаведения включался по прохождению 400 м, а подводная лодка немедленно после выстрела должна была погружаться на глубину не менее 60 м, можно почти наверняка утверждать, что U-377 и U-972 стали жертвами собственных торпед.

Первое боевое применения «Цаункёнига» состоялось 14 сентября 1943 г., когда U-378 попыталась выпустить одну T5 по эсминцу, но торпеда осталась в аппарате, где и отработала. Ночью 20 сентября U-270 выпустила акустическую торпеду, поразившую шлюп «Лэган» из состава охранения конвоя ON-202. Корабль получил тяжелые повреждения, но остался наплаву и был отбуксирован в порт. Наконец, вечером того же дня «семерка» U-305 торпедировала канадский эсминец «Сент-Круа» (через час лодка добила корабль второй торпедой). «Сент-Круа» стал первым военным кораблем, причиной гибели которого стала T5. В общей сложности атаковавшая конвой «стая» «Лейтен» выпустила более дюжины «Цаункёнигов» и доложила о семи достоверно и трех вероятно потопленных эсминцах, значительно завысив потери эскортных кораблей конвоя — реально они составили один эсминец и два корвета. С этого момента акустические торпеды прочно вошли в арсенал U-ботов. С апреля 1944 г. штатный боекомплект лодок состоял из трех T5 и пяти LUT (вместо них могли приниматься две FAT I и три FAT II) в носовом отсеке и двух T5 в кормовом. Интересно отметить, что таким образом к концу войны реальный боекомплект «семерки» сократился до 10 торпед, а на потопленной советским малым охотником U-250 и вовсе ограничивался 9 «угрями» (2 T5, 3 FAT I, 2 FAT II в носовом отсеке и 2 T5 в кормовом). Одной из причин этого стала... необходимость выбрасывать через свободный торпедный аппарат накапливающийся на лодке мусор, что являлось особенно актуальным для «семерок», оснащенных «шнорхелем».

Вопреки ожиданиям германского командования новое «чудо-оружие» не вызвало революционных изменений в ходе битвы за Атлантику. Лишь после войны выжившие подводники узнали, что их торпеды имели тенденцию к самопроизвольному взрыву в кильватерной струе корабля. Быстро разобравшись в ситуации, союзники вычислили значения скорости хода, при которых прибор са-



Погрузка торпеды G7 на U-94, Сен-Назер, июнь 1941 г.

ТТХ основных типов мин, находившихся на вооружении ПЛ VII серии

Название	Вес, кг	Вес ВВ, кг	Длина, м	Ширина, м	Глубина постановки, м
TMB	740	420—560	2,31	0,53	22—27
TMC	1115	860—930	3,38	0,53	до 37
SMA	1600	350	2,15	1,33	400 или 600 м (длина минрепа) + до 20 м углубление от поверхности воды

монаведения не захватывал цель. В качестве средства самообороны на вооружение поступил прибор «фоксер», представлявший собой простейшую акустическую ловушку, буксировавшуюся за эскортным кораблем. Попытки немцев исправить положение принятием на вооружение новой модификации «Цаункёнига» с помехозащищенным прибором самонаведения не дали ожидаемых результатов. В результате, использовав до конца войны около 640 T5 и T11 немцы добились всего 58 попаданий (по другим данным 72; не ясно, включают ли эти данные случаи торпедирования кораблей советского ВМФ), что составило всего 9% из числа выпущенных — значительно меньше соответствующего показателя у обычных прямоидущих торпед в начале Второй мировой.

Последним направлением модернизации германского торпедного оружия в годы войны являлось совершенствование начинки БЗО самих торпед. Немецкие химики являлись пионерами по внедрению в состав взрывчатки печально знаменитого гексогена. Разработанный им в межвоенный период состав ВВ SW36 включал 67% тринитротолуола, 8% гексогена и 25% алюминиевого порошка. В начале войны был разработан состав SW39 (45% тротила, 5% гексогена, 30% нитрата аммония и 20% алюминия), а позднее ему на смену пришел SW39a (50% тротила, 10% гексогена, 5 % нитрата аммония и 35% алюминия), превосходивший по эффекту обычный тротил примерно в 1,5 раза.

Погрузка мины TMB на лодку VII серии

Мины

Хотя в подавляющем своем большинстве «семерки» не являлись специализированными минными заградителями, их заградительная деятельность, особенно в начале войны имела довольно широкий размах. Основной причиной этого являлись вышеописанные проблемы с применением торпедного оружия, а также труднореализуемое требование Гитлера придерживаться правил ведения войны по призовому праву (просуществовало до весны 1940 г.).

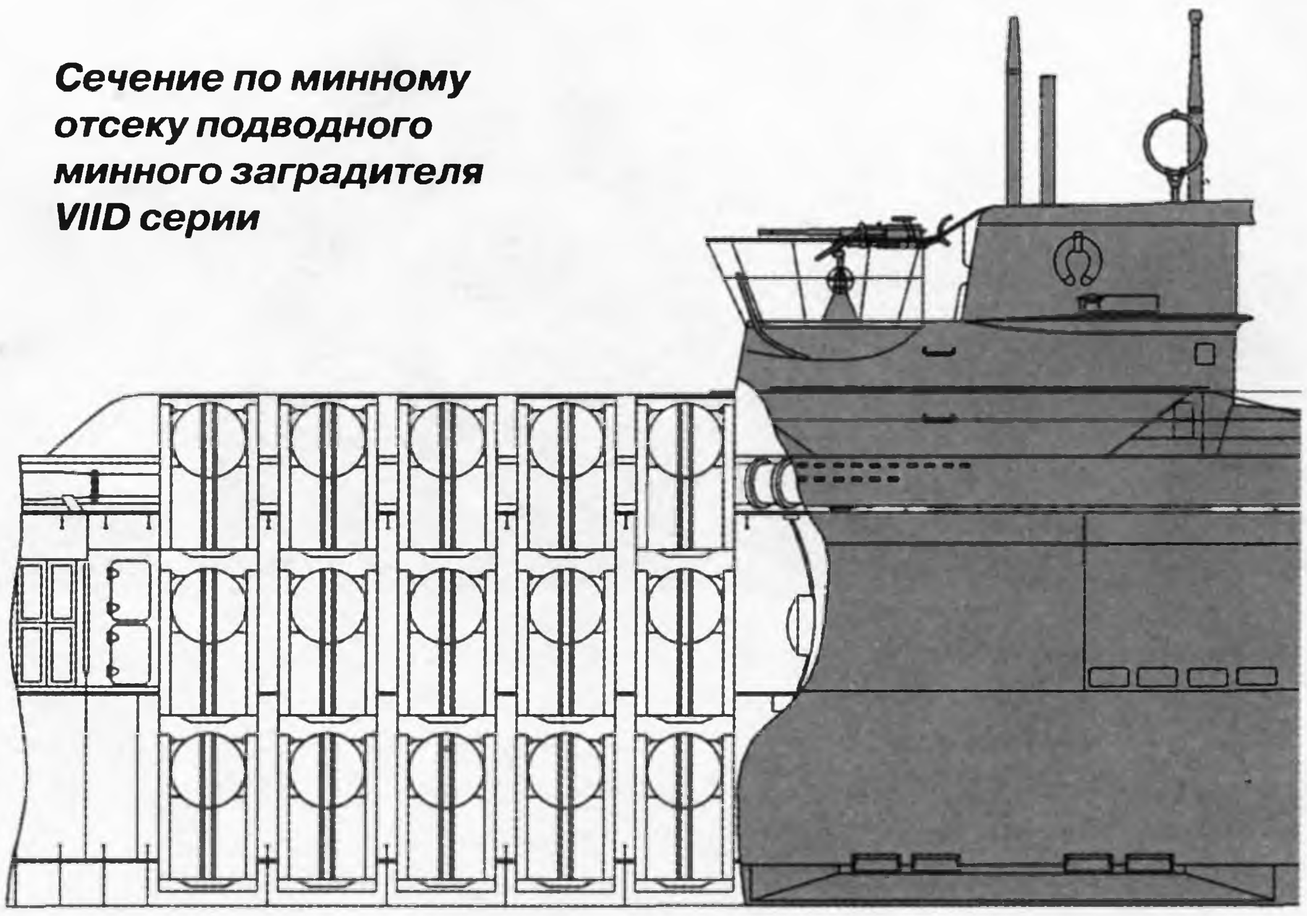
С обычных субмарин VII серии применялось два типа мин: TMB и TMC. Первая имелась на вооружении кригсмарине к началу войны, вторая была разработана на базе первой и впервые использована в ноябре 1939 г. Обе они являлись донными неконтактными минами, выставляемыми через торпедные аппараты и внешне отличались друг от друга исключительно длиной: вместо одной торпеды в аппарат могли приниматься три TMB или две TMC. Теоретически «семерки» могли нести 24 TMC или 36 TMB, но практически почти всегда мины принимались только в носовые трубы, и после постановки лодка могла продолжать действовать в обычном торпедном варианте. В годы войны мины совершенствовались за счет изменения состав ВВ (те же ВВ, что использовались для торпед) и совершенствования взрывателей. Имевшийся к началу войны магнитный взрыватель с августа 1940 г. сменился акустическим, а затем, с сентября 1941 г. магнитно-акустическим. Имелись на минах и приборы срочности-кратности.

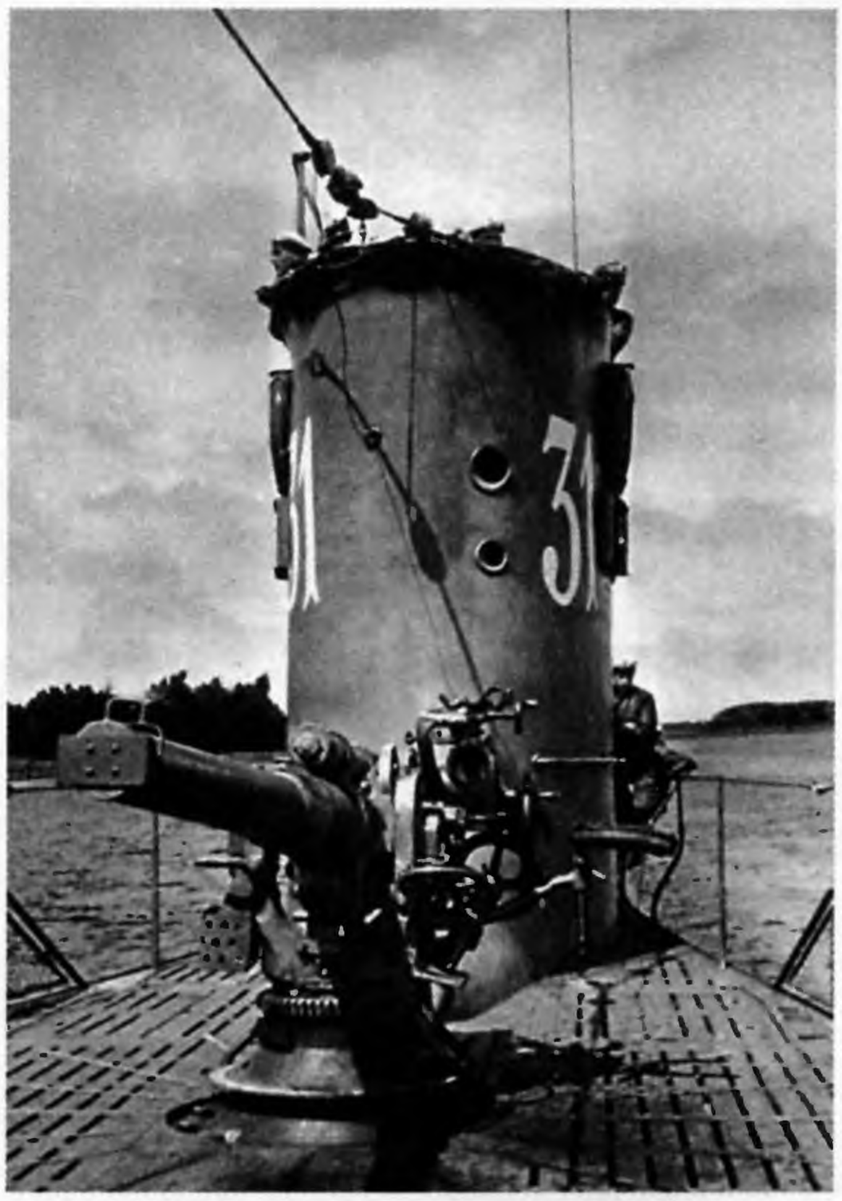
До апреля 1940 г. «семерки» совершили не менее 12 походов на минные постановки вокруг Британских островов, и добились при этом заметных успехов. Наиболее удачными стали заграждения, выставленные U-30 на подходах к Ливерпулю (на 12 TMB погибло 4 и получил повреждения один транспорт) и U-31 у временной базы Флота метрополии Лох-Ю (подорвался линкор «Нельсон», при тралении погибли два тральщика). Главной причиной столь высоких показателей стала неготовность англичан к борьбе с новым оружием. Появление надежных электромагнитных тралов совпало по времени с переразвертыванием немецких субмарин к берегам Норвегии, а затем в Атлантику, где по понятным причинам донные мины не выставлялись. Минозаградительная

деятельность торпедных «семерок» возобновилась весной 1941 г. и в небольшом объеме продолжалась фактически до конца войны. Теперь основной упор делался на постановку небольших банок в различных отдаленных районах (порты западного побережья Африки, Карибского бассейна, Карского моря и т.д.), где, по мнению германского командования, союзникам не удалось организовать систему траления. Успехи при этом были незначительны. Любопытно отметить, что на модификации VIIC/41 начиная с U-1271 оборудование для хранения и обслуживания мин уже не устанавливалось.

То же можно сказать и о боевой деятельности специализированных заградителей VIID. В их арсенал кроме донных входило еще три типа мин, появившихся на вооружении кригсмарине во второй половине войны. Основным типом, для постановки которого, собственно, и создавалась модификация VIID, являлась шахтная мина SMA. Благодаря наличию якоря и минрепа неконтактная мина могла выставляться в районах, недоступных для постановки донных неконтактных мин. Другими типами являлась «перископная» (дрейфующая) мина EMS (вес ВВ — 14 кг, установка на самозатопление через 72 ч после постановки) и «мина-торпеда» MTA. Последняя использовалась начиная с января 1944 г. для минирования хорошо охраняемых портов и узкостей, куда не мог проникнуть сам подводный заградитель. Мина, имевшая массо-габаритные характеристики обычной торпеды, выстреливалась через торпедный аппарат и далее шла со скоростью 18 узлов на расстояние до 7000 м. По прохождении заданной дистанции снаряд ложился на грунт (глубина места постановки должны была находится в интервале от 8 до 20 м; точность покладки до 400 м по дистанции и 1,5 градуса по направлению) и далее выполнял функции обычной донной неконтактной мины.

Сечение по минному отсеку подводного минного заградителя VIID серии





88-мм орудие SKC/35 на палубе лодки U-31

Артиллерийское вооружение

Из артиллерии «семерки» к началу войны несли 88-мм пушку SKC/35 с длиною ствола 45 калибров перед ограждением рубки (боеком-

ТТХ наиболее распространенных артсистем, состоявших на вооружении подводных лодок VII серии

Марка	Калибр/длина ствола	Масса установки, кг	Масса снаряда, кг	Начальная скорость, м/с	Темп стрельбы, выстр./мин	Дальность стрельбы, м
SKC/35	88/45	2425	9	700	15—18	11 950
SKC30U	37/83	243	0,742	1000	30	8500
Flak M 42	37/69	1350	0,644	845	160—180	6600
Flak 38	20/65	500, 1000, 2200*	0,120	875	450—500	4800
Flak 30	20/65	450**	0,120	875	280—300	4800

** Масса соответственно одно-, двух- и четырехствольной установок*
*** Масса одноствольной установки*

В в е р х у: 88-мм орудие и его расчет С п р а в а: одноствольный 20-мм зенитный автомат С30/37

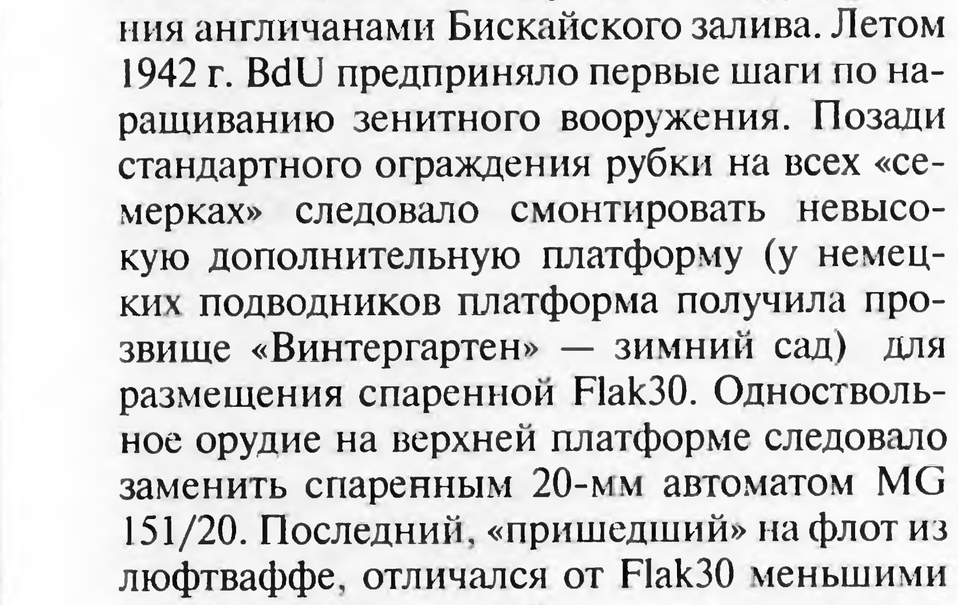
плект 220 снарядов; снаряды передавались из артпогреба наверх вручную, по цепочке), и одноствольную 20-мм зенитную пушку Flak30 на установке С30/37 с боезапасом в 1500 снарядов.

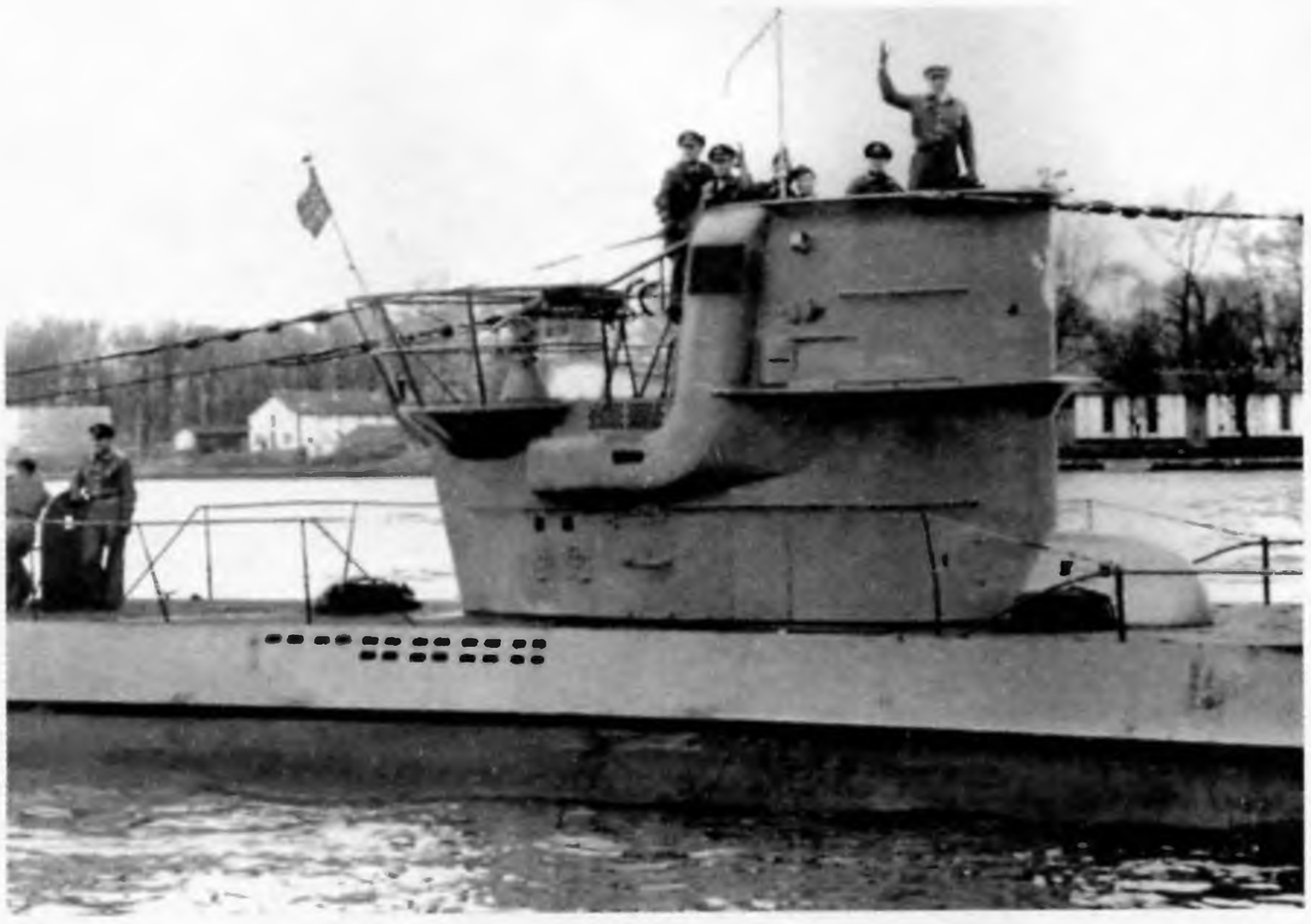
В первые месяцы войны, когда немецкие подводники пытались действовать в соответствии с призовым правом артиллерия U-ботов применялась весьма активно. Однако уже 26 сентября 1939 г. британское адмиралтейство объявило о планах по установке артиллерийского вооружения на всех торговых судах. Ровно спустя месяц BdU ввело в действие инструкцию, в соответствии с которой команде подлодки не следовало досматривать остановленное торговое судно, и после изучения бумаг, доставленных на шлюпке, в случае наличия контрабанды топить цель торпедой. Кроме того, сведение судов в конвои и вовсе лишало артиллеристов возможности продемонстрировать свои навыки. В дальнейшем применение лодочной артиллерии носило разовый характер. Последний случай применения 88-мм орудия в Атлантике имел место 19 сентября 1942 г., когда «семерка» U-701 в ожесточенном надводном бою потопила у м. Гаттерас американский вооруженный траулер YP-389. 14 ноября того же года последовало распоряжение BdU о демонтаже всех 88-мм орудий — по мнению Деница возить этот лишний вес уже не было никакой необходимости. Впрочем, это рас-

На первых лодках VII серии 20-мм автомат первоначально располагался на верхней палубе за ограждением рубки (фото слева), но уже в первые месяцы войны его подняли на ограждение рубки (фото справа, подводная лодка U-86)

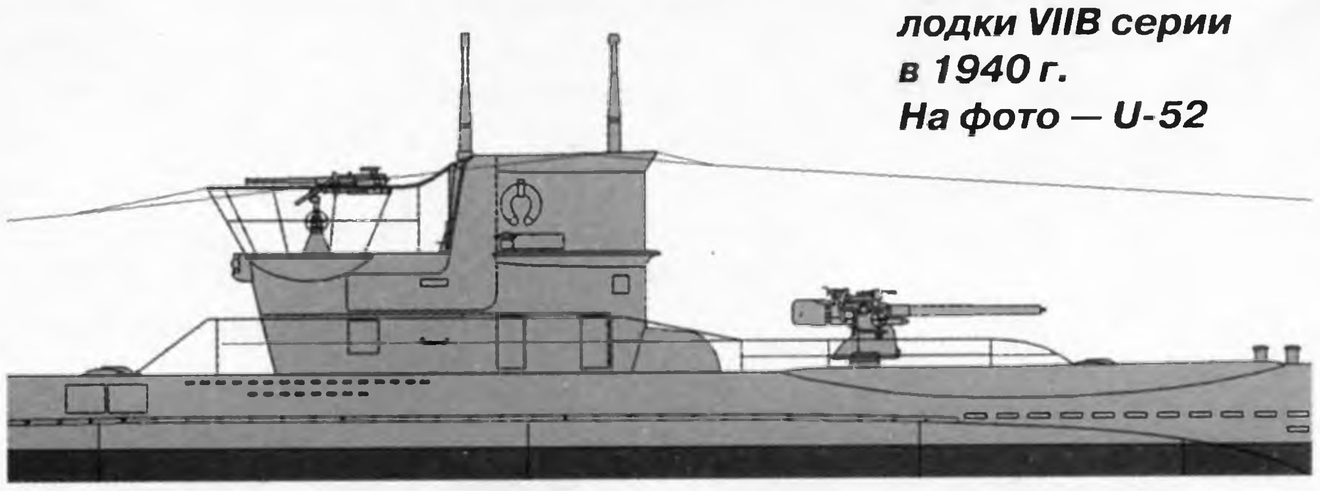
поряжение было выполнено далеко не сразу и далеко не во всех флотилиях. В первую очередь модернизации зенитного вооружения со снятием 88-мм орудия подвергались «фронтовые» подлодки, дислоцировавшиеся на порты Западной Франции. Многие же из тех, что находились на испытаниях и действовали в Норвегии, сохранили свои «большие пушки» вплоть до конца 1944 года. Известен даже случай, когда U-745, прибывшей из Киля для действий в Финском заливе в августе 44-го, пришлось возвращаться в Готенхафен для монтажа артустановки! Причем нельзя сказать, чтобы они были уж совсем мертвым грузом — в Карском море 88-мм орудия не без успеха использовались для обстрела полярных станций, а в Финском заливе — для обстрела советских катеров-тральщиков, пытавшихся проделать проходы в минном заграждении «Зеегигель».

Зенитное вооружение U-ботов, напротив, постоянно наращивалось. В первом периоде войны союзная авиация не представляла особой угрозы для немецких подлодок, сумев уничтожить до конца 41-го всего четыре субмарины. Начиная со следующего года ситуация резко изменилась, в первую очередь в связи с началом воздушного патрулирования англичанами Бискайского залива. Летом 1942 г. BdU предприняло первые шаги по наращиванию зенитного вооружения. Позади стандартного ограждения рубки на всех «семерках» следовало смонтировать невысокую дополнительную платформу (у немецких подводников платформа получила прозвище «Винтергартен» — зимний сад) для размещения спаренной Flak30. Одноствольное орудие на верхней платформе следовало заменить спаренным 20-мм автоматом MG 151/20. Последний, «пришедший» на флот из люфтваффе, отличался от Flak30 меньшими габаритами, начальной скоростью и дальностью стрельбы, но большим весом выпускаемого металла. Впрочем, BdU очень быстро убедилось в неэффективности недальнобойной авиационной пушки и с декабря 1942 г. распорядилось устанавливать на обеих платформах новые более скорострельные 20-мм

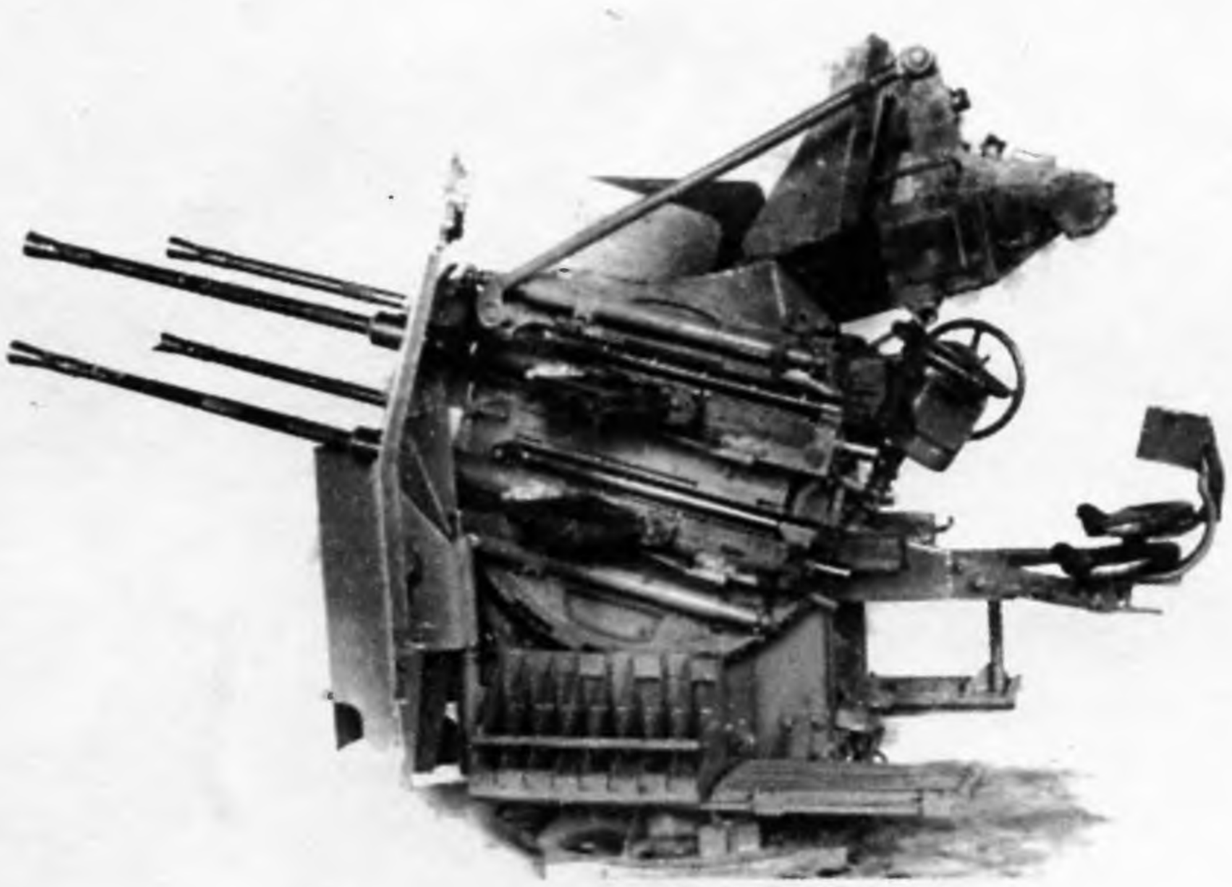




Ограждение рубки лодки VIIB серии в 1940 г. На фото — U-52

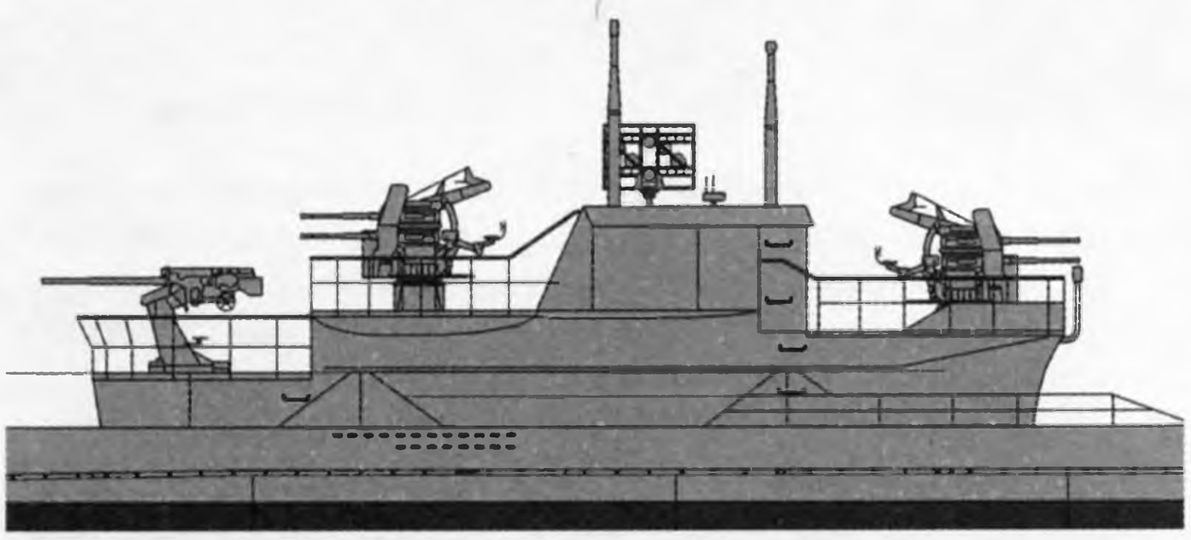


Внизу: ограждение рубки лодки, прошедшей модернизацию по стандарту «рубка 2», 1943 г. — два 20-мм автомата Flak38 — на верхней платформе ограждении рубки и в «винтергартене». На снимке — лодка VIIC с ограждением рубки по стандарту «рубка 4» — «фирлинг» в «винтергартене» и два спаренных автомата Flak38 на расширенной верхней платформе



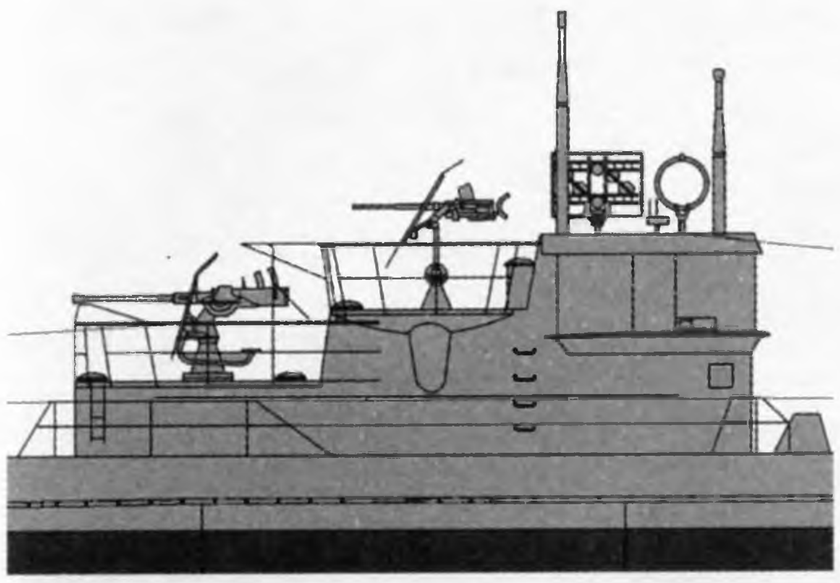
20-мм счетверенный автомат Flak38 «фирлинг»

орудия Flak38. Данная конструкция получила официальное обозначение «рубка 2» («рубкой 1» именовалась временная схема вооружения с одинарными пушками Flak30 на обеих платформах). Одновременно на релингах мостика смонтировали четыре обычных 7,92-мм пулемета MG34. На некоторых средиземноморских «семерках» еще в середине 42-го позади 20-мм пушки установили итальянский спаренный 13,2-мм пулемет «Бреда». Для заградителей серии VIID существовал проект довооружения «рубка 3», заключавшийся в установке двух одноствольных Flak38 на расширенной верхней площадке — из-за наличия крышек минных шахт позади ограждения рубки эти лодки не могли нести «винтергартен». Именно эти проекты зенитного вооружения и были основными для подводных лодок в ходе переломной кампании 1943 г.



Уже первые поединки субмарин с самолетами продемонстрировали, что обилие стволов малого калибра совершенно не гарантирует защиту от атаки четырехмоторной летающей лодки или дальнего бомбардировщика. Новые надежды связывались с поступлением на вооружение 37-мм автоматических орудий, а также спаренных и счетверенных установок орудий Flak38. Однако их поступление задерживалось. Первая партия из 40 20-мм спарок поступила на флот только к 15.7.1943 г., число же счетверенных «фирлингов» к этой дате не превышало десятка. Тем не менее именно тогда получил утверждение новый состав зенитного вооружения, известный как «рубка 4». Он предусматривал размещение двух спаренных Flak38 на верхней платформе и одного «фирлинга» в «винтергартене». Первая переоборудованная подобным способом «семерка» U-758 8 июня 1943 г. выиграла бой у восьми самолетов с американского авианосца «Боуг». Хотя субмарина, как и некоторые из нападавших, получил серьезные повреждения, а 11 членов ее экипажа были убиты или ранены, «Эвенджерам» так и не удалось ни потопить, ни загнать лодку под воду. 30 июня BdU отдало приказ, согласно которому в поход могли выпускаться только те U-боты, которые получили «рубку 4» с «фирлингом».

«Зенитная» подводная лодка-ловушка для самолетов U-441, вооруженная двумя «фирлингами» впереди и позади ограждения рубки и 37-мм полуавтоматом SKC30 в «винтергартене»

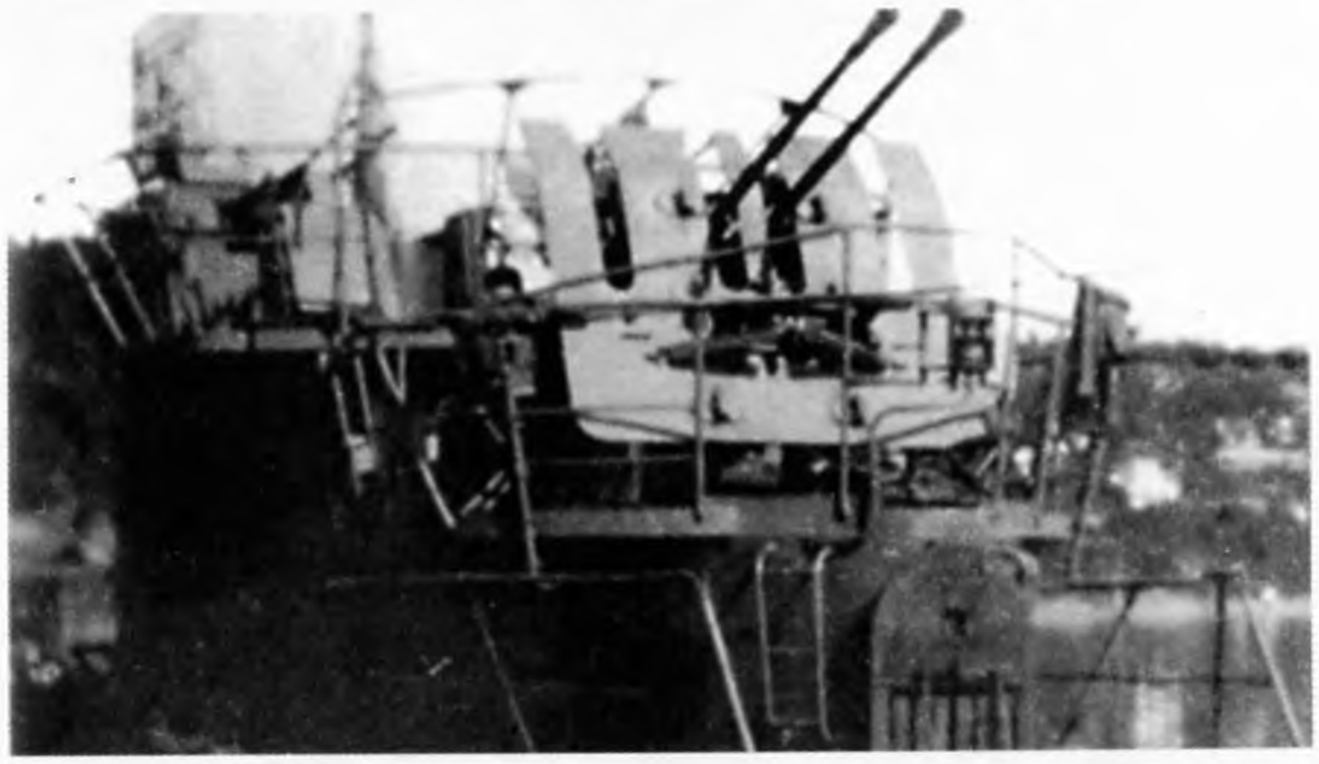


Пока обычные субмарины ожидали переоборудования, BdU решило создать специальные «зенитные» подводные лодки — ловушки для самолетов. Первой по этому проекту была модифицирована «семерка» U-441, получившая два «фирлинга» впереди и позади ограждения рубки и 37-мм полуавтомат SKC30 в «винтергартене». 24 мая на вторые сутки похода лодка провела бой против британской летающей лодки «Сандерленд» и, несмотря на выход из строя одной из счетверенных установок, смогла ее сбить. Платой за этот более чем спорный успех стал двухмесячный ремонт и несколько раненых. После ремонта «441-я» снова вышла в Бискайский залив, но лишь затем, чтобы 12 июля в безуспешном в бою с тремя «Бофайтерами» потерять весь состав верхней вахты: 10 человек убитыми и 13 ранеными. Германское командование продолжило поиск форм рационального использования «зенитных» субмарин: в октябре переоборудованные U-256 и U-271 пытались прикрывать «дойную корову» в Центральной Атлантике, а на следующий месяц три «зенитных» лодки обеспечивали действия «волчьей стаи», пытавшейся атаковать американский конвой. Не добившись успеха ни в одной из этих операций, BdU в конце 1943 г. приказало переоборудовать все семь «зенитных» «семерок» в обычные.

Одновременно состоялся очередной этап совершенствования зенитного вооружения U-ботов. В боях весны-лета 43-го выяснилось, что многочисленные 20-мм зенитные стволы могут причинить фатальные повреждения патрульному самолету, но не раньше, чем он успеет совершить атаку, которая при должном упорстве летчика не могла не стать для лодки фатальной. Для того, чтобы остановить атакующего требовалось оружие куда более мощное и дальнобойное. Им стала автоматическая 37-мм пушка Flak M 42, поступившая на вооружение кригсмарине в середине 1943 г. Уже к 1 декабря 18 «семерок» поменяли свои «фирлинги» на новый автомат. Если не считать замены одноствольной Flak M 42 на спаренную на нескольких подлодках, вступивших в строй в последние месяцы 44-го, то данный состав вооружения можно считать неизменным до конца войны. Боекомплект к 37-мм орудию составлял 1195 снарядов, к 20-мм — 4260. Дальнейшее совершенствование состава вооружения («рубки» №4, 5 и 6), предусматривавшее монтаж еще одной орудийной платформы перед мостиком, прекратилось после принятия на вооружение «шнорхеля». На этом противоборство патрульного самолета с подводной лодкой фактически закончилось. В течение всей войны германские подводные лодки всех типов сбили не менее 125 самолетов союзников (эти цифры не включают самолетов ВВС ВМФ СССР), потеряв от действий авиации 247 субмарин (не считая 51 потопленную стратегической авиацией в портах и еще 42, потопленные во взаимодействии с надводными кораблями). Необходимо отметить, что подавляющее большинство из 247 потопленных лодок были атакованы внезапно и лишь 31 погибла, пытаясь защищаться в надводном положении. Наибольших успехов в этом

Дальнейшая модернизация стандарта «рубка 4» — замена «фирлинга» на 37-мм автоматическую пушку Flak M42. На фото — лодки U-249 и U-1023 в Лох Эриболле, май 1945 г.

Лодка U-1168 со спаренной автоматической пушкой Flak M42U, 1945 г.



Распределение успехов между видами оружия ПЛ

Оружие	Число атак	Потоплено судов	Повреждено и не отремонтировано	Повреждено судов
Торпедные атаки	3521	2408	24	312
в т.ч. торпедные атаки и арт. огонь	209	191	1	11
торпеды с FAT	60	22	1	13
торпеды с LUT	20	3	1	3
акустические торпеды	259	49	5	18
Арт. огонь	215	158	0	16
в т.ч. арт. огонь и таран	4	3	0	0
арт. огонь и последующее затопление	7	6	0	1
Мины	94	66	0	27
Таран	5	3	0	0
Затоплены призовыми командами	10	10	0	0

нетривиальном для лодок виде деятельности добились «семерки» U-333, U-648, сбившие по три самолета и U-256, одержавшая победу над четырьмя машинами.

* * *

Оценить распределение успехов между видами оружия U-ботов можно по приведенной таблице. Совершенно очевидно, что подавляющее большинство судов было потоплено в результате торпедных атак, выполненных обычными прямоидущими торпедами. На «умные» торпеды приходится в общей сложности 339 атак, что составляет всего 9,6% от общего числа. В результате их попаданий затонуло 74 корабля и судна — чуть больше, чем от эпизодически применявшегося минного оружия. С учетом вышесказанного мы вправе сделать вывод, что основной причиной, обеспечившей первоначальные успехи германских субмарин в Атлантике стала именно слабость противолодочной обороны союзников. С того момента, как англичане и американцы подняли ее на должную высоту, успехи «стай» Дёница сошли на нет даже несмотря на постоянно совершенствовавшиеся конструкции субмарин и их оружия.

Средства наблюдения и связи

Средства наблюдения

О командирских перископах, применявшихся на VII серии известно не много. Это была труба с неподвижным окуляром, которая в верхней части могла выдвигаться телескопическим способом на значительную высоту. Головка перископа могла перемещаться в вертикальном секторе. Две пары оптических призм обеспечивали большую точность измерения дистанции до цели. Имевшийся в перископе оптический дальномер вырабатывал дистанцию при совмещении нижней и верхней части картинки. Управление командирским перископом осуществлял сам командир, восседая на сидении велосипедного типа. Вращая педали он осуществлял наблюдение по горизонту, а кнопкой в правой рукояти перископа фокусировал его на выбранном объекте. Как отмечалось в наших послевоенных отчетах «оптика у перископов просветленная. Стекло очень высокого качества». Зенитный перископ имел более примитивную конструкцию, а наблюдение в него осуществлялось из центрального поста.

Так называемая «надводная прицельная оптика» включала в себя механически свя-

Немецкий офицер у перископа подводной лодки U-552. В н и з у: бинокль UZO на мостике лодки U-86 во время крейсерства в Атлантике, октябрь 1942 г.

занную с торпедным СРП стойку, на которую во время надводной атаки устанавливался цейсовский бинокль с многократным увеличением. Во время плавания бинокль висел на шее вахтенного офицера и при погружении уносился в центральный пост.

Радиосвязь

Концепция «волчьих стай» была бы невозможна без организации надежной радиосвязи между U-ботами и их береговым штабом. В зависимости от длины волны и назначения связное оборудование «семерок» подразделялось на три группы: коротковолновое (КВ), средневолновое (СВ) и сверхдлиноволновое (СДВ). Коротковолновое обеспечивало связь с береговым штабом и считалось важнейшим. Оно включало приемник E-437-S, два передатчика (200-ватный S-400-S и резервный 40-ватный 40-K-39a), а также выдвижную антенну в левом крыле ограждения мостика. На части лодок выдвижная антенна отсутствовала и в этом случае радиосетями служили оцинкованные сетеотводы, изолированные от корпуса и натянутые талрепами. Средневолновое оборудование, предназначенное для связи между лодками, состояло из приемника E-381-S (мог использоваться в качестве резервного для приема коротковолновых сигналов), 150-ваттного передатчика Spez-2113-S и небольшой выдвижной антенны с круглым вибратором в правом крыле ограждения мостика. Эта же антенна играла роль радиопеленгатора СВ-диапазона. Для прослушивания вражеского радиообмена на лодке имелось два небольших специальных приемника. В дальних походах один из этих приемников как правило настраивался на волну какой-либо широковещательной радиостанции и подключался к системе внутрилодочной трансляции. Возможности использования волн СДВ-диапазона раскрылись только в ходе войны. Выяснилось, что радиоволны этого диапазона при достаточной мощности передатчика могут проникать через поверхность воды и приниматься на лодках, находящихся на перископной глубине. Надлежащий 1000-кВт передатчик «Голиаф» (рабочая частота 16,5 кГц) был сооружен в городе Кальбе на реке Мильде, после чего все приказы, передаваемые командованием подводного флота, стали транслироваться и в КВ и в СДВ диапазонах. На лодках для приема СДВ-сигналов использовали все ту же круговую выдвижную антенну и широкополосный приемник E-437-S. Все радиооборудование для германских субмарин производилось фирмами «Телефункен» и «Лоренц», отличалось высокой надежностью и стандартизацией многих деталей. Для кодирования радиосообщений использовалась шифровальная машинка «Энигма», раскрытию секретов которой со-

«Балконное устройство» — платформа с 24 гидрофонами в носовой части корпуса на лодке U-1105 (серия VIIC/41). «Балконное устройство» разрабатывалось для лодок XXI серии и на «семерках» не нашло широкого применения

юзники во многом обязаны своей победой в Атлантике. С середины войны на лодках появилась специальная система позволявшая «сжимать» сообщения и передавать даже длительные послания за считанные секунды.

Гидроакустическая аппаратура

Лодки VII серии имели довольно развитое гидроакустическое оборудование. Наиболее важной его составляющей являлась аппаратура GHG, представлявшая собой 11 (позднее 24) гидрофона, размещенные в носовой части легкого корпуса полукругом вокруг баллера носовых горизонтальных рулей и связанных с приемником во 2-м отсеке. Точность пеленгования при таком размещении во многом зависела от взаимного расположения лодки и источника шума — лучше пеленговались цели находившиеся по траверзам. Для повышения точности пеленгования источника шума в начале войны использовалась система KDB, представлявшая собой вращающуюся Т-образную антенну, на которой монтировалось 6 гидрофонов. Антенна размещалась на верхней палубе сразу за сетепрорезателем, но поскольку отличалась малой живучестью от ее установки к середине войны отказались. На некоторых «семерках», построенных в последние военные месяцы, схема размещения гидрофонов была усовершенствована. Теперь все 24 гидрофона размещались на выдвигаемой снизу носовой части корпуса круглой платформе (т.н. «балконное устройство»). Новая схема имела исключительную точность пеленгования (ее даже механически связали с СРП управления торпедной стрельбой) за исключением узкого 60-градусного сектора, находящегося прямо по корме. «Балконное устройство» разрабатывалось для установки на лодках XXI серии и на «семерках» не нашла широкого применения.

Основная причина совершенствования проекта «семерки» с модификации B на C — гидролокатор (S-Geraet) — на лодках так и не появился. Дело в том, что данный прибор планировалось установить на лодках в первую очередь как средство обнаружения якорных мин, которые на просторах Атлантики, естественно, отсутствовали. Второй, не менее важной причиной являлось нежелание немецких подводников иметь на борту какую-либо аппаратуру, которая своей работой могла бы демас-

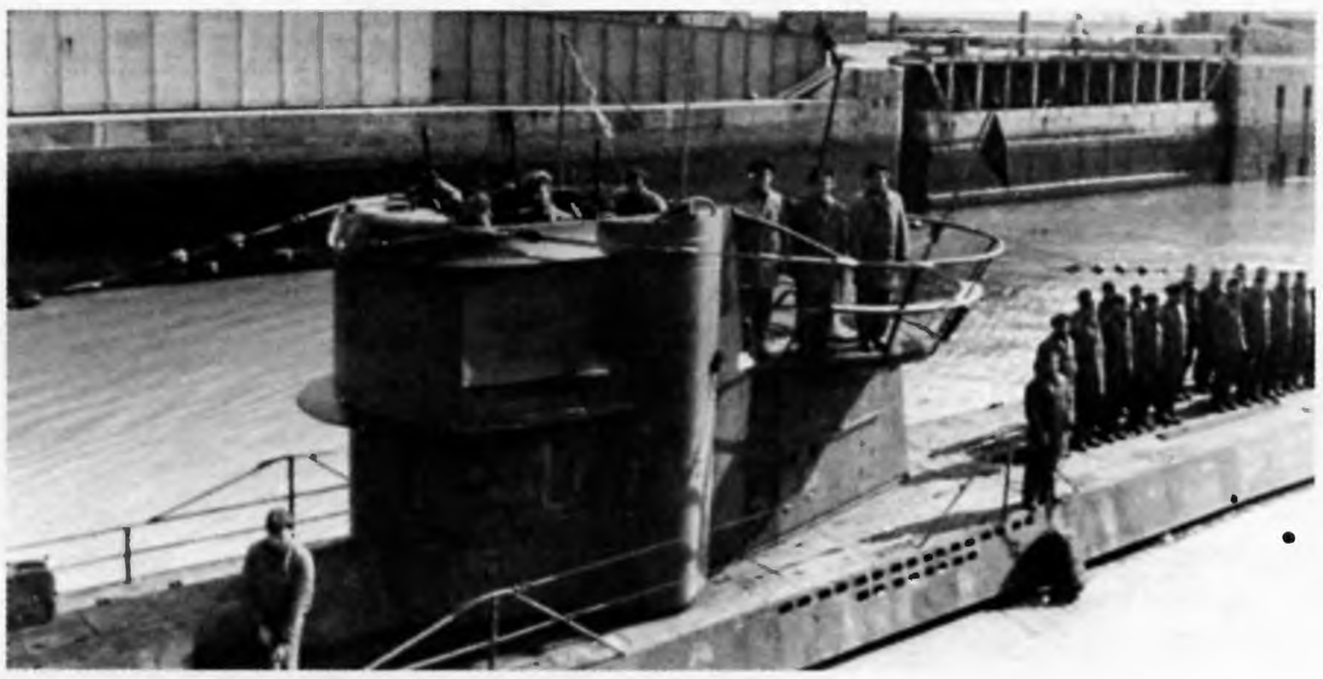
Радиолокационная станция FuMO29 появилась на лодках в начале 1941 г. Первоначально ее антенна состояла из двух рядов по шесть диполей (верхний — передающие, нижний — приемные), которые монтировались прямо на ограждении рубки. На снимке — U-231 первая лодка VII серии, получившая на вооружение эту станцию

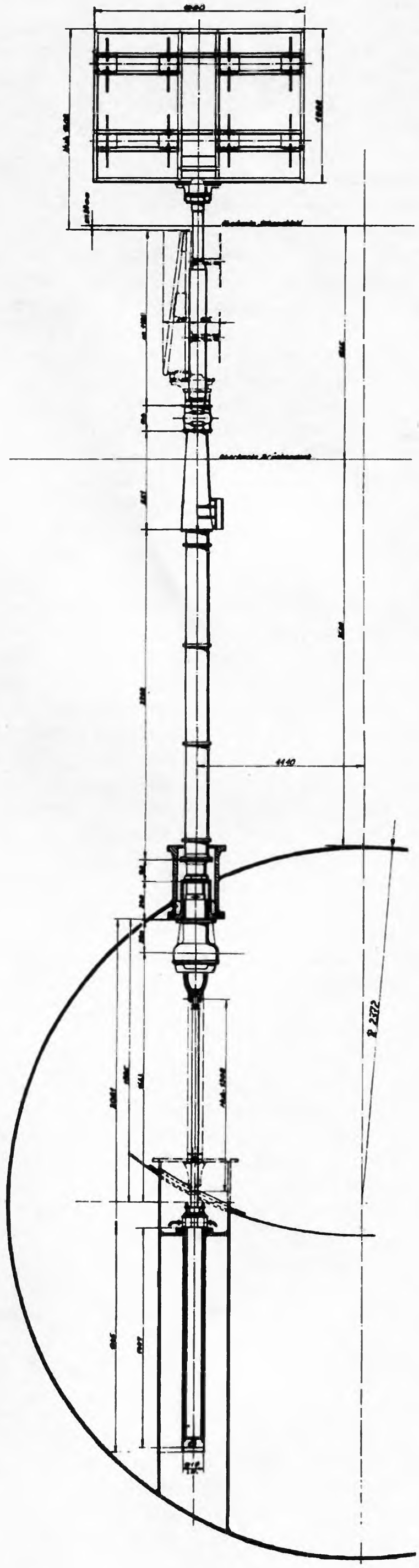
кировать субмарину. Интересно отметить, что на последнем этапе своей деятельности оснащенные «шнорхелями» U-боты возобновили патрулирование в прибрежных районах с небольшими глубинами и понесли некоторые потери от вражеских мин. Последней составляющей гидроакустической аппаратуры «семерок» являлась станция звукоподводной связи, однако ее применение в годы войны измерялось считанными случаями.

Радиолокационные станции

Первый экземпляр лодочного радара был испытан в Германии еще в начале 1939 г. Им являлся FuMO29 «ГЕМА» — уменьшенная копия известной РЛС «Зеетакт». Поскольку длина волны станции составляла 80 см, на специальной мачте перед рубкой пришлось разместить специальную мачту с антенной матрасного типа размером 2 на 3 м. От установки столь громоздкого устройства на серийных лодках отказались. К данной идее вернулись в начале 1941 г., но теперь антенные диполи (два вертикальных ряда по шесть диполей; верхний ряд — передающие, нижний — приемные) монтировались прямо на ограждении рубки. Дальность обнаружения крупного корабля станцией «ГЕМА» составляла 6—8 км, самолета, летящего на высоте 500 м — 15 км, точность определения направления — 5 градусов. В 1942 г. началось

В 1942 г. на вооружение подводного флота поступила усовершенствованная модель станции FuMO29 — с выдвижной антенной. С п р а в а: телескопическая антенна станции FuMO29 подводной лодки VII серии. В н и з у: рубка модернизированной лодки VII серии, вертикальная выгородка по левому борту ограждения рубки — шахта для опускаемой антенны станции FuMO29





производство модифицированной станции FuMO30, отличавшейся от предшественницы антенным устройством. Теперь оно представляло собой вращающийся «матрас», имевший размеры 1x1,5 м. Размещалась антенна в левом крыле ограждения мостика, там, где ранее была выдвижная радиоантенна КВ-диапазона. Радарами, поступавшими на флот в весьма ограниченном количестве, в первую очередь оснащались подводные крейсера IX серии, вследствие чего их получили лишь считанные «семерки». Это, впрочем, мало заботило экипажи U-ботов — они с недоверием смотрели на новую излучающую аппаратуру и считали ее одной из причин своих несчастий.

Положение начало меняться в марте 1944 г. с поступлением на вооружение станции FuMO61. Новый прибор являлся морской версией радара ночной истребительной авиации FuMG 200 «Хохентвиль». Имея незначительно уменьшенную длину волны (54-58 см) и антенну, почти идентичную FuMO30, он имел дальность обнаружения крупных кораблей 8-10 км, самолетов 15-20 км, и точность пеленгования 1-2 градуса. Новая станция требовала тщательного ухода и довольно часто выходила из строя, кроме того, малое количество производившихся «Хохентвилей» и поздний срок поступления их на вооружение не давали поводов рассчитывать на изменение положения дел к лучшему.

Станции радиотехнической разведки

Еще более важной чем радиолокация считалась возможность обнаруживать вражеские корабли и самолеты по излучениям их радаров. О том, что союзники могут использовать для поиска субмарин радиолокацию немцы подозревали с начала войны, но весной 1942 г., после крушения на территории французского Туниса патрульного самолета «Хадсон» отпали последние сомнения. В обломках обнаружился малоповрежденный комплект станции ASV I, использовавшейся англичанами еще с конца 1940 г. Участившиеся ночные атаки самолетов Берегового командования на U-боты в Бискайском заливе заставили BdU срочно искать выход из создавшегося положения. Уже к июлю немцы получили первый экспериментальный образец станции радиотехнической разведки, который, в честь сконструировавшей его французской фирмы, получил название «Метокс» (литерно-цифровое обозначение FuMB1; позднее на его базе различными французскими и немецкими фирмами было сконструировано еще несколько приемников со схожими характеристиками). Потребность в этих приемниках оказалась настолько велика, что 26 августа 1942 г. BdU приказало оснастить «Метоксами» все подводные лодки боевых флотилий. Конструктивно «Метокс» представлял собой простейший приемник, рассчитанный на фиксирование сигнала, передаваемого с длиной волны 1,3-2,6 м и крестообразной антенны, получившей у подводников прозвище «Бискайский крест». Приемник соединялся с внутрилодочной трансляцией так что сигнал тревоги слышал весь экипаж (позднее у прибора появился экран, визуально отображавший направление на источник опасности). Дальность обнаружения самолета превосходила аналогичный показатель лодочных РЛС того времени как минимум в два раза. Были и минусы. Поскольку установка данной станции изначально не предусматривалась, антенна хранилась внутри прочного корпуса и при каждом всплытии выносилась на мостик вручную, после чего через рубочный люк пристыковывалась к приемнику специальным кабелем. Время на производство срочного погружения соответственно возрастало. Вращение антенны по горизонту осуществлялось вручную. Тем не менее применение «Метоксов» имело заметный эффект и позволило как минимум на полгода лишить эффективности британский противолодочный рубеж в Бискайском заливе.

Антенна станции радиотехнической разведки FuMB-1 «Метокс»

Следующий этап был связан с появлением у союзников новой РЛС ASV III, работавшей на длине волны 10,5 см. Впервые она была испытана еще весной 1941 г., но прошло не менее двух лет, прежде чем она появилась на самолетах и их количество стало настолько большим, что начало оказывать результат на ход боевых действий. Весной 1943 г. участились доклады «счастливчиков», согласно которым лодки подвергались внезапным атакам противолодочных самолетов в ночное время без предупреждающего сигнала «Метокса». Несмотря на то, что практически сра-

Антенна станции радиотехнической разведки FuMB-7 «Наксос» (кольцевая решетчатая антенна перед тумбой перископа) подводной лодки U-776, май 1945 г.

зу же исправный экземпляр работоспособной ASV III попал в руки немцев (на этот раз он был найден в остове бомбардировщика «Стирлинг», сбитого в районе Роттердама, за что получил у немцев название «роттердамский прибор»), первые предположения были связаны с обнаружением излучения самого «Метокса». Проведенные испытания показали, что антенна сама здорово излучает и ее работа может фиксироваться летящим на высоте 2000 м самолетом на расстоянии до 50 км. 13 августа 1943 г. BdU запретило использовать «Метоксы», что, однако, никак не повлияло на уровень потерь. Одновременно в производство была запущена новая станция FuMB9 «Ванц» фирмы «Хагенук», фиксировавшая излучение в диапазоне 1,3—1,9 м. Антенна представляла из себя цилиндр диаметром 20 см и высотой 10 см, осуществлявший автоматический поиск во всех направлениях. В ноябре 1943 г. появилась его вторая неизлучающая модификация, а также станция FuMB10 «Боркум», контролировавшая диапазон 0,8-3,3 м. Рабочий диапазон радара ASV III немцы «закрыли» появившейся в то же время станцией FuMB7 «Наксос» (другое название «Тимор»), работавшей в диапазоне 8-12 см. В дальнейшем на лодках стали устанавливать две станции: «Наксос» плюс «Боркум» или «Ванце». С апреля 1944 г. на смену им пришла станция FuMB24 «Фляйге», контролировавшая диапазон 8-20 см. На появление американских летающих лодок с РЛС APS-3, APS-4 (длина волны 3,2 см) немцы отреагировали созданием приемника FuMB25 «Мюке» (диапазон 2-4 см). В мае 44-го «Фляйге» и «Мюке» были объединены в комплекс FuMB26 «Тунис», являвшейся последней широко распространенной в подводном флоте станцией радиотехнической разведки. Впрочем, в связи с внедрением «шнорхелей» необходимость в подобной аппаратуре в значительной степени отпала.

Экипаж и обитаемость

Экипаж насчитывал 44 человека, в том числе четыре офицера. Основной фигурой, безусловно, являлся командир, имевший по штатной категории звание капитан-лейтенант. Второй фигурой на корабле являлся 1-й вахтенный офицер, совмещавший обязанности старшего помощника и командира минно-торпедной боевой части. 2-й вахтенный офицер исполнял обязанности соответствовавшие в нашем флоте командиру БЧ-2. Четвертым офицером являлся механик лодки. Важный комплекс обязанностей ложился на плечи четырех обер-фельдфебелей. Один из них исполнял обязанности штурмана, второй боцмана, двое остальных — старшего дизелиста и старшего моториста соответственно. Обязанности фельдшера исполнял один из унтер-офицеров. Остальной личный состав лодки делился на технический и морской дивизионы. В технический дивизион входили дизелисты, мотористы, радисты и торпедисты. В морской — рулевые, сигнальщики, артиллеристы, кок и боцманская команда.

Организация несения службы на германских подводных лодках мало походила на отечественную. Личный состав морского дивизиона делился на три смены. Ежедневно каждый матрос дивизиона тратил 8 часов времени на несение службы внутри лодки, 4 часа на несение верхней вахты, 4 часа на пищу и занятия и 8 часов на сон. Дизелисты и мотористы технического дивизиона несли шестичасовые вахты в две смены. Верхняя вахта менялась через каждые 4 часа. В ее состав входили вахтенный офицер и четыре сигнальщика. 1-й и 2-й вахтенный офицеры заступали на верхнюю вахту дважды в сутки с 12-часовым интервалом. Кроме того, вахтенными офицерами на 4 часа ежедневно заступали штурман и боцман.

«Семерки» считались самыми маленькими подводными лодками океанского класса. От-

Жилые помещения на лодке VII серии

сюда и крайне примитивная, фактически недостойная человека обитаемость у всех вариантов этой подводной лодки, не исключая и VIIC/41, сравнить которую можно лишь с условиями жизни на борту экипажей японских субмарин. Даже Дёниц в своих мемуарах был вынужден признать: «Немецкие подводные лодки по сравнению с подводными лодками других стран имели гораздо худшую обитаемость, так как были построены по принципу максимального использования каждой тонны водоизмещения собственно боевых качеств лодки. На лодках отказывались от всего, что могло именоваться комфортом, все необходимое для ведения боевых действий загружалось до допустимых пределов. Койки в течение нескольких недель были заняты ящиками с провиантом. В забитых до отказа отсеках оставались лишь узкие проходы». Даже по штатному расписанию рядовые матросы жили в отсеке, где на 22 человека приходилось всего 12 коек. Не намного лучше размещались унтер-офицеры, имевшие 8 коек на 14 человек. Офицеры и обер-фельдфебели имели индивидуальные койки, установленные в два яруса как в солдатской казарме. Для хранения личных вещей членов экипажа имелся специальный шкаф с множеством закрывающихся на ключ индивидуальных ящичков. Царивший на лодке тяжелый запах обильно сдабривался французскими одеколонами, имевшимися практически у каждого члена команды.

Общая оценка проекта

Оценка проекта подводной лодки VII серии дело достаточно сложное. С одной стороны субмарины этого типа обладали хорошими мореходными качествами, легко управлялись, были технологичны в постройке, относительно дешевы (в среднем одна лодка этого типа стоила около 4 млн. 700 тыс. рейхсмарок) и надежны. Из их ТТХ уникальными могут быть признаны только два показателя: время срочного ухода под воду и глубина погружения. По другим позициям они не обладали какими-то исключительными характеристиками (хотя выдающиеся характеристики имели отдельные приборы и образцы вооружения), но их боевые и эксплуатационные характеристики оказались хорошо сбалансированными. Весьма характерно, что в конце 1944 г., когда проекту «семерки» перевалило уже за десять лет, Нарком ВМФ СССР адмирал Н.Г. Кузнецов дал Управлению кораблестроения указание: «По типу немецкой ПЛ U-250 в 1945 г. спроектировать подлодку среднего водоизмещения и представить мне на рассмотрение». Оружие германских субмарин, по-видимому, являлось наиболее совершенным по сравнению с оружием других

Офицерская кают-компания на лодке U-552

подводных флотов мира. С другой стороны, при оценке нельзя не сказать и о том, в какой степени «семерки» соответствовали тем надеждам, которые возлагались на нее германским командованием.

В довольно многочисленной литературе, посвященной германским подводным лодкам Второй мировой войны можно найти диаметрально противоположные мнения — от лучших в своем классе, до «стальных гробов Гитлера». Многие историки считают справедливыми оба мнения, но применительно к разным периодам битвы за Атлантику. Нам же картина представляется в несколько ином свете. Фактически «семерка» являлась доведенной до совершенства... лодкой UB-III времен Первой мировой войны. Если допустить возможность начала новой мировой войны всего на два года позже, чем это произошло в действительности, скорей всего лодки VII серии сразу же были бы признаны мертворожденными, как и прославившая их концепция «волчьих стай». Лишь отсутствие достаточного количества противолодочных кораблей и самолетов, оснащенных компактными радарами, сделало возможным те фантастические успехи, благодаря которым к германским U-ботам до сих пор приковано внимание историков и простых читателей. Отказываясь от проведения глубоких модернизаций и смены проектов в угоду массовому производству, игнорируя до лета 1942 г. многочисленные тревожные тенденции и факты, Дёниц сам обрек свой подводный флот на сокрушительное поражение. Разработав в межвоенный период хорошую для того времени концепцию, он оказался неспособен модернизировать ее в соответствие с требованиями изменившейся боевой обстановки. В результате, знаменитая «семерка» стала не только символом многочисленных боевых успехов первой половины войны, но и печальным рекордсменом по числу погибших единиц.

БОЕВОЙ ПУТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК VII СЕРИИ

Поскольку в различные периоды боевых действий «удельный вес» U-ботов VII серии составлял от 50 до 80%, выделить их роль в боевых действиях германского подводного флота не представляется возможным. «Семерки» действовали на всех морях и океанах, за исключением Черного моря и Индийского океана (хотя туда совершила один транспортный поход U-1062 серии VIIF). Даже несмотря на прекращение в сентябре 1943 г. строительства новых «семерок», именно они до конца войны составляли костяк подводных сил рейха.

