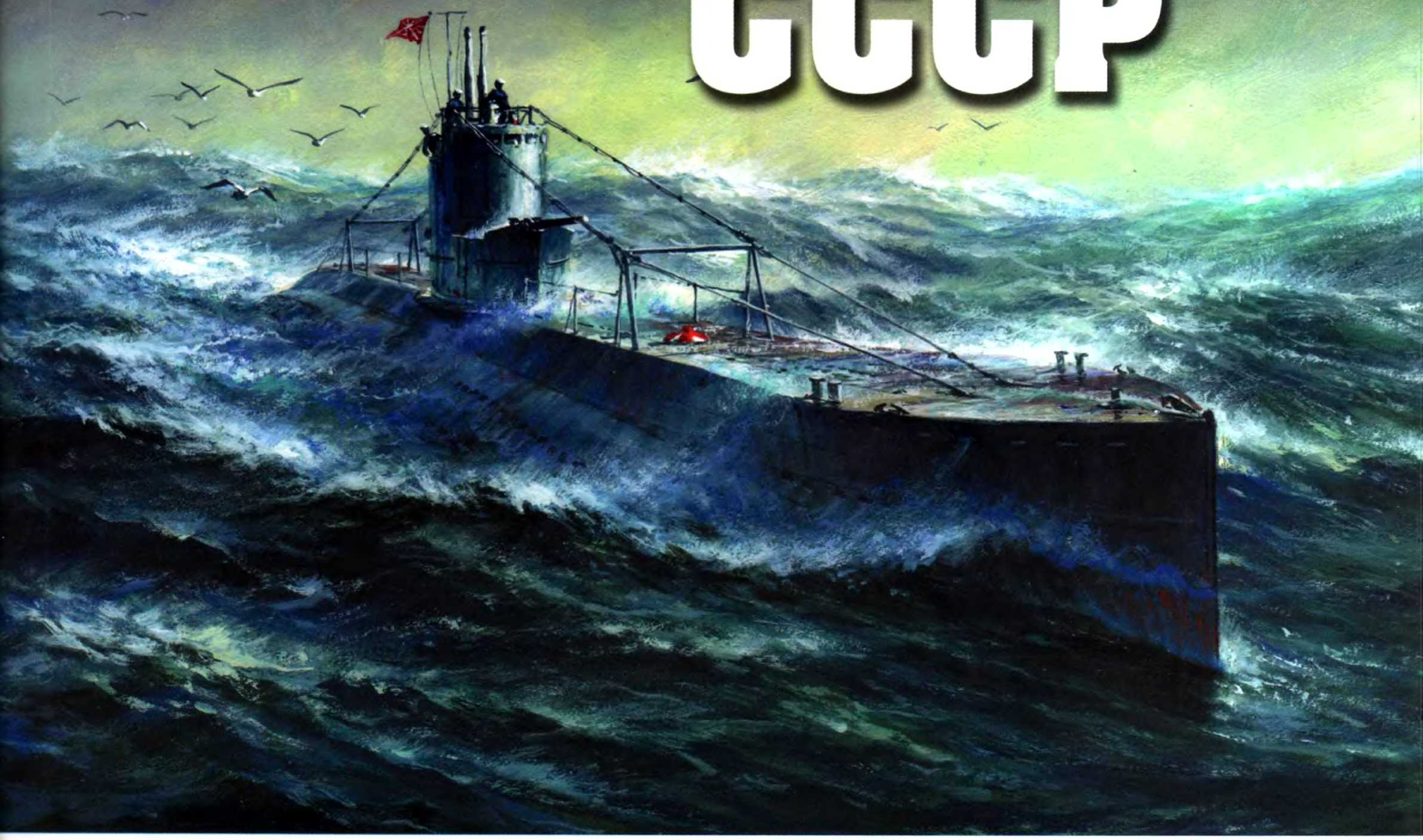
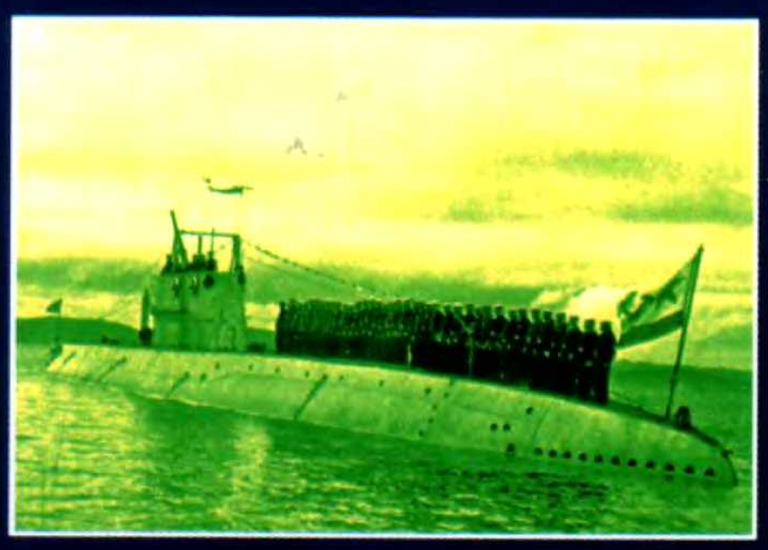
МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН

ПЕРВЫЕ ПОДЛОДКИ СССР



«ДЕКАБРИСТЫ» И «ЛЕНИНЦЫ»



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ
КОНСТАНТИН КУЛАГИН

ПЕРВЫЕ ПОДЛОДКИ СССР

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2010

ББК 68.54
М80

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Авторы выражают благодарность А.Я.Кузнецову, Г.А.Кибардину, П.В.Петрову, А.В.Скробачу, И.Борисенко, Т.В.Кузнецовой, О.Н.Ольховатскому, И.С.Курганову, В.В. Резвушкину, а также сотрудникам РГАЭ Л.С.Кучеренко, Н.В.Маликовой, Е.К.Потемкиной и ЦВММ Л.И.Березницкой, К.А.Тулину

Книга подготовлена в авторской редакции

Морозов М.Э., Кулагин К.Л.

М80 Первые подлодки СССР. «Декабристы» и «Ленинцы» – М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2010. – 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-37235-5

Подводные лодки типов Д и Л («Декабристы» и «Ленинцы») по праву считаются этапными кораблями Красного флота. Будучи первенцами советского кораблестроения, первыми субмаринами, спроектированными и построенными при Советской власти, в годы Великой Отечественной войны они активно применялись на всех театрах военных действий — и на Балтике, и на Черном и Северном морях, а «ленинцы» в 1945 году участвовали еще и в войне против Японии на Тихом океане, - атаковали вражеские корабли и конвои, ставили минные банки на коммуникациях противника... За боевые заслуги Д-3 получила и орден Красного Знамени, и звание гвардейской, Л-22 стала Краснознаменной. В память о подвиге моряков в годы Великой Отечественной войны Д-2 («Народоволец») установлена на вечную стоянку в Санкт-Петербурге в качестве филиала Центрального Военно-морского музея.

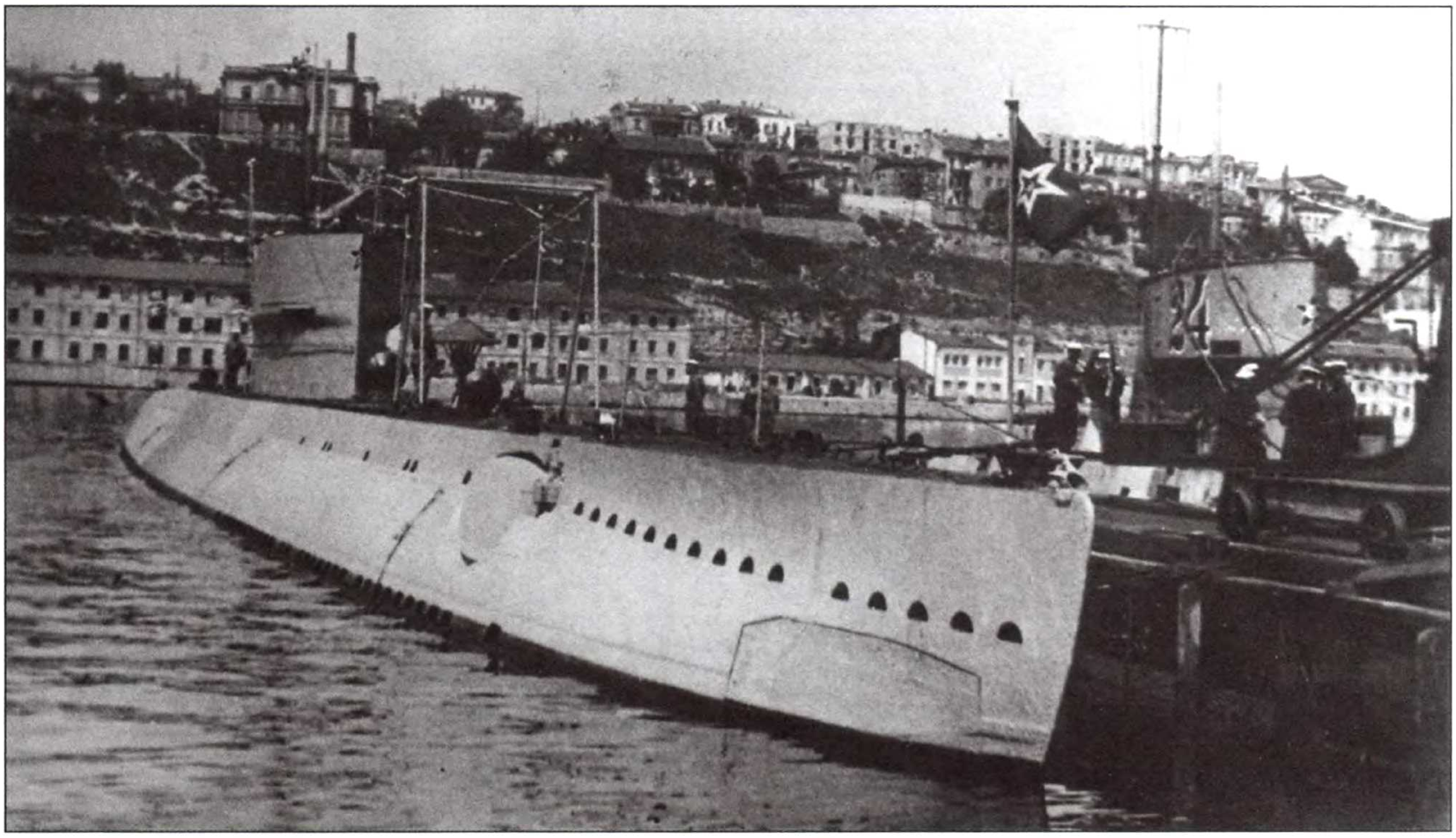
ББК 68.54

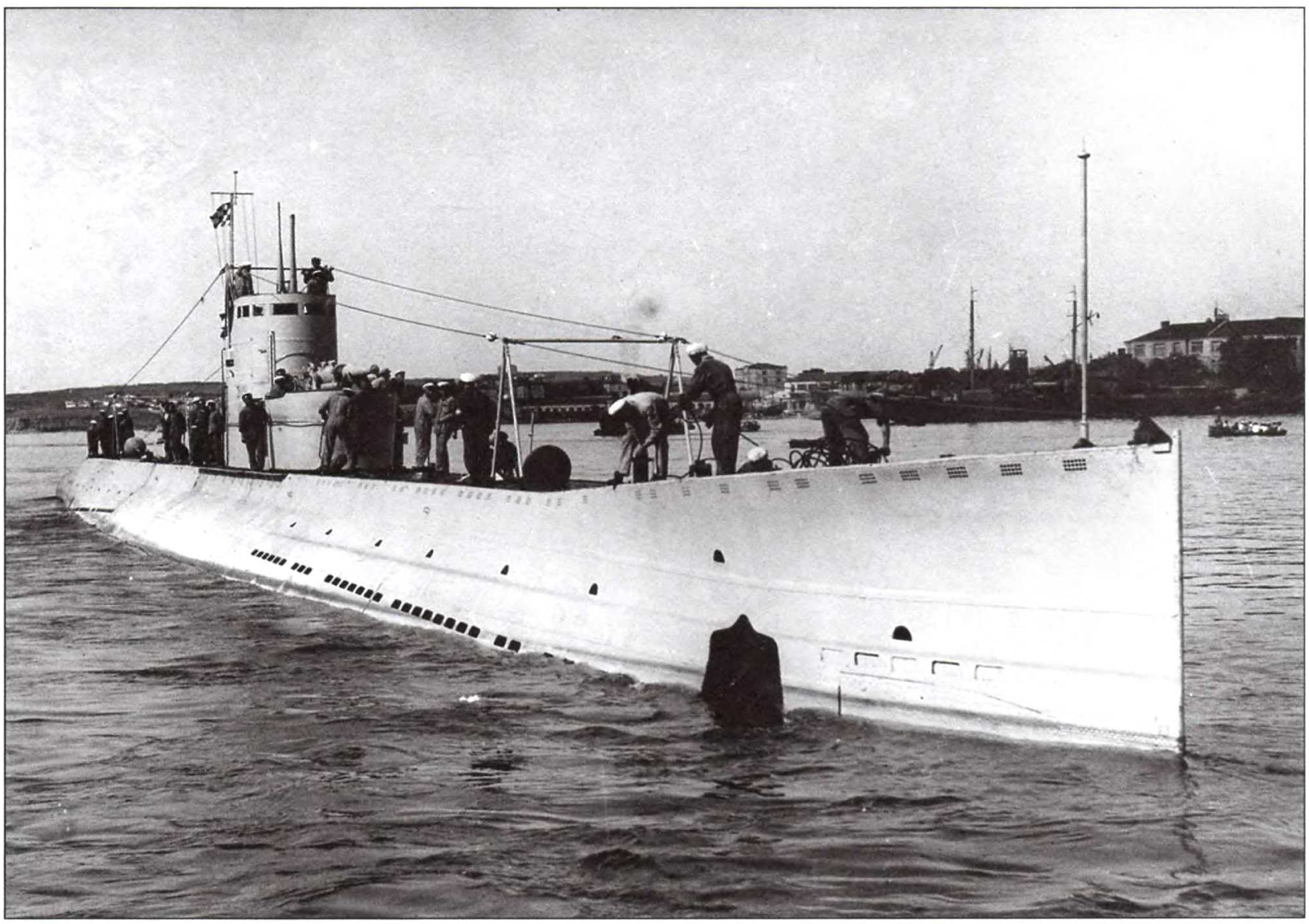
ISBN 978-5-699-37235-5

© М.Э.Морозов, К.Л.Кулагин, 2010
© ООО «Издательство «Коллекция», 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2010

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПОСТРОЙКА 5
История проектирования 5
Строительство и испытания 11
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ 18
I серия (тип «Д») 18
II и XI серии (тип «Л») 23
XIII и XIII-38 серии (тип «Л») 30
Модернизации 36
Системы и устройства подводных лодок 38
Общая оценка проекта 52
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ 56
Декабристы 56
Ленинцы 90
Послевоенная судьба подводных лодок 156
Литература и источники 159





ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПОСТРОЙКА

История проектирования

Строительство нового флота Советской державы началось с подводных лодок, класса кораблей, которому теория «малой войны на море» отводила одну из главных ролей. Выработка требований к новым субмаринам шла в течение всех 20-х годов. В конце 1921 г. Морская подкомиссия по восстановлению военной промышленности определила перспективные задания для строительства подводных лодок. Было признано целесообразным строить торпедные подводные лодки водоизмещением до 1000 т, подводные минные заградители, а также подводные крейсера с сильным артиллерийским вооружением.

19.8.1923 командование Военно-Морских Сил РККА создало комиссию для подготовки оперативно-тактических заданий на проектирование подводных лодок. Ее возглавил «главный подводник штаба РККФ» Н.А. Зарубин. В комиссию были включены начальник отдельного дивизиона подводных лодок Балтийского флота Я.К. Зубарев и начальник отдела подводного плавания Технического управления Военно-Морских Сил (Мортехупр) Н.И. Казанский. В своей работе комиссия пыталась максимально использовать опыт Первой мировой и Гражданской войн. Также проводились консультации с представителями Балтийского судостроительного и Обуховского заводов, ряда других предприятий и ведомств. Комиссия признала целесообразным строить позиционные подводные лодки водоизмещением не более 1000—1100 тонн в первую очередь для Балтики, затем для Черного моря.

К концу сентября 1923 г. были подготовлены оперативно-тактические задания для торпедной подлодки и подводного минного заградителя. Обоим подклассам считалось необходимым развивать полную надводную скорость 16,5 узлов, подводную 9 узлов, при дальности плавания экономическим ходом не менее 3500 миль в надводном и 110 миль в подводном положениях. Предельную глубину погружения считалось целесообразным довести до 120—140 м, время срочного погружения — до 30 секунд. Вооружение торпедной субмарины составляли четыре носовых, шесть траверзных и два кормовых торпедных аппарата калибром 533 мм (боезапас 22 торпеды), а также два 102-мм орудия. Подводный минный заградитель, сохраняя такое же артиллерийское вооружение и два носовых торпедных аппарата с 4 торпедами, должен был принимать не менее 42 мин, размещенных в минных трубах внутри прочного корпуса. Реализация всех вышеперечисленных требований виделась в создании лодок с двухкорпусной архитектурой и обязательным делением на водонепроницаемые отсеки. В 1924 г. СНК РСФСР принял решение о начале проектирования и последующем строительстве субмарин.

Эскизный проект торпедной подлодки разрабатывали на Балтийском заводе. При этом старались максимально учесть и опыт мировой войны, и выводы из эксплуатации субмарин типа «Барс». Авторы проекта — заведующий отделом подводного плавания Б.М. Малинин и технический директор завода В.К. Скорчеллетти — считали необходимым приступить к постройке предлагаемой лодки немедленно, чтобы сохранить накопленный Балтийским заводом опыт подводного кораблестроения и обеспечить его дальнейшее развитие, а также сохранить кадры специалистов. Новая лодка должна была кроме основного назначения стать опытным образцом, с учетом создания которого впоследствии предполагалось осуществлять массовое строительство.

При выборе оружия, двигателей, материала корпуса принимались уже освоенные в отечественном производстве образцы. Так, для надводного хода предполагалось использовать дизеля Виккерса, которые были начаты постройкой на Балтийском заводе в 1916 г., но так и остались в недоделанном состоянии. И все-таки из-за отсутствия финансирования новый проект в строительство так и не пошел.