Боевые действия в Атлантике

Первые военные месяцы (сентябрь 1939 г. — июнь 1940 г.)

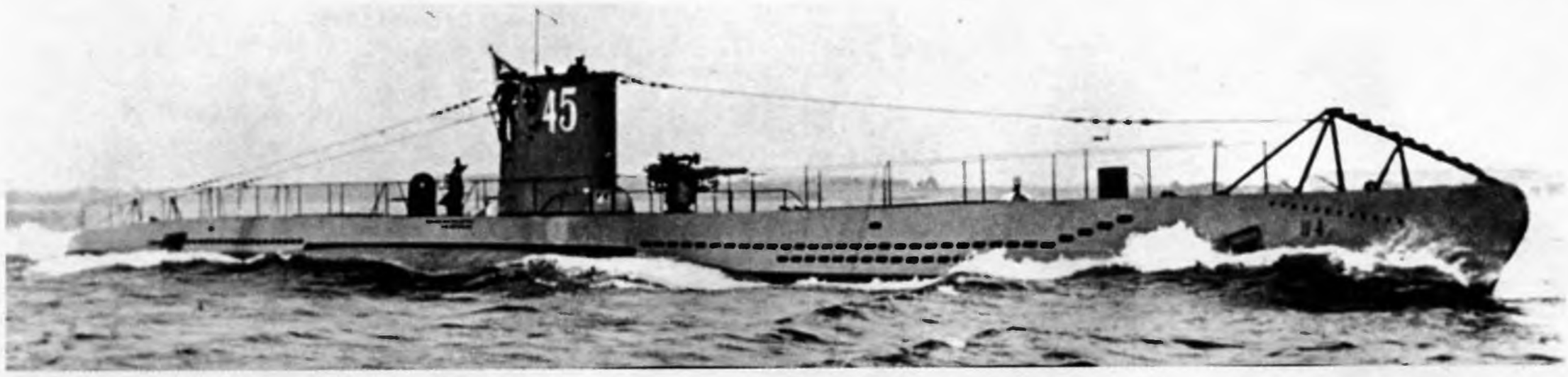
В соответствии с планами руководства германских подводных сил первая группа субмарин, отправленных на боевые позиции, была необычно большой. Каждая лодка получила самостоятельный район для крейсерства, поскольку, по мнению Дёница, общее количество U-ботов было недостаточным для действий групповым методом. У восточного побережья Великобритании (в основном это были «челны» II серии и лишь одна «семерка» U-36) лодки действовали позиционным методом. Весь день они находились под водой и лишь при обнаружении судов всплывали и атаковали. Так же атаки осуществлялись и на западных подходах, где лодки разворачивались вне радиуса действия береговой авиации. Именно там, между северо-западным побережьем Шотландии и Бискайским заливом находилась весьма разомкнутая линия из шести VIIA и такого же числа VIIB. Первоначально командиры германских лодок старались действовать строго по призовому праву, но первый же боевой эпизод несмываемым черным пятном лег на репутацию кригсмарине.

Тонущий пассажирский лайнер «Атения», торпедированный подводной лодкой U-30 под командованием капитан-лейтенанта Лемпа 3 сентября 1939 г.

Первым потопленным судном Второй мировой войны 3 сентября 1939 г. оказался британский лайнер «Атения», ошибочно принятый командиром «семерки» U-30 капитан-лейтенантом Ф.-Ю. Лемпом за вспомогательный крейсер. При гибели судна и спасательных работах погибло 112 человек, среди которых оказалось 28 американцев. В Германии на протяжении всей войны причастность к потоплению «Атении» отрицалась, по приказу Редера пошли даже на то, чтобы подделать журнал боевых действий подлодки, копии которого использовались при подготовке новых подводников. Этот бесславный эпизод не только открыл перечень побед германских подводников, но и дал в руки союзной пропаганды факт, позволявший объявить германский подводный флот тотальным злом. Поскольку причастность немцев была очевидна, но они ее отрицали, 26 сентября морской министр Великобритании У. Черчилль сделал заявление, что вскоре все торговые суда получат на вооружение артиллерию, чтобы бороться с всплывшими подлодками. Одновременно вводилась система конвоев, с которыми бороться по нормам призового права вообще не представлялось возможным.

Справедливости ради нужно признать, что далеко не все командиры U-ботов вели себя как Лемп. В частности командир U-48 капитан-лейтенант Г. Шульце после потопления 5 сентября британского судна «Ройал Септер» подобрал его экипаж и передал на борт другого английского «купца», которого пришлось отпустить. Понимая, что такие благородные жесты все-таки идут в разрез с выполнением боевой задачи, 8 сентября после потопления парохода «Фирби» Шульце передал в открытый эфир радиограмму с координатами потопления, предлагая англичанам спасти команду. Ясно, что тем самым немецкий командир нарушал скрытность своих действий и в дальнейшем он не прибегал к подобным приемам. Несколько позже, 30 сентября РВМ временно запретило нападения на суда скандинавских стран в Северном море, включая те, которые шли в Англию, что явно противоречило интересам Дёница.

Невозможность найти устраивающий обе стороны способ ведения подводной войны и инцидент с «Атенией» резко ускорили переход к неограниченной подводной войне. 4 октября Дениц получил от Редера разрешение атаковать все суда без огней, без предупреждения в зоне на запад от Британских



U-45 — головная лодка серии VIIB. Она была потоплена англичанами уже в октябре 1939 г., став одной из первых субмарин рейха, погибших во Второй мировой войне

островов до 15 градуса западной долготы. В дневное время разрешалось нападать без предупреждения на любые суда, если они точно опознаны как вооруженные. Помощь экипажам атакованных судов разрешалось оказывать только в ситуациях, если самой субмарине не угрожала опасность. Пассажирские суда атаковать запрещалось, кроме случаев, когда они были опознаны как войсковые транспорты. Это было первое, но далеко не последнее отклонение от международных законов ведения войны на море, допущенное руководством кригсмарине. Уже спустя две недели опасная блокадная зона была расширена до 20-го градуса западной долготы.

В сентябре же состоялась первая попытка атаковать конвой группой подлодок. Утром 15 сентября в штабе FdU сообщение о такой цели (конвой ОВ-4) получили от U-31. Дениц попытался навести на конвой U-34, U-29 и U-53, но эти лодки имели слишком мало топлива, что бы начать преследование. Командующий тогда очень сильно пожалел, что не имеет большего количества лодок. Однако U-31 все таки совершила удачное нападение и сумела потопить судно тоннажем 4060 брт. Это была первая атака конвоя немецкой лодкой во Второй мировой войне и она была совершена «семеркой». Всего же немецким подводниками за сентябрь 1939 года, не считая минных успехов, было потоплено 41 торговое судно общим тоннажем 137 184 брт*. Счет «семерок» в этой цифре составлял 32 судна тоннажем 106 933 брт.

В середине октября Дёниц пытается впервые применить групповую тактику спланировано, развернув в океане две «стаи». Для этого он отправил в море пять «семерок» и пять «девяток», но по дороге две субмарины погибли, а еще две вернулись по различным причинам. Благодаря службе радиоперехвата Дениц знал о подходящем к берегам Англии конвое KJF-3 и приказал стае собраться для атаки. Но та не успевала встретить конвой. Суда KJF-3 смогла настичь только U-45, которая сумела уничтожить два транспорта. После их гибели конвой рассредоточился, а для поиска подлодки британское адмиралтейство направило четыре эсминца, которые сумели обнаружить и потопить U-45. Первой же погибшей «семеркой» стала U-27 — 20 сентября она вышла в атаку на отряд британских эсминцев, но ее торпеды взорвались преждевременно, а вражеская контратака имела фатальный результат. После гибели 45-й Дениц попытался переразвернуть стаю для атаки каравана HG-3. Управление группой осуществлялось с U-37 IX-й серии, в то время как U-46 и U-48 отводилась роль «рабочих лошадок». Лодки сумели потопить три судна до того, как конвой вошел в радиус действия береговой авиации. Попытка повторить успех, предпринятая в середине февраля 1940 г. не увенчалась успехом, поскольку в силу различных причин собрать субмарины в одном районе так и не удалось. В то же время Дёницу претила сама идея выделения одной лодки в качестве командной. Такая лодка не могла вступить в бой, поскольку первый же встреченный эскортный корабль заставлял ее погрузиться и все управление «стаей» нарушалось. В результате возобновление действий групповым методом пришлось отложить до июня.

Хотя германский подводный флот в первую очередь был сконцентрирован на решении задачи блокады Англии, на первых порах ему удалось неплохо проявить себя и в борьбе с боевыми кораблями Ройял Нейви. Первым отправленным на дно боевым кораблем британского флота оказался ни много ни мало авианосец «Корейджес», торпедированный U-29 (капитан-лейтенант О. Шухарт) запад-

Тонущий авианосец «Корейджес», торпедированный 17 сентября 1939 г. подводной лодкой U-29 капитан-лейтенанта Шухарта

* Цифры приводятся без учета водоизмещения военных кораблей, тоннажа судов погибших на минах, захваченных в качестве призов, а также получивших тяжелые повреждения и признанных непригодными к восстановлению.

Подводная лодка U-29 возвращается в Вильгельмсхафен, ноябрь 1939 г. (на врезке — Отто Шухарт)

нее Ирландии 17 сентября 1939 года. Фактически, адмиралтейство само «подставило» авианосец, отправив корабль бороться с подводными лодками на западные подходы, где его и ждала роковая встреча. Но этим успехи немецких подводников не исчерпывались.

В конце сентября Дениц выдвинул на рассмотрение ОКМ предложение атаковать британский Флот метрополии непосредственно на месте его базирования в Скапа-Флоу. Целью такой операции являлось ослабление британской блокады Северного моря в случае прорыва немецких надводных рейдеров в Атлантику. Чуть раньше операцию с этой же целью проводил надводный флот во взаимодействии с X авиакорпусом люфтваффе. 7 октября в море вышла эскадра адмирала Бёма — линкор «Гнейзенау», крейсер «Кёльн» и девять эсминцев. По замыслу эти силы должны были выманить «Хоум Флит»

Жертва U-47 — британский линкор «Ройял Оук»

под удар авиации и четырех «двоек», развернутых у шотландского побережья. Английский флот вышел, но ни подлодкам, ни самолетам никаких успехов в борьбе с ним добиться не удалось. На момент возвращения Дениц с Редером приготовили противнику еще один сюрприз: в ночь на 14 октября 1939 года U-47 под командованием капитан-лейтенанта Г. Прина проникла на рейд Скапа-Флоу с задачей торпедировать один или несколько линкоров.

Сама база представляла собой обширный рейд между островами. Использовавшиеся для прохода кораблей проливы были заграждены бонновыми заграждения, а не использовавшиеся — затопленными судами-брандерами. Денице благодаря данным аэрофотосъемки удалось вычислить небольшой незакрытый проход в 60 метров между брандеров, но пригоден ли он для прохода подлодки можно было определить только практически, причем уже в ходе самого прорыва — любая проверка могла насторожить противника, и тогда единственный шанс оказался бы упущен. Знал командующий и о том, что обе подлодки, пытавшиеся прорваться в базу в годы Первой мировой войны погибли.

Прину блестяще удалось выполнить поставленную задачу. В 00.58 U-47 скрытно выпустила носовой трехторпедный залп по стоявшему там линейному кораблю «Ройял Оук» и авиатранспорту «Пегасус», принятому Прином за линейный крейсер «Рипалс». Хотя одна из торпед и поразила «Ройял Оук», внешне корабль остался выглядеть совершенно невредимым. На борту линкора решили, что на корабле произошел какой-то внутренний взрыв небольшой мощности. Прин тем временем развернулся и выпустил торпеду из кормового аппарата, но она, по-видимому, оказалась неисправной. Это окончательно похоронило надежду командира U-бота торпедировать несколько крупных кораблей. Не желая признать неудачи, немецкий командир распорядился перезарядить два носовых аппарата и повторить залп. По крайней мере две торпеды попали в цель, вызвав взрыв погребов. В течение 15 минут громадный корабль исчез с поверхности моря, похоронив в стальном чреве 833 моряка вместе с командиром 2-й эскадры линкоров адмиралом Блэгроу. Прин же на своей субмарине направился в сторону открытого моря. Обратный прорыв из Скапа-флоу через канал после атаки оказался весьма труден. Лодка шла против сильнейшего течения в месте, где и в ясную погоду навигация невероятно сложна, не говоря уже о ночи.

Успех этой операции вызвал в Германии огромный резонанс. У «фатерлянда» появился первый в новой войне герой. Пресса и радио взахлеб писали о новом «Зигфриде», весь

экипаж во главе с командиром возили в Берлин в рейхсканцелярию фюрера, где Гитлер лично наградил Прина рыцарским крестом. В каждой деревенской школе висели портреты нового героя, он стал идолом молодежи. После прорыва Прина и серии налетов Люфтваффе британский флот метрополии оказался вынужден покинуть Скапа-Флоу и до марта 1940 г. переместиться в базу Лох-Ю на западном побережье Шотландии. До конца года повреждения от подлодочных мин получили крейсер «Белфаст» и линкор «Нельсон», от торпед U-30 — линкор «Бархэм».

Шумные победы сопровождаются, однако, и первыми проблемами. С октября англичане вводят систему конвоев, немецкий подводный флот несет первые потери и сразу же начинает снижаться общий тоннаж потопленных судов. В этом месяце немцы уничтожают 27 судов общим тоннажем 134 805 брт (в т.ч. 14 судов тоннажем 87 269 брт — «семерки»), в ноябре — только 22 судна (55 874 брт; 9 судов — 22 289 брт). В декабре цифра несколько увеличилась и составила 30 судов (88 368 брт) и 15 судов (53 914 брт) соответственно. Подводные лодки, вынужденные действовать классическим методом, несут ощутимые потери от британских кораблей, оснащенных «асдиками». До июня 1940 г. включительно германский подводный флот теряет 25 подлодок, включая 11 «семерок», одну из которых — U-31, потопленную самолетом на внешнем рейде Яде — удалось поднять и восстановить.

Еще более острый характер носят технические проблемы. Оказывается, что торпеды взрываются при попадании в цель далеко не всегда, а в целом ряде случаев взрываются не дойдя до цели. Вечером 3 сентября 1939 года подводная лодка U-14 выпускает торпеду в польскую субмарину «Сеп». Неконтактный взрыватель срабатывает слишком рано, и полякам удается уйти. Так в первый раз причиной неудачи становится дефект торпеды.

30 октября 1939 г. к западу от Оркнейских островов U-56 выпускает три торпеды G7e по линкору «Нельсон». Как минимум две из них попадают в цель, но не взрываются. Пикантность ситуации заключалась еще и в том, что на борту линейного корабля по данным многих историков находился в этот момент морской министр (будущий премьер-министр) Великобритании Уинстон Черчилль.

Жалобы на некачественные торпеды от командиров подводных лодок (да и надводных кораблей) принимают лавинообразный характер. 31 октября Дениц написал в журнале боевых действий BdU: «Однако, по крайней мере, 30 % торпед — дрянь. Они или не взрываются вообще, или они взрываются не там где надо». Первые попытки исправить положение в этой области результатов не дали.

Торжественная встреча лодки U-47, вернувшейся в базу после потопления линкора «Ройял Оук». На заднем плане — легкий крейсер «Эмден»

В апреле 1940 года германские войска оккупировали Данию и вторглись в Норвегию. Хотя у скандинавского побережья были задействованы почти все немецкие боеготовые субмарины (31 единица), результаты операции выглядели весьма безрадостно. Немецкие субмарины произвели 25 атак британских военных кораблей: U-47 атаковала два крейсера, линкор «Уорспайт» и несколько транспортов — ни одна торпеда не взорвалась. Еще перед этим тот же линкор стал мишенью для U-48 и U-25, но снова ни одного взрыва не последовало. В результате «Уорспайт» и обеспечиваемая им флотилия уничтожили все германские эсминцы в фиордах близ Нарвика. U-38 атаковала линкор «Вэлиант», U-25 в районе Нарвика произвела атаки на целую флотилию британских эсминцев — безуспешно. Взбешенный Дёниц писал: «Даже очень придирчивый разбор этих атак установил, что, если бы торпеды были исправны, мы имели бы попадания в следующих случаях: из 4 выстрелов по линейному кораблю — одно попадание, из 12 выстрелов по крейсерам — семь попаданий, из 10 выстрелов по эскадренным миноносцам — семь попаданий, из пяти выстрелов по транспортам — пять попаданий». Если бы германское торпедное оружие срабатывало без сбоев, Норвежская кампания имела бы совсем иной ход и ее финал наступил бы гораздо раньше. В реальности же BdU 18 апреля пришлось отдать приказ, отзывающий субмарины с позиций в районе Нарвика. Спустя два дня при возвращении из транспортного рейса в Тронхейм U-26 потопила британский транспорт «Седарбэнк» — единственное союзное судно, уничтоженное немецкими подводниками из состава союзного транспортного флота, перевозившего войска в Норвегию. Из боевых кораблей англичане потеряли субмарину «Тистл», торпедированную U-4. Плата за эти более чем скромные успехи составила пять подлодок.

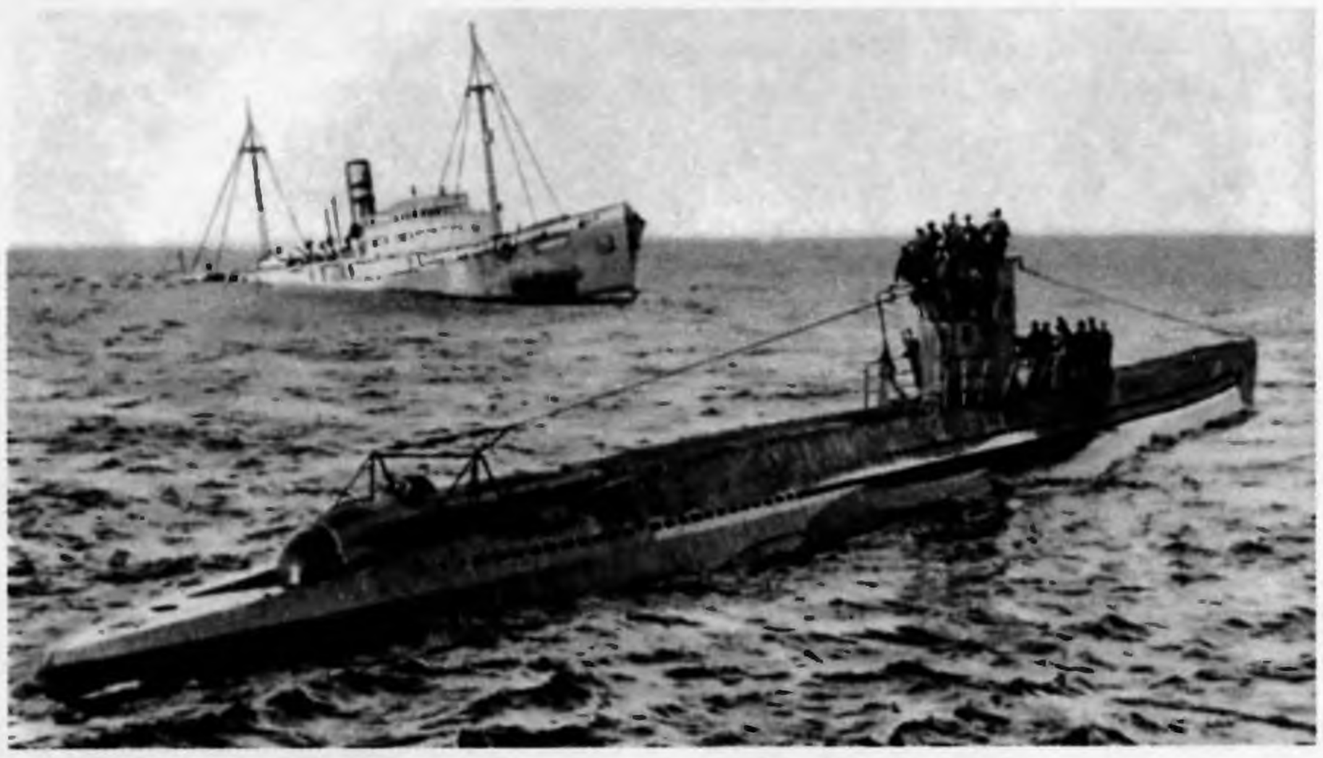
Командир U-47 капитан-лейтенант Гюнтер Прин — первый официальный герой-подводник Кригсмарине

Зато в стратегическом отношении захват Дании и Норвегии значительно улучшил систему базирования германского подводного флота. Если раньше лодкам приходилось добираться до операционных зон из портов Германии 10 — 16 дней (что составляло одну треть от автономности лодок типа IX, а для лодок VII серии даже две третьих срока) и проходить от 1000 до 1500 миль, преодолевая на этом пути массу препятствий, то теперь эти расстояния, соответственно и время в пути, сократились наполовину.

В конце мая, не дожидаясь завершения устранения дефектов конструкции торпед штаб BdU возобновил действия на океанских коммуникациях, поскольку, как считал Дёниц, «прекращение деятельности подводных лодок в данный момент нанесет большой ущерб всему подводному флоту». Перенеся район боевых действий на юго-западные подходы к Британским островам и западную часть Бискайского залива, где субмарины пока еще могли находить одиночные неохраняемые суда, германское командование достигло определенных результатов. Так, в мае союзники потеряли от действий U-ботов 13 торговых судов (55 640 брт). Правда, вклад «семерок» в этот успех был минимален — на их счету всего два парохода (10 606 брт). Основная часть лодок этого типа стояла в ремонте или использовалась в качестве транспортных для доставки вооружения и боеприпасов немецким гарнизонам в Центральной и Северной Норвегии.

К июню ремонт субмарин участвовавших в Норвежской кампании был завершен, и в распоряжении Деница оказалось более 20 подлодок. Такого количества океанских лодок Де - ниц не выводил в Атлантику с сентября 1939 года! Основными районами их патрулирования должны были стать западные подходы к Британским островам и побережье Пиренейского полуострова. Часть лодок направили к Шетландским островам для перехвата английских кораблей и транспортов, эвакуировавших войска союзников из Нарвика.

Подводная лодка U-29 на фоне тонущего греческого парохода «Адамастос». Снимок сделан 1 июля 1940 г. у испанского побережья с борта лодки U-43



11 июня Дениц получил от службы радиоперехвата информацию о конвое HX-48, который приближался к Британским островам, а на следующий день из того же источника о войсковом конвое US-3, находящемся в тот момент в районе Фритауна. В состав последнего входили три океанских лайнера, в том числе и знаменитый «Куин Мэри», в эскорт входили линейный крейсер «Худ», авианосец «Арк Ройял» и несколько крейсеров. Конвой вез в метрополию 25 тыс. австралийских солдат, призванных восполнить британскую армию, поредевшую после неудачных боев во Франции. Для атаки этих конвоев было принято решение сформировать две группы лодок, которые по именам их командиров получили название «Прин» (U-47, U-32, U-28, U-25, U-30 и U-51, позднее присоединилась U-38) и «Розинг» (U-48, U-46, U-101, U-43). Группа «Прин» «волчьей стаей» была развернута к югу от Ирландии с задачей перехватить HX-48. К разочарованию Деница этого так и не случилось. Единственным утешением для командующего стало то, что субмарины этой стаи смогли потопить три судна, отставших от предыдущего конвоя HX-47.

Больше повезло лодкам группы «Розинг», развернутой на юго-западных подходах к Англии с целью перехвата каравана US-3. Правда, уже 15 июня стало ясно, что «стая» не успевает перехватить цель, и субмаринам было приказано рассредоточиться для индивидуальных действий у побережья Пиренейского полуострова, где они собрали обильную жатву. Интересно отметить, что заправка топливом лодок данной группы производилась в испанских портах с находящихся там судов снабжения. Всего же в течение июня было потоплено 57 судов (261 648 брт) в том числе 40 (176 892 брт) «семерками». Потери же составили всего одну лодку IX серии.

Тем временем войска вермахта за май — июнь 1940 года последовательно захватили Голландию, Бельгию и быстро продвигались по территории Франции. 22 июня правительство маршала Петэна подписало акт о капитуляции. По ее условиям все атлантическое побережье Франции вошло в зону германской оккупации. Немцы быстро приступили к созданию здесь новых пунктов базирования подводных лодок. О темпах работ свидетельствует тот факт, что уже в начале июля из Лориена выходит в океан первая немецкая субмарина. Другие базы создаются в Бресте, Сен-Назере, Гавре и местечке Ла-Паллис недалеко от Ла-Рошели. 7 июля в Лориен входит U-30 — первая германская подлодка, прибывшая для базирования на французский порт. Благодаря перебазированию подводных лодок в эти районы расстояние до операционных зон сокращается до 250 миль, а подлодки типа IX теперь могут действовать даже у побережья США! Адмирал Дёниц переносит свою штаб-квартиру в Париж.

Немецкий тральщик сопровождает U-30 на переходе в Лориен, июль 1940 г. Эта лодка стала первой субмариной, перешедшей из Германии в базы на атлантическом побережье Франции

«Счастливые времена»
(июль 1940 — март 1941 г.)

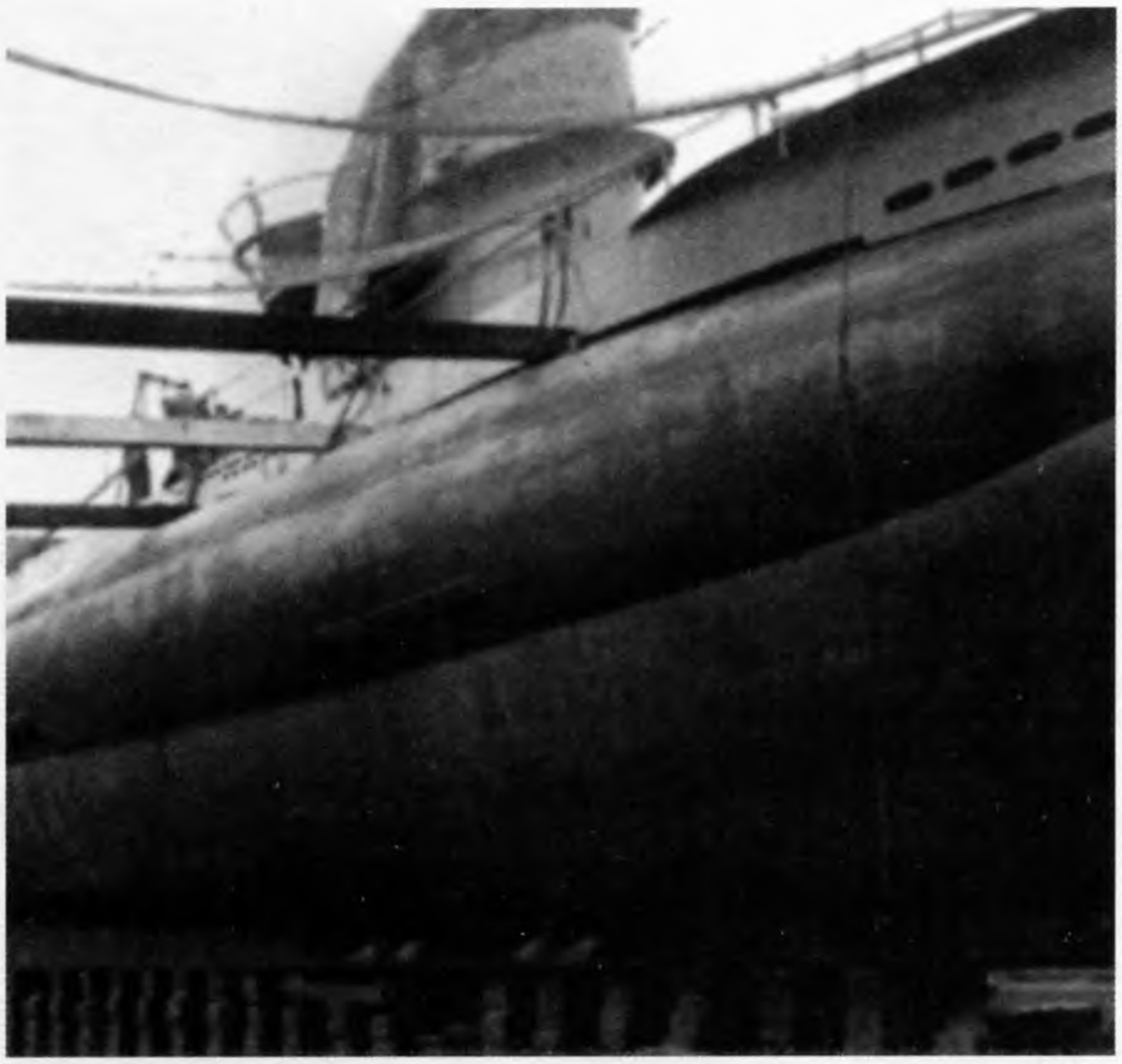
17 августа 1940 года Гитлер полностью замыкает кольцо блокады вокруг Британских островов. Он заявляет, что теперь в районе 60 — 100 морских миль от английского побережья германские субмарины будут без предупреждения торпедировать любой корабль или судно. Исключение делается лишь для Италии, Японии, СССР и Ирландии, суда которых должны плавать полностью освещенными вне состава конвоев.

В этот период немецкие подводники чувствуют себя в Атлантике достаточно уверенными и безнаказанными. В общих чертах ситуацию можно охарактеризовать следующими словами: «много судов — мало лодок — мало противолодочных кораблей». В течение мая 1940 — июня 1941 года кригсмарине получил 79 подводных лодок, но лишь немногие из них успели войти в состав боевых флотилий после курса боевой подготовки. Общему же числу было еще очень далеко до магической цифры 300. Несмотря на продолжение сокращения числа боеготовых лодок (в феврале 1941 г. он достиг минимального уровня за войну — в строю находилась всего 21 единица), из-за слабости противолодочной обороны КПД каждой субмарины был необычайно высок.

Несмотря на смену англичанами в середине лета кодов и шифров (из-за этого, а так же малого числа подлодок в море в июле удалось потопить всего 39 судов тоннажем 200473 брт, в т.ч. «семерками» — 30 судов 158 881 брт), к концу августа немецкая «В-динст» вновь возобновила чтение союзного радиообмена.

Как уже отмечалось ранее, 7 июля 1940 года в Лориан, закончив свое патрулирование, пришла первая «семерка» U-30. В течение двух недель туда же пришли, закончив свои успешные походы, U-34, U-52 и U-99. Уже через 4 — 5 дней Дёниц снова послал их в море, чтобы не дать противнику передышки, возникавшей из-за того, что большинство субмарин, патрулировавших в июне, вернулось в Германию для ремонта. Командиры «семерок» оправдали возлагавшиеся на них надежды. Очень успешно действовал Рольман на U-34, который за 26 — 27 июля потопил 4 судна общим тоннажем 29 320 брт из состава конвоя ОВ-188 и английскую субмарину «Спеарфиш». Еще до возвращения из похода 31 июля Ролльман был награжден Рыцарским крестом, пятым среди подводников и четвертым среди командиров «семерок». Также отличный результат показал командир U-99 Кречмер. Его поход в район банки Рокол длился всего 11 дней, за которые он успел потопить 4 судна общим тоннажем 32 345 брт и еще трем нанести повреждения. Через пять дней после Ролльмана он также стал кавалером Рыцарского креста. Всего же на счет Кречмера и Ролльмана в течение июля пришлось 21 потопленное судно (103 582 брт) или более половины всего тоннажа судов, потопленных U-ботами в этом месяце.

Еще больший удар британское судоходство получило в августе. После потерь понесенных от действий авиации, 15 июля английское Адмиралтейство решило окончательно закрыть маршрут конвоев, проходивший южнее Ирландии. Теперь караваны должны были огибать Ирландию с севера, используя Северный пролив. Это позволило сосредоточить субмарины западнее и северо-западнее банки Рокол, близ меридиана 17 градусов западной долготы, где британские эскортные корабли принимали под охрану или заканчивали эскортирование конвоев.



Подводная лодка U-99 в сухом доке Лориена, конец 1940 — начало 1941 г.

13 августа, получив сведения от радиоразведки, BdU создает «стаю» из U-38 и «семерок» U-46 и U-48 для нападения на конвой HX-62. Но конвой изменил маршрут и прошел на 50 миль севернее точки, где его ждали. Лодки попытались организовать преследование, но шторм и плохая видимость свели на «нет» все усилия немцев. И все-таки в августе U-ботам удалось повторить успех, которого они добились в июне. Ими было потоплено 51 судно общим тоннажем 246664 брт, из них «семерками» — 25 судов (124 742 брт). Из 51 судна 38 судов было потоплено из состава конвоев HX-60, HX-62,OB-197 , OA-200, OB-202, HX-65A, SC-1, OA-204, HX-66A, OB-205. Этих успехов немцы достигли, как ни странно, атакуя конвои одиночными лодками. И все-таки потери англичан постепенно приближались к заветной цифре 300.000 брт в месяц, чего так страстно желал Дениц.

Командующий 7-й подводной флотилией корветтен-капитан Золер приветствует экипаж U-99. Позади Золера стоит командир лодки О.Кречмер, октябрь 1940 г.

В сентябре они увеличились до 55 судов (280 814 брт; «семерки» — 41 судно, 200 673 брт). Следует подчеркнуть, что 46 из числа потопленных судов входили в состав конвоев. Как именно немцам удалось добиваться таких выдающихся успехов, свидетельствует пример конвоя HX-72, включавшего 41 судно. Днем 20 сентября он был обнаружен лодкой разведки погоды U-47 (Прин) в тот момент, когда его океанский эскорт — вспомогательный крейсер «Джервис Бей» уже отделился, а противолодочный еще не подошел. BdU приказало восьми ближайшим лодкам взять курс на перехват. Первой в дело вступила U-99 (Кречмер), которая в течение ночи смогла торпедировать без какого-либо противодействия три судна, два из которых, правда, не затонули.

Утром атаку продолжила U-48 (Блейхродт), утопившая еще один транспорт, тем временем U-47 и U-99 добили обоих «подранков». Прибывшая к этому моменту эскортная группа на 37 остававшихся судов имела всего один шлюп, эсминец и три корвета. Не удивительно, что они не смогли воспрепятствовать дальнейшим атакам. В ночь на 22-е U-100 (Шепке) на протяжении трех часов маневрирования в надводном положении торпедировала и потопила еще 7 судов (50 340 брт), поставив совершенно невообразимый рекорд результативности «семерки»! При этом она так и осталась необнаруженной и не атакованной эскортом. Тогда же U-48 и U-32 торпедировали еще по одному пароходу. Результат сражения — 11 потопленных пароходов (72 727 брт) и 2 поврежденных. Еще до битвы с HX-72 немецкие лодки сумели нанести потери конвоям SC-2 (5 судов общим тоннажем 20 943 брт, из них четыре на счету U-47) и SC-3 (5 судов от атак U-99 и U-48), а с 25 по 28 сентября изрядно пощипать OB-217 (потерял 5 судов) и OB-217 (4 судна).

Еще более выдающихся побед против слабого в количественном и качественном отношении противника немцы добились в октябре. Англия лишилась 61 транспортного судна (345 483 брт), из которых 32 были потоплены между 16 и 20 октября в результате нападений «стай» на конвои SC-7 и HX-79. Рассмотрим эти сражения более подробно.

17 октября «семерка» U-48 установила контакт с караваном. Получив это сообщение, BdU в срочном порядке сформировал «стаю» (U-48, U-101, U-46, U-99, U-100, U-123), которая начала преследование.

В течение 17-19 октября конвой потерял потопленными 20 судов на 79592брт, т.е. ровно две трети своего состава. Насколько «тяжело» в тактическом плане одерживались эти победы свидетельствует выдержка из журнала боевых действий U-99 (Кречмер), атаковавшей караван SC-7:

«18 октября 1940 года. 23.30. Атакую правый фланг предпоследнего звена конвоя. Выстрел из носового торпедного аппарата по тяжелому транспорту. Поскольку он идет зигзагом, торпеда проходит мимо его форштевня; пройдя 1740 метров, попадает в соседнее, еще более крупное судно тоннажем около 7000 тонн и взрывается под фок-мачтой. Судно уходит носом в воду, так как, по-видимому, затоплены два трюма.

23.55. Выстрел из носового торпедного аппарата по транспорту водоизмещением около 6000 тонн с дистанции 7500 метров. Попадание в районе фок-мачты. Вслед за взрывом торпеды раздается еще один взрыв, сопровождаемый столбом пламени и облаком дыма высотой около 200 метров. Носовая часть судна до мостика уничтожена. Остатки горят зеленоватым пламенем.

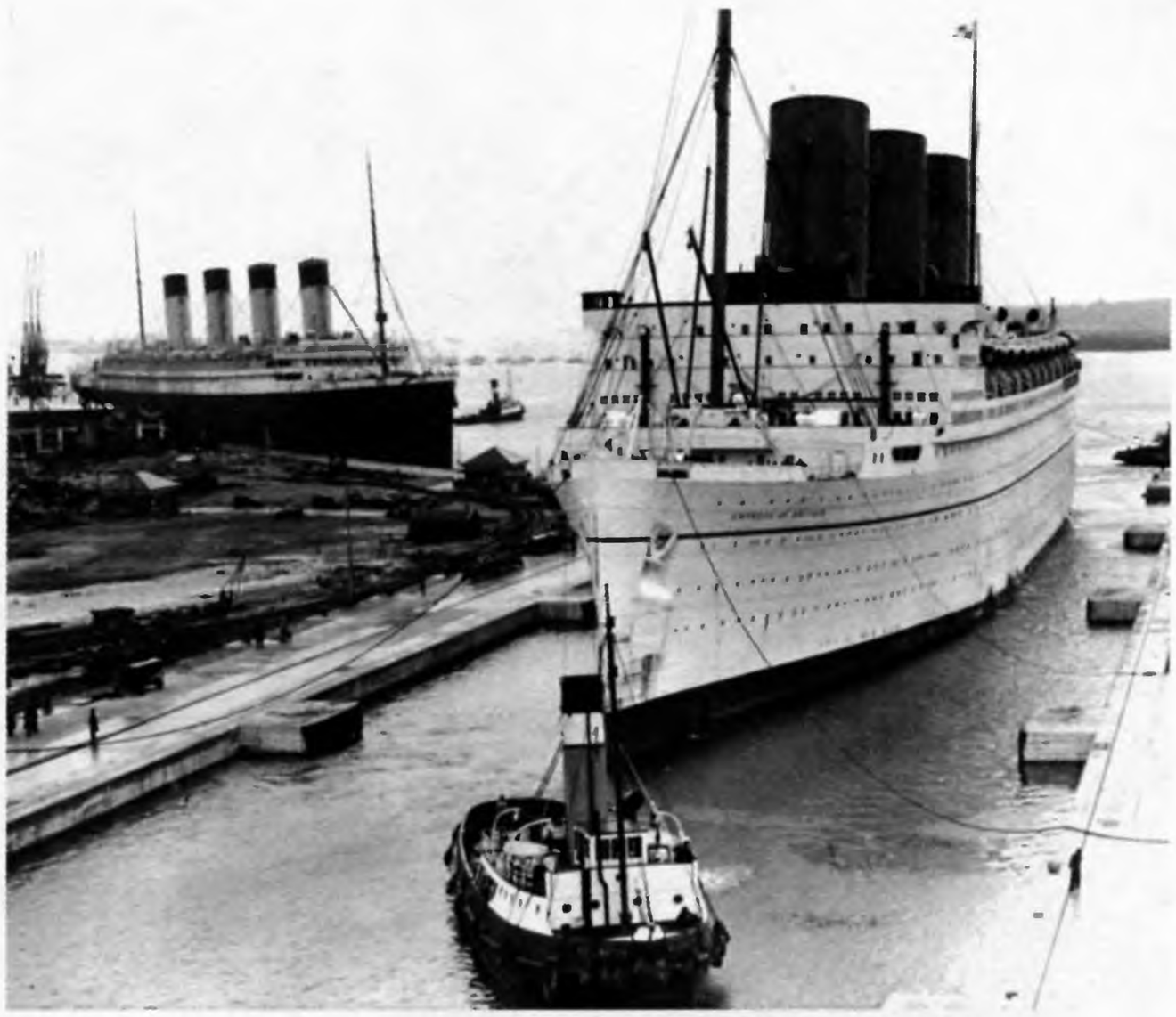
19 октября 1940 года. 00.15. К судну подходят три эскадренных миноносца и производят поиск, следуя строем фронта. Ухожу самым полным ходом в юго-западном направлении и вскоре вновь устанавливаю контакт с конвоем. Слышу взрывы торпед других подводных лодок. Эскадренные миноносцы мечутся и для собственного успокоения все время выпускают осветительные снаряды, которые, однако, мало помогают, так как ночь лунная. Начинаю атаку конвоя с хвостового судна.

01.38. Выстрел из носового торпедного аппарата по большому, тяжело нагруженному транспорту в 6000 тонн, дистанция 945 метров. Попадание в районе фок-мачты. Судно тонет сразу же после взрыва.

01.55. Выстрел из носового торпедного аппарата по ближайшему судну водоизмещением 7000 тонн, дистанция 975 метров. Попадание в районе фок-мачты. Судно затонуло в течение 40 секунд».

Но судьба готовила англичанам еще один неприятный сюрприз. Утром 19 октября не принимавшая участия в избиении судов SC-7 U-47 обнаружила караван HX-79, состоящий из 49 судов и охраняемый сравнительно сильным эскортом. В ночь с 19 на 20 октября этот конвой подвергся атаке «стаи» (U-46, U-47, U-48, U-100), в результате которой было потоплено 12 судов общим тоннажем 75 069 брт. После успешных действий против конвоев SC-7 и HX-79 6 лодок полностью расстреляли свой боезапас и взяли курс на Лориан. Всего же «семерки» потопили в октябре 36 судов общим тоннажем 216 889 брт. В их число вошло и самое крупное судно из числа потопленных немецкими субмаринами за всю войну. 26 октября Дениц получил сообщение, что крупный британский лайнер «Эмпресс оф Британ» (42 348 брт) подвергся нападению «кондора» и получил повреждения от попавших в него бомб. Командующий направил U-32 обер-лейтенанта Г. Йениша на поиски поврежденного судна. 27 октября Йениш обнаружил лайнер, потерявший ход, которого тянули за собой два буксира в охранении нескольких кораблей ПЛО. 28 октября U-32 атаковала судно тремя торпедами, две из которых отправили цель на дно.

В ноябре немецкие ПЛ потопили 30 судов общим тоннажем 139 544 брт (в т.ч. «семерки» — 10 судов на 42 005 брт). Помимо ухудшившихся погодных условий свою роль в сокращении успехов сыграло, как ни странно, удачно начавшееся рейдерство «карманно-



Крупнейшая жертва немецких подводных лодок —британский лайнер «Эмпресс оф Британ» (42 348 брт), поврежденный германской авиацией 26 октября 1940 г. и добитый двумя днями позднее субмариной U-32. На верхнем снимке — «Эмпресс оф Британ» вскоре после вступления в строй, 1935 г. (четырехтрубный пароход на заднем плане — лайнер «Олимпик», старший брат печальноизвестного «Титаника»). На нижнем — «Эмпресс оф Британ» незадолго до своей гибели

Подводная лодка U-69 в Сен-Назере, ноябрь 1940 г.

го линкора» «Адмирал Шеер». После его успешного нападения на караван HX-84 5 ноября движение конвоев в Атлантике практически прекратилось до 17-го числа. Но затем немцам удалось, атакуя одиночными лодками, потрепать конвои OB-244 и SC-11, лишившиеся шести судов каждый. Интересно отметить, что все потери SC-11 были нанесены подлодкой U-100 под командованием Шепке. Кроме того, еще в начале месяца на U-99 отличился Кречмер, отправив на дно вспомогательные крейсера «Лаурентик» и «Патроклус».

Последний месяц 1940 года начался громким успехом подводных сил кригсмарине. 1 декабря «семерка» U-101 обнаружила конвой HX-90. В течение двух дней в результате атак «стаи» этот конвой потерял 9 судов общим тоннажем 52 817 брт и вспомогательный крейсер. Это был последний крупный успех U-ботов в 1940 году. Всего же за декабрь немецкие ПЛ потопили 39 судов общим тоннажем 216 926 брт, включая 20 судов (121 839 брт), отправленных на дно «семерками».

На этом «счастливые времена» для U-ботов закончились. Согласно данным известного специалиста по битве за Атлантику Клэйя Блэйра немецкие лодки потопили в Северной Атлантике в период со 2 сентября по 2 декабря включительно 157 судов общим тоннажем 847 тыс. брт, из них 17 танкеров тоннажем в 140 тыс. брт. Учитывая то, что за этот период погибло всего три подлодки (две «семерки» и одна «девятка»), на каждую погибшую лодку пришлось 52 потопленных судна. Такого соотношения побед и потерь подводная война еще не знала!

Нередко результаты отдельных походов «семерок» составляли по 5—6 потопленных судов (наиболее результативным походом подлодки данного типа стал последний поход Кречмера, в котором он потопил 7 судов на 61 711 брт). В конце 1940 г. Прин, Кречмер и Шепке один за другим получили из рук фюрера Рыцарские кресты с дубовыми листьями (интересно отметить, что у последнего интервал между получением Рыцарского креста и его следующей, более высокой степени составил всего 67 дней).

Успехи, достигнутые «львами Дёница» не могли не вызвать серьезного беспокойства в Англии. Британцам пришлось экстренно усиливать противолодочную оборону. Правительство приобрело 50 старых эсминцев в США в обмен на военно-морские базы в Вест-Индии (также англичане достигли соглашения с американцами, что последние построят для них 60 транспортов), реквизировало сотни траулеров и гражданских судов. Были приняты к реализации программы строительства большого количества эскортных кораблей, созданы авиабазы в Исландии. Граница зоны противолодочного эскортирования в октябре переносится с 17 на 20-й градус западной долготы. С конца года на вооружении противолодочных кораблей и самолетов начинает поступать первый образец относительно компактного радара «286»/ASV.I. Из-за большой длины волны (1,2—1,5 м) корабли получили невращающуюся антенну матрасного типа, в связи с чем станция больше подходила для поиска отставших от конвоя транспортов, чем объектов с небольшой отражающей поверхностью, таких как подводная лодка. Расширилась сеть радиопеленгаторных станций, пеленгование мест радиосообщений U-ботов кладется в основу построения маршрутов конвоев, большое внимание уделяется маскировке и соблюдению радиомолчания. Начиная с декабря потери англичан обнаруживают тенденцию к снижению. Свою роль сыграла также штормовая погода, малочисленность подлодок и активность немецких рейдеров, заставляв-

шая англичан прерывать судоходство. В результате в январе 41-го англичане потеряли от действий лодок всего 15 судов общим тоннажем 99 050 брт. Вклад «семерок» составил 8 потопленных судов тоннажем 48 053брт.

Правда, в феврале немцы сумели несколько поднять планку своих успехов и потопить 44 судна (213 941 брт), 37 из которых входило в состав конвоев. «Семерки» отправили на дно 29 судов (139 036 брт). Самым крупным успехом месяца была групповая атака конвоя ОВ-288, который потерял 8 транспортов общим тоннажем 33 244 брт и одно вспомогательное судно.

Следующий месяц ознаменовался первым чувствительным ударом, который получили немцы с начала подводной войны. 7 — 8 марта 1941 г. во время операции против конвоя ОВ-293 пропадает лодка Прина. Спустя неделю другая «стая» атаковала караван НХ-112, защищаемый 5-й эскортной группой. Действиями эскорта на этот раз руководил ставший впоследствии одним из самых известных противолодочников коммандер Макинтайр. В ночь на 17 марта субмарина Кречмера прорвалась к конвою и сумела торпедировать шесть судов, пять из которых затонули (34 505 брт).

С учетом этих успехов, прозванный товарищами «молчаливым Отто» Кречмер занял первое место в списке наиболее результативных командиров подводных лодок Второй мировой войны — им было потоплено 44 корабля и судна, два повреждены и не восстанавливались и одно было захвачено в качестве приза. Еще пять транспортов получили повреждения (37 965 брт).

Но любимый ас Дёница недолго радовался достигнутому успеху.

Погрузившись при приближении двух эскортных кораблей, его подлодка была обнаружена «асдиком». Шести глубинных бомб, сброшенных эсминцем «Уокер», хватило, чтобы тяжело повредить цистерны главного балласта «семерки», которая начала бесконтрольно погружаться. Кречмеру удалось остановить погружение на глубине 220 м аварийным продуванием всех цистерн. Попытка удержать субмарину от всплытия, предпринятая на глубине 60 м ни к чему не привела, поскольку взрывами бомб оказались повреждены электродвигатели и линии валов. Лодка вынырнула на поверхность за кормой эсминца «Вэнок», который немедленно открыл по ней огонь. Кречмер отдал приказ затопить лодку, чтобы она не досталась противнику. Из членов экипажа «99-й», поднятых англичанами из воды, он оказался последним.

Еще раньше «Уокер» заметил U-100, находившуюся в надводном положении. После того как Шепке, стремясь уйти от преследования, погрузился, «Уокер» и «Вэнок» начали сброс глубинных бомб. Лодка получила повреждения и начала бесконтрольное погружение, в ходе которого провалилась до глубины 228 метров. Шепке приказал аварийно продуть балласт и приготовился к торпедной атаке. После всплытия субмарина была обнаружена радаром «Вэнока» (первый случай радиолокационного контакта между британским кораблем и U-ботом), командир которого сразу же решил пойти на таран. Нос эсминца расплющил боевую рубку вместе с на-

Командир лодки U-100 капитан-лейтенант Иохим Шепке после возвращения в базу. Фото сделано в начале 1941 г.

Лидер по числу и тоннажу потопленных судов — корветтен-капитан Отто Кречмер

Слева: корветтен-капитан Гюнтер Прин (справа) на мостике субмарины U-47 перед выходом в море, Сен-Назер, январь 1941 г. Два месяца спустя знаменитый ас исчезнет вместе со своим кораблем в водах Северной Атлантики...

Британский эсминец «Вэнок» — 17 марта 1941 г. он участвовал в потоплении субмарин ведущих подводных асов Германии — Шепке (U-100) и Кречмера (U-99)

ходившимся там асом, а из состава экипажа победителями было спасено всего шесть человек. Выход из игры трех ведущих асов и пяти экипажей (кроме U-47, U-99 и U-100 в марте погибли совершавшие свои первые походы U-70 и U-551) произвели весьма тягостное впечатление и заставили предположить, что англичане применили какой-то новый вид оружия. На всякий случай Дёниц распорядился перенести районы развертывания субмарин еще дальше в океан. Всего же в марте немецкие субмарины потопили 39 судов (229 589 брт), включая 20 (131 893 брт), пришедшихся на «семерок».

Первые трудности (апрель — декабрь 1941 г.)

Хотя в два последующих месяца весны 41-го успехи «стай» на бумаге выглядели довольно внушительно, уже обозначились первые трудности. За оба месяца состоялось лишь три успешных групповых нападения на конвои, в результате которых англичане лишились 28 судов. Общая же цифра за оба месяца составила 101 судно (563 831 брт), однако значительный процент из них — 43 судна (237 666 брт) составили транспорта, перехваченные подводными крейсерами и «семеркой» U-69 у берегов Западной Африки.

Подводная лодка U-204 в Бресте, весна 1941 г.

Краткая хроника противостояния:

1 апреля в районе 30 градусов западной долготы немцы обнаружили и устроили кровавую баню конвою SC-26. Тогда на протяжении трех дней из состава каравана, насчитывавшего 22 судна, было потоплено 10, а три получили повреждения. После этого англичане начали принимать экстренные меры по обеспечению безопасности на промежутке пути между Исландией и Канадой. На Рейкъявик стали базироваться три эскортные группы и самолеты с радиолокаторами, что позволило несколько снизить подводную опасность. Всего же за апрель 1941 г. субмарины потопили 41 судно (231 022 брт), причем 23 из них входили в состав конвоев. Вклад «семерок» составил 25 потопленных транспортов (156 232 брт).

В начале следующего месяца произошло еще одно событие, имевшее для немцев весьма негативные и далекоидущие последствия. 9 мая при нападении на конвой OB-318 субмарина U-110 получила тяжелые повреждения от взрывов глубинных бомб и всплыла близ кораблей конвоя. Предпринятые ее командиром меры оказались недостаточно эффективными, чтобы предотвратить захват корабля англичанами. В конечном итоге спустя 17 часов буксировки субмарина все-таки затонула, но не раньше, чем с нее был снят целый экземпляр шифровальной машинки «Энигма» и комплект документов кодированной связи. Вкупе с другими документами, захваченными на судах разведки погоды, это позволило британскому командованию на несколько месяцев «заглянуть в карты» Дёница. Пока шло изучение материалов, между 20 по 22 мая атакам «стаи» подвергся конвой HX-126, потерявший девять судов (51 862 брт). Поскольку в этом случае успех был достигнут немцами за пределами зоны противолодочного эскортирования, 27 мая из Галифакса вышел караван HX-129 — первый конвой, имевший противолодочное охранение на всем протяжении пути от Америки до Англии. И все-таки, это не помешало U-ботам продолжать наносить врагу чувствительные удары. За май 1941-го г. они потопили 60 судов (332 809 брт), из них «семерки» — 23 (127 840 брт). 35 из жертв входили в состав конвоев.

27 мая англичане добились крупного успеха, отправив на дно германский линкор «Бисмарк». Сразу же после этого они использовали часть поисковых групп для уничтожения судов снабжения, развернутых РВМ для обеспечения действий надводных и подводных рейдеров в Северной и Центральной Атлантике. Это им удалось сделать благодаря чтению немецкого радиообмена на основе шифроматериалов, захваченных на борту U-110. В результате срок патрулирования «семерок» в западных районах Атлантики значительно сократился. В июне имело место лишь несколько нападений на конвои небольшими группами лодок, завершавшихся, как правило, потоплением от 3 до 6 судов. Общее количество транспортов, потопленных в этом месяце, составило 57 (298 741 брт), в т.ч. 30 (156 801 брт) «семерками».

Подводная лодка U-94 возвращается в Сен-Назер, весна 1941 г.

Потерпев временное фиаско на северо-западных подходах к Британским островам, Дёниц решил перенести район действий стай на юго-западные подходы, против конвоев идущих из Гибралтара и Фритауна, тем более что здесь имелись возможности наладить взаимодействие с разведывательной авиацией. В июле на этом направлении были успешно атакованы конвои OG-69 (потерял 7 судов), в августе — OG-71 (8 судов, эсминец и корвет), в сентябре — HG-73 (10 судов). Несмотря на эти успехи BdU был далек от ликования — тоннаж, входивших в конвои су-

Экипаж U-552 на палубе, Сен-Назер, 7 апреля 1941 г.

Встреча лодки U-201, вернувшейся в Брест из похода

дов оказался невелик, и это сразу же отразилось на общих показателях. Всего же потери гибралтарских конвоев OG и HG с июля по сентябрь составили 34 судна общим тоннажем 52 370 брт., а также два эскортных корабля. Главным героем этих атак стал командир U-201 капитан-лейтенант А. Шнее, потопивший 10 транспортов.

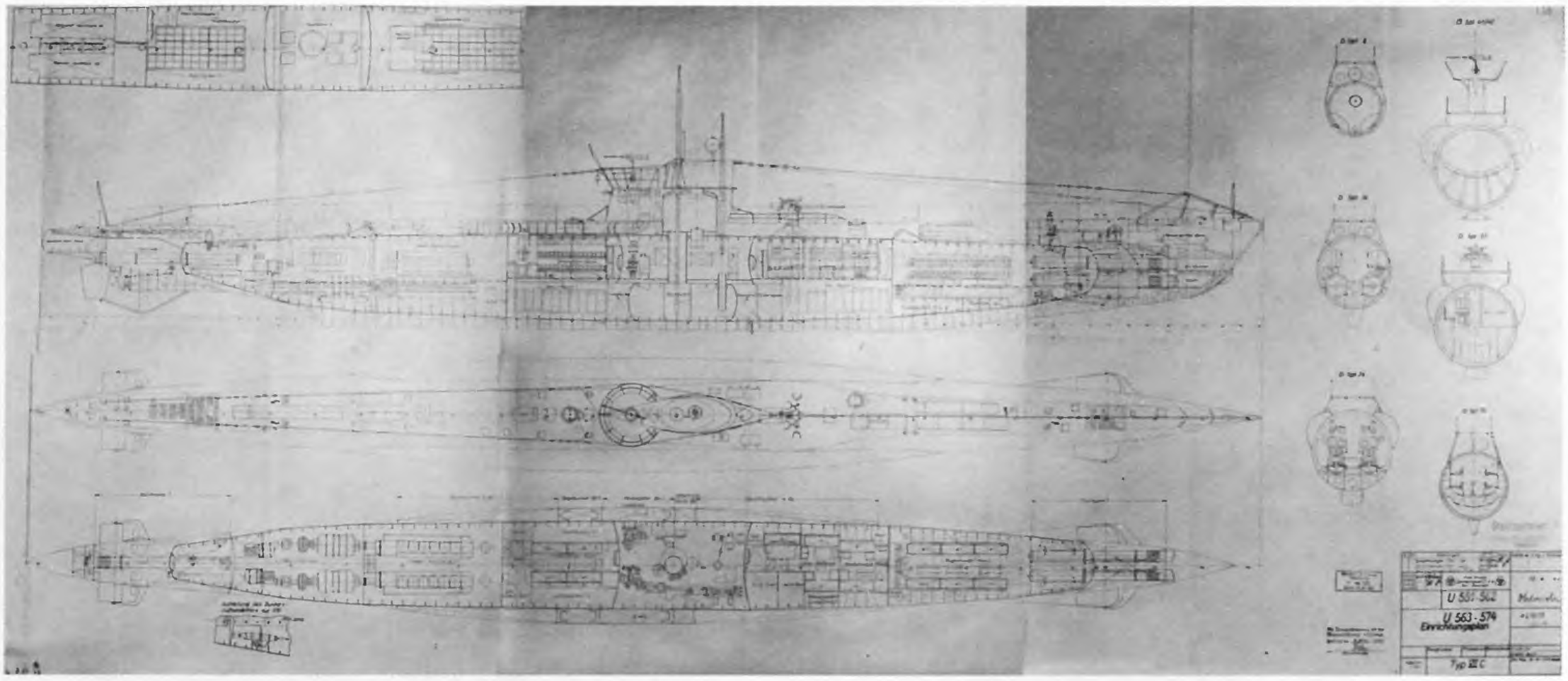
Ситуация в Северной Атлантике весьма отличалась от прошлогодней. С июня корабли и самолеты США стали все более активно участвовать в охранении караванов внутри объявленной немцами блокадной зоны, атаки же их были категорически запрещены. И все же в этих условиях инциденты оказались неизбежны. В начале сентября английская радиоразведка перехватила сообщения, адресованные «стае» «Маркграф», после чего Адмиралтейство изменило курсы движения конвоев. Одновременно направлявшаяся в Исландию группа американских кораблей была извещена о районе сосредоточения подводных лодок. 4 сентября перевозивший в Исландию почту старый «флаш-деккер» «Грир» вошел в район сосредоточения «стаи». Вскоре он, получив предварительное сообщение с британского самолета, установил гидроакустический контакт с U-652, но атаковать ее бомбами не стал. Патрулировавший район британский самолет, зная что «Грир» поддерживает контакт, сбросил наугад четыре бомбы и улетел на базу. Расценив взрывы глубинных бомб за атаку эсминца (командир U-бота искренне полагал, что перед ним британский «флаш-деккер»), лодка безрезультатно атаковала «Грир» торпедами. Тогда эсминец сбросил 8 глубинных бомб, на что U-бот ответил новым торпедным залпом. Он продолжал преследовать субмарину до вечера, после чего получил приказ из Исландии следовать по назначению.

Уже на следующий день президент Рузвельт и конгресс с притворным возмущением осудили «неспровоцированную агрессию» против американского корабля и отдали приказ, разрешающий флоту США атаковать подводные лодки. Данный приказ сделал возможным привлечение американских кораблей для сопровождения британских трансатлантических конвоев, что впервые состоялось 16 сентября при эскортировании HX-150. Высвобождение части британских противолодочных сил из Западной Атлантики сделало возможным усиление охранения конвоев в Восточной. Однако, как показали дальнейшие события, простое механическое увеличение состава противолодочных сил не давало ожидаемого результата. Экипажи кораблей должны были иметь соответствующую подготовку (у американцев она первоначально была исключительно слабой) и эффективные средства обнаружения. Сравнительно сильный эскорт не помешал «волчьим стаям» изрядно пощипать конвои SC-42 (потоплено 16 судов тоннажем 68 259 брт) и SC-48 (потоплено 9 судов 47720 брт, эсминец и корвет). Досталось и американским силам охранения, прибывшим на помощь англичанам из Исландии — 17 октября торпедное попадание получил эсминец «Кёрни», а 31 октября пошел на дно «флаш-деккер» «Рубен Джеймс» (первый корабль ВМФ США, погибший во Второй мировой войне).

Потери германского подводного флота в течение августа — октября оказались незначительны (8 субмарин), однако впервые в руки противника попала абсолютно целая «семерка».

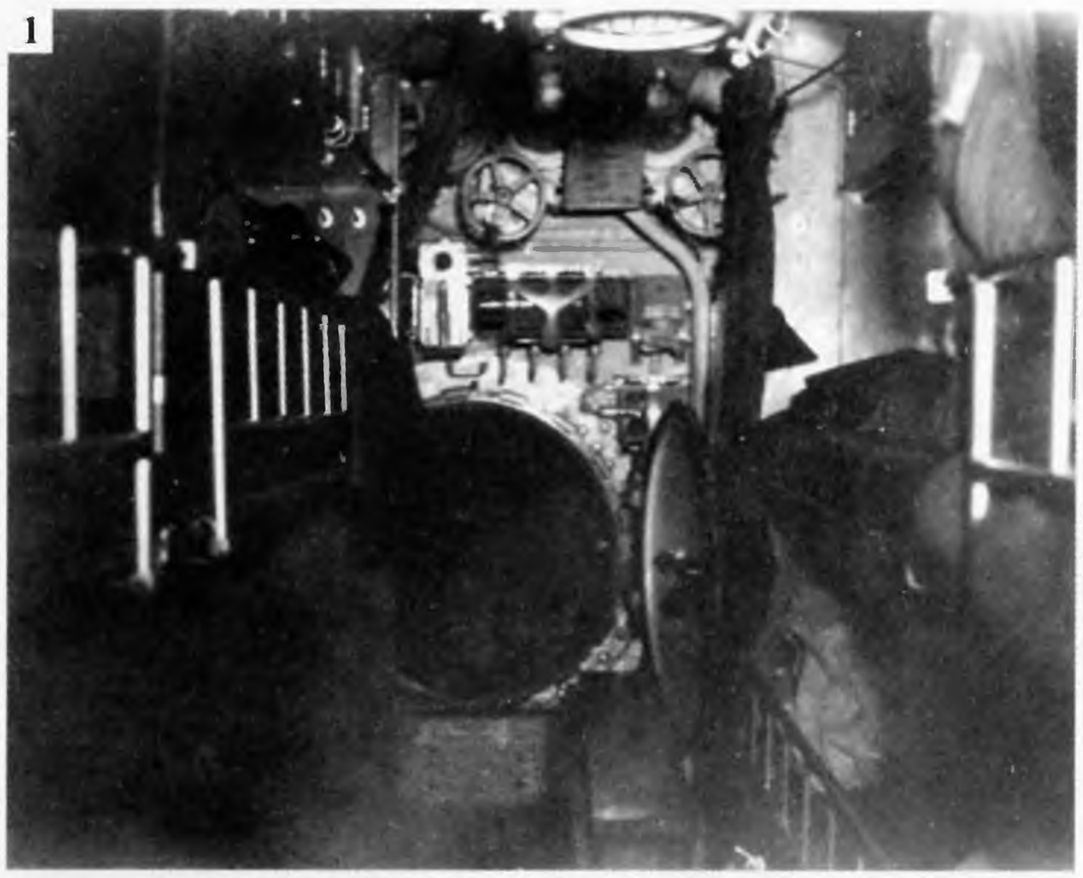
23 августа U-570 вышла в свой первый боевой поход. Спустя четверо суток она прибыла в район южнее Исландии. Из-за сильной качки, утомительно действовавшей на лич-

На двух приведенных снимках запечатлено пленение подводной лодки U-570 английскими кораблями в августе 1941 г.

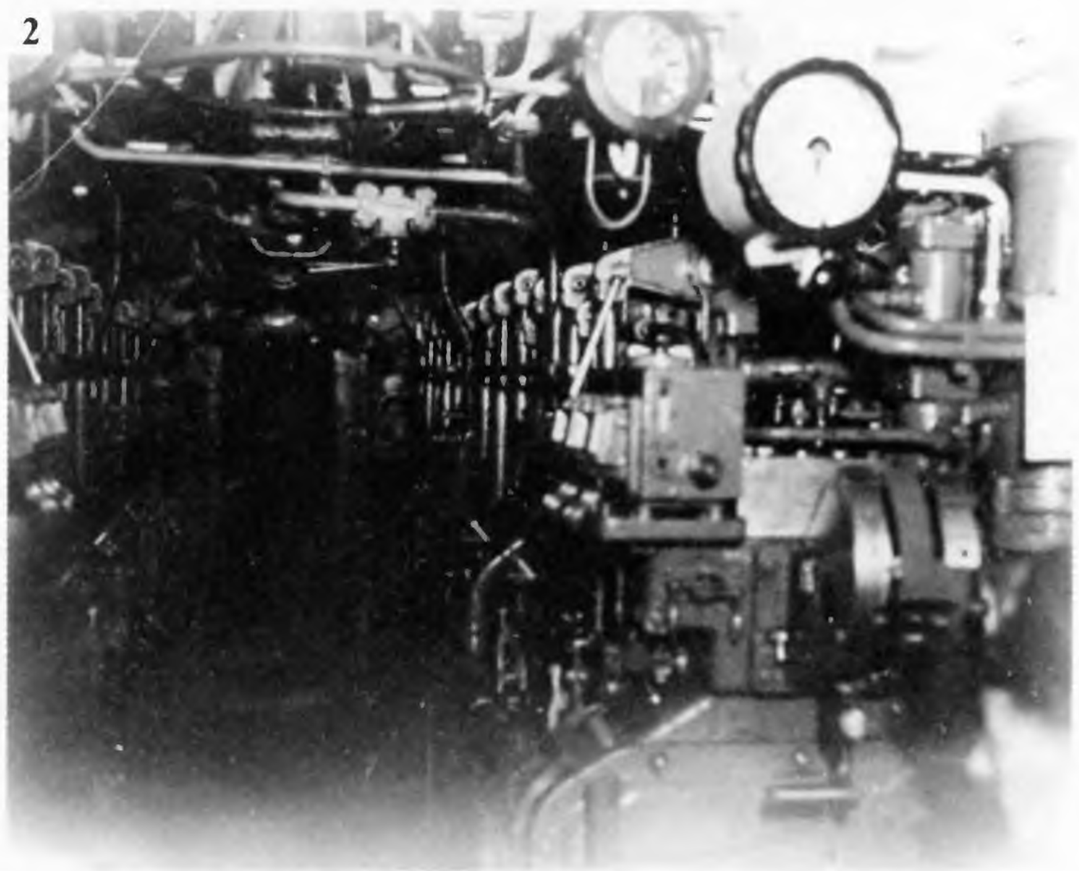


Копия подлинного чертежа подводной лодки U-570, попавшего в руки англичан при ее сдаче. Приведенные ниже фото сделаны союзниками в ходе осмотра лодки. 1 — 2-й отсек, офицерские помещения (вид в сторону центрального поста), 2 — 4-й отсек (вид в корму), 3 — 6-й отсек (вид в корму), 4 — 1-й отсек (вид в нос)

1

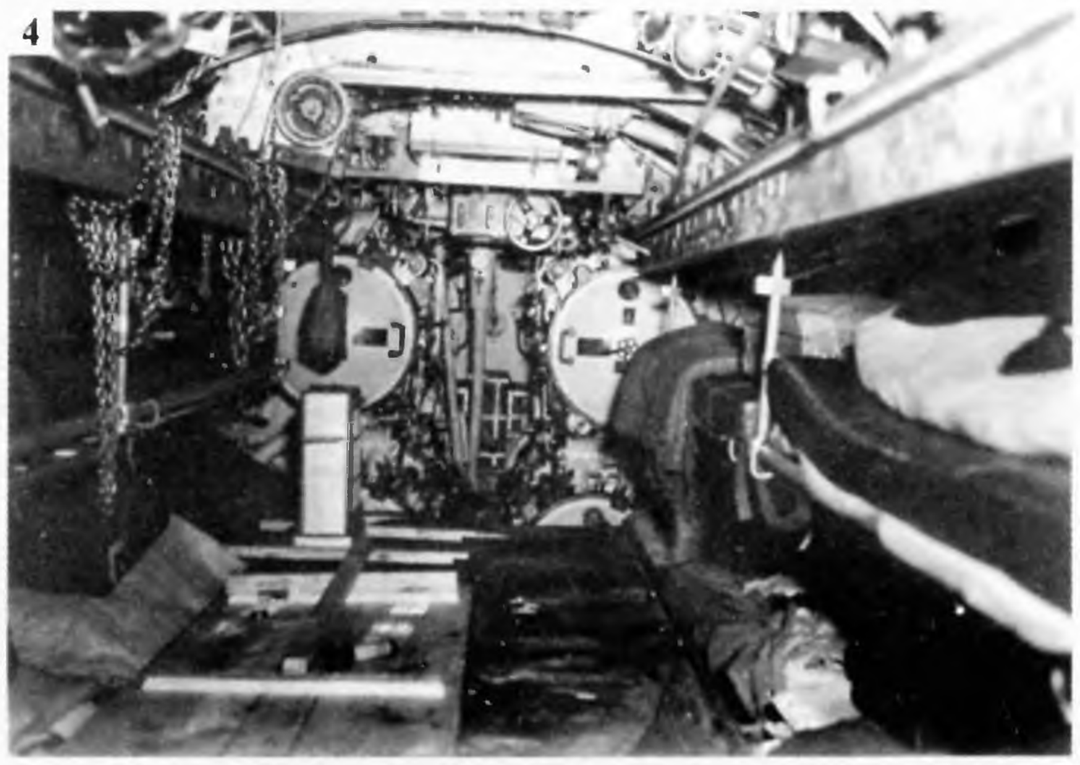


2



3

4



Корабль Его Величества «Граф» — бывшая субмарина U-570

ный состав, командир лодки капитан-лейтенант Рамлов решил погрузиться. К его несчастью при всплытии лодку обнаружил круживший рядом патрульный самолет «Хадсон». Сброшенная им серия бомб причинила «семерке» незначительные повреждения, но сломила волю командира и экипажа к дальнейшему сопротивлению. Над лодкой взмыл белый флаг и спустя сутки на ее борту уже находились англичане. Хотя экипаж уничтожил большинство приборов и оборудования, изучение U-570 дало в руки противника массу полезной информации. Британцы впервые ознакомились с истинными ТТХ германских лодок, включая их маневренные элементы, вооружение и глубину погружения. Теперь оставалось только лишь создать соответствующие средства обнаружения и поражения. Надо сказать, что вскоре они были созданы. Именно в 1941 г. на вооружение британского флота поступили РЛС типа «271» (длина волны 10,5 см), высокочастотный радиопеленгатор HF/DF и многоствольный бомбомет «Хеджехог». Впрочем, темпы производства их в Англии были настолько незначительны, что потребовалось еще полтора года, прежде чем количество оснащенных ими кораблей и самолетов переросло в качество противолодочной борьбы.