31.1.1925 Наморси В.И. Зоф направил в Научно-технический комитет директиву, содержавшую очередную подборку заданий для подводных лодок перспективных подклассов. Таковых выделялось три: эскадренная подводная лодка для службы вдали от баз и взаимодействия с эскадрой, подводный минный заградитель для маневренных постановок, в том числе и на шхерных фарватерах, а также океанский крейсер для действий на отдаленных коммуникациях.

В качестве общего требования выдвигалась простота и надежность конструкции. Обводы корпусов должны были оптимизироваться для достижения наибольшей скорости хода. Сам корпус и механизмы должны были выдерживать взрыв глубинной бомбы с зарядом 160 кг на расстоянии 22 метров. Время погружения из крейсерского положения не должно было превышать 45 секунд. Мины планировалось размещаться в равнопрочных корпусу трубах. Для наблюдения за поверхностью лодки оснащались двумя перископами и одним перископ-дальномером. Впервые прозвучало требование установки современных средств связи, гидроакустики, приборов управления торпедной и артиллерийской стрельбой. В заключение

На стр.4 В в е р х у: подводная лодка типа «Декабрист» в Южной бухте Севастополя.
В н и з у: «Л-4»

Б.М.Малинин

А.Н.Щеглов

оговаривалась желательность сокращения тоннажа, но не в ущерб остальным заданным элементам.

Главный подводник Штаба РККФ Н.А. Зарубин в феврале того же года дополнил эту директиву своими соображениями. Он констатировал необходимость принципиально новых технических решений и отсутствие их на данном этапе развития отечественного подводного кораблестроения. Кроме того, в «дополнениях» Зарубин высказал ряд идей, часть из которых стала впоследствии принципами нашего подводного кораблестроения. Лодка должна была иметь двухкорпусную архитектуру, с расчетом прочности внутренних переборок на давление при предельной глубине погружения. В прочной рубке никаких приборов не устанавливалось, поскольку допускалась возможность отрыва ее в результате таранного удара вражеского корабля. При затоплении любого отсека лодка должна была сохранить непотопляемость. Время погружения не должно превышать 30 секунд. Предлагалось установить заваливающиеся носовые горизонтальные рули для повышения надводной скорости. Непременным требованием стала установка средств регенерации. Также необходимым считалось проектирование и установка на подлодки стабилизаторов глубины без хода.

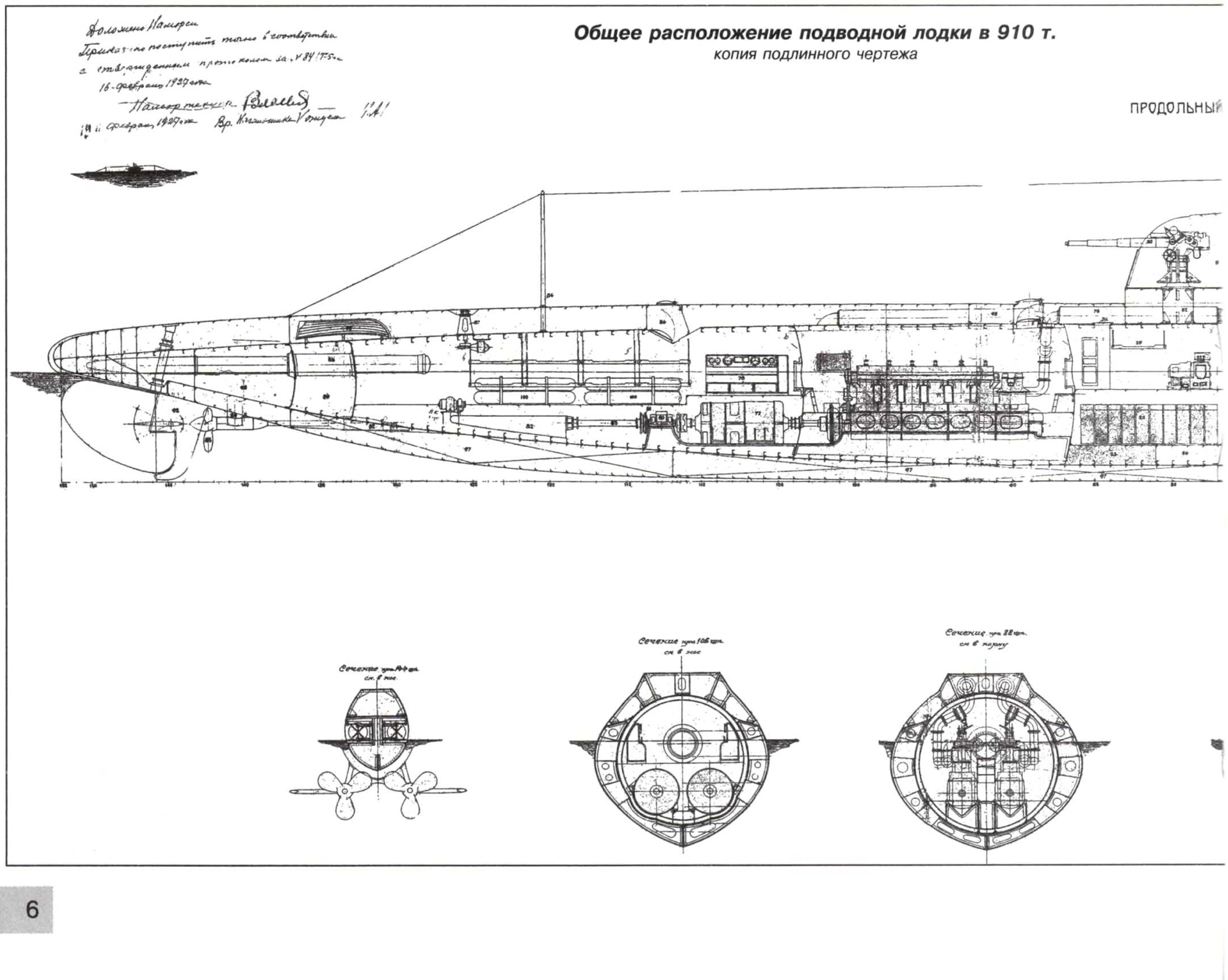
«Первенцы советского подводного флота» — I-я и II-я серии

В январе 1926 г. в Научно-техническом комитете Управления Военно-Морских Сил (НТКМ) приступили к разработке проекта подводной лодки I серии. Руководство осуществлял председатель секции подводного плавания НТКМ А.Н. Гарсоев. В научно-исследовательской работе, продолжавшейся в течение года, принимали участие Н.А.Зарубин, Н.И. Казанский, профессор П.Ф.Папкович, инженер-механик Л.А.Белецкий, инженеры-судостроители Б.М.Малинин, К.И.Руберовский, А.Н.Щеглов, инженер-электрик В.И.Говорухин, конструкторы К.В.Кузьмин, Ф.З.Федоров и А.К.Шлюпкин.

Ввиду сложности реализации тактического задания и проблем, связанных с выбором энергетической установки, проект разрабатывался в двух вариантах — водоизмещени-

Общее расположение подводной лодки в 910 т.

копия подлинного чертежа



ем 890 и 1440 т. 19 сентября оба варианта эскизного проекта были вынесены на совещание в Военно-морской академии под председательством нового Наморси Р.А. Муклевича с участием начальников управлений УВМС, командования морскими силами и бригады подводных лодок Балтийского моря. Совещание остановилось на первом варианте в 890 т как наиболее предпочтительном для Балтики, где лодкам предстояло участвовать в оборонительных действиях в Финском заливе и пользоваться шхерными фарватерами. При этом пришлось поступиться возможностью совместных действий с эскадрой, что обеспечивал только более крупный и быстроходный вариант. Было также решено окончательно перейти к 533-мм торпедам (предлагались и 600-мм), которые обеспечивали поражение линкоров с модернизированной противоторпедной защитой. 15 октября Наркомвоенмор К.Е. Ворошилов утвердил отобранный вариант как проект для строительства шести подводных лодок новой программы, получивших по наименованию головной лодки обозначение — тип «Декабрист», позже — тип «Д».

Общий проект составлялся под руководством Б.М. Малинина техническим бюро №4 Балтийского завода. По конструктивному типу лодка представляла собой финальный этап развития проектов «Программы строительства подводных лодок» 1915 г. Ряд решений, как например, прочный корпус веретенообразной формы, был для отечественного кораблестроения самобытен и не применялся никогда впоследствии. Главные проблемы доставил выбор двигательной установки и торпедных аппаратов. 19 октября поступило предложение Наморси установить на корабле 6 носовых торпедных аппаратов. Система стрельбы должна была использоваться воздушная, вместо ранее предлагавшейся гидравлической. К декабрю проработку выполнили, но водоизмещение возросло до 910 т. В январе 1927 г. окончательно «созрели» заказать дизеля у немецкой фирмы MAN. По соображениям остойчивости заменили одно 102-мм орудие на 37-мм зенитный автомат, но при этом их подняли на мостик. Стоимость одной субмарины по расчетам составляла 3 миллиона рублей.

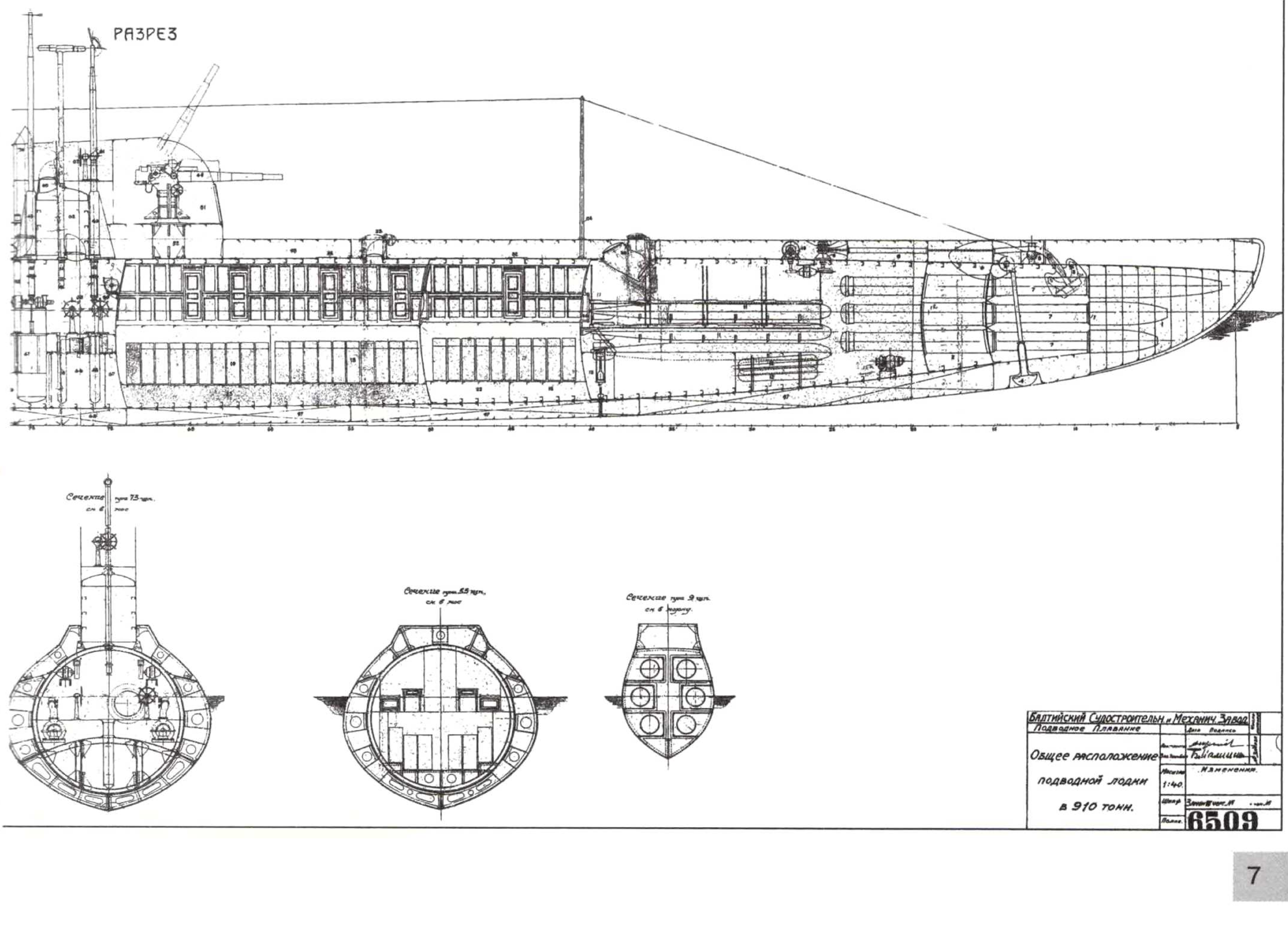


Таблица 1. Проектные ТТЭ средних торпедных подводных лодок

	Проект Б.М.Малинина	Проекты НТК 1-й вариант	Проекты НТК 2-й вариант	Утверждённый РВС 17.2.1927 г
Водоизмещение, т				
надводное	755	1440	890	910
подводное	981	1946	1193	1290
Мощность двигателей, л.с.	1100/1500	4400/2000	2200/1000	2400/1000
Скорость хода, уз	14/12	21/11	16,3/10	16/10
Дальность плавания, мили (ход, уз)	1600(14)/180(2)	1500(21)/195(3)	5000(8—9)/155(3)	7000(9,5)/150(3)
Вооружение:				
число торпедных аппаратов	3 НТА + 6 ТТА	4 НТА + 2 КТА	4 НТА + 2 КТА	6 НТА + 2 КТА
запас торпед	9	14	10	14
минных устройств	—	—	—	—
мин	—	—	—	—
орудий — калибр, мм	1—100, 1—76	2—102	2—102	1—102, 1—37
Глубина погружения предельная, м	61	90	90	90

Примечания: В числителе — для надводного положения, в знаменателе — для подводного. НТА, ТТА, КТА — носовые, траверзные и кормовые торпедные аппараты.

Проектирование минных заградителей из-за опасения совершить крупные конструкторские просчеты не начинали. В марте 1927 г. НТК принял решение назначить в качестве приоритетного строительство т.н. лодок «комбинированного типа», которые при сохранении мощного торпедного вооружения имели бы возможность осуществлять постановки минных банок. Именно такие лодки решили запустить в производство под названием «II-я серия». Задание предопределяло возможность приема 15—25 мин с зарядом 112 — 128 или 240 кг. Проект требовалось завершить к 1 октября того же года. Для ускорения и удешевления работ его разработка должна была вестись в максимальной унификации с I-й серией.

Самые жаркие споры развернулись по вопросу конструкции минного устройства. Имелся только один вариант, опробованный на практике — это система Налетова, имевшаяся в наличии на заградителе «Рабочий» (быв. «Ерш»). Достоинствами ее были простота конструкции, сравнительно малый вес устройства, большой минный магазин. Как недостаток воспринималось расположение мин в проницаемой надстройке, заполняемой при погружении. Считалось, что при этом мины могли корродировать, признавалось отсутствие защиты от подводных взрывов и низкая остойчивость заградителя с таким устройством. Сторонниками этой системы являлись начальник Технического управления ВМС Власьев и директор Балтийского завода Руберовский.

Другой проект минного устройства был разработан Остехбюро в 1928 году заведующим торпедным отделом П.В. Бехтеревым и заведующий минно-тральным отделом А.А. Пятницким. Минные трубы были запроектированы бронзовыми, точеными. Погрузка производилась мокрым способом с помощью лебедки. Сбрасывание их осуществлялось при помощи толкача, передвигаемого водой, подаваемой центробежным насосом, производительностью 500 т/ч. Изготовление запроектированного минного устройства предполагалось передать заводу

Проект подводной лодки II серии типа «Л». Продольный разрез. 100-мм орудие располагается как и на кораблях I серии — на рубке.
копия подлинного чертежа

— Бродоль.

Таблица 2. Проектные ТТЭ «комбинированных» подводных лодок

	Пр-т Щеглова	II-я серия	XI-я серия	XIII-я серия	XIII-38-я серия
Водоизмещение, т					
надводное	1050	989	1040	1120	1108
подводное	1520	1276	1340	1425	1400
Мощность двигателей, л.с.	2000/1360	2000/1360	2200/1300	4000/1300	4000/1300
Скорость хода, уз	14,5/10	15,5/9	14,5/8,5	17/9	18/9
Дальность плавания, мили (ход, уз)					
надводная	1000(14,5)	1000(15,5)	7500(10)	10 000(10)	10 000(10)
подводная	150(3)	150(3)	154(2,5)	150(2,5)	150(2,5)
Вооружение					
торпедных аппаратов	6 НТА	6 НТА	6 НТА	6 НТА + 2 КТА	6 НТА + 2 КТА
торпед	12	12	16	18	18
минных устройств	1 труба	2 трубы	2 трубы	2 трубы	2 трубы
мин	32 ПЛТ/40 нов обр.	20 ПЛТ	20 ПЛТ	18 ПЛТ	20 ПЛТ
орудий — калибр, мм	1—102, 1—37	1—102, 1—37	1—100, 1—45	1—100, 1—45	1—100, 1—45
Глубина погружения рабочая, м	75	75	75	75	75

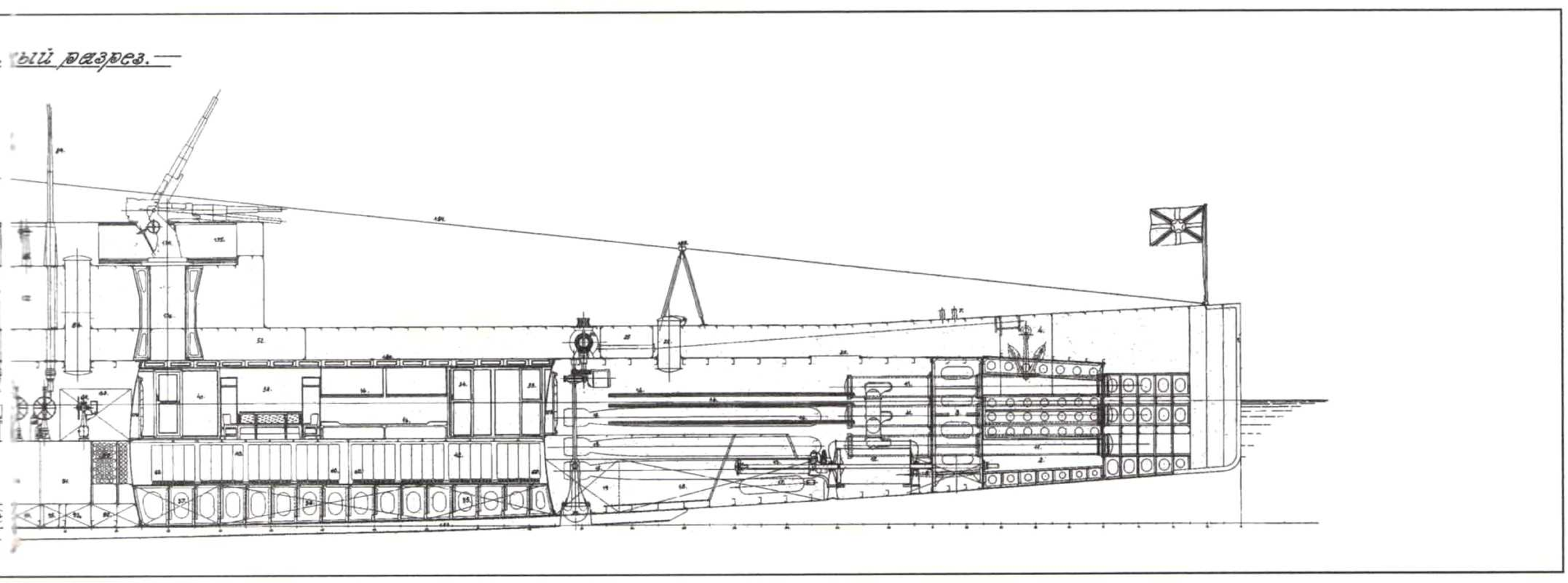
Примечания: В числителе — для надводного положения, в знаменателе — для подводного. НТА, КТА — носовые и кормовые торпедные аппараты.