«Фора», предоставленная союзниками немцам стремительно сходила на нет. Германский подводный флот не одержал, да и скорее всего не мог одержать победы в течение первых двух лет войны. Число боеготовых лодок в Атлантике к концу этого периода лишь ненамного превышало то, с которым начиналась война. Его увеличению во второй половине 41-го помешали начавшаяся война с СССР (перевод учебных флотилий с Балтики в Южную Норвегию задержал подготовку экипажей новых подлодок на пару месяцев) и начатая в сентябре переброска значительного числа субмарин на Средиземное море.

91 подлодка, входившая на 1 января 1942 г. в состав боевых флотилий, распределялись следующим образом: 23 на Средиземном море и еще 3 на переходе туда, 6 западнее Гибралтара и 4 в Баренцевом море. 60% из оставшихся 54 задерживались в ремонте из-за нехватки рабочей силы на верфях. Только 22 находились в Атлантике, причем лишь шесть на позициях. Кроме того, еще 58 подлодок относились к разряду учебных и 100 находились на испытаниях и проходили курс боевой подготовки.

Тем временем силы противника, также очутившегося в критическом положении, имели куда больший потенциал роста за счет мощи заокеанского партнера. В декабре состоялось

очередное сражение с «гибралтарским» конвоем, результаты которого оказались для немцев весьма разочаровывающими.

Караван HG-76 вышел из Гибралтара 14-го числа, насчитывая в своем составе 32 судна. Его непосредственно охраняли два шлюпа и семь корветов, а поблизости находилась группа поддержки, включавшая первый английский эскортный авианосец «Одесити» и три эсминца. Выход обеспечивался четырьмя эсминцами гибралтарской базы, которые 15-го сумели найти и потопить U-127. Спустя сутки караван, о котором Дёниц знал благодаря U-74, шедшей в Средиземное море, был обнаружен разведывательным «фокке-вульфом». Первая попытка атаковать караван утром 17-го сорвалась из-за противодействия эскорта. С рассветом самолеты с авианосца обнаружили три преследующие субмарины и без труда загнали их под воду. Эскортные корабли успешно пробомбили U-131, которая впоследствии всплыла и была затоплена экипажем ввиду приближения эскортных кораблей. Впрочем, до этого она успела сбить палубный истребитель «Мартлет», ставший первым самолетом сбитым огнем субмарины в битве за Атлантику. Спустя сутки вслед за ней на дно отправилась U-434. В течение операции истребители с «Одесити» сбили два «Кондора». Попытки нескольких лодок стаи «Зеераубер» атаковать караван из под воды успехом не увенчались, за исключением U-108, торпедировавшей одно судно, добитое огнем кораблей охранения.

Только в ночь на 19-е U-574 смогла потопить эсминец «Стенли», но тут же была уничтожена контратакой шлюпа «Сторк» под командованием самого командира эскортной группы кэптена Уокера. Дальнейшие попытки лодок атаковать оставались безуспешны вплоть до ночи на 22 декабря. Тем временем к месту сражения подошли посланные Дёницем «семерки» U-71, U-751 и U-567. Ночью U-751 потопила «Одесити», а U-567 одно из судов. Впрочем, последняя была практически сразу уничтожена глубинными бомбами. Ею командовал очень опытный подводник капитан-лейтенант Э. Эндрас, кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями, бывший первый вахтенный офицер Гюнтера Прина. Все последующие атаки, продолжавшиеся вплоть до вечера 22 декабря отражались эскортом с неизменным успехом.

«После такой неудачи и весьма незначительных успехов двух последних месяцев 1941 года — вспоминал Дёниц — в штабе подводных сил распространилось мнение, что мы больше не в состоянии бороться против конвоев». И все же в штабе BdU решили не изменять принятой концепции использования субмарин, надеясь на изменение обстановки, хотя и прекратили нападения на Гибралтарские конвои.

Британский эсминец «Стенли». В ходе сопровождения конвоя HG-76 он принял активное участие в потоплении 18 декабря 1941 г. подводной лодки U-434, но уже в ночь на 19-е сам был поражен торпедой U-574 и затонул

В данном случае этим надеждам суждено было сбыться — вступление в войну США, как это не парадоксально, первоначально изменило баланс сил в Атлантике не в пользу союзников.

«Избиение великовозрастных младенцев»

9 декабря Гитлер снял ограничения на действия против американских кораблей и судов и пан-американской зоны безопасности, а на следующий день объявил войну США. С вступлением Америки в войну битва за Атлантику принимает размеры неограниченной, тотальной борьбы на истребление. Из стран, интересы которых могла затронуть подводная война, немецкие подлодки получают приказ не уничтожать только суда Португалии, Испании, Аргентины и Чили в тех случаях, если они не будут использовать затемнение в момент нахождения в зоне боевых действий.

В декабре 1941 года Дёниц отправляет к побережью США пять первых подводных лодок. В операции «Паукеншлаг» принимают участие исключительно крейсерские лодки, но с середины февраля боевые действия у берегов Америки ведут уже и «семерки». При грамотном и экономном использовании их топливных запасов, автономности вполне хватает, чтобы действовать в районе от Ньюфаундленда до Чесапикского залива на протяжении примерно двух недель. Впрочем, запас торпед на лодках заканчивался раньше. Хотя с момента объявления войны прошел уже месяц, здесь царила полная беспечность, суда курсировали освещенными, маяки горели словно в мирное время. Для достижения максимального эффекта каждой лодке нарезался самостоятельный район. Днем они лежали близ береговой черты на мелководье, ночью всплывали для атак из надводного положения. Введенное вскоре затемне-

ние судов роли не играло — их было очень хорошо заметно на фоне освещенной береговой черты. Немцы устроили в этом районе настоящую бойню и в течение января — апреля 1942 года полностью дезорганизовали судоходство.

Первоначально «семерки» были собраны в «отвлекающую группу» в канадских водах у полуострова Новая Скотия и острова Ньюфаундленд. Своими действиями они должны были оттягивать на себя противолодочные силы союзников, позволяя тем самым «девяткам» действовать у берегов США с максимальной эффективностью. Однако Дёниц считал, что лодки серии VIIC так же могут принять участие в нанесении главного удара. Для проверки этого предположения на практике в феврале он перенацелил в район Нью-Йорка U-564, U-653 и U-432, из числа группы, отправленной к берегам Канады. Действия этих трех лодок показали, что при строгой экономии топлива лодки серии VIIC вполне могут действовать там от 7 до 10 дней без дозаправки. Высокие возможности «семерок» подтвердила U-432, потопившая у берегов США 5 судов общим тоннажем 25 107 брт.

По результатам эксперимента все девять «семерок», вышедшие в поход в феврале 42-го, были отправлены к побережью Соединенных Штатов. Правда, заданного района достигли только 6 субмарин. Всего же в период с декабря 1941 года по август 1942 к берегам США и Канады было направлено 8 групп лодок VII серии, которые насчитывали от 3 до 20 единиц каждая.

12 января у американского побережья было потоплено первое судно. С этого момента статистика потопленных судов и тоннажа резко взмывает вверх: если в январе 1942-го подводными лодками было потоплено всего 49 торговых судна (267012 брт), в феврале и марте — соответственно 65 (379 433 брт) и 77 (438 117 брт). Вклад «семерок», с учетом вышеизложенных ограничений, оказался весьма существенным: 22 (100 867 брт), 23 (111 224 брт) и 36 судов (175 575 брт).

С конца февраля у побережья США действует большинство высылаемых в Атлантику подводных лодок VII серии. Исключение составляли только подлодки, совершавшие свой первый поход из норвежских баз, которые были развернуты Дёницом на северо-западных подходах к Англии.

Американский военно-морской флот оказался совсем неготовым к подобному повороту событий. Лишь к апрелю ему удалось развернуть силы, которые могли оказывать хотя бы сковывающее воздействие на субмарины: 2 канонерские лодки, 5 яхт, 12 куттеров, 9 патрульных кораблей береговой охраны, 17 британских и канадских противолодочных траулеров, а также временно приданные 23 эсминца. В качестве патрульных были задействованы 126 самолетов ВВС армии США. Поскольку системы конвоев все еще не существовало, все эти корабли использовались для поиска подлодок в ключевых пунктах коммуникаций или на основе предварительного обнаружения с берега или воздуха. Из-за своей неэффективности такие поиски еще в годы Первой мировой войны получили ироническое название «погоня за осами по всей ферме». Достаточно сказать, что из-за отсутствия опыта борьбы с вражескими подводными лодками в течение первых трех месяцев 1942 года флоту США не удается потопить ни одной немецкой субмарины.

Снова, как и в конце 1940 г. у «семерок» появляется возможность топить по 5 — 7 судов за поход. Рекордного показателя в этот период добился командир U-552 Эрих Топп, потопивший в течение похода с 7 марта по 27 апреля в районе м. Гаттерас 7 судов тоннажем 45731 брт. 11 апреля, еще во время похода, выходит указ о награждении его рыцарским крестом с дубовыми листьями (рыцарский крест он получил еще летом 1941 г.), а спустя четыре месяца, уже под конец карьеры в качестве командира лодки — рыцарским крестом с дубовыми листьями и мечами. Среди командиров «семерок» он — второй по результативности.

Характерным примером действий в американских водах является потопление Топом танкера «Тамаулипас» в ночь на 10 апреля. Танкер совершал переход из Тампико (Мексика) в Нью-Йорк, имея на борту 10 200 тонн нефти. На U-552 гидроакустический контакт с ним был установлен вечером 9 апреля, после чего лодка всплыла и начала сближение с предполагаемой целью. Через час верхней вахте удалось установить визуальный контакт с танкером, однако далее события начали изначально разворачиваться не в поль-

Один из «подводных асов» Кригсмарине Эрих Топп у перископа субмарины U-552. Всего на его счету 197 460 брт потопленного тоннажа и, кроме того, американский эсминец «Рубен Джеймс», торпедированный 31 октября 1941 г. — еще до вступления США во Вторую мировую войну

зу Топпа. Перед самой полуночью сигнальщик доложил капитану танкера Фалькенбергу, что была замечена торпеда, прошедшая перед носом танкера. Хотя фактически это донесение было вызвано ложным обнаружением, обеспокоенный капитан приказал увеличить скорость до 10 узлов и перейти на противолодочный зигзаг. По прошествии некоторого времени капитану поступил доклад, что сигнальщики отчетливо различают звук работающих дизелей. Фалькенберг приказал рулевому переложить руль на правый борт, но, как оказалось, тем самым он лишь подставил борт судна попаданию торпеды. В 00.27 «Тамаулипас» получил попадание в районе 5-го танка. После взрыва на танкере начался сильный пожар, который продолжался до утра, после чего он затонул в 20 милях к северо-востоку от мыса Лукаут.

Постепенно у американцев проходит первый шок, и они энергично берутся за организацию надлежащей противолодочной обороны. 14 апреля была потоплена первая немецкая субмарина — «семерка» U-85 — застигнутая американским эсминцем «Ропер» на мелководье. Значительные силы противолодочных кораблей, ранее занимавшихся проводкой судов в Атлантике, отзываются в родные воды. В апреле дело доходит до того, что уже англичане вынуждены прислать две эскортные группы для борьбы с подводными лодками в Карибском море. Помимо этого англичане предоставили 5 Корветов и 14 траулеров для конвоирования судов между Норфолком и Ки-Уэст вместе с кораблями США.

Мобилизуется громадное количество пароходов, катеров, яхт, которые переоборудуются для нужд ПЛО. Позднее вся эта разношерстная компания получила прозвище «Хулиганский флот». 18 апреля, через 5 месяцев после вступления страны в войну объявляется об обязательности затемнения береговой черты, но мэры крупных городов еще некоторое время игнорировали это распоряжение. Так, затемнение Галвестона было введено 1 июня, а Нью Йорка — 25 мая. Наконец, в начале мая у восточного побережья вводится система конвоев. Первый конвой KS-500 вышел в Норфолк из Ки-Уэст 14 мая. Впоследствии были введены и другие маршруты.

С мая 1942 года Дёниц вводит в дело первый подводный танкер, на жаргоне подводников — «дойную корову». С конца марта ту же задачу решала субмарина UA, строившаяся для Турции и включенная в состав кригсмарине сразу после начала войны. 23 марта она заправила первую «семерку». Согласно данным К. Блэйра, заправка с подводного танкера продлевала поход «семерки» на 9 дней. Применение подобных кораблей позволяет лодкам дольше оставаться на позициях и с помощью одной дозаправки перебрасывать к берегам Америки даже лодки типа VII, а с двумя дозаправками «семерки» добирались даже до Карибского моря (первой туда зашла U-594 21 мая) и Мексиканского залива (U-753 с 25 мая). В мае — июле после завершения кампании у восточного побережья именно сюда переносится основная тяжесть удара. Снова на дно идет большое количество судов (в июне 42-го подлодками уничтожено 124 судна, тоннажем 595 906 брт, в т.ч. «семерками» — 42 судна в 181 166 брт), прежде чем и здесь устанавливается система конвоев, наращиваются воздушные и надводные противолодочные силы. Всего же за время 8-месячного «блица» «львы Дёница» отправляют на дно в американских водах и в Атлантике 609 (!!!) судов общим тоннажем 3 122 456 брт. От общего объема «семерки» претендовали примерно на треть, потопив в результате 104 походов 225 судов тоннажем 1 111 371 брт. Плата за это неслыханное избиение составила всего 22 ПЛ, из них 12 «семерок».

Горит торпедированный подводной лодкой U-203 6000-тонный американский танкер «Гарри Ф.Синклер», 11 апреля 1942 г.

Заправка подводной лодки VII серии с «дойной коровы» — U-459 (XIV серии), апрель 1942 г.

Тонет торпедированный подводной лодкой U-593 танкер «Персефона», 25 мая 1942 г.

Кульминация и перелом (май 1942 г. — май 1943 г.)

В течение 1942 г. происходит резкое увеличение числа боеготовых субмарин. Если на 1 января в составе кригсмарине насчитывается всего 249 лодок, из которых лишь 91 готова к боевым действиям, то к концу года в строю 393 лодки, в т.ч. 212 боеготовых. В конце июля численность боеготовых лодок в базах Бискайского залива впервые перевалила за сотню и к 1 сентября составила 124 единицы (77 VII серии и 47 IX). Помимо существенного роста числа лодок имелись и другие факторы, облегчившие Дёницу организацию нового наступления на союзные атлантические коммуникации. Боевые действия у берегов США по своей напряженности для молодых командиров и экипажей принципиально не отличались от курса боевой подготовки в учебных флотилиях, что позволило в течение первого полугодия существенно увеличить число боеготовых экипажей. Переход с 1 февраля на новый шифр «Тритон» на длительное время перекрыл союзникам доступ к материалам немецких радиопереговоров. Кроме того, нужно учитывать, что немецкий подводный флот получил в течение года 6 подводных танкеров. Наконец, из-за острой нехватки топлива союзным конвоям пришлось ходить одним и тем же кратчайшим маршрутом (так называемая «дуга большого круга»), что значительно облегчало поиски и обнаружение караванов. Все эти факторы, а также усиление противолодочной обороны у берегов США натолкнули Деница на необходимость возобновить операции «волчьих стай» против конвоев в Северной Атлантике. Районом действий была избрана «воздушная дыра» южнее Гренландии, недоступная для патрульной авиации союзников.

И все-таки еще раньше, чем принимается это решение, происходят два события, свидетельствующих о новом усложнении обстановки.

В течение февраля — апреля в западной части Бискайского залива пропадают без вести три субмарины (U-587, U-82, U-252). Все они незадолго до гибели сообщили об обнаружении конвоев и вскоре после этого перестали выходить на связь. Как и год назад, после почти одновременной гибели подлодок Прина, Щепке и Кречмера у Дёница возникло ощущение, что противник начал применять против U-ботов специальные конвои-ловушки.

На самом деле причиной потерь стало новое средство обнаружения, имевшееся у эскортных кораблей — радар сантиметрового диапазона. Благодаря ему ночь и плохая видимость, считавшиеся ранее союзниками «стай», превратились в их противников. Корабли охранения получили возможность незамеченными сближаться с U-ботами на небольшую дистанцию и внезапно атаковать их артиллерией и тараном.

Точно так же, все большее внедрение радаров на самолетах Берегового командования позволило перейти к внезапным ночным атакам. Ночью, в отличие от светлого времени, сигнальщики лодки не могли обнаружить самолет на безопасном расстоянии и объявить тревогу. Однако до тех пор, пока в начале 1942 г. майор британских ВВС Ли не

Боеготовность германского подводного флота на различных этапах войны

Месяц, год	Число боеготовых ПЛ	Число учебных ПЛ и проходящих курс БП	Всего	Число вступивших в строй за предыдущий период
9.39	49	8	57	—
1.40	32	24	56	7
4.40	46	6	52	4
7.40	28	23	51	9
10.40	27	37	64	15
1.41	22	67	89	22
4.41	32	81	113	30
7.41	65	93	158	47
10.41	80	118	198	53
1.42	91	158	249	69
4.42	121	164	285	49
7.42	140	191	331	59
10.42	196	169	365	61
1.43	212	181	393	69
4.43	235	188	423	69
7.43	207	208	415	71
10.43	175	237	412	61
1.44	168	268	436	78
4.44	166	278	444	62
7.44	188	246	434	53
10.44	141	260	401	49
1.45	144	281	425	65

сконструировал мощный и компактный прожектор, ночные атаки оснащенных радарами самолетов были неэффективны. Появление на вооружении противолодочной авиации радара, прожектора и усовершенствованных глубинных бомб позволили резко повысить действенность противолодочного рубежа в Бискайском заливе. В июне серьезные повреждения получили четыре подлодки, а в ночь на 5 июля патрульный бомбардировщик «Веллингтон» потопил возвращавшуюся из боевого похода U-502 — первую субмарину, уничтоженную авиацией в заливе. За ней в июле — октябре последовала гибель еще четырех подлодок. Вообще в различных районах Атлантики, Северного моря и Средиземного моря жертвами авиации с июля по октябрь включительно стали 18 лодок из них 14 «семерок». Лишь скорейшее внедрение прибора «Метокс» позволило немцам временно обезопасить себя от угрозы с воздуха. Этот период продолжался всего несколько месяцев, потребовавшихся для установки на самолетах радаров сантиметрового диапазона.

Хватало у немцев и собственных проблем. В первую очередь это вопрос кадров. С начала войны до августа 1942 г. подводный флот лишился 3803 человек, из них 1959 погибли, 696 пропали без вести, а 1148 оказались в плену. Подводный флот кригсмарине потерял 38% личного состава, и к тому же самого опытного. Подготовка новых кадров подводников отнимала много сил: одних учебных флотилий насчитывалось 13; в их составе постоянно находилось от 90 до 100 подводных лодок. В связи с большими потерями срок обучения был сокращен для офицерского состава с 3 до 2 месяцев, а для рядовых и унтер-офицеров — с 6 до 3 месяцев.

Несмотря на эти качественные изменения, количественное соотношение между подводными лодками и британскими противолодочными силами (у американских в то время хватало проблем в собственных водах) изменилось по сравнению с летом предшествующего года явно не в пользу последних. В этих условиях тяжелые потери атлантических караванов были неизбежны, но тоннаж, уничтожавшийся каждой лодкой, заметно упал.

Весной — летом 42-го Дёниц провел в Северной Атлантике серию операций. Их можно оценить как сравнительно успешные, хотя в своих мемуарах гросс-адмирал жаловался, что еще больших достижений помешала добиться штормовая погода. Однако она же сорвала и эффективную работу радиолокационных станций эскортных кораблей.

Первой для атаки конвоев Дениц сформировал стаю «Гехт» в составе 8 субмарин. Группа «Гехт» вышла в поход в начале мая и находилась в море до конца июня, за это время этими лодками было атаковано три конвоя ONS-92, ONS-100 и ONS-102 из состава которых было потоплено 12 судов общим тоннажем 61464 брт и один корвет. Ровно половина из числа потопленных судов пришлась на счет командира «семерки» U-94 обер-лейтенанта О. Итеса.

В июле штаб BdU делает новое неприятное открытие — противник использует для охранения конвоев четырехмоторные бомбардировщики типа «Либерейтор» берегового базирования на удалении до 800 миль от баз. Впрочем, при действиях на таком расстоянии самолет практически не несет бомбовой нагрузки, но и пулеметного огня зачастую оказывается достаточно, чтобы загнать преследующую конвой лодку под воду. Как уже отмечалось, благодаря новой технике самолеты могли атаковать круглосуточно, иногда полностью срывая сосредоточение «стаи» на носовых курсовых углах конвоя.

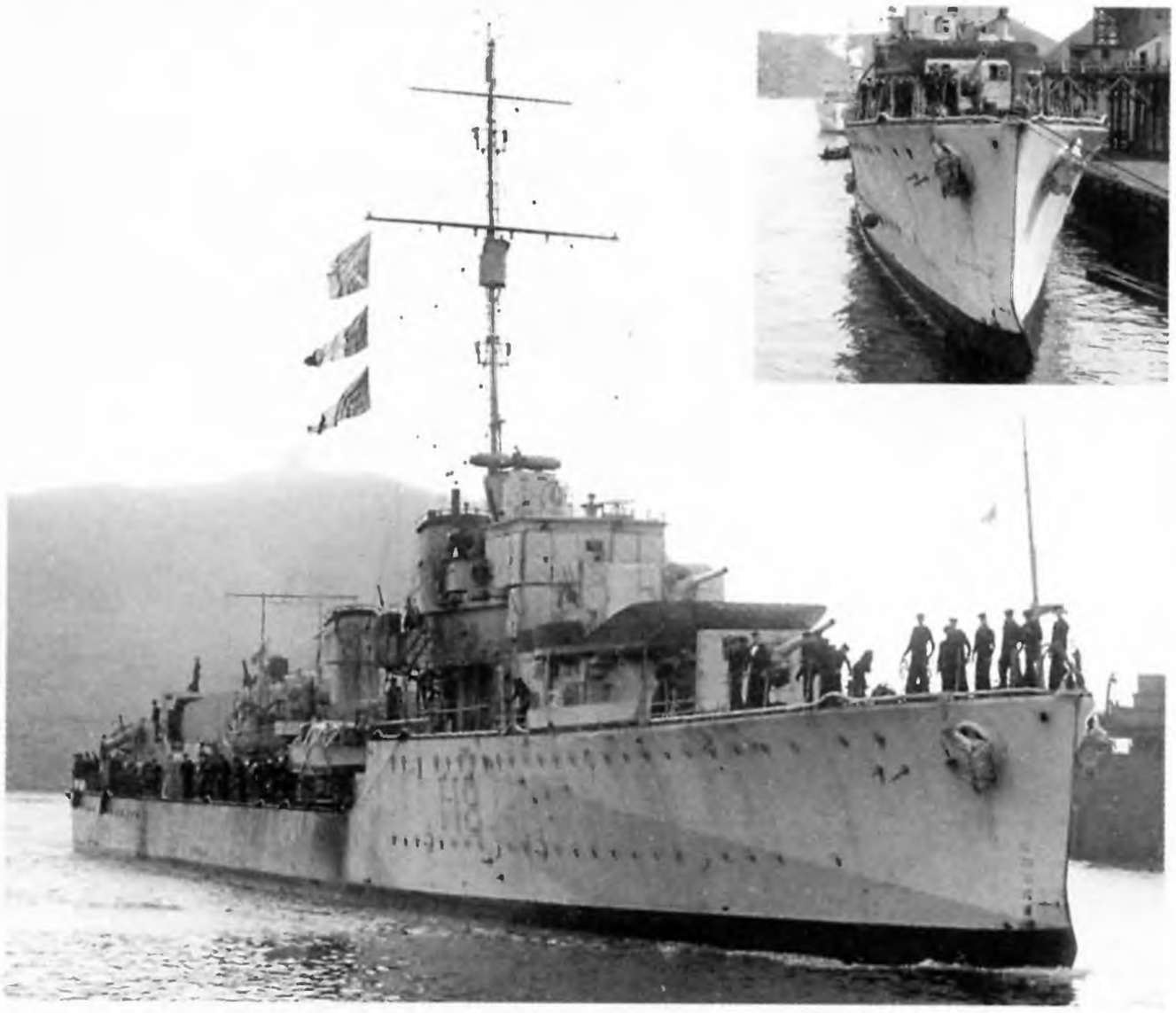
В качестве примера, характеризующего сражения лета 1942 г., можно привести историю конвоя SC-94. Он был обнаружен с U-593 5 августа, в тот момент, когда его походный ордер оказался расстроенным из-за тумана. Вечером лодке удалось потопить один пароход, но из-за начавшегося преследования она потеряла контакт. На следующий день штаб BdU приказал 8 субмаринам группы «Штайнбринк» произвести атаку, однако эскорту (канадские эсминец и 5 корветов) удалось не только полностью сорвать нападение, но и потопить U-210 (вечером атакована эсминцем «Эссинибойн» и при попытке погрузиться после артиллерийского боя, протаранена), повредить U-454 и U-595. С 7 августа «стаю» усилили шесть подлодок, выслан-

Обер-лейтенант Отто Итес. На его счету 15 потопленных судов союзников общим тоннажем 76 882 брт. 28 августа 1942 г. его лодка U-94 пошла на дно, протаранненная канадским корветом «Оаквилл». Из экипажа субмарины погибло 19 человек, остальные во главе с Итесом встретили окончание войны в лагере для военнопленных

8 августа 1942 г. — подводная лодка U-210, преследуемая канадским эсминем «Эссинибойн» (снимок сделан с борта последнего)

«Эссинибойн» настигает U-210 (два верхних снимка) и таранит (снимок внизу)...

«Эссинибойн» возвращается в базу после потопления U-210. На врезке хорошо виден свернутый при таране форштевень эсминца



ных из французских портов, однако даже несмотря на это эскорт сумел отразить все атаки. Вынужденные стрелять с большой дистанции U-боты не могли добиться успехов до середины дня 8-го, когда, воспользовавшись разрывом в цепи охранения, U-176 и U-379 смогли выйти на позицию атаки и из подводного положения потопить три и два судна соответственно. Это произошло настолько внезапно, что в общей панике экипажи трех неповрежденных «купцов» поспешили покинуть свои корабли. Один из них на следующий день стал жертвой U-176. Вечером погода снова испортилась из-за дождя. Видимость достигла полутора миль. Тем временем U-379 была выслежена корветом «Дайантус», который после трехчасового преследования заставил лодку всплыть на поверхность, и потопил ее, нанеся четыре таранных удара.

С 9-го караван вошел в радиус прикрытия береговой авиации. К эскорту присоединились B-24 и «Каталина» с исландских аэродромов, а также два эсминца из командования охраны Западных подходов. Воспользовавшись этим, корабли эскорта, широко используя радиопеленгаторные станции, начали преследовать лодки и на большом удалении от конвоя. Тем не менее, на следующий день U-438 и U-660 сумели занять выгодные позиции и отправить на дно еще четыре судна. 11 августа, столкнувшись с новым усилением эскортных сил и усилением активности базовой авиации, Дёниц распорядился прекратить операцию. Ее общий итог — 11 потопленных судов (53 421 брт) за две потерянные лодки — командующий оценил как «нетерпимый результат». Одной из главных причин этого он посчитал то, что из 48 подлодок, вышедших в море в июле и августе для действий в Северной Атлантике 38 либо вышли в поход в первый раз, либо шли в поход с не-

опытным командиром. В результате их атак было потоплено 44 судна, но 8 субмарин погибло. При этом 23 лодки вообще не потопили ни одного судна.

Итоги же нападений на другие караваны вплоть до конца октября, в большинстве случаев, не составляли и половины этих цифр. Исключения составили конвой ONS-127, который в середине сентября потерял 7 судов (50 244 брт) и эсминец, а также караван SC-104, потерявший в середине октября 8 судов (43 970 брт). Правда, надо признать, что из-за посылки U-ботов на слабоохраняемые коммуникации у берегов Западной Африки, а с сентября и в Южную Атлантику, общие цифры потопленного тоннажа оказались достаточно высокими: июль — 93 судна (440 346 брт), август — 110 (515 911 брт), сентябрь — 92 (440 032 брт). Потери за эти же три месяца составили 31 U-бот — практически столько же, сколько за 1939 и 1940 годы вместе взятые. Вспоминая этот период, Дёниц писал: «К чувству удовлетворения, которое я испытывал в связи с успехами лодок, примешивалась тревога за их судьбу, обусловленная усилившимся патрулированием с воздуха. С моей точки зрения, трудности подводной войны при соответствующем развитии обстановки должны были привести нас к недопустимо большим потерям и не только снизить имеющиеся результаты, но и вообще уменьшить надежды на успех всей подводной войны». И все же представляется, что это мнение родилось задним числом — вопреки вышесказанному в 1942 г. никто еще не помышлял к переходу от строительства «надводных подводных лодок» (VII серия) к истинно подводным (XXI серия).

Картина несколько изменилась в последние месяцы года. В конце октября почти одновременно штабу BdU удалось навести крупные «стаи» на караваны HX-212 и SL-125. Первый потерял шесть (51 918 брт), второй — 12 (80 005 брт) транспортов. Успехи эти объяснялись некоторым ослаблением эскортных сил в связи с развертыванием десантных соединений по плану союзной высадки в Северной Африке (операция «Торч»). В ходе данной операции многочисленные субмарины пытались действовать в местах выгрузки сил вторжения, но добились при этом весьма ограниченных успехов.

В Северной Атлантике успех сопутствовал им в большей степени. В начале ноября был атакован конвой SC-107 потерявший 15 судов на 82 817 брт, а самом конце декабря разыгралось сражение вокруг каравана ONS-154.

Вечером 26 декабря U-664 заметила конвой, состоявший из 44 торговых судов, одного спасательного судна и небольшого «КАМ-шипа». Его охраняла канадская группа С-1, состоявшая из одного эсминца и пяти кор-

Еще один свернутый форштевень — результат тарана английского эсминца «Вайкаунт» немецкой подводной лодки U-661 в ночь на 15 октября 1942 г.

ветов. Первая атака конвоя состоялась рано утром 27 декабря, когда U-356 удачно заняв позицию для пуска торпед, потопила сразу три судна и четвертому нанесла повреждение. Эскорт контратаковал и потопил лодку. В этот же день в результате новых атак U-ботов было потоплено ранее поврежденное судно и торпедирован танкер. Затем немцы практически потеряли контакт с конвоем на сутки, но утром 28-го числа контакт был восстановлен, и на сигнал U-260 вокруг него собралась «стая» из 13 лодок. В ночь на 29 декабря немцы устроили побоище, потопив 9 судов (46 200 брт). Необходимо отметить, что все эскортные корабли в эскортной группе С-1 были оборудованы радарами 271, но они были установлены недавно и их операторы не имели достаточного опыта. Прибывшие на помощь два британских эсминца помогли предотвратить третью атаку в ночь на 30-е декабря, но днем этим эсминцам и двум корветам пришлось уйти на дозаправку, оставив конвой на попечение канадского эскадренного миноносца и трех корветов. Этим воспользовался командир U-435 кавалер Рыцарского креста капитан-лейтенант Штрелоф, потопивший «КАМ-шип» с двумя десантными судами на борту. У оставшегося эскорта топливо было уже на исходе, когда 31 декабря Дениц свернул операцию, после того как лодки в предыдущую ночь потеряли конвой из виду. В результате караван потерял 13 судов (67 437 брт) и «КАМ-шип». Немцы лишились всего одной субмарины. Данный

конвой стал одним из шести, наиболее пострадавших от атак субмарин за все время битвы за Атлантику.

Общие результаты действий за три последних месяца года были таковы: подлодками потоплено в октябре 87 судов (548 793 брт; «семерки» — 43 судна, 269 150 брт.), в ноябре — 116 (728 493 брт; «семерки» — 36 судов, 239815 брт — рекордный уровень потерь от субмарин в течение всей войны), в декабре — 55 (307 705 брт; «семерки» — 28 судов, 153 595 брт). Потери U-ботов составили 34 единицы.

Январские штормы сильно затруднили боевую деятельность U-ботов, которые смогли в течение месяца эффективно перехватить лишь танкерный конвой ТМ-1 (потоплено 7 из 9, входивших в состав конвоя танкеров тоннажем 56 453 брт). В феврале начался новый цикл сражений, оцененный впоследствии как кульминация битвы за Атлантику. Сначала успех полностью был на стороне немцев. Между 5 и 8 февраля они настойчиво атаковали караван SC-118 и, несмотря на сильный эскорт, потопили 11 судов (59 765 брт) из его состава.

Это оказалось прекрасным подарком Дёницу, получившему всего за несколько дней до этого должность главнокомандующего кригсмарине. В то же время из 20 принимавших участие в операции субмарин, лишь шесть смогли применить оружие, причем только три (U-262, U-402, U-614) прорвали линию эскорта. Основной успех принадлежал U-402, командир которой корветтен-капитан З. фон Форстнер сумел в течение ночи потопить пять и повредить одно судно, в то время как остальные довольствовались только отставшими транспортами. В ночь на 8-е число фон Форстнер снова атаковал конвой и потопил еще один пароход. Уже на следующий день он был награжден Рыцарским крестом. Платой за успех стала гибель U-187, U-609 и U-624 и тяжелое повреждение еще четырех лодок.

Подводная лодка U-402

Более удовлетворительный для BdU результат имела операция против ON-166, потерявшего от атак 19 U-ботов 14 из 49 судов. На этот раз основной причиной союзных потерь стало большое численное превосходство немцев, упорно пытавшихся прорваться сквозь линию эскорта, и отсутствие воздушного прикрытия. В этом сражении германская сторона лишилась четырех субмарин.

Но своего самого большого успеха Дёниц добился в марте 43-го. Сначала в операции против каравана SC-121 U-ботам удалось потопить 12 из 59 входивших в его состав судов (55 661 брт). В этом сражении со стороны немцев участие принимало 26 субмарин, а со стороны союзников — эскортная группа А-3, только что проигравшая бой за ON-166. В ней имелось всего пять эскортных кораблей, так что исход схватки можно было легко предсказать. Но все-таки для немцев атака конвоя не прошла безнаказанно. 10 марта «семерка» U-633 была протаранена транспортом «Скортон» и пошла ко дну со всем экипажем. Данная лодка, видимо, стала единственной немецкой субмариной, которую потопило вражеское торговое судно за все время войны.

Следующее сражение развернулось вокруг каравана HX-228. Он вышел из Нью-Йорка через три дня после SC-121. Немцам удалось потопить 10 и 11 марта 4 судна и эсминец «Хавестер» из его состава. Об эпизоде его гибели хотелось бы рассказать поподробней. Утром 11 марта эсминец, на котором находился командир эскортной группы В-3 коммандер Тэйт, обнаружил находящуюся на поверхности «семерку» U-444. Открыв огонь их орудия, корабль пошел на таран и сильно ударил субмарину в кормовую часть. В результате удара «Хавестер» получил повреждения, одна из его машин вышла из строя. Тэйт оставил поврежденную лодку на поверхности, подобрав при этом одного немецкого подводника. Позже эсминец так же поднял из воды 51 моряка с погибшего ночью транспорта. Но далеко уйти Тэйту не удалось. Его корабль был обнаружен и потоплен U-432. При этом погибли сам коммандер, 143 члена экипажа «Хавестера», 39 спасенных с транспорта, но не немецкий подводник. Перед гибелью Тэйт успел вызвать на помощь французский корвет «Акони», который сначала потопил U-432, а затем добил таранным ударом все еще державшуюся на плаву U-444. Корвет подобрал 48 моряков с «Хавестера», 12 с погибшего транспорта и четыре подводника с 444-й, включая того, которого подобрал Тэйт.

Потери судов союзников, шедших в составе конвоев или совершавших одиночное плавание, от германских ПЛ 1.1942—5.1943 гг.

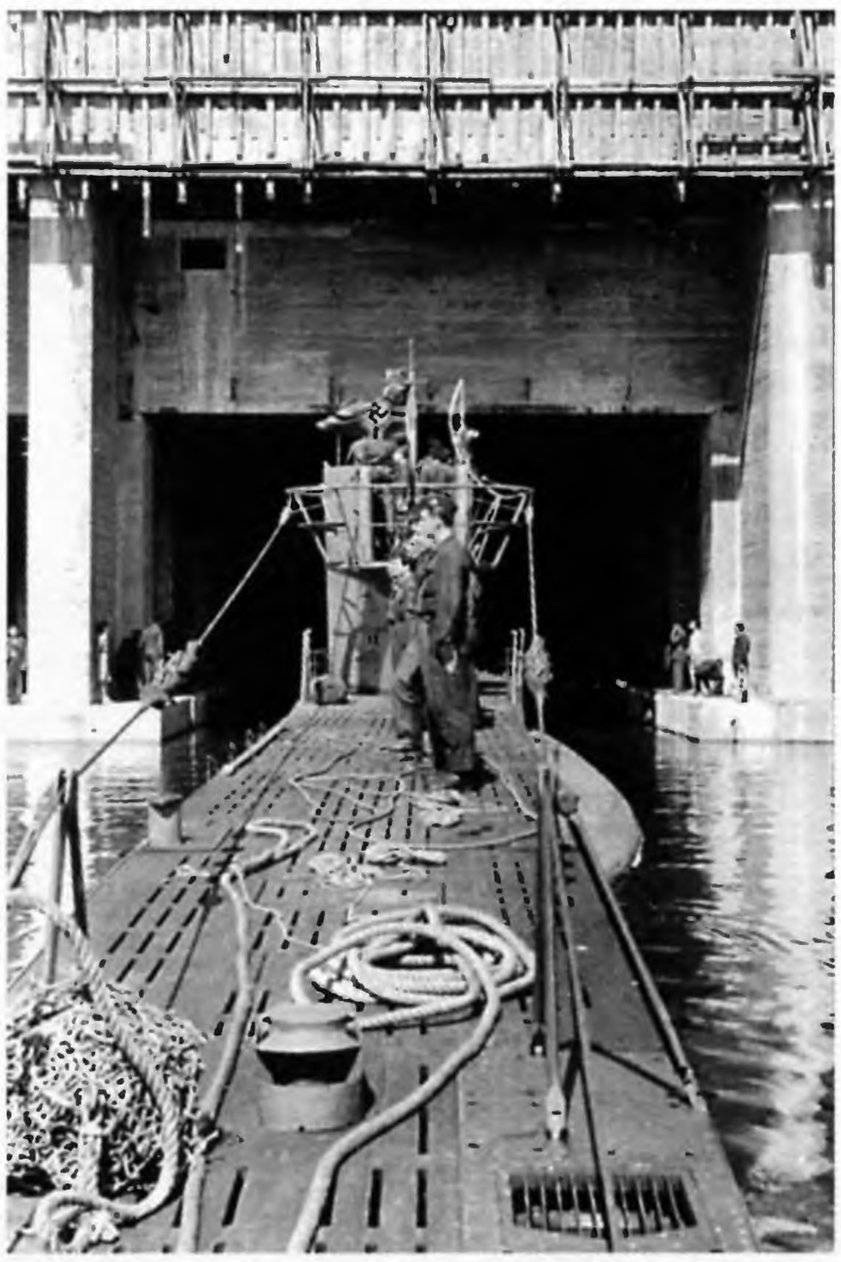
	1942												1943				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
КОН	3	9	—	4	13	20	24	50	29	29	39	19	15	34	72	25	26
ОП	48	67	88	69	111	121	70	51	58	54	70	33	14	16	23	22	19
Всего:	51	76	88	73	124	141	94	101	87	83	109	52	29	50	95	47	45

Примечание: КОН — суда в конвоя, ОП — суда, совершавшие одиночное плавание.

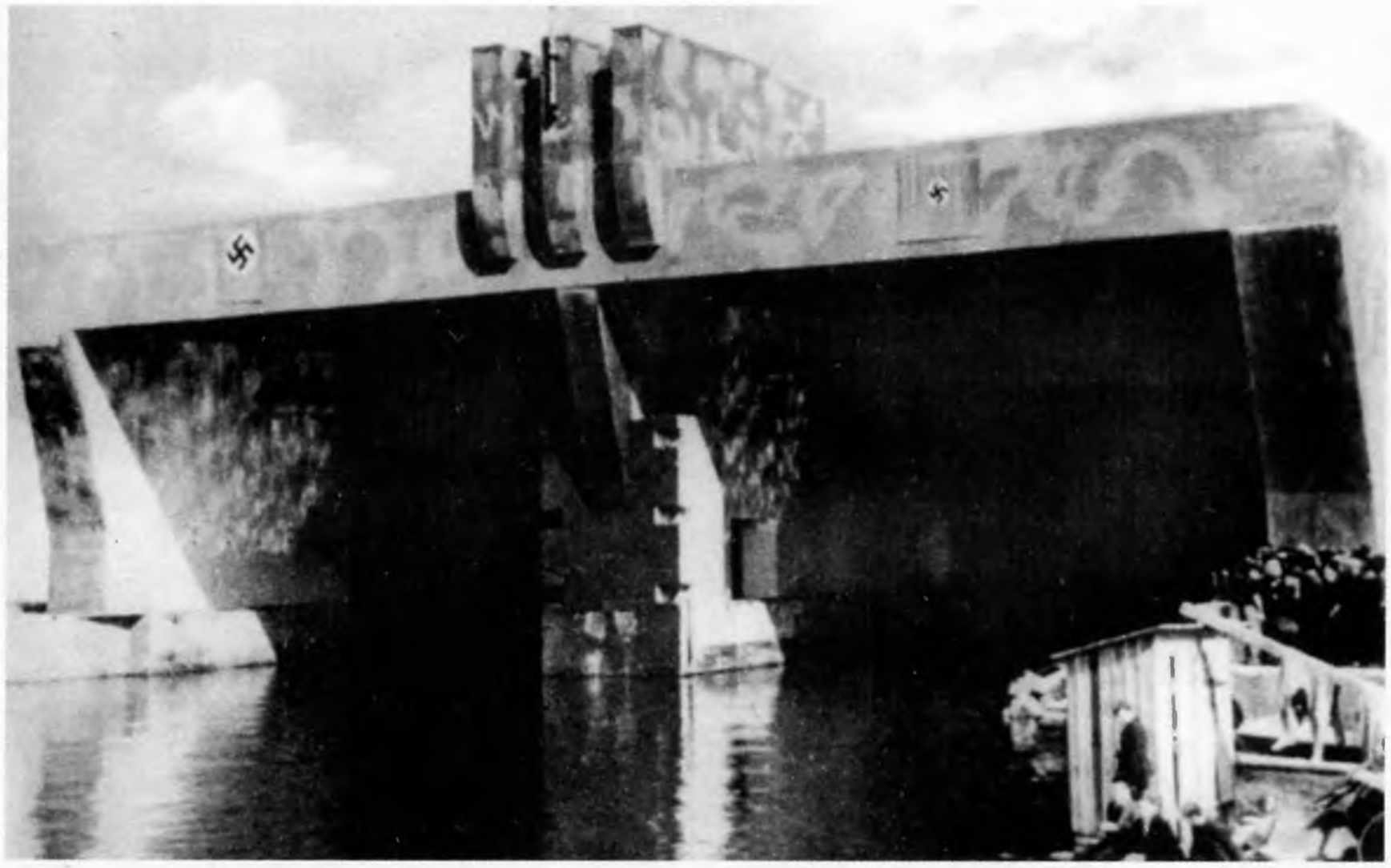
Завершающим событием марта стало сражение, развернувшееся вокруг караванов HX-229 и SC-122. Они в результате нападения 43 подлодок потеряли 22 из 87 имевшихся судов в тот момент, когда оказались в зоне, находившейся за пределами досягаемости базовой авиации. Эти потери, может быть не столь впечатляющие в материальном выражении, оказались причиной серьезного кризиса в союзном руководстве. В одном из отчетов британского Адмиралтейства прямо отмечалось: «В период до 20 марта представлялось возможным, что мы не сможем продолжать рассматривать конвои как эффективную систему защиты против групповых атак противника...» — такова была реакция на резкое изменения соотношения потерь судов в конвоях и судов, совершающих одиночное плавание. Если раньше большинство утрат составляли последние, то теперь казалось, что сосредоточение транспортов в караваны лишь облегчает противнику их поиск и уничтожение!

Одной из главных причин успехов немцев в марте 1943 можно назвать блестящую работу службы радиоперехвата, которая обеспечила Дёница информацией о дате выхода и точных маршрутах конвоев. Дешифровальная служба союзников, наоборот, в период с 10 по 19 марта потеряла возможность читать сообщения немцев, так как последние ввели с 10 марта новую книгу кодов для метеосводок, отличную от захваченной на U-559 в октябре 1942 г. Поэтому в эти мартовские дни союзники не имели возможности проложить маршруты конвоев так, что бы они могли миновать завесы немецких субмарин.

С улучшением погодных условий ситуация начала принципиально меняться. Кроме того, в течение марта — апреля Адмиралтейство предприняло ряд мер, позволявших заметно улучшить ПЛО коммуникаций. Из корабельных сил военно-морских округов и Флота метрополии были сформированы пять групп поддержки. Эти группы могли усиливать охранение тех конвоев, которым непосредственно угрожало нападение U-ботов. При контакте с субмаринами группа поддержки могла отделяться от каравана для длительного преследования, не создавая разрывов в линии охранении. В некоторые группы включались эскортные авианосцы. Для усиления противолодочной авиации была срочно выделена большая партия новых «либерейторов», оснащенных дополнительными топливными баками и сантиметровыми РЛС. С конца апреля число патрульных самолетов с новыми радарами возросло настолько, что Дёниц, справедливо усомнившись в ценности своих станций радиотехнической разведки, отдал субмаринам приказ прорываться через Бискайский залив ночью в подводном, а днем в надводном положении. Это не спасло немцев от потери U-332, U-109 и U-663 в течение только первой недели мая. Вообще же за 97 суток пока данный приказ оставался в силе, немецкий подводный флот лишился в результате атак с воздуха 26 лодок (в т.ч. 20 в водах Бискайского залива), а еще 17 получили повреждения. Собственные потери британских ВВС составили 28 сбитых огнем подлодок самолетов. Такой размен вполне устраивал командующего Береговым командованием RAF маршала Д. Слессора, но не Дёница.



Торжественный ввод первой субмарины — U-203 — в бункер Сен-Назера, 30 июня 1941 г.



Для защиты лодок от бомбардировщиков во французских портах немцами были построены бункеры со сверхмощными бетонными перекрытиями

С 1943 года военно-воздушные силы союзников начинают регулярные массированные налеты на базы немецкого подводного флота и германские верфи. С 17 января по 10 июня американские ВВС трижды бомбят Брест, четыре раза Лориан, пять раз Сен-Назер и два раза Ла-Паллис. Одновременно эти же цели по ночам атакуют бомбардировщики королевских военно-воздушных сил. В каждом налете участвует от 300 до 500 машин. За один месяц Лориан подвергся бомбардировкам девять раз, а Сен-Назер — 11, однако эффективность их оставляет желать лучшего. Толщина потолков в бункерных укрытиях для подводных лодок — от 6,5 до 10 м бетона, а на крыше, на высоте 3,5 м установлены специальные захватывающие решетки для бомб. Лишь однажды 6-тонная бомба, так называемый «Грэнд Слэм», сумела пробить эту защиту.

Из-за возвращения значительного числа действовавших в марте субмарин в порты в следующем месяце крупных конвойных баталий не было. Лишь в начале месяца с 4 по 6-е число атаке «стаи» подвергся конвой HX-231, потери которого составили 6 судов (41 494 брт). Немцы лишились при этом двух «семерок», уничтоженных британскими B-24.

В мае Дёниц развернул в океане «стаи» «Финк» (29) и «Амсель» (24 лодки), рассчитывая повторить мартовский успех. 41 из 53 субмарин относилась к типу VII. Это была самая большая группировка U-ботов, сосредоточенная в одном районе за все время войны. Решающее сражение развернулось вокруг каравана ONS-5, против которого действовало в общей сложности 53 подлодки. Оно продолжалось с перерывами с 28 апреля по 6 мая и закончилось решающей победой сил охранения. На первом этапе, воспользовавшись штормовой погодой, которая создавала помехи радарам, лодки потопили 13 судов тоннажем 61 958 брт. С установлением среднего волнения и тумана эскорт нанес ответный удар. На дно пошли U-630, U-192, U-638, U-125, U-531 и U-438, еще семь получили серьезные повреждения. Подводя итог операции, Дёниц записал в журнал боевых действий BdU: «Работа средств радиолокационного обнаружения на самолетах и надводных кораблях противника не только чрезвычайно тяжело отражается на боевых действиях каждой отдельной подводной лодки. Радиолокатор позволяет также противнику, и он использует эту возможность, обнаруживать подводные лодки и обходить их. Это означает, что средства радиолокации вскоре лишат подводную лодку ее самого главного качества — скрытности». Отчаявшись одержать победу над радаром, гросс-адмирал приказал прекратить операцию. Одновременно он распорядился форсировать работы над созданием новых станций РТР и антирадарным покрытием, но все эти проекты не могли дать скорого эффекта.

7 мая Денниц распустил стаи «Финк» и «Амсель», часть лодок из состава которых ушла в базы, а часть пошла заправляться топливом с «дойных коров». В океане, остались 29 U-ботов, из которых сформировали 2 группы (17 и 12 субмарин), к которым позднее присоединились подлодки группы «Дроссель», вышедшей из Франции в конце апреля для действий между Азорскими островами и Гибралтаром. Эти силы штаб BdU попытался использовать для нападения на караваны HX-237 и SC-129. Потери союзников полностью соответствовали потерям немцев — пять

потопленных транспортов за пять подлодок. Причем конвой SC-129 с 13 мая начал охраняться группой поддержки, куда входил эскортный авианосец «Байтер», что вынудило Дёница свернуть операцию. Но вскоре выяснилось, что и это не самый худший результат. При нападениях на конвои SC-130 и HX-239 не удалось потопить вообще ни одного судна. В то же время, к 22 мая из числа развернутых в океане перестали выходить на связь больше половины U-ботов — 31 единица! В их число вошла и U-954, на которой служил вахтенным офицером младший сын Дёница Петер, имевший звание лейтенанта цур зее. По расчетам штаба BdU не менее 60% подлодок погибли не в тот момент, когда пытались атаковать караваны, а в период ожидания на позициях. Общие же потери за месяц, прозванный в немецкой историографии «черным», составили 40 лодок (с учетом учебных флотилий 43) — печальный рекорд, не побитый ни до, ни после описываемых событий.

Потрясенный этой страшной цифрой Дёниц 24 мая отдал приказ с соблюдением всех мер предосторожности переразвернуться в район к западу от Азорских островов.

Германский подводный флот покидал Северную Атлантику. BdU считал эту меру временной — до тех пор, пока на вооружение не поступят новые акустические торпеды, станции радиотехнической разведки и зенитные автоматы, однако, даже получив желаемое, немцы так никогда уже и не смогли создать серьезной угрозы союзным североатлантическим коммуникациям.

Период тяжелых потерь и горьких разочарований (июнь 1943 г. — август 1944 г.)

С мая 1943 г. британская и американская радиоразведки стали регулярно читать сообщения, зашифрованные шифром «Тритон». Кроме того, из чтения немецких радиоперехватов стало ясно, что немецкая «В-динст» читает конвойный код союзников, после чего тот сразу был сменен новым, который немцам не удалось «расколоть» до конца войны. С этого момента для них начинается игра с открытыми картами, которая не могла привести ни к чему, кроме поражения.

Понесенные в апреле и мае 1943 г. потери стали предметом жарких дискуссий в штабе подводного флота: продолжать или не продолжать подводную войну.

Немцы потеряли к тому моменту на всех театрах 58 подлодок и среди некоторых авторитетных офицеров-подводников начало бытовать мнение, что немецкие лодки не имеют шансов и на малейший успех. Так считали такие асы подводной войны, как Топп и Зурен. Но другие авторитетные подводники такие, как Лют и Бранди считали, что действия надо продолжать с максимальными усилиями. В результате сомневаться начал и сам Дёниц, но Гитлер развеял сомнения гросс-адмирала, заявив, что U-боты должны продолжать подводную войну максимально интенсивно, срывая тем самым сосредоточение сил вторжения на континент на Британских островах.

Атака подводной лодки U-569 самолетом с американского эскортного авианосца «Боуг», 22 мая 1943 г. На снимке внизу — спасенные члены экипажа U-569 поднимаются на борт канадского эсминца «Сент-Лорен»

После отдачи приказа оставить Северную Атлантику, Дёниц все таки оставил там небольшую группу лодок, которые должны были, изображая активность в эфире, убедить союзников в том, что в на конвойных маршрутах североатлантических конвоев действуют несколько «волчьих стай». Но благодаря радиоразведке союзники не купились на эту дезинформацию и, вычислив местонахождение нескольких лодок, потопили три «семерки». Оставшиеся лодки ушли во Францию. Их должны были заменить новые субмарины, вышедшие в первый поход из германских баз и лодки, направленные в Атлантику из Норвегии. Командование подводным флотом запретило какие-либо действия против вражеского судоходства до наступления новолуния в начале июля.

Одновременно Дёниц перевел большую часть субмарин в район Азорских островов, где планировались атаки конвоев UG и GU. Гросс-адмирал рассчитывал, что для того, чтобы нанести поражение его стаям на трассе североатлантических конвоев союзники пошли на серьезное ослабление ПЛО в этих районах, но жестоко ошибся. Благодаря данным «Ультры» вместо караванов в местах сосредоточения лодок появились американские противолодочные группы, возглавляемые авианосцами «Боуг», «Кор», «Сэнти» и «Кард». Немцы понесли тяжелые потери, которые были нанесены самолетами палубной и, главным образом, базовой авиации. Погибло пять «семерок», в том числе двух кавалеров Рыцарского креста (U-435 капитан-лейтенанта З. Штрелова и U-558 обер-лейтенанта Г. Креха) и минзаг U-118, исполнявший функции подводного танкера. Потерпев поражение и в новом районе Дениц принял решение не проводить там каких либо действий, пока его лодки не будут оснащены всеми необходимыми средствами для обороны и нападения.

Американский самолет атакует подводную лодку U-662, 24 июля 1943 г. На нижнем снимке — надувной плотик со спасшимися членами экипажа U-662

Одновременно в июне командование подводными силами направляет группу лодок к берегам Америки и в район Фритауна, рассчитывая на то, что ПЛО противника там окажется не столь сильной. Для действий у бергов Бразилии и в Карибском бассейне было отправлено 17 «семерок» и три подводных крейсера. Топливом эта группа снабжалась с подводных танкеров. Но благодаря расшифровке немецких кодов союзники смогли и здесь подготовить U-ботам «теплую» встречу. В результате действий немецких лодок в этих районах погибло 13 судов (81 000 брт) и три парусника, но из 20 лодок во Францию вернулось только шесть (!!!) — остальные были потоплены в районах боевых действий или на маршрутах развертывания.

Временами преследование и уничтожение субмарин выливалось в настоящее многочасовое сражение, наиболее ярким примером которых является история гибели U-615.

28 июля субмарина (командир — капитан-лейтенант Р. Капицки) потопила у Кюрасао голландский танкер «Розалия» (3177 брт), о чем сообщила в штаб BdU. Ее сообщение было запеленговано, что позволило американцам развернуть охоту на лодку. Той же ночью ее атаковал B-18 ВВС армии США, а 1 августа — патрульный «Либерейтор». Несмотря на то, что подлодка получила некоторые повреждения, экипаж сумел устранить их в море. 5 августа субмарине удалось оторваться от американского эсминца «Бидль», хотя тот установил гидроакустический контакт. В дальнейшем охота за U-ботом велась методом «свомп» — не дать ей всплыть в надводное положение и зарядить батареи. Ночью попытавшаяся было всплыть U-615, была обнаружена радаром «Маринера», но сброшенные бомбы легли мимо. Утром 6-го, несмотря на прибытие сменного самолета Капицки поднял лодку на поверхность и смог подзарядить батарею. Он уже собирался погрузиться, когда патрульный самолет все-таки смог засечь U-бот и произвести атаку. На этот раз «семерка» получила тяжелые повреждения, заставившие остаться ее на поверхности. Новый заход «Маринера» отражался зенитным огнем, настолько метким, что атакующий был сбит. Почти сразу к месту боя прибыла новая летающая лодка. В ходе последовавших атак пов-

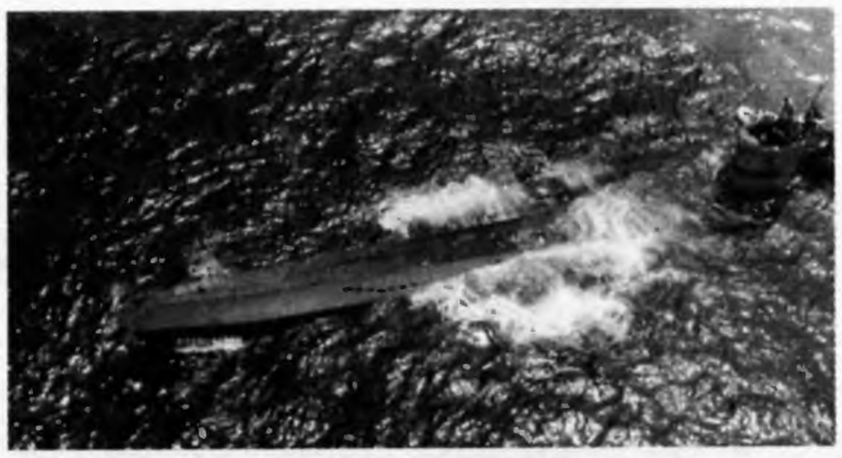
реждения получили обе стороны. Не желая повторить судьбу коллеги, пилот «Маринера» дождался прилета патрульного бомбардировщика «Гарпун», вместе с которым они произвели скоординированную атаку. Хотя потопить отчаянно сопротивлявшуюся «семерку» не удалось, она получила новые повреждения, а ее командир был смертельно ранен. На смену израсходовавшему боезапас «Маринеру» прибыл другой, который снова атаковал, прикрываясь пулеметным огнем «Гарпуна». Результат налета — новые повреждения U-615 и смертельное ранение пилота амфибии. До наступления темноты подлодку успел атаковать еще один «Маринер», но безуспешно. Несмотря на то, что к месту боя прибыли новые самолеты и даже противолодочный дирижабль, в вечерние часы контакт с субмариной был потерян. Правда, экипаж не имевшей возможности погрузиться U-615 уже не мог этим воспользоваться. Вскоре субмарина была обнаружена с дирижабля, который навел на нее армейский B-18. Летчик без помех сбросил бомбы на цель, но в темноте не смог точно прицелиться. После этого контакт оказался окончательно потерян. Утром, после смерти командира, тяжело поврежденная подлодка заполнилась водой и затонула. Спустя час весь экипаж за исключением четырех погибших был подобран эсминцем «Уокер». Известный исследователь действий американского флота в войне С.Э. Мориссон охарактеризовал данный бой как пример «хотя и дорогостоящих, но активных и, в конце концов, успешных действий самолетов против подводной лодки».

Поскольку в это время действовал приказ Дёница, рекомендовавший отражать атаки самолетов зенитным огнем, самолетам предстояло собрать обильную жатву. В июне только палубная авиация потопила две, в июле — шесть, а в августе пять U-ботов. Почти полное уничтожение группы, посланной в Карибское море, стало еще одним жестоким поражением немецкого подводного флота в середине 1943 года. Потери судов на всех театрах за эти три месяца составили всего 80 единицы (421 149 брт), в подавляющем большинстве в Южной Атлантике и Индийском океане. Воспользовавшись отступлением «стай» с основного маршрута, британское Адмиралтейство переразвернуло значительные силы самолетов и противолодочных кораблей для борьбы с лодкам и непосредственно на выходе из их баз в Бискайском заливе.

С июня 1943 года немецкие подводные лодки при переходах заливом используют новую тактику: они идут в надводном положении группами до пяти лодок, что позволяет при появлении неприятельских самолетов достичь высокой плотности зенитного огня. Первое время подобная тактика имела определенный успех, но спустя несколько недель англичане нашли этому противоядие, создав специальные авиационные группы (операции «Маскетри» и «Сислаг»). Трижды в день отряд из семи самолетов, шедших расходящимися курсами, патрулировал к северо-западу от мыса Финистере. Протяженность этой зоны соответствовала расстоянию, которое подводная лодка проходила в течение четырех часов надводным ходом или 20 часам движения под водой. Самолет, обнаруживший группу лодок, давал сигнал к общему сбору, после чего патрульные бомбардировщики наносили скоординированный удар с разных направлений. За время проведения операций с 14 июня по 21 августа немцы потеряли здесь 19 подводных лодок, и почти такое же число получили серьезные повреждения. Союзники в этих операциях недосчитались 57 самолетов.

Лодку U-615 атакует патрульный «Маринер», 6 августа 1943 г.

Все это вынудило BdU 2 августа отдать приказ о возвращении всех подлодок, прорывавшихся через залив, в базы. Для возвращавшихся субмарин учредили маршрут вдоль испанского побережья, по которому они должны



Самолет с авианосца «Кард» атакует подводную лодку U-664, 9 августа 1943 г.

Атака американским самолетом берегового базирования лодки U-604 11 августа 1943 г. Получившая тяжелые повреждения, субмарина была взорвана экипажем

были идти в подводном положении, всплывая исключительно на время зарядки аккумуляторных батарей ночью. Начиная с 15 августа лодки прекратили использование станции РТР «Метокс», как бесполезной и даже демаскирующей, в чем имелись серьезные подозрения. Однако, даже несмотря на это, в августе силами базовой авиации уничтожается 11 подлодок из 23 потопленных. Потери же союзников за этот же месяц составляют всего 19 судов. Впервые за время боевых действий Дёниц платит за каждый потопленный транспорт более чем одной лодкой!

Осень 1943 г. связана с окончательным крушением надежд BdU возобновить борьбу на североатлантических коммуникациях. В конце августа Дёниц высылает из бискайских и норвежских портов два десятка подводных лодок, оснащенных станциями радиотехнической разведки «Ванц» и акустическими торпедами. Согласно плану данные субмарины должны были, соблюдая радиомолчание, занять позиции северо-западнее Азорских островов и ждать сообщения об обнаружении вражеского конвоя. Чтобы максимально продлить их автономность, группе был придан подводный танкер U-460. 15

Подводная лодка U-406, снимок сделан с «Эвенджера» с американского авианосца «Кор» 23 августа 1943 г. На сей раз лодка смогла улизнуть от союзников. U-406 погибла 18 февраля следующего года под глубинными бомбами английского фрегата «Спей»

сентября гросс-адмирал сводит их в «стаю» «Лейтен», попытавшуюся между Гренландией и Ирландией напасть на караваны ONS-18 и ON-202. Адмиралтейство, своевременно прочитав радиообмен противника, разворачивает в океане дополнительные силы охранения — объединившиеся караваны прикрывают две эскортные группы и одна группа поддержки, насчитывавшие в своем составе в общей сложности 21 эскортный корабль. Сражение, длившееся пять суток (с 16 по 21 сентября), каждая сторона считает своей победой. Конвой лишился шести судов (36 422 брт), эсминца, фрегата, корвета, и, кроме того, еще одно судно и фрегат получили повреждения (командиры лодок доложили о семи «точно» и трех «вероятно» потопленных эсминцах и девяти транспортах). Из 21 принимавшей участие в операции субмарины три не вернулись на свои базы.

Одержав эту кажущуюся победу после «черного» мая 1943, командование подводным флотом временно обрело надежду на успешное возобновление борьбы. Созданные после роспуска группы «Лейтен» стаи «Россбах» и «Шлиффен» не только не смогли добиться никаких существенных успехов, но и понесли тяжелые потери. В сражениях, развернувшихся между последней декадой сентября и серединой октября, погибло более 10 лодок, в том числе и субмарины U-402 и U-221 кавалеров Рыцарского креста корветтен-капитана З. фон Форстнера и оберлейтенанта Г.-Х.Троейра. Тем не менее, под впечатлением «успеха» группы «Лейтен» штаб BdU не придал этому факту надлежащего внимания. Была организована новая «стая» «Зигфрид» в которую вошло 18 субмарин, 11 из которых были новичками в Атлантике, пришедшими из Норвегии. Однако, союзники благодаря радиоперехвату знали о ее создании и решили сами нанести удар по немецкой «стае». Конвой ON-207, шедший в балласте, был направлен прямо в центр немецкой завесы. Помимо канадской эскортной группы С-1, его сопровождали две группы поддержки, куда входили эскортные авианосцы «Байтер» и «Трэкер». Одну из групп возглавлял лучший противолодочник Ройял Нэйви кэптен Д.Уокер. Сражение началось 23 октября и закончилось очередным поражением немцев. Так же мало радости доставили немецким подлодкам встречи с корабельными поисково-ударными группами, возглавляемыми авианосцами «Кард» и «Блок-Айленд». В результате боевых действий в течение последних семи дней октября на дно Атлантики отправились шесть U-ботов.