им. К. Маркса. Однако последний выступил со своим вариантом проекта минного устройства. В варианте завода минные трубы были стальные и короче на 1 м против варианта Остехбюро. Погрузка мин сухая, сбрасывание должно было производиться при помощи толкающего устройства с электроприводом, наподобие применяемого в элеваторах морских артиллерийских установок. Масса устройства была меньше на 3 т.

Используя наработки для нереализованного проекта минного заградителя 1922 г. инженер Малинин предложил свою конструкцию. Ее принципиальным отличием являлось «сухое» хранение мин. Мины располагались в двух прочных трубах, закрывающихся крышками со специальными приводами. Такая система по мысли конструктора «дает возможность постановки всего запаса мин без перерывов и весьма упрощает как обращение с минами под водой (никаких перегрузок не требуется), так и дифферентование лодки». Вода подавалась в трубы непосредственно перед постановкой мин, а само минное устройство конструировалось так, чтобы при постановке мин не мог возникнуть дифферент.

Последним стал вариант Щеглова, также использовавший прочную трубу овальной формы на 40 мин («минный коридор»). Его внутренние габариты были рассчитаны на обеспечение доступа к каждой мине для установки приборов глубины и запальных стаканов. Мины располагались на двух параллельных дорожках четырьмя группами по 10. Первые 20 могли быть отделены гермозатворами и ставиться отдельно. Находившиеся внутри трубы цистерны обеспечивали компенсацию веса мин и заполнение или осушение кольцевого зазора в «минном коридоре».

Обе системы имели внутри труб механические устройства для передвижения и сброса мин. Погрузка производилась с кормы. Недостатками обоих систем было загромождение кормы лодки и необходимость



введения специальных заместительных цистерн. В итоге избрали устройство Малинина, как обеспечивающее большую простоту, а, следовательно, и надежность.

В конструкции лодка II серии, получившая название по головному кораблю «Ленинец» (позже тип «Л») учитывала как опыт строительства «Декабриста», так и результаты изучения погибшей в 1919 г. и поднятой со дна Финского залива британской субмарины «L-55». Образования прочного корпуса частично спрямили, по технологическим причинам архитектурный тип изменился на полуторакорпусный. Форштевень стал вертикальным, носовая часть легкого корпуса получила развал. Батарею разместили в трюмах 2-го и 4-го отсеков под легкосъёмными щитами. Для повышения остойчивости орудие было опущено на верхнюю палубу. Носовые горизонтальные рули сделали незаваливающимися, причем переместили их в нижнюю часть корпуса.

«Второе поколение» — XI-я, XIII-я и XIII-38-я серии

Для вновь созданных Морских Сил Дальнего Востока требовались не только средние и малые, но и большие подводные лодки. Поскольку субмарины типа «Л» II серии в определенной степени соответствовали требованиям к крейсерским лодкам, а, кроме того, были освоены в производстве, было принято решение разработать на их базе проект II-бис серии или XI серии. 2.2.1934 постановлением СТО СССР было утверждено строительство 6 кораблей. Темп работ был высок. Уже к марту были готовы строительные чертежи и строительство пошло полным ходом.

При разработке проекта учитывался опыт эксплуатации лодок II серии и требования к перевозке секций на Дальний Восток. Был изменен теоретический чертеж в носовой оконечности: носовую часть удлинили на 1 метр и форштевень сделали наклонным. Командирский перископ перенесли в прочную рубку. Аккумуляторные ямы получили постоянный настил. Произведена внутренняя перекомпоновка отсеков, их стало семь. Палубные цистерны были упразднены, кормовая балластная цистерна сделана бескингстонной. Продувание главного балласта стало производиться дизелями. Перекомпанованы воздушная и электрическая системы. От применения стали для изготовления арматуры трубопроводов и торпедных аппаратов отказались. В отдельных конструкциях (колонки ВВД, муфты «Бамаг» и др.) были использованы полученные по контракту с фирмой «Дешимаг» материалы по проекту «E-2/H», ставшему впоследствии проектом подлодок типа «С». Часть балластных цистерн могла использоваться для приёма дополнительного запаса топлива. Количество запасных торпед увеличено до 10. Установлены новые 100-мм орудие Б-24ПЛ и 45-мм 21-К. Ограждение рубки и щит носового орудия выполнены обтекаемыми. Стоимость строительства одной субмарины должна была составить 13 млн. рублей.

Почти сразу же было принято решение о строительстве следующей серии из 7 единиц (серия XI-бис). Предполагалось, несколько переработать гребные валы и машинные фундаменты, для того чтобы в будущем, когда Коломзавод освоит новый тип дизелей 47ЛН8 и начнет их серийный выпуск, сменить ими дизеля 42БМ6. Эта замена давала возможность поднять скорость лодок с 14,5 до 17 узлов. Учитывая ограниченные сроки строительства, другие отступления от чертежей и спецификаций лодок XI-й серии не допускались.

ЦКБС-2 (конструктор Малинин) к сентябрю 1934 г. разработало новый проект лодок, получивших окончательное обозначение XIII-й серии. Проект, представлял собой сочетание прочного корпуса, теоретических обводов и двигательной установки новых подлодок типа «Н» (более известен как тип «С») с вооружением и минным устройством «ленинцев». Для улучшения ходовых качеств в надводном положении длина лодок была увеличена, обводы носовой части заострены. Для удобства перевозки готовых секций на Дальний Восток максимальный диаметр прочного корпуса уменьшили, и разделили его по горизонтали на две секции, вместо трех для лодок XI серии. Образования прочного корпуса состояли из прямого кругового цилиндра и усеченных конусов. Конструкция лодки смешанная: клепаная для прочного и полностью сварная для легкого корпусов. Фундаменты, вспомогательные механизмы и арматуру дизелей предполагалось выполнить таким образом, чтобы они позволяли легко произвести замену 42БМ6 на 47ЛН8.

Баллоны ВВД вынесены из прочного корпуса в надстройку, с установкой 16 баллонов вместо 89 прежних, что дало возможность использовать освобождающиеся объёмы внутри прочного корпуса для более удобного внутреннего размещения. Вооружение усилили установкой двух торпедных аппаратов в кормовой части надстройки. Запас торпед доведён до 18 единиц. Цанговая система передвижения мин была заменена на цепную или тросовую, что значительно повысило ее надежность и уменьшило шумность. Количество принимаемых мин снизилось с 20 до 18 из-за необходимости размещения барабанов для тросов или цепей. Оба перископа выносились в боевую рубку, при этом зенитным перископом было возможно пользоваться как из рубки, так и из центрального поста. Также предполага-

лось установить электрические сетепрорезатели. Общий объем доработок по системам и механизмам оказался весьма значителен. Удалось создать хорошие (по меркам 30-х годов) бытовые условия экипажа. Практически это означало создание нового проекта, на разработку которого бюро требовалось два дополнительных месяца, но их компенсировало сокращение срока строительства на тот же срок.

В середине апреля 1935 г. НИВК выполнил оценку нового проекта. Его заключение оказалось обескураживающим. Указывалось на неправильный выбор главных размерений лодки и её прочного корпуса, что привело к избыточной надводной остойчивости (за счёт избыточной ширины лодки), плохой остойчивости при погружении и малой величине подводной остойчивости (из-за недостаточного объёма наружных прочных цистерн). Дополнительно отмечался небрежный характер выполненных расчётов. Рекомендовалось выполнить клапаны вентиляции бортовых ЦГБ сдвоенными, в свежую погоду плавать с открытыми кингстонами ЦГБ при увеличенном водоизмещении и уменьшенной скорости.

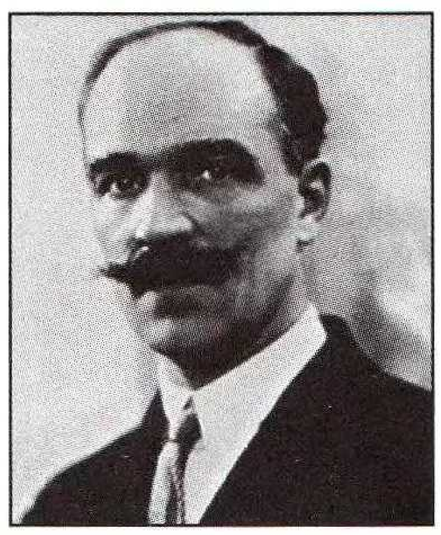
Однако это заключение запоздало. ЦКБС-2 решительно не согласилось с указанными замечаниями, указывая на то, что для составления заключения потребовалось почти полгода, а строительство лодок уже идет, и данное обстоятельство придает всем спорам «академический характер». Что же касается опасений НИВК, то они полностью подтвердились в период ходовых испытаний.

Затем в строительстве подлодок типа «Л» наступил почти трехлетний перерыв. Принятым 27.4.1936 постановлением СТО СССР «О программе морского судостроения на 1936 год» устанавливалось, что «в целях унификации типов кораблей дальнейшей постройки» все будущие большие подлодки должны были принадлежать к типу «КЭ», то есть к «катюшам». Лишь когда выяснилось, что промышленность не может наладить крупносерийное строительство этих подлодок, решили вернуться к проверенным «ленинцам». Шесть субмарин серии XIII-38 года были заказаны для Балтийского и Черного морей. Последние лодки «комбинированного» типа наконец-то получили дизеля большей мощности. Кормовая часть была перекомпонована. Минные трубы удлинены, и количество мин вновь стало равно 20. Устанавливалась только тросовая система.

В Третьей пятилетке предполагалось начать проектирование и строительство подводных минных заградителей с большим комплектом мин 60 — 80 единиц, которые должны были придти на смену «Ленинцам». В проекте, получившем №99, предполагалось использовать минное устройство, механизмы и оборудование субмарин XIII-38 серии. Завершить проектирование до начала войны не удалось.

Опыт начавшейся Великой Отечественной войны показал большую ценность подводных заградителей. Кроме того, этот же опыт подтвердил целесообразность строительства не комбинированных торпедно-минных лодок, а узко специализированных заградителей «миновозов». Работа над их созданием развернулось уже в январе 1942 г. Поскольку в сложившихся условиях развернуть строительство субмарин-заградителей «с нуля» было нереально, наиболее быстрым и простым способом считалось переоборудование уже существующих лодок XIII-38 серии. Проект, получивший номер 609, отличался заменой надстроечных аппаратов на два минных устройства по 10 мин, что доводило совокупный боекомплект до 40 единиц. Приводы соединились с уже существующими, обеспечивалась и возможность ручного сброса мин. Использовалось минное устройство «Ленинца» с тросовым приводом и направляющими, но без прочной трубы. Надстройка соответствующим образом поднималась и расширялась. Водоизмещение возрастало всего на 12 т. Ходовые качества исходного проекта сохранялись, ухудшалась только управляемость под водой при движении задним ходом. Предполагалось, что заводы смогут изготовить первые комплекты для дооборудования подлодок к третьему кварталу 1942 г., а переоборудованные лодки можно будет испытать в кампании следующего года. Действительность оказалась много прозаичнее и ни один подводный заградитель по пр. 609 так и не переоборудовали.

К.Ф.Терлицкий



Строительство и испытания

«Декабристы»

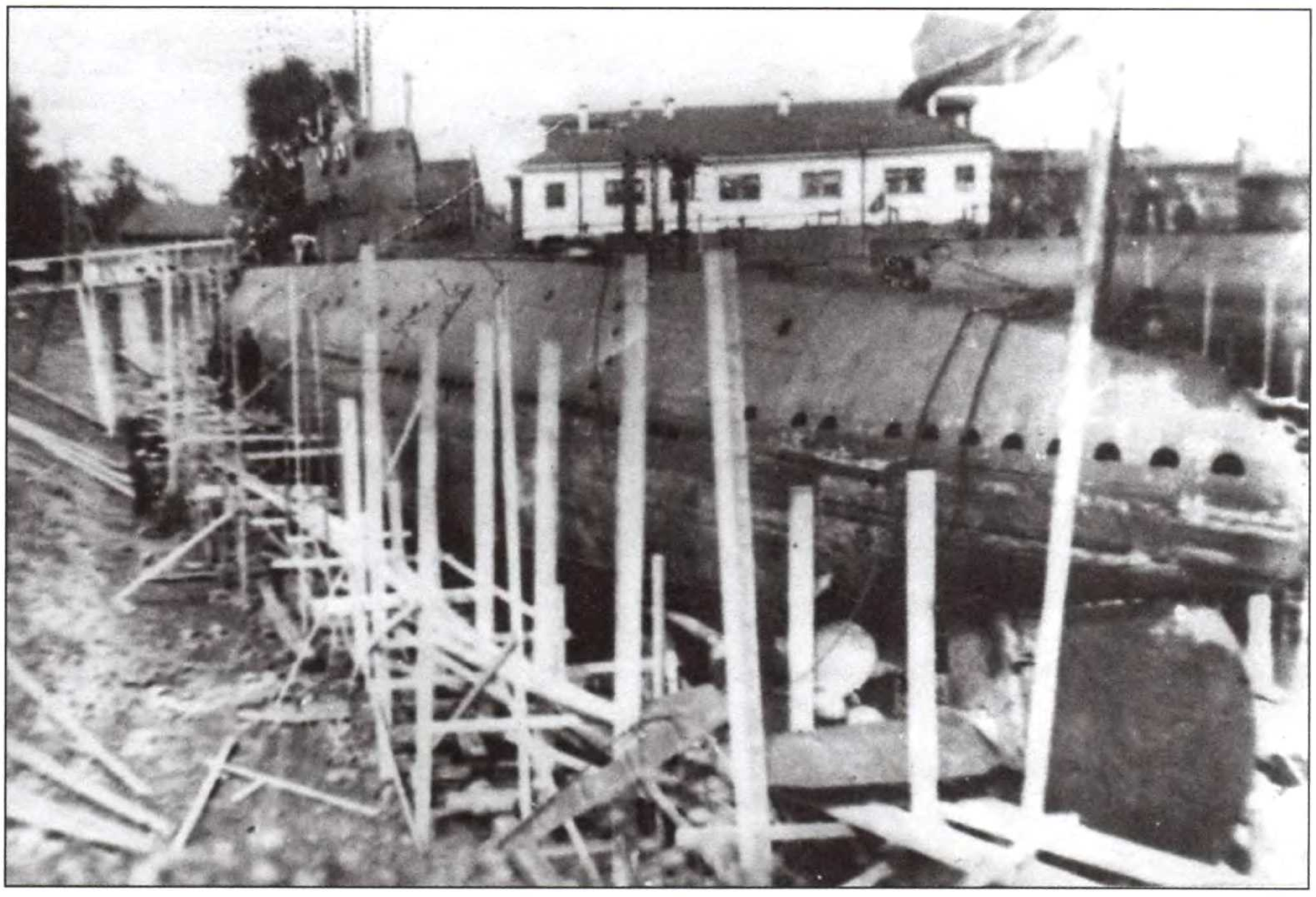
Официальная закладка трех подводных лодок I серии согласно утверждённой СТО 26.11.1926 шестилетней «Программе строительства Морских сил РККА» состоялась на Балтийском заводе 5.3.1927. Руководителем строительства и ответственным сдатчиком серии был К.Ф. Терлецкий. Три черноморские лодки заложили в Николаеве 14 апреля того же года. Руководил строительством, а впоследствии и сдачей субмарин Г.М. Синицин. При строительстве в широком масштабе использовались импортные комплектующие: дизеля MAN (фирма продавала их как двигатели для тепловозов), муфты «Бамаг», насосы «Рато» и «Броун-Бовери», баллоны ВВД «Манесман», шумопеленгаторы у «Атлас-Верке», электромоторы «Сименс-Шукерт», английский сурик для АБ и т.д. Строительство всех шести единиц заняло 55 ме-

Г.М.Трусов

сяцев, а считая от начала работы НТК над проектом — около 6 лет. Стоимость одной лодки Балтийского завода в ценах 1926/1927 г. составила 2,7 млн. руб., николаевской — 2,5 млн. руб.

В апреле 1930 г. на сдаточных испытаниях головных лодок начались проблемы. При пробных погружениях «Революционера» и «Декабриста» в доках обнаружились недопустимые крены, установить причины которых не удалось. Размер их доходил от 7 до 15°, причем переход с борта на борт происходил мгновенно. Произошедшее оказалось полной неожиданностью для конструкторов. Перед погружением «Декабриста» 14.6.1930 между конструктором лодки Малининым, представителем Комитета по наблюдению за постройкой кораблей Сердюком с одной стороны, и сдаточными капитаном Шишкиным и механиком Трусовым с другой, произошел спор: достаточна величина остойчивости или нет? После погружения *«Малинин и Сердюк, признавая, что все их уверения на основе расчетов оказались ошибочными — объяснить происшедшее ничем не могут, тогда как все остальные компетентные в деле подводного плавания участники «погружения» дают заключение, что помимо грубейших «ошибок» в конструкции лодки, лодка еще и не обладает остойчивостью».* Под вопросом оказалась сдача флоту первых шести лодок отечественной постройки. Меры были приняты в духе времени.

В 20-х числах июля 1930 г. Начальник Морских сил Р.А. Муклевич лично посетил Ленинград и Кронштадт, для ознакомления с положением дел по сдаче «декабристов». В течение двух дней он лично по отдельности побеседовал с представителями, как моряков, так и промышленности, а так же ОГПУ. Арестованы: строитель лодки Малинин, проектировщики Крюгер и Базилевский, директор Балтийского завода Руберовский. Все к этому моменту уже сознались во вредительстве. Муклевич лично совершил несколько выходов в море на «Д-1», общей продолжительностью 8 ч, из них 2 ч 17 мин в подводном положении. Движение проходило на разных глубинах и ходах. По его мнению, лодки оказались вполне безопасны, хотя и имеются некоторые сложности с управлением и остойчивостью. Личный состав не умеет управлять лодкой. Разрабатываемый «вредителями» проект повышения остойчивости за счет перераспределения грузов, требовал 1 месяц и 12 дней на переделку каждой лодки, и должен был стоить 50—60 тыс. рублей. Причиной того, что придется исправлять уже построенные корабли, Муклевич считал чрезмерное доверие к расчетам Руберовского и Малинина, а так же неопытность, самоуверенность и недостаточную техническую грамотность контрольно-приемного аппарата. Непременно было *«... нужно более серьезно и систематически ознакомиться с достижениями иностранной техники».* 23.8.1930 начальник Технического управления А.К. Сивков сообщил начальнику УМС РККА Р.А. Муклевичу: *«Расчет инженеров Балтийского завода дал для английской подлодки «L-55» при одновременном заполнении всех систерн минус тридцать сантиметров остойчивости. Ясно — наш способ расчета неверен».*



Подводная лодка «Д-1» в постройке

Причины недостаточной остойчивости оказались следующие. Во-первых, существовавший на лодке начальный кренящий момент из-за неравномерного распределения грузов. Во-вторых, наличие общей вентиляции правых и левых цистерн главного балласта, при наличии общего кингстона, вело к свободному переливанию воды при погружении, а, следовательно, кренению лодки. Разработка мер по устранению недостатков велась в теснейшем сотрудничестве Балтийского завода, НТК ВМС и самих «вредителей», включенных в состав «Особого технического бюро» Экономического отдела ОГПУ в Ленинграде. Для уменьшения верхнего веса предлагались радикальные меры, вплоть до снятия артиллерии и носовых горизонтальных рулей. В итоге необходимые 10 т получили снятием оказавшегося неудачным свинцового подводного якоря и кормового шпиля, а на балтийских лодках еще и разместили в ограждении рубки семь цилиндров плавучести (сняты перед переводом лодок на Север). Цистерны главного балласта были разделены побортно с установкой отдельных бортовых клапанов вентиляции. 4—5.9.1930 «Революционер» совершил успешные погружения.

Выявленные по результатам испытаний недобор скорости хода (в надводном положении 0,7 — 1, а в подводном 1,2 — 1,5 уз), длительное время погружения (75 сек), всплытие носа при складывании носовых горизонтальных рулей, выход из строя упорных подшипников Митчеля из-за загрязнения масла остатками формовочной земли из масляных камер, ослабление крепления железа якорей ГЭД, после устранения главных неприятностей были сущими пустяками. Постепенно в период службы и поддерживающих ремонтов удалось добиться исправного действия техники.

«Ленинцы» II серии

«Программа строительства Морских сил РККА» предусматривала и строительство подводных минных заградителей, вместо которых, как уже говорилось, были начаты строительством субмарины типа «Ленинец». Головные лодки нового проекта закладывались на стапелях Балтийского завода 6.9.1929. Строителем лодок был С.Л. Кириченко, ответственным сдатчиком Г.М. Трусов. В марте — апреле 1930 г. на николаевских верфях заложили черноморскую группу. Головной «Ленинец» вступил в строй 22.10.1933, а последняя лодка на Черном море «Карбонарий», из-за затянувшихся испытаний дизелей с системой турбонаддува, вступила в строй в мае 1935 г. Осенью 1933 года на подводной лодке «Фрунзовец» при переходе ее во время ледохода из Ленинграда в Кронштадт были повреждены волнорезные щиты торпедных аппаратов. Для перехода в таких условиях предусматривались специальные защитные приспособления, называемые «намордниками». Однако поскольку к моменту перехода они не были готовы, а лодку нельзя было задерживать из-за начавшегося ледостава, решили обойтись без них. Это решение дорого обошлось: субмарине пришлось ремонтировать всю носовую оконечность.

В приемном акте головного корабля отмечалось: *«Подлодки II серии являются хорошими подводными минными заградителями, обладающим не только мощным минным, но и торпедным вооружением. Они мореходные, с огромным (ок. 7500 миль) районом плавания, имеют хорошую остойчивость и отличную обитаемость»*. Из выявленных в процессе постройки и испытаний недостатков подводных лодок II серии заслуживают внимания следующие:

— длительность погружения и всплытия: переход из надводного положения в подводное при одновременном заполнении всего балласта занимал около 3 мин;

— время продувания средней цистерны на перископной глубине воздухом высокого давления составляло 70 сек, палубных цистерн — 4 мин 25 сек. Откачка главного балласта насосами Рато занимала 2 ч;

— неудачная конструкция пневматических машинок открывания кингстонов цистерн главного балласта: заклинивание поршней машинок и частая поломка концевиков поршневого штока машинки. Кингстоны концевых цистерн главного балласта вначале имели только ручные приводы, потом были временно поставлены пневматические машинки. В итоге пневматическая машинка была снята и оставлен только ручной привод. При этом кингстон кормовой балластной цистерны должен был быть всегда открытым и закрывался лишь при необходимости по особому распоряжению.

Скрытность лодки снижали большая шумность работы трюмных помп, приводов экономического хода, минного устройства, рулей и перископных лебедок. Трубы воздушной системы низкого давления для продувания главного балласта, проложенные в бортовых цистернах, повреждались забортным давлением и были перенесены внутрь прочного корпуса. Отмечалось парение глушителей дизелей, демаскирующее подводную лодку. Нарекания вызвала и конструкция торпедопогрузочного устройства: время погрузки одной торпеды занимало 40 — 45 мин.

Но самым серьёзным недостатком новых лодок оказалась неприспособленность их к аккумуляторным батареям, впервые полностью изготовленным из отечественных материалов ленинградским заводом им. лейтенанта Шмидта. Из-за низкого качества батарей выделение водорода при зарядке

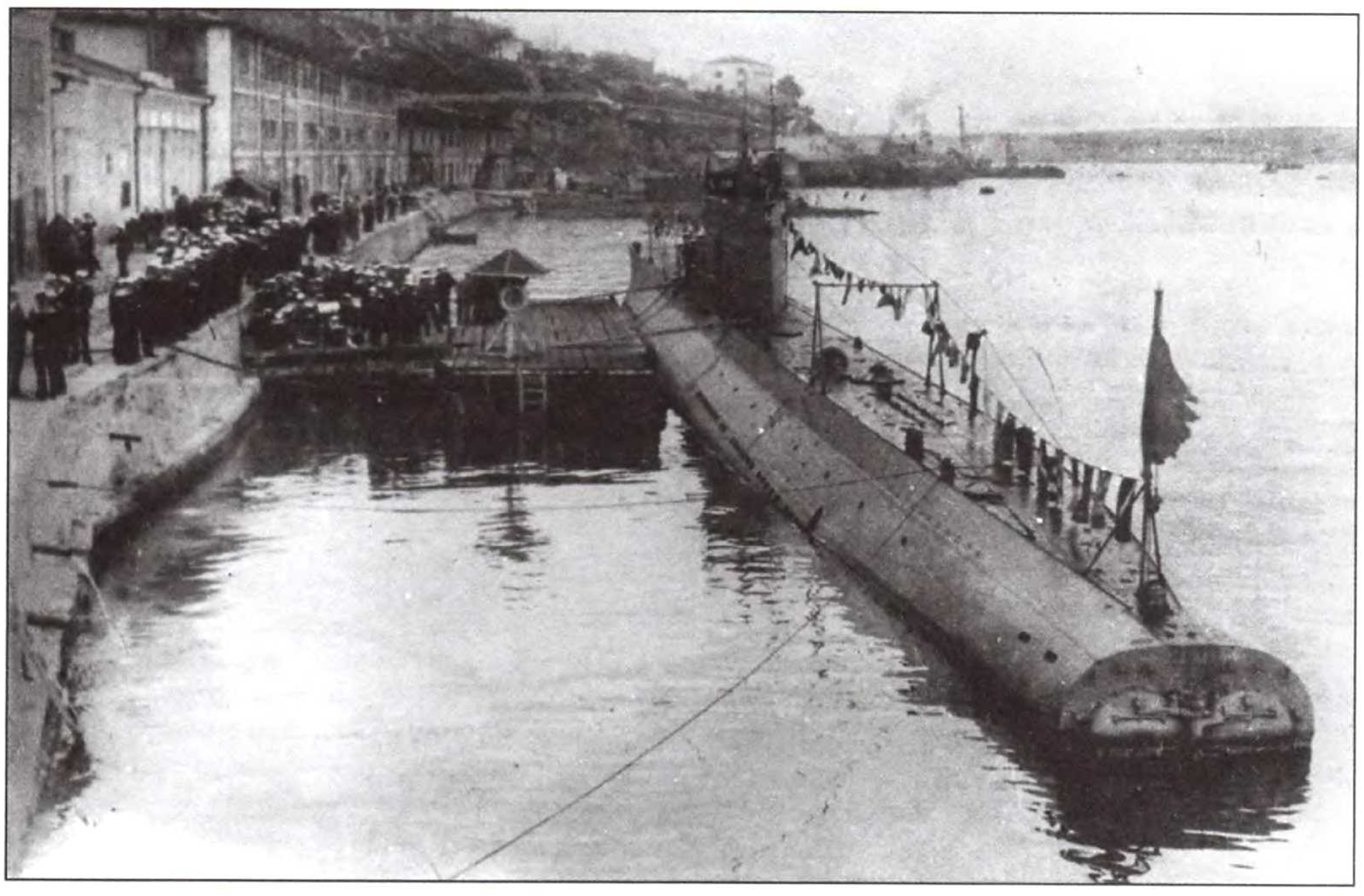
оказалось в несколько раз выше, чем у I серии, имевшей элементы аналогичной конструкции. Упрощенная система вентиляции аккумуляторных ям, подсмотренная на «L-55», в сочетании с этим, стала предпосылкой к нескольким чрезвычайным происшествиям. Реввоенсовет МСЧМ, отмечая еще в 1933 г. во время испытаний «Гарибальдийца» и «Чартиста», что *«имел место случай пробивания искры во время зарядки батареи, что при значительном выделении водорода может повлечь за собой опасность взрыва»*, возражал против приемки кораблей с взрывоопасными батареями, но по указанию руководства УВМС лодки были приняты.

В апреле 1934 г. командование МСЧМ ввело инструкцию, согласно которой после четырёх часов пребывания под водой требовалось 12 часов вентилировать батарею и отсеки. 16.7.1934 на основании поступавших с флотов тревожных сигналов начальник Военно-Морских Сил В.М. Орлов издал специальный приказ «О недочетах, выявленных при обследовании состояния аккумуляторных батарей на подводных лодках МСБМ и МСЧМ». Но предотвратить несколько тяжёлых чрезвычайных происшествий они не смогли.

Первое произошло 15 августа. Им стал пожар третьей группы АБ «Фрунзовца», стоявшего в базе. Причиной возгорания стало короткое замыкание 89 элементов бугелем низко расположенного трубопровода системы вентиляции. Энергичными действиями экипажа под руководством командира лодки А.А. Пышнова и инженера-механика В.В. Матвеева его удалось ликвидировать. Здесь ещё можно было говорить об упущениях со стороны личного состава, но последующие происшествия недвусмысленно указывали именно на недостатки конструкции.

28 августа на «Гарибальдийце» после полуторачасового подводного плавания произошел взрыв гремучего газа во II отсеке. В этот день на лодке находилось 78 человек вместе со слушателями ВМУЗов и учениками, из которых погибли 5 моряков, а 11 получили ранения. Только мастерство командира субмарины П.И. Болтунова, помощника командира И.А. Бурмистрова, командира электромеханической боевой части Ф.В. Букача и мужество других подводников помогли избежать еще более серьезных последствий.

Следующим стал произошедший 5 сентября того же года взрыв и пожар во втором отсеке лодки «Сталинец». Субмарина отрабатывала скрытое форсирование Финского залива, двигаясь на глубине 24 метра. С момента погружения прошло больше трёх часов, когда находившийся на лодке дивизионный инженер-механик К.Л. Григайтис с помощью взятого им по собственной инициативе газоанализатора Сименса определил опасную (5%) концентрацию водорода во II отсеке. Однако находившийся на борту в качестве обеспечивающего командир дивизиона А.А. Таубе, опираясь на свой предыдущий опыт плавания, отклонил его предложение о всплытии, так как это могло сорвать выполнение учебной задачи. В результате взрыва и пожара погибло шесть подводников, включая комдива, и шесть получили ранения (в том числе командир лодки Г.А. Иванов). Борьбу за живучесть возглавил



Подводная лодка «Л-4», Севастополь, церемония вступления в строй

К.Л. Григайтис, впоследствии награжденный орденом Ленина.

Третья авария переполнила чашу терпения руководства РКВМФ, и для расследования этого вопроса была назначена специальная комиссия. Расследование причин взрывов однозначно указало на повышенное газовыделение и нагрев элементов аккумуляторных батарей, а также на неудовлетворительное устройство систем вентиляции. Заодно отметили, что на всей бригаде подплава МСБМ имелось всего три прибора для контроля содержания водорода, которые далеко не всем подводникам были знакомы и особого доверия не внушали.

Учитывая значительно меньшую вероятность взрыва при размещении аккумуляторов в изолированной яме, а также большие эксплуатационные неудобства, создаваемые открытыми аккумуляторными ямами (для ухода за батареей необходимо было снимать щиты и даже часть оборудования жилых отсеков), в конце 1934 года началась переделка аккумуляторных ям, после которой они становились изолированными. Одновременно была изменена вентиляция батареи — из общеямовой она становилась индивидуальной для каждого элемента. К этому времени относится создание приборов для сжигания водорода типа «КП». Этот прибор был разработан инженерами Научно-исследовательского института военного кораблестроения М.М. Четвертаковом и Е.Н. Гурфейном. Прибор был основан на каталитическом окислении водорода кислородом воздуха отсека при помощи платинового катализатора. Эти приборы устанавливались в тех отсеках, где мог появиться водород. Количество приборов рассчитывалось таким образом, чтобы содержание водорода в отсеках во всех случаях не превышало 2,5%, т. е. было ниже того, при котором может образоваться взрывоопасная смесь. Работы обошлись в сумму около 0,5 млн. руб. на каждую лодку.

С момента завершения этих работ все «ленинцы» II серии вступили в строй за исключением «Л-6» (до сентября 1934 г. «Карбонарий»). Испытания турбонаддува «Бюхи» на ней шли тяжело. Дело в том, что дизеля лодки не были изначально рассчитаны на установку наддува, и этот агрегат заказали отдельно. В итоге *«при развитии мощности 1500—1600 л.с. работа агрегата становится явно перенапряженной, сопровождающейся подъемом температуры выхлопных газов до 585°С. Следствием этого явилось выкрашивание лопаток импортной газовой турбины правого борта. Это явление при том же режиме работы наблюдалось по заявлению представителей Колом. завода и во время стендовых испытаний газовых турбин в Германии на Колом. заводе* [так в документе — прим. авт.]. *При прекращении работы дизелей и закрытии отсека температура в дизельном отсеке поднималась ранее до 85°, а после смены изоляции и проведения ряда мероприятий до 60° — 65°С.»* Несмотря на желание Главморпрома *«настаивать на принятии лодки в состав Морских Сил Черного Моря с тем, чтобы после известного периода нормальной эксплуатации лодки /до гарантийного срока/ перейти на дальнейшее форсирование мощностей в зависимости от результатов накопленного опыта с работой агрегата «Бюхи» и подготовки обслуживающего состава»*, устройство наддува с лодки сняли.

«Ленинцы» XI и XIII серий

Постановлением СТО №К-45-сс от 25.03.1934 назначалась постройка шести больших подводных лодок XI-й серии типа «Ленинец»: по три единицы на Балтийском и Николаевском заводах, причём последняя лодка серии предназначалась для Чёрного моря, а остальные пять для возрождаемого ТОФа. Позже все шесть лодок отправлялись на Дальний Восток. Главной проблемой была транспортировка. В январе 1934 г. сотрудники Главморпрома Кассациер и Харитонович предложили проект переброски подлодок XI серии в готовом виде на Дальний Восток морским путем. В роли транспортного средства должны были выступить танкеры грузоподъёмностью 10000 т. постройки НГЗ им. «А. Марти». Расчет времени, требующегося для производства операции, предполагался примерно следующим:

«1) Разработка окончательного проекта и расчетов рабочих чертежей, проверка зазоров между корпусами лодок и нефтевозом в натуре, экспертиза в отношении порядка и способа выполнения доковых работ — ок. 1 ½ мес.

2) Подготовка нефтевоза к перевозке — ок. 1 мес.

3) Разъём нефтевоза на две части

4) Доковые операции — вместе ок. 1 мес.

5) Соединение двух частей — ок ½ мес.

6) Переход из Севастополя — 1½ мес. (из Ленинграда — 2 мес.)

7) Разъём нефтевоза на Д.В. — ½ мес.