Последующие попытки атаковать атлантические конвои имели еще меньший успех, во многом благодаря ликвидации последней «бреши» в зоне, контролируемой союзной базовой авиацией. 19 октября состоялся первый вылет дальнего патрульного бом-

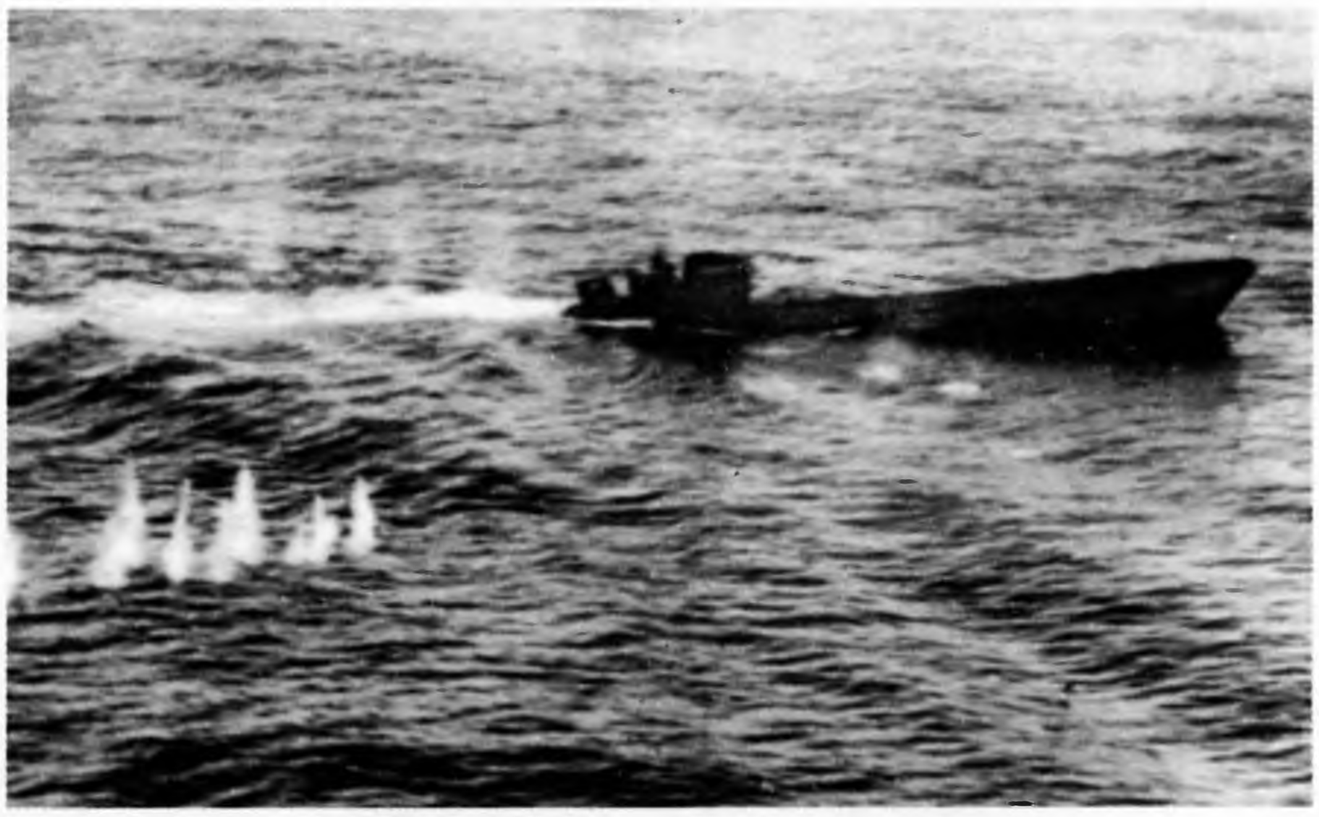
бардировщика с авиабазы Лагенс на Азорских островах. В результате за сентябрь — октябрь немцам удалось потопить в Северной Атлантике всего 9 судов из 2468 прошедших в составе караванов, в то время как их потери составили 25 лодок. В ноябре — декабре германский командующий попытался разукрупнить «стаи» до групп по две — три лодки, но убедился, что и это не дает никакого эффекта. Вообще же возобновление действий в Северной Атлантике в течение последних четырех месяцев 1943 года не принесло немцам ничего кроме сплошных разочарований. Согласно данным К. Блэра в указанный период немецкие субмарины совершили 101 поход в атлантические воды, в результате которых было потоплено 8 судов и 6 эскортных кораблей. При этом было потеряно 49 субмарин и 2450 подводников. В результате за каждую потопленную цель немцы платили в среднем гибелью 3 субмарин. Под впечатлением столь тяжелых потерь Дёниц приказал распустить «стаи» и рассредоточить лодки для индивидуальных действий по дуге примерно в 250 милях к западу от Британских островов.

Финальным моментом конвойных битв стал приказ командования подводным флотом за номером 34 от 28 декабря 1943 года. Этот приказ окончательно подтверждал отказ от выпестованной Дёницем еще до войны «групповой тактики», всех связанных с ней способов ведения боевых действий, боевого управления и т.д. Теперь лодки должны были стараться производить бесперископные атаки с глубины 20 м торпедами Т-5 и Т-3А, оснащенными прибором маневрирования FAT. Всплытие в надводное положение разрешалось теперь только на время зарядки батарей при отсутствии сигналов станции «Ванц». Новый метод, весьма напоминавший тот, которым субмарины традиционно пользуются на закрытых театрах, привел к тому, что продолжительность переходов на позицию и обратно резко возросла, а случаи встреч с конвоями стали большой редкостью. Да, благодаря станции «Ванц» субмарина могла своевременно уклониться от встречи с надводным кораблем или самолетом*, но в подводном положении она не могла ни занять позицию для атаки, ни даже сохранять контакт с конвоем. Почти сразу после всплытия «Ванц» давал новый сигнал, предупреждающий о работе радара противника...

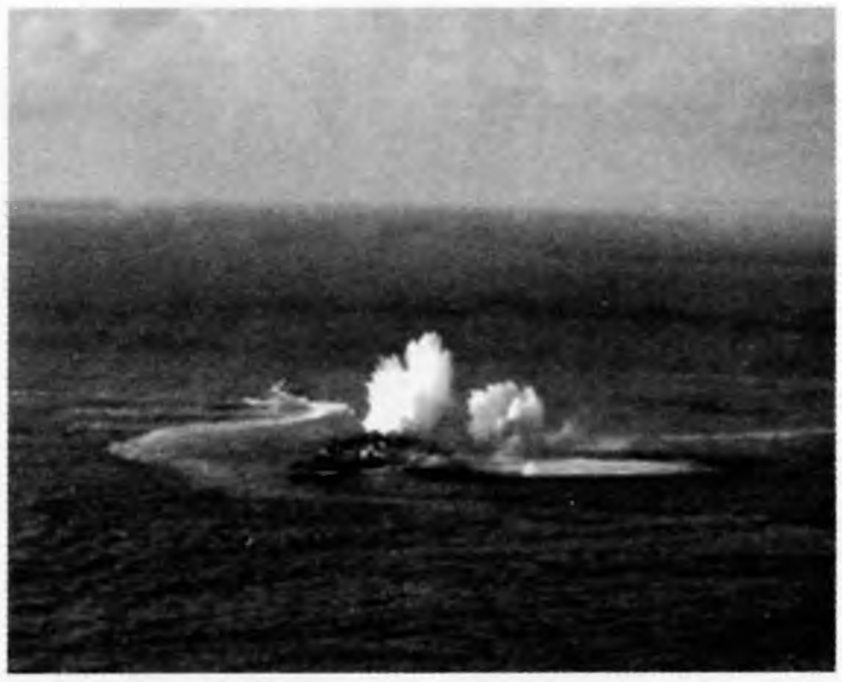
Атака «Эвенджера» с американского авианосца «Кор» подводной лодки U-378 20 октября 1943 г.

Тем не менее, с начала 1944 года групповые действия против конвоев возобновились. Гитлер желал продолжения подводной войны, называя подводные лодки в Атлантике своей первой линией обороны. В январе и феврале 1944 г. были сформированы несколько «стай», действия которых не имели практически никакого эффекта. Навести лодки на обнаруженный караван было невозможно, да и радиообмен с ними значительно осложнился, тем более, что командиры большинства U-ботов поняли, что их жизнь напрямую зависит от «молчания». Очень часто при встрече одиночной лодки с конвоем она обнаруживалась гидроакустикой кораблей еще до атаки, после чего следовало почти неминуемое повреждение или гибель. Последняя «волчья стая» в Атлантике была сформирована 19 февраля и получила название «Пруссия». Перед ней ставилась задача атаковать конвой ON-225, но союзники узнав о районе

Результат воздушной атаки — U-426 идет на дно на подходах к Нанту, 8 января 1944 г.



* По своим характеристикам станция «Ванц» была эффективна только против британских радаров с длиной волны 10,5 см. В то же время американские ВВС использовали станции «Меддо» с длиной волны 3,2 см. В результате, в американских зонах ответственности станции «Ванц» зачастую оказывались совершенно бесполезными. Так, один из командиров субмарин, действуя в районе Гибралтара, доложил, что его лодка подверглась шести воздушным атакам, но станция «Ванц» ни разу не предупредила его об опасности.



На приведенных снимках запечатлена атака английских эсминцев «Уишарт» и «Энтони» подводной лодки U-761 (два верхних снимка). На нижних снимках: слева — лодка уходит под воду, справа — «Уишарт» поднимает спасшихся членов экипажа U-761

развертывания лодок, направили суда в обход опасного места. Группа действовала в Атлантике до 22 марта, после чего была расформирована для усиления групп субмарин «Митте» (Норвегия) и «Ландвирт» (Франция), которые предназначались для отражения возможной высадки союзников в Европе.

Всего же с января по июнь 1944 года немецкие лодки совершили 78 походов в Северную и Центральную Атлантику, в ходе которых было потоплено 4 судна и 7 небольших военных кораблей. Потери среди U-ботов составили за это время 37 субмарин.

Еще в марте 44-го Дёниц отдает приказ о формировании специальных групп подлодок, предназначенных для противодействия флоту союзников в случае вторжения в Европу. Днем 6 июня, когда в штаб кригсмарине поступили достоверные данные об открытии второго фронта, штаб BdU передал на лодки обращение Гитлера: «Любое судно противника, принимающее участие в высадке десанта, даже если оно перевозит всего полсотни солдат или хотя бы один танк, является объектом, для уничтожения которого подводная лодка должна принять все возможные меры. Такое судно необходимо атаковать не считаясь с возможностью собственной гибели... Подводную лодку, которая сумела нанести ущерб противнику в десантной операции, следует считать выполнивший свой высокий долг и оправдавшей свое назначение даже в том случае, если она при этом погибнет».

Действия U-ботов в бухте Сены стали одной из самых мрачных страниц в истории германского подводного флота. Такой результат был предопределен хотя бы тем обстоятельством, что из 36 субмарин группы «Ландвирт» лишь восемь располагали «шнорхелями». До 26 августа, когда отчаявшийся Дёниц отдал приказ субмаринам покинуть Ла-Манш, они сумели потопить 12 судов (56 845 брт), 4 десантных корабля и 5 кораблей охранения, но какой ценой! Из 25 субмарин вышедших в район высадки в июне командиры пяти отказались от попыток прорваться, 7 погибли, 3 вернулись в результате повреждений, а еще 6 до конца месяца так и не сумели достичь бухты. С 1 июля по 4 августа союзные надводные корабли и авиация потопили еще девять и тяжело повредили три U-бота. Лишь в августе немцам немного улыбнулась фортуна — их потери в Ла-Манше составили всего три подводных корабля. Параллельно с этим наземное наступление союзных армий поставило под угрозу существование баз в Бискайском заливе. Хотя часть из них продержалась почти до капитуляции Германии, еще в августе Дёниц принял решение передислоцировать костяк своих сил в норвежские базы. Поскольку все субмарины уже располагали «шнорхелем» (те, что его не имели, просто не

дожили до этого времени) перебазирование в целом завершилось успехом. Правда, часть подлодок была потоплена в те моменты, когда они всплывали на поверхность, чтобы проветриться после хода под РДП. Несколько кораблей подорвались на минах у норвежского побережья. Вообще же только 17 «семерок» из 30, вышедших из портов Франции, после прибытия в Норвегию оказались в состоянии продолжить боевые действия. Остальные либо погибли, либо нуждались в ремонте, либо вообще были списаны из-за плохого технического состояния.

Интересно отметить, что последней подлодкой ушедшей из Франции была именно «семерка». U-267 подлежала списанию, но командир базы в Сен-Назере посчитал, что лодка еще способна выйти в море. 7 июля на нее был назначен командиром обер-лейтенант Б. Книпер. Несколько недель потребовалось, чтобы подготовить лодку к походу и оснастить ее «шнорхелем». 23 сентября U-бот покинул базу и начал переход в Норвегию, который завершил в Ставангере 29 октября. U-267 стала последней немецкой подлодкой, которая покинула французские базы. Так завершился период действия немецких лодок с баз на атлантическом побережье Франции, который длился четыре года и два с половиной месяца.

Финальная фаза
(сентябрь 1944 — май 1945 гг.)

В середине 1944 г. происходит несколько событий, свидетельствующих, что подводная война готова вступить в свою новую фазу. Принципиальным шагом в данном направлении становится повсеместное оснащение всех боевых подводных лодок «шнорхелем». Используя это устройство субмарины могут погружаться сразу после выхода из базы, с тем, чтобы всплыть уже при возвращении спустя 7 — 8 недель. Рекорд в этом отношении поставила U-978, которая ушла в подводном положении из Бергена 9 октября, достигла центральной части Ла-Манша, 23 ноября потопила американский «либерти» и 16 декабря благополучно вернулась в Берген, так ни разу и не всплыв за 68 суток похода. Хотя с момента появления станций «Ванц» союзным кораблям и самолетам и без того редко удавалось атаковать субмарину в надводном положении, немцы получают важное тактическое преимущество, а именно скрытность. Отсутствие успехов противолодочной авиации против усовершенствованных «семерок» не ускользнуло и от внимания британских специалистов. Известный историк королевского ВМФ кэптен С. Роскилл писал: «Снизив эффективность самолетного радиолокатора,«шнорхель»разрушал всю противолодочную тактику союзников». Если раньше

Подводная лодка U-575 атакована самолетом с американского авианосца «Боуг», 13 марта 1944 г. В результате атаки лодка получила повреждения и была уничтожена артогнем английских и американских кораблей

в район, где была обнаружена погрузившаяся лодка можно было направить группу кораблей, с весьма высокой вероятность на ее повторное обнаружение и атаку, то теперь эти исходные данные получить неоткуда. Многочисленные патрульные корабли и самолеты почти напрасно тратят время на обследование морских просторов, лишь изредка добиваясь успехов в проливах и узкостях. Опасности подвергаются только те лодки, которые совершают атаки, давая, таким образом, знать о себе. Альтернативной причиной гибели могли стать глубоководные минные поля, выставленные англичанами на подходах к базам и в узлах коммуникаций. Скрытность и малая маневренность модернизированных «семерок» подсказывают, что наиболее рационального использования можно добиться, нарезав позиции непосредственно у английских баз. Фактически U-боты возвращаются туда, откуда ушли пять лет назад, но как за это время изменилась подводная война!

С сентября 1944 г. и до конца войны в море с целью нападения на британское прибрежное судоходство одновременно находится от 30 до 40 субмарин, однако их успехи оставляют желать много лучшего. Это объясняется с одной стороны осторожностью командиров, с другой — малым числом лодок на позициях, поскольку подавляющая часть времени тратится на переходы. Так, за четыре последних месяца 1944 г. союзники потеряли от их действий 14 судов в прибрежных водах и 2 в Атлантике. Уместно отметить, что за это же время океан пересекло в обоих направлениях 12 168 торговых судов. Потери немцев, безусловно не столь внушительные в численном выражении как весной-летом 1943 г., составили 37 подводных кораблей. Дёниц доста-

Напряженность боевой деятельности германских ПЛ в последней фазе подводной войны

Месяц, год	Общее число ПЛ на конец месяца	Число боеготовых ПЛ	Число ПЛ вышедших в боевые походы в Атлантику	Среднее число ПЛ, находящихся на позициях
7.44	420	164	34	13
9.44	400	141	68	16
11.44	411	140	41	11
1.45	440	155	35	12
3.45	463	156	54	12
4.5.45	393	126	44	13

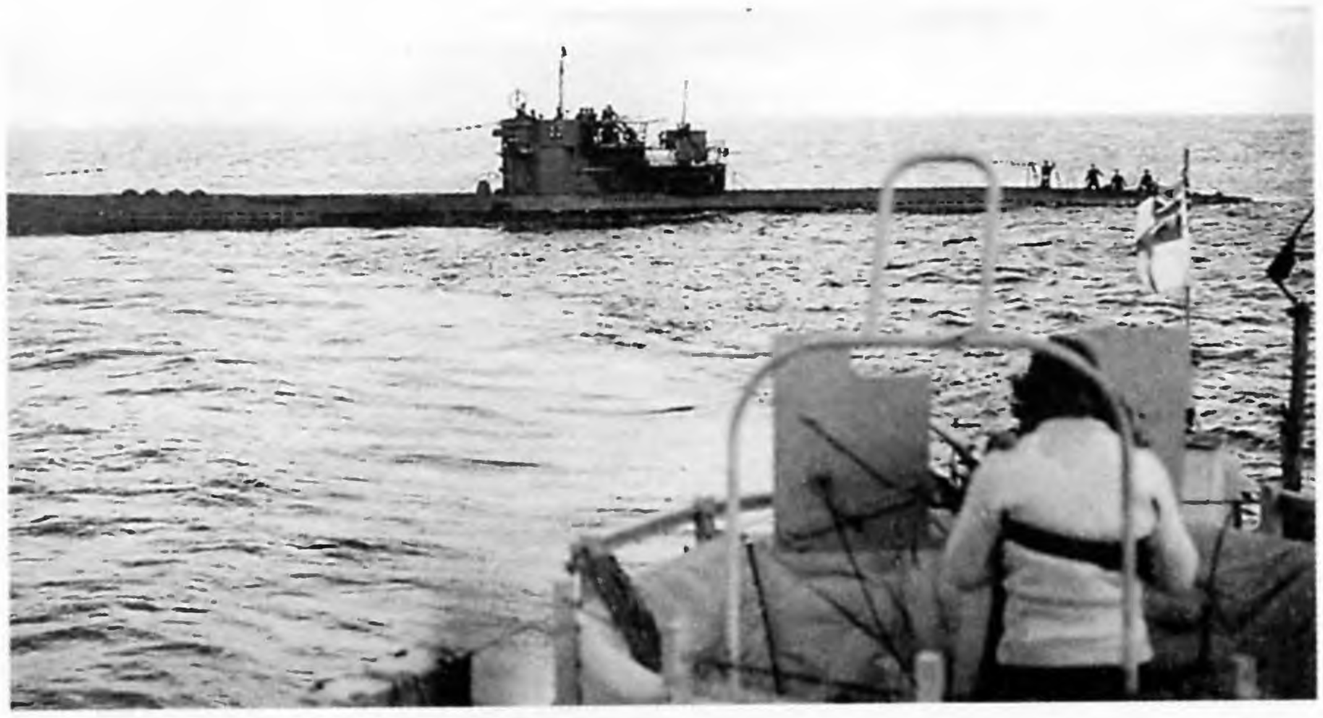
точно справедливо оценивал уровень, на котором был достигнут паритет между противоборствующими сторонами. С одной стороны он писал, что «благодаря «шнорхелю» даже лодки старых серий вновь обрели боеспособность», с другой — что «положение могло улучшиться только при условии ввода в строй лодок новой серии, могущих развивать под водой большую скорость хода». Однако стремительное наступление союзных армий сорвали все надежды дождаться вступления подводной войны в новую фазу. Напротив, последние месяцы стали периодом нового избиения любимого детища гросс-адмирала. Так, в январе 1945 г. потери составили всего 11 субмарин, из которых лишь 7 относились к боевым флотилиям. В следующем месяце, после организации эффективного патрулирования на маршрутах развертывания у Шетландских и Фарерских островов, потери (21 единиц) выросли вдвое. В марте союзная бомбардировочная авиация провела ряд массированных налетов на германские порты, в результате чего потери выросли до 32 U-ботов. Наконец, в апреле британские истребители-бомбардировщики с голландских баз начали дневное патрулирование проливов Бельт и Каттегат, что привело к новым чувствительным потерям. Итог месяца — 51 потопленная подлодка — перекрывал даже май 1943 г. Нанесенный лодками ущерб не шел ни в какое сравнение с их собственными потерями. За 1945 г. им удалось потопить только 49 торговых судов (216 162 брт) и 8 малых боевых кораблей.

В мае наступил финал нацистского рейха. С 1 мая началось затопление недостроенных и учебных лодок в северогерманских портах. 4 мая Дёниц, ставший после самоубийства Гитлера канцлером Германии, вступил в переговоры с союзниками и одновременно отдал приказ, запрещающий атаки любых кораблей и судов. Предполагая, что новый фюрер действует не по своей воле, подавляющее число подводников первоначально отказалось выполнить это распоряжение. 7 мая U-1023 потопила в Ирландском море норвежский тральщик NYMS-382, ставший последним успехом «семерок». Видя, что немцы не спешат выполнять предварительные условия, принятые на период переговоров, союзники продолжили атаки подводных лодок в открытом море и Балтийских проливах. В ночь на 8 мая северо-западнее Бергена «Каталина» Берегового командования тяжело повредила U-320, которая позднее была затоплена экипажем — последнюю субмарину описываемого типа, уничтоженную в ходе боевых действий во Второй мировой войне.

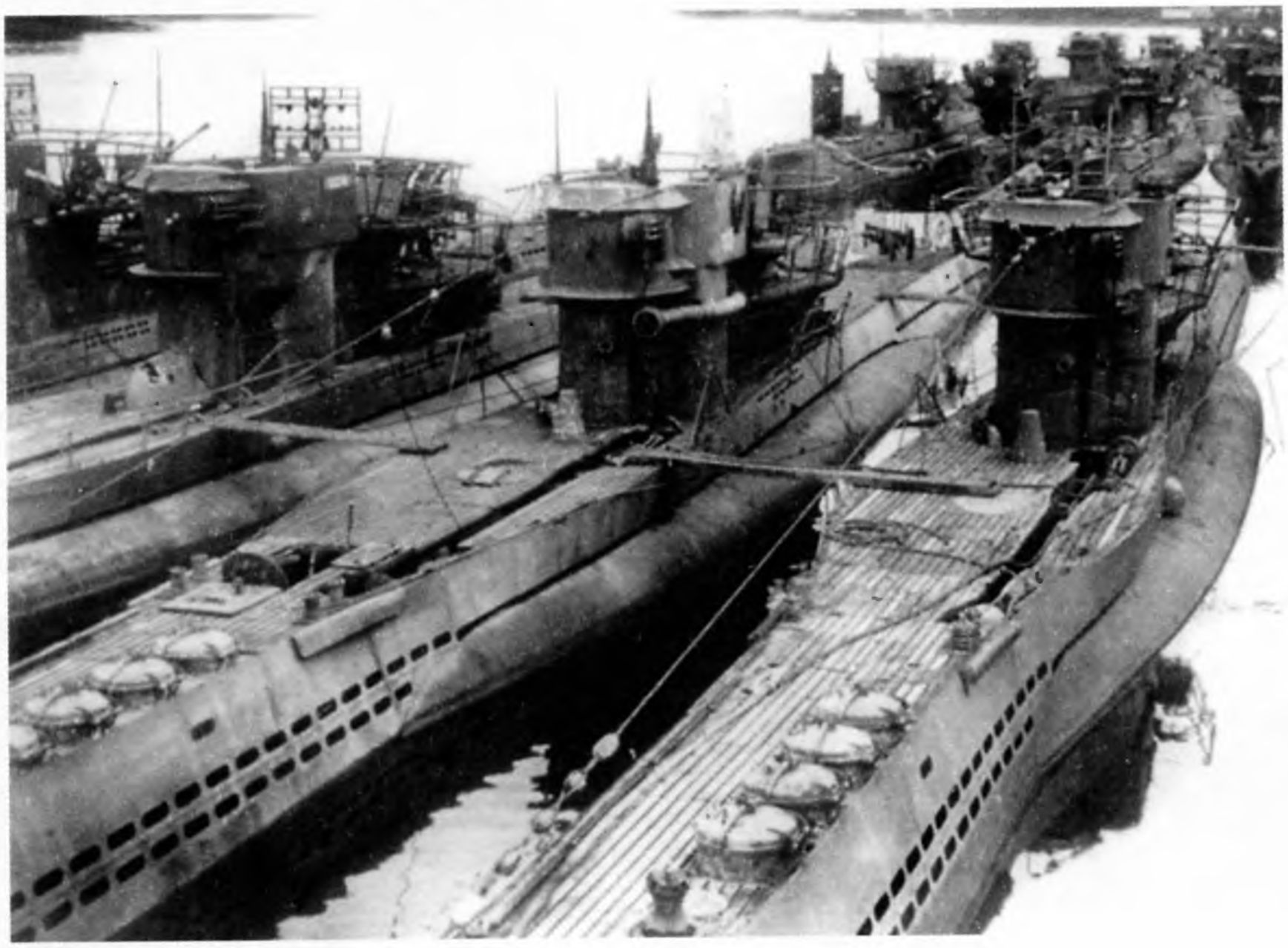
Немецкие подводные лодки сдаются англичанам в бухте Лох Эриболл, май 1945 г.

Одновременно без официального указания германский подводный флот приступил к осуществлению заранее спланированной операции «Регенбоген» — затоплению своих кораблей. К тому моменту, как энергичное вмешательство Дёница остановило этот процесс, на дно в общей сложности отправилось 231 субмарина, включая недостроенные. В это число вошло 70 «семерок».

Боевые действия на море удалось остановить только после подписания капитуляции в Реймсе. 8 мая субмарины получили приказ Дёница всплыть на поверхность, открытым текстом донести свои координаты и следовать в ближайшие определенные союзниками порты. 9 мая капитулировали первые девять субмарин, на следующий день — еще столько же, в то время как шесть других вернулись в Норвегию в подводном положении. В течение последующих пяти дней капитулировали еще 13 U-ботов, но пять последних не спешили этого сделать. U-979, действовавшая у берегов Исландии, попыталась вернуться в Германию, но 23 мая села на мель у острова Амрум (Северное море) и на следующий день была затоплена экипажем. То же сделали команды U-963 (24 мая) и U-1277 (4 июня) у берегов Португалии. 10 июля в аргентинскую базу Мар-дель-Плата прибыла «девятка» U-530, действовавшая ранее у восточного побережья США. Наконец 17 августа в этой же базе ошвартовалась U-977. Еще 2 мая она вышла на позицию в Ла-Манше, но на момент капитуляции еще не успела далеко уйти от норвежских берегов из-за поломки перископа. После длительного обсуждения экипаж субмарины, возглавлявшийся обер-лейтенантом Х. Шёффером, решил не подчиниться приказу и достичь берегов Аргентины. 10 мая на берег высадились 16 женатых членов экипажа, а остальные взяли курс в южные воды. 66 суток потребовалось «семерке», чтобы пройти под «шнорхелем» из Северного моря в Центральную Атлантику. 14 июля она всплыла недалеко от островов Зеленого мыса и дальнейший путь проделала под одним дизелем (второй вышел из строя). Этот храбрый, но лишенный какого-либо смысла поход еще раз продемонстрировал те значительные изменения, которые претерпела техника подводного флота за годы Второй мировой войны.



Сдавшаяся англичанам лодка VII серии, май 1945 г.



Остатки былой мощи: лодки в ожидании своей участи, июнь 1945 г. На переднем плане — лодки серии VIIC (справа налево) U-1109, U-1058 (вскоре будет передана СССР) и U-278

Английский авианосец «Арк Ройял» тонет после попадания единственной торпеды, выпущенной лодкой U-81 13 ноября 1941 г.

Боевые действия на Средиземном море

26 августа 1941 г. Редер приказал Дёницу послать в Средиземное море часть своих подводных лодок для оказания помощи итальянцам. В сентябре первая группа из 6 лодок успешно прошла через Гибралтарский пролив. До конца года за ними последовали еще 19 «семерок».

В дальнейшем немцы использовали в Средиземном море одновременно до 18 — 20 своих подводных лодок, периодически восполняя потери. Немецкие лодки входили в две флотилии, из которых одна, предназначенная для действий в восточной части Средиземного моря, базировалась на Саламин (Греция), а вторая, используемая в западном бассейне, имела главной базой Специю, а вспомогательными Палермо и Маддалену.

С перебазированием на Средиземное море подводных лодок Германии совместные действия немецко-итальянских подводных сил на коммуникациях противника усилились. Немецкие лодки вели борьбу не только против судоходства в восточной части Средиземного моря, но нападали на мальтийские конвои и отряды боевых кораблей англичан, прикрывавшие наиболее важные конвои. Так, уже при проводке англичанами в сентябре 1941 г. конвоя из Гибралтара на Мальту немецкие лодки в течение суток шесть раз атаковали английские суда. 13 ноября 1941 года в 90 милях к востоку от Гибралтара только что прошедшая через пролив U-81 (капитан-лейтенант Гугенбергер) тяжело повредила авианосец «Арк Ройял», который затонул во время буксировки в 25 милях от базы. Спустя 12 дней U-331 под командованием обер-лейтенанта Тизенгаузена обнаружила у ливийского побережья главные силы британского Средиземноморского флота, проникла под кораблями охранения внутрь строя и с дистанции 4 кабельтова четырьмя торпедами потопила линкор «Бархем». Несмотря на преследование и провал на запредельную глубину U-331 благополучно ушла от преследования. Подводная лодка U-557 в ночь на 15 декабря потопила в районе Александрии крейсер «Галатея». Вкупе с потерями, понесенными от итальянских человеко-торпед и мин, действия немецких подводных лодок ввергли английский флот на театре в кризисное положение. К началу 42-го от некогда большого Средиземноморского флота осталось только три легких крейсера и несколько эсминцев.

Хотя немецкие лодки и добились определенного успеха при атаках крупных боевых кораблей англичан, результаты их действий против судоходства противника исчислялись потоплением всего лишь нескольких транс-

Гибель линкора «Бархэм» 25 ноября 1941 г. — жертвы подводной лодки U-331

портов и малотоннажных транспортных средств, осуществлявших перевозки в восточной части Средиземного моря. Это объяснялось тем, что на закрытом театре в условиях господства британской базовой авиации, субмаринам в подавляющем большинстве случаев приходилось выходить в атаки днем из подводного положения. До середины года основным объектом приложения усилий являлись британские военные коммуникации в Восточном Средиземноморье, однако с июля, после того как войска Роммеля продвинулись до границ Египта, основным театром действий стало Западное Средиземноморье.

Против эпизодически следовавших на Мальту конвоев германо-итальянское командование решило использовать лодки в завесах, перенеся на ограниченный морской театр опыт немецких лодок в борьбе на атлантических коммуникациях противника.

Впервые завесы были развернуты в августе 1942 г. против очередного конвоя, следовавшего из Гибралтара на Мальту (операция «Пьедестал»). Конвой состоял из 14 судов, охраняемых 2 линейными кораблями, 4 авианосцами, 7 крейсерами и 25 эскадренными миноносцами. В качестве важнейших объектов атаки первой завесы в составе пяти итальянских и двух немецких подлодок были избраны именно авианосцы, вывод из строя которых должен был облегчить последующие атаки итало-германской авиации. 11 августа, на третьи сутки после выхода конвоя из Гибралтара, примерно в 80 милях к северу от Алжира U-73 (капитан-лейтенант Розенбаум) четырехторпедным залпом потопила авианосец «Игл». Последующими действиями подводных лодок, легких сил и, главным образом, авиации конвою было нанесено тяжелое поражение. Этот успех «оси» во многом определялся результатом атаки U-73, ослабившей истребительное прикрытие каравана вдвое.

После высадки англо-американских войск в ноябре 1942 г. в Северной Африке (операция «Торч») и перехода англичан в наступление в Ливии, движение судов на коммуникациях союзников резко возросло. Этот период, продолжавшийся до сентября 1943 г., был наиболее эффективным в деятельности германских лодок на Средиземном море. Это объяснялось, с одной стороны, большим объемом транспортных перевозок союзников, обеспечивавших их десантные войска, с другой стороны, недостаточностью сил противолодочной обороны, сосредоточенных в это время на атлантических коммуникациях.

За 11 месяцев, с ноября 1942 г. по сентябрь 1943 г. включительно, германскими и итальянскими подводными лодками было потоплено 61 судно общим тоннажем 286558 брт или в среднем по 26000 брт в месяц, причем в отдельные месяцы потопленный тоннаж доходил до 45000 брт. В пересчете на одну действующую подводную лодку по сравнению с Атлантикой это было не много, но для закрытого театра составляло достаточно большую цифру.

Особенности боевого применения лодок на Средиземноморском театре в основном соответствовали тем, в которых действовали на других закрытых театрах британские и советские субмарины, вследствие чего у немцев появились свои герои, победные счета которых основывались только на услышанных после выстрела взрывах. Наиболее ярким подобным примером стал Альбрехт Бранди. В начале Второй мировой войны он служил на тральщиках, но в апреле 1942 г., после соответствующей подготовки стал командиром U-617. В сентябре субмарина перебазировалась в Сен-Назер и в этом же месяце приняла участие в успешном нападении на караван SC-100, после чего на счету Бранди появились четыре первых судна. Не успела подлодка уйти во второй поход, как 4 ноября получила приказ перейти в Средиземное море.

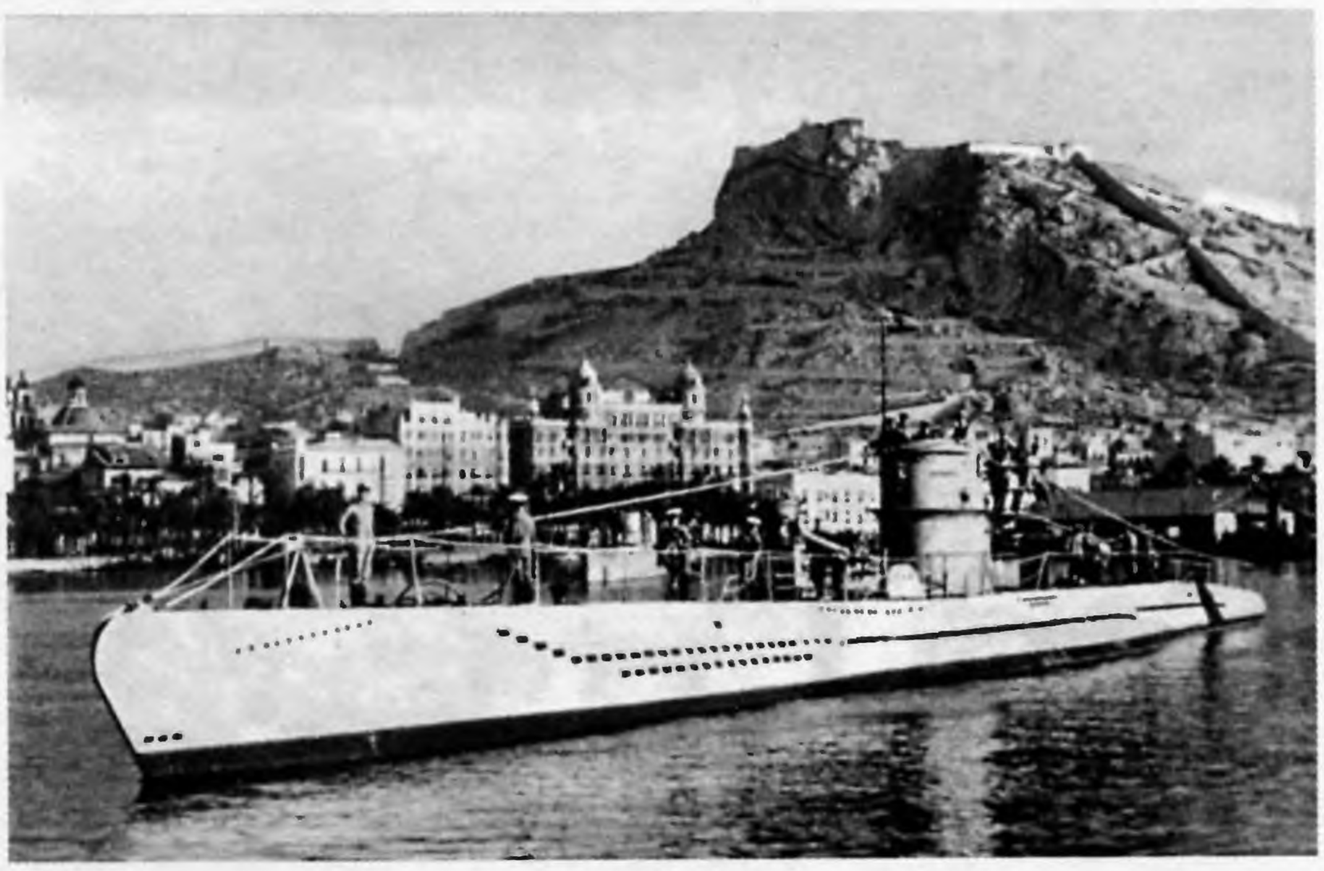
В в е р х у: на мостике U-73. Эта субмарина 11 августа 1942 г. под командованием капитан-лейтенанта Розенбаума (отдает честь встречающим) потопила английский авианосец «Игл»
В н и з у: гибель авианосца «Игл»

Подводная лодка U-565 из состава 29-й подводной флотилии в Саламисе (Греция)

Спустя четыре дня, в день начала операции «Торч», Бранди форсировал Гибралтарский пролив и перешел в район Алжира, где в этот момент находилось множество союзных десантных судов. С этого момента боевой счет командира лодки начинает стремительно расти... но в основном на бумаге.

19-го он докладывает о потоплении транспорта и эсминца, но подтверждений этому до сих пор нет. В конце декабря — начале января U-617 действует у берегов Киренаики, после чего ее командир докладывает о потоплении эсминца и четырех транспортов. Подтверждается только два транспорта и траулер. Это не мешает Бранди получить рыцарский крест. В следующем походе U-617 добивается своего самого крупного успеха, потопив 1 февраля крейсер-минный заградитель «Уэлшмен». 10 апреля лихой командир доносит о потоплении крейсера типа «Уганда» и повреждении эсминца типа «Трайбл». Командование, даже не дожидаясь возвращения лодки из похода, присваивает ему рыцарский крест с дубовыми листьями. Словно желая оправдать доверие, Бранди спустя три дня докладывает о потоплении войскового транспорта тоннажем 23500 т и торпедировании еще одного эсминца. Правды в этом донесении оказалось не больше, чем в предыдущем. В июне и сентябре субмарина топит еще два эсминца, однако истине соответствует лишь последний доклад. Ночью 11 сентября вблизи побережья Марокко лодка подверглась внезапной атаке двух «Веллингтонов». Три сброшенные бомбы не потопили ее, но нанесли такие повреждения, что о возвращении на базу не могло быть и речи. На следующий день Бранди затопил лодку и вместе с экипажем сдался испанским властям. Охрана в офицерском лагере для интернированных в Кадиссе оказалась не слишком серьезным препятствием для побега и возвращения в Германию. В январе 1944 г. Бранди получает под командование U-380. В том же месяце в очередном походе командир донес о повреждении транспорта и эсминца, чего не было в действительности. Субмарина не успела пройти положенного послепоходового ремонта, как 11 марта получила смертельные повреждения при налете американской авиации на Тулон.

Подводная лодка U-573. 1 мая 1942 г. она была повреждена английским патрульным самолетом «Хадсон», укрылась в Картахене (Испания), где и была интернирована на следующий день. В 1943 г. продана Испании и переименована в G-7



Следующей лодкой Бранди стала U-967, находившаяся в той же базе. В первом же патрулировании он докладывает о потоплении транспорта и трех эсминцев, однако жертвой стал только американский эскортный миноносец «Фехтелер». И на этот раз BdU поспешило оценить успехи Бранди, представив его к награждению рыцарским крестом с дубовыми листьями и мечами. С июня Альбрехт перестал командовать подводной лодкой, что впрочем не помешало командованию кригсмарине наградить его за предыдущие «успехи» повторно. В результате, в ноябре Бранди оказался кавалером рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами*. Уместно отметить, что в вооруженных силах Германии эту награду получили лишь 27 человек, из которых лишь двое являлись подводниками. Очевидно, секрет вознесения Бранди, над куда более результативными Кречмером, Прином, Шепке и Топпом прост — он получил свои награды во второй половине войны, когда терпящий поражение рейх нуждался в героях как никогда.

Последняя фаза подводной войны на Средиземном море началась в октябре 1943 года после капитуляции Италии. Субмарины по-прежнему пытались действовать против союзных войсковых конвоев у побережья Алжира, а также в районах высадки десантов — в заливе Салерно и у Анцио. К тому времени и коммуникации, и районы высадок оборо-

---

* С награждением А. Бранди этой наградой связан весьма характерный случай: Командовавший к тому времени группой подлодок, действовавших на Балтике, Бранди для получения награды 4.12.1944 отбыл из Либавы на борту U-475, шедшей на ремонт в Данциг. По пути кавалер ордена решил еще раз отличиться, торпедировав севернее Мемеля (ныне Клайпеда) полузатонувший остов немецкого транспорта «Фузилер» на том основании, что по мнению Бранди на нем мог находиться советский наблюдательный пункт.

нялись значительными силами противолодочных кораблей и авиации, вследствие чего лодки, тогда еще не имевшие на вооружении «шнорхелей», были обречены на жестокие потери. Зачастую их преследование длилось по двое-трое суток до полного истощения запасов воздуха и заряда аккумуляторных батарей. В результате с октября 1943 г. по май 1944 г. субмаринам удалось потопить всего 20 судов общим тоннажем чуть более 110 тыс брт, легкий крейсер «Пенелопи», шесть эсминцев и несколько более мелких боевых кораблей.

Учитывая возросшие перевозки союзников на Средиземном море, германское командование пыталось пополнять состав своих подводных сил на этом театре, но прорыв лодок через Гибралтарский пролив все более осложнялся.

С середины сентября 1943 г. до мая 1944 г. из баз Бискайского залива в Средиземное море было направлено 27 подводных лодок, но из них только 14 прорвалось через Гибралтарский пролив, 7 лодок были потоплены в проливе, а остальные возвратились в базы Бискайского залива. В связи с тщетностью предпринимаемых усилий в мае 1944 г. Дёниц решил не посылать новые субмарины в Средиземное море. Оставшиеся немецкие лодки находились там до октября 1944 г., причем в последние пять месяцев они не смогли поразить ни одной цели. Даже несмотря на резкое сокращение количества выходов в море, численный состав германской группировки с каждым месяцем сокращался. Решающую роль в этом сыграли налеты американской бомбардировочной авиации на базы, которые не имели бетонных укрытий, а также высадки новых союзных десантов в Южной Франции и Греции.

«Подводная война» на Средиземном море закончилась. Союзникам она обошлась в 95

Подводные лодки U-380 и U-596 в Специи, март 1943 г.

транспортных судов (449 206 брт), 24 боевых корабля, включая 2 авианосца, линкор, 4 крейсера и 12 эсминцев. Из 62 «семерок», прорвавшихся через Гибралтарский пролив, 48 погибли в боевых походах, а 11 были выведены из строя авиацией в базах. В сентябре на театре оставалось всего три боеготовые подлодки, одна из которых была потоплена эсминцами 19 сентября, а две другие — 24 сентября американскими бомбардировщиками в Саламинской бухте.

Оценить однозначно достигнутые лодками результаты на данном театре весьма сложно. Хотя по относительной эффективности своих действий здешние «семерки» заметно уступали атлантическим коллегам, несомненно, что в 1941 — 1942 гг. они создали союзникам немало проблем и несколько оттянули поражение сил «оси» на данном театре. С момента же высадки союзников в Северной Африке баланс сил здесь настолько изменился не в пользу немцев и итальянцев, что ограниченное количество подлодок уже мало что могло изменить.

Изменения группировки подводных сил кригсмарине на Средиземноморском театре в 1941—1944 гг.

Год	Отправлено на Средиземное море	Потери на переходе						форсировали пролив	погибли по различным причинам в Средиземном море	всего на Средиземном море (на 31.12 года)
		в Атлантике			в районе Гибралтарского пролива					
		потолены противником	получили боевые повреждения и возвратились	возвратились по другим причинам	потоплены противником	получили боевые повреждения и возвратились	отказались от форсирования пролива			
1941	36	2	1	1	1	5	—	26	5	21
1942	23	—	—	6	—	—	1	16	14	23
1943	22	3	—	4	2	1	2	10	20	13
1944	14	—	—	—	3	—	1	10	23	—
Итого:	95	5	1	11	6	6	4	62	62	57

«Семерки» в Арктике

Летом 1941 г. Вторая мировая война вступила в новую фазу. Гитлер, ранее страшно опасавшийся борьбы на два фронта, сам напал на СССР, подписав тем самым смертельный приговор третьему рейху. Согласно плану «Барбаросса» основным объектом приложения усилий кригсмарине должны были оставаться британские коммуникации, в то время как «морская война» против Советского Союза выигрывалась автоматически с захватом советских военно-морских баз и общим крушением нашего государства. Однако, уже по истечению двух-трех недель стало ясно, что без обеспечения флотом приморского фланга сухопутной армии боевые действия на Востоке могут, по меньшей мере, сильно затянуться. Особенно остро ситуация сложилась на Северном морском театре, где к началу войны германское командование располагало лишь силами охраны водного района. Неожиданно сильное сопротивление, встреченное егерями генерала Дитля, обстрелы с моря и высадка тактических десантов во фланг наступающим, заставили принять меры по развертыванию сил, которые смогли бы препятствовать Северному флоту в решении его задач. 18 июля Штаб руководства войной на море принял решение перебросить на театр кроме надводных кораблей и пару подводных лодок, которым предписывалось действовать в Белом море на коммуникациях Архангельск — Кандалакша — Мурманск. Спустя шесть дней число субмарин решили увеличить до четырех. При выборе типа выделяемых субмарин альтернативы «семеркам» не существовало — лодки II серии считались недостаточно мореходными для плавания на открытом театре, «девяток» было мало и их старались использовать исключительно в удаленных районах. Забегая вперед отметим, что монополия VII серии на Северном театре сохранилась и в дальнейшем. Поскольку на этот момент весь боеготовый состав подводного флота исчислялся примерно 65 лодками, Дёниц отреагировал на данный приказ крайне болезненно. В журнал боевых действий подводных сил он записал следующее: «Исход войны будет зависеть от успехов в деле нарушения снабжения Англии. Эту задачу могут решить только подводные лодки. Исход войны против России решается на суше. В этой войне подводные лодки в состоянии играть только вспомогательную роль». Тем не менее, вынужденный подчиниться, он изменил маршрут только что вступивших U-81 и U-652 с Северной Атлантики на Киркенес. Вечером 22 июля оба корабля ошвартовались в Бёк-фьорде близ Киркенеса, а на следующий день вышли для выполнения боевых задач. Поскольку вход в Белое море минировался германской авиацией, командование на театре решило вместо Белого моря использовать лодки у побережья Кольского полуострова между Мотовским заливом и Териберкой. Естественно, что в условиях близости вражеского берега с многочисленными базами характерный для Атлантики групповой метод использования пришлось сменить на позиционный, с преимущественным патрулированием в подводном положении, подобный тому, который на этом же театре использовался советскими подводными лодками.

Первые же походы продемонстрировали, что направление субмарин в данный район оказалось ударом по пустоте. В подавляющем большинстве случаев встреченный в море противник относился к классу мотоботов или дрифтеров, на которые было жалко тратить торпеду. Очень часто атакам препятствовала плохая видимость, да и сами свежеиспеченные командиры субмарин чувствовали себя не настолько уверенно, чтобы подходить к самому берегу, да еще и в районе главной базы флота. До 7 августа, когда оба U-бота вернулись в Киркенес, U-652 произвела две неудачные атаки советских дозорных кораблей и лишь в третьем случае, 6 августа, потопила посыльное судно №70 (бывший рыболовный траулер РТ-70). В этом боевом столкновении обе стороны действовали крайне примитивно: лодка длительное время при спокойном состоянии моря шла с поднятым перископом, в результате чего он был обнаружен на расстоянии 15-20 кбт от судна. Несмотря на это стоявший на ходовой вахте помощник командира не только не произвел маневра уклонения, но даже не объявил боевой тревоги. В условиях подобного разгильдяйства «ребята Дёница» могли добиться куда более впечатляющих успехов, но в действительности этого не произошло.

U-81 предприняла неудачную попытку атаковать небольшой конвой у м. Сеть-Наволок

Одна из лодок VII серии в Норвегии

(30 июля), а утром 7 августа произвела два безуспешных двухторпедных залпа по советской подводной лодке северо-восточнее полуострова Рыбачий. Целью оказалась М-175 (ст. лейтенант М.Л. Мелкадзе), командир которой по возвращению в базу доложил об «ударе килем о неизвестный металлический предмет в точке с глубиной около 200 метров». Подлодку поставили в док, и на днище в районе IV и V отсеков обнаружили свежие следы содранной краски, которые, несомненно, были оставлены невзорвавшимися торпедами. Так случай продлил жизнь «малютки» на четыре месяца, однако, как говорится, от судьбы не уйдешь... Интересно отметить, что предыдущие дозорные подлодки М-174 (ст. лейтенант Н.Е. Егоров) и М-171 (ст. лейтенант В.Г. Стариков) между 25 и 28 июля четырежды обнаруживали субмарину противника, но так и не смогла произвести атак, то из-за плохой видимости, то из-за невыгодного курсового угла. U-81 осталась невредимой и после одного боевого похода в Атлантику была направлена на Средиземное море, где 12 ноября торпедировала авианосец «Арк Ройял». Как знать, прояви Егоров и Стариков больше расторопности, события на Средиземном море в 1942 г. могли бы развиваться по совсем другому сценарию.

Вторая пара U-ботов (U-451 и U-566) покинула Киркенес 28-29 июля, но из-за удара британской палубной авиации по порту (30 июля) первоначально была перенацелена на поиск авианосного соединения противника. Лодки заняли позиции у входа в Белое море в первые дни августа. Столкнувшись с вышеописанными проблемами командир U-451 капитан-лейтенант Хоффман 7 августа решает попытать счастья в артиллерийском бою, но получив в ограждение рубки попадание 45-мм снаряда с мотобота «Полярник» уклонился погружением. К сожалению, немец все-таки не возвращается с пустыми руками — 11 августа у мыса Канин Нос он топит вместе со всем экипажем сторожевой корабль «Жемчуг». Эта жертва целиком на совести командования флота, которое несмотря на явную активизацию действий подлодок противника продолжало использовать в системе дозоров сравнительно крупные корабли. Из-за неполадок дизеля утром 12-го субмарина вернулась в Киркенесс, а находившаяся в одной паре с ней U-566 безрезультатно патрулировала до 19 августа.

Периодическое появление на театре сил британского флота заставляет Штаб руководства войной на море выделить сюда еще одну пару субмарин (U-571, U-752). Это позволило противнику в последнюю декаду августа развернуть у нашего побережья одновременно три лодки (в эту же группу вошла U-451). Результат не замедлил сказаться. Утром 26 августа U-571 в районе Териберки торпедировала плавбазу «Мария Ульянова», шедшую из Мурманска в Архангельск в охранении эсминцев «Урицкий» и «Куйбышев». Судно получило тяжелое повреждение, и спустя два часа после атаки его кормовая часть отломилась. В дальнейшем поврежденную плавбазу предпочли использовать в качестве емкости для хранения топлива. Хотя контратака эсминцев не смогла причинить лодке никаких серьезных повреждений, выход из строя обоих перископов заставил вернуться в базу. Еще за сутки до этого U-752 одержала очередную «победу» над дозорным кораблем, потопив у мыса Черный тральщик Т-898 (бывший траулер «РТ-411»). В дальнейшем патрулировавшие U-боты столкнулись с резким усилением активности советской противолодочной обороны и не смогли добиться никаких успехов. Как показывает двухсторонний анализ материалов, даже такие дедовские методы (применять современные мы не могли из-за крайней примитивности оружия и средств обнаружения), как визуальное наблюдение и профилактическое бомбометание давали неплохие результаты, а редкие атаки глубинными бомбами оказали значительное воздействие на умы неопытных командиров субмарин. Лодки весьма часто выходят в эфир, что давало командованию Северного флота достаточно точную картину их развертывания, чем, впрочем, наши противолодочники никогда не воспользовались. Несмотря на ряд победных рапортов, реальные результаты борьбы с субмаринами были, конечно же, много скромнее, чем это декларировалось советской стороной. Так, днем 4 сентября пара гидросамолетов МБР-2 атаковала противолодочными бомбами U-752, в результате чего на лодке нарушилась герметичность топливных цистерн. Обширное соляровое пятно и обнаруженный спустя двое суток спасательный буй с надписью «U-73» (эта лодка в то время действовала в Северной Атлантике с французских баз) дали повод считать субмарину потопленной. И все же, из-за слабости германской ремонтной базы на Севере даже эти скромные успехи заметно ослабляют вражескую группировку. U-571 требуется замена перископов, U-752 — докование в Тронхейме, а на U-451 окончательно выясняется неисправность дизеля, заменить который можно только в Германии.

Единственным возмещением этих потерь стала присылка U-132, которая патрулировала в устье Белого моря с 14 сентября по 21 октября. Ее наиболее значимый успех — потопление 18 октября лесовоза «Аргунь» (3487 брт) — никогда не был бы достигнут, если бы командование Беломорской флотилии использовало данные радиоразведки и перенесло переход на ночное время. Попытка раз-

Подводная лодка U-132, на ограждении компаса у рубки сидит ее командир капитан-лейтенант Фогельгезанг. 18 октября 1941 г. эта субмарина потопила советский пароход «Аргунь»

вить успех за счет занятых спасательными работами кораблей охранения успехом не увенчалась из-за ошибок неопытного командира U-бота. По этой же причине действовавшая в этом же районе в конце октября — начале ноября U-576 пришлось возвращаться в базу с неоткрытым боевым счетом. И напротив, получивший ранее некоторый боевой опыт командир U-752 капитан-лейтенант Шрётер 15 ноября добавил в свой актив тральщик Т-889. Этот корабль сопровождал минный заградитель «Юшар» на переходе из Архангельска в Иокангу, когда обнаружил субмарину в надводном положении. Тральщик успел сделать несколько выстрелов до того, как получил фатальное торпедное попадание. Интересно отметить, что Шрётер добился его, стреляя из кормового аппарата, после того, как все содержимое носовых ушло «в молоко». Погрузившись, он уклонился от бомб, сброшенных с «Юшара», а вскоре после перезарядки дважды безрезультатно атаковал минзаг. На следующий день из-за неисправности одного из дизелей лодка покинула позицию, которая вскоре была занята новейшей U-578. 25 ноября на пятый день патрулирования в утренних сумерках она была внезапно обнаружена сигнальщиком сторожевого корабля «Бриз» (бывший РТ-58). Поскольку дистанция составляла всего 3-4 кбт, командир сторожевика лейтенант В.А. Киреев решительно пошел на таран, одновременно открыв огонь из носового орудия. Субмарина успела погрузиться на 12 метров, когда получила таранный удар в кормовую часть. К счастью для немцев, он пришелся по надстройке и легкому корпусу, в результате чего пострадала обшивка 1-й цистерны главного балласта и вышла из строя размещенная в надстройке группа баллонов ВВД.

С возвращением данного U-бота в Киркенес у германского командования не остается ни одной субмарины, пригодной для использования на данном театре. В конце ноября в распоряжение «Адмирала Арктики» выделяется три только что вступивших в строй лодки (U-584, U-134 и U-454), однако полоса неудач, в основе которой лежит недостаточная подготовка командиров на этом не прекращается. Первая из поименованных субмарин до конца декабря выходит из строя из-за болезни командира, две другие достигают Киркенеса, но U-134 по дороге топит... германский пароход «Штейнбек» (2185 брт). Оперативная подготовка командира оказывается настолько низкой, что обнаружив суда прибрежного конвоя в нескольких милях от берега у устья Тана-фьорда, он принимает их за британский караван идущий из Мурманска! Общий итог за 1941 г. вряд ли можно отнести к ярким страницам деятельности германского подводного флота. На театре оперирует в общей сложности 9 субмарин (еще три прибывают на театр в течение декабря), совершившие 12 боевых походов. Лодки производят не менее двух десятков торпедных атак, но добиваются потопления только одного транспорта, двух сторожевиков, двух тральщиков, вспомогательного корабля и траулера. Еще один вспомогательный корабль поврежден и не восстановлен, кроме того, на дно идет немецкий транспорт. Справедливости

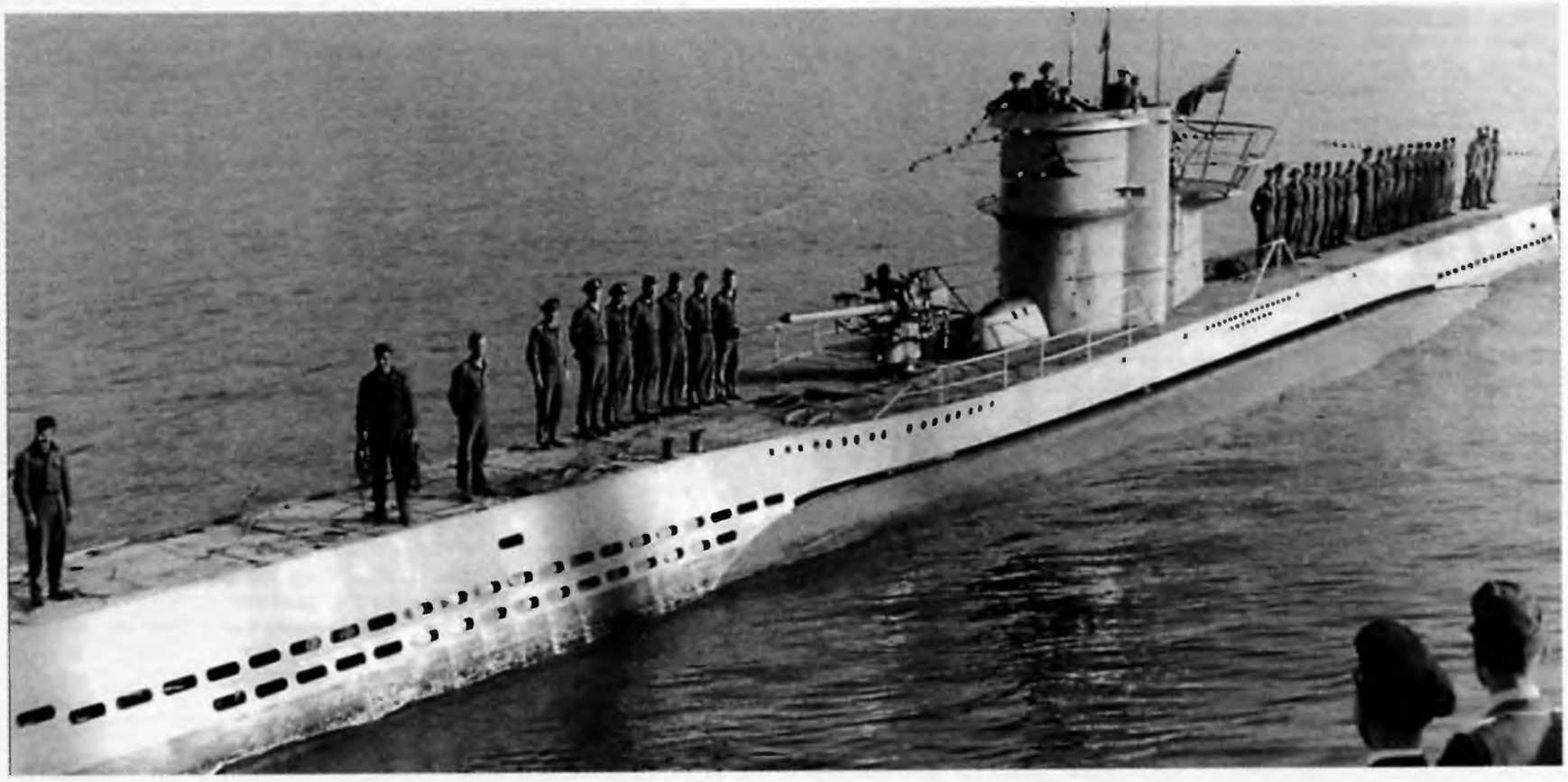
ради следует отметить, что лодки при этом не несут потерь, и лишь три из них получают боевые повреждения различной тяжести. И, тем не менее, на фоне успехов на других театрах результаты войны на Севере выглядят весьма обескураживающе.

С началом 1942 г. подводная война в Арктике вступила в новую фазу. 22 января на совещании по морским вопросам Гитлера внезапно озаряет: «Норвегия — решающая военная зона. В создавшихся условиях туда следует немедленно послать подкрепление из надводных и подводных сил: все подводные лодки необходимо направить на морские подступы к Норвегии для своевременного обнаружения подходящего противника и оказания ему действенного отпора». Хотя штаб «Адмирала Арктики» не разделял убежденности фюрера в том, что союзники планируют высадку крупного десанта, там были не против получения подкреплений, которые позволили бы организовать борьбу с конвоями, идущими из Англии в советские порты.

Еще в конце декабря «Адмирал Арктики» отказался от продолжения использования U-ботов позиционным методом у советского побережья и впервые развернул «волчью стаю», включавшую все три исправные подводные лодки, южнее острова Медвежий. В Арктике германская групповая тактика применялась с заметным отличием от Атлантики. Фактически завеса лодок выполняла лишь разведывательную роль, поскольку из-за мощного эскорта, установившей контакт субмарине крайне редко удавалось продолжить преследование в надводном положением. U-боты получали данные о передвижении конвоя из сообщения штаба «Адмирала Арктики», куда стекалась вся информация, включая радио- и воздушную разведку. Атаки в подавляющем большинстве случаев совершались из-под воды. После нападения и отрыва от возможного преследования подлодка всплывала, обгоняла караван вне поля зрения эскортных кораблей и вновь погружалась с расчетом оказаться на его носовых курсовых углах. В условиях отсутствия эффективного прикрытия конвоя с воздуха подобная тактика принесла германскому командованию немалый успех.

2 января U-134 потопила транспорт «Вазиристан» — первое союзное судно, погибшее из состава северных конвоев. Дальнейших успехов «стая» не имела, но 10 января при возвращении в Киркенес U-584 потопила злополучную «малютку» М-175. Заправившись, лодки вновь вышли в море, и весьма своевременно, чтобы принять участие в нападении на конвой PQ-8. Контакт с ним смогла установить только U-454, которая отправила на дно эсминец «Матабелле» и повредила один транспорт. Она же утопила и наш рыболовный траулер «Енисей». Эти успехи резко контрастировали с бесплодными походами предыдущих месяцев. Решение же Гитлера увеличить число лодок в норвежских базах предвещало союзным караванам новые тяжелые потери. В течение февраля-марта общее число U-ботов, развернутых в Арктике увеличилось до 16 единиц, после чего с мая для руководства ими был создан штаб 11-й флотилии подводных лодок.

Следующими караванами, подвергшимися нападению субмарин стали QP-9 и PQ-13. Если QP-9 удалось счастливо миновать позиции четырех U-ботов (при этом тральщик «Шарпсшутер» протаранил и потопил U-655), то PQ-13 потерял два парохода и траулер «Сулла». Последний планировалось передать Советскому Союзу для использования в качестве тральщика. В этой операции немцы лишились и второй подводной лодки — U-585. Дискуссии о причинах ее гибели ведутся до сих пор, однако, совершенно точно можно утверждать, что атака советского эскадренного миноносца «Гремящий» не име-



Подводная лодка U-251 в Нарвике, июнь 1942 г.

Советские корабли и суда, потопленные и поврежденные германскими ПЛ на Северном морском театре 1941—1945 гг.

	Класс и название корабля (тоннаж, брт)	Судьба	Дата	Район	ПЛ
1	ПС №70	+Т	06.08.41	район Териберки	U-652
2	СКР №27 «Жемчуг»	+Т	11.08.41	район м. Канин Нос	U-451
3	ТЩ Т-898	+Т	25.08.41	горло Белого моря	U-752
4	ПЛБ «Мария Ульянова»	=Т	26.08.41	район Териберки	U-571
5	РТ №8 (608)	+Т	27.08.41	горло Белого моря	U-752
6	ТР «Аргунь» (3487)	+Т	18.10.41	горло Белого моря	U-132
7	СКР-70	+Т	18.10.41	горло Белого моря	U-132
8	ТЩ Т-889	+Т	15.11.41	горло Белого моря	U-752
9	ПЛ М-175	+Т	10.01.42	сев. п-ва Рыбачий	U-584
10	РТ №68 (1180)	+Т	17.01.42	район м. Святой Нос	U-454
11	РТ №19 (579)	+Т	01.03.42	район Териберки	U-436
12	ТР «Киев» (5823)	+Т	13.04.42	район о. Медвежий	U-435
13	ТР «Крестьянин» (2513)	+Т	01.08.42	зап. побережье Новой Земли	U-601
14	бук. «Комсомолец»	+А	17.08.42	район о. Матвеева	U-209
15	бук. «Комилес»	+А	17.08.42	район о. Матвеева	U-209
16	баржа «П-4»	+А	17.08.42	район о. Матвеева	U-209
17	лихтер «Ш-500»	+А	17.08.42	район о. Матвеева	U-209
18	ТР «Куйбышев» (2332)	+Т	24.08.42	сев.-зап. Диксона	U-601
19	бук. «Медвежонок»	+А	24.08.42	сев.-зап. Диксона	U-601
20	ТР «Сталинград» (3559)	+Т	13.09.42	сев.-зап. о. Медвежий	U-408
21	СКР №23 «Муссон»	+М	11.10.42	прол. Маточкин Шар	U-589
22	ТР «Щорс» (3770)	+М	14.10.42	прол. Югорский Шар	U-592
23	ТР «Кузнец Лесов» (3974)	+Т	23.11.42	зап. о. Медвежий	U-601
24	ТР «Красный Партизан» (2418)	+Т	26.01.43	зап. о. Медвежий	U-255
25	ТР «Уфа» (1892)	+Т	29.01.43	юж. о. Медвежий	U-255
26	ТЩ Т-904	+М	25.07.43	прол. Югорский Шар	U-592
27	ГИСУ «Академик Шокальский»	+А	27.07.43	сев.-вост. побережье Новой Земли	U-255
28	ТЩ Т-911	+Т	30.07.43	губа Белушья	U-703
29	спасательное судно «Шквал»	+М	25.08.43	прол. Югорский Шар	U-625
30	ТР «Диксон» (2920)	+Т	28.08.43	район о. Мона, Карское море	U-302
31	ТР «Тбилиси» (7169)	+М	06.09.43	Енисейский залив	U-636
32	ТР «Архангельск» (2480)	+Т	30.09.43	зап. о. Русский, Карское море	U-960
33	ТР «Сергей Киров» (4146)	+Т	01.10.43	район о-в Известий ЦИК, Карское море	U-703
34	ТЩ Т-896	+Т	01.10.43	район п-ва Михайлова, Карское море	U-960
35	ТЩ Т-118	+Т	12.08.44	зап. о. Белый	U-365
36	ТЩ Т-114	+Т	13.08.44	зап. о. Белый	U-365
37	ТР «Марина Раскова»	+Т	13.08.44	зап. о. Белый	U-365
38	ГИСУ «Норд»	+А	26.08.44	район о. Белуха, Карское море	U-957
39	СКР-29 «Бриллиант»	+Т	23.09.44	район о. Кравкова, Карское море	U-957
40	ТЩ Т-120	+Т	24.09.44	о-ва Скотт-Гансена, Карское море	U-739
41	ТР «Революция» (433)	+Т	03.12.44	побережье Кольского п-ва	U-1163
42	ТР «Пролетарий» (1128)	+Т	05.12.44	у побережья п-ва Рыбачий	U-995
43	БО-230	+Т	05.12.44	район о. Кильдин	U-365
44	БО-229	+Т	07.12.44	район о. Кильдин	U-997
45	мотобот «Решительный»	+А	21.12.44	район Иоканги	U-956
46	ТЩ Т-883	+Т	29.12.44	район м. Святой Нос	U-995
47	ТР «Тбилиси» (7176)	=Т	30.12.44	район Петсамо	U-956
48	ЭМ «Деятельный»	+Т	16.01.45	район о. Большой Олений	U-956 (?)
49	ЭМ «Разъяренный»	=Т	20.01.45	у побережья п-ва Рыбачий	U-293
50	БО-224	+Т	02.03.45	район о. Кильдин	U-995
51	ТР «Онега»	+Т	22.04.45	у побережья п-ва Рыбачий	U-997

Примечание: + — погиб; Т — торпедным оружием; А — артиллерией; М — на выставленных минах; = — поврежден.

ет к этому никакого отношения. Достоверно установлено, что эсминец атаковал U-435, не получившую даже легких повреждений. Что же касается U-585, то, скорее всего, она стала жертвой несчастного случая, либо плавающей мины, недостатка в которых в Баренцевом море не наблюдалось. Забегая вперед, отметим несостоятельность и других версий наших успехов в борьбе с U-ботами на Северном театре в 1942 г. Так, вражеские субмарины трижды атаковывались действовавшими в Варангер-фьорде «малютками», но ни один из победных докладов так и не подтвердился. В первом случае, 22 марта М-171 неудачно атаковала возвращавшуюся в Киркенес U-456. Спустя неделю эта же «малютка» атаковала другую субмарину, которой по всей вероятности являлась все та же пропавшая U-585. Связать атаку Старикова с гибелью U-бота мешает то обстоятельство, что вражеская лодка в последний раз выходила на связь через 9 часов после нашей атаки. Знаменитый многочасовой подводный поединок М-176 28 мая вообще не подпадает ни под какое событие, зафиксированное германской стороной, хотя в этот момент в северной части фьорда и должны были находится U-591 и U-703. Единственным доподлинным случаем повреждения вражеской подлодки в 42-м стала атака двух наших торпедных катеров U-454 24 апреля в районе Вардё. Обнаружив ночью силуэт субмарины, командиры ТКА-13 и ТКА-14 начали в ответ на опознавательные репетовать случайные сигналы, что имело успех, поскольку командир субмарины знал о нахождении в районе немецких моторных тральщиков и торпедных катеров.