Всего таким образом потребуется на выполнение предложенной операции около 6—7 мес. Окончательный срок будет уточнен после подсчета объема работ по отдельным операциям. Сам нефтевоз будет выведен из строя СТФ на 8 месяцев».

Авторы проконсультировались с известными кораблестроителями Шиманским и Папковичем, подтвердившими правильность произведенной проработки и возможность её выполнения. Однако в этом предложении было отказано, и перевозку субмарин организовали более привычным железнодорожным транспортом. План транспортировки «Л» XI серии предусматривал разделение на

18 больших и 24 малых секции размещающихся в 48 вагонах, в т.ч. 10 50-ти тонных. Выход за ж/д габариты 12 мм с каждой стороны.

Четыре лодки предназначались для Дальзавода во Владивостоке, две для новой Амурверфи в Комсомольске-на-Амуре. На лодках, достраивавшихся и сдававшихся на Дальзаводе, строителями и ответственными сдатчиками были Е.П. Егоров и А.З. Голланд, а на лодках, сдававшихся на Амурзаводе — К.Ф. Терлецкий. Сроки строительства определялись предельно жёсткими: первые две единицы сдаются в конце 1935 г., остальные не позже третьего квартала 1936 г. Для реализации таких темпов на постройке подлодок XI серии устанавливался удлиненный рабочий день, выделялись дополнительные продовольственные пайки. На заводы, участвующие в постройке подлодок распространялось освобождение от воинских и общепартийных мобилизаций. Перевозки частей и механизмов лодок на Дальний Восток шли по системе воинских перевозок НКО и пропускались по воинскому графику. НКПС обеспечивал перевозки вагонами, выделив для этой цели специальную норму вагонов, прошедших гарантийный ремонт.

Но всё изменил срыв Коломенским заводом программы выпуска дизелей, а заводом им. Шмидта — аккумуляторных батарей. Головная подлодка XI серии Дальзавода вышла на испытания только 31.10.1936 г. (по плану уже должно быть сдано четыре единицы). Из-за пожара в третьем квартале 1937 г., уничтожившего часть оборудования (КВ радиостанции, гирокомпасы, лаги Форбса, 4 комплекта штанг минных труб, запчасти дизелей, торпедопогрузочное устройство, эбонитовые и резиновые части батарейной вентиляции, датчики тахометров, трубопроводы охлаждения и смазки дизелей) произошла задержка сдачи двух подлодок Амурверфи. Только 22 июля началась буксировка лодок на понтонах до Николаевска-на-Амуре, откуда они уже своим ходом перешли во Владивосток для окончания достройки и испытаний на достроечной базе верфи. Кроме того произошел значительный перерасход средств: отпускная цена на подлодки Амурверфи составляла 16,4 млн, а реальная стоимость достигла 22 млн. руб.

Приемные комиссии в процессе испытаний отмечали следующие недостатки подводных лодок XI серии: корабли не достигли спецификационных скоростей и заданной дальности плавания; на крышках цилиндров дизелей образовывались трещины, имела место усиленная коррозия блоков и цилиндровых втулок дизелей; значительный шум при работе минносбрасывающего устройства, заедание привода захлопки глушителя в связи с осаждением соли на рабочих поверхностях деталей привода захлопки; а также другие более мелкие недостатки.

Тем временем настал черед постройки очередной — XIII серии. Как уже отмечалось выше, первоначально она не должна была иметь существенных отличий, и благодаря отработанной организации строительства ее планировалось сдать в кратчайшие сроки. Предполагалось построить три таких лодки для Черноморского флота, но они в итоге оказались на Дальнем востоке, как и их балтийские сёстры. Строителем всех кораблей являлся Дальзавод.

Главной проблемой оказалось отсутствие запланированных дизелей 47-ЛН-8. В процессе их проектирования оказалось, что их фундаменты и вспомогательные механизмы не взаимозаменяемы с 42-БМ-6. Постепенно от их возможной установки отказались, хотя предполагалось, что последний корабль серии сразу построят с новыми дизелями. Строителем и ответственным сдатчиком головкой лодки был В.В. Любимов, строителями других лодок — А.З. Голланд, А.Д. Мокеев, П.П. Синицин, В.И. Судоргин, А.А. Золотарев и др.

Государственная приемная комиссия давала весьма положительную оценку подводным лодкам XIII серии и отмечала, что эти лодки, обладая мощным минно-торпедным вооружением, большими районами плавания, хорошими мореходными качествами и улучшенными бытовыми условиями личного состава, являются вполне современными подводными заградителями, способными решать задачи активных операций в значительно отдаленных от базы районах. *«Не уступает английскому подводному заградителю типа «Кашалот» и итальянскому типа «Атропо». Хорошо слушается горизонтальных рулей и хорошо управляется в подводном положении. На полных подводных ходах вибрация поднятого командирского перископа небольшая, а при поднятых двух перископах вибрация их усиливается, но использовать перископы возможно. Перископная глубина 9,5—10 м».*

Наряду с этим обнаружился ряд дефектов требующих устранения: задевание торпед за корпус (для обеспечения выхода торпед нос корабля был обрезан на 2,5 м.); замерзание в зимнее время на ходу лодки системы замещения топлива (система была перенесена внутрь прочного корпуса); неудовлетворительная работа носового торпедопогрузочного устройства (переделано по образцу подлодок X серии); большое количество остаточной воды в балластных цистернах (сделан дополнительный трубопровод осушения и зачистки балластных цистерн); вибрация перископов (тумбы перископов подкреплены); снят щит-обтекатель орудия, а также ряд других более мелких дефектов.

Испытания выявили правоту НИВК в произошедшем за четыре года до этого споре с проектировщиками лодки о её остойчивости. Отмечалось, *«что со стороны ЦКБ-18 сделано упущение в оценке остойчивости п/л XIII серии, заключающееся в том, что не учтена возможность полного сообщения между уравнительными систернами разных бортов и не оценены результаты влияния этого в подводном и позиционном положении. [...] Остойчивость п/л XIII серии в подводном и позиционном положении значительно меньше, чем это имелось на подобных построенных сериях»*. Мореходность субмарины также оказалась не вполне удовлетворительной: на полном ходу при четырёхбалльном волнении носовая оконечность зарывалась в волну, из-за недостаточной высоты ограждения и длинны его козырька, происходило захлёстывание рубочного люка и попадание воды в ЦП.

Поскольку подводные лодки XIII серии оказались весьма удачными кораблями, а строительство «катюш» отодвигалось на неопределенный срок, было решено построить еще по три лодки для Балтийского и Черноморского флотов. Ориентировочная цена должна была составить 13 млн. руб. Все субмарины были заложены в 1938 г., потому серия носила название XIII-38 серии. Выдержать сроки и достроить до начала войны их не успели. Вступали они уже в ходе начавшейся войны и испытывались по сокращенной программе. Впрочем, несмотря на это благодаря предшествующей длительной доводке проекта они оказались вполне удовлетворительными с технической точки зрения кораблями.

Таблица 3. Этапы строительства подводных лодок типов «Д» и «Л»

№ пп.	Тактический номер и наименование	Номер завода	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата подписания приемного акта
I серия						
1	Д-1 «Декабрист»	189	177	5.3.1927	3.11.1928	12.11.1930
2	Д-2 «Народоволец»	189	178	5.3.1927	19.5.1929	6.9.1931
3	Д-3 «Красногвардеец»	189	179	5.3.1927	12.7.1929	1.10.1931
4	Д-4 «Революционер»	198	С-27/192	14.4.1927	16.4.1929	30.12.1930
5	Д-5 «Спартаковец»	198	С-28/193	14.4.1927	28.9.1929	5.4.1931
6	Д-6 «Якобинец»	198	С-29/194	14.4.1927	12.5.1930	15.6.1931
II серия						
7	Л-1 «Ленинец»	189	195	6.9.1929	28.2.1931	22.10.1933
8	Л-2 «Сталинец» («Марксист»)	189	196	6.9.1929	21.5.1931	24.10.1933
9	Л-3 «Фрунзовец» («Большевик»)	189	197	6.9.1929	8.7.1931	5.11.1933
10	Л-4 «Гарибальдиец»	198	201/31	15.3.1930	31.8.1931	8.10.1933
11	Л-5 «Чартист»	198	201/32	15.3.1930	5.6.1932	30.10.1933
12	Л-6 «Карбонарий»	198	201/33	15.4.1930	3.11.1932	9.5.1933
XI серия						
13	Л-7 «Ворошиловец»	189/202	263	10.4.1934	15.5.1935	10.12.1936
14	Л-8 «Дзержинец»	189/202	264	10.4.1934	10.9.1935	29.12.1936
15	Л-9 «Кировец»	189/202	265	2.6.1934	25.8.1935	29.12.1936
16	Л-10 «Менжинец»	198/202	285	10.6.1934	18.12.1936	12.12.1937
17	Л-11 «Свердловец»	198/199	284	10.6.1934	4.12.1936	5.11.1938
18	Л-12 «Молотовец»	198/199	286	10.6.1934	7.11.1936	10.12.1938
XIII серия						
19	Л-13	189/202	273	25.4.1935	2.8.1936	2.10.1938
20	Л-14	189/202	274	25.4.1935	20.12.1936	10.10.1938
21	Л-15	198/202	305	5.11.1935	26.12.1936	6.11.1938
22	Л-16	198/202	306	5.11.1935	9.7.1936	9.12.1938
23	Л-17	198/202	307	30.11.1935	5.11.1937	5.6.1939
24	Л-18	189/202	275	30.12.1935	12.5.1938	24.9.1939
25	Л-19	189/202	276	26.12.1935	25.5.1938	4.11.1939
XIII-38 серия						
26	Л-20	189/402	302	10.6.1938	14.4.1940	28.8.1942
27	Л-21	189	303	10.6.1938	30.7.1940	11.8.1943
28	Л-22	189/402	304	4.12.1938	25.9.1939	28.8.1942
29	Л-23	198	353	17.10.1938	29.4.1940	31.10.1941
30	Л-24	198	354	23.10.1938	17.12.1940	29.4.1942
31	Л-25	198	355	23.10.1938	26.2.1941	—

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

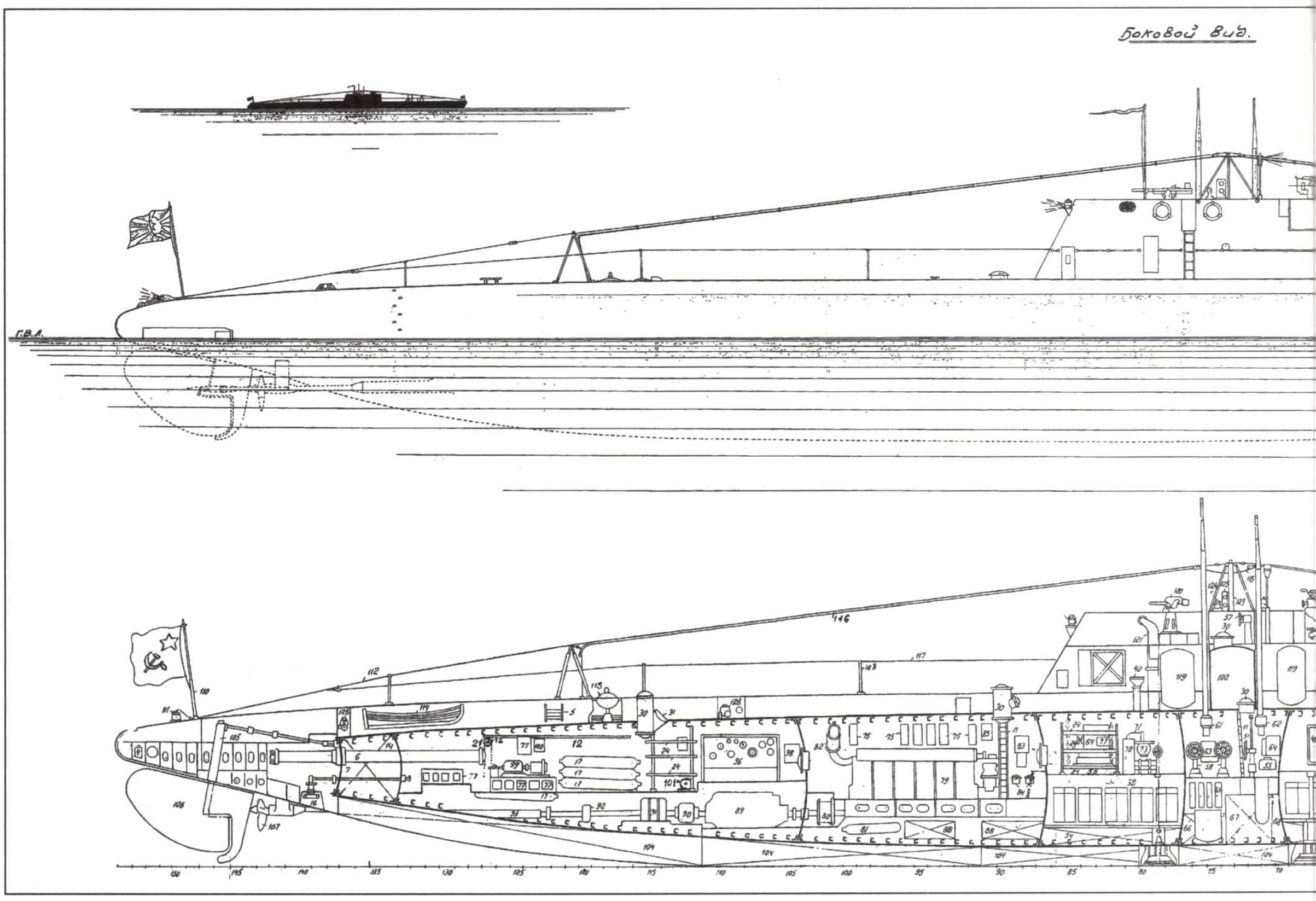
I серия (тип «Д»)

Корпус

Лодки были двухкорпусные, клепаные. Прочный корпус (максимальный диаметр — 4,7 м, шпация — 500 мм) веретенообразный с листами двойной кривизны. Сферические переборки, рассчитанные на 9 кг/см² (центральный пост) и 2 кг/см² (остальные) разделяли лодку на семь отсеков. Двери в переборках круглые, диаметром 800 мм. Центральный пост представлял собой отсек-убежище, 1-й (носовой торпедный) и 7-й (кормовой торпедный) отсеки имели посты аварийного продувания главного балласта и оборудовались спасательными устройствами для выхода из затонувшей лодки. Прочная рубка была цилиндрической (диаметр 1,7 м) со сферической крышей. Какое-либо оборудование внутри неё отсутствовало. В аварийной ситуации рубка могла использоваться как шлюзовая камера. В носовой и кормовой части 1-го и 7-го отсеков были расположены дифферентные цистерны, а в трюме 1-го торпедозаместительная и провизионная. В трюмных частях 3-го и 5-го отсеков (под настилом аккумуляторных ям) находились топливные цистерны. Еще одна торпедозаместительная цистерна располагалась в трюме 2-го отсека, цистерна быстрого погружения и уравнительная (рассчитанные на 9 кг/см²) в трюме центрального поста. Запасы масла и воды для охлаждения дизелей размещались в цистернах, находящихся в трюмах 6-го отсека. Между прочным и легким корпусом размещались цистерны главного балласта (ЦГБ), включая среднюю группу.

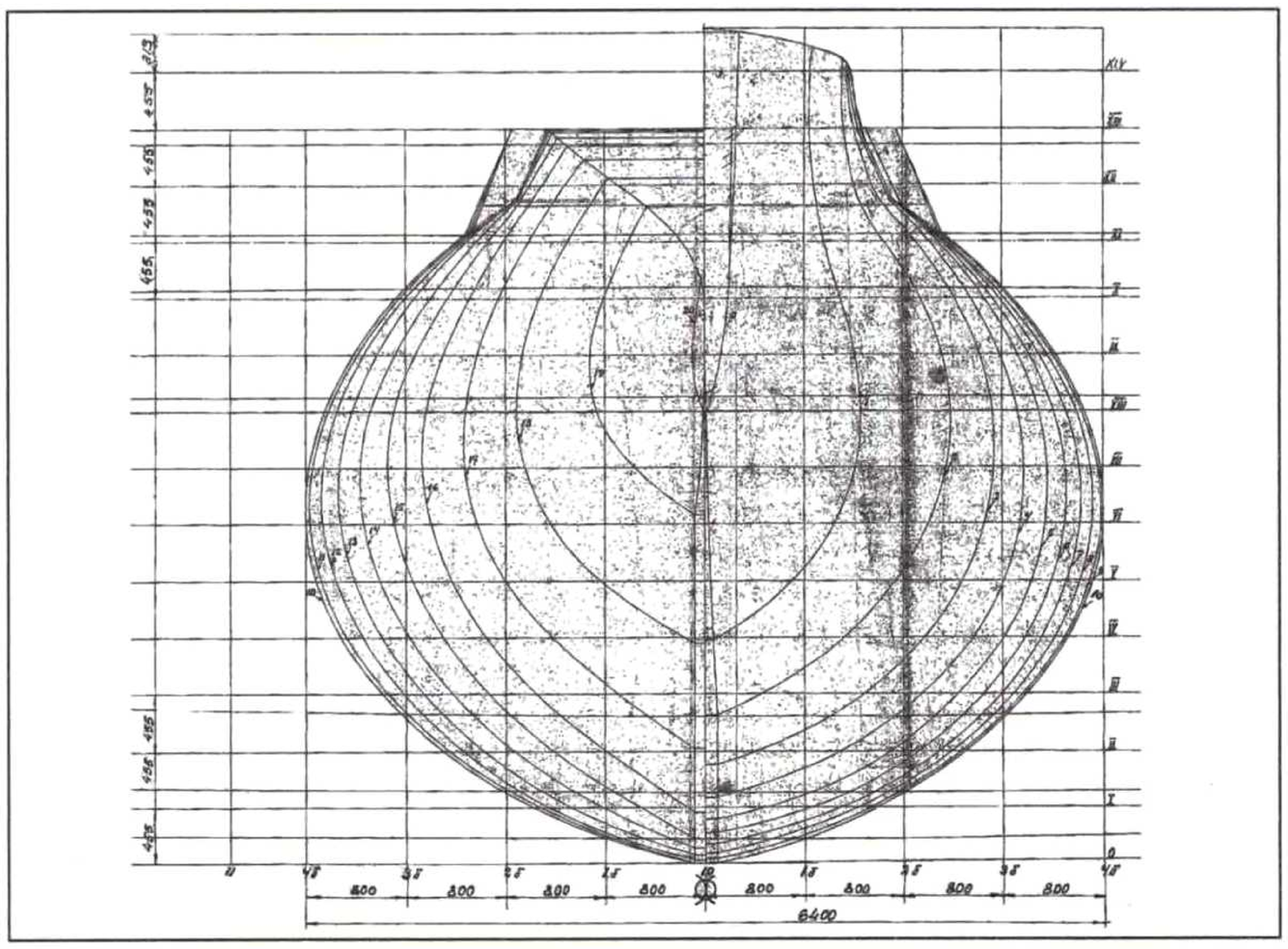
Общекорабельные системы и устройства

На лодке имелось восемь цистерн главного балласта (шесть бортовых и две концевых). Бортовые балластные цистерны № 5, 6, 7, 8 имели возможность принимать топливо. Управление клапанами вентиляции было дистанционное пневматическое (были и местные ручные приводы), кингстоны имели только ручной привод. Первоначально цис-



терны имели раздельные кингстоны, но общие клапаны вентиляции, позже также замененные индивидуальными для каждого борта. Кроме того, имелись палубные цистерны для плавания в позиционном положении. Палубные цистерны заполнялись самотёком через шпигаты. Переход из крейсерского положения в позиционное занимал 30 с, из позиционного в погружённое 1 мин 10 с и из крейсерского в погружённое 1 мин 30 с. Для продувания концевых групп при переходе из позиционного положения в крейсерское применялись компрессоры низкого давления фирмы Броун-Бовери типа V4-03, производительностью 45 м³/мин. Главный водяной балласт, помимо продувания воздухом низкого давления (нормальное всплытие) или высокого давления (аварийное всплытие), мог также откачиваться за борт помпой фирмы «Рато», производительностью 250 т/ч (позднее осушительным центробежным насосом Р-130 той же производительности).

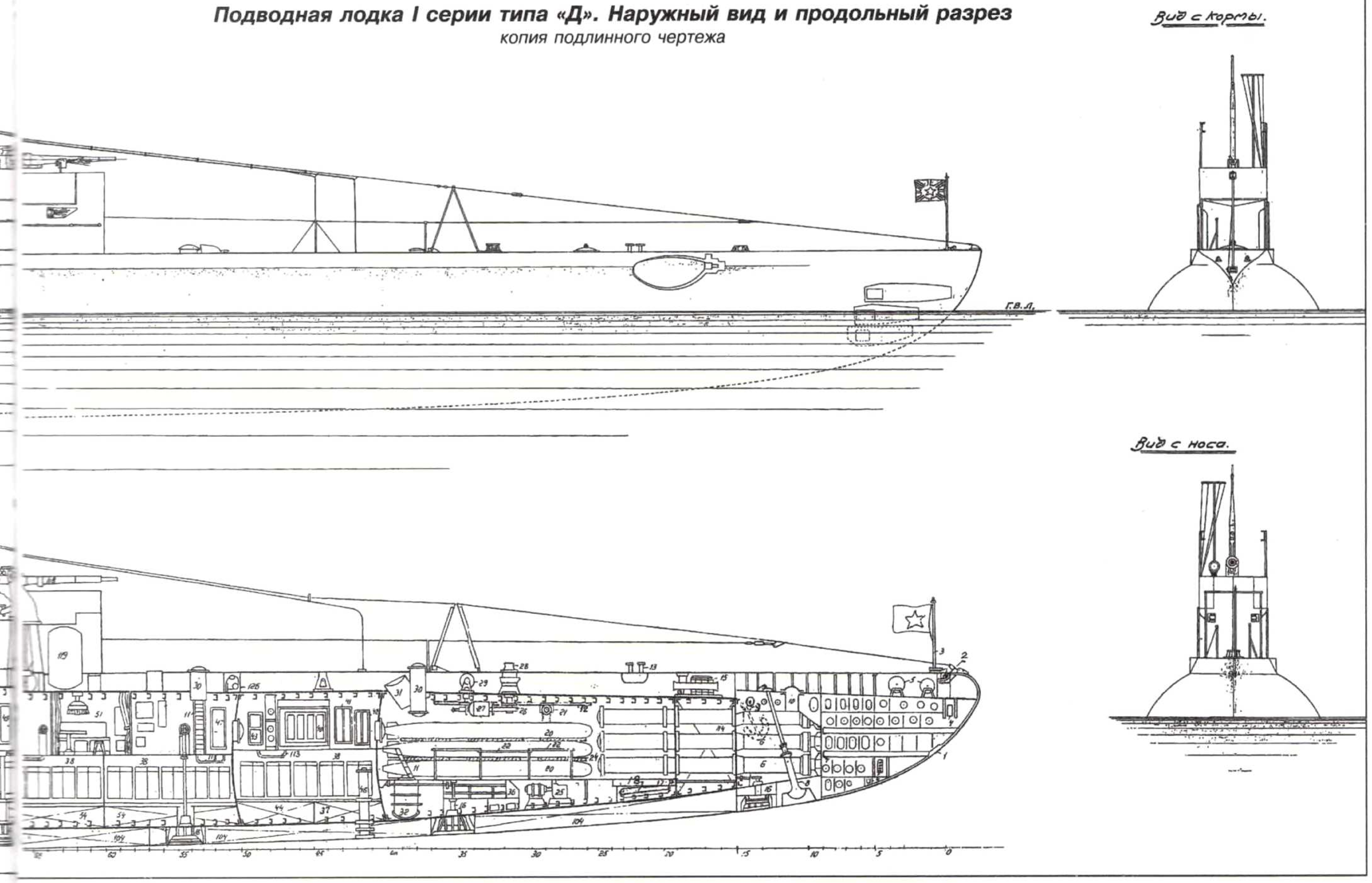
Дистанционное управление клапанами вентиляции осуществлялось из центрального поста. Трюмные поршневые насосы в количестве двух, производительностью 15 т/ч могли быть использованы для осушения отсеков.



Теория корпуса лодок I серии (после модернизации)
копия подлинного чертежа

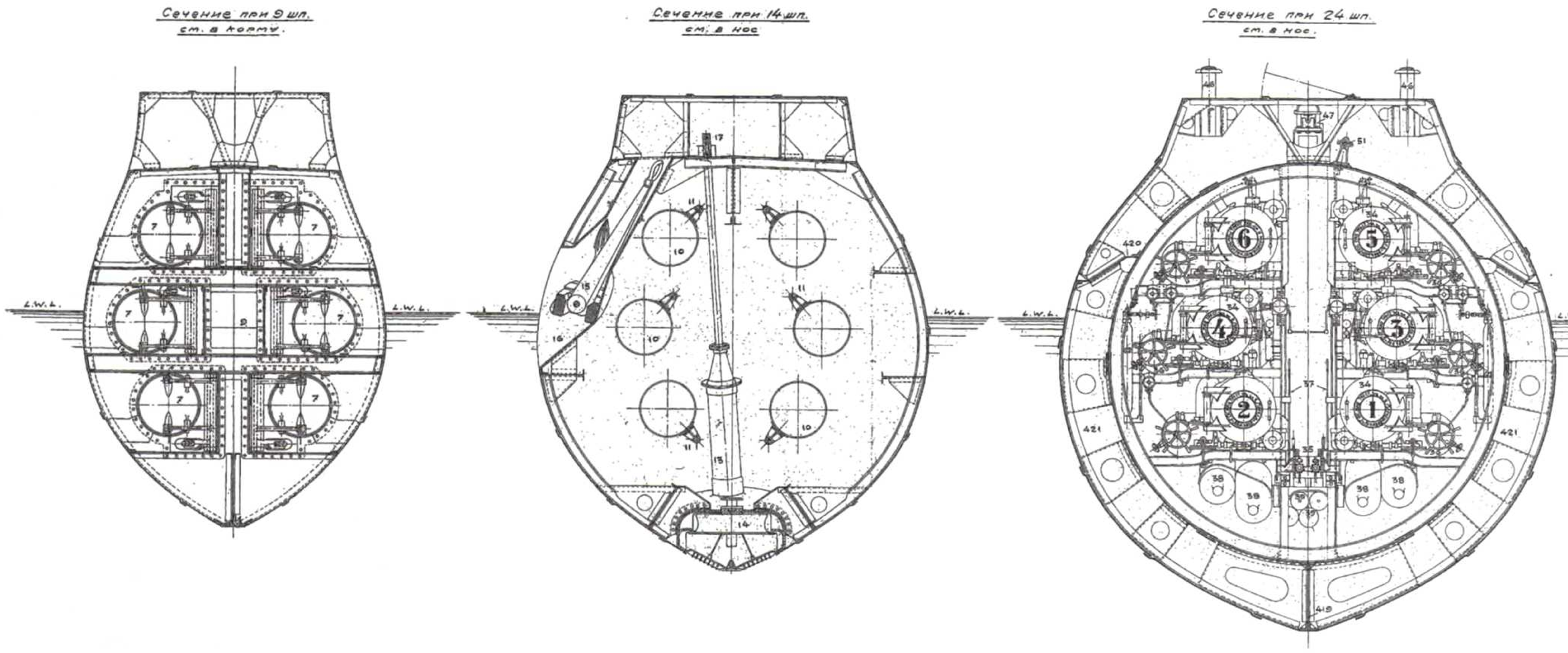
Для пополнения запаса сжатого воздуха имелось два компрессора высокого давления К-6 производительностью 8 л/мин при давлении 220 кг/см² каждый. Запас воздуха высокого давления размещался в пяти группах баллонов, помещенных в прочном кор-

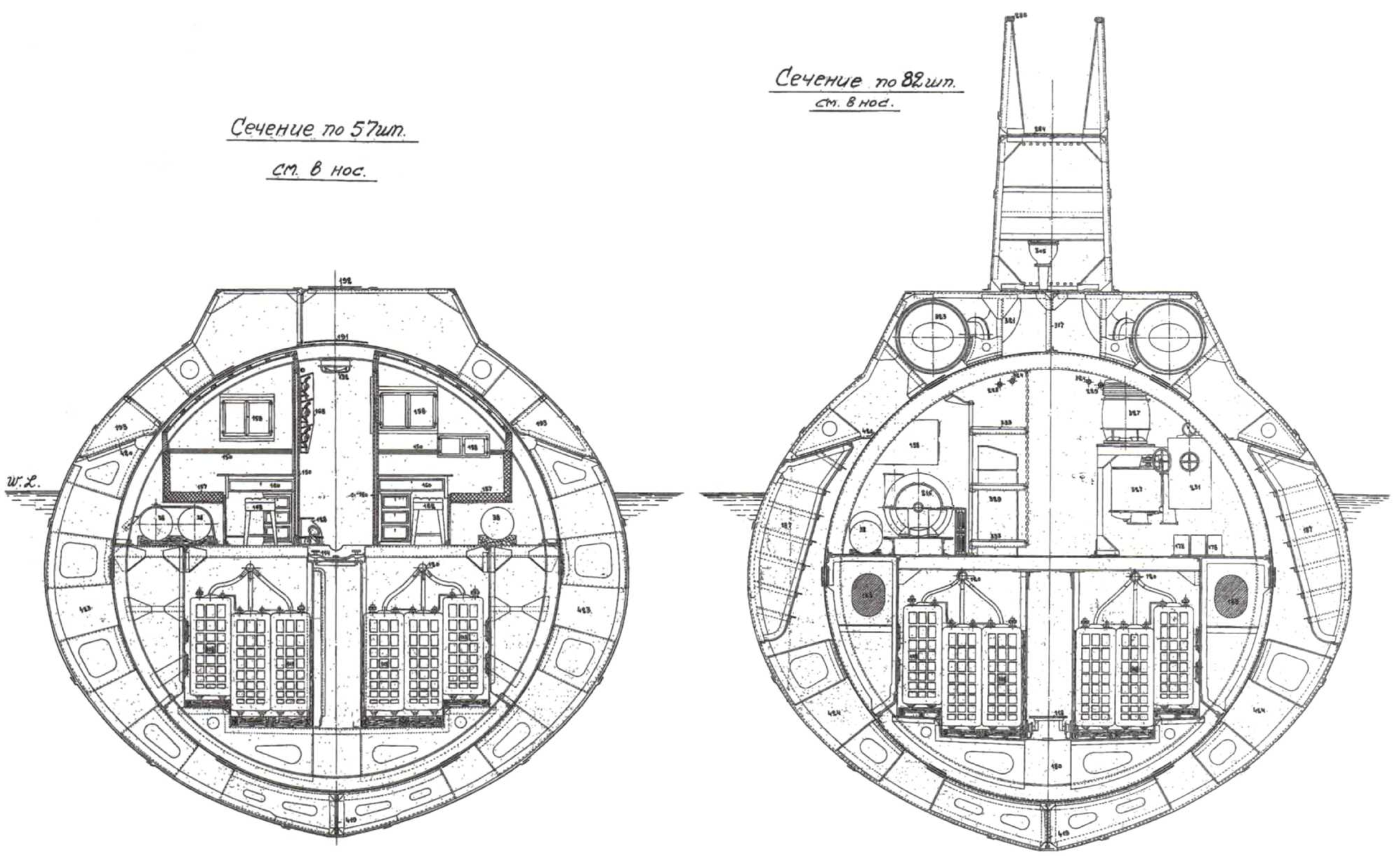
Подводная лодка I серии типа «Д». Наружный вид и продольный разрез
копия подлинного чертежа