Сигнал срочного погружения был дан с запозданием, что позволило катерам атаковать с небольшой дистанции. Хотя торпеды прошли мимо, от близких разрывов четырех больших глубинных бомб на лодке выбило предохранители, лопнули сварные швы расходной топливной цистерны и прочного корпуса в районе 45-го шпангоута. Субмарина, направлявшаяся в Германию для текущего ремонта, получила, таким образом, дополнительные повреждения и после ввода в строй действовала в Северной Атлантике.

Тем временем количество лодок, задействованных в операциях на трассе союзных караванов, продолжало увеличиваться. Из следующей пары конвоев (QP-10 и PQ-14) субмарины потопили три транспорта, в том числе 13 апреля советский пароход «Киев» (5823 брт). Самым крупным успехом, достигнутым в борьбе с союзными боевыми кораблями в арктических водах стало торпедирование 30 апреля британского легкого крейсера «Эдинбург» из состава охранения QP-11. Тяжелое повреждение кормовой части корабля сделало возможным наведение на него группы германских эсминцев, в бою с которыми он получил новый торпедный удар, оказавшийся смертельным. С наступлением полярного дня боевая деятельность «волчих стай» значительно затруднилась, в результате чего из состава QP-11 им удалось потопить одно судно и другое из состава PQ-16. Действия против PQ-15 и QP-12 успеха вообще не имели. Тем более трагичными стали для союзников результаты 17-го конвоя, когда после известной ошибки британского первого морского лорда адмирала Паунда транспорта подверглись жестокому истреблению. Из 23 судов, потерянных конвоем, на счету у U-ботов восемь и еще такое же число добитых после атак авиации. Советский Союз не получил тысячи тонн военных грузов, британское адмиралтейство на два месяца отказалось от проводки последующих конвоев.

Вакуум, возникший в союзных перевозках, подсказал германскому командованию вновь развернуть подводные лодки на советских каботажных коммуникациях. На этот раз удару подверглись морские пути, связывавшие Белое и Карское моря. 1 августа U-601 потопила транспорт «Крестьянин» (2513 брт). После атаки субмарина всплыла и после короткого опроса сидевших в шлюпке членов экипажа, указала им кратчайшее направление к берегу. Однако подобное джентльменство проявлялось германскими подводниками далеко не всегда. Когда спустя 17 дней на выходе из пролива Югорский Шар U-209 обстреляла артиллерией буксирный конвой, команда U-бота поливала плавающих в воде людей пулеметным и автоматным огнем. Из 328 заключенных и рабочих, находившихся на борту буксиров «Комсомолец», «Комилес», баржи и лихтера спаслось только 23. В конце августа германское командование провело небезызвестную операцию «Вундерланд», в которой кроме тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» приняли участие U-251 и U-601 (позднее к ним присоединилась U-255, обстреливавшая радиостанцию на мысе Желания). Хотя операция в целом потерпела неудачу, она создала значительно напряжение на советских коммуникациях в Карском море, где ранее суда ходили также, как и в мирное время. Интересно отметить, что успех подводных лодок (24 августа U-601 потопила транспорт «Куйбышев», 2332 брт, и буксир «Медвежонок») даже превосходил успех, достигнутый крейсером, сумевшим уничтожить только ледокольный пароход «Александр Сибиряков» (1384 брт). В кампанию 42-го года германское командование более не направляло подводных лодок в Карское море, но отметило для себя большую перспективность их применения в данном районе... Выводя лодки из восточной части театра, немцы предусмотрительно решили поставить мины в проливах,

Одна из лодок VII серии в Арктике

соединяющих Карское и Баренцево моря. На банках, выставленных U-589 и U-592 в октябре, погибли транспорт «Щорс» (3770 брт) и сторожевой корабль «Муссон». Для нашего командования появление мин в этом районе стало полной неожиданностью. В конечном итоге вывод судов из Карского моря продолжился только после траления фарватеров британскими тральщиками.

В сентябре «Адмирал Арктики» снова развернул «волчью стаю» в районе острова Медвежий. 13-го она атаковала караван PQ-18 и потопила из его состава три судна, в том числе советское «Сталинград» (3559 брт). Ответными действиями эскорта, в состав которого впервые входил конвойный авианосец «Эвенджер», была потоплена U-589. Дальнейшее преследование каравана подводными лодками имело лишь единственный результат — эсминец «Импалсив» отправил на дно U-457. Если прибавить к этому U-88, случайно оказавшуюся на пути конвоя и потопленную еще 12 сентября, то можно сказать, что операция стала первым примером, когда немцам пришлось заплатить подводной лодкой за каждое уничтоженное судно. К сожалению, обратный караван QP-14 им удалось атаковать с большим успехом. Наибольшие результаты при этом продемонстрировала U-435 (капитан-лейтенант Штрелов; 27.10.42 первым из числа подводников, воевавших в северных водах, награжден Рыцарским крестом), на долю которой приходились три из четырех потопленных транспортов и тральщик «Леда». Кроме того, U-703 торпедировала эсминец «Сомали», затонувший спустя четверо суток при буксировке.

С ноября 42-го по март 43-го субмарины действовали против нескольких караванов и судов, совершавших одиночные («капельные») рейсы. Общий результат — одиннадцать потопленных транспортов, включая советские «Кузнец Лесов» (3974 брт), «Уфа» (1892 брт) и «Красный Партизан» (2414 брт). Несмотря на эти успехи, операции по перехвату JW-51, JW-52, JW-53, RA-51, RA-52, RA-53 фактически провалились. Из их состава U-ботам удалось потопить лишь четыре судна. Обычно провалы маскируются громкими награждениями, так случилось и на этот раз. Поскольку три из четырех уничтоженных транспортов приходились на U-255 капитан-лейтенанта Рехе, 17 марта ему вручили Рыцарский крест. Этот командир, начавший свою карьеру с участия в разгроме печальноизвестного каравана PQ-17 к марту 43-го имел на своем счету 10 торговых судов (54 420 брт) и, по-видимому, оказался наиболее результативным командиром германской субмарины, действовавшей на Северном театре. Реальный же ход подводной войны вряд ли вызывал у германского командования поводы для восторга. Хотя с середины марта союзное командование и отказалось временно от продолжения поставок в СССР по северной коммуникации, переразвернутые для действий в Северной Атлантике лодки 11-й флотилии понесли весьма ощутимые потери.

В мае после сокрушительного поражения «волчьих стай» немецкое командование решает возобновить боевую деятельность в арктических водах. Для этого в июне 1943 года в Тронхейме формируется 13-я флотилия подводных лодок, в которую на 1 июля входит 12 U-ботов. В качестве первоочередного мероприятия «Адмирал Арктики» планирует возобновление боевых действий в Карском море и минирование коммуникаций между устьем Белого моря и Новоземельскими проливами. До конца навигации немцы выставляют в указанных районах 16 минных банок (342 мины), на которых погибли транспорт «Тбилиси» (7169 брт), спасательное судно «Шквал» и тральщик Т-904. Кроме того, 30 июля U-703 потопила у входа в пролив Костин Шар дозорный тральщик Т-911. Подобный натиск оказался совершенно неожиданным для командования Северного флота, не сумевшего извлечь необходимых уроков из прошлогодних событий. В августе и сентябре германское командование проводит в два этапа операцию «Вундерланд-2». 27 июля U-255 расстреляла артиллерийским огнем гидрографическое судно «Академик Шокальский» и 1 августа основала на северо-восточном побережье Новой Земли временный пункт заправки разведывательных гидросамолетов. 5, 6, 7 и 11 августа летающая лодка BV-138 совершила 4 полета в направлении пролива Вилькицкого. К счастью для нас немцам не удалось обнаружить никаких заслуживающих внимания целей и «стая» «Викинг» (U-302, U-354, U-711) осталась ни с чем. Фактически, противник уделял из-

лишнее внимание району между Диксоном и проливом Вилькицкого, где в течение годовой навигации успевало пройти не более двух-трех конвоев. После длительного бесплодного ожидания 21 августа U-354 удается «сесть на хвост» каравану (транспорты «Анадырь», «Андре Марти», «Седов», СКР «Дежнев», тральщик Т-894), идущему из Диксона к острову Нансена. Вскоре из-за сложных метеоусловий он был потерян и «стая» вернулась к Диксону. 27-го U-354 и U-302 удалось перехватить новый караван, включавший транспорт «Диксон» (2920 брт), буксирный пароход №18, тральщик Т-906 и сторожевой корабль СКР-16. Вечером U-354 разрядила по конвою содержимое своих торпедных аппаратов, добилась двух попаданий в «Диксон», но ее торпеды не взорвались. На следующие сутки U-302 продолжила дело «систершипа» и отправила-таки транспорт на дно. В этот же день он был отомщен советской подводной лодкой С-101, уничтожившей у мыса Желания возвращавшуюся после минной постановки U-639.

Наиболее драматическим событием кампании 43-го года стало нападение «стаи» «Викинг-2», включавшей U-601, U-703 и U-960, на арктический караван ВА-18. 28 сентября этот конвой вышел со стоянки у островов Комсомольской Правды (море Лаптевых) в составе транспортов «Андреев», «Моссовет», «Архангельск», «Сергей Киров», в сопровождении минного заградителя «Мурман» и двух мобилизованных тральщиков. На судах находилось американское оборудование для норильского никелевого комбината НКВД. К сожалению, спустя двое суток отряд был обнаружен U-960. В результате первой же атаки был потоплен «Архангельск» (2480 брт). Поскольку торпедный след не был замечен, командир конвоя капитан 3 ранга В.В. Похмельнов решил, что судно подорвалось на мине, и ограничился всего лишь сменой курса. Сохраняя радиомолчание, командир конвоя не стал докладывать о происшествии и просить подкреплений, хотя капитаны охраняемых им гражданских судов пользовались радиосвязью совершенно открыто. Свою ошибку капитан 3 ранга понял спустя час, когда субмарина безуспешно атаковала транспорт «Моссовет». Новых попыток напасть на суда в этот день не предпринималось, но в течение ночи впереди по курсу каравана сосредоточилась уже вся «стая». В ранние часы тральщик «Т-886» обнаружил подводную лодку в надводном положении, которая, воспользовавшись преимуществом в скорости хода, спокойно удалилась. Днем внезапной атакой из под воды был потоплен «Сергей Киров» (4146 брт), а еще несколько торпед прошли вблизи транспорта «Моссовет». Только после этого Похмельнов доложил обстановку командованию, но было поздно. Потопившая «Киров» U-703 в этот день успехов больше не имела, как и промахнувшаяся по «Мурману» U-601, однако, U-960 удалось добиться нового успеха, торпедировав тральщик «Т-896». Весь личный состав погиб вместе с кораблем. После этого пароход «Андреев» самовольно вышел из ордера конвоев и решил искать спасения в шхерах Минина. В конечном итоге 2 октября, потерявший половину своего состава караван достиг Диксона. Гибель ценного груза, находившегося на потопленных судах ВА-18, стала поводом для специального заседания ГКО. Вызванный на заседание командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головко сумел выйти сухим из воды, списав произошедшую трагедию на ошибки руководства Северного морского пути и отсутствия в со-

Заправка летающей лодки BV-138 с субмарины U-255 у берегов Новой Земли, август 1942 г.

Подводные лодки VIIC серии в порту Берген, апрель 1943 г. Одна из них — U-334 — через два месяца погибнет у берегов Исландии

ставе флота современных противолодочных кораблей. Преследование подводных лодок в Карском море наличными силами он охарактеризовал как «гонять зайца собакой в пустыне Гоби». В дальнейшем адмирал сделал правильные выводы и когда в конце октября — середине ноября из Карского моря в Архангельск осуществлялся перевод ледоколов, в их охранении принимали участие шесть эсминцев и четыре, только что полученных по ленд-лизу, тральщика типа «АМ». Эскортные корабли произвели множество атак подводных лодок, доложили о двух потоплениях, но на самом деле так и не добились успеха, поскольку... с начала октября в Карском море не было ни одной немецкой подводной лодки. Германское командование, благодаря службе радиоперехвата, знало о движении советского каравана, но не стало атаковать его, поскольку в этот момент сосредоточило все наличные силы на трассе движения союзных конвоев. Это решение стало очевидной ошибкой противника — с уничтожением ледоколов навигация 44-го года в Карском море была быть сорвана полностью. Подводя итог кампании 1943 г., следует отметить, что находившиеся в распоряжении «Адмирала Арктики» подводные лодки совершили в восточную часть театра 23 боевых похода, произвели не менее полутора десятка торпедных и артиллерийских атак и смогли потопить, не считая минных успехов, три транспорта, два мобилизованных тральщика и гидрографическое судно ценой потери одной подлодки. В сравнении с успехами предыдущего года этот результат может быть оценен как довольно скромный, однако не следует забывать, что в это же время в Атлантике германские субмарины действовали с гораздо меньшим эффектом, при куда более невыгодном соотношении потерь.

В ноябре начался новый этап борьбы с союзными конвоями, продолжавшийся без перерыва уже до самого конца войны. Немцы не сумели перехватить пять первых караванов, а их нападение на JW-55B свелось к двум неудачным залпам акустическими торпедами. В январе 44-го им удалось прочно «сесть на хвост» обеим половинкам конвоя JW-56, которые потеряли три транспорта и эскадренный миноносец «Харди», в то время как эсминец «Обдьюрейт» получил серьезные повреждения. Единственной потерей немцев стала U-314, отправленная на дно 30 января глубинными бомбами кораблей сопровождения. В дальнейшем англичане уже не допускали столь невыгодного соотношения между потерями и своими противолодочными успехами. В операции по проводке JW-57 немецким субмаринам удалось потопить лишь эскадренный миноносец «Мэхратта», в то время как потери составили U-601 и U-713. RA-57 лишился одного транспорта, а немцы — сразу трех U-ботов. Необходимо отметить, что U-366, U-472 и U-973 были уничтожены «суордфишами» с эскортного авианосца «Чейсер». В борьбе с тремя следующими караванами удача сопутствовала «львам Дёница» в еще меньшей степени — за потопление единственного «либерти» они заплатили тремя экипажами. С мая по середину августа англичане совершили традиционный перерыв в движении караванов, однако их противолодочная авиация и поисковые группы успели изрядно проредить ряды 13-й флотилии. За указанный период немцы потеряли в Норвежском море девять субмарин, причем следует отметить, что за это время им даже не представилось ни одного случая для выхода в торпедную атаку.

В начале августа германское командование направляет «стаю» «Грайф» (U-278, U-362, U-365, U-711, U-739 и U-957) для действий в Карском море. Поскольку на воздушную разведку надеяться уже не приходилось, лодки заняли позиции в основных узлах коммуникаций — восточнее новоземельских проливов и в районе Диксона. Сохранить скрытность развертывания немцам не удалось — уже 10 августа одна из субмарин была обнаружена зимовщиками в бухте Полынья. На следующий день по всему Северному морскому пути была объявлена тревога, начались полеты разведывательных самолетов. К сожалению, этих мер оказалось недостаточно для предотвращения одного из самых трагических эпизодов за всю войну в Арктических водах. 12-го числа в 60 милях западнее острова Белый U-365 обнаруживает караван БД-5 и торпедирует единственное входившее в его состав судно — пароход «Марина Раскова» (5685 брт; судно с экипажем 55 человек перевозило 354 военнослужащих и полярников). Необходимо отметить, что после получения предупреждения судно и его охранение изменили курс и пошли по малым глубинам вдоль берега, рассчитывая, что немецкие подлодки побояться действовать в этом районе. После взрыва у борта транспорта командир кон-

воя капитан 1 ранга А.З. Шмелев решил, что его причиной стала донная мина, приказывает застопорить ход и приступить к спасению экипажа. Один из трех сопровождавших караван тральщиков, Т-114 вступил в противолодочное охранение. Командиру конвоя было невдомек, что суда находятся под прицелом подводной лодки, которая стреляет по ним акустическими торпедами с дистанции, значительно превышающей обычную. Спустя семь минут торпедное попадание получил флагманский тральщик Т-118, через полчаса он затонул, но до этого Шмелев успел перейти на Т-114. Сосредоточив все свое внимание на спасении экипажа судна, капитан 1 ранга предоставил возможность U-365 перезарядить торпедные аппараты и снова выйти в атаку. В 00.45 13 августа, спустя 4,5 часа после повреждения транспорта от попадания торпеды взорвался Т-114. Почти весь личный состав тральщика, включая Шмелева погиб. Командир Т-116 капитан-лейтенант В.А. Бабанов, сигнальщик которого незадолго до торпедирования доложил об обнаружении подводной лодки, вместо поиска и уничтожения подводного врага бросил обреченное судно и ушел в Хабарово. При этом Бабанов даже не стал принимать вельбот, спущенный со своего тральщика. Наконец, в 02.15 U-365 добила «Марину Раскову» двумя торпедами. Спасательная операция, осуществлявшаяся летающими лодками Беломорской флотилии и Северного морского пути, продолжалась до 3 сентября и закончилась спасением 73 человек. Общие потери экипажей потопленных кораблей и перевозившихся пассажиров определялись цифрой 298. В связи с этим эпизодом особенно досадно то обстоятельство, что к этому времени нам уже было достаточно точно известно о применении противником бесследных электрических торпед с акустическим самонаведением.

Остальным субмаринам группы «Грайф» повезло меньше. Сначала U-711 получила ледовые повреждения и была вынуждена вернуться в базу, предварительно передав топливо на другие лодки. U-957 после этого решила провести поиск вдоль побережья Таймыра, но на несколько суток попала в ледовый плен. Утром 26 августа она вышла на чистую воду в районе острова Белуха, где обнаружила и расстреляла артиллерийским огнем гидрографическое судно «Норд». Четыре человека из его команды попали в плен. Тем не менее, и этому подводному кораблю пришлось возвращаться для устранения повреждений в Хаммерфест. Еще раньше район оставила U-365, израсходовавшая почти все торпеды. В качестве некоторой компенсации германское командование направило в юго-восточный район Баренцева моря группу «Дахс» (U-425, U-636, U-956, U-968, U-992 и U-955), которая между 1 и 5 сентября выставила шесть минных банок между мысом Канин Нос и проливом Югорский Шар. Эти постановки оказались совершенно безрезультатны, как и торпедная атака U-425 2 сентября. Тем временем, в Карском море велись энергичные поиски пропавшего «Норда». Их осуществляли летающие лодки и все тот же тральщик Т-116. 5 сентября корабль подошел к шхерам Минина, где к тому времени и сосредоточились три оставшиеся подводные лодки группы «Грайф». Утром в районе островов Мона сигнальщик С. Нагорнов и юнга В. Коткин обнаружили на горизонте подводную лодку. Она погрузилась, но гидроакустику старшине 1-й статьи Н. Корягину удалось быстро установить контакт. Словно желая реабилитироваться за свой недавний проступок, командир тральщика Бабанов действовал напористо и старательно. В течение часа он дал четыре залпа из «Хеджехога» и сбросил несколько серий с кормовых и бортовых бомбосбрасывателей. Наконец, в 10.48 после очередного взрыва на поверхности показался большой воздушный

Лодка VII серии в арктических водах

пузырь, началось обильное выделение соляра. В этом месте корабль выставил тральную веху и в дальнейшем сбросил туда остатки противолодочного боекомплекта. Так нашла свой конец U-362. На следующий день тральщик пополнил боезапас с подошедшего охотника БО-206 и продолжил терзать корпус лодки, в котором впоследствии водолазы насчитали пять крупных пробоин. К сожалению, Бабанову не удалось обнаружить находившуюся неподалеку U-739, даже несмотря на то, что она произвела по тральщику безуспешную торпедную атаку.

Тем временем в августе возобновилась проводка союзных северных конвоев. Первый же из них — JW-59 — включал группу кораблей, переданных советскому ВМФ в счет раздела итальянского флота в составе линкора «Архангельск» и восьми эсминцев «гладкопалубного» типа. Несмотря на известную ветхость постройки, эскадренные миноносцы имели достаточно современное противолодочное вооружение, но недостаточно обученные экипажи. В многочисленных столкновениях с подводными лодками они неоднократно применяли оружие и сделали несколько донесений о потоплении вражеских субмарин. Еще большее число донесений сделали британские летчики и противолодочники, в то время как немцы не досчитались всего двух U-ботов — U-344 и U-354. Один из них почти наверняка был потоплен утром 22 августа «суордфишем» с эскортного авианосца «Винидекс», другой скорей всего пал жертвой британских кораблей охранения днем 24-го. У англичан были достаточно серьезные причины записать последнюю лодку на свой счет. U-бот был обнаружен «суордфишем», который вызвал в район группу противолодочных кораблей. Поскольку самолет помешал не оснащенной «шноркелем» субмарине зарядить свои батареи, спустя несколько часов ей пришлось всплыть в 4500 метрах от фрегата «Лох Данвеган». «Семерка» успела погрузиться, но после этого ей уже не удалось вырваться из цепких лучей «асдиков». После шестой атаки глубинными бомбами произошел сильный подводный взрыв, а по поверхности разлилось большое соляровое пятно. Интересно отметить, что обе лодки успели перед гибелью добиться успехов, потопив шлюп «Кайт» (U-344), торпедировав фрегат «Бикертон» и эскортный авианосец «Набоб» (U-354), фрегат затоплен своими кораблями, авианосец не восстанавливался и перестроен в торговое судно). К этим реальным успехам приплюсовывалось несколько ложных, в том числе торпедирование линкора «Архангельск», якобы осуществленное U-711 утром 23 августа. При возвращении в базу 26 августа командир субмарины капитан-лейтенант Ланге «приплюсовал» к своему боевому счету еще и советскую подводную лодку (реально безрезультатной атаке подверглась С-51). В тот же день его наградили рыцарским крестом. Терпящему поражение рейху нужны новые герои, а для того, чтобы прославиться, все средства хороши. В сентябре U-315 и U-313 пытаются прорваться в Кольский залив, чтобы потопить «поврежденный» «Архангельск», но терпят фиаско, столкнувшись с боновыми и сетевыми заграждениями. В дальнейшем совершенно безобидный, с точки зрения его использования в советском флоте, корабль туманит мозги еще нескольким командирам лодок, мечтающим повторить подвиг Г. Прина. В январе 1945 г. германское командование решило использовать для решения этой задачи три «семерки» (U-295, U-716 и U-739) в качестве носителей сверхмалых подводных лодок типа «Бибер». 7 января отряд вышел в море из Харстадта, но по прошествии двух суток выяснилось, что четыре из шести «Биберов» вышли из строя из-за утечек бензосистемы. При попытке выполнить задачу их экипажи были бы обречены на смерть от отравления парами. В результате германское командование временно отказалось от проведения операции, но как выяснилось — навсегда.

Вернемся к рассмотрению кампании в Карском море. К середине сентября состав группы «Грайф» изменился за счет возвращения U-711, U-957 и ухода U-278. Обе прибывшие лодки пополнили запасы топлива на U-739, благодаря чему общая продолжительность ее похода достигла 62 суток. Стая продолжала оставаться в районе между шхерами Минина и островами Нансена, вследствие чего новых успехов ей удалось достичь только когда в этом районе появились конвои, направлявшиеся из моря Лаптевых и обратно. Первым нападению подвергся караван ВД-1 (пароходы «Революционер», «Буденный» и «Кингисепп»), точнее его эскорт (пять тральщиков, из них четыре типа «АМ» и два сторожевика), ожидавший суда при выходе на чистую воду у острова Русский. 21-го корабли атаковала U-711, но все выпущенные ей шесть торпед не сработали по неизвестной причи-

U-288 под бомбами английских палубных самолетов, 3 апреля 1944 г. Через несколько минут немецкая субмарина, пытавшаяся атаковать конвой JW-58, пойдет ко дну

не, возможно из-за крайне низких температур. На следующий день на конвой напали U-739 и U-957, но и их залпы потерпели такое же фиаско. Первого успеха в ночь на 23-е добилась U-957. При очередной атаке каравана последний остававшийся на борту «Цаункёниг», навелся на сторожевик «Бриллиант» и потопил его со всем личным составом. Для преследования лодки командир конвоя оставил тральщик Т-120 (капитан-лейтенант Д.А. Лысов), который утром 24-го стал жертвой U-739. После попадания первой торпеды у корабля оторвало корму, но он остался наплаву и даже открыл артиллерийский огонь по показавшемуся перископу субмарины. Спустя два часа тральщик получил новое торпедное попадание, расколовшее оставшуюся часть корабля пополам. Примерно в то же время ВД-1 прибыл на Диксон, и израсходовавшие почти все торпеды субмарины группы «Грайф» прекратили преследование. Их последним «подвигом» стал захват радиостанции на мысе Стерлигова в ночь на 25 сентября. Немцам удалось пленить шестерых зимовщиков (один из них сумел сбежать при погрузке на субмарину), захватить ряд важных секретных документов, а когда выяснилось, что из-за большого волнения лодки не могут принять десант, немцы заставили радиста передавать сводки погоды в точно назначенное время. За проведение этой «героической» операции командир U-957 обер-лейтенант Шаар был награжден Рыцарским крестом. Приняв десант, субмарины незамедлительно покинули Карское море, и больше в нем уже не появлялись.

Последние события подводной войны в Арктике разыгрались на трассах северных конвоев. В сентябре немцам удается потопить два судна из каравана RA-60, но от ответных ударов в течение месяца идут на дно U-394, U-703 и U-921. В следующем месяце U-боты безуспешно атакуют караван JW-61. Контратаки эскортных кораблей также успеха не имеют, поскольку сосредоточенная против конвоя группа «Пантер» впервые на этом театре комплектуется подлодками, оснащенными «шнорхелем». С этого момента боевая деятельность U-ботов приобретает те же черты, что в британских прибрежных водах, с той лишь разницей, что группы лодок разворачиваются не у союзных баз, а на небольшом удалении от входа в Кольский залив. По этой же причине немцам оказывается намного проще атаковывать караваны, выходящие из Мурманска, чем перехватывать те, что идут из Англии. Уровень советской противолодочной обороны неадекватен подводной угрозе и это сразу же ощущается в штабе Северного флота. И если из состава хорошо охраняемых союзных караванов RA-61 и RA-62 субмаринам удается повредить лишь эсминец «Кассандра» и фрегат «Мунсей», то мы теряем в течение декабря два судна (пароходы «Решительный», 433 брт и «Пролетарий», 1128 брт), тральщик Т-883, два больших охотника (они оба были уничтожены акустическими торпедами во время поиска субмарин на Кильдинском плесе) и мотобот «Решительный», а транспорт «Тбилиси» (7176 брт) серьезно поврежден. В январе 45-го жертвами акустических торпед становятся эсминцы «Деятельный» и «Разъяренный» (последний только поврежден). Союзники недоумевали — Северный флот, изрядно пополненный современными кораблями и самолетами, не в состоянии навести порядок в «собственном доме»! Справедливости ради следует отметить, что наше командование всеми силами пытается противодействовать субмаринам, но не в состоянии изменить сложившееся положение дел, обусловленное, в первую очередь, недостаточной подготовкой командиров и экипажей противолодочных кораблей. Наиболее эффективными оказываются все те же дедовские методы, что и раньше. Нам, по-видимому, не удается потопить ни одной лодки, а из числа поврежденных наибольший урон терпит U-1163, получившая таранный удар эсминца «Живучий» в ночь на 9 декабря. В этот же месяц в ходе операции против RA-62 немцы теряют U-365 и U-387 — по всей видимости, от глубинных бомб британских кораблей.

63-й паре конвоев удается избежать обнаружения немецкой разведкой, но JW-64/RA-64 между 13 и 17 февраля попадают в серьезную переделку. Из состава каравана, прибывающего в СССР, U-992 торпедирует корвет «Денби Касл». На следующий день, 14 февраля достается советскому прибрежному конвою БК-3. Несмотря на сопровождение, включавшее эсминцы «Урицкий», «Карл Либкнехт», «Живучий» и «Жесткий», два тральщика типа «АМ» и несколько больших охотников U-711 и U-968 удалось торпедировать транспорт «Хорас Грей» (7200 брт) и танкер «Норфьел» (8129 брт). 16-го перед выходом в море обратного каравана британские и советские поисковые группы устроили традиционную зачистку Кильдинского плеса, в ходе которой шлюп «Ларк» потопил U-425. На следующий день выяснилось, что этих мер оказалось недостаточно. Та же пара субмарин, что отличилась при атаке БК-3, торпедировала «либерти» «Томас Скотт» (7176 брт), шлюп «Ларк» и потопила корвет «Блюбелл». Союзники оказались разочарованы и на следующий раз, при проводке JW-65 20 марта на подходах к Кольскому заливу изменили маршрут конвоя без уведомления советской стороны. Этот маневр не позволил избежать потерь — U-995 тяжело повредила «Хорас Башнелл» (7176 брт; еще 2 марта эта же субмарина утопила со-

ветский охотник БО-224), а U-968 потопила «Томас Дональдсон» (7210 брт) и шлюп «Лэпвинг». Командир U-968 обер-лейтенант Вестфален, на счету которого были «Норфьел», «Томас Скотт», «Томас Дональдсон», «Ларк» и «Лэпвинг», 23 марта получает свой Рыцарский крест. Еще раньше — 11 февраля — его получает командир U-995 обер-лейтенант Хесс. Как и командиры наших «малюток» в 41-м, он награждается за «смелый прорыв на внутренний рейд вражеской базы», но, также как и они, не добивается успеха — обе торпеды, выпущенные им по судам в гавани освобожденного Киркенеса, взрываются при ударе о пирс. И все же относительная успешность и безнаказанность действий немцев у входа в Кольский залив вызывает серьезную обеспокоенность британской стороны. Союзники предлагают нам произвести постановку противолодочного минного заграждения, подобно тому, как это сделано вокруг Британских островов. Командование Северного флота высказалось против подобной помощи, но в наркомате ВМФ рассудили по-государственному и дали «добро». 22 апреля минный заградитель «Апполло», эсминцы «Оппортьюн», «Обиджент» и «Оруэлл» выставили северо-восточнее Кильдина и у мыса Сеть-Наволок два минных заграждения, состоявших в общей сложности из 276 мин марки XVII, с углублением 18 метров от поверхности воды. Мера эта была правильная, но совершенно запоздалая. И все же оно, по-видимому, сыграло свою роль, став причиной пропажи без вести U-286. В тот же день немецкие подводные лодки атаковали советский прибрежный конвой ПК-9, из состава которого потопили пароход «Онега» (1603 брт) и повредили норвежский «Иде-фьорд» (4287 брт). Обеих успехов добилась U-997 (обер-лейтенант Леманн; 8 мая удостоен Рыцарского креста), которая получила некоторые повреждения в результате энергичной контратаки советского эсминца «Карл Либкнехт». Из-за нарушения дифферентовки субмарина всплыла и подверглась кратковременному артиллерийскому обстрелу «Либкнехта», но его канонирам, к сожалению, не удалось добиться ни одного попадания. Другие атаки, произведенные U-481 и U-294, успеха не имели из-за неисправностей акустических торпед. К прибывающему конвою JW-66 удалось прорваться только U-711, но ее торпедный залп оказался на этот раз неточен. Впрочем, это обстоятельство не помещало Ланге доложить о новых успехах, в результате чего он стал последним обладателем Рыцарского креста с дубовыми листьями в подводном флоте, и единственным, кто удостоился этой награды, воюя в северных водах.

Операция по «зачистке» подходов к базе перед выходом обратного каравана на этот раз оказалась более эффективной. В ходе нее британская поисковая группа 29-го потопила U-307, а на следующий день советская авиация повредила U-427 и U-968. Правда, одной из лодок, возможно U-286, удалось 29-го потопить фрегат «Гудол» — последний корабль, потерянный союзниками на Северном театре. Несмотря на близкое окончание войны, британское Адмиралтейство решило не отменять операцию «Правосудие», предусматривавшую нанесение внезапного удара палубной авиации по базе U-ботов в Килботне близ Нарвика. Утром 4 мая самолеты с эскортных авианосцев «Сёрчер», «Куин» и «Трампитер» внезапно появились над якорной стоянкой и в течение нескольких минут пустили на дно плавбазу «Блэк Уотч» и ветерана боев в Арктике U-711. На этом боевые действия на Северном морском театре прекратились. Последний союзный караван — RA-67, вышедший из устья Клайда 12 мая выделил из своего состав одну эскортную группу для встречи и сопровождения в Англию 14 U-ботов из Килботна. Подводя итог почти четырехлетнему противоборству, стоит заметить, что хотя в северных водах германские подводные лодки находились и в стороне от своего главного театра действий, их усилия оказали огромное влияние не только на ход боевых действий в Арктике, но и судьбу стратегических северных конвоев. Кроме того, подводная угроза оказывала значительное влияние на деятельность Северного флота, а подчас становилась причиной весьма ощутимых потерь. Из-за количественной и качественной слабости наших противолодочных сил на момент окончания войны Баренцево море оставалось фактически единственным театром, где дооборудованные «шнорхелем» «семерки» могли оперировать достаточно эффективно.

Одна из лодок VII серии в море

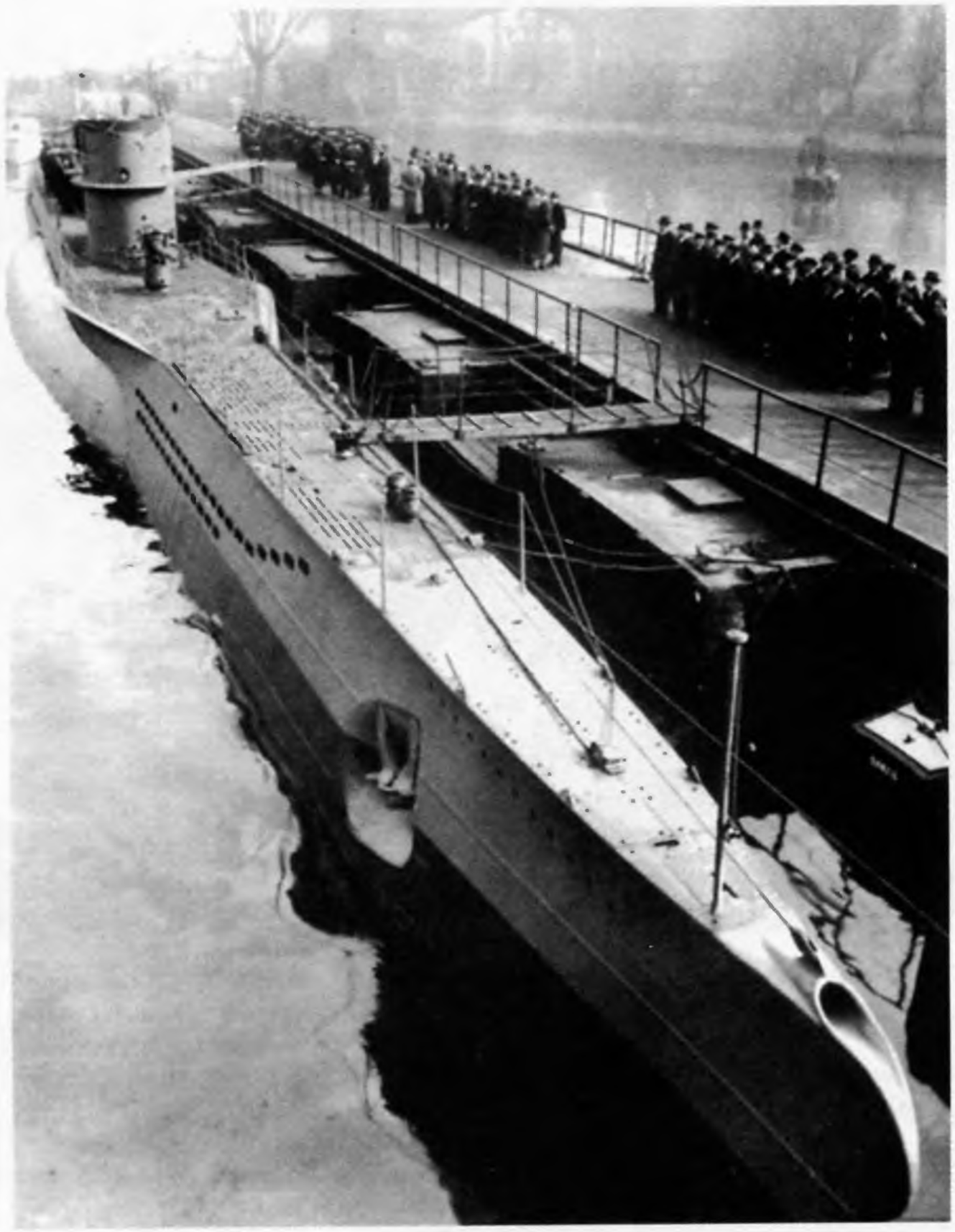
Боевые действия на Балтийском море

Из всех театров, на которых воевали «семерки», Балтика стала последним. Почти до самого конца войны это море воспринималось германским командованием, как внутреннее, где вступившие в строй U-боты осуществляли боевую подготовку. Даже после нападения на СССР это положение дел не сильно изменилось. По результатам кампании 1941 г. Краснознаменный Балтийский флот отступил в восточную часть Финского залива, а его действия в южной части моря в 1941—1942 гг. свелись лишь к эпизодическим походам нескольких подводных лодок. Германское командование не видело большого смысла в развертывании здесь собственных субмарин, однако, все же переклассифицировало на двухмесячный срок 6 учебных лодок II серии в «охотников на «малютки», в результате чего ценой потери одного «челна» удалось уничтожить три советские подлодки. В 1942—1943 гг. операционная зона советского флота сузилась настолько, что там вряд ли нашлось бы место для нарезки хотя бы одной полноценной позиции. К тому же, в качестве целей пришлось бы рассматривать разве что катера, поскольку наше командование резко сократило использование боевых кораблей более крупных классов, не говоря уже о торговых судах. Данное положение не изменилось и к началу кампании 1944 г., но затем, в середине июня германское командование внезапно решило выделить несколько подлодок VII серии для действий в Финском заливе. Почему?

Чтобы понять мотивы этого решения необходимо рассмотреть обстановку, сложившуюся на Балтике к тому моменту. С одной стороны, почти весь Финский залив, за исключением его небольшой восточной части, контролировался силами союзников по оси. Его на всю ширину от берега до берега перекрывали два противолодочных рубежа — «Зееигель» (Гогландский) и «Насхорн» (Нарген-Поркалла-Уддский) призванные не допустить выход из залива советских подлодок. Каждый из рубежей включал многополосные минные заграждения и позиции дозорных кораблей, а «Насхорн», кроме того, двухрядное сетевое заграждение. Между рубежами были нарезаны позиции для поиска подлодок противолодочными кораблями и авиацией. Борьба за сохранение этих позиций и недопущение за их пределы советского флота, в первую очередь его подлодок и являлась тем стержнем, вокруг которого вертелось все противоборство сторон в Финском заливе.

В штабе КБФ хорошо понимали создавшееся положение и всячески стремились к расширению своей операционной зоны. С улучшением обстановки планировался и прорыв вражеских рубежей, в первую очередь передового — «Зееигель». Велось постоянное траление от передового советского пункта — острова Лавенсари — в направлении Нарвского залива, а в ночь на 20 июня был занят находившийся у опушки финских шхер остров Нерва. Одновременно, воспользовавшись успехами наступления войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке, флот подготовил десантную операцию на острова Бьеркского архипелага. Все эти действия сопровождались большим числом боевых столкновений между легкими силами, в которых зачастую решающую роль играло наше господство в воздухе.

Северный и южный фланги рубежа «Зееигель» одновременно оказались под угрозой прорыва. Первыми беспокойство по этому поводу начали проявлять финны. Обладая ограниченным корабельным составом, они старались без острой на то необходимости не подставлять его под удары с воздуха и фактически свернули линию корабельных дозоров,



Церемония вступления в строй лодки U-431 2 февраля 1941 г. на верфи «Шихау» в Данциге

Подводная лодка VII серии на Балтике. На заднем плане — бывший норвежский миноносец, включенный в состав Кригсмарине

возложив ее функции на береговые наблюдательные посты и батареи. Но те, естественно, не могли вести разведку в глубину советской операционной зоны, а оставшаяся разведывательная авиация уже давно не решалась этого делать. Возникало положение, при котором КБФ фактически оказывался вне наблюдения противника, что совершенно не гарантировало финнов от неприятных сюрпризов, например, внезапных десантов на побережье. Это вражеское командование не устраивало, и 18 июня главком финских ВМС генерал Вальве принял решение об использовании своих субмарин восточнее линии минных заграждений (чего не было с 1941 года!), а также обратился к немцам с просьбой выделить несколько подводных кораблей в качестве усиления. Германия в тот момент старалась всячески не допустить поражения своего северного союзника и выхода его из войны, и потому рассмотрело просьбу в кратчайшее время. Уже 19-го из состава 5 и 24-й учебных флотилий были выделены три первых «семерки» (U-481, U-748 и U-1193), которые 21 июня прибыли в Таллин, а затем между 23 и 27 июня перешли в Хельсинки. Все они до этого входили в состав учебных флотилий, и их командиры не имели опыта боевых действий в данной должности. Каждая из подлодок совершила по пробному походу в район острова Гогланд, после чего германское командование (первоначально подлодки подчинялись штабу Начальника подводных лодок «Центр»; FdU Mitte — штаб подводных сил, командовавший подлодками, выделенными для противодействия высадке союзных войск на континент) приступило к непосредственной организации их боевых действий, которые, пожалуй, стали самой необычной страницей в боевой карьере «семерок».

По согласованию с финским командованием для немецких U-ботов были нарезаны две небольшие позиции: «Бенгалия» между островами Нерва и Лавенсари и «Тринидад» на северном выходе из пролива Бьеркезунд. Поскольку обе позиции находились в районах развертывания советских дозоров и в зоне видимости береговых постов, изначально было ясно, что патрулирование на позициях возможно исключительно в подводном положении. Невозможность зарядиться на позиции даже в ночное время (ни одна из действовавших здесь подлодок так и не была оборудована «шнорхелем») привела к тому, что продолжительность каждого похода составляла всего сутки. Лишь 25 июля, когда немецкое командование окончательно убедилось, что подлодка может маневрировать под водой в течение большего времени, была учреждена третья позиция на южном входе в пролив Бьерке-зунд, которая названия не имела. Время нахождения на ней доходило до 3-4 суток. Обычно походы осуществлялись по следующему графику: поздно вечером подлодки выходили из финских шхер (на позицию «Бенгалия» само-

Немецкие подводные лодки, принимавшие участие в боевых действиях на Балтике

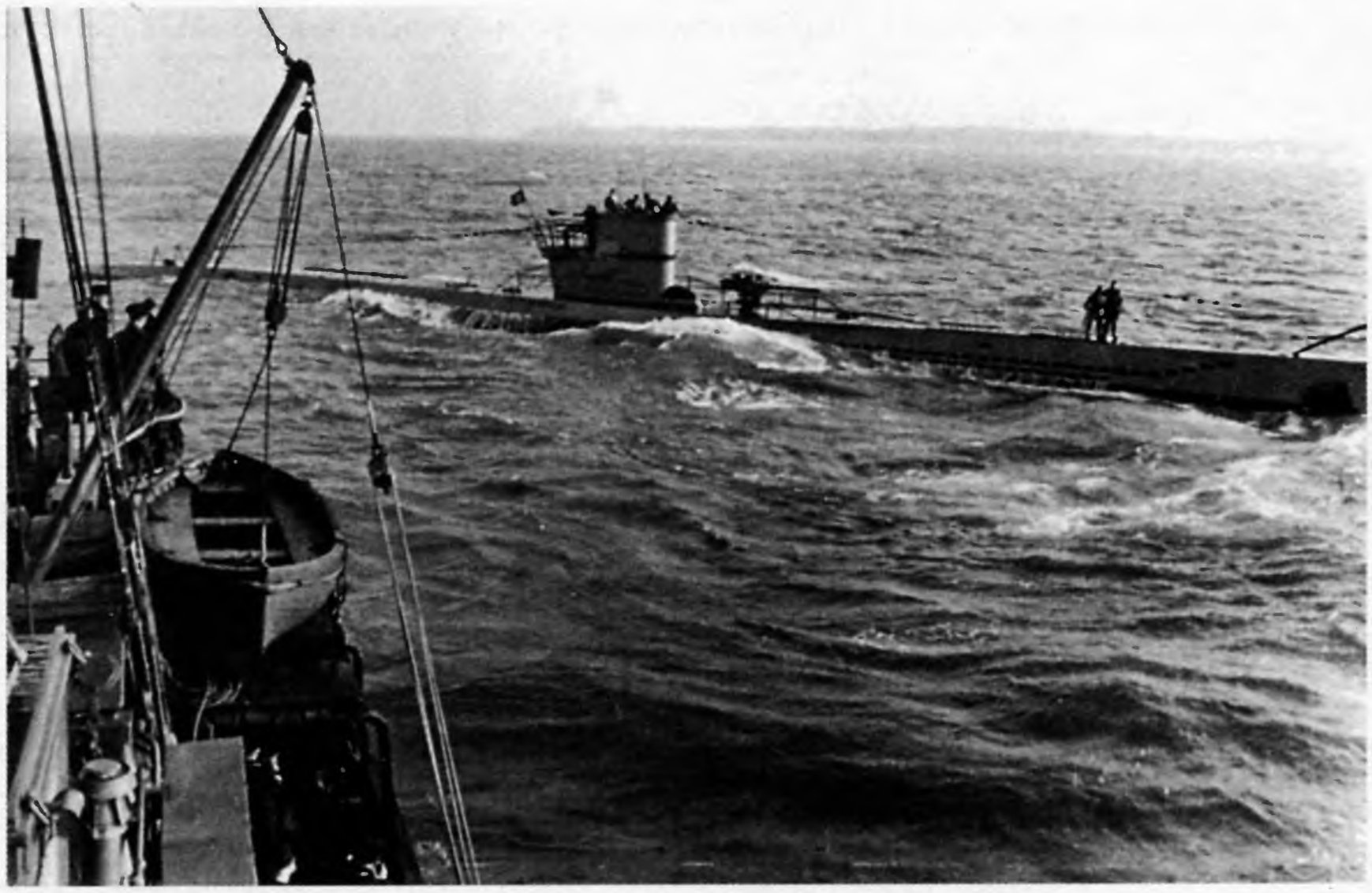
Название ПЛ	Дата прибытия на ТВД	Число боевых походов	Число суток, проведенных в море и на якорных стоянках в шхерах	Дата убытия	Примечание
U-481	21.06.1944	8	32	18.08.1944	Убыла для ремонта в Кёнигсберг
	22.09.1944	2	79	21.12.1944	Убыла для ремонта в Кёнигсберг
U-748	21.06.1944	1	6	21.07.1944	Учебная ПЛ, возвращена в 24-ю фл. ПЛ
U-1193	21.06.1944	3	10	23.08.1944	Учебная ПЛ. С 18.7.44 использовалась для обеспечения подготовки кораблей ПЛО. Возвращена в 24-ю фл. ПЛ
U-475	07.07.1944	8	21	03.09.1944	5-15.8 ремонт в Хельсинки; Убыла для ремонта в Данциг
	15.10.1944	2	42	03.12.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	23.01.1945	1	53	17.03.1945	Убыла для ремонта в Киль
U-679	10.07.1944	9	28	07.09.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	03.11.1944	2	69	27.12.44—10.01.1945	Пропала без вести
U-479	11.07.1944	10	45	21.09.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	26.10.1944	1	47	15.11—12.12.1944	Пропала без вести
U-370	12.07.1944	9	61	25.10.1944	26.09—01.10 ремонт в Мемеле. Убыла для ремонта в Даниг
	05.01.1945	1	59	05.03.1945	Убыла для ремонта в Киль
U-242	16.07.1944	8	26	10.10.1944	01—20.8 ремонт дизеля в Хельсинки. Убыла для ремонта в Данциг
	12.01.1945	1	18	30.01.1945	Убыла для ремонта в Киль
U-348	16.07.1944	7	43	05.10.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	03.01.1945	1	25	27.01.1945	Убыла в Киль, перечислена в учебную флотилию
U-250	23.07.1944	2	4	30.07.1944	Потоплена СКА МО-103
U-745	06.08.1944	2	40	18.10.1944	08—17.08 возвращалась в Готенхафен для установки 88-мм орудия
	23.12.1944	1	43	29.01—05.02.1945	Пропала без вести
U-1001	06.08.1944	5	57	01.11.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	04.01.1945	1	23	30.01.1945	Убыла для ремонта в Киль
U-717	19.08.1944	3	39	14.10.1944	Повреждена сов. ВВС в Либаве, убыла на ремонт в Данциг
U-676	27.08.1944	1	28	12—19.02.1945	Боевых походов в качестве ПЛ до 20.1.45 не совершала — использовалась 9-й дивизией охранения в качестве эскортного корабля. Пропала без вести
U-958	05.09.1944	1	30	10.10.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	15.10.1944	1	52	15.12.1944	Убыла для ремонта в Данциг
U-1165	10.09.1944	3	50	25.11.1944	24.10—11.11 проходила ремонт в Либаве. Убыла для ремонта в Данциг
U-290	11.09.1944	1	53	05.11.1944	Убыла для ремонта в Данциг
	31.12.1944	1	29	29.01.1945	Убыла в Киль, перечислена в учебную флотилию
U-637	26.11.1944	1	48	13.01.1945	Убыла для ремонта в Данциг
18 ПЛ	21.06.1944	97	1160	17.03.1945	5 ПЛ погибли, 1 повреждена

Напряженность боевой деятельности немецких подводных лодок

Месяц	Число ПЛ, участвовавших в боевых походах	Число дней, проведенных ПЛ в море	Число торпедных атак/ в т.ч. успешных (%)	Число арт. атак**	Число боев с самолетами ***	Число боев с кораблями ****
1944 г.						
Июль	10	99	11/5 (45,5%)	2	9	3
Август	10	98	5/2 (40%)	3	3	5
Сентябрь	12	177	—	—	—	—
Октябрь	12	208	25/3 (12%)	5	3	3
Ноябрь	8	165	17/3 (17,5%)	2	—	4
Декабрь	7	117	5/1 (20%)	—	1	1
1945 г.*						
Январь	10	195	6/2 (33%)	—	—	—
Февраль	4	80	—	—	—	—
Март	2	22	—	—	—	—
Итого						
	18	1160	69/16 (23,2%)	13	16	16

Примечание: За 1944 г. таблица составлена на основе двухнедельных и ежемесячных донесений «Руководителя подводных лодок», за 1945 г. — на основе немецких исторических исследований и не всегда совпадает с отечественными данными.

** — По неполным данным. ** — Случаи, когда ПЛ сами атаковали цели артиллерийским огнем. *** —Учтены боевые столкновения между ПЛ и самолетами как в море, так и в базах. **** — Учтены все случаи, когда ПЛ подвергались атакам надводных кораблей и катеров в надводном и подводном положениях.*



Подводная лодка U-101 на Балтике, начало 1943 г.

стоятельно, на позицию «Тринидад» — в обеспечении группы артиллерийских барж), погружались на их опушке и шли в свой район в подводном положении, с расчетом занять его к рассвету. Далее, они находились на позиции весь день, а с наступлением темноты вновь брали курс на шхеры. Так, в своем первом походе U-748 провела непрерывно под водой 23 часа (батарея при этом разрядилась на 40%) и еще два часа над водой, пока шла через шхеры. Главной задачей подлодок являлось наблюдение за действиями советских сил (для этого подлодки оборудовались штыревыми антеннами, позволявшими осуществлять прием и передачу с перископной глубины) и лишь во вторую очередь их атаки. В качестве объектов атак разрешались тральщики и канонерские лодки, но немецкие подводники неоднократно завышали водоизмещение атакуемых целей, в результате чего под удар попадали сторожевые катера и даже катера-тральщики в 15 т. Примечательно, что в качестве мест зарядок немцы выбрали замаскированные якорные стоянки между островами, а не расположенные на побережье финские порты, в частности, Котку. Командование посчитало, что наилучшим залогом безопасности подлодок будет скрытность, а не ПВО портов, что и подтвердилось потоплением 16 июля в Котке немецкой зенитной плавбатареи «Ниобе» (быв. голл. крейсер «Гельдерланд»). Запасы топлива лодки могли пополнять прямо на стоянках, а для пополнения запаса торпед и устранения неисправностей уходили в Хельсинки или Таллин. Время стоянки в шхерах тратилось на зарядку батареи и отдых экипажа, после чего, спустя двое суток лодка вновь совершала выход. Ясно, что для того, чтобы обслуживать две позиции в три смены требовалось как минимум шесть подлодок, поэтому в течение июля флотилию пополнили новейшие U-242, U-250, U-348, U-370, U-475, U-479 и U-679 из FdU Mitte. Обязанности старшего в группе посменно исполняли командиры подлодок, находившихся на стоянке, пока в конце июля не был создан «Специальный штаб подводных лодок», размещенный в Котке. Любопытно отметить, что в начале августа штаб возглавил известный нам по своим громким «успехам» на Средиземном море корветтен-капитан Альбрехт Бранди.

Впрочем, вся эта система сложилась далеко не сразу. Первоначально дело уперлось в боевое управление. Расположенный в Киле штаб Начальника подлодок «Центр» попытался сохранить контроль над кораблями, что явно не пошло на пользу делу: указания из Киля приходили с большим опозданием, не учитывали сложившуюся на месте обстановку и, кроме того, штаб не имел прямой связи с финским командованием, что вылилось в задержку предоставления мест стоянок, лоцманов и т.д. Лишь 9 июля, скрепя сердце, BdU передало командование группой балтийских субмарин штабу 9-й дивизии кораблей охранения, который к тому времени объединил все немецкие силы, воевавшие в Финском заливе. Вечером 8 июля U-481 первой вышла в боевой поход на позицию «Бенгалия», а спустя сутки U-748 открыла счет походам на позицию «Тринидад». Поскольку в районе острова Нерва обе стороны не проявляли особой активности именно позиция «Тринидад» стала самым горячим местом противоборства сторон.

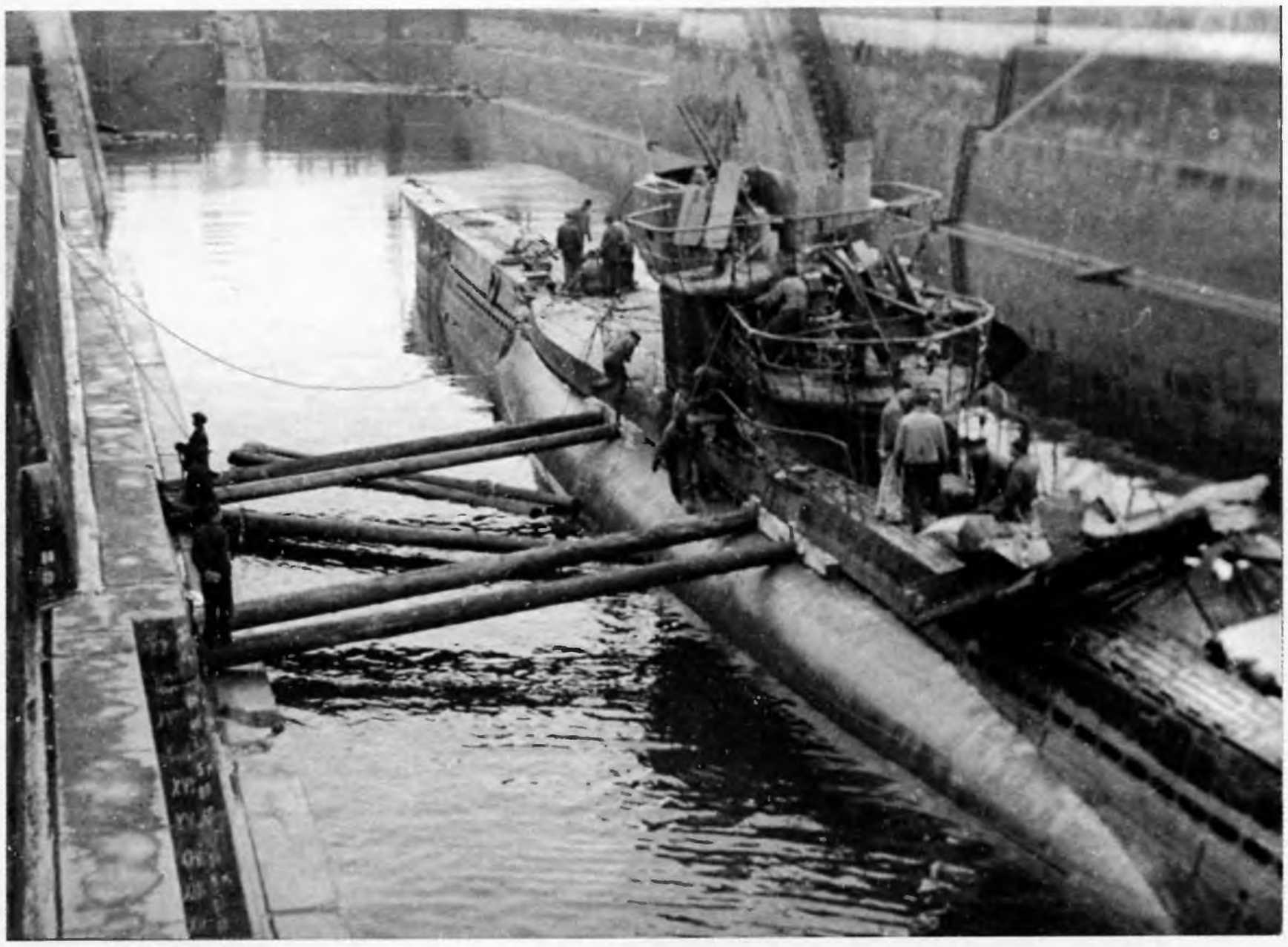
С самого начала стало ясно, что плавание в Финском заливе доставит подводникам мало удовольствия. Переходы узкими и непривычными шхерными фарватерами неоднократно сопровождались посадками на мель, хотя и без серьезных повреждений. В районах позиций глубины под килем колебались от 18 до 30 метров, что считалось недостаточным для безопасного плавания. Сами позиции были крайне малы (например, «Тринидад» 5 миль по фронту и 1,6 мили в глубину) и лодки там разворачивались в буквальном смысле с трудом. Со всех сторон они были окружены своими и чужими дозорами, районами поиска вражеских подлодок, районами действий авиации, а главное — своими и чужими минными полями.

Появление нового противника не осталось незамеченным советской стороной. Рано утром 9 июля наблюдательный пост на острове Руонти (Выборгский залив) обнаружил выходившую из шхер U-481. Это донесение поставили под сомнение, так как не предполагали, что противник мог послать подлодку в столь мелководный и стесненный район. Также не поверили первоначально донесению катера СК-73, который обнаружил перископ U-748 и атаковал подлодку глубинными бомбами. Только в начале второй декады июля командующий Кронштадским морским оборонительным районом вице-адмирал Ю.Ф. Ралль приказал создать засадную группу из сторожевых и торпедных катеров, которые бы караулили лодки, выходившие на позицию «Тринидад». В ночь на 14-е группа в составе МО-104, МО-105, ТКА-47 и ТКА-57 попыталась атаковать выходившую U-1193, но та успела своевременно погрузиться. На следующее утро жертвой катеров чуть было не стала U-679. Она не успела дойти до точки погружения и была вынуждена принять бой на фарватере, где глубина не давала ей возможности уйти под воду. ТКА-57 выпустил две одиночных торпеды, от которых U-бот уклонился, а «МОшки» обстреляли противника артиллерийским огнем. В ходе быстротечного боя лодка получила небольшие повреждения (по некоторым данным в нее попал один 45-мм снаряд), восемь членов ее экипажа получили ранения. Из-за перегрева и разрыва стволов вышли из строя все автоматические пушки за исключением одной 20-мм. Лишь дача полного хода и своевременный разворот на обратный курс под защиту береговых батарей спасли подлодку от еще больших повреждений, а возможно, и гибели. Ремонт подлодки в Таллине занял четыре дня.

18 июля немецкие «семерки» произвели первую торпедную атаку на новом театре. Ее непосредственным автором стал командир U-479 обер-лейтенант Ф. Сонс. В ранние часы его подлодка, находившаяся на позиции «Тринидад», атаковала двумя торпедами одиночный сторожевой катер, но к своему разочарованию командир обнаружил, что цель так и осталась на поверхности воды, а взрыв произошел у берега. На самом деле, как ни странно, атака оказалась результативной. Несмотря на то, что одна из торпед действительно взорвалась у берега, другая поразила МО-304 в носовую часть. Два катерника погибли, пять получили ранения, но сама «мошка», лишившаяся носовой оконечности до рубки, удержалась на плаву и была отбуксирована в Кронштадт. Интересно отметить, что за два часа до атаки катер запеленговал шумы выходившей из шхер подлодки и произвел ее поиск, но имевшаяся на борту аппаратура была столь несовершенна, что контакт оказался быстро потерян.

В дальнейшем противоборство сторон продолжалось с переменным успехом. Советское командование организовало поиск подлодок силами авиации и катеров, но он практически не приносил успехов. Хотя подлодки обнаруживались почти ежедневно, а в некоторые дни даже неоднократно (как правило, в момент выхода из шхер), отсутствие необходимой аппаратуры и противолодочного оружия не давало шансов нанести урон противнику. Лодки в ответ изредка атаковали, но тоже далеко не каждый раз добивались успеха. Вот краткая хроника этого противоборства: 20 июля U-370 на позиции «Тринидад» и U-481 на позиции «Бенгалия» атаковали сторожевые катера, но обе промахнулась. Вечером 22 июля катер МО-105 обнаружил в подводном положении U-242 и несколько раз атаковал глубинными бомбами. Несмотря на то, что в момент атаки лодка находилась в районе, где глубина составляла всего 16 м (!!!) ей удалось оторваться от преследователя без повреждений. 24 июля две атаки на позиции «Бенгалия» провела лодка Сонса, но в обоих случаях торпеды прошли мимо цели. Спустя два дня у острова Нерва в атаку вышла U-348, но также промахнулась, зато контратаковавший ее катер МО-107, сбрасывая бомбы вслепую, нанес подлодке некоторые повреждения. Лопнуло стекло командирского перископа, в обшивке цистерны главного балласта №1 по левому борту образовалась полутораметровая трещина, но все это не стало поводом для отправки подлодки для ремонта в тыловой базе. Тем же вечером возвращавшаяся от Бьеркезунда U-370 села в шхерах на мель, но смогла сняться практически не получив повреждений. Утром 28-го катера безуспешно атаковали выходившую на позицию «Тринидад» U-479, но спустя два часа возвращавшаяся из первого похода к южному входу в Бьеркезунд U-475 (обер-лейтенант О. Штёффлер) торпедировала МО-107. Интересно отметить, что перед атакой акустик доложил командиру катера ст. лейтенанту Е.П. Курочкину об обнаружении шума винтов субмарины,

На стр. 100 — 102: поднятая со дна Финского залива подводная лодка U-250 в Кронштадском доке, 25 сентября 1944 г.

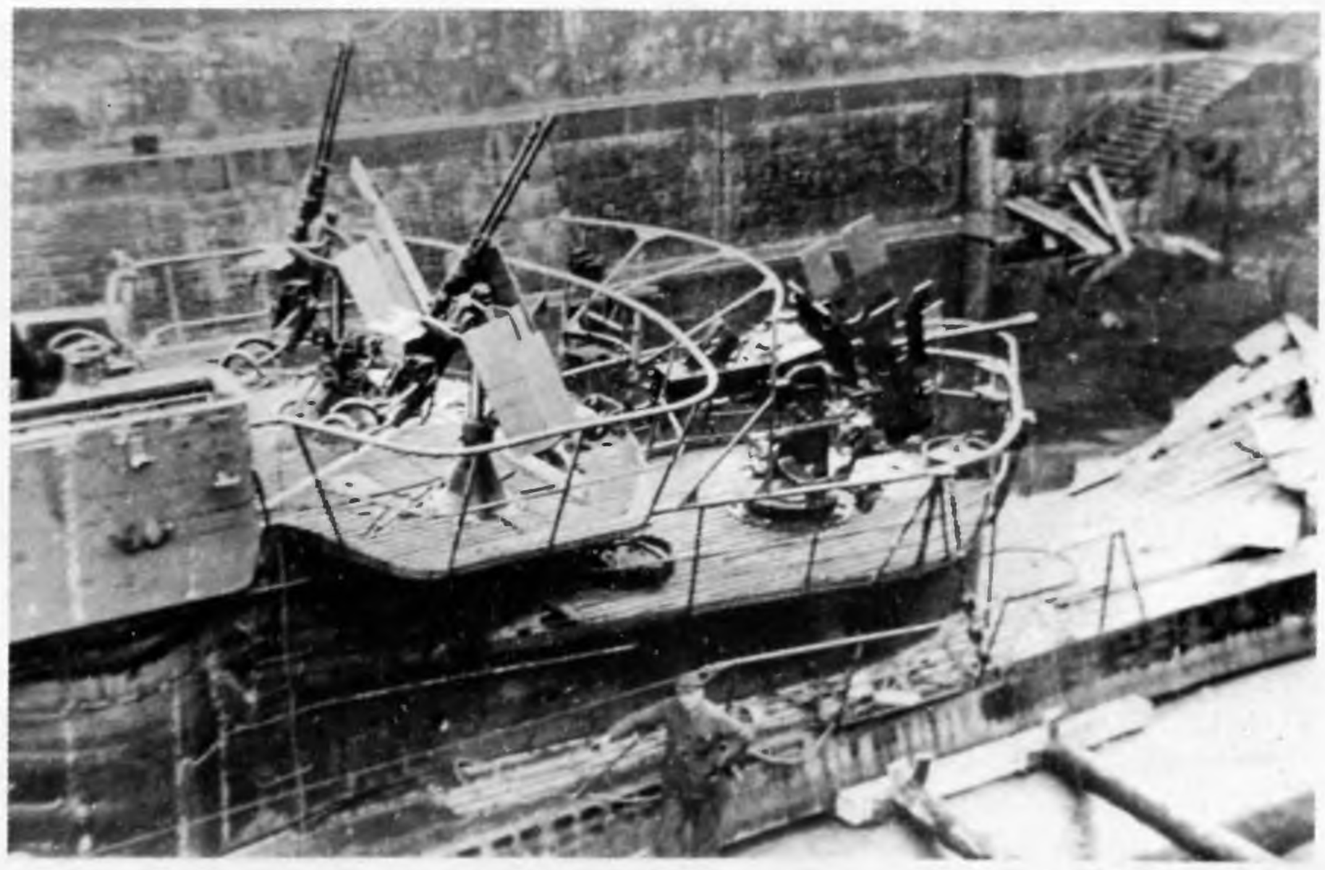


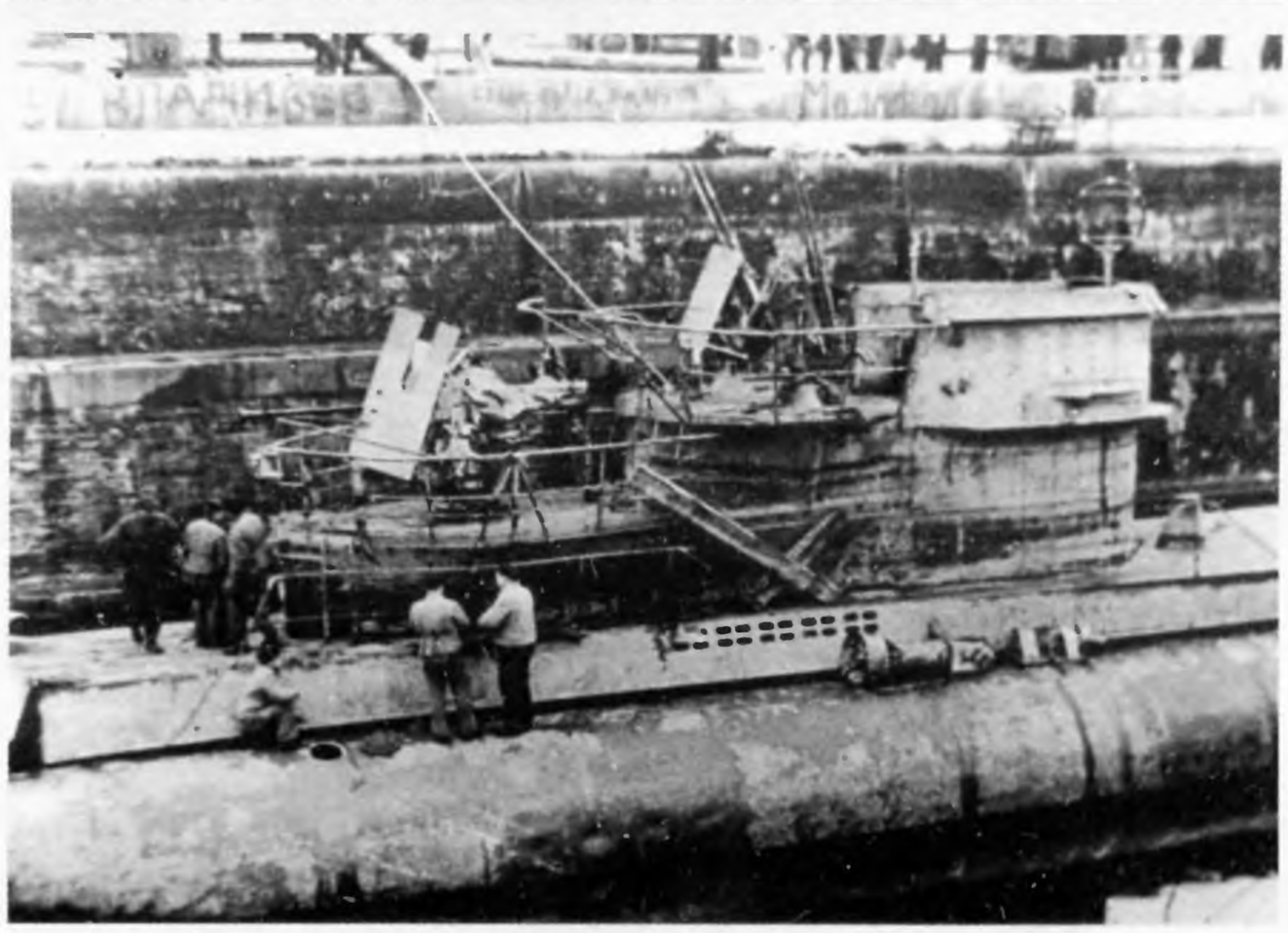
но тот, разуверившись в своем оружии после боевого столкновения с U-348, оставил катер лежать в дрейфе. Последовавшим вскоре попаданием торпеды носовая часть была оторвана по 32-й шпангоут до переборки бензоотсека. Несмотря на это катер смог задним ходом уйти с места атаки, и затем был отбуксирован в Койвисто. Причиной повреждения посчитали подрыв на мине, поскольку ни катерники, ни наше командование не ожидало, что противник станет использовать против деревянных катеров электрические самонаводящиеся торпеды, сопоставимые с катерами по стоимости. Сомнения развеялись в тот же день, когда на ремонтировавшемся МО-304 обнаружили фрагменты торпеды, после чего стало ясно, что немецкие подводники не брезгуют даже столь мелкой добычей.

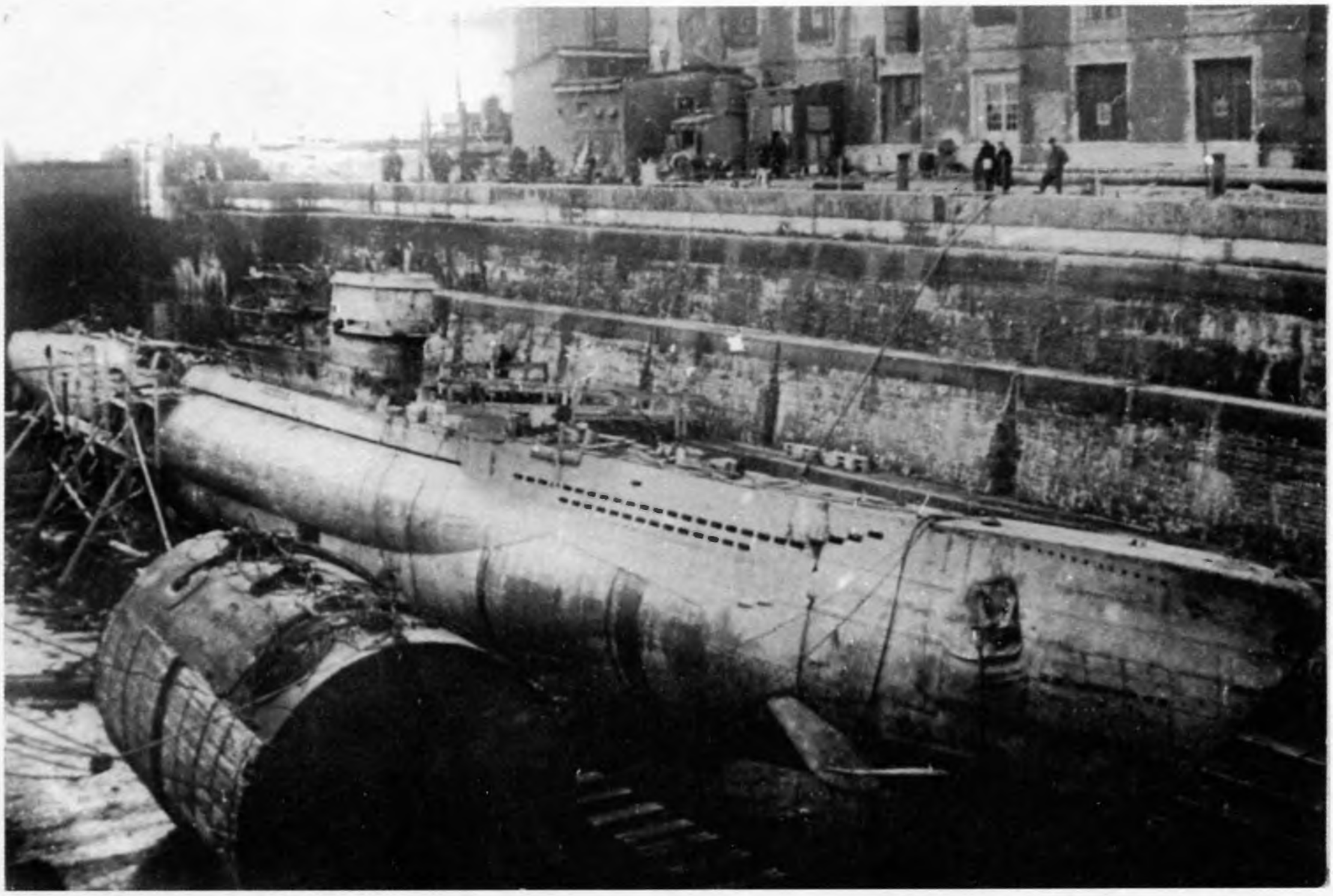
Решающие события развернулись 30 июля. В этот день в дозор к северному выходу из пролива Бьёркезунд вышел катер МО-105 (ст. лейтенант Г.А. Швалюк). Придя на линию дозора, катер лег в дрейф и открыл гидроакустическую вахту. В 12 часов команде был роздан обед. В 12.42 в средней части катера произошел сильный взрыв, в результате которого он переломился. Кормовая часть затонула сразу же, а носовая перевернулась и некоторое время находилась на плаву. 20 моряков погибли, а оставшиеся в живых семь человек были подобраны из воды катером ЗИС и доставлены в госпиталь.

Подошедший через некоторое время к месту гибели катер МО-103 под командованием ст. лейтенанта А.П. Коленко произвел поиск и, ничего не обнаружив, остался на линии дозора. В 19.06 наблюдатель малого охотника заметил сигналы ракетами и услышал гудки сиреной с катера-дымзавесчика ДЗ-910, который обеспечивал тральщи-

ки, производившие в этом районе траление. МО-103 подошел к дымзавесчику, командир которого старшина Б.П. Павлов сообщил, что обнаружил подводную лодку, шедшую курсом на северо-запад. Интересно отметить, что перископ и рубку подводной лодки они увидели не над поверхностью воды, а под водой на небольшом углублении. Малый охотник лег на курс по указанному дымзавесчиком направлению и начал поиск. Через несколько минут акустик Ю. Певцов установил контакт, вслед за чем последовало бомбометание. Подлодка — а ей оказалась вышедшая в тот день на позицию «Тринидад» U-250 (капитан-лейтенант В.-К. Шмидт) — оказалась застигнута на мелководье и на этот раз не имела шансов на спасение. Первая же серия из трех бомб ББ-1 четко накрыла цель. От взрывов U-бот получил контузию и потерял управление, выключилось освещение отсеков. По-видимому, получили повреждения расположенные в надстройке баллоны ВВД, поскольку сигнальщик катера старшина 1-й статьи В. Вяткин заметил под водой движущийся пузырчатый след, ориентируясь по которому сбросили вторую серию — четыре большие и пять малых бомб. После их взрывов след перестал двигаться, и на поверхности воды стали появляться большие воздушные пузыри. Как оказалось, U-250 получила пробоину размером 3х2,5 м по правому борту в районе дизельного отсека. В 19.25 в месте наиболее интенсивного выделения пузырей катер сбросил еще несколько малых бомб. Началось усиленное выделение воздуха и соляра, а вскоре на поверхности воды появились шесть немецких подводников, включая командира и штурмана лодки. Они покинули гибнущий корабль через рубочный люк, предварительно сравняв давление в центральном посту с забортным. U-250 удостоилась сомнительной чести стать первой из двух вражеских субмарин, потопленных советскими противолодочными кораблями за все время Великой Отечественной войны. Помимо морального удовлетворения потопление подлодки дало нашим специалистам ценную информацию не только о современном уровне немецкого подводного кораблестроения (14 сентября U-250 была поднята и отбуксирована в Койвисто, а позднее в Кронштадт), но и о новейших акустических торпедах Т-5. Немало любопытного дали и допросы самого В.-К. Шмидта, который сообщил весьма разностороннюю и правдивую информацию об организации боевой деятельности немецких подводных лодок и системе подготовки подводников. Представлявшую большой интерес для советского ВМФ лодку даже включили в состав флота под названием ТС-14, однако из-за полученных повреждений в строй так и не ввели.







Причины гибели U-250 не остались тайной для немецкого командования. Финский береговой пост наблюдал как гибель торпедированного ею МО-105, так и атаку МО-103. После этого позиция «Тринидад» была закрыта, а за местом гибели субмарины было установлено наблюдение. Немцы попытались заминировать и место гибели лодки, но операция оказалась сорвана в результате подрыва в ночь на 1 сентября одного из катеров-постановщиков — «шнелльбота» S-80. Некоторым утешением для немецкой стороны являлось лишь потопление на следующий день после гибели 250-й очередного охотника — МО-101 (лейтенант Н.Н. Власов). Этого успеха добилась в южной части Бьеркезунда U-370 (обер-лейтенант К. Нильсен). Вместе с катером погибло 18 моряков, включая его командира и командира 1-го звена капитан-лейтенанта Н.Д. Докукина.

Забегая вперед, отметим, что общий же итог действий подлодок за июль выглядел по отчету 9-й дивизии кораблей охранения следующим образом: произведено 9 торпедных атак (в отчет не вошла десятая атака, произведенная U-370 в последний день месяца) в результате которых считались достоверно потоплены два сторожевых катера и два катера-тральщика, а еще две «мошки» считались уничтоженными предположительно. U-481 (о ее действиях в Нарвском заливе ниже) провела два артиллерийских обстрела катеров, зато сами U-боты подверглись трем нападениям торпедных катеров и девяти атакам с воздуха. Потери составили одну субмарину, и такой размен вряд ли устраивал немецкое командование.

Потопление U-250 стало определенной кульминацией, после которой активность немецких подлодок в заливе заметно снизилась. Начиная с 3 августа лодки перестали высылаться и на позицию «Бенгалия» и к южному входу в Бьерке-зунд. Оправиться от шока удалось только к концу первой декады месяца, тем более, что в штабе 9-й дивизии давно вызревал дерзкий план нападения на ходившие между Кронштадтом и Лавенсари конвои в районе Шепелевского маяка. Сложность его реализации, как и раньше, заключалась в том, что за все время плавания вне финских шхер подлодка не имела права ни разу всплыть, а сам поход должен был занять двое суток, плавать в течение которых предстояло без подзаряда батареи. Вторую опасность представляли немецко-финские активные заграждения «Тигер», «Сауна» и «Салпа», выставленные в районе позиции в 1942—1943 гг. Поскольку их постановки осуществялись ночью с катеров и барж, имевших

Корабли и суда, потопленные и поврежденные германскими подводными лодками VII серии на Балтийском театре

	Класс и название корабля (тоннаж, брт; национальная принадлежность)	Судьба	Дата	Район	ПЛ
1	СКА МО-304	=Т	18.07.1944	пролив Бьеркезунд	U-479
2	СКА МО-107	=Т	28.07.1944	пролив Бьеркезунд	U-475
3	СКА МО-105	+Т	30.07.1944	пролив Бьеркезунд	U-250
4	КАТЩ № 804	+Т	30.07.1944	Нарвский залив	U-481
5	КАТЩ № 807	+Т	30.07.1944	Нарвский залив	U-481
6	КАТЩ № 816	=Т	30.07.1944	Нарвский залив	U-481
7	СКА МО-101	+Т	31.07.1944	пролив Бьеркезунд	U-370
8	Килектор ККО-2	+Т	25.08.1944	р-н Шепелевского маяка	U-242
9	Катер ВРД-96	+Т	25.08.1944	р-н Шепелевского маяка	U-242
10	ТЩ Т-45 «Антикайнен»	+Т	26.08.1944	у о. Нерва	U-745
11	ПМШ «Эндла» (68; фин.)	+А	15.10.1944	у о. Осмуссаар	U-481
12	ПМШ «Дан» (47; фин.)	+А	15.10.1944	у о. Осмуссаар	U-481
13	ПМШ «Мария» (?; фин.)	+А	15.10.1944	у о. Осмуссаар	U-481
14	СКА БМО-512	+Т	17.10.1944	сев.-зап. п-ва Суурупи	U-1165
15	ПМШ «Линнеа» (40; фин.)	+Т	25.10.1944	у о. Осмуссаар	U-958
16	ПМШ «Пиикио» (?; фин.)	=А	25.10.1944	у о. Осмуссаар	U-1001
17	ТР «Ригель» (1495; фин.)	+М	28.10.1944	район Порккала-Удд	U-242
18	Самоходная баржа «СБ-2»	+Т	30.10.1944	у о. Осмуссаар	U-958
19	СКА №62	+Т	18.11.1944	сев.-зап. м. Пакринем	U-679
20	Баржа №112600	+Т/А	19.11.1944	сев.-зап. м. Пакринем	U-481
21	ТЩ Т-387	+Т	28.11.1944	сев. м. Пакринем	U-679
22	СКА БМО-594	+Т	24.12.1944	сев. м. Пакринем	U-637
23	ТЩ Т-76 «Коралл»	+Т	11.01.1945	сев. м. Пакринем	U-745
24	МЗ «Лоухи» (фин.)	+Т	12.01.1945	юж. о. Руссаро	U-370

Примечание: + — погиб; Т — торпедным оружием; А — артиллерией; М — на выставленных минах; = — поврежден.

примитивное навигационное оборудование, следовательно с низкой точностью, шанс попасть на свои мины был не так уж мал. Немецкому командованию оставалось надеяться, что советские тральщики и шторма уничтожили все эти смертоносные сюрпризы.

Первой вечером 9 августа на позицию «Шепель» отправилась U-370. Незадолго до выхода от финского берегового поста стало известно, что ночью у опушки шхер появлялись советские торпедные катера, предположительно выставившие мины. При проводке «семерки» эти предположения полностью подтвердились — в тралах «раумботов» 1-й флотилии взорвалось шесть мин. Лодка успешно вышла на позицию и днем 11-го попыта-

лась выйти в атаку на пару мобилизованных тральщиков, но не смогла ее завершить из-за невыгодного курсового угла и боязни разрядить батарею при попытке развить большой подводный ход. Вечером лодке предстояло встретиться с эскортом и вернуться в базу, но на этот раз возвращение прошло не так безоблачно. Один из шести встречавших тральщиков — R-70 — оторвался от флотилии в ночной темноте, вышел за пределы фарватера и подорвался на мине. U-370 все-таки вернулась в базу, но вышедшей тем же вечером впервые после длительного перерыва на позицию «Бенгалия» U-1001 повезло меньше. Вместо суток лодке пришлось провести на позиции три дня — разыгравшаяся непогода не давала выйти «раумботам» в море, а без них возвращение в базу не мыслилось. В дальнейшем между 16 августа и 1 сентября U-475 и U-242 совершили к Шепелевскому маяку по два похода, но успеха добилась только последняя (обер-лейтенант К.-В. Панке). Утром 25-го она потопила в 3 милях от маяка работавший там килектор и находившийся рядом с ним водолазный бот, что едва ли окупило затраченные усилия. С 20 по 31 августа U-1001, U-745 и U-717 по разу сходили на позицию «Бенгалия», которая по мнению командования должна была играть роль своеобразного «курса молодого бойца» для субмарин, только что прибывших для действий в Финском заливе. Отличиться удалось только командиру «745-й» капитан-лейтенанту В. фон Трота, который утром 26 августа потопил на подходах к о. Нерва мобилизованный тральщик №45, перевозивший боеприпасы для гарнизона. 16 членов экипажа погибли, а 13 были ранены. К сожалению, находившимся поблизости дозорным катерам не удалось установить гидроакустический контакт, и противник ушел безнаказанным. Наконец, с 25 по 28 августа U-679 совершила поход к южному входу в пролив Бьерке-зунд, но он и вовсе не сопровождался встречами с достойных торпедного залпа противниками. Так фактически безрезультатно закончились попытки немецких подлодок действовать восточнее заграждения «Зееигель».

Еще с 20-х чисел июля центр тяжести действий U-ботов в Финском заливе начал смещаться к югу. С 22-го числа после разгрома в двухдневном воздушно-морском сражении знаменитого «заколдованного ордера»*, немецкое командование было вынуждено отдать приказ, предписывающий дозорным кораблям в дневное время в летную погоду укрываться на яконых стоянках эстонского побережья. Фактически это означало ликвидацию круглосуточного дозора в Нарвском заливе, корабли которого своим огнем мешали ведению там тральных работ. Южный фланг минного заграждения «Зееигель» остался не прикрыт, что сразу же отразилось на темпах траления. В качестве противовеса немцы решили бросить против тральщиков штурмовую авиацию, а, начиная с 25 июля, разместить на линии дозора подводные лодки.

Первой из них стала U-481. График патрулирования здесь значительно отличался от того, что был установлен у финского побережья. Подлодка целый день находилась на позиции под перископом, с наступлением сумерек всплывала и отходила на запад, где заряжала аккумуляторную батарею. Поскольку понятие «темное время суток» в этот период в Финском заливе весьма относительно, субмарина неоднократно подвергалась атакам нашей штурмовой авиации, но ей каждый раз удавалось избежать повреждений. Командир жаловался, что из-за сумерек и шума дизеля советские самолеты, летающие на высоте 10-50 м над поверхностью воды, обнаруживаются лишь в самый последний момент, а днем в надводном положении не возможно провести более 6 — 9 минут, чтобы не возникла угроза с воздуха. Схожие данные докладывал командир патрулировавшей этот же район с 31 июля U-475. Так, утром 2 августа он подвергся атаке большой группы самолетов, сбросивших на подлодку около четырех десятков бомб, ближайшие из которых взорвались на удалении 30 метров. Естественно, что осколки ФАБ-100, которыми пользовались штурмовики, не могли принести прочному корпусу субмарины никаких повреждений. Правда, с ухудшением погодных условий 28-29 июля командир U-481 капитан-лейтенант К. Андерсон даже отваживался всплывать и обстреливать наши катера-тральщики из 88-мм пушки. Интересно отметить, что при этом сама лодка так и осталась не обнаружена с катеров, а безрезультатный обстрел отнесли на счет береговой батареи. Наконец, 30 июля Андерсен, очевидно, отчаявшись добиться прекращения траления, решился атаковать 26-тонные катера акустическими торпедами. Двумя из них с интервалом в шесть минут он потопил «рыбинцы» №804 и №807 — по-видимому, самые мелкие цели, когда-либо торпедированные U-бо-

---

* Такое название у наших летчиков получил немецкий корабельный дозор в Нарвском заливе, который, несмотря на ожесточенные налеты штурмовиков, начавшиеся в марте 1944 г., нес круглосуточное патрулирование и не нес никаких видимых потерь. Это натолкнуло наше командование на решение использовать против дозорных кораблей обе дивизии штурмовой авиации, которыми на тот момент располагали ВВС КБФ. В результате 259 самолето-вылетов штурмовиков, произведенных по дозорным кораблям в течение вечера 20 и всего дня 21 июля, были потоплены тральщики М-20, М-413 и сторожевой корабль V-1707. Сторожевик V-1703 выбросился на берег, но был впоследствии введен в строй, а тральщики М-204 и М-453 получили тяжелые повреждения, требовавшие не менее 2 месяцев ремонта. Остальные корабли дозора — охотник FJ-26, тральщик М460, и моторный тральщик R-67 получили легкие повреждения. В сумме экипажи кораблей потеряли 170 человек убитыми и ранеными. Потери ВВС КБФ составили четыре Ил-2.

тами. Вечером лодка добилась еще одного успеха, сбив штурмовик Ил-2 — единственный советский самолет, достоверно уничтоженный германской субмариной.

В ночь на 4 августа U-479 сменила лодку Андерсена, а спустя сутки U-679 заменила U-475, на которой еще по пути на позицию вышел из строя один из дизелей.

Командиры второй смены попытались действовать активно, но не смогли добиться вообще ничего. Утром 5 августа U-479 всплыла для артиллерийской атаки катеров-тральщиков 1-го дивизиона. Находившийся в их охранении сторожевой катер МО-522 дважды загонял субмарину под воду ответным огнем и вызвал авиацию. После появления Ил-2 U-бот погрузился и выдержал атаку фугасными авиабомбами. Тогда командир субмарины Сонс безуспешно выпустил по катерам несколько торпед, но те, видимо, прошли под целями без срабатывания взрывателя. Заметив торпеды, МО-522 попытался контратаковать, но его командир почему-то не использовал гидролокатор «Тамир» в режиме «эхо», в результате чего U-479 удалось ускользнуть. На следующий день в артиллерийский бой с тральным отрядом попыталась вступить U-679, но перед угрозой торпедной атаки ТКА-33 ей пришлось отступить. То же сделала и U-479, командир которой доложил о нескольких атаках авиации и бомбометании с катеров. Всего же в течение июля — начала сентября авиация Балтфлота 40 раз обнаруживала подводные лодки в надводном положении. Хотя практически во всех случаях U-боты успевали погрузиться до атаки, сброшенные бомбы и прерванные зарядки батарей действовали на немецких подводников весьма изматывающе. С 7 августа позиции подлодок были отодвинуты несколько на запад, благодаря чему дневные контакты с катерами и самолетами на какое-то время прекратились. Следующей сменой в ночь на 11-е прибыли U-348 и U-481. Их пребывание, продолжавшееся до вечера 16-го, не сопровождалось особыми событиями, если не считать того, что днем 14 августа акустик U-348 обнаружил шумы электромоторов, которые классифицировал как шумы подлодки (ближайшая субмарина КБФ находилась в гавани острова Лавенсари). Параллельно командиры субмарин докладывали о еженощных перемещениях в пределах позиций советских катеров, из чего у командования 9-й дивизии возникло стойкое убеждение, что «советы» смогли наконец-то проделать проходы через южный фланг «Зееигеля». Для ликвидации угрозы была задействованы четыре корабля 6-й флотилии миноносцев, которые в ночь на 18-е попытались выставить заграждение «Зееигель X». Чем это кончилось хорошо известно: Т-22, Т-30 и Т-32 подорвались на немецких же минах, выставленных ранее БДБ и «раумботами» с большими навигационными ошибками. 286 немецких моряков погибли, а 108, включая командиров флотилии и одного из кораблей, попали к нам в плен. Весьма характерно, что «раумботы» 1-й флотилии, планировавшиеся к обеспечению постановки, не смогли принять в ней участие из-за плохой погоды и того, что осуществляли контрольное траление района, где по предположению командира U-348 русская подлодка выставила мины. Так же пассивно прошло патрулирование пары U-479, U-679, продолжавшееся с 17 по 24 августа (в ночь на 21 августа U-679, на которой вышел из строя эхолот, была сменена U-370). Лишь после замены в ночь на 25-е U-479 на U-348, 26 августа состоялось единственное в своем роде групповое использование U-ботов для надводного артиллерийского боя. U-348 и U-370 в течение получаса с большой дистанции безрезультатно обстреляли катера-тральщики 1 и 2-го дивизионов. Из-за плохой видимости корабли противника были приняты за миноносцы, и для удара по ним наше командование бросило торпедные катера и авиацию. К сожалению, прилетев к месту боя и не обнаружив противника, часть наших штурмовиков атаковала свои же катера, также вызванные к месту боя по тревоге. В результате получили повреждения все четыре «Г-5», а из их экипажей было убито и ранено 11 человек. Немцы, конечно же, не могли знать об этом «успехе» и впредь подобных экспериментов не ставили.

2 сентября финское правительство объявило о разрыве военного союза с Германией, и спустя двое суток заключило перемирие с Советским Союзом. Одновременно, в Эстонии фронт откатывался к Таллину, советские войска прорывались к Риге и угрожали отсечь с суши главные силы группы армий «Север» от Восточной Пруссии. Оперативная обстановка в Финском заливе, да и на всем балтийском театре изменилась до неузнаваемости — немецкие «морские позиции» оказывались обойденными с северного фланга и корабли КБФ получили возможность выйти финскими шхерами в открытую часть моря. Для германских субмарин это означало коренное изменение и системы базирования и решаемых задач.

Первоначально перед субмаринами поставили задачу прикрыть эвакуацию. Для этого дозор в Нарвском заливе вплоть до острова Гогланд увеличили до четырех субмарин (U-348, U-479, U-717, U-1001; с 13 сентября U-370, U-717, U-745, U-958), и еще одну — U-679 — поставили между Гогландом и финскими шхерами. U-242 и U-1001 с 12 сентября стояли в Палдиски готовые по первому приказу выставить донные мины на фин-

ском шхерном фарватере. Одновременно из Германии прибыли U-290 и U-1165, на долю которых вместе с U-479 (должны была уйти на ремонт в Данциг, но из-за ухудшения обстановки задержана) и выпали самые интересные действия.

13 сентября все три подлодки были посланы в море для участия в операции «Бирке» — эвакуации немецких войск и материальных запасов из портов Ботнического залива. Транспорта, чтобы не подвергнуться интернированию, спешно грузились и самостоятельно в конвоях или без шли через пролив Южный Кваркен. Лодки должны были выстроиться цепочкой от устья пролива до центра Аландского моря и играть роль... плавучих маяков. Перед этим для решения этой же задачи высылались тральщики, но их командование 9-й дивизии предпочло вернуть, считая более ценными кораблями в условиях массовой эвакуации. Дальнейшие решения применительно к подлодкам были еще более странными и непоследовательными. Вечером 16 сентября U-боты заменили миноносцы Т-17 и Т-19, а U-1165 получила приказ войти в Ботнический залив и взять под защиту конвой в составе трех транспортов и танкера, но уже спустя пару часов приказ отменили и отозвали корабль в Таллин. Тогда та же задача была поставлена перед U-290 и U-479, но последняя вечером 16 сентября в Кваркене была обстреляна финской береговой батареей и была вынуждена погрузиться. Ее командир Сонс доложил о случившемся в штаб и получил сигнал прекратить прорыв — в штабе боялись, что в подводном положении субмарина попадет на финское минное поле, выставленное еще в 1942 году для защиты пролива от советских подлодок. Утром 17-го оба корабля сменили миноносцы в роли плавающих маяков и регулировщиков движения — командиры получили приказ останавливать суда и отправлять груженные в Германию, а пустые в Таллин. С 20 сентября вместо нуждавшейся в ремонте U-479 в район прибыла U-1165. Спустя трое суток эта подлодка сопроводила до Виндавы танкер «Ханна». На смену ей из Кёнигсберга пошла отремонтированная U-481. Утром 22 сентября она у восточного побережья шведского острова Готланд случайно в темноте протаранила шхуну с эстонскими беженцами. Шхуна затонула, но подлодка спасла 11 человек и доставила их в Виндаву, то есть практически туда, откуда люди хотели бежать. Затем, вечером 23-го U-290 и U-481 получили внезапный приказ к утру прибыть в западную часть Аландского моря и поступить в распоряжение командира 2-й боевой группы (тяжелые крейсера «Принц Ойген», «Лютцов», эсминцы Z-28, Z-25, Z-35, Z-36) вице-адмирала Тиле. Как выяснилось впоследствии, подлодки были нужны адмиралу для переговоров со шведскими кораблями и береговыми батареями на тот случай, если группе придется войти в территориальные воды страны. Меньше, чем через сутки это странное распоряжение было отменено, а группа покинула Аландское море.

Параллельно с операцией «Бирке» разворачивались и действия в западной части Финского залива. В ночь на 21 сентября U-242 и U-1001 поставили мины (по 15 донных ТМВ каждая) на шхерных фарватерах у берегов бывшего союзника. После этого оба корабля, а также присоединившаяся к ним из Таллина U-348, заняли позиции на выходах с фарватера юго-западнее, южнее и юго-восточнее Ханко. Утром 22-го последние немецкие конвои покинули Таллин и взяли курс на юг. Эвакуация проходила в условиях сильного противодействия советской авиации, в чем смогли убедиться и немецкие подводники — U-1001 выловила 13 солдат с поврежденного попаданием бомбы транспорта RO-22. Тем временем на все субмарины, несшие службу вдоль заграждения «Зееигель», поступил приказ отойти как можно скорее на запад за заграждение «Насхорн». Для этого в заграждении оставался специальный проход, который после отхода лодок должны были заминировать. Из четырех субмарин приказ получили только U-717 и U-745, поскольку на двух оставшихся одновременно вышли из строя приемники ДВ-диапазона. Передать же приказ по КВ-связи было невозможно, поскольку в этот момент в данном диапазоне в масштабе всех подводных сил была осуществлена смена ключей. В конце концов, приемник на U-370 удалось починить и она прошла проход у острова Аэгна в ночь на 23-е, но какое беспокойство командованию причинил доклад командира U-958, который в это же время сообщил, что собирается зайти в уже сданный Таллин для ремонта эхолота и получения новых шифров. К счастью для немцев, U-370 успела разыскать U-958 до этого шага, который, вне всякого сомнения, привел бы к гибели подлодки.

К вечеру 24 сентября немецкому командованию наконец удалось развернуть все субмарины по новой схеме нарезки. Она представляла собой положенную на бок букву «Г» с коротким отрезком вдоль заграждения «Насхорн» (четыре позиции) и длинным (пять позиций) вдоль финских шхер вплоть до пролива Южный Кваркен. Еще одна позиция — «Роббе» — находилась у эстонского берега в районе о. Осмуссар — Палдиски. По состоянию на вечер 24-го все позиции были заняты лодками, но к последнему дню месяца число субмарин в море сократилось до семи. Весьма примечательно, что, несмотря на такое высокое оперативное напряжение, за весь сентябрь U-боты не атаковали

ни разу, записав в свой актив только две минных постановки.

С 24 сентября главной базой действующих на Балтике подлодок стал Мемель, маневренными — Виндава и Либава. 1 октября «Руководитель подлодок» (U-Einsatzleiter) корветтен-капитан А. Бранди перешел в оперативное подчинение к «Адмиралу Восточной Балтики» вице-адмиралу Т. Бурхарди. Он поставил перед сводной группой задачу воспрепятствовать надводным и подводным силам КБФ выйти за пределы Финского залива, параллельно осуществляя разведку и наблюдение за общей обстановкой в северной части театра. Продолжительность походов увеличилась до месяца и более*, а количество субмарин, одновременно находившихся на позициях — до семи — восьми. Днем они находились под перископом, ночью всплывали для зарядки батарей (ни одна из балтийских «семерок» так и не обзавелась «шнорхелем») и передач метеосводок. Наша радиоразведка выстраивала достаточно достоверную картину развертывания U-ботов, однако для охоты на них у нас не было ни сил, ни средств. В свою очередь и лодки по целому ряду причин были обречены на низкую эффективность. Лишь в пределах нескольких из позиций осуществлялось движение наших кораблей. Впрочем, еще раньше, чем немецкие подводники освоились на новых местах, им пришлось выступить против своих бывших союзников — финнов.

Вечером 3 октября из штаба РВМ поступило указание направить две подлодки в Ботнический залив для нарушения финских коммуникаций между портами Оулу и Торнио. Дело в том, что войска немецкой 20-й горной армии не успели покинуть Финляндию до 15 сентября и теперь медленно отступали в Северную Норвегию, параллельно затрудняя продвижение финских частей тактикой «выжженной земли». Желая помешать в этом немцам, финское командование спешно разработало план высадки десантов им в тыл в порты Кеми и Торнио. В ночь на 1 октября такая высадка была произведена и, накопив силы, финны начали продвигаться вглубь территории, перерезая пути отступающим. Чтобы воспрепятствовать перевозке финнами вторых эшелонов и тяжелого вооружения и потребовались подводные лодки. С позиций были сняты U-290 и U-1001, которые по плану днем 6 октября должны были в подводном положении форсировать пролив Южный Кваркен. Интересно отметить, что после прибытия на позицию лодкам разрешалось атаковать и топить финнов без каких-либо ограничений, но в пути следования командирам дозволялось оружием только отвечать на нападения. Вообще же ни «Руководитель подлодок» Бранди, ни адмирал Бурхарди не горели желанием проводить данную операцию, поскольку U-боты подвергались риску подрыва на выставленных в Южном Кваркене минах, не говоря уже о том, что их недоставало на позициях перед входом в Финский залив, где решалась главная задача. В ночь на 6 октября сверху поступила отмена приказа. Как выяснилось, войска 20-й армии уже прорвались через занятый финнами район, и блокада портов потеряла свою актуальность. Поскольку U-боты должны были соблюдать полное радиомолчание им передали подробную инструкцию, что делать в случае если они уже успели форсировать пролив, и что — если нет. Как выяснилось спустя сутки, когда командиры отошли в безопасное место и вышли на связь, до самого узкого места Кваркена они так и не дошли, явно рассчитывая оттянуть свою встречу с минными заграждениями. Тем временем у немецкого командования нашлись более значимые заботы.

23 сентября катера КБФ вошли в Таллин, а спустя трое суток враг очистил всю материковую часть Эстонии. Советское командование приняло решение без оперативной паузы провести десантную операцию на Моонзундские острова. Для флота, основные соединения и тылы которого оставались в районе Ленинград — Кронштадт, это оказалось непростой задачей. Тем не менее, 2 октября состоялась высадка на остров Хийума, а спустя три дня — на Сарема. Лодки оказались бессильны помешать десантным силам перейти из Таллина в Хапасалу, Рохокюла и Виртсу, главным образом потому, что их командиры не стремились приближаться к берегу из-за мелководья, по которому ходили наши канонерские лодки, тральщики и катера. Для транспортировки войск и снабжения на острова советская сторона затребовала у финнов несколько десятков каботажных судов и шхун, которые в течение четырех дней с 8 по 11 октября прошли из Ханко в Палдиски фактически по позициям субмарин. Немцы это передвижение заметили, но их противодействие оказалось почти что символическим. 8 октября U-242 выставила третье и последнее минное заграждение на шхерном фарватере в районе Поркалла-Удд, но оно оказалось безрезультатным. В те же сутки U-370 доложила о потоплении финской канлодки, чего не было в действительности. На следующий день она с тем же успехом попыталась атаковать финский буксир. Торпеда прошла мимо, и тогда командир субмарины Нильсен приказал всплыть для артиллерийской атаки,

---

* Самый длинный поход на Балтике — 60 суток — совершила U-370 (с 5 января по 5 марта 1945 г.). Поход, продолжительностью в 54 дня совершила U-679, 53 дня — U-290 и U-475, 52 дня — U-958.

которая окончилась полным конфузом. Буксир оказался вооруженным и открыл по субмарине огонь из 20-мм автоматической пушке. На подлодке же все автоматические орудия отказали, и Нильсену пришлось уклоняться срочным погружением. Промахом завершилась совершенная в тот же день атака U-481 по другому буксиру в районе м. Пакринем. 12 октября U-745 доложила об уничтожении буксира и лихтера, но и это сообщение на поверку оказалось ложным. На следующий день U-1165 западнее Таллина выпустила торпеды по нашим тральщикам, буксировавшим в Моонзунд торпедные катера, но промахнулась. Наконец, 14 октября состоялось сразу две атаки: U-745 и U-481 последовательно промахнулись по четырем тральщикам-«стотонникам» буксировавшим десантные тендеры. Очевидно, эта неудача так разозлила командира U-481 Андерсена, что следующим утром он решительно всплыл для артиллерийской атаки финских шхун, совершавших самостоятельный переход вдоль побережья. Огнем автоматического оружия и таранными ударами Андерсен расправился с тремя судами бывшего союзника, что, впрочем, никак не отразилось на темпах перевозки десантных сил. Обеспокоенное ростом активности противника командование Таллиннским морским оборонительным районом стало высылать на поиск подлодок сторожевые катера. Днем 17-го U-1165 удалось скрытно «подстрелить» акустической торпедой возвращавшийся с безуспешной охоты СКА №512. Спустя двое суток она же выпустила три маневрирующие FAT по конвою Таллин — Виртсу, но они были замечены и корабли смогли уклониться. Весьма примечательно, что командир U-бота обер-лейтенант Г. Хоманн был уверен, что поразил три цели только на основании взрывов, которые стали результатом сбрасывания глубинных бомб противолодочными катерами. Командир U-475 Штёфлер оказался скромнее и честно признался, что в тот же день промахнулся акустической торпедой, стреляя по буксиру и сторожевому катеру. Между 20 и 25 октября U-481, U-1001 и U-958 совершили четыре торпедные атаки, но лишь последней удалось добиться успеха, потопив деревянную финскую шхуну «Линнеа». Пытаясь добиться больших результатов, командиры немецких субмарин нередко шли на немалый риск. Так в ночь на 25-е командир U-1001 капитан-лейтенант Э.-У. Блаудов дважды пытался вступить в артиллерийский бой с конвоем Ханко — Рохукюла даже несмотря на тот факт, что его охраняло несколько морских охотников. Лодка повредила своим огнем финскую шхуну «Пиикио», но в конце-концов Блаудову пришлось уклоняться погружением. На следующий день с этой же подлодкой произошел весьма курьезный случай. Уклоняясь от дозорного катера МО-104 она в подводном положении столкнулась с находившейся на соседней позиции U-475. Лодка Блаудова прошла под «систершипом», лишившись при этом сетепрорезателя и зенитного перископа. Интересно отметить, что оба корабля обнаружили друг друга при помощи гидроакустики лишь в самый последний момент и были уверены, что столкнулись с русской субмариной! Шум удара привлек внимание «мошки», которая точно сбросила несколько малых глубинных бомб на U-475, но из-за их малой мощности не смогла нанести подлодке сколько-нибудь значимых повреждений. Что же касается U-1001, то ей пришлось уйти в базу. В последние дни месяца атаковали U-290, U-958 и U-475, но повезло только «958-й», потопившей десантную баржу СБ-2 из состава конвоя Ханко — Виртсу. Результаты октября, ставшего самым интенсивным месяцем атак — 25 торпедных и 5 артиллерийских — оказались разочаровывающими. Торпеды в цель попали лишь в трех случаях, а из артиллерийских успехом закончилась лишь атака U-481 15 октября.

Тем не менее, потопление баржи СБ-2 вкупе с гибелью 28 октября на мине U-242 финского транспорта «Ригель» (1495 брт) вызвало серьезную обеспокоенность председателя союзной контрольной комиссии в Финляндии, члена Политбюро ЦК ВКП(б) А.А. Жданова. Командование КБФ предприняло ряд мер для защиты коммуникаций, но наличных сил и средств было слишком мало, чтобы организовать эффективную борьбу с подлодками. Так, в составе пяти дивизионов сторожевых катеров, входивших в состав Таллиннского морского оборонительного района и Поркала-Уддской ВМБ, имелось лишь 17 исправных единиц, которых едва хватало для несения дозорной службы. Планировалась постановка минных и сетевых заграждений, но и это удалось сделать далеко не сразу. Но, несмотря на это, немецким подлодкам и в дальнейшем не удалось добиться заметных результатов. Весьма важная для СССР коммуникация Стокгольм — Турку — Хельсинки — Ленинград так и осталась без воздействия, по причине плохой разведки и боязни немецких подводников действовать в шхерах. В результате из 160 транспортов, прошедших между Швецией и Ленинградом до конца войны погиб лишь упомянутый «Ригель». Действия же на коммуникации Таллин — Моонзунд не могли закончиться чем-то существенным по определению, и ноябрь стал лучшим тому подтверждением. В первую половину месяца U-290, U-479, U-475 и U-481 сделали 10 торпедных залпов, ни один из которых так и не завершился поражением цели. Во второй половине ноября какое-то удов-

летворение немецкой стороне мог привести только бой против конвоя Рохукюла — Таллин 18—19 ноября. Вышедший вечером 18 ноября конвой (три тральщика, угольная баржа на буксире, три сторожевых и два торпедных катера) из-за погодных условий был вынужден стать на якорь на выходе из Моонзунда. Патрулировавшая там U-679 при сближении наткнулась на дозорные катера и потопила торпедой СК №62. Утром конвой продолжил движение. В 16.20 в районе маяка Пакри угольная баржа получила попадание выпущенной с U-481 торпедой в носовую часть. Корабли конвоя беспорядочно сбросили бомбы и пошли в Таллин. Они еще не успели скрыться с места боя, как подлодка всплыла и добила полузатонувшую баржу огнем из 37-мм автомата. Вышедшие на поиск подлодки из Таллина катера вернулись ни с чем. Так же не удалось обнаружить U-679, которая утром 28 ноября торпедировала тральщик Т-387 из состава другого шедшего в Таллин конвоя. Несмотря на этот факт, торпедирование в течение ноября трех целей в результате 17 произведенных торпедных атак едва ли можно назвать высоким показателем.

Помимо действий в южной части устья Финского залива в этом месяце германское командование вновь поставило перед U-ботами задачу проникновения в Ботнический залив. На этот раз целью данного мероприятия являлась разведка погоды и установка автоматических необслуживаемых метеорологических станций на островах Аландского архипелага и финском побережье. Первой указанную миссию осуществила U-1165 (12—24 ноября), но вышедшая ей на смену U-475 отказалась от прорыва из-за непогоды и вернулась в базу. Следующей оказалась U-637, ставшая последней субмариной влившейся в состав балтийской группы. 27 ноября она вышла из Либавы, но после непродолжительного плавания в южной части Ботники с 7 декабря ушла на позицию у выхода со шхерного фарватера близ о. Уте. Она же стала единственной подлодкой, имевшей успех в результате пяти торпедных атак, произведенных в декабре — 24 декабря потопила охотник МО-594 близ мыса Пакринем. Для того, чтобы добиться этого успеха ей пришлось израсходовать три торпеды FAT и два «Цаункёнига».

Несмотря на отсутствие значимых успехов именно в этот период своей деятельности U-боты и понесли свои наиболее чувствительные потери. Первой, кого лишилась балтийская группа, стала U-717. Вечером 13 октября она прибыла с позиции в Либаву для пополнения запасов и выхода в новый поход. Не успел экипаж выполнить все необходимое, как в поздние часы 14 октября на базу начался налет советских дальних бомбардировщиков. Рядом с лодкой взорвалась всего одна бомба, изрешетившая субмарину осколками и причинившая довольно серьезные повреждения. Была сильно повреждена надстройка, цистерна главного балласта №5, еще несколько мелких цистерн и один из торпедных аппаратов. Два члена экипажа погибли, один получил тяжелые и двое легкие ранения. Подлодка убыла на ремонт в Данциг и в состав балтийской группы уже больше не возвращалась.

Следующей потерей стала U-479. С 8 ноября она занимала позицию северо-западнее о. Осмусаар и 15-го сделала оттуда свое последнее донесение. После того, как подлодка четырежды не ответила на приказ, требовавший выйти на связь, ее объявили погибшей. Скорей всего причиной гибели стала плавающая мина или мина, пропущенная при тралении наших оборонительных заграждений 1941 года. Часто декларируемый в качестве причины гибели подводный таран нашей подлодки «Лембит» не имеет к гибели U-479 никакого отношения, поскольку имел место в совсем другом районе, к тому же 14 декабря, т.е спустя месяц после того, как «семерка» в последний раз вышла в эфир.

В конце следующего месяца погибла U-679, действовавшая на позиции «Роббе» между м. Паринем и о. Осмусаар. 27 декабря она в последний раз дала сводку погоды, после чего пропала без вести. 11 января немецкое командование признало ее погибшей. На этот раз в качестве причины гибели скорей всего фигурировали противолодочные мины, которые с большим запозданием с 23 декабря начали ставить тральщики Таллиннского МОР. В каждую постановку ставилось по 90 мин (за исключением двух последних, в которых выставлялось по 72 мины), а самих постановок до 17 января было семь. Ими перекрывались северные части позиций «Маус» и «Роббе», что принесло немцам новые потери в недалеком будущем. Что же касается атаки глубинными бомбами МО-124 вечером 9 января, которой часто приписывают гибель U-679, то она была произведена против U-637, неудачно атаковавший отряд тральщиков, которые шли на пятую постановку мин.

В январе 45-го немецкое командование, неудовлетворенное результатами действий балтийской группы, решило дать подводной войне новый толчок, развернув группу субмарин (U-348, U-745 и U-1001) внутри Финского залива восточнее заграждения «Насхорн». Кроме того, U-290, U-370, U-475, U-637 и U-676 патрулировали между Аландскими островами и м. Пакринем, а U-242 совершила разведывательный поход в Ботнику. Немцам было известно, что в линии противолодочных сетей между Таллинном и Поркалла-Удд имеется три прохода, лишь один

из которых — Сурупский — в декабре был закрыт сетями, выставленными с заградителя «Онега». Два остальных прохода, несмотря на то, что о них было известно советской стороне, остались свободными, в чем 4 декабря смогла убедиться U-481. Адмирал Бурхарди хотел послать подлодки вглубь залива еще тогда, но гибель 12-го числа у острова Найсаар эсминцев Z-35 и Z-36 на некоторое время отодвинуло реализацию этих замыслов. В конце концов, германское командование пришло к выводу, что эсминцы погибли на немецких же минах, а не в результате воздействия советских сил, следовательно, прорыву лодок ничто не угрожает, но время оказалось упущено. Дело в том, что последняя группа транспортов, шедших с грузами из Швеции, прошла через залив еще в середине декабря, да и то она следовала шхерным фарватером, куда немецкие субмарины прорваться бы не смогли. Теоретически суда могли быть перехвачены на трассе Котка — Лавенсари, но в связи с тяжелой ледовой обстановкой U-боты так далеко в залив углубляться не стали. Единственным их успехом стало потопление U-745 тральщика Т-76 «Коралл», шедшего в составе конвоя из Хельсинки в Таллин. В конце января, когда стало окончательно ясно, что на встречу с судами рассчитывать не приходится, все три субмарины были выведены из залива и отозваны в базу. При этом U-745 пропала без вести. 29 января она доложила о форсировании заграждения «Насхорн» в западном направлении и пошла на позицию ожидания, которая оказалась нарезана в районе противолодочных минных постановок у Осмусаара... Кроме U-745 в январе успеха добилась только U-370, потопившая 12-го числа возвращавшийся с минной постановки финский заградитель «Лоухи». Финны ставили противолодочные мины по требованию командования КБФ в своей зоне ответственности, что в следующем месяце привело к гибели U-676, пропавшей без вести на позиции между Уте и Ханко в промежутке между 12 и 19 февраля. После этого в устье Финского залива остались только U-370 и U-475, которые вернулись в Данциг 5 и 17 марта соответственно. Следует подчеркнуть, что последняя известная торпедная атака — U-290 16 января — состоялась еще за два месяца до возвращения последней подлодки.

Несмотря на значительное количество походов, дней, проведенных в море и торпедных атак, трудно охарактеризовать результаты действий «семерок» на Балтике иначе, чем обескураживающие. С этим косвенно согласны и западные исследователи, до сих пор не посвятившие лодкам балтийской группы ни одной работы, в то время как общая толщина изданий, описывающих U-боты в битве за Атлантику, приближается к высоте Эвереста. В качестве главных причин столь низкой результативности видятся две, а именно: попытки использовать подлодки для решения несвойственных задач (несение дозорной службы, разведка, использование в качестве плавучих маяков и даже эскортных кораблей) и откровенно слабое руководство их действиями со стороны вышестоящих штабов. Ничто не мешало в период с июля по сентябрь гораздо активнее использовать субмарины для проникновения внутрь советской операционной зоны, в частности для действий на коммуникации Кронштадт — Лавенсари. Точно так же в последующий период, начавшийся в конце сентября, главные усилия были сосредоточены у южного побережья Финского залива, где германское командование все время ожидало появления крупных надводных кораблей КБФ. В то же время северное побережье и выходы из шхер, где осуществлялись стратегические перевозки Стокгольм — Ленинград, а также пролегали маршруты развертывания подлодок КБФ, оказались фактически не прикрытыми. И это несмотря на то, что борьбе с нашими субмаринами в районах их позиций в Южной Балтике немецкое командование уделяло чуть ли не главное свое внимание. Наглядно проявились недостаточное мастерство и агрессивность ряда командиров подлодок, подготовленных в период «тотальной войны», а также техническое несовершенство ряда образцов вооружения. На высокие потери балтийской группы — пять из 18 участвовавших — повлияло решение развернуть сравнительно крупные подлодки в мелководных и, следовательно, миноопасных районах. Лишь инертность командования КБФ, явно затянувшего с постановкой противолодочных мин, его бездействие в закрытии проходов в сетевом заграждении, а также неадекватный угрозе количественный и качественный состав сил ПЛО, помешали нам нанести противнику еще больший урон. В принципе же, немецкие подводники, поставленные в примерно одинаковые с нашими подводниками условия, даже несмотря на более совершенное оружие, показали весьма сходный результат. За 1944 — 1945 гг. подлодки КБФ произвели 104 торпедных атаки и поразили 19 целей (18%), немецкие «семерки» на Балтике, используя практически исключительно акустические и маневрирующие торпеды, выполнили 69 атак и поразили 16 целей (23,2%). При этом мы потеряли лишь одну подлодку из 18, принимавших участие в кампании в открытой Балтике, а немцы пять из такого же числа. Вот о чем важно помнить, оценивая результаты деятельности нашего флота на завершающем этапе Великой Отечественной войны.

ПОСЛЕВОЕННАЯ СУДЬБА

После окончания Второй мировой войны судьба кораблей кригсмарине решалась на Потсдамской конференции. Часть кораблей делилась между флотами великих держав, другая подлежала затоплению. Не подлежавшие разделу германские подводные лодки были собраны в Лох-Райне на побережье Шотландии. Затем их группами выводили в море для затопления в 30 милях к северу от Малин-Хеда. Если не срабатывали подрывные заряды, субмарины топил артиллерийским огнем британский эсминец «Онслоу» и польский «Блискавица». В ходе этой операции, получившей кодовое название «Дедлайт» и продолжавшейся в ноябре 1945 года — январе 1946 года, пошли ко дну 119 немецких подводных лодок, в том числе и 83 единицы VII серии; из них по одной лодке серий VIID и VIIF, остальные — VIIC и VIIC/41.

30 субмарин разных типов распределили среди трех стран-победительниц — США, СССР и Великобритании — в качестве трофеев. Две «семерки» вошли в послевоенное время в состав военно-морских сил Франции под названиями — «Милле» (бывшая U-471) и «Лоби» (бывшая U-766). Первая была повреждена авиацией союзников в Тулоне во время налета 6 августа 1944 года и в таком состоянии досталась французам. Вторая, исключенная из состава кригсмарине в августе 1944 г., была захвачена после капитуляции в Ла-Рошели. Французы сумели набрать запасных частей из десятка поврежденных лодок, оставшихся после капитуляции немцев во Франции, и ввести обе названные субмарины в строй. «Милле» долго оставалась в составе французского флота, и ее списали лишь в октябре 1963 года, «Лоби» — на три года раньше.

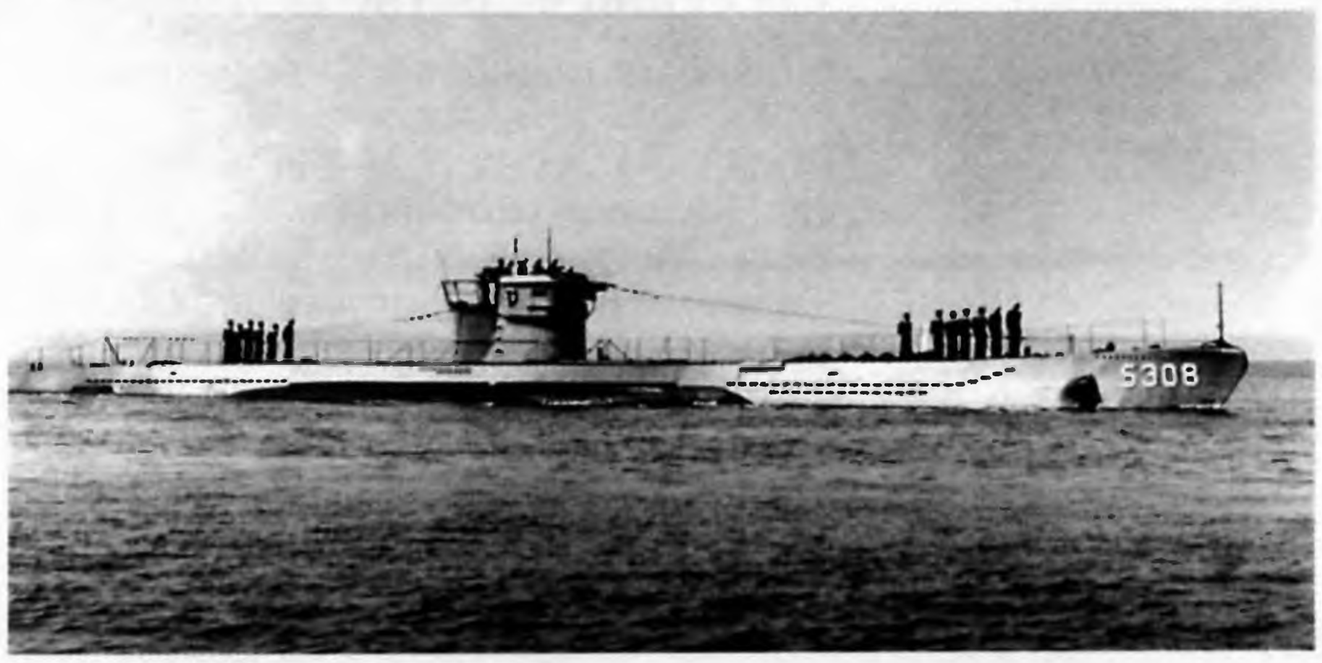
Три лодки типа VII — U-926, U-995 и U-1202 из британской доли раздела вошли в состав норвежских королевских военно-морских сил. Они стали именоваться соответственно «Киа», «Каура» и «Кинн» и еще полтора десятка лет числились среди действующих. Об одной из них, U-995, речь пойдет ниже.

США приняли в качестве трофеев U-977 и U-1105, первая из них была потоплена 2 февраля 1946 года во время торпедных стрельб. Великобритания получила целых шесть «семерок» и также использовала их в экспериментальных целях.

В 1946 году после раздела германского флота в Советский Союз поступили и четыре лодки типа VII — U-1057, U-1058, U-1064 и U-1305. Все они под наименованиями Н-22 — Н-25, а с июня 1949 года как С-81 — С-84, служили в составе Балтийского флота вплоть до конца декабря 1955 года, затем три из них были исключены из списков судов ВМФ в 1957 — 1958 годах. Интересно отметить, что бывшая U-1305 использовалась на Северном флоте в 1957 году в районе островов Новая Земля в качестве мишени при испытании новых видов оружия, в том числе и атомных торпед. Там она и была затоплена в октябре того же года. Долгожителем оказалась U-1064, которая после разоружения была переформирована сначала в плавучую зарядовую станцию ПЗС-33, а с 1 июня 1957 года стала учебно-тренировочной станцией УТС-49 и в этом качестве прослужила до марта 1974 года.

Одна из лодок серии VIIC сохранилась до наших дней. Это U-995, построенная фирмой «Блом унд Фосс» в 1943 году. 8 мая 1945 года, то есть во время капитуляции нацистской Германии она находилась на ремонте в Тронхейме и не разделила судьбы других немецких подводных лодок, а была включена в состав норвежского флота под названием «Каура» и служила в основном учебным кораблем. В январе 1963 года ее исключили из списков флота. Тогда же на правительственном уровне и начались переговоры о ее судьбе между Норвегией и ФРГ, длившиеся несколько лет. В 1965 году субмарину доставили в Западную Германию; несколько лет она

В в е р х у: французская подводная лодка «Милле» (бывшая U-471)
В н и з у: норвежская «Кинн» (бывшая U-1202)



Подводная лодка С-83 (бывшая U-1064) Балтийского флота, начало 1950-х гг.

простояла в Киле. Наконец, в 1971 году ее передали Германскому морскому союзу. Подлодку реконструировали, придав ей вид, какой она имела в 1945 году. С марта 1972 года U-995 — составная часть морского мемориального комплекса в местечке Лабое, недалеко от Киля. Посетители мемориала могут побывать на борту гитлеровского «вундерваффе» и осмотреть субмарину, принадлежащую самой массовой серии подлодок в истории мирового судостроения.

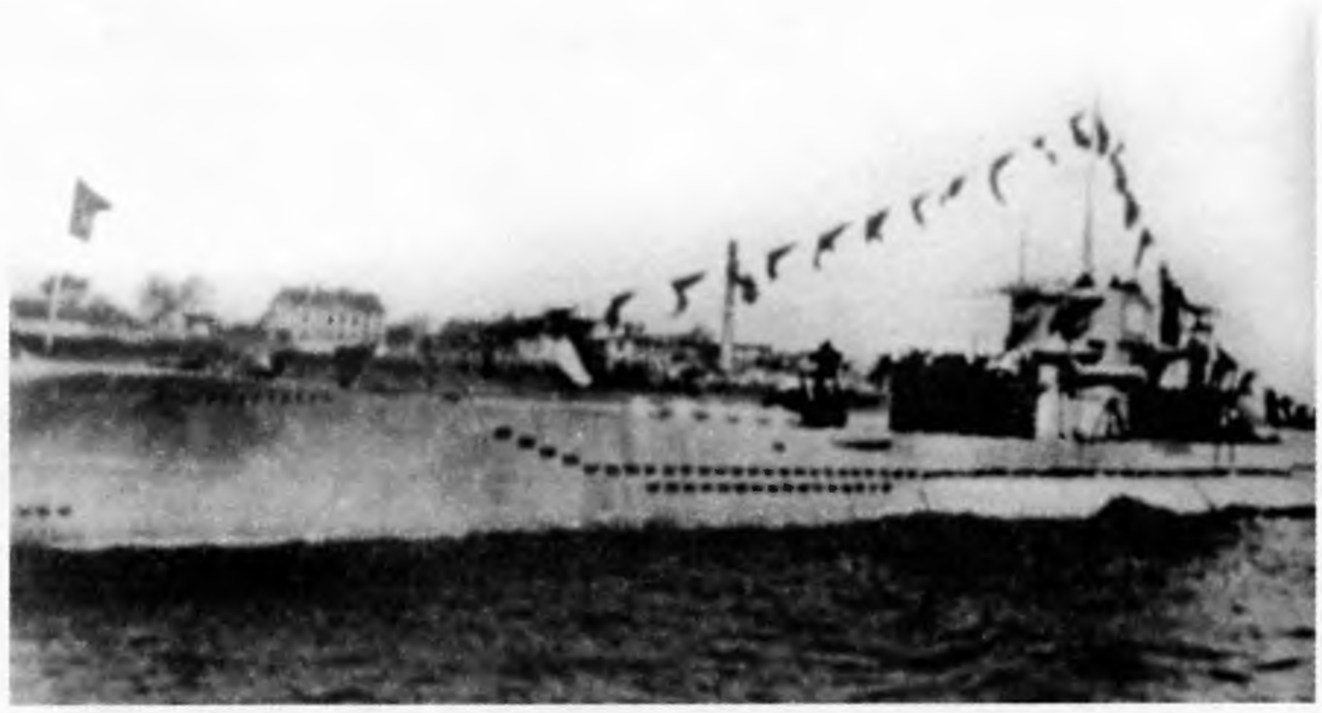
Судьба подводных лодок VII серии в составе ВМФ СССР (по данным С.С. Бережного)

ТС-14 (до 12.4.1945 — U-250). Бывшая ПЛ ВМС Германии, спущенная на воду 11.11.1943 со стапеля судоверфи «Deutsche Werke» в Киле (Германия) и вступившая в строй 12.12.1943. 30.7.1944 потоплена в Выборгском зал. советским катером «МО-103», но осенью 1944 поднята АСО КБФ, отбуксирована в Кронштадт и 12.4.1945 после постановки в док КМОЛЗ для производства аварийно-восстановительного ремонта зачислена в списки кораблей ВМФ СССР с предназначением в состав КБФ, однако 20.8.1945 ввиду невозможности восстановления исключена из списков кораблей ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и впоследствии на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах разделана на металл.

Н-22 (до 13.2.1946 — U-1057), с 9.6.1949 — С-81. Бывшая ПЛ ВМС Германии, спущенная на воду 20.4.1944 со стапеля судоверфи «Germania Werft» в Киле (Германия) и вступившая в строй 20.5.1944. В мае 1945 капитулировала перед войсками союзников в Фленсбурге (Германия), 5.11.1945 после раздела германского флота между союзниками зачислена в списки кораблей ВМФ СССР с предназначением в состав КБФ и в янв. 1946 принята советским экипажем по репарациям от Германии после 2-й мировой войны. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 30.12.1955 выведена из боевого состава, переклассифицирована в опытовую ПЛ, передана в подчинение ЦУ ВМФ и в 1956 переведена по ББК из Балтийского в Белое море. 24.9.1957 потоплена в губе Черная у архипелага Новая Земля в Баренцевом море при обеспечении испытаний ядерного оружия, 16.10.1957 исключена из состава ВМФ и 1.3.1958 расформирована.

Н-23 (до 13.2.1946 U-1058), с 9.6.1949 — С-82, с 18.1.1956 — ПЗС-32. Бывшая ПЛ ВМС Германии, спущенная на воду 11.4.1944 со стапеля судоверфи «Germania Werft» в Киле (Германия) и вступившая в строй 10.6.1944. В мае 1945 капитулировала перед войсками союзников в Фленсбурге (Германия), 5.11.1945 после раздела германского флота между союзниками зачислена в списки кораблей ВМФ СССР с предназначением в состав КБФ и в янв. 1946 принята советским экипажем по репарациям от Германии после 2-й мировой войны. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 25.3.1958 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1958 расформирована.

Н-24 (до 13.2.1946 — U-1064), с 9.6.1949 — С-83, с 18.1.1956 — ПЗС-33, с 1.6.1957 — УТС-49. Бывшая ПЛ ВМС Германии, спущенная на воду 22.6.1944 со стапеля судоверфи «Germania Werft» в Киле (Германия) и вступившая в строй 29.7.1944. В мае 1945 капитулировала перед войсками союзников в Тронхейме (Норвегия), 5.11.1945 после раздела германского флота между союзниками зачислена в списки кораблей ВМФ СССР с предназначением в состав КБФ и в янв. 1946 принята советским экипажем по репарациям от Германии после 2-й мировой войны. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 1.6.1957 превращена в УТС, а 12.3.1974 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 20.5.1974 расформирована.



Подводная лодка VII серии Балтийского флота

Н-25 (до 13.2.1946 — U-1305), с 9.6.1949 — С-84. Бывшая ПЛ ВМС Германии, спущенная на воду в 1943 со стапеля судоверфи «Flensburger Schiffbau AG» в Фленсбурге (Германия) и вступившая в строй 13.9.1944. 5.11.1945 после раздела германского флота между союзниками зачислена в списки кораблей ВМФ СССР с предназначением в состав КБФ и в янв. 1946 принята советским экипажем по репарациям от Германии после 2-й мировой войны. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 8-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 30.12.1955 выведена из боевого состава, переклассифицирована в опытовую ПЛ, передана в подчинение ЦУ ВМФ и в 1956 переведена по ББК из Балтийского в Белое море. 10.10.1957 потоплена в губе Черная у архипелага Новая Земля в Баренцевом море при обеспечении испытаний ядерного оружия, 5.11.1957 расформирована и 1.3.1958 исключена из состава ВМФ.

Подводная лодка С-84 (бывшая U-1305), начало 1950-х гг.