Подводная лодка I серии типа «Д». Сечения корпуса

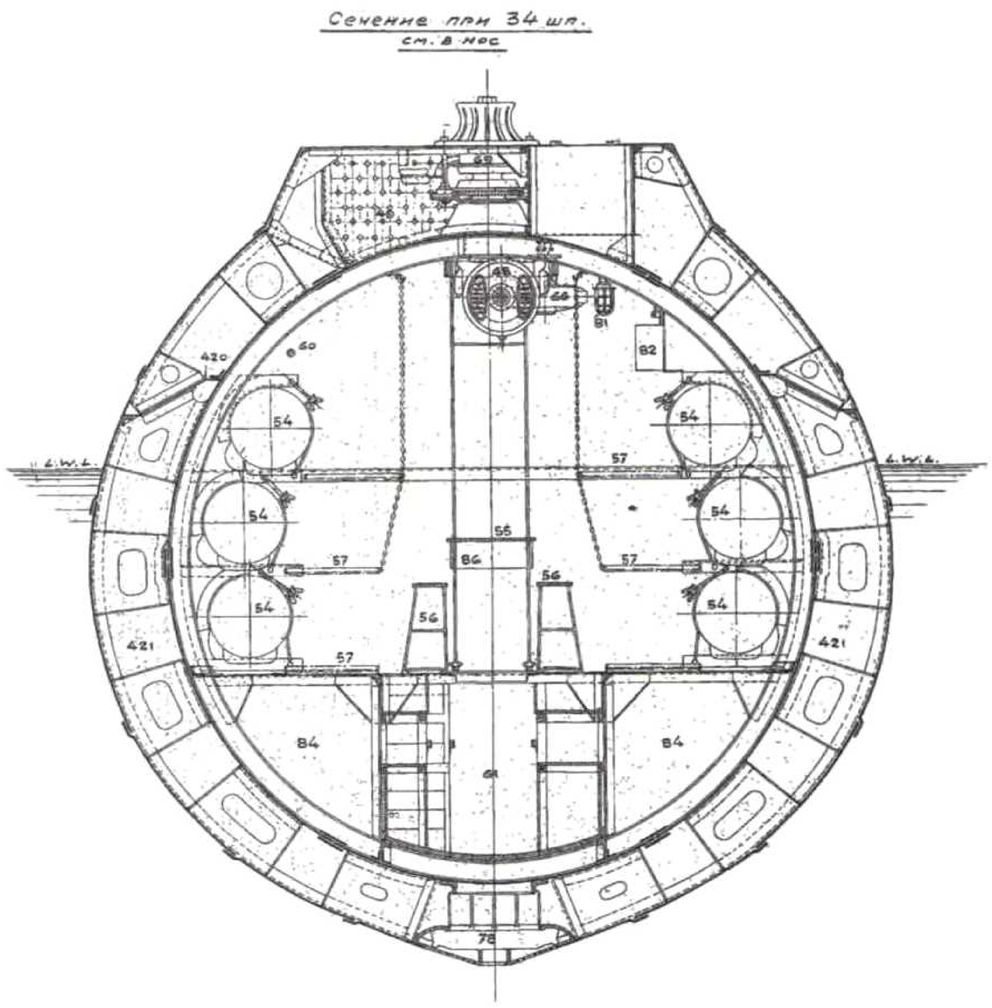
копия подлинного чертежа

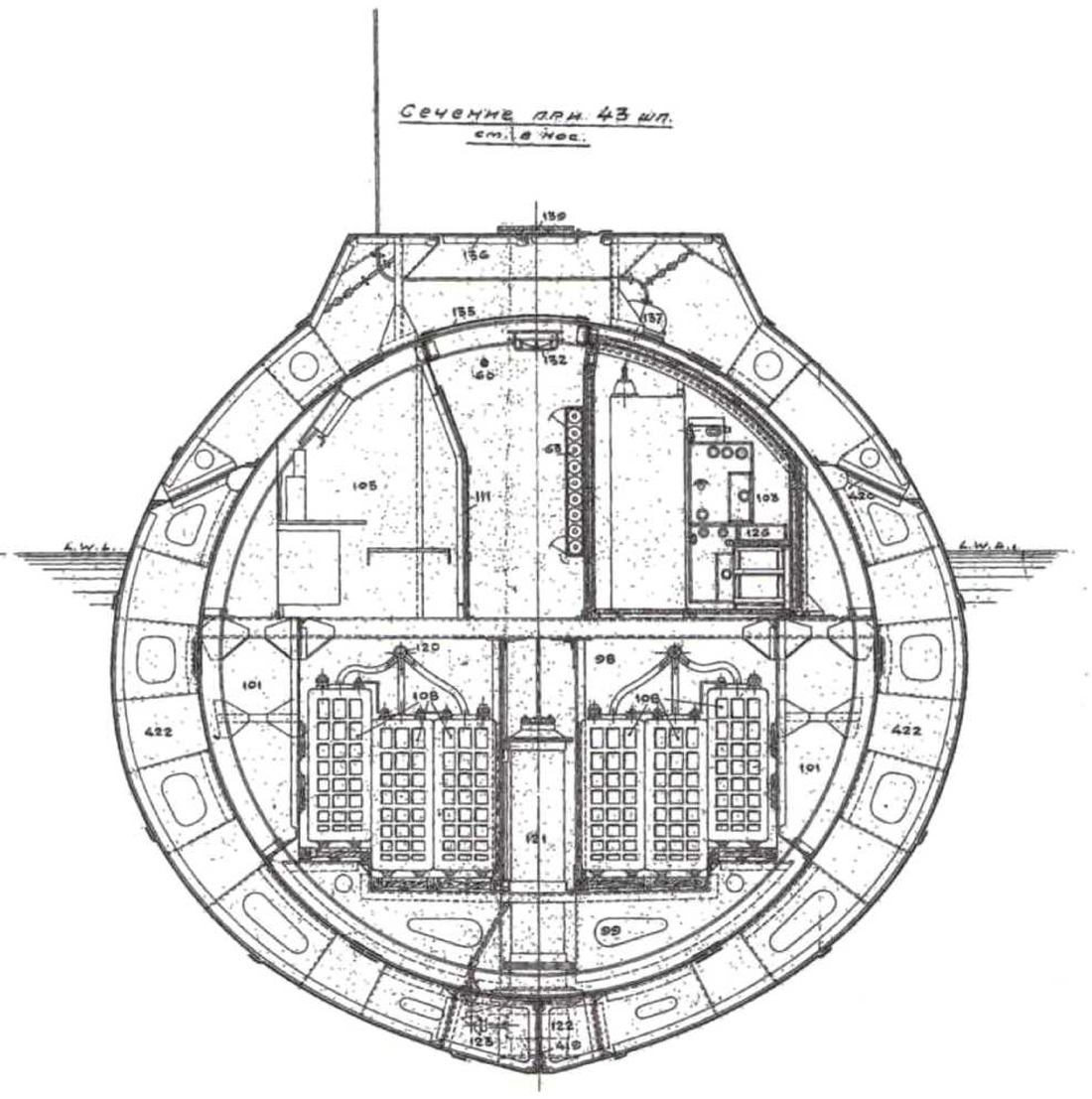


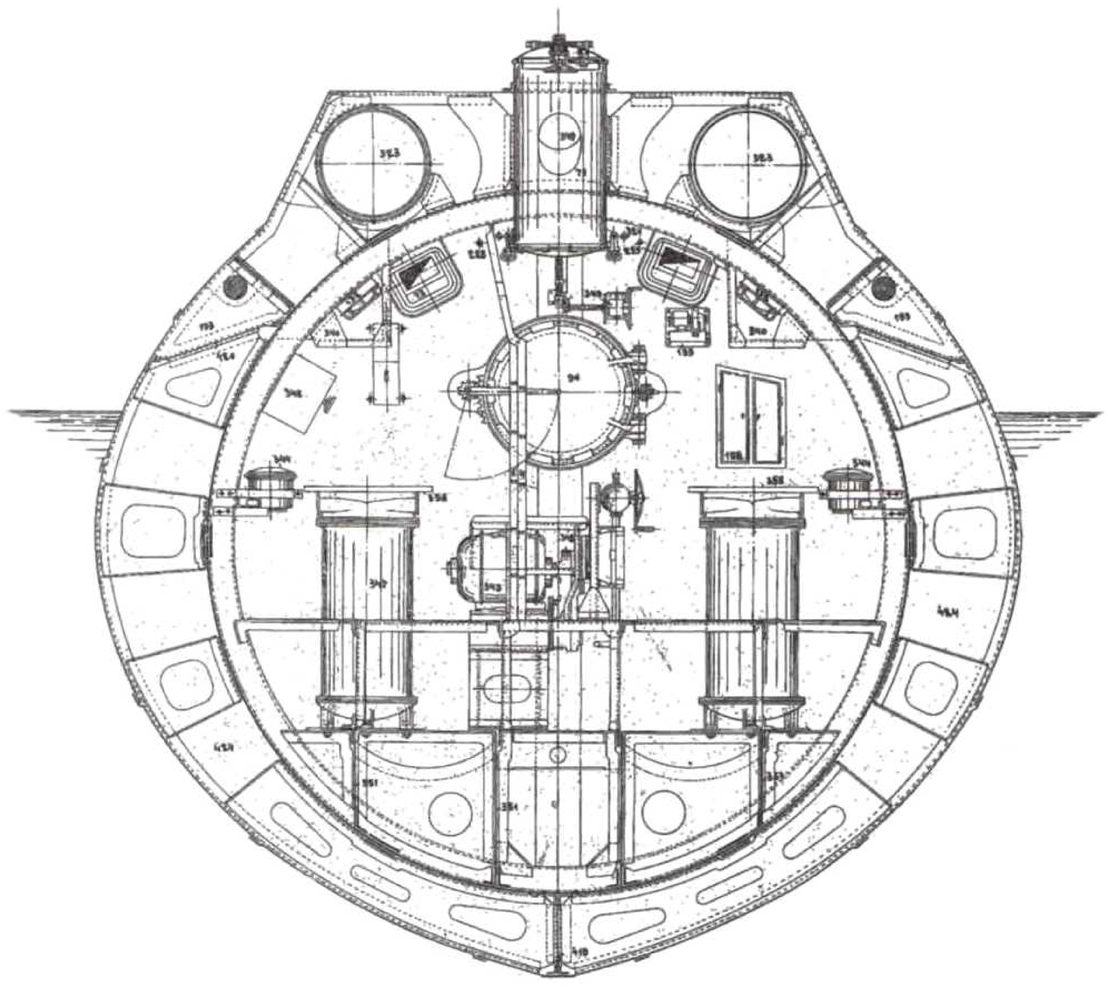


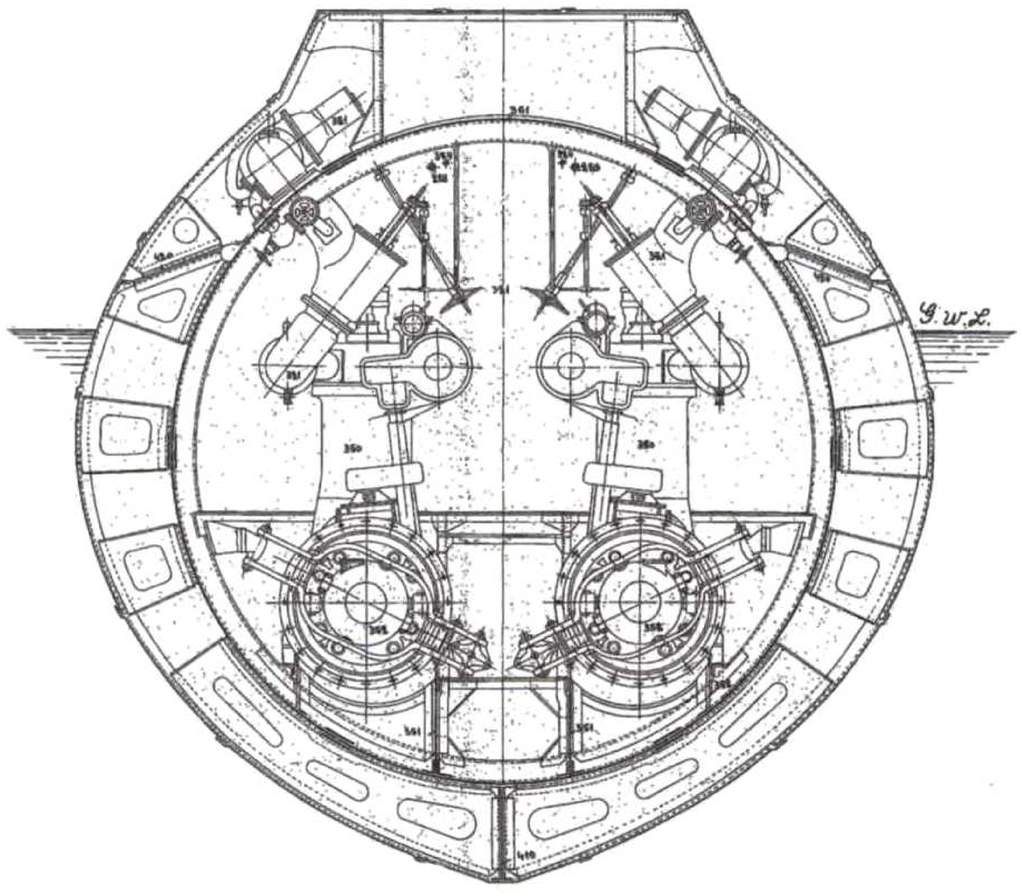
пусе. Время заполнения вмех групп баллонов ВВД — 12,5 часов.

Арматуры водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления выполнялись из меди. Трубопроводы общей вентиляции были прямоугольного или трапециевидного сечения. Вертикальный руль имел ось баллера наклоненной в нос на 7°. Предполагалось, что при перекладке на борт такой руль будет одновременно действовать, и как горизонтальный, переложенный на погружение, благодаря чему можно удержать лодку от всплытия во время циркуляции на подводном ходу. Однако на практике это









предположение не оправдалось. Рули имели электроприводы. Вертикальный руль схемы Вард-Леонарда, горизонтальные рули — контроллер. На приводе вертикального руля применялось винтовое устройство Дэвиса и дифференциальная муфта Федорицкого, служащая для быстрого перехода с электрического управления на ручное. Ручное управление вертикальным рулем находилось в центральном посту, электродвигатель привода вертикального руля размещался в кормовом отсеке. Носовые горизонтальные рули были складывающиеся. Электродвигатели приводов носовых и кормовых горизонтальных рулей размещались в центральном

посту у постов управления рулями. Электромотор складывания носовых горизонтальных рулей также использовался в качестве привода шпиля и брашпиля. На лодке кроме обычного якоря Холла был установлен подводный грибовидный якорь. Однако при первом же испытании его трос соскочил с барабана, и потребовались значительные усилия, чтобы оторвать якорь от грунта. От этого устройства пришлось отказаться.

В годы войны морякам досаждали поломки отдельных устройств и систем, особенно рулей и их приводов. Неудачными оказались конструкция кингстона цистерны быстрого погружения (открывался внутрь цистерны и в случае неисправности мог отжиматься давлением; возможно из-за этого в ноябре 1940 г. погибла «Д-1») и клинкетов выхлопа дизелей. Из-за образовывавшегося нагара клинкеты переставали закрываться и при погружении начинали течь. Объем поступления воды зависел от глубины погружения, следовательно, возможность маневра лодки по глубине ограничивалась.

Мореходность и дальность плавания

Лодка могла находиться в море в крейсерском положении при волнении до 10 баллов по шкале Бофорта, в позиционном до 5. До модернизации на перископной глубине наблюдался бурун от антенных стоек. При складывании НГР в подводном положении носовая оконечность начинала всплывать.

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 10 офицеров (командир, комиссар, старпом, командиры БЧ-1-4, БЧ-2-3, БЧ-5, командиры рулевой, торпедной групп и группы движения, военфельдшер), 15 старшин и 28 рядовых. Личный состав размещался на постоянных койках в 1, 5 и 7-м отсеках. Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 8,2 т, размещался в 1, 3 и 7 отсеках. Автономность по нормальному запасу продуктов составляла 28 суток.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) размещались шесть бронзовых торпедных аппаратов калибра 533 мм с торпедами и шесть запасных торпед на стеллажах, а также стрельбовые баллоны, кран для погрузки торпед, приводы носовых горизонтальных рулей, шпиля, цистерна лага, трюмный насос, баллоны ВВД. Койки, рассчитанные на 21 человека, располагалась по стенам и в центральной части отсека, часть из них могла быть использована в качестве столов для приёма пищи. Отсек имел совмещенный входной и торпедопогрузочный люк.

Во 2-м отсеке (аккумуляторном) на верхней палубе располагались радиорубка, рубка гидроакустиков, выгородка преобразователей и гальюн, в трюме — первая группа АБ.

В 3-м отсеке (аккумуляторном) на жилой палубе размещались две одноместные каюты для командира и комиссара, офицерская кают-компания, спальные диваны для офицерского состава, штурманская рубка и камбуз. В этом же отсеке располагались баллоны ВВД и входной люк с выходом на палубу настройки. В трюме были размещены две группы АБ.

В 4-м отсеке (центральный пост) было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из уравнительных цистерн и всех трюмов. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. Кроме этого, в отсеке размещались электродвигатели приводов горизонтальных рулей, компрессор низкого давления, осушительный насос, командирский и зенитный перископы. В трюме располагался снарядный погреб.

В 5-м отсеке (аккумуляторном) на верхней палубе располагались компрессоры низкого давления, баллоны ВВД, гирокомпас, осушительный насос, три койки, гальюн. В трюме размещалась четвертая группа АБ.

В 6-м отсеке (дизельном), кроме двух главных дизелей, располагались баллоны пускового воздуха дизелей, разобщительные фрикционные конические муфты линий валов, цистерна циркуляционного масла. Отсек был снабжен входным люком с выходом на палубу надстройки.

В 7-м отсеке (кормовом торпедном), кроме двух торпедных аппаратов с торпедами (без запасных торпед), были размещены два главных двухякорных гребных электродвигателя с их станциями управления, компрессор высокого давления, три койки личного состава, кулачные разобщительные муфты линий валов, упорные подшипники, трюмный насос, электродвигатель привода вертикального руля. Отсек был снабжен совмещенным входным и торпедопогрузочным люком.

В носовой оконечности размещались надводный и подводный якоря, швартовное и буксирное устройства. В надстройке — механизм отваливания складывающихся носовых горизонтальных рулей, шпиль, аварийно-сигнальные буи, а в кормовой части — шлюпка.

В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались перископы, цилиндры плавучести, главный трубопровод вентиляции, 102-мм орудие и радиомачта.

II и XI серии (тип «Л»)

Корпус

Подводные лодки II серии имели полуторакорпусную конструкцию с булевыми наделками и прямым форштевнем (как на «L-55»). Прочный корпус (шпация — 750 мм) получил более упрощенную форму в виде сочетания цилиндров с усеченными конусами, но отдельные листы сохранили лекальные обводы. Межотсечные переборки разделяли лодку на шесть отсеков, из пяти переборок четыре были сферические, рассчитанные на давление 6 кг/см², и одна плоская (между 4-м и 5-м отсекми) — 1 кг/см². Переборочные двери овальной формы, задраиваемые на барашки. В трех отсеках-убежищах (1-м, 3-м (центральный пост) и 6-м) имелись посты аварийного продувания главного балласта. Прочная рубка была цилиндрической (диаметр 1,7 м) со сферической крышей. Какое-либо оборудование внутри неё отсутствовало. В аварийной ситуации рубка могла использоваться как шлюзовая камера. В носовой и кормовой части 1-го и 6-го отсеков были расположены дифферентные цистерны, а в трюме 1-го торпедозаместительная. В трюмных частях 2-го и 4-го отсеков (под настилом аккумуляторных ям) находились топливные цистерны. Цистерна быстрого погружения и уравнительная (рассчитанные на 9 кг/см²) были выгорожены в трюме центрального поста. Запасы масла и воды для охлаждения дизелей размещались в цистернах, находящихся в трюмах 5-го отсека. Легкий и прочный корпус выполнялись клепанными.

Общекорабельные системы и устройства

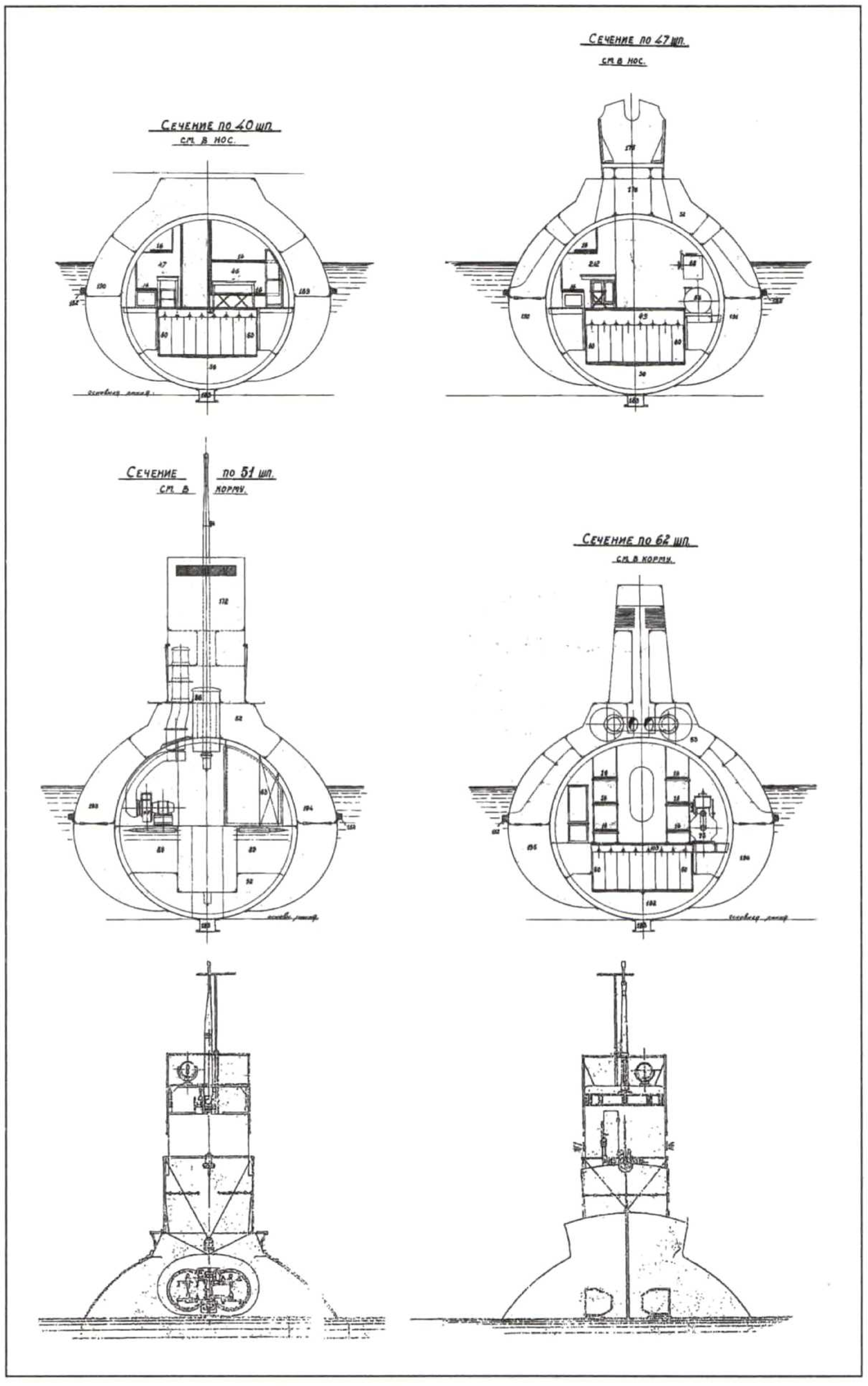
На лодке имелось девять цистерн главного балласта (восемь бортовых и одна концевая). Бортовые балластные цистерны №3, 4, 6 и 7 были рассчитаны на прием дополнительного топлива. Управление клапанами вентиляции и кингстонами было дистанционное пневматическое (были и местные ручные приводы). Кроме того, имелись палубные цистерны для плавания в позиционном положении. Палубные цистерны заполнялись самотёком через шпигаты. Переход из крейсерского положения в позиционное занимал 30 с, из крейсерского в погружённое от 140 до 180 с. Продувание главного балласта турбокомпрессорами низкого давления типа «Броун-Бовери» в концевых и палубных цистернах занимало 4 мин 25 с, откачка балласта помпами Рато — около 2 ч.