Судьба подводных лодок VII серии

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-27	20.09.1939	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Гебридским островам	Потоплена глб английских ЭМ «Форчун» и «Фористер»
U-28	17.03.1944	Балтийское море, в районе Нойштадта	Катастрофа; Поднята, 04.08.1944 исключена
U-29	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-30	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-31	11.03.1940	Северное море, на рейде Шиллига	Потоплена брит. самолетом; поднята и введена в строй.
	02.11.1940	Атлантический океан, северная часть, к северо-западу от Ирландии	Потоплена глб и арт. брит. ЭМ «Энтилоуп»
U-32	30.10.1940	Атлантический океан, северная часть, к западу от Гебридских островов	Потоплена глб брит. ЭМ «Харвестер» и «Хайлендер»
U-33	12.02.1940	Ирландское море, при входе в залив Клайд	Потоплена глб брит. ТЩ «Глинер»
U-34	05.08.1943	Балтийское море, на подходах к Мемелю	Столкнулась с ПЛБ «Лех» и затонула; поднята и 02.02.1944 затонула при буксировке
U-35	29.11.1939	Северное море, северо-западнее Бергена (Норвегия)	Потоплена брит. ЭМ «Икарес», «Кингстон» и «Кашмир»
U-36	04.12.1939	Северное море, юго-западнее Кристиансанда (Норвегия)	Потоплена брит. ПЛ «Сэмон»
U-45	14.10.1939	Атлантический океан, юго-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ЭМ «Инглефилд», «Айвенго», «Интрепид», «Икарус»
U-46	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-47	07.03.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Исландии	Пропала без вести. Возможно потоплена глб брит. ЭМ «Вулверин»
U-48	03.05.1945	Нойштадт	Затоплена экипажем
U-49	15.04.1940	Норвежское море, на подходах к Вест-Фьорду (Норвегия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Фирлесс» и «Брейзен»
U-50	06.04.1940	Северное море	Пропала без вести, по-видимому подорвалась на мине
U-51	20.08.1940	Бискайский залив, на подходах к Лориану	Потоплена брит. ПЛ «Кэшелот»
U-52	03.05.1945	Нойштадт	Потоплена брит. авиацией
U-53	24.02.1940	Северное море, на подходах к Скапа-Флоу (Оркнейские острова)	Потоплена глб брит. ЭМ «Гурка»
U-54	13.02.1940	Северное море	Пропала без вести, по-видимому подорвалась на мине
U-55	30.01.1940	Атлантический океан, юго-западнее о.Силли (Англия)	Потоплена брит. ШЛ «Фауэй» и ЭМ «Уитшед» и самолетом береговой авиации
U-69	17.02.1943	Атлантический океан, северная часть, к востоку от о. Ньюфаундленд	Потоплена арт. и глб брит. ЭМ «Фейм»
U-70	07.03.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Фарерским островам	Потоплена глб и арт. брит. КОР «Камелия», «Арбутус»
U-71	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена экипажем
U-72	30.03.1945	Бремен (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-73	16.12.1943	Средиземное море, на подходах к Орану (Алжир)	Потоплена глб амер. ЭМ «Вулси» и «Триппе»
U-74	02.05.1942	Средиземное море, восточнее Картахены (Испания)	Потоплена брит. ЭМ «Уишарт», «Рестлер» во взаимодействии с самолетами береговой патрульной авиации
U-75	28.12.1941	Средиземное море, залив Эс-Соллум (Северная Африка)	Потоплена глб брит. ЭМ «Киплинг»
U-76	05.04.1941	Атлантический океан, северная часть, к югу от Исландии	Потоплена глб брит. ШЛ «Скарборо» и ЭМ «Вулверин»
U-77	29.03.1943	Средиземное мэре, к востоку от Картахены (Испания)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-78	16.04.1945	Балтийское море, в гавани Пиллау	Потоплена сов. полевой арт.
U-79	23.12.1941	Средиземное море, залив Эс-Соллум (Северная Африка)	Потоплена глб брит. ЭМ «Хейсти» и «Хотспёр»
U-80	28.11.1944	Балтийское море, на подходах к Пиллау	Катастрофа
U-81	09.01.1944	Пола (Италия)	Потоплена бомбами при налете амер. береговой авиации на базу
U-82	06.02.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Азорским островам	При преследовании конвоя потоплена глб брит. ШЛ «Рочестер» и КОР «Тамариск»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-83	04.03.1943	Средиземное море, к юго-востоку от Картахены (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-84	08.1943	Атлантический океан, северная часть	Пропала без вести
U-85	14.04.1942	Атлантический океан, у м. Хаттерас. при входе в Чесапикский залив (США)	Потоплена арт. амер. ЭМ «Роупер»
U-86	12.1943	Атлантический океан, северная часть	Пропала без вести
U-87	04.03.1943	Атлантический океан, северная часть, к западу от Виго (Испания)	Потоплена глб кан. ЭМ «Сент Круа» и КОР «Шедьяк»
U-88	12.09.1942	Гренландское море, на подходах к о. Шпицберген	Потоплена глб брит. ЭМ «Фокнор»
U-89	12.05.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Азорским островам	Потоплена глб самолетами с английского АВ «Байтер» и ЭМ «Бродвей», ФР «Лэган»
U-90	24.07.1942	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее о.Ньюфаундленд	Потоплена глб кан. ЭМ «Сент Круа»
U-91	26.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ФР «Эфлик» и ШЛ «Гор», «Гоул»
U-92	12.10.1944	Тронхейм (Норвегия)	Исключена
U-93	15.01.1942	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб и арт. брит. ЭМ «Хесперес»
U-94	28.08.1942	Карибское море, на подходах к о. Гаити	Атакована амер. самолетом , вынужденная всплыть, потоплена арт. кан. КОР «Оуквилл»
U-95	28.11.1941	Средиземное море, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена гол. ПЛ «0-21»
U-96	30.03.1945	Вильгельмсхафен (Германия)	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу; 15.02.1945 исключена
U-97	16.06.1943	Средиземное море, на подходах к Хайфе (Палестина)	Потоплена глб австрал. самолетами береговой патрульной авиации
U-98	15.11.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Канарским островам	Потоплена глб брит. ЭМ «Рестлер»
U-99	17.03.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Фарерским островам	Потоплена глб и арт. ЭМ «Уокер»
U-100	17.03.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Фарерским островам	Потоплена глб и тараном брит. ЭМ «Уокер» и «Вэнок»
U-101	03.05.1945	Нойштадт	Потоплена брит. авиацией; 22.10.1943 исключена
U-102	01.07.1940	Атлантический океан, юго-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ЭМ «Вэнситтарт»
U-132	04.11.1942	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Пропала без вести
U-133	14.03.1942	Эгейское море, на подходах к Саламису (Греция)	Подорвалась на герм. минах и затонула
U-134	24.08.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к порту Виго (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-135	15.07.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Канарским островам	Атакована самолетами американской авиации глб и, вынужденная всплыть, таранена и потоплена брит. ШЛ «Рочестер», КОР «Бальсам», «Мигнонет»
U-136	11.07.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к о. Мадейра	Потоп лена глб брит. ШЛ «Пеликан» и ФР «Спей» и фр. ЭМ «Леопард»
U-201	17.02.1943	Атлантический океан, северная часть, к востоку от о. Ньюфаундленд	Потоплена глб брит. ЭМ «Вайкаунт»
U-202	2.06.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Бискайскому заливу	Потоплена глб и арт. брит. ШЛ «Старлинг»
U-203	25.04.1943	Атлантический океан, северная часть, к востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб брит. самолетом с АВ «Байтер» и ЭМ «Патфайндер»
U-204	19.10.1941	Гибралтарский пролив, на подходах к Танжеру (Африка)	Потоплена глб брит. КОР «Мэллоу» и ШЛ «Рочестер»
U-205	17.02.1943	Средиземное море, на подходах к Тобруку (Киренаика)	Повреждена глб самолета береговой авиации и брит. ЭМ «Пэладин», захвачена, затонула при буксировке
U-206	29.11.1941	Бискайский залив, на подходах к Сен-Назеру (Франция)	Пропала без вести. По-видимому погибла на брит. минах
U-207	11.09.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Гренландии	При атаке конвоя потоплена глб брит. ЭМ «Ветеран» и «Лимингтон»
U-208	07.12.1941	Атлантический океан, к западу от Гибралтарского пролива	Потоплена глб брит. ЭМ «Хавестер» и «Хесперус»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-209	07.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Пропала без вести
U-210	06.08.1942	Атлантический океан, северная часть, южнее м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена арт. и тараном кан. ЭМ «Эссинибойн»
U-211	19.11.1943	Атлантический океан, к востоку от Азорских островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-212	21.07.1944	Пролив Ла-Манш, на подходах к Брайтону (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Карзон», «Экинс»
U-213	31.07.1942	Атлантический океан, к востоку от Азорских островов	Потоплена глб брит. ШЛ «Эрне», «Рочестер» «Сэндвич»
U-214	26.07.1944	Ла-Манш, на подходах к Портленду (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Кук»
U-215	03.07.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Бостону (США)	Потоплена глб фр. траулера «Ле Тигре»
U-216	20.10.1942	Атлантический океан, северная часть, юго- западнее Ирландии (по другим данным, Бискайский залив)	На переходе морем потоплена глб британского самолета береговой патрульной авиации
U-217	05.06.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Азорских островов	Потоплена глб самолетами амер. АВ «Боуг»
U-218	04.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-221	27.09.1943	Атлантический океан, к северо-западу от м. Финистерре (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-222	02.09.1942	Балтийское море, на подходах к Пиллау	Столкнулась с герм. ПЛ U-626 и затонула
U-223	30.03.1944	Средиземное море, на подходах к Мессине (о. Сицилия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Лэфори», «Тумульт», ЭскМ «Хэмбледон», «Бленкатра»
U-224	13.01.1943	Средиземное море, на подходах к Орану (Алжир)	При выходе в атаку по конвою потоплена глб кан. КОР «Виль де Квебек»
U-225	15.02.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-226	06.11.1943	Атлантический океан, северная часть, к востоку от о. Ньюфаундленд	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг», «Вудкук», «Кайт»
U-227	30.04.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Оркнейским островам	Потоплена глб австрал. самолетами патрульной береговой авиации
U-228	04.10.1944	Берген (Норвегия)	При налете брит. авиации повреждена бомбами и выведена из строя
U-229	22.09.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена арт., глб и тараном брит. ЭМ «Кеппел»
U-230	21.08.1944	Средиземное море, на подходах к Тулону	Села на мель и была взорвана личным составом
U-231	13.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к северо-востоку от Азорских островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-232	08.07.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее Опорто (Португалия)	Потоплена глб амер. самолетами противолодочной патрульной авиации
U-235	14.05.1943	Киль	Потоплена при налете амер. авиации; поднята
	14.04.1945	Скагеррак, на подходах к Скагену (Дания)	Потоплена по ошибке глб герм. ММ Т-17
U-236	14.05.1943	Киль	Потоплена при налете амер. авиации; поднята
	05.05.1945	Киль	Повреждена при налете авиации на базу, затоплена экипажем
U-237	14.05.1943	Киль	Потоплена при налете амер. авиации; поднята
	04.04.1945	Киль	Потоплена бомбами при налете авиации на базу
U-238	09.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб группой британских шлюпов охранения конвоя
U-239	24.07.1944	Киль	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу
U-240	14.05.1944	Норвежское море, к северо-востоку от Фарерских островов	Пропала без вести
U-241	18.05.1944	Норвежское море, к западу от Ланг-Фьорда	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-242	05.04.1945	Канал Св. Георга (на подходах к Англии)	Подорвалась на мине
U-243	08.07.1944	Бискайский залив, на подходах к Бресту (Франция)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-244	30.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-245	07.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-246	04.1945	Ирландское море	Пропала без вести
U-247	01.09.1944	Пролив Ла-Манш, у м. Лендс-Энд (Англия)	Потоплена глб кан. ФР «Сент Джон», «Свонси»
U-248	16.01.1945	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб амер. ЭскМ «Оттер» и «Вариэниф»
U-249	13.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-250	30.07.1944	Балтийское море, на подходах к Койвисто	Потоплена глб сов катерами противолодочной обороны
U-251	19.04.1945	Пролив Каттегат, южнее Гетеборга (Швеция)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиация
U-252	14.04.1942	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. КОР «Ветч» и ШЛ «Сторк»
U-253	25.09.1942	Норвежское море, Датский пролив	Пропала без вести. По-видимому подорвалась на мине
U-254	08.12.1942	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Столкнулась с «U-221» и при следовании в базу в надводном положении потоплена глб брит. самолетом береговой авиации
U-255	13.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-256	23.10.1944	Берген	Исключена
U-257	24.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Обнаружена и атакована глб кан. КОР «Васкесиу» и «Нин», вынужденная всплыть, потоплена арт.
U-258	20.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-259	15.11.1942	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Потоплена глб с британского самолета патрульной авиации
U-260	12.03.1945	Ирландское море, канал Св. Георга (Британские острова)	Подорвалась на минах, затоплена экипажем
U-261	15.09.1942	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. самолетом береговой патрульной авиации
U-262	02.04.1945	Киль	Исключена
U-263	20.01.1944	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Пропала без вести. По-видимому катастрофа либо подрыв на мине
U-264	19.02.1944	Атлантический океан, северная часть	После атаки конвоя обнаружена и атакована бомбами брит. ШЛ «Вудпекер», «Старлинг»; вынужденная всплыть из-за повреждения, затоплена личным составом
U-265	03.02.1943	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-266	15.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к северу от Азорских островов	Потоплена брит. самолетами береговой авиации
U-267	05.05.1945	Гелтинг	Затоплена экипажем
U-268	19.02.1943	Бискайский залив, на подходах к Лориану (Франция)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-269	25.06.1944	Пролив Ла-Манш, на подходах к Портленду (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Бикертон»
U-270	13.08.1944	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб австралийских самолетов береговой авиации
U-271	28.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации поддержки охранения конвоя
U-272	12.11.1942	Балтийское море, на подходах к м. Хела	Столкнулась с U-634 при выходе в море и затонула
U-273	19.05.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-274	23.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. ЭМ «Данкан» и «Видетте» во взаимодействии с самолетами береговой авиации
U-275	10.03.1945	Ла-Манш, на подходах к Шербуру (Франция)	Подорвалась на минах и затонула
U-276	03.05.1945	Нойштадт	Потоплена брит. авиацией; 29.09.1944 исключена
U-277	01.05.1944	Гренландское море, к юго-западу от о. Шпицберген	При атаке конвоя потоплена глб брит. самолетами с эскортного АВ «Фенсер».
U-278	31.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-279	04.10.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации
U-280	16.11.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-281	30.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-282	29.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Обнаружена при атаке конвоя и потоплена брит. ЭМ «Данкан», «Видетте», КОР «Санфлауэр»
U-283	11.02.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Фарерских островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-284	21.12.1943	Атлантический океан, северная часть	Затоплена экипажем из-за отказа энергетической установки
U-285	15.04.1945	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Ирландии	Потоплена бомбами брит. ФР «Гринделл», «Китс»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-286	17.04.1945	Баренцево море, на подходах к Кольскому заливу	Пропала без вести. По-видимому, подорвалась на мине
U-287	16.05.1945	Устье р. Эльба	Затоплена экипажем
U-288	03.04.1944	Баренцево море, юго-восточнее о. Медвежий	Потоплена глб брит. самолетами с авианосцев «Актнвнти» и «Трэккер»
U-289	31.05.1944	Гренландское море, северо-восточнее о. Ян-Майен	Потоплена глб брит. ЭМ «Милн»
U-290	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-291	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-292	27.05.1944	Норвежское море, к северу от Шетландских островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации во время противолодочного патрулирования
U-293	13.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-294	31.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-295	17.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-296	12.03.1945	Атлантический океан, к юго-западу от Ирландии	Пропала без вести. По-видимому, подорвалась на мине
U-297	26.11.1944	Атлантический океан, западнее Оркнейских островов	Пропала без вести
U-298	29.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-299	04.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-300	22.02.1945	Атлантический океан, Кадисский залив (Испания)	Потоплена глб брит. ТЩ «Рекруит» и «Пинчер»
U-301	21.01.1943	Средиземное море, к западу от о. Корсика	Торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Саиб»
U-302	06.04.1944	Атлантический океан, северная часть, к северо-западу от Азорских островов	Потоплена глб брит. ФР «Свейл»
U-303	21.05.1943	Средиземное море, на подходах к Тулону (Франция)	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Сикл»
U-304	28.05.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Девисову проливу	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-305	17.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб брит. ЭМ «Уондерер» и ФР «Гленарм»
U-306	31.10.1943	Атлантический океан, северная часть, к северо-востоку от Азорских островов	Потоплена глб брит. ЭМ «Уайтхолл» и КОР «Джераниум»
U-307	29.04.1945	Баренцево море, к северо-западу от Кольского залива	Потоплена глб брит. ФР «Лох Инч»
U-308	04.06.1943	Норвежское море, на подходах к Фарерским островам	Обнаружена в надводном положении; торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Трукьюлент»
U-309	16.02.1945	Норвегии Северное море, на подходах к Скапа-Флоу (Англия)	Потоплена глб кан. ФР «Сент Джон»
U-310	03.1947	Тронхейм	Захвачена в небоеспособном состоянии, сдана на слом
U-311	22.04.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб кан. ФР «Матане» и «Суонси»
U-312	29.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-313	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-314	30.01.1944	Баренцево море, юго-восточнее о. Медвежий	Потоплена глб брит. ЭМ «Уайтхолл», «Метеор»
U-315	03.1947	Тронхейм	Захвачена в небоеспособном состоянии, сдана на слом
U-316	02.05.1945	Травемюнде	Затоплена экипажем
U-317	26.06.1944	Норвежское море, северо-западнее Шетландских островов	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-318	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-319	15.07.1944	Северное море, на подходах к проливу Скагеррак	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-320	08.05.1945	Северное море, к западу от Бергена (Норвегия)	Потоплена бомбами брит. береговой авиацией
U-321	02.04.1945	Атлантический океан, северная часть, западнее Ирландии	Потоплена глб поль. самолетами береговой авиации
U-322	25.11.1944	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Оркнейским островам	Потоплена глб брит. ФР «Асуньсьен» во взаимодействии с самолетами береговой авиации
U-323	05.05.1945	Норденхам	Затоплена экипажем
U-324	03.1947	Берген	Захвачена в небоеспособном состоянии, сдана на слом
U-325	7.04.1945	Атлантический океан, юго-западное побережье Великобритании	Пропала без вести

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-326	25.04.1945	Бискайский залив, на подходах к Бресту	Потоплена глб амер. самолета береговой патрульной авиации
U-327	30.01.1945	Атлантический океан	Пропала без вести
U-328	30.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-331	17.11.1942	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Потоплена глб брит. самолетов береговой патрульной авиации и АВ «Формидебл»
U-332	29.04.1943	Бискайский залив, севернее м. Финистерре	Потоплена глб брит. самолета береговой патрульной авиации
U-333	31.07.1944	Атлантический океан, северная часть, к западу от о-вов Силли (Англия)	Потоплена брит. ШЛ «Старлинг» и ФР «Лох Киллин»
U-334	14.06.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее о. Исландия	Потоплена глб брит. ШЛ «Пеликан» и ФР «Джед»
U-335	03.08.1942	Северное море, на подходах к Шетландским островам	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Сарасен»
U-336	05.10.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-337	03.01.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее о. Исландия	Пропала без вести
U-338	20.09.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Азорских островов	Пропала без вести
U-339	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена экипажем. 23.02.1945 исключена
U-340	02.11.1943	Атлантический океан, на подходах к Гибралтарскому проливу	Повреждена глб. брит. ШЛ «Флитвуд», ЭМ «Эктив», «Витерингтон», затоплена экипажем
U-341	19.09.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации поддержки охранения конвоя
U-342	17.04.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации поддержки охранения конвоя
U-343	10.03.1944	Средиземное море, на подходах к Бизерте (Тунис)	Потоплена глб брит. траулера «Малл»
U-344	22.08.1944	Баренцево море, северо-восточнее о. Медвежий	Потоплена бомбами брит. самолета с АВ «Виндекс».
U-345	13.12.1943	Киль	Повреждена при налете амер. авиации. 23.12.1943 исключена.
U-346	20.09.1943	Балтийское море, Данцигский залив, у маяка Хелла	Катастрофа
U-347	17.07.1944	Норвежское море, западнее Лофотенских островов (Норвегия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-348	30.03.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-349	05.05.1945	Гелтинг	Затоплена экипажем
U-350	30.03.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-351	05.05.1945	Хёруп-хаф (Германия)	Затоплена экипажем
U-352	09.05.1942	Атлантический океан, при входе в Чесапикский залив (США)	После атаки американского патрульного корабля «Икарес» атакована им глб, всплыла и, оставленная экипажем, затонула
U-353	16.10.1942	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	При атаке конвоя обнаружена и потоплена глб брит. ЭМ «Фейм»
U-354	24.08.1944	Норвежское море, северо-западнее о. Медвежий	Потоплена глб. брит. ШЛ «Мермейд», «Пикук», «Лох Данвеган». ЭМ «Кеппел».
U-355	01.04.1944	Норвежское море	Пропала без вести.
U-356	27.12.1942	Атлантический океан, северная часть, севернее Азорских островов	Потоплена глб кан. ЭМ «Сент-Лорен», КОР «Чилливак», «Бэтлфорд», «Напани»
U-357	26.12.1942	Атлантический океан, северная часть, к западу от Гебридских островов	При атаке конвоя обнаружена и атакована брит. ЭМ «Хесперус», «Ванесса», вынужденная всплыть, потоплена арт.
U-358	01.03.1944	Атлантический океан, северная часть, севернее Азорских о-вов	После атаки конвоя обнаружена и потоплена глб брит. ФР «Гулд», Эфлик», «Гор», «Гарлис»
U-359	26.07.1943	Карибское море, на подходах к о. Гаити	Потоплена глб амер. самолетами охранения конвоя
U-360	02.04.1944	Норвежское море	Потоплена глб брит. ЭМ «Кеппел»
U-361	17.07.1944	Норвежское море, западнее Лофотенскнх островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-362	05.09.1944	Карское море, в районе о. Уединения	Потоплена глб советским ТЩ «Т-116»
U-363	31.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-364	29.01.1944	Бискайский залив, западнее Бордо (Франция)	Пропала без вести
U-365	13.12.1944	Норвежское море, юго-восточнее о. Ян-Майен	Потоплена глб брит. самолетами с АВ «Кампэния»
U-366	05.03.1944	Норвежское море, северо-западнее Тромсе	Потоплена глб брит. самолетами с АВ «Чейсер»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-367	16.03.1945	Балтийское море, Данцигский залив	Подорвалась на мине и затонула
U-368	17.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-369	30.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-370	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-371	04.05.1944	Средиземное море, к северо-востоку от порта Алжир	Потоплена глб амер. ЭскМ «Прайд», «Джозеф Е. Кэмпбел», фр. ЭскМ «Сенегалез», брит. ЭскМ «Бланкни»
U-372	04.08.1942	Средиземное море, на подходах к Яффе	Потоплена глб брит. ЭМ «Сикх», «Зулу», ЭскМ «Крум», «Теткотт» во взаимодействии с самолетами береговой патрульной авиации
U-373	08.06.1944	Ла-Манш (пролив), на подходах к Бресту	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-374	12.01.1942	Средиземное море, восточная часть, на подходах к Мессинскому проливу (Италия)	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Анбитен»
U-375	30.07.1943	Средиземное море, на западных подходах к о. Мальта	Потоплена глб амер. СКР «PC-624» во время патрулирования
U-376	06.04.1943	Бискайский залив, на подходах к Нанту (Франция)	Пропала без вести
U-377	30.01.1944	Атлантический океан	Пропала без вести. По-видимому, погибла в результате попадания своей торпеды Т-5
U-378	20.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб амер. самолетами с АВ «Кор»
U-379	08.08.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб и таранным ударом брит. КОР «Даянтас»
U-380	11.03.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете на базу американских самолетов береговой авиации
U-381	09.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Пропала без вести
U-382	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена экипажем. 20.03.1945 исключена
U-383	01.08.1943	Бискайский залив, западнее Бреста (Франция)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-384	19.03.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-385	11.08.1944	Бискайский залив, западнее Ла-Рошели	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг» и самолетами
U-386	19.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ФР «Спей»
U-387	09.12.1944	Баренцево море, на подходах к Кольскому заливу	Пропала без вести. Возможно потоплена глб брит. КОР «Бэмборо Касл», либо сов. ЭМ «Баку»
U-388	20.06.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-восточнее м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации
U-389	04.10.1943	Атлантический океан, на подходах к Рейкьявику (о. Исландия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-390	05.07.1944	Пролив Ла-Манш, в устье р. Сена (Франция)	Потоплена глб брит. ФР «Тэви» и ЭМ «Уондерер»
U-391	13.12.1943	Атлантический океан, на подходах к Бискайскому заливу	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-392	16.03.1944	Гибралтарский пролив, на подходах к Танжеру	Потоплена глб брит. ФР «Эфлик», ЭМ «Вэнок» и американской береговой авиацией во время патрулирования
U-393	05.05.1945	Пролив Каттегат, южнее о. Самсё (Дания)	Потоплена бомбами брит. береговой авиацией
U-394	02.09.1944	Норвежское море, юго-восточнее о. Ян-Майсн	Атакована при нападении на конвой и потоплена глб брит. ЭМ «Кеппел», «Уайтхолл», ШЛ «Мермейд», «Пикук» и самолетами с АВ «Виндекс»
U-395	29.07.1943	Киль	Повреждена бомбами при налете на базу американских самолетов береговой авиации, не достроена, 03.05.1945 затоплена
U-396	11.04.1945	Атлантический океан, северная часть, западнее Шетландских островов	Пропала без вести
U-397	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-398	17.04.1945	Атлантический океан, северная часть, западнее Шетландских островов	Пропала без вести
U-399	26.03.1945	Пролив Ла-Манш, в районе м. Лизард (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Дакворт»
U-400	17.12.1944	Атлантический океан, при входе в пролив Св. Георга	Потоплена глб брит. ФР «Ниаселенд»
U-401	03.08.1941	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб брит. ЭМ «Уондерер», «Ст. Эльбанс», КОР «Хидрангеа»
U-402	13.10.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западный район	Потоплена глб амер. самолетами с АВ «Кард»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-403	18.08.1943	Атлантический океан, центральная часть, на подходах к Дакару (Зап. Африка)	Потоплена глб фр. самолетами береговой авиации
U-404	28.07.1943	Бискайский залив, юго-западнее Бреста (Франция)	Потоплена глб амер. и брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-405	01.11.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Во время атаки конвоя потоплена глб амер. ЭМ «Бори»
U-406	18.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ФР «Спей»
U-407	19.09.1944	Эгейское море, в районе о. Милос	Потоплена глб брит. ЭМ «Трабридж» и «Терпсихоре», поль. ЭМ «Гарланд»
U-408	05.11.1942	Норвежское море, при входе в Датский пролив	Обнаружена в надводном положении и потоплена глб амер. береговой авиацией
U-409	12.07.1943	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Обнаружена в надводном положении и потоплена глб брит. ЭМ «Инконстант»
U-410	11.03.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете на базу амер. самолетов береговой авиации
U-411	13.11.1942	Средиземное море. в районе м. Бон (Тунис)	Потоплена глб английских самолетов береговой патрульной авиации
U-412	22.10.1942	Норвежское море, к северу от Фарерских островов	Потоплена глб английских самолетов береговой патрульной авиации
U-413	20.08.1944	Пролив Ла-Манш, на подходах к Брайтону (Англия)	Потоплена глб группой английских эскадренных миноносцев «Уэнслидейл», «Форестер», «Видетт»
U-414	25.05.1943	Средиземное море, на подходах к Орану (Алжир)	Потоплена глб брит. КОР «Ветч»
U-415	14.07.1944	Бискайский залив, на подходах к Бресту (Франция)	Подорвалась на минах и затонула
U-416	30.03.1943	Балтийское море, западнее о. Борнхольм	Подорвалась на мине, 08.04.1943 временно исключена из состава флота
	12.12.1944	Балтийское море, западнее Пиллау	Столкнулась с герм. ТЩ «М-203» и затонула
U-417	11.06.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-418	01.06.1943	Бискайский залив, западнее м. Ортегаль	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-419	08.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-420	20.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Пропала без вести
U-421	29.04.1944	Тулон, база (Франция)	При налете амер. береговой авиации на базу повреждена и затонула
U-422	04.10.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Азорским островам	Потоплена глб амер. самолетами с АВ «Кард»
U-423	17.06.1944	Норвежское море, северо-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб норв. самолетами береговой авиации
U-424	11.02.1944	Атлантический океан, к западу от Ирландии	Потоплена глб брит. шлюпами
U-425	17.02.1945	Баренцево море, на подходах к Кольскому заливу	Потоплена глб брит. ШЛ «Ларк», КОР «Элнвик Касл»
U-426	08.01.1944	Бискайский залив, юго-западнее о. Уэссан (Франция)	Потоплена глб австрал. самолетами береговой патрульной авиации
U-427	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-428	05.05.1945	Кайзер-Вильгельм-канал	Затоплена экипажем
U-429	30.03.1945	Вильгельмсхафен (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации
U-430	30.03.1945	Бремен (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-431	21.10.1943	Средиземное море, на подходах к Картахене (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-432	11.03.1943	Атлантический океан, северная часть к юго-западу от о. Исландия	Атакована фр. КОР «Акони» и, вынужденная всплыть, потоплена арт. огнем
U-433	16.11.1941	Средиземное море, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена глб брит. КОР «Мериголд»
U-434	18.12.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к о. Мадейра	При атаке конвоя обнаружена и атакована глб брит. ЭМ; вынужденная всплыть, потоплена арт. ЭМ «Стэнли» и «Бленкни»
U-435	09.07.1943	Атлантический океан, северная часть, к западу от Опорто (Португалия)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-436	26.05.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. ФР «Тест» и КОР «Хайдерабад»
U-437	05.10.1944	Берген (Норвегия)	Исключена
U-438	06.05.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее о. Ньюфаундленд	При нападении на конвой потоплена глб брит. ШЛ «Пеликан»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-439	04.05.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее м. Ортегаль (Испания)	Столкнулась с немецкой ПЛ « U-659» и выбросилась на мель; оставлена личным составом
U-440	31.05.1943	Бискайский залив, западнее о. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-441	08.06.1944	Пролив Ла-Манш, на подходах к Бресту (Франция)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-442	12.02.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-443	23.02.1943	Средиземное море, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена глб ЭскМ «Бичестер», «Ламертон», «Уитленд» из состава поисковой группы
U-444	11.03.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена брит. ЭМ «Харвестер» и фр. КОР «Акони»
U-445	24.08.1944	Бискайский залив, западнее Лориана (Франция)	Потоплена глб брит. ФР «Луис»
U-446	21.09.1942	Балтийское море, Данцигский залив	Подорвалась на минах; поднята, исключена; 03.05.1945 затоплена в Киле
U-447	07.05.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее Гибралтарского пролива	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-448	14.04.1944	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	Потоплена глб брит. ШЛ «Пеликан» и ФР «Суонси»
U-449	24.06.1943	Бискайский залив, северо-восточнее м. Финистерре	Потоплена глб брит. ШЛ «Рен», «Вудпикер», «Кайт», «Уайлд Гус»
U-450	10.03.1944	Средиземное море, на подходах к Неаполю (Италия)	Потоплена глб брит. ЭскМ «Бленкни», «Брекон», «Бленкатра», «Эксмур», амер. ЭМ «Мэдисон»
U-451	21.12.1941	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена глб самолетами береговой патрульной авиации
U-452	25.08.1941	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от Исландии	Потоплена глб брит. траулера «Васкама» и самолетом береговой авиации из состава поддержки охранения конвоя
U-453	21.05.1944	Средиземное море, к востоку от о. Сицилия	Потоплена глб брит. ЭМ «Термагант», «Тенакес», ЭскМ «Лиддесдейл»
U-454	01.08.1943	Бискайский залив, северо-западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб австрал. самолетами береговой патрульной авиации
U-455	02.04.1944	Средиземное море, на подходах к Специи (Италия)	Пропала без вести
U-456	12.05.1943	Атлантический океан, северная часть	Пропала без вести после получения повреждений от глб брит. самолета базовой авиации
U-457	16.09.1942	Баренцево море, севернее Кольского залива	Потоплена глб брит. ЭМ «Импалсив»
U-458	22.08.1943	Средиземное море, к востоку от о. Сицилия	Потоплена глб брит. ФР «Истон», греч. ЭскМ «Пиндос»
U-465	02.05.1943	Бискайский залив, западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-466	19.08.1944	Средиземное море, у Тулона	Взорвана личным составом
U-467	25.05.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Исландии	Потоплена глб амер. самолетами базовой авиации
U-468	11.08.1943	Атлантический океан, центральная часть, на подходах к Дакару (Зап. Африка)	Потоплена глб брит. самолетом береговой патрульной авиации
U-469	25.03.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Исландии	Потоплена глб брит. самолетом береговой патрульной авиации
U-470	16.10.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-471	06.08.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-472	04.03.1944	Баренцево море, юго-восточнее о. Медвежий	Потоплена брит. эскортным миноносцем «Онслот» и самолетами с АВ «Чейсер»
U-473	06.05.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг», «Уайлд Гус», «Рен»
U-474	14.05.1943	Киль	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу, поднята; 03.05.1945 затоплена в Киле
U-475	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-476	25.05.1944	Норвежское море, на подходах к Ланг-Фьорду (Норвегия)	Потоплена герм. ПЛ U-990; 24.05.1944 повреждена глб брит. самолетами береговой авиации.
U-477	03.06.1944	Норвежское море, северо-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации
U-478	30.06.1944	Норвежское море, северо-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-479	15.11.1944	Балтийское море, в устье Финского залива	Пропала без вести. По-видимому, подорвалась на минах
U-480	24.02.1945	Пролив Ла-Манш, на подходах к м. Лизард (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Дакворт», «Рули»
U-481	30.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-482	01.12.1944	Атлантический океана, на подходах к прол. Норт-Чаннел	Пропала без вести
U-483	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-484	09.09.1944	Атлантический океан, северная часть, в районе Гебридских островов	Потоплена глб брит. ФР «Хелмсдейл», КОР «Портчестер Касл»
U-485	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-486	12.04.1945	Норвежское море, на подходах к Бергеиу (Норвегия)	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Тапир»
U-551	23.03.1941	Атлантический океан, северная часть на подходах к Исландии	Потоплена глб брит. траулером «Висенда»
U-552	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена; В 02.1945 исключена
U-553	20.01.1943	Атлантический океан, северная часть	Пропала без вести
U-554	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена экипажем
U-555	03.1945	Гамбург	Исключена
U-556	27.06.1941	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Исландии	Потоплена глб брит. КОР «Настуртиум», «Целандин», «Глэдиолес»
U-557	16.12.1941	Средиземное море, на подходах к о. Крит	Столкнулась с ит. ММ «Орионе» и затонула
U-558	20.07.1943	Бискайский залив, северо-западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена бомбами амер. и брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-559	30.10.1942	Средиземное море, к северо-востоку от Порт-Саида (Египет)	Потоплена глб брит. самолетов береговой авиации во взаимодействии с ЭМ «Пэкинхэм», «Петард», «Хироу», ЭскМ «Далвертон», «Харворт»
U-560	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-561	12.07.1943	Средиземное море, Мессинский пролив	Потоплена брит. ТКА «МТВ-81»
U-562	19.02.1943	Средиземное море, северо-восточнее Бенгази	Потоплена глб брит. ЭМ «Айсис», ЭскМ «Харсли» и самолетом береговой авиации
U-563	31.05.1943	Бискайский залив, северо-восточнее м. Финистерре (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-564	14.06.1943	Бискайский залив, северо-восточнее м. Финистерре (Испания)	Атакована и потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-565	30.09.1944	Средиземное море, у о. Саламис (Греция)	Затоплена экипажем; ранее потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-566	24.10.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее Порто (Португалия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-567	21.12.1941	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	При атаке конвоя потоплена глб брит. ШЛ «Дептфорд»
U-568	28.05.1942	Средиземное море, северо-восточнее Тобрука (Киренаика)	Потоплена глб брит. ЭМ «Хироу», ЭскМ «Эридж», «Харворт»
U-569	22.05.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб самолетами с американского АВ «Боуг»
U-570	27.08.1941	Атлантический океан, северная часть, южнее Исландии	При всплытии атакована брит. самолетами береговой авиации, сдалась. Включена в состав брит. ВМФ под названием «Граф», 02.1944 исключена, сдана на слом
U-571	28.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации поддержки охранения конвоя
U-572	03.08.1943	Атлантический океан, на подходах к о. Тринидад (М. Антильские острова)	Потоплена глб амер. самолетами патрульной береговой авиации
U-573	01.05.1942	Северное море Средиземное море, северо-восточнее Алжира	Повреждена глб брит. самолетами патрульной авиации; укрылась в Картахене, где и была интернирована 02.05.1942. Продана Испании, переименована в «G-7». В 1970 г. исключена и сдана на слом
U-574	19.12.1941	Атлантический океан, северная часть на подходах к Исландии	После атаки конвоя повреждена глб брит. ШЛ «Сторк» и, вынужденная всплыть, таранена
U-575	13.03.1944	Атлантический океан, северная часть	При выходе в атаку обнаружена и атакована амер. самолетом с АВ «Боуг»; вынужденная всплыть, потоплена арт. брит. ФР «Принс Руперт», амер. ЭМ «Хобсон», ЭскМ «Хаверфилд»
U-576	15.07.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Чесапикскому заливу (США)	После атаки обнаружена торговым судном «Уникон» и потоплена глб самолетом американской береговой авиации из состава сопровождения конвоя
U-577	15.01.1942	Средиземное море, на подходах к Мерса-Матрух	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-578	06.08.1942	Бискайский залив	Пропала без вести

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-579	05.05.1945	Пролив Б. Бельт	Потоплена бомбами брит. береговой авиацией
U-580	11.11.1941	Балтийское море, в районе Мемеля	Затонула при столкновении с герм. кораблем-целью «Ангельбург»
U-581	02.02.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Азорским островам	Атакованная брит. ЭМ «Весткотт», всплыла, была таранена
U-582	5.10.1942	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Исландии	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации
U-583	15.11.1941	Балтийское море, Данцигский залив	Столкнулась с герм. ПЛ U-153 и затонула
U-584	31.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Потоплена бомбами амер. самолетами с АВ «Кард» во время патрулирования
U-585	30.03.1942	Баренцево море, севернее Кольского залива	Пропала без вести; подорвалась на плавающей мине
U-586	05.07.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете американской авиации
U-587	27.03.1942	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	Потоплена глб брит. ЭМ «Волантир», «Лимингтон», ЭскМ «Гроув», «Элденхэм»
U-588	31.07.1942	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб кан. КОР «Ветаскивин» и ЭМ «Скина»
U-589	14.09.1942	Гренландское море, на подходах к о. Шпицберген	Потоплена глб брит. ЭМ «Онслоу»
U-590	09.07.1943	Атлантический океан, центральная часть, на подходах к Кайенне (Фр. Гвиана)	Потоплена глб амер. самолетами патрульной береговой авиации
U-591	30.07.1943	Атлантический океан, центральная часть, на подходах к Ресифе (Бразилия)	Потоплена глб амер. самолетами патрульной береговой авиации
U-592	31.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг», «Уайлд Гус», «Мэгпи»
U-593	13.12.1943	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	После атаки конвоя потоплена глб амер. ЭМ «Уэнрайт», брит. ЭскМ «Кэлпи»
U-594	04.06.1943	Атлантический океан, на подходах к Гибралтарскому проливу	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-595	14.11.1942	Средиземное море, северо-восточнее Орана (Алжир)	Потоплена глб брит. самолетом береговой патрульной авиации
U-596	25.09.1944	Средиземное море, у о. Саламис (Греция)	Повреждена при налете американской авиации на базу, затоплена экипажем
U-597	12.10.1942	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Исландии	Потоплена глб английских самолетов береговой авиации
U-598	23.07.1943	Атлантический океан, центральная часть, в районе о. Рокас (Бразилия)	Потоплена глб амер. самолетами патрульной береговой авиации
U-599	24.10.1942	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от о. Ньюфаундленд	Потоплена глб. брит. самолетов береговой авиации
U-600	25.11.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	Потоплена глб брит. ФР «Бэзели», «Блэквуд»
U-601	25.02.1944	Норвежское море, на подходах к Лофотенским о-вам (Норвегия)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-602	19.04.1943	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Пропала без вести
U-603	01.03.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб амер. ЭскМ «Бронштейн»
U-604	11.08.1943	Атлантический океан, северо-западнее о. Вознесения	Атакована 03.08.1943 амер. самолетами береговой авиации и ЭМ. Получила повреждения, взорвана экипажем
U-605	14.11.1942	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-606	22.02.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Потоплена глб амер. кораблем береговой охраны «Кэмпбелл» и поль. ЭМ «Бужа»
U-607	13.07.1943	Бискайский залив, северо-западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами патрульной авиации
U-608	10.08.1944	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб брит. ШЛ «Рен» и самолетами
U-609	07.02.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	В плохую видимость обнаружена в нескольких милях от конвоя и потоплена глб фр. КОР «Лобелиа»
U-610	8.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации
U-611	8.12.1942	Атлантический океан, северная часть, южнее о. Исландия	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-612	06.08.1942	Балтийское море, у Варнемюнде	Столкнулась с герм. ПЛ U-444 и затонула, а затем поднята и введена в строй
	01.05.1945	Варнемюнде	Затоплена экипажем

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-613	23.07.1943	Атлантический океан, северная часть, к югу от Азорских островов	Потоплена глб амер. ЭскМ «Джордж Е. Баджер»
U-614	29.07.1943	Бискайский залив, к северу от м. Финистерре (Испания)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-615	07.08.1943	Карибское море, юго-западнее о. Пуэрто-Рико (Б. Антильские острова)	Потоплена глб амер. самолетами патрульной авиации
U-616	17.05.1944	Средиземное море, западнее порта Алжир	Потоплена глб амер. ЭМ «Нилдс», «Гливз», «Хэмблтон» и «Эллисон» и брит. самолетами береговой авиации
U-617	12.09.1943	Средиземное море, западнее Орана (Алжир)	Повреждена глб брит. самолетами береговой авиации; затоплена экипажем
U-618	15.08.1944	Бискайский залив, на подходах к Лориану (Франция)	Потоплена глб брит. ФР «Дакворт», «Эссингтон» и самолетами береговой авиации
U-619	05.10.1942	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-620	13.02.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Лиссабону (Португалия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-621	18.08.1944	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб группой канадских эскадренных миноносцев «Оттава», «Чодьер» и «Кутней»
U-622	24.07.1943	Тронхеймс-Фьорд, на подходах к Тронхейму (Норвегия)	При налете американской авиации повреждена бомбами и выведена из строя
U-623	21.02.1943	Средиземное море, к северо-востоку от Бенгази (Ливия)	Потоплена глб брит. самолета береговой авиации
U-624	07.02.1943	Атлантический океан, северная часть, к югу от о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетом береговой авиации
U-625	10.03.1944	Атлантический океан, северная часть, западнее Ирландии	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации
U-626	15.12.1942	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб амер. кораблем береговой охраны «Ингхэм»
U-627	27.10.1942	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Исландии	Потоплена глб брит. самолетов береговой авиации
U-628	03.07.1943	Бискайский залив, к северу от м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-629	07.06.1944	Атлантический океан, на подходах к о. Силли	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-630	06.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к югу от м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Видетте»
U-631	17.10.1943	Атлантический океан, северная часть, восточнее м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб брит. КОР «Санфлауэр»
U-632	06.04.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетов береговой авиации
U-633	10.03.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от о. Исландия	Потоплена таранным ударом брит. торгового судна «Скортон»
U-634	30.08.1943	Атлантический океан, на подходах к Азорским островам	Потоплена брит. ШЛ «Сторк», КОР «Стоункроп»
U-635	05.04.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетов береговой авиации
U-636	21.04.1945	Атлантический океан, северная часть, западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ФР «Базали», «Драри», «Бентинк»
U-637	21.12.1945	Атлантический океан, у сев. побережья Шотландии	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-638	05.05.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее о. Ньюфаундленд	Потоплена глб брит. КОР «Санфлауер»
U-639	28.08.1943	Карское море, в районе м. Желания	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена советской ПЛ «С-101»
U-640	14.05.1943	Атлантический океан, северная часть, к юго-востоку от м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб амер. самолетов береговой авиации
U-641	19.01.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб брит. КОР «Вайолет»
U-642	05.07.1944	Тулон, база (Франция)	Повреждена бомбами при налете американской авиации на базу, 12.07.1944 исключена
U-643	08.10.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточный район	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-644	07.04.1943	Норвежское море, к югу от о. Ян-Майен	Обнаружена в надводном положении; потоплена брит. ПЛ «Тьюна»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-645	24.12.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-западнее Азорских островов	При атаке конвоя потоплена глб амер. ЭМ «Щенк»
U-646	17.05.1943	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Фарерским островам	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-647	28.07.1943	Атлантический океан, в районе Шетландских островов	Пропала без вести
U-648	22.11.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	Пропала без вести
U-649	24.02.1943	Балтийское море	Столкнулась с немецкой ПЛ U-232 и затонула
U-650	9.12.1944	Атлантический океан	Пропала без вести
U-651	29.06.1941	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Исландии	Обнаружена и атакована бомбами при всплытии в надводное положение из-за повреждений; потоплена брит. ЭМ «Мэлколм», «Симитер» и КОР «Арабис», «Вайолет» и «Спидвелл»
U-652	02.06.1942	Средиземное море, на подходах к заливу Эс-Соллум (Египет)	Атакована и повреждена брит. самолетами береговой авиации и потоплена немецкой ПЛ U-81
U-653	15.03.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг», «Уайлд Гуз» во взаимодействии с самолетами с АВ «Виндекс»
U-654	22.08.1942	Карибское море, на подходах к Панамскому каналу	Обнаружена в надводном положении и потоплена глб амер. самолетами береговой патрульной авиации
U-655	24.03.1942	Баренцево море, севернее Гаммерфеста (Норвегия)	Обнаружена в надводном положении и потоплена тараном брит. ТЩ «Шарпсшутер»
U-656	01.03.1942	Атлантический океан, в районе Сент-Джонс (о. Ньюфаундленд)	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации при сопровождении конвоя
U-657	17.05.1943	Атлантический океан, северная часть, восточнее м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб брит. ФР «Свейл»
U-658	30.10.1942	Атлантический океан, северная часть, к востоку от о. Ньюфаундленд	Потоплена глб кан. самолетов береговой авиации
U-659	04.05.1943	Атлантический океан, северная часть, западнее м. Ортегаль (Испания)	Столкнулась с герм. ПЛ «U-439» при атаке и затонула
U-660	12.11.1942	Средиземное море, на подходах к Орану (Алжир)	Обнаружена при попытке атаковать конвой; потоплена брит. КОР «Лотус» и «Старворт»
U-661	15.10.1942	Атлантический океан, северная часть, северо-западный район	Потоплена тараном брит. ЭМ «Вайкаунт»
U-662	21.07.1943	Атлантический океан, центральная часть, на подходах к устью р. Амазонка (Бразилия)	Потоплена глб амер. самолетами охранения конвоя
U-663	08.05.1943	Бискайский залив, к западу от м. Ортегаль (Испания)	Пропала без вести
U-664	09.08.1943	Атлантический океан, северная часть, к западу от Азорских островов	Потоплена глб амер. самолетами с эскортного АВ «Кард»
U-665	22.03.1943	Бискайский залив, к западу от Нанта (Франция)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-666	10.02.1944	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	Пропала без вести
U-667	25.08.1944	Бискайский залив, в районе Ла-Рошели (Франция)	Подорвалась на минах и затонула
U-668	01.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-669	29.08.1943	Бискайский залив, к северу от м. Ортегаль (Испания)	Пропала без вести
U-670	20.08.1943	Балтийское море	Столкнулась с кораблем-целью «Болькобург» во время тренировочных торпедных стрельб и затонула
U-671	04.08.1944	Пролив Ла-Манш, южнее Брайтона (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Стейнер» и ЭскМ «Венслейдел»
U-672	18.07.1944	Пролив Ла-Манш, у Портленда (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Бальфур»
U-673	24.10.1944	Северное море, на подходах к Ставангеру (Норвегия)	При входе во фьорд столкнулась с герм. ПЛ U-382, села на мель, поднята и исключена
U-674	02.05.1944	Норвежское море, к северо-западу от Нарвика (Норвегия)	Потоплена глб брит. самолетами с эскортного АВ «Фенсер»
U-675	24.05.1944	Норвежское море, на подходах к Ланг-Фьорду (Норвегия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации, патрулировавшими на выходах из Норвежского моря
U-676	12.02.1945	Балтийское море. Финский залив	Пропала без вести
U-677	09.04.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу
U-678	06.07.1944	Пролив Ла-Манш, южнее Брайтона (Англия)	Потоплена глб кан. ЭМ «Оттава», «Кутеней» и КОР «Статик»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-679	09.01.1945	Балтийское море, на подходах к Палдиски	Пропала без вести; по-видимому подорвалась на мине
U-680	28.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-681	11.03.1945	Атлантический океан, при входе в пролив Ла-Манш, в районе о. Силли (Англия)	Следуя на глубине, ударилась о скалу и была вынуждена всплыть, потоплена глб амер. самолетами береговой авиации
U-682	21.03.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-683	20.02.1945	Пролив Ла-Манш, в районе м. Лизард (Англия)	Пропала без вести
U-701	07.07.1942	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Чесапикскому заливу (США)	При постановке мин обнаружена и потоплена глб амер. самолетом береговой патрульной авиации
U-702	03.04.1942	Северное море, район Бергена	Причины гибели неизвестны
U-703	16.09.1944	Атлантический океан, у берегов о. Исландия	Пропала без вести
U-704	30.04.1945	Вегезак	Затоплена; 24.03.1945 исключена
U-705	03.09.1942	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб брит. самолетом патрульной авиации
U-706	02.08.1943	Бискайский залив, северо-западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена бомбами амер. самолетами береговой патрульной авиации
U-707	09.11.1943	Атлантический океан, северная часть, северо-восточнее Азорских островов	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-708	05.05.1945	Вильгельмсхафен	Затоплена экипажем
U-709	01.03.1944	Атлантический океан, северная часть, южнее о. Исландия	Потоплена глб группой амер. ЭскМ «Томас», «Бостуик», «Бронштейн» охранения конвоя
U-710	24.04.1943	Атлантический океан, северная часть, южнее о. Исландия	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-711	04.05.1945	Норвежское море, на подходах к Нарвику (Норвегия)	Потоплена бомбами самолетом с АВ «Трампетер», «Куин», «Серчёр»
U-712	31.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-713	24.02.1944	Норвежское море, северо-западнее Нарвика (Норвегия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Кеппел»
U-714	14.03.1945	Северное море, в районе залива Ферт-оф-Форт (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Наталь», ЭМ «Уайверн»
U-715	13.06.1944	Норвежское море, северо-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб кан. самолетом береговой авиации
U-716	11.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-717	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-718	18.11.1943	Балтийское море	Столкнулась с герм. ПЛ U-476 и затонула
U-719	26.06.1944	Атлантический океан, северная часть, западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ЭМ «Булдог»
U-720	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-721	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-722	27.03.1945	Атлантический океан, северная часть, в районе Гебридских островов	Потоплена глб брит. ФР «Фицрой», «Редмилл», «Байрон»
U-731	15.05.1944	Гибралтарский пролив, на подходах к Танжеру (Африка)	Потоплена глб амер. самолетами береговой авиации, брит. КОР «Килмарнок» и траулера «Блэкфлай»
U-732	31.10.1943	Атлантический океан, при входе в Гибралтарский пролив	Потоплена глб брит. траулера «Империалист» и ЭМ «Дуглас» во время патрулирования
U-733	08.04.1943	Готенхафен	При входе в порт столкнулась с герм. СКР и затонула; поднята и введена в строй
	05.05.1945	Фленсбург (Германия)	Затоплена экипажем
U-734	09.02.1944	Атлантический океан, северная часть, к западу от Ирландии	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг», «Уайлд Гус» из состава поисковой группы
U-735	28.12.1944	Хортен (Норвегия)	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу
U-736	06.08.1944	Бискайский залив, западнее Сен-Назера (Франция)	Потоплена глб брит. ФР «Лох Киллин»
U-737	19.12.1944	Норвежское море, Вест-Фьорд	Столкнулась с герм. ПЛБ «MRS-25» и затонула
U-738	14.02.1944	Балтийское море, Данцигский залив	Столкнулась с герм. ТР «Эрна» и затонула
U-739	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-740	06.06.1944	Пролив Ла-Манш	Пропала без вести
U-741	15.08.1944	Пролив Ла-Манш, на подходах к Гавру (Франция)	Потоплена глб брит. КОР «Орчис» из состава охранения кон.

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-742	18.07.1944	Норвежское море, на подходах к Лофотенским островам (Норвегия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-743	21.08.1944	Атлантический океан, северная часть, северо-западнее Ирландии	Пропала без вести
U-744	06.03.1944	Атлантический океан, северная часть, при входе в Ирландское море	Атакована группой английских ЭМ и, вынужденная всплыть, потоплена торпедами ЭМ «Икарус»
U-745	30.01.1945	Балтийское море, устье Финского залива	Пропала без вести; по-видимому, подорвалась на мине
U-746	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-747	03.05.1945	Гамбург (Германия)	Затоплена экипажем
U-748	05.05.1945	Кайзер-Вильгельм канал	Затоплена экипажем
U-749	04.04.1945	Киль (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-750	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-751	17.07.1942	Бискайский залив, северо-западнее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-752	23.05.1943	Атлантический океан, северная часть	При сближении с конвоем обнаружена и потоплена брит. самолетом с АВ «Арчер»
U-753	13.05.1943	Атлантический океан, северная часть, на северо-запад от м. Финистерре (Испания)	Потоплена глб брит. ФР «Драмхеллер», «Лэган» и самолетами береговой авиации
U-754	31.07.1942	Атлантический океан, северная часть, северо-западный райои	Потоплена брит. самолетом береговой патрульной авиации
U-755	28.05.1943	Средиземное море, на подходах к о. Мальорка	Потоплена глб брит. самолетами береговой патрульной авиации
U-756	01.09.1942	Атлантический океан, южнее м. Фарвель	Потоплена глб кан. КОР «Морден»
U-757	08.01.1944	Атлантический океан, северная часть, юго-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ФР «Байнтан» и кан. КОР «Кэмроуз»
U-758	16.03.1945	Киль	Исключена; 11.03.1945 повреждена при налете амер. авиации
U-759	15.07.1943	Карибское море, на подходах к Багамским островам	Потоплена глб амер. самолетами охранения конвоя
U-760	08.09.1943	Виго (Испания)	Интернирована в Испании после повреждений, нанесенных брит. самолетом; Затоплена 13.12.1945 в ходе операции «Дедлайт»
U-761	24.02.1944	Гибралтарский пролив, на подходах к Танжеру (Испания)	Потоплена глб брит. ЭМ «Энтони», «Уишарт» во взаимодействии с амер. самолетами береговой авиации
U-762	08.02.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. ШЛ «Вудпекер», «Уайлд Гус»
U-763	29.01.1945	Кенигсберг, база	Затоплена экипажем
U-764	03.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-765	06.05.1944	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами с АВ «Виндекс» и ФР «Бикертон», «Блиг», «Эйлмер»
U-766	24.08.1944	Ла-Паллис, база (Франция)	Исключена; в 5.45 захвачена и включена в состав ВМФ Франции, с 1947 г. фр. «Лауби». Сдана на слом 11.3.63
U-767	18.06.1944	Пролив Ла-Манш, в районе о. Гернсей	Потоплена глб группой брит. ЭМ «Фейм», «Инконстант», «Хэйвлок»
U-768	20.11.1944	Балтийское море	Столкнулась с герм. ПЛ U-745 и затонула
U-771	11.11.1944	Норвежское море, на подходах к Анд-фьорду (Норвегия)	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена брит. ПЛ «Венчурер»
U-772	30.12.1944	Пролив Ла-Манш, к югу от Портленда (Англия)	Потоплена бомбами кан. самолетом береговой авиации
U-773	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-774	08.04.1945	Атлантический океан, юго-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. ФР «Бентинк», «Калдер»
U-775	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-776	03.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-777	15.10.1944	Вильгельмсхафен (Германия)	Потоплена бомбами при налете авиации на базу
U-778	04.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-779	17.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-821	10.06.1944	Бискайский залив, на подходах к Бресту (Франция)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-822	05.05.1945	Везермюнде	Затоплена экипажем
U-825	03.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-826	01.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-827	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-828	05.05.1945	Везермюнде	Затоплена экипажем

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-901	06.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-902	11.04.1944	Штеттин	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-903	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-904	04.05.1945	Эккернфёрде	Затоплена экипажем
U-905	27.03.1945	Северное море, восточнее Шетландских островов	Потоплена глб брит. ФР «Конн»
U-906	31.12.1944	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-907	07.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-908	18.06.1944	Гамбург	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-921	24.09.1944	Норвежское море, северо-восточнее Гаммерфеста (Норвегия)	Пропала без вести
U-922	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-923	09.02.1945	Балтийское море, в районе Травемюнде	Подорвалась на минах и затонула
U-924	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-925	24.08.1944	Атлантический океан, Северное или Норвежское моря	Пропала без вести
U-926	05.05.1945	Берген	Исключена после повреждений, полученных при испытаниях
U-927	24.02.1945	Пролив Ла-Манш, на подходах к Фалмуту (Англия)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-928	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-929	01.05.1945	Балтийское море, севернее Варнемюнде	Затоплена экипажем
U-930	29.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-951	07.07.1943	Атлантический океан, северная часть, к северу от о. Мадейра	Потоплена глб амер. самолетами противолодочной патрульной авиации
U-952	05.07.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-953	06.1949		Сдана на слом в Англии
U-954	19.05.1943	Атлантический океан, северная часть, юго-восточнее м. Фарвель (о. Гренландия)	Потоплена глб брит. ФР «Джед», кораблем береговой охраны «Сеннен»
U-955	07.06.1944	Бискайский залив, севернее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-956	17.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-957	21.10.1944	Нарвика	Исключена; 19.09.1944 во время похода столкнулась с айсбергом
U-958	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-959	02.05.1944	Норвежское море, к юго-востоку от о. Ян-Майен	Потоплена глб брит. самолетами с АВ «Фенсер»
U-960	19.05.1944	Средиземное море, на подходах к порту Алжир	Потоплена глб амер. ЭМ «Ниблэк» и «Ладлоу» и брит. самолетами береговой авиации
U-961	29.03.1944	Норвежское море, северо-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб брит. ШЛ «Старлинг»
U-962	08.04.1944	Атлантический океан, северная часть, северо-западнее м. Финистерре (Испания)	Потоплена глб брит. ШЛ «Крейн» и «Цигнет»
U-963	20.05.1945	Атлантический океан, у побережья Португалии	Затоплена экипажем
U-964	16.10.1943	Атлантический океан, северная часть	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-965	30.03.1945	Северное море, на подходах к Скапа-Флоу (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Руперт», «Конн»
U-966	10.11.1943	Бискайский залив, севернее м. Ортегаль (Испания)	Потоплена глб амер. и брит. самолетами береговой авиации
U-967	19.08.1944	Средиземное море, у Тулона	Взорвана экипажем; повреждена приналете амер. авиации на базу
U-968	29.11.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-969	06.08.1944	Тулон, база (Франция)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-970	08.06.1944	Бискайский залив, севернее Бильбао (Испания)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-971	24.06.1944	Атлантический океан, северная часть, на подходах к Ла-Маншу	Потоплена глб кан. ЭМ «Хайда» и брит. ЭМ «Эскимо»
U-972	15.12.1943	Атлантический океан, северная часть	Пропала без вести
U-973	06.03.1944	Норвежское море	Потоплена глб брит. самолетами с АВ «Чейсер»
U-974	19.04.1944	Северное море, на подходах к Ставангеру (Норвегия)	Обнаружена в надводном положении, торпедирована и потоплена норв. ПЛ «Ула»
U-975	10.02.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-976	25.03.1944	Бискайский залив, на подходах к Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации во время патрулирования

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-977	13.11.1946	Атлантический океан, район м. Код	Потоплена торпедой амер. ПЛ «Этьюла»
U-978	11.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-979	24.05.1945	Северное море, район о. Амрум	Села на мель, затоплена экипажем
U-980	11.06.1944	Норвежское море, северо-западнее Бергена (Норвегия)	Потоплена глб кан. самолетами береговой авиации
U-981	12.08.1944	Бискайский залив, в районе Ла-Рошели (Франция)	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации после подрыва на авиационной мине
U-982	09.04.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу
U-983	08.09.1943	Балтийское море	Затонула в результате столкновения с герм. ПЛ U-988
U-984	20.08.1944	Бискайский залив, западнее Бреста (Франция)	Потоплена глб кан. ЭМ «Оттава», «Шодье», «Кутенай»
U-985	15.11.1944	Кристиансанд	Исключена; 23.10. 44 подорвалась на герм. мине
U-986	17.04.1944	Атлантический океан, северная часть, к юго-западу от Ирландии	Потоплена глб амер. ТЩ «Свифт», СКА «РС-619»
U-987	15.06.1944	Норвежское море, на подходах к Лофотенским островам (Норвегия)	Обнаружена в надводном положении, атакована и потоплена торпедами брит. ПЛ «Сэтир»
U-988	29.06.1944	Пролив Ла-Манш, западнее о. Гернсей	Потоплена бомбами брит. ФР «Эссингтон», «Дакворт», «Дометт», «Кук» и самолетами береговой авиации
U-989	14.02.1945	Норвежское море, к северу от Шетландских островов	Потоплена глб брит. ФР «Бейнтан», «Брайтвейт»и КОР «Лох Эк», «Лох Данвеган»
U-990	25.05.1944	Норвежское море, западнее Будё (Норвегия)	Потоплена бомбами брит. самолетами береговой авиации
U-991	11.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-992	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-993	04.10.1944	Берген (Норвегия)	При налете брит. авиации повреждена бомбами и выведена из строя
U-994	05.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-995	05.1945	Тронхейм	Захвачена союзниками; служила в ВМС Норвегии под названием «Каура», 15.12.1962 исключена, в 10.1965 передана ФРГ. С 02.10.1971 корабль-музей
U-996	25.07.1943	Гамбург	До вступления в строй тяжело повреждена при налете амер. авиации, исключена
U-997	11.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-998	27.06.1944	Берген (Норвегия)	Исключена. 16.6.44 повреждена глб норв. самолетами береговой авиации
U-999	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1000	29.09.1944	Кенигсберг	Исключена; 31.8.44 подорвалась на брит. авиационной мине
U-1001	08.04.1945	Бискайский залив, западнее Бреста (Франция)	Потоплена глб брит. ФР «Фицрой», «Байрон»
U-1002	13.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1003	23.03.1945	Ирландское море. Северный пролив	После атаки конвоя подверглась преследованию и таранена кан. ФР «Нью-Глазго», затоплена личным составом
U-1004	01.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1005	05.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1006	16.10.1944	Норвежское море, юго-восточнее Фарерских островов	Потоплена глб кан. ФР «Эннан»
U-1007	02.05.1945	Балтийское море в районе Висмара (Германия)	Потоплена глб брит. береговой авиацией
U-1008	06.05.1945	Пролив Каттегат, в районе м. Скаген (Дания)	Повреждена бомбами брит. береговой авиацией, затоплена экипажем
U-1009	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1010	07.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1011	25.07.1943	Гамбург	До вступления в строй тяжело повреждена при налете амер. авиации, исключена
U-1012	25.07.1943	Гамбург	До вступления в строй тяжело повреждена при налете амер. авиации, исключена
U-1013	17.03.1944	Балтийское море	При испытаниях столкнулась с герм. ПЛ U-286 и затонула
U-1014	04.02.1945	Атлантический океан, к югу от Гебридских островов	Потоплена глб брит. ФР «Лох Скэвидж», «Лох Шин», «Папуа», «Ниасэленд»
U-1015	19.05.1944	Балтийское море, западнее Пиллау	Столкнулась с герм. ПЛ U-1014 во время тренировочного похода и затонула

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-1016	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1017	29.04.1945	Атлантический океан, северная часть, северо-западнее Ирландии	Потоплена глб брит. самолетами береговой авиации
U-1018	27.02.1945	Пролив Ла-Манш, район м. Лизард	Потоплена глб брит. ФР «Лох Фада»
U-1019	07.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1020	31.12.1944	Северное море, при входе в залив Морей-Ферт (Англия)	Пропала без вести
U-1021	14.03.1945	Атлантический океан, северная часть, к югу от Гебридских островов	Пропала без вести, по-видимому подорвалась на мине
U-1022	29.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1023	08.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1024	13.04.1945	Ирландское море, в районе о. Мэн (Англия)	При выходе в атаку по конвою потоплена глб брит. ФР «Лох Мор» и «Лох Глендху»
U-1025	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1051	26.01.1945	Ирландское море, канал Св. Георга (Британские острова)	Потоплена глб брит. ФР «Эйлмер», «Калдер», «Бентинк», «Мэннерс»
U-1052	09.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1053	15.02.1945	Северное море, северо-западнее Бергена	Затонула при глубоководных испытаниях
U-1054	15.09.1944	Киль	Исключена; 18.08.1944 столкнулась с норв. ТР «Петер Вессель»
U-1055	23.04.1945	Бискайский залив, севернее Бреста (Франция)	Пропала без вести
U-1056	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1057	05.1945	Берген	Захвачена союзниками, 06.12.1945 передана СССР
U-1058	10.05.1945	Северное море	Сдалась союзникам, 06.12.1945 передана СССР
U-1059	19.03.1944	Атлантический океан, центральная часть, к западу от островов Зеленого Мыса	Потоплена глб амер. самолетами с АВ «Блок Айленд»
U-1060	27.10.1944	Норвежское море, северо-западнее Намсуса (Норвегия)	Потоплена брит. самолетами с АВ «Имплэйкебл»
U-1061	01.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1062	30.09.1944	Атлантический океан, центральная часть	Потоплена глб амер. ЭскМ «Фесенден»
U-1063	15.04.1945	Атлантический океан, при входе в пролив Ла-Манш	Потоплена глб брит. ФР «Лох Киллин»
U-1064	05.1945	Тронжейм	Захвачена союзниками, 06.12.1945 передана СССР
U-1065	09.04.1945	Пролив Каттегат, северо-западнее Гётеборга (Швеция)	Потоплена брит. самолетами береговой авиации
U-1101	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1102	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1103	30.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1104	15.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1105	10.05.1945	Северное море	Сдалась союзникам, передана США, 19.09.1949 затоплена в Чесапикском заливе
U-1106	29.03.1945	Норвежское море, на подходах к Шетландским островам	Потоплена брит. самолетами береговой авиации
U-1107	30.04.1945	Бискайский залив, юго-западнее о. Уэссан (Франция)	Потоплена амер. самолетами береговой авиации
U-1108	05.1945	Хортен	Захвачена союзниками, передана Великобритании, 05.1949 сдана на слом
U-1109	06.01.1946	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1110	21.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1131	30.04.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-1132	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1161	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1162	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1163	11.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1164	24.07.1944	Киль (Германия)	Потоплена бомбами при налете брит. авиации на базу
U-1165	31.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»

Номера подводных лодок	Дата гибели подводной лодки	Район	Причины и обстоятельства гибели подводной лодки
U-1166	28.08.1944	Киль (Германия)	Повреждена взрывом своей торпеды, переклассифицирована в зарядовую станцию, затоплена 05.1945
U-1167	30.03.1945	Гамбург (Германия)	Потоплена бомбами при налете амер. авиации на базу
U-1168	04.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1169	29.03.1945	Ирландское море, канал Св. Георга (Британские острова)	Потоплена брит. ФР «Дакворт»
U-1170	02.05.1945	Травемюнде	Затоплена экипажем
U-1171	05.1945	Ставангер	Захвачена союзниками, передана Великобритании, в 04.1949 сдана на слом
U-1172	27.01.1945	Ирландское море, южнее о. Мэн (Англия)	Потоплена глб брит. ФР «Тилер», «Кетс», «Блайг»
U-1191	12.06.1944	Пролив Ла-Манш, залив Лайм (Англия)	Пропала без вести
U-1192	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-1193	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1194	22.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1195	06.04.1945	Пролив Ла-Манш, южнее Спитхеда (Англия)	Потоплена глб брит. эскортным миноносцем «Уотчмен»
U-1196	02.05.1945	Травемюнде	Затоплена экипажем
U-1197	25.04.1945	Везермюнде	Исключена; 30.03.1945 повреждена при налете амер. авиации
U-1198	17.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1199	21.01.1945	Пролив Ла-Манш, у о. Силли (Англия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Икарус» и КОР «Мигнонетт»
U-1200	11.11.1944	Атлантический океан, на подходах к каналу Св. Георга (Британские острова)	Потоплена глб брит. КОР «Певенси Касл», «Лаункестон Касл», «Портчестер Касл», «Кенилворт Касл»
U-1201	03.05.1945	Гамбург	Затоплена экипажем
U-1202	05.1945	Берген	Захвачена союзниками, передана ВМС Норвегии, где служила под названием «Кинн», 01.06.1961 исключена и сдана на слом
U-1203	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1204	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1205	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-1206	14.04.1945	Северное море, в районе Питерхед (Шотландия)	Затоплена экипажем после повреждений, полученных при погружении на запредельную глубину
U-1207	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1208	27.02.1945	Ирландское море, канал Св. Георга (Британские острова)	Потоплена глб брит. ФР «Лабуан», «Лох Фада», ШЛ «Уайлд Гуз»
U-1209	18.12.1944	Пролив Ла-Манш, в районе о. Силли (Англия)	Потеряв счисление, выскочила на скалы, затоплена экипажем
U-1210	03.05.1945	Экернфёрде	Затоплена экипажем
U-1271	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1272	08.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1273	17.02.1945	Пролив Каттегат, на подходах к Хортену	Подорвалась на минах и затонула
U-1274	16.04.1945	Северное море, на подходах к Ньюкаслу (Англия)	Потоплена глб брит. ЭМ «Вайсерой»
U-1275	03.05.1945	Киль	Затоплена экипажем
U-1276	20.02.1945	Северная Атлантика	Потоплена глб брит. ШЛ «Аметист»
U-1277	03.06.1945	Атлантический океан, у португальского побережья	Затоплена экипажем
U-1278	17.02.1945	Норвежское море, на подходах к Шетландским островам	Потоплена глб брит. ФР «Бейнтан», «Лох Эк»
U-1279	03.02.1945	Норвежское море, к западу от Бергена (Норвегия)	Потоплена глб брит. ФР «Бейнтан», «Брайтвейт», «Лох Эк»
U-1301	16.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1302	07.03.1945	Атлантический океан, к северу от Гебридских островов	Потоплена глб кан. ФР «Ла Хулло», «Стретадам», «Тетфорд Майнс»
U-1303	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1304	05.05.1945	Фленсбург	Затоплена экипажем
U-1305	10.05.1945	Северное море	Сдалась союзникам, передана СССР
U-1306	05.05.1945	Гельтинг	Затоплена экипажем
U-1307	09.12.1945	Северное море	Затоплена в ходе операции «Дедлайт»
U-1308	01.05.1945	Варнемюнде	Затоплена экипажем

Примечания: АВ — авианосец, австрал. — австралийский, амер. — американский, арт. — артиллерией, брит. — британский, герм. — германский, глб — глубинные бомбы, гол. — голландский, кан. — канадский, КОР — корвет, ММ — миноносец, норв. — норвежский, ПЛ — подводная лодка, ПЛБ — плавбаза, поль. — польский, сов. — советский, ТЩ — тральщик, ФР — фрегат, фр.— французский, ШЛ — шлюп, ЭМ — эсминец, ЭскМ — эскортный миноносец.

Тактико-технические данные подводных лодок VII серии

Тип	VIIA	VIIB	VIIC	VIIC/41	VIIC/42	VIID	VIIF
Годы проектирования	1933 — 1934	1934 — 1935	1937 — 1938	1941	1942 — 1943	1939 — 1940	—
Годы постройки	1935 — 1937	1937 — 1941	1938 — 1944	1941 — 1945	—	1940 — 1942	1941 — 1943
Водоизмещение, т надводное подводное	 626 915	 753 1040	 769 1070	 759 1070	 999 1369	 965 1285	 1084 1345
Размерения, м длина наибольшая ширина осадка	 64,5 5,9 4,4	 66,5 6,2 4,7	 67,1* 6,2 4,7	 67,23 6,2 4,7	 68,7 6,9 5,1	 76,9 6,4 5,0	 77,6 7,3 4,9
Длина/диаметр прочного корпуса, м	45,5/4,7	48,8/4,7	49,4/4,7	49,4/4,7	50,9/5,0	59,8/4,7	60,4/4,7
Толщина обшивки прочного корпуса, мм	16	16	18,5	21,5	28	20,5	20,5
Мощность дизелей, л.с.	2320	2800**	2800**	2800	4400	2800	2800
Мощность электромоторов, л.с.	750	750	750	750	750	750	750
Скорость хода, уз надводного подводного	 16 8	 17,2 8	 17 7,6	 17 7,6	 18,6 7,6	 16 7,3	 16,9 7,9
Дальность плавания, мили (при скорости, уз.) максимальной скоростью маршевой скоростью под дизелем и электромотором под водой	 2900(16) 6200(10) 6800(10) 95(4)	 3850(17) 8700(10) 9500(10) 90(4)	 3250(17) 8500(10) 9500(10) 80(4)	 8500(10) 80(4)	 12 600(10) 80(4)	 5050(16) 11 200(10) 13 000(10) 69(4)	 5350(16) 14 700(10) 13 950(10) 75(4)
Глубина погружения, м рабочая предельная расчетная разрушения корпуса	 100 100 200	 100 100 200	 100 165 250	 120 200 300	 300 300 500	 100 100 200	 100 100 200
Время погружения (на глубину 10 м), с срочное нормальное	 30 50	 30 50	 30 50	 — —	 — —	 30 50	 35 60
Запас топлива, т нормальный максимальный	 58,6 67	 99,7 108,3	 105,3 113,5	 105,3 113,5	 — 159	 155,2 169,4	 198,8 —
Вооружение							
Артиллерийское	1 x 1 — 88-мм 1 x 1 — 20-мм	1 x 1 — 88-мм 1 x 1 — 20-мм	1 x 1 — 88-мм 1 x 1 — 20-мм	1 x 1 — 37-мм 2 x 2 — 20-мм	1 x 4 — 20-мм 2 x 2 — 20-мм	1 x 1 — 88-мм 1 x 1 — 20-мм	1 x 1 — 37-мм 2 x 2 — 20-мм
Торпедное	5 — 533-мм ТА, 11 торпед	5 — 533-мм ТА, 14 торпед	5 — 533-мм ТА, 14 торпед	5 — 533-мм ТА, 14 торпед	5 — 533-мм ТА, 16 торпед	5 — 533-мм ТА, 14 торпед	5 — 533-мм ТА, 14 + 27 торпед
Минное (TMA/MB/SMA)	22/33/—	26/39/—	26/39/—	26/39/—	26/39/—	26/39/15	26/39/—
Экипаж, чел.	44	44	44	44	45	44	46

*Примечания: * у лодок с «атлантическим» носом — 67,23 м; ** для лодок с дизелями F46 фирмы «Германия Верфт», на лодках с дизелями M6V 40/46 фирмы MAN — 2320 л.с.*

Дополнительные данные лодок типа VIIC
(взяты из официального справочника OKM «U-boote Hauptaugaben» по состоянию на 1 октября 1942 г.):
Время срочного погружения при движении под дизелями — 48 с, под электродвигателями — 27 с.
Дальность плавания под водой со скоростью 2 узла — 130 миль (с аккумуляторами MAL).
Запас топлива нормальный (в топливных цистернах) — 62,14 т, полный (в топливных и балластных цистернах) — 105,3 т, усиленный (в топливных, балластных и уравнительных цистернах) — 113,47 т.
Мощность на валах с дизелями GW — 2 x 1400 л.с. при 470 об/мин.
Мощность электродвигателей — 2 x 375 л.с. при 295 об/мин.
Емкость аккумуляторной батареи (124 элемента MAL) — 9169 Ач.
Метацентрическая высота в надводном положении — 0,45 м, в подводном — 0,27 м.

Подводная лодка U-302 в одном из балтийских портов, лето 1942 г.

Подводные лодки VII серии в одном из портов атлантического побережья Франции, 1941 г.

Потери союзного тоннажа от действий германских ПЛ на всех театрах

1939 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
сентябрь	41	32	137184	106 933
октябрь	27	14	134805	87269
ноябрь	22	9	55874	22289
декабрь	30	15	88368	53914
Всего	120	70	416231	270405

1940 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
Январь	44	9	109413	24621
Февраль	44	13	155445	60913
Март	23	6	62781	24968
Апрель	8	-	33748	-
Май	13	2	55640	10606
Июнь	57	40	261648	176892
Июль	39	30	200473	158881
Август	51	25	246664	124742
Сентябрь	55	41	280814	200673
Октябрь	61	36	345483	216889
Ноябрь	30	10	139544	42005
Декабрь	39	20	216926	121839
Всего	464	232	2108579	1163029

1941 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
январь	15	8	99050	48053
февраль	44	29	213941	139036
март	39	20	229589	131893
апрель	41	25	231022	156232
май	60	23	332809	127840
июнь	57	30	298741	156801
июль	17	11	61470	42362
август	25	21	73980	68110
сентябрь	54	34	203755	133594
октябрь	35	30	161961	133490
ноябрь	12	8	60350	37999
декабрь	20	12	90039	49615
Всего	419	251	2056707	1225025

1942 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
январь	49	22	267012	100867
февраль	65	23	379433	111224
март	77	36	438 117	175575
апрель	74	46	400041	156396
май	121	41	570910	176032
июнь	124	42	595906	181166
июль	93	58	440346	287435
август	110	59	515911	243533
сентябрь	92	40	440032	184116
октябрь	87	43	548793	269150
ноябрь	116	36	728493	239815
декабрь	55	28	307705	153595
Всего	1063	474	5632699	2278904

1943 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
январь	40	23	213823	114734
февраль	60	46	340280	259338
март	96	55	536 516	313585
апрель	44	22	246403	112343
май	43	20	221839	100606
июнь	18	9	73313	28100
июль	45	12	246563	52999
август	19	10	89699	27930
сентябрь	16	10	84887	53334
октябрь	14	6	67444	32026
ноябрь	9	3	30809	7564
декабрь	8	1	54611	8009
Всего	412	217	2206187	1110568

1944 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
январь	11	5	74816	36065
февраль	15	7	49535	9236
март	13	4	82 448	41604
апрель	9	5	54983	24173
май	5	1	24451	7147
июнь	9	1	25184	2385
июль	12	3	57912	3633
август	20	12	94670	44360
сентябрь	8	5	50790	35558
октябрь	4	4	205	205
ноябрь	4	3	18757	8559
декабрь	10	8	44607	31969
Всего	120	58	578358	244894

1945 г.

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
январь	10	7	40295	22940
февраль	14	11	50451	34822
март	11	9	50 806	37852
апрель	11	8	64588	47923
май	3		10022	
Всего	49	35	216162	143537

Итого

Месяц	Общее кол-во судов	В т.ч. суда, потопленные ПЛ VII серии	Общий тоннаж, брт	В т.ч. тоннаж судов, потопленных ПЛ VII серии, брт
1939	120	70	416231	270405
1940	464	232	2108579	1163029
1941	419	251	2056707	1225025
1942	1063	474	5632699	2278904
1943	412	217	2206187	1110568
1944	120	58	578358	244894
1945	49	35	216162	143537
Всего	2647	1337	13214923	6436362

ПЛ VII серии, потопившие более 100 000 брт торгового тоннажа

	ПЛ	Командир	Период боевой деятельности	Число боевых походов/ число дней в море	Потоплено кораблей и судов (тоннаж, брт)	Повреждено кораблей и судов (тоннаж, брт)
1	U-48	Шульце/ Рёсинг/ Блейхродт/ Шульце	9.39.—6.41	12/314	51 (306875), 1 ШЛ	3 (20480)
2	U-99	Кречмер	6.40.—3.41	8/119	35 (198218), 3 ВСКР + 1 (2136)*	5 (37965)
3	U-96	Леманн-Вилленброк/ Хельригель	12.40.—2.43	11/414	27 (181.206) + 1 (8888)*	4 (33043)
4	U-552	Топп/ Попп	2.41.—4.44	15/600	30 (163756), 1 ЭМ, 1 траулер ПЛО	3 (26910)
5	U-47	Прин	9.39.—3.41	10/228	30 (162769), 1 ЛК	8 (62751)
6	U-94	Куппиш/ Итес	11.40.—8.42	10/358	26 (141852)	1 (8022)
7	U-100	Щепке	8.40.—3.41	6/106	25 (135614) + 1 (2205)*	4 (17229)
8	U-32	Бюшель/ Йениш	9.39.—10.40	9/172	20 (116836)	4 (32274), 1 КРЛ
9	U-101	Фраунхайм/ Менгерсен	4.40.—02.42	10/286	22 (112618), 1 ЭМ	2 (9113)
10	U-201	Шнее/ Розенберг	4.41.—2.43	9/339	22 (103355), 1 КАМ-шип, 1 траулер	2 (13386)

*Примечание: * помечены суда, получившие сильные повреждения и не восстановленные*

Слева вверху: подводная лодка U-48.
Слева внизу: подводная лодка U-101
Внизу: подводная лодка U-100

Командиры ПЛ VII серии, потопившие более 100 000 брт торгового тоннажа

	Командир	Период боевой деятельности	Возглавляемые ПЛ	Число боевых походов	Потоплено кораблей (тоннаж, брт)	Повреждено кораблей (тоннаж, брт)	Награда
1	Отто Кречмер	9/39.—3/41	U-99*	16	40 (208954) + 3 ВСКР + 1 ЭМ + 2 (15513)**	5 (37965)	РКДМ
2	Эрих Топп	6/40.—8/42	U-552*	12	35 (197460) +1ЭМ	4 (32317)	РКДМ
3	Генрих Леманн-Вилленброк	10/39.—4/42; 9.—10.44	U-96, U-256*	10	24 (170237) + 1 (8888)**	2 (15864)	РКД
4	Герберт Шульце	9.39.—5.40; 12.40.—7.41	U-48	8	26 (169709)	1 (9456)	РКД
5	Гюнтер Прин	9.39.—3.41	U-47	10	30 (162769)	8 (62751)	РКД
6	Иоахим Шепке	9.39.—3.41	U-100*	14	36 (153677) + 1 (2.205)**	4 (17229)	РКД
7	Генрих Блейхродт	9.40.—1.43	U-48*	8	24 (151260) + 1ШЛ	2 (11684)	РКД
8	Роберт Гисайе	10.40.—10.43	U-98*	8	24 (136266) + 1ВСКР	1 (2588)	РКД
9	Ганс Йениш	2.40.—10.40	U-32	6	17 (110139)	2 (14749) + 1КРЛ	РК

*Примечание: * Кроме того командовали ПЛ других типов. ** помечены суда, получившие сильные повреждения и не восстановленные.*
РК — Рыцарский крест; РКД — Рыцарский крест с дубовыми листьями; РКДМ — Рыцарский крест с дубовыми листьями и мечами.

***Вверху слева:** подводная лодка U-338 возвращается из похода. На стойке перископа подняты победные вымпелы, с тоннажем потопленных судов. На ограждении рубки нарисована эмблема 29-й флотилии — «Дикий осел»*

***Вверху справа:** подводная лодка U-553 возвращается в Сен-Назер после удачного похода, на стойке перископа — победные вымпелы. Слева — корвет-тен-капитан Карл Турманн*

***Внизу:** победные вымпелы лодки U-564*

Наиболее успешные походы ПЛ VII серии

	ПЛ	Командир	Дата начала и окончания похода	Потоплено судов (тоннаж, брт)	Повреждено судов (тоннаж, брт)
1	U-48	Шульце	4.10.—25.10.39	5 (37153)	—
2	U-48	Шульце	24.1.—26.2.40	4 (31526)	—
3	U-101	Фрауенхайм	21.5.—25.6.40	7 (42022)	—
4	U-48	Рёсинг	26.5.—29.6.40	7 (31533)	1 (5888)
5	U-47	Прин	3.6.—6.7.40	8 (51189)	—
6	U-99	Кречмер	25.7.—5.8.40	4 (32345)	3 (25545)
7	U-47	Прин	27.8.—25.9.40	6 (35007)	1 (5156)
8	U-48	Бляйхродт	8.—25.9.40	6 (34418) +1 шлюп	1 (5136)
9	U-100	Щепке	11.—25.9.40	7 (50340)	—
10	U-32	Йениш	18.9.—6.10.40	7 (35782)	2 (14749)
11	U-48	Бляйхродт	5.10.—27.10.40	7 (43106)	—
12	U-96	Леманн-Вилленброк	4.—29.12.40	5 (37037)	2 (15864)
13	U-96	Леманн-Вилленброк	30.1.—28.2.41	7 (45391)	—
14	U-99	Кречмер	22.2.—17.3.41	7 (61711)	1 (9314)
15	U-71	Флахсенберг	23.2.—20.4.42	5 (38894)	—
16	U-754	Остерманн	7.3.—25.4.42	7 (31578)	1 (490)
17	U-552	Топп	7.3.—27.4.42	7 (45731)	—
18	U-404	фон Бюлов	6.5.—14.7.42	7 (31061)	—
19	U-203	Мютцельбург	4.6.—29.7.42	5 (32985)	—
20	U-201	Шнее	27.6.—8.8.42	6 (40491) + 1 траулер	—
21	U-564	Зурен	9.7.—18.9.42	5 (32181)	—
22	U-402	фон Форстнер	14.1.—23.2.43	6 (32446)	1 (9272)

Эмблемы на рубках — традиционный элемент украшения немецких подводных лодок. С л е в а: личный герб Г.Прина — «Бык Скапа-Флоу» — после его гибели в марте 1941 г. стал эмблемой 7-й флотилии «у-ботов». С п р а в а: рубка лодки U-552 Э.Топпа

Корабли и суда водоизмещением более 15000 т, потопленные ПЛ VII серии

«Эмпересс оф Бритн» (42348 брт)	28.10.1940	U-32
ЛК «Бархэм» (31100 т)	25.11.1941	U-331
ЛК «Ройял Оук» (29150 т)	14.10.1939	U-47
«Стреталлан» (23722 брт)	21.12.1942	U-562
АВ «Арк Ройял» (22600 т)	13.11.1941	U-81
АВ «Игл» (22600 т)	11.8.1942	U-73
АВ «Корейджес» (22500 т)	17.9.1939	U-29
«Тере Викен» (20638 брт)	7.3.1941	U-99
ВСКР «Каринтия» (20277 брт)	6.6.1940	U-46
«Уорвик Касл» (20107 брт)	14.11.1942	U-413
«Вайсерой оф Индия» (19627 брт)	11.11.1942	U-407
ВСКР «Лаурентик» (18724 брт)	3.11.1940	U-99
«Демпо» (17024 брт)	17.3.1944	U-371
«Космос II» (16966 брт)	29.10.1942	U-624
ВСКР «Форфар» (16402 брт)	2.12.1940	U-99
«Эмпайр Херитаж» (15702 брт)	8.9.1944	U-482
«Арандора Стар» (15501 брт)	2.7.1940	U-47
ВСКР «Данвеган Касл» (15007 брт)	27.8.1940	U-46

С л е в а: лодка 7-й флотилии. С п р а в а: лодка U-407 несла на рубке герб города Данцига и «смеющуюся рыбу-пилу» эмблему 9-й подводной флотилии

Потери германских ПЛ всех типов в годы Второй мировой войны

	Боеготовые ПЛ														Вводимые в строй ПЛ								
Месяц	НК	БА	ПА	НК/ БА	НК/ ПА	ПЛ	ММ	АМ	СА	ПБВ	ДП	И	СЗ	Всего	БА	ММ	АМ	СА	ДП	И	СЗ	Всего	Общая сумма
1939																							
9.	2									1				3									3
10.	3						1							4									4
11.	1													1									1
12.						1								1									1
Всего	6					1	1			1				9									9
1940																							
1.				1							1			2									2
2.	4									1				5									5
3.		1								2				3									3
4.	1		1							2				4									4
5.	1													1									1
6.										1				1									1
7.	1			1										2									2
8.						1				1				2									2
9.											1			1									1
10.	1													1									1
11.	1									1				2									2
12.														-									-
Всего	9	1	1	2		1				8	2			24									24
1941																							
1.														-									-
2.														-									-
3.	4									1				5									5
4.	2													2									2
5.	1													1									1
6.	4													4									4
7.														-						1		1	1
8.	1	1		1		1								4									4
9.	2													2									2
10.	2													2									2
11.	1					1				1				3					2			2	5
12.	7	1			1						1			10									10
Всего	24	2	-	1	1	2	-	-	-	2	1	-	-	33					2	1		3	36
1942																							
1.	1	1				1								3						1		1	4
2.	2													2								-	2
3.	2	2					1			1				6								-	6
4.	2						1							-								-	-
5.	2			1							1			4								-	4
6.	1	1		1										3								-	3
7.	6	4		1										11								-	11
8.	2	3		2		1				1				9					1			1	10
9.	4	2			1					2				9			1		1			2	11
10.	3	10		1				1		1				16								-	16
11.	3	6	1							2				12					1			1	14
12.	3	1									1			5								-	5
Всего	31	30	1	6	1	2	2	1	-	7	2	-	-	83	-	-	1	-	3	1	-	5	88
1943																							
1.	1	2				1				3				7								-	7
2.	7	7		2						1				17					1			1	18
3.	6	8												14					1			1	15
4.	3	8			1	1		1		2				16					1			1	17
5.	12	14	2	4	1	1				3	3			40				3				3	43
6.	5	9	2			1								17								-	17
7.	5	23	6	2					1	1				38								-	38
8.	3	11	5			1				2			1	23					2			2	25
9.	1	4								1	1	1		8					2	2		4	12
10.	5	13	5	1						1	1			26						3		3	29
11.	6	8								2			1	17					2	1		3	20
12.	3	1	1		1					1			1	8						1		1	9
Всего	57	108	21	9	3	5	-	1	1	17	5	1	3	231	-	-	-	3	9	7	-	19	250
1944																							
1.	5	4	1						1	3				14								-	14
2.	10	4		1		1				1				17			1		2	1		4	21
3.	9	3	3	2	3				2	1				23					3	1		4	27
4.	9	1	2		1	1			1	3		1		19			1	1	1	1		4	23
5.	5	7	3	3	2					1				21					2			2	23
6.	5	13	1	2		1				2		2		26								-	26
7.	8	6	1						3				1	20			1	3		2		6	26
8.	9	3	2	3					3	4		4	5	33						6		6	39
9.	5	2			1	1			1	4		1	5	20						2		2	22
10.	1		1			1			2	1	1	4		11				1	1	2		4	15
11.	1			1		2				3		1		7					1	3		4	11
12.	3	1	1						1	3	2	1		13			1	1	1	-		3	16
Всего	70	44	15	12	7	7	-	-	14	26	3	14	11	224	-	-	4	6	11	18	-	39	263
1945																							
1.	5									2				7			1	2		2	1	6	13
2.	11	1				1		1		2	2			18			1	1	1	7		10	28
3.	8	2					2		3	3	1	2	1	22		1	1	8		8		18	40
4.	17	8				2	1		2	4	2	3		39				11	1	5		17	56
5.	2	8	1										11	22	4						184	188	210
Всего	43	19	1	-	-	3	3	1	5	11	5	5	12	108	4	1	3	22	2	22	185	239	347
Итог	**240**	**204**	**39**	**30**	**12**	**21**	**6**	**4**	**20**	**72**	**18**	**20**	**26**	**712**	**4**	**1**	**8**	**31**	**27**	**49**	**185**	**305**	**1017**

Примечания: НК — надводные корабли; БА — базовая авиация; ПА — палубная авиация; ПЛ — подводные лодки; ММ — корабельные мины; АМ — авиационные мины; СА — стратегическая авиация; ПБВ — пропали без вести; ДП — погибли по другим причинам; И — исключены из состава флота; СЗ — затоплены экипажами

Литература и источники

Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. Якутск, 1994.

Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941—1942 гг. М., 1992.

Боевая летопись Военно-Морского Флота 1943 г. М., 1994.

Буш Г. Такой была подводная война. М., 1965.

Бюллетень военного кораблестроения НК ВМФ. 1946 г. №3.

Головко А.Г. Вместе с флотом. М., 1979.

Дёниц К. Подводный флот рейха. Смоленск, 1999.

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. М., 1948.

Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941—1945 гг.:

Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941—1945 гг. Кн. 1-4. М., 1990 -1992.

Потери боевых кораблей и судов ВМФ, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.— М., 1959.

Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Справочник.— М., 1989.

Хроника Великой Отечественной войны на Балтийском море и Ладожском озере.— М., 1945—1946. Вып. 7—8.

Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — М., 1945-1946. Вып. 1—8.

Blair C. The Hunters, 1939—1942. NY, 1996.
Blair C. The Hunted, 1942—1945. NY, 1998.
Campbell J. Naval weapon of World War Two. Lnd., 1985.
Doerr M. Die Ritterkreuztrager der U-boot-waffe. Koblenz, 1988.
Gomm B. Der Krieg zur See 1939—1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1: Das erste Kriegsjahr (Juni 1941 bis Mai 1942). Wiesbaden, 2000.
Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.1-8. Munchen, 1982—1992.
Huan C. La marine sovietique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.
Khl F., Niestle A. Uboottyp VIIC (Design plans: Type VIIC U-boat). Koblenz.
Lohmann W. Hildebrand H. Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945. Bd.1-3. Bad Nauheim, 1956-1964.
Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatishen Gewassern 1941—1945. Muenchen,1958.
Morison S.E. History of US Naval Operations. Vol. 1, 10. Boston, 1948 59.
Niestle A. German U-boat losses during World War II: details of destruction. Washington, 1998.
Rohwer J. Axis Submarine Successes of World War Two. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939—1945. Lnd., 1999.
Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two. Lnd, 1992.
Roskill S.W. The War at Sea 1939-1945. Vol. 1—3. London, 1954—1961.
Stern R.C. U-boats type VII. Lnd., 1991.
Tarrent V.E. The last year of the Kriegsmarine. May 1944 — May 1945. Lnd., 1994.
Wynn K. U-boat operations of the Second World War. Vol. 1, 2. Lnd., 1997.

Материалы журналов «Флотомастер» и «Marine Rundschau».
Интернет-сайт http://uboat.net.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из книг : J.P.Dallies-Labourdette, U-boote 1935 - 1945 (Paris, Histoire & Collections, 1996), F.Kohl, A.Niestle. Vom Original zum Modell: Uboottyp VIIC (Koblenz, Bernard & Graefe, 1989), U-Boats in action (Carrolton, Squadron/Signal Publications, 1977), E.Bagnasco, Submarines of World War Two (London, Cassell, 2000), P.Kemp, Sea War 1939—1945 (London, Brockhampton Press, 1998), P.Kemp, The Russian Convoys 1941—1945 (Warships Illustrated No 9, 1987), B.Ireland, E.Grove, War at Sea 1897—1997 (London, 1997), J.P.Mallman-Showell, Uboote Gegen England (Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1987), J.Rohwer, Valka na mori 1939—1945 (Praha, 1996), журналы «Rivista Marittima» и « Modell Werft».

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

СЕРИЯ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИХ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫХ МОНОГРАФИЙ

Книги серии, изданные в 2007—2008 годах:

- **Советские крейсера Великой Отечественной: от «Кирова» до «Кагановича»**
- **Атакуют «шнелльботы»: германские торпедные катера Второй мировой**
- **Советские авианосцы: авианесущие крейсера адмирала Горшкова**
- **Карманные линкоры фюрера: корсары Третьего рейха**
- **«Новики»: лучшие эсминцы Российского Императорского флота**
- **Легендарные «семерки»: эсминцы «сталинской» серии**
- **Германские эсминцы Второй мировой: демоны морских сражений**
- **«Щуки»: легенды советского флота**
- **«Эски» в бою: подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина**
- **Крейсера «холодной войны» (проект 68-бис)**
- **«Пантера»: стальная кошка Панцерваффе**
- **Средний танк Pz.IV: «рабочая лошадка» Панцерваффе**
- **Легкие танки Второй мировой**
- **Самоходки: в одном строю с танками**
- **Panzer III: стальной символ блицкрига**
- **«Королевский Тигр»: последний аргумент Гитлера**
- **МиГ-3: первый фронтовой высотный истребитель**
- **«Фокке-Вульф» FW 190: многоцелевой истребитель Люфтваффе**
- **Штурмовик Ил-2: «летающий танк»**
- **«Юнкерс» Ju 87: пикирующий бомбардировщик**
- **Пе-2: «пешка», ставшая ферзем**
- **И-16: норовистый «ишак» сталинских соколов**
- **Истребитель Ла-5: кошмарный сон «бубновых тузов»**
- **Истребитель «Мессершмитт Bf.109»: германский «король воздуха»**
- **Оборона Сталинграда**
- **Битва за Сталинград**

«Морская кампания от Балакина и Дашьяна»

Журнал для любителей истории флота и кораблестроения. В каждом номере этого иллюстрированного издания — чертежи и фотографии боевых кораблей всех стран и всех времен, подробное описание их конструкции и истории службы, цветные схемы окраски.

Журнал издается с июля 2006 года. Самый надежный способ получить все его номера — оформить подписку в любом почтовом отделении; индекс по каталогу «Роспечати» — 18330.

Морозов Мирослав Эдуардович,
Нагирняк Владимир Александрович

Стальные акулы Гитлера. Серия «VII»

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.:(495)745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 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.: (495) 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: (495) 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: (495)411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 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 с готовых диапозитивов 10.06.2008.
Формат 84×108$^{1}/_{16}$. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 15,12. Тираж 3000 экз. Заказ № 1856.

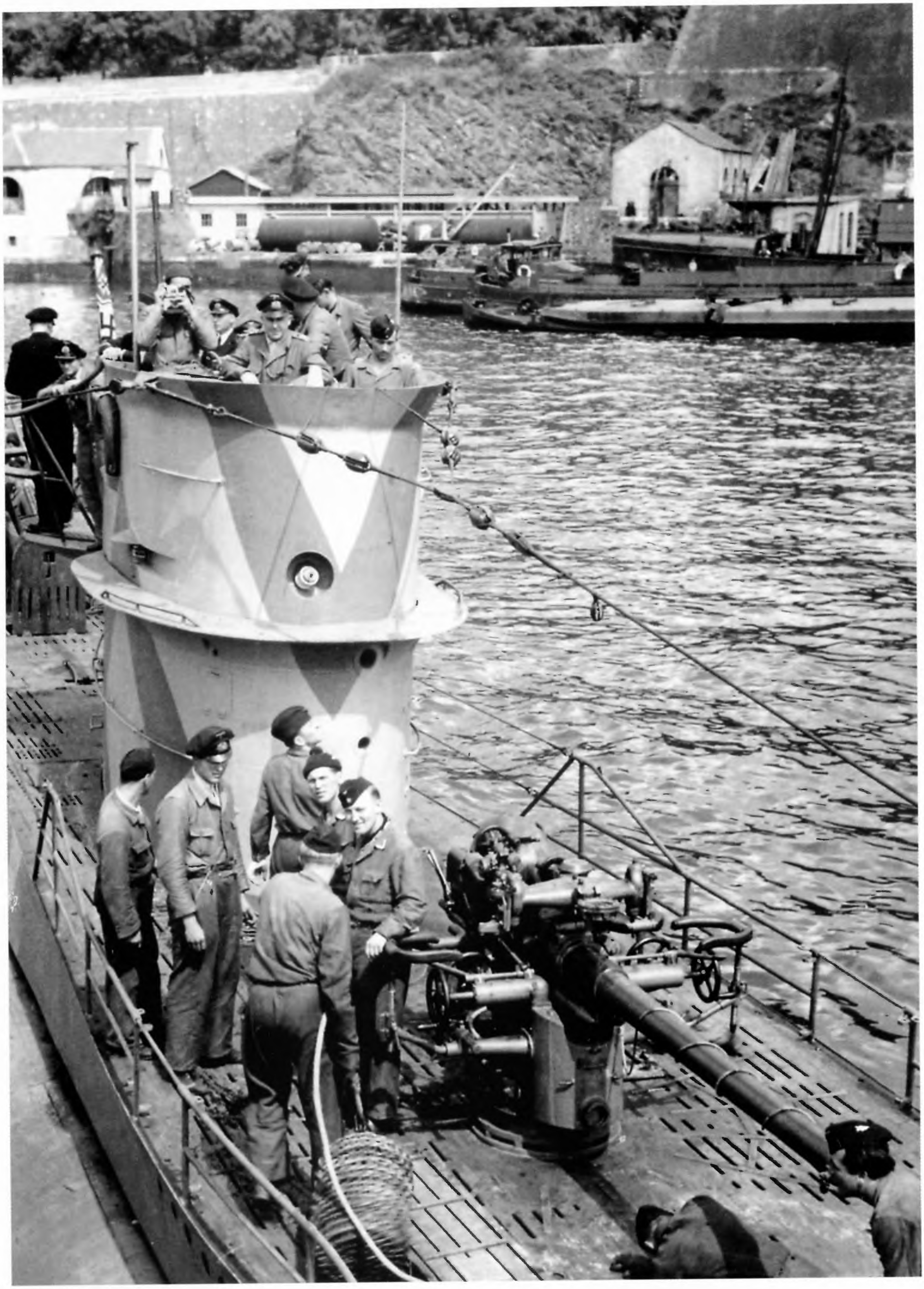
Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.

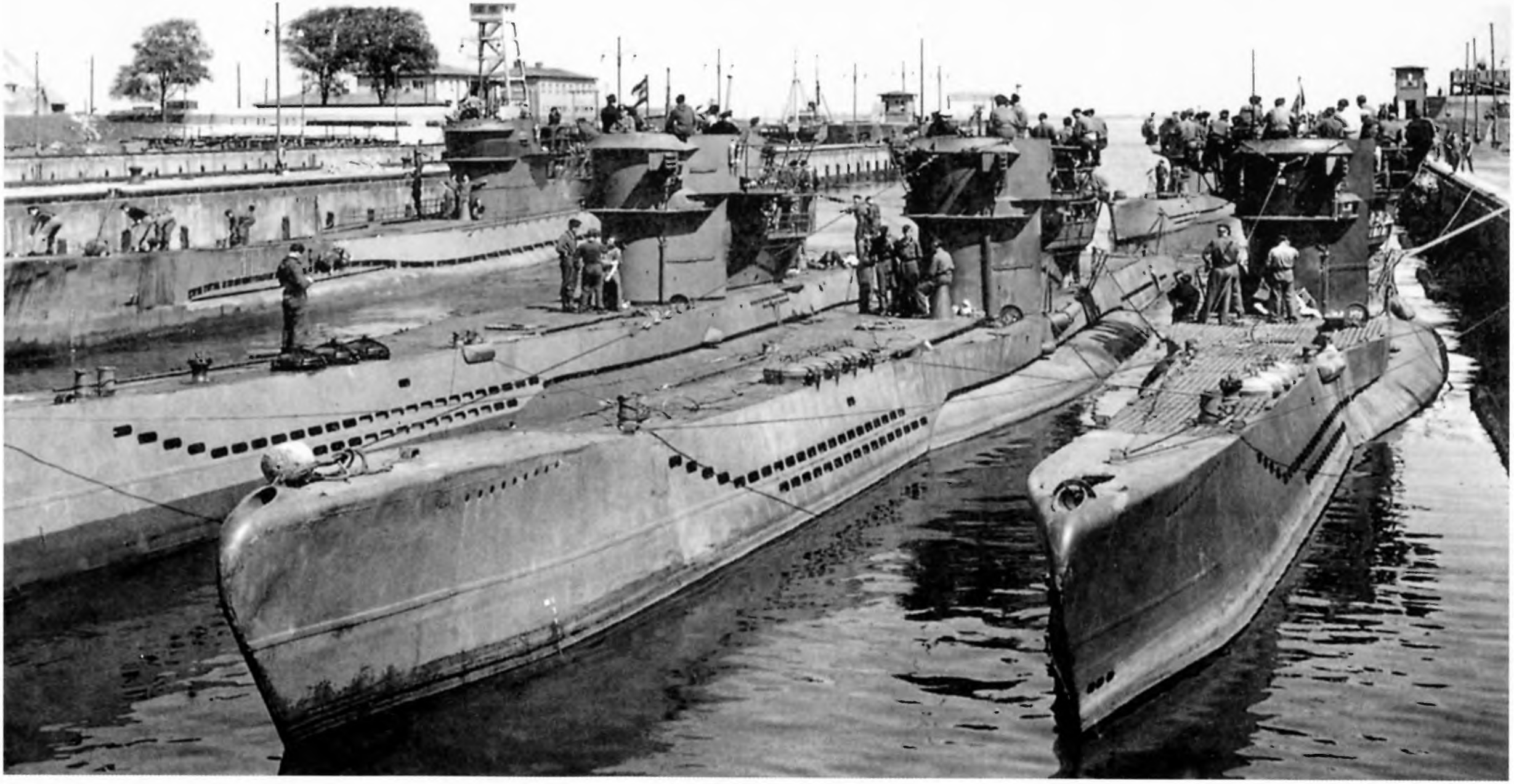
Подводные лодки U-28, U-29 и U-30 VIIA серии в Вильгельмсхафене накануне Второй мировой войны

Высшее командование Кригсмарине на площадке рубки подводной лодки. Третий слева — адмирал Э.Редер, крайний справа — капитан цур-зее К.Дёниц

Одна из подводных лодок VII серии в походе. Вокруг ствола 88-мм орудия намотан шнур, крепящий водонепроницаемую крышку

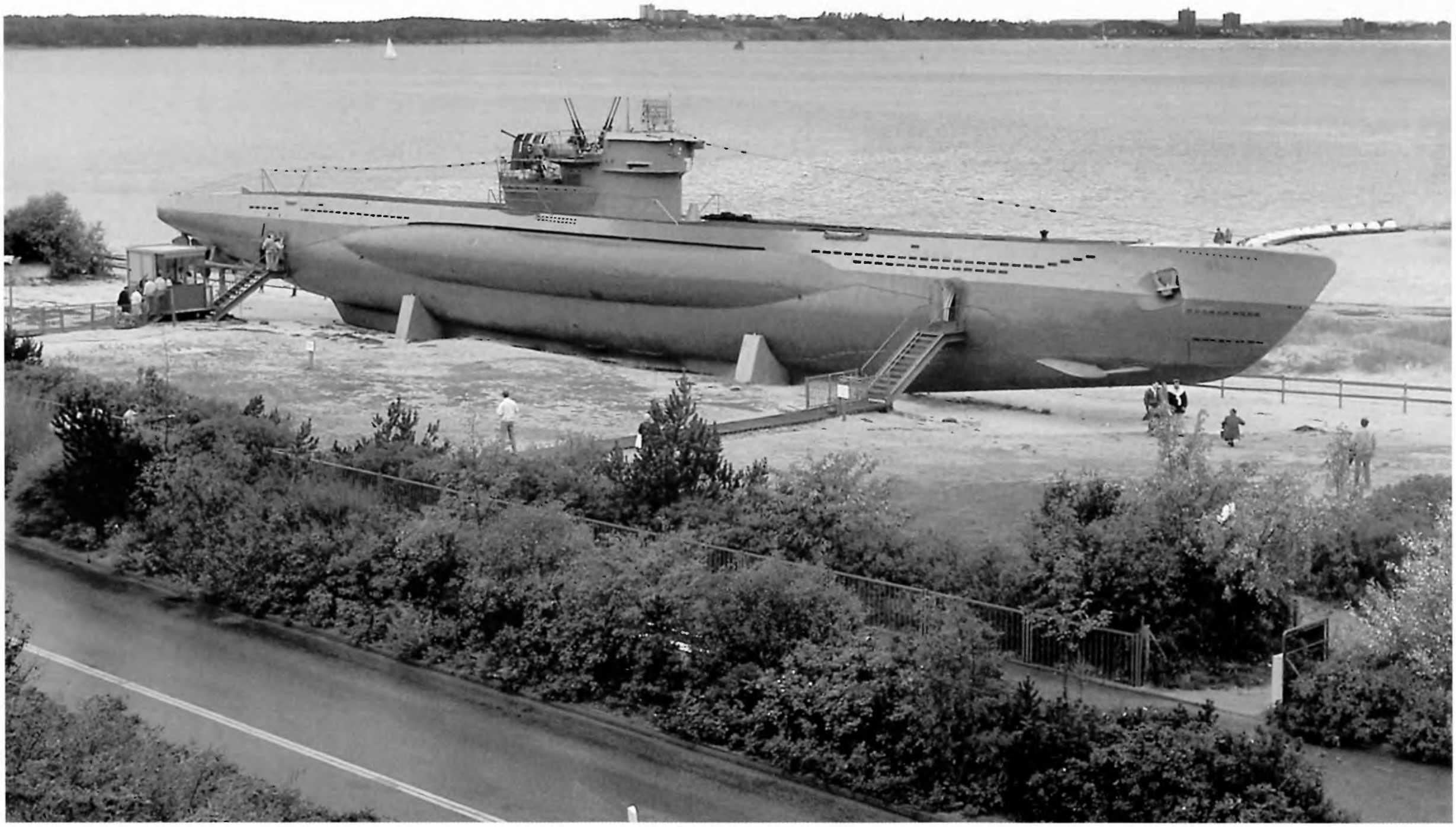
На приведенных двух снимках U-204 в камуфляжной окраске покидает Брест, весна 1941 г. На площадке ограждения рубки установлена 37-мм зенитная полуавтоматическая пушка SKC/30



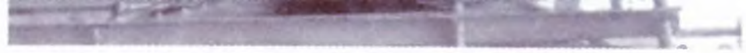


Подводные лодки VIIC/41 серии в Вильгельмсхафене вскоре после капитуляции Германии

Символ краха гитлеровской «неограниченной подводной войны» — трофейная субмарина U-776 у Вестминстерского моста в Лондоне, 1945 г.

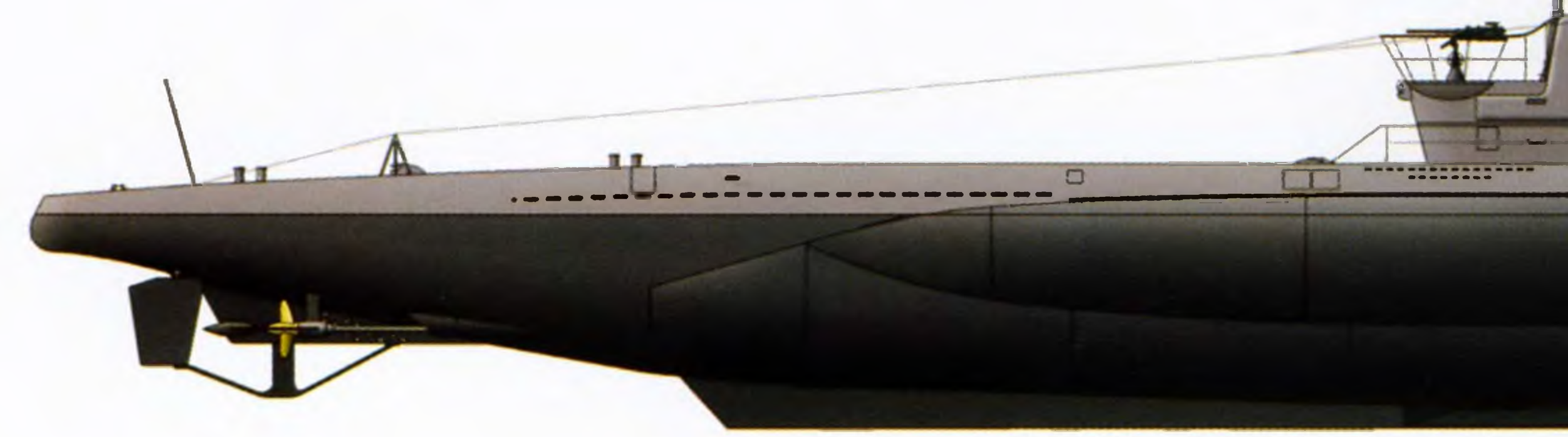


Подводная лодка U-995 — часть морского мемориального комплекса в Лабое близ Киля



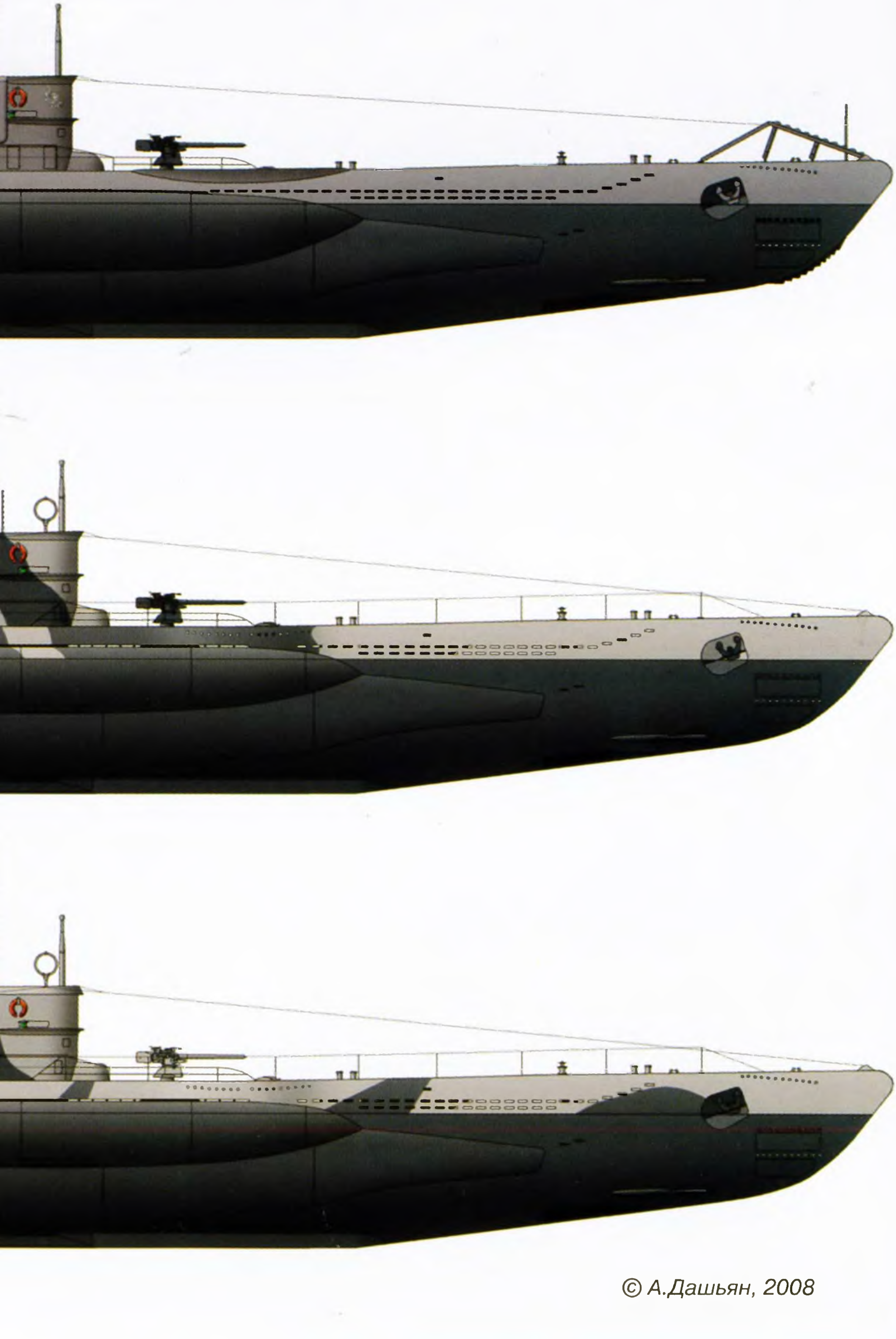
Подводная лодка VII серии в море
Художник А.Заикин

Подводная лодка U-47, весна 1941 г., Атлантика



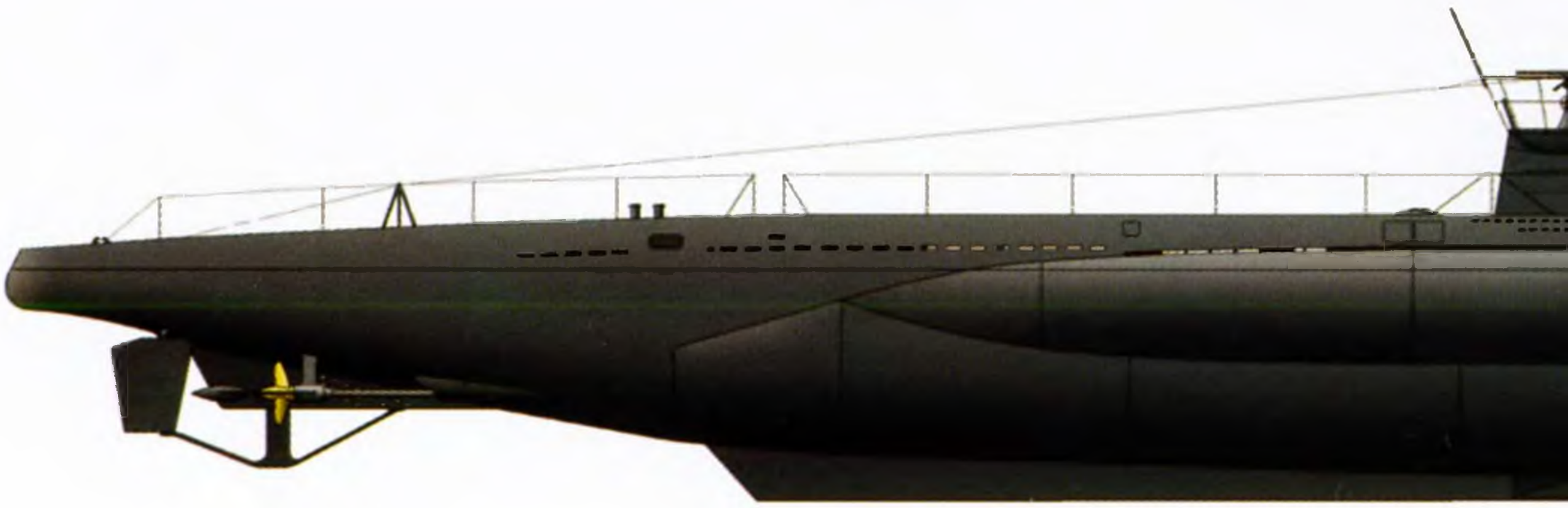
Подводная лодка U-556, май 1941 г., Атлантика

Подводная лодка U-562, 1942 г., Атлантика

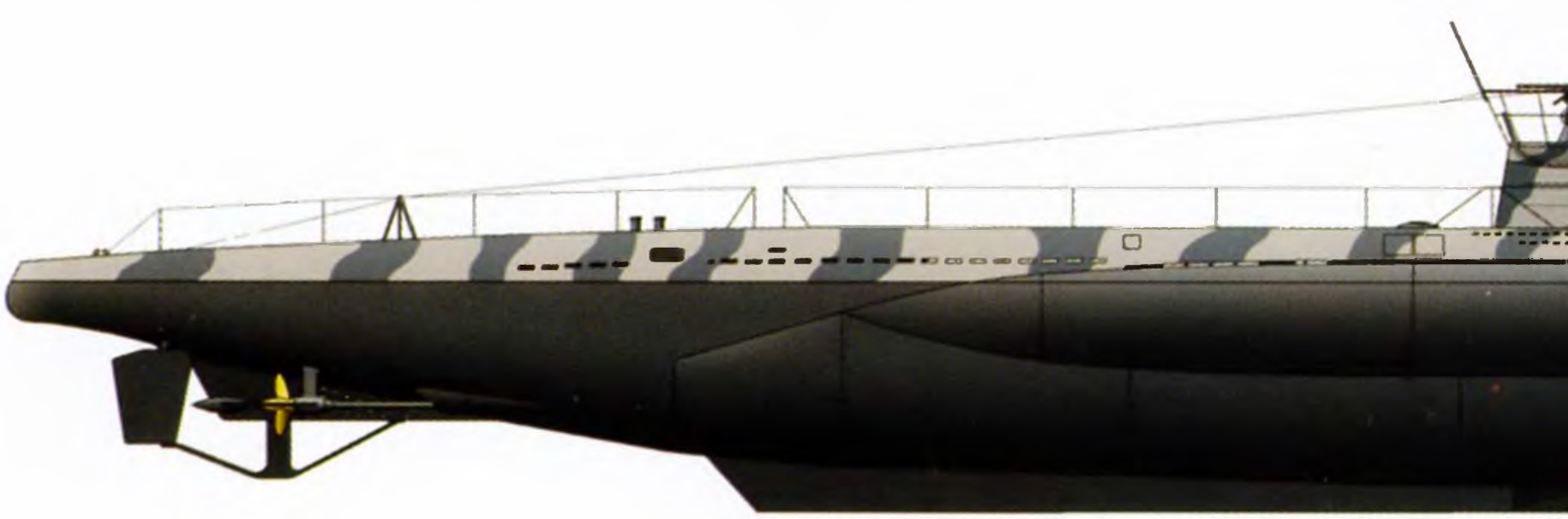


© А.Дашьян, 2008

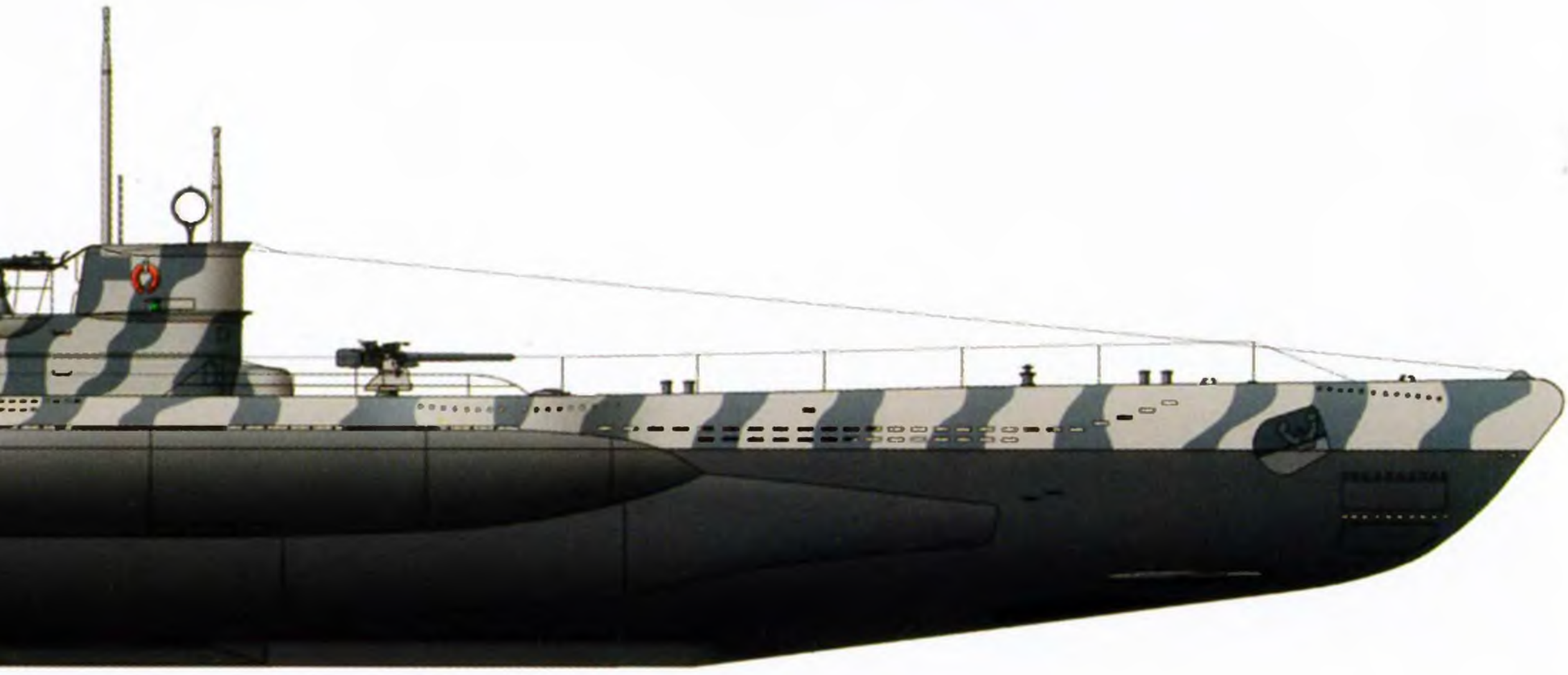
Подводная лодка U-753, 1942 г.

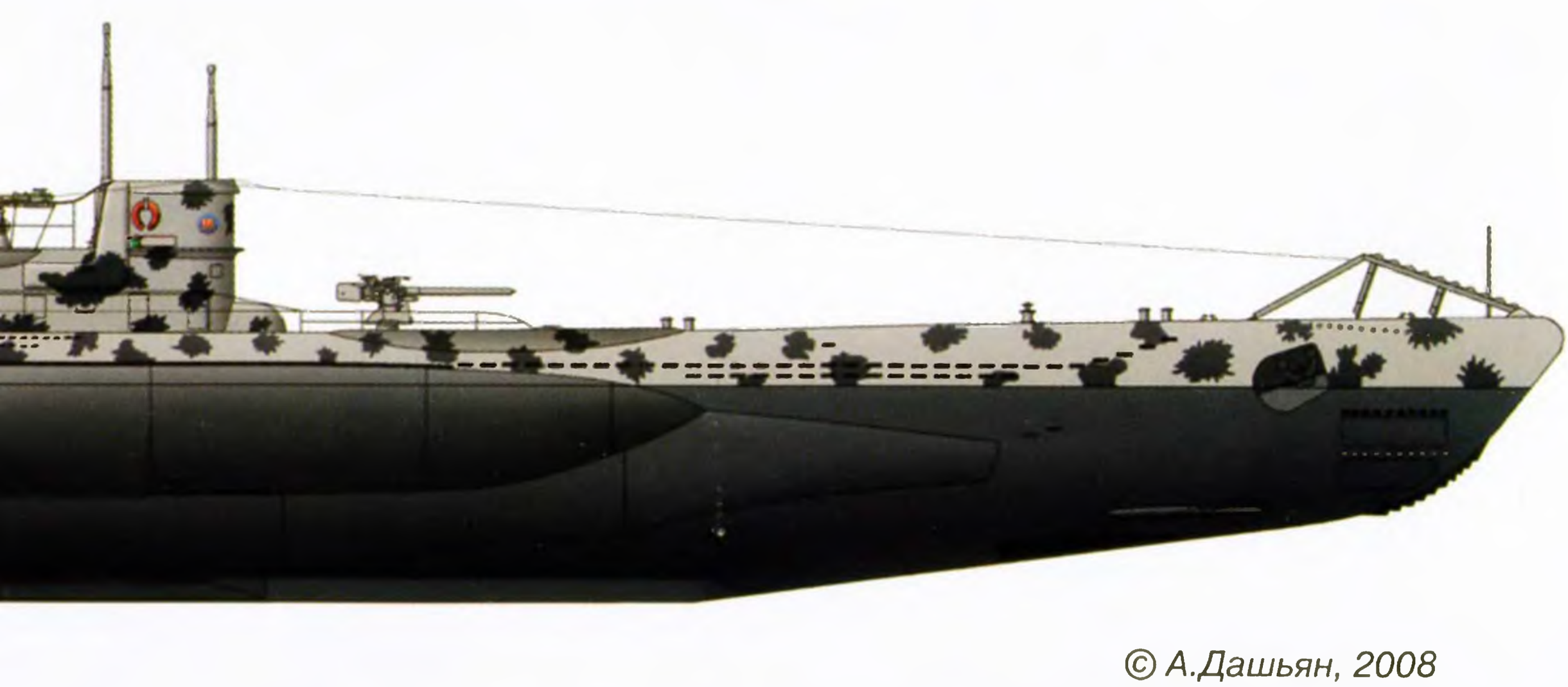


Подводная лодка U-82, 1942 г., Средиземное море



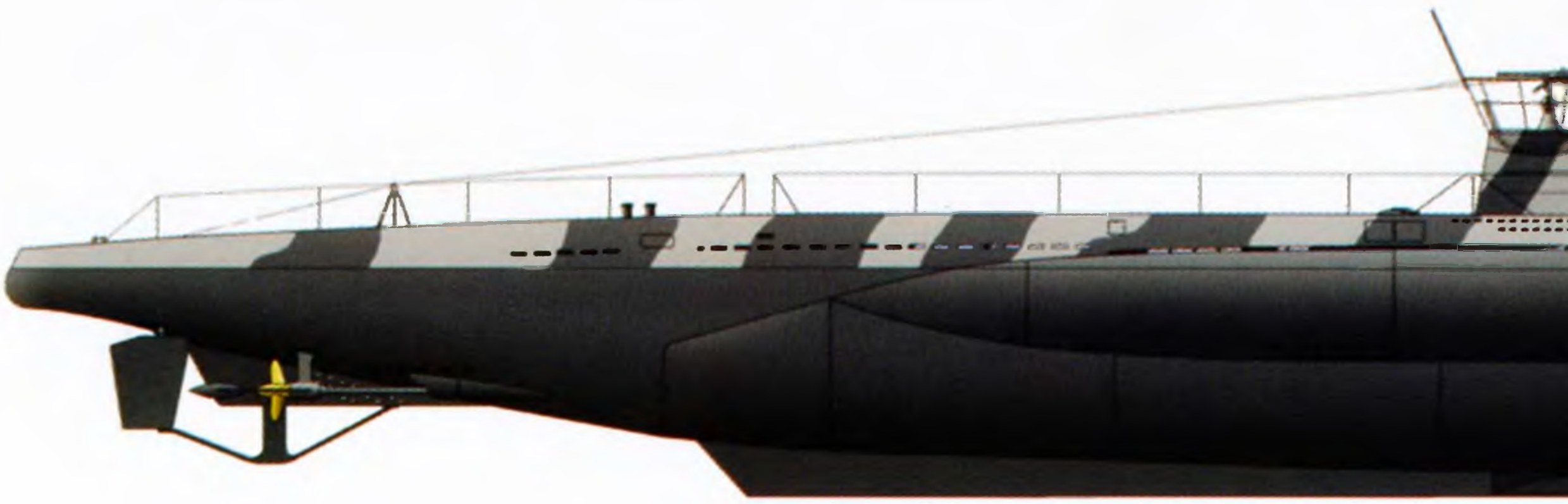
Подводная лодка U-83, 1942 г., Средиземное море



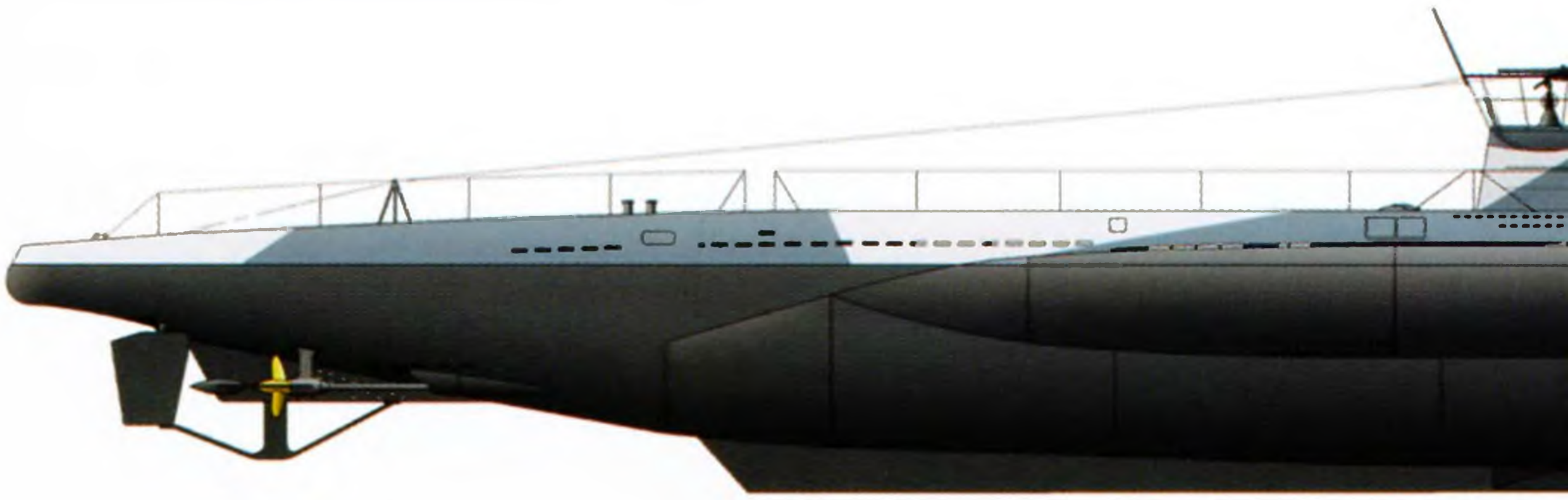


© А.Дашьян, 2008

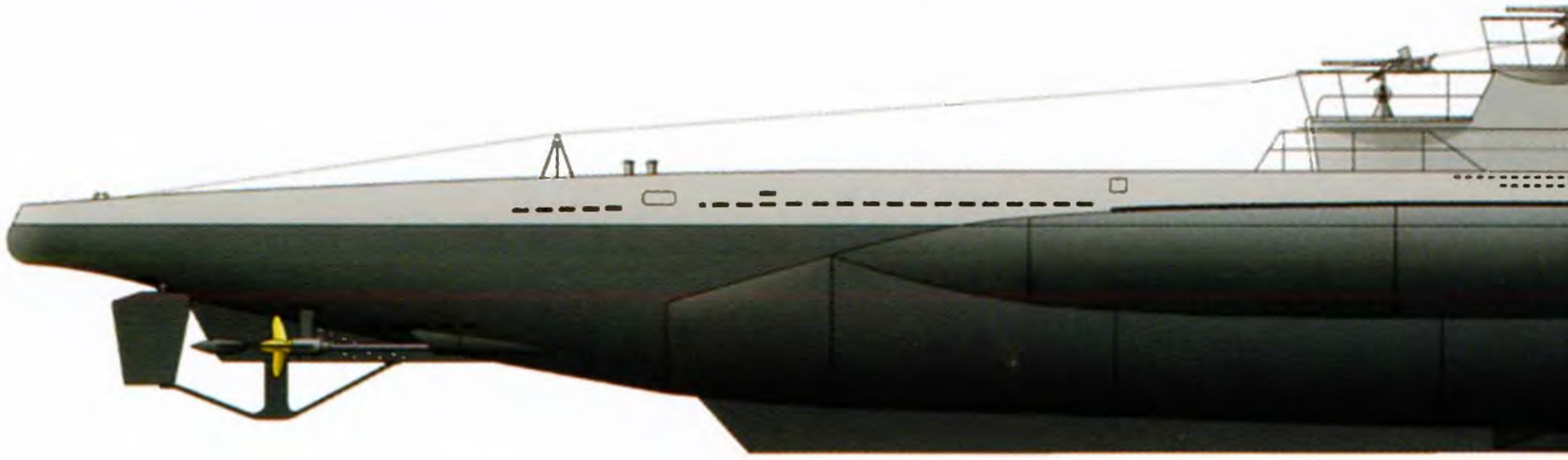
Подводная лодка U-201, конец 1942 г.

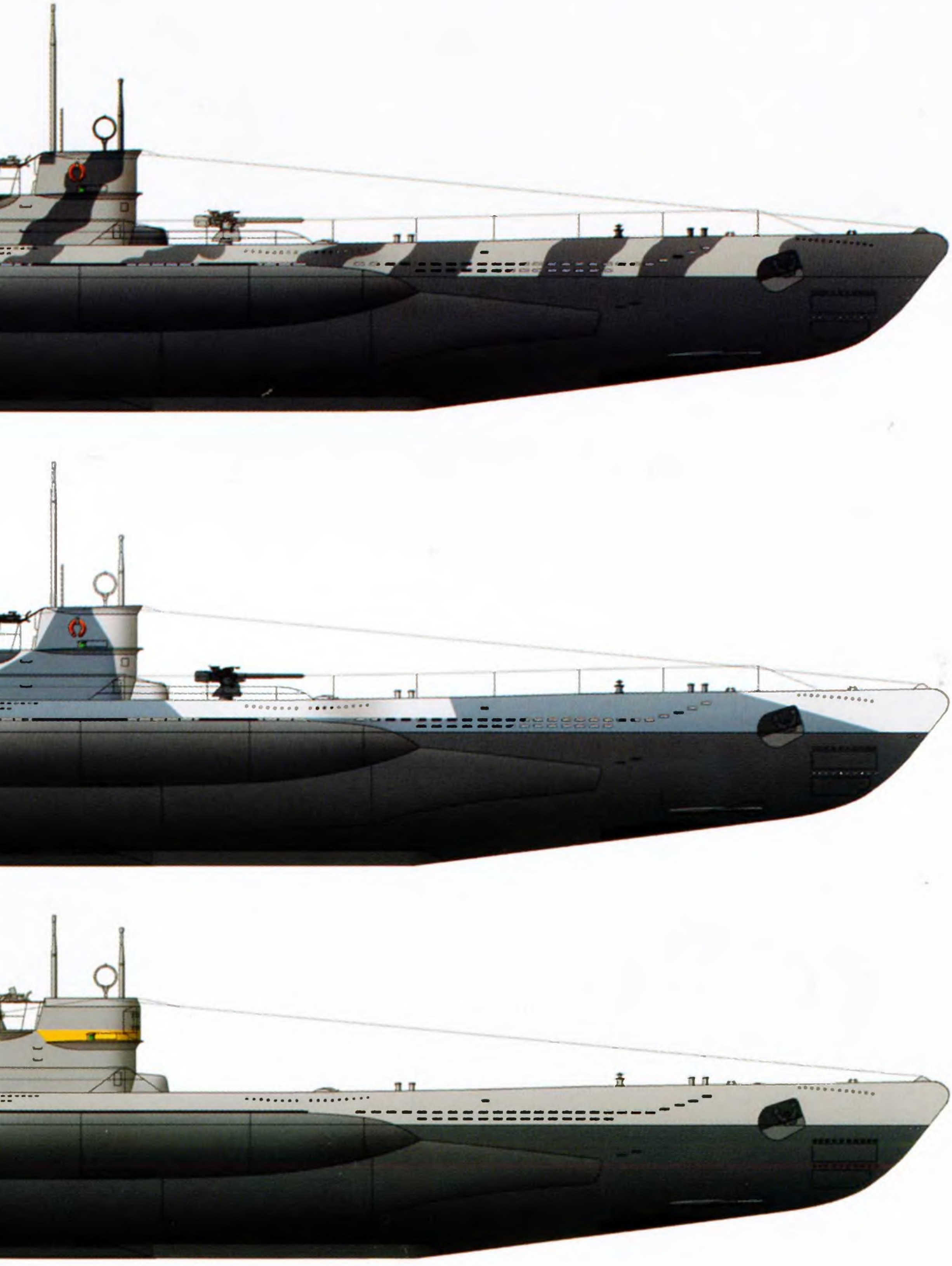


Подводная лодка U-592, 1943 г.

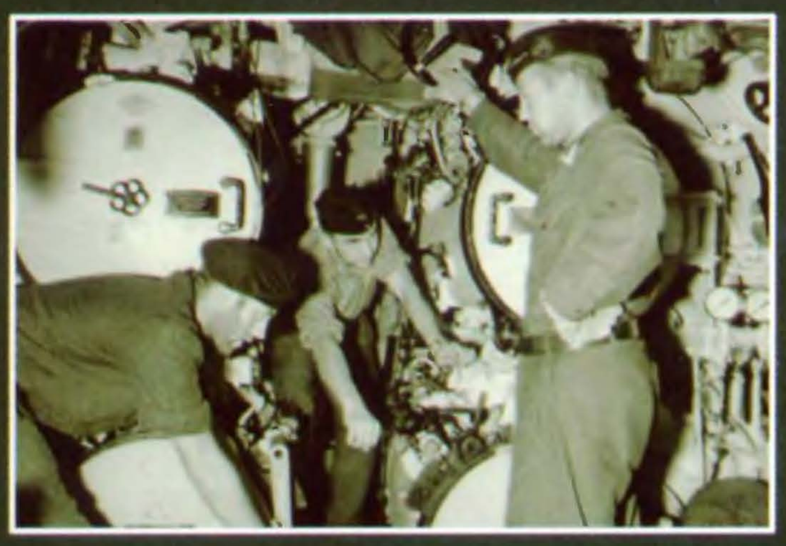


Подводная лодка U-237, 1943 г.





© А.Дашьян, 2008



Германские подводные лодки VII серии были грозным оружием. Построенные в количестве 718 единиц, они составили абсолютное большинство подводного флота Кригсмарине в годы Второй мировой войны. Ущерб, нанесенный союзникам субмаринами-«семерками», оказался более чем внушительным: от их торпед пошли ко дну 6 авианосцев (еще два получили столь серьезные повреждения, что уже не восстанавливались и были сданы на слом), 2 линкора, 5 крейсеров, 52 эсминца и эскортных миноносца, десятки других боевых кораблей и тысячи транспортных судов.

Однако максимум результативности немецких подводников пришелся на первые годы войны. Уже с 1942 года чаша весов начала склоняться в пользу противолодочных сил стран антигитлеровской коалиции. За годы войны Кригсмарине потеряли 546 субмарин VII серии, не считая затопленных собственными экипажами накануне капитуляции Германии. Таким образом, немецкие подводные корсары проиграли войну, а цель адмирала Дёница поставить «владычицу морей» на колени не была достигнута...

ISBN 978-5-699-29092-5