На значительной части трубопроводов морской воды вместо меди и бронзы была применена сталь. Однако вскоре после сдачи лодок, в связи с выявившейся сильной коррозией, эти трубопроводы были переделаны и трубы были изготовлены из меди, а арматура — из бронзы. Водоотливные средства: центробежный насос Рато 250 т/ч, два поршневых трюмных насоса 15 т/ч.

Воздушные баллоны емкостью 78 л размещались внутри прочного корпуса шестью группами. Для пополнения запаса сжатого воздуха использовались два компрессора К-6, производительностью 8 л/мин.

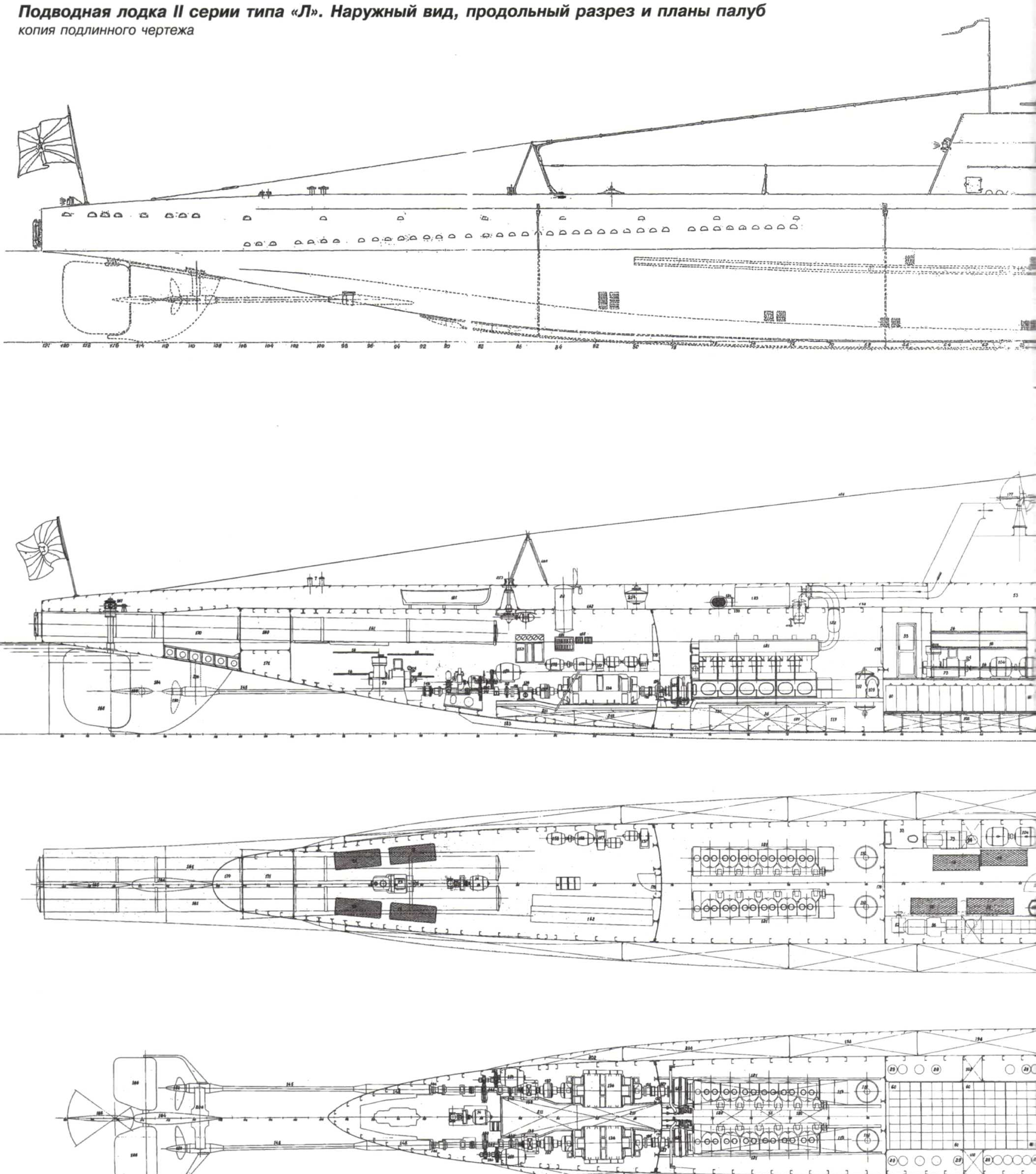
Системы водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высо-

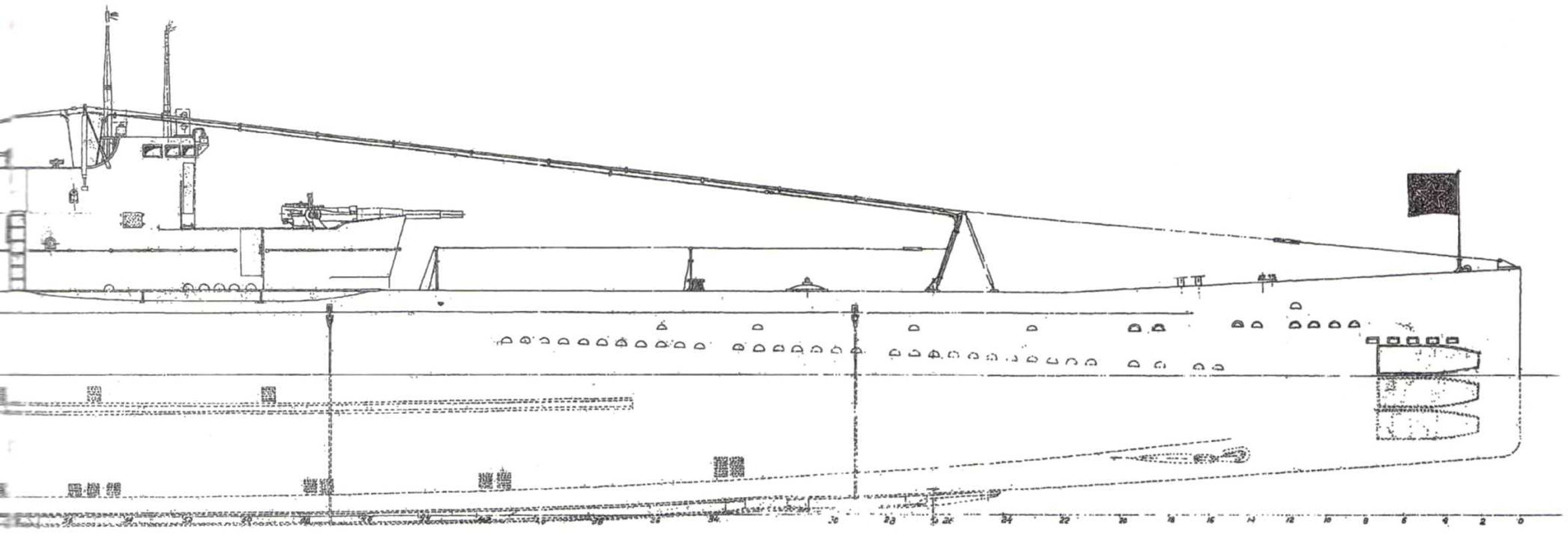
Подводная лодка II серии типа «Л». Сечения корпуса
копия подлинного чертежа



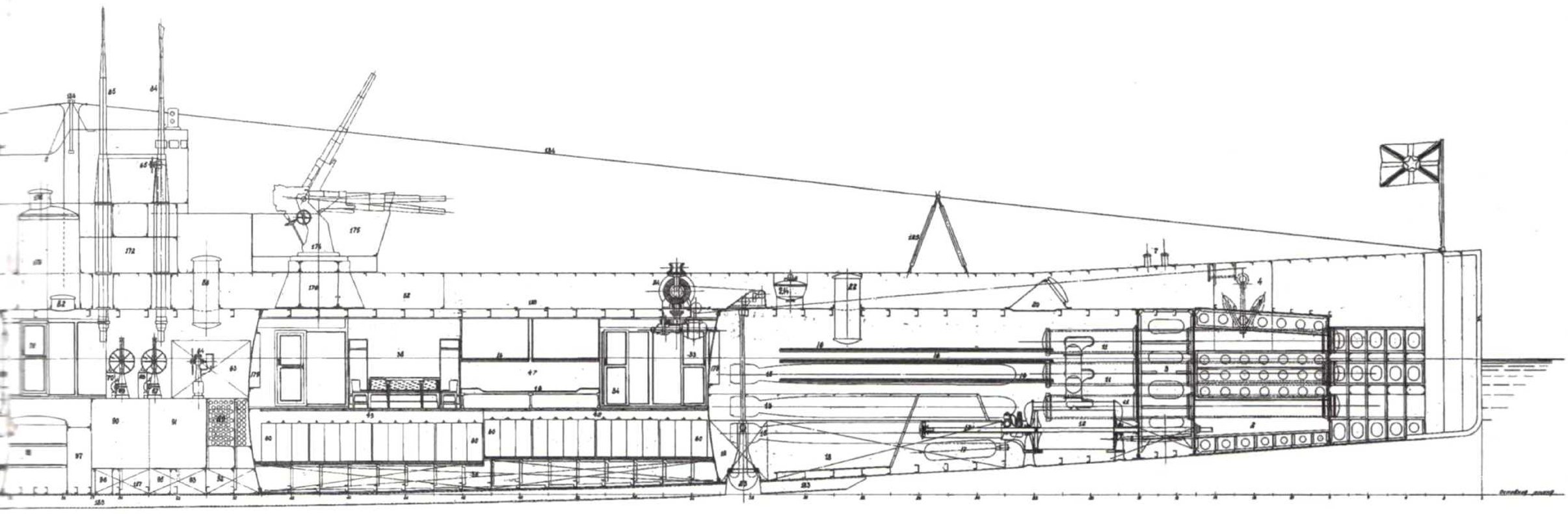
Подводная лодка II серии типа «Л». Наружный вид, продольный разрез и планы палуб

копия подлинного чертежа

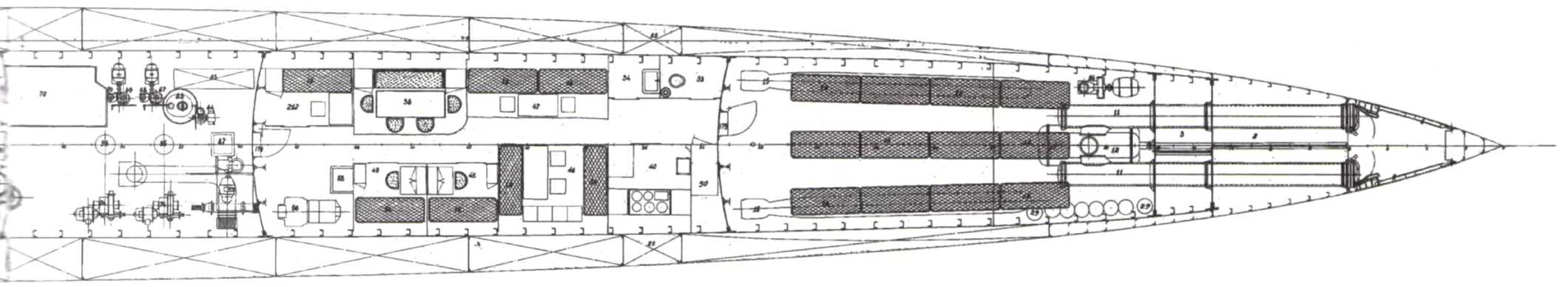




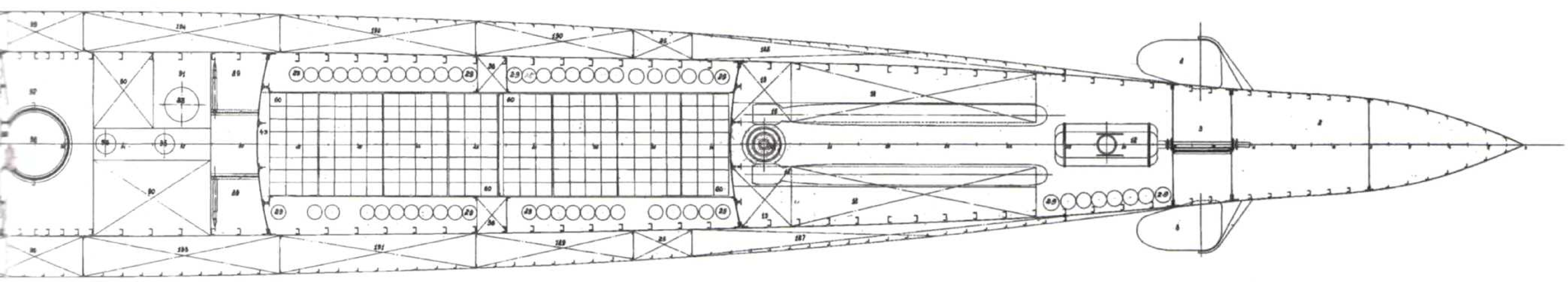
Продольный разрез.



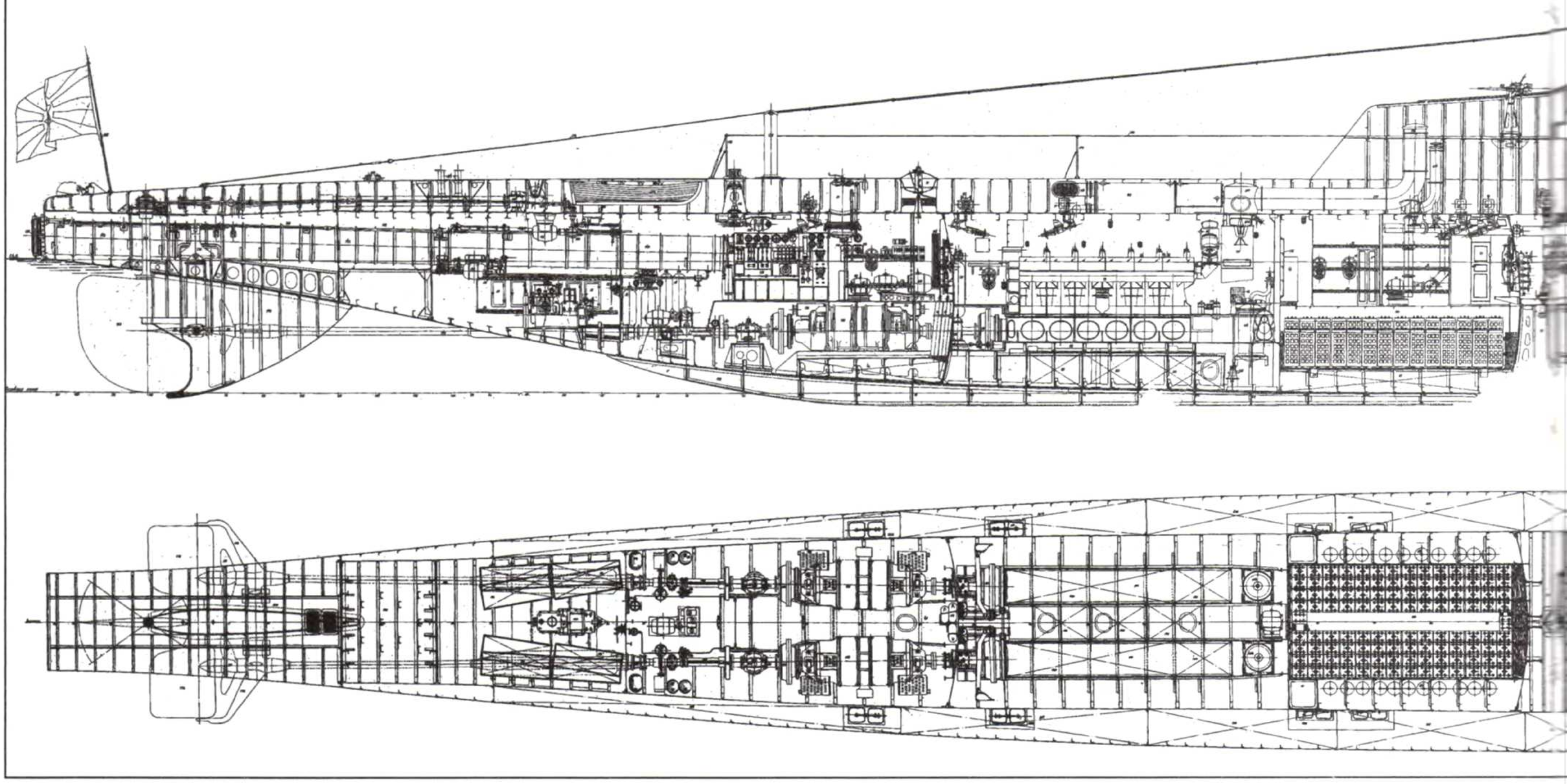
План по VI W.L.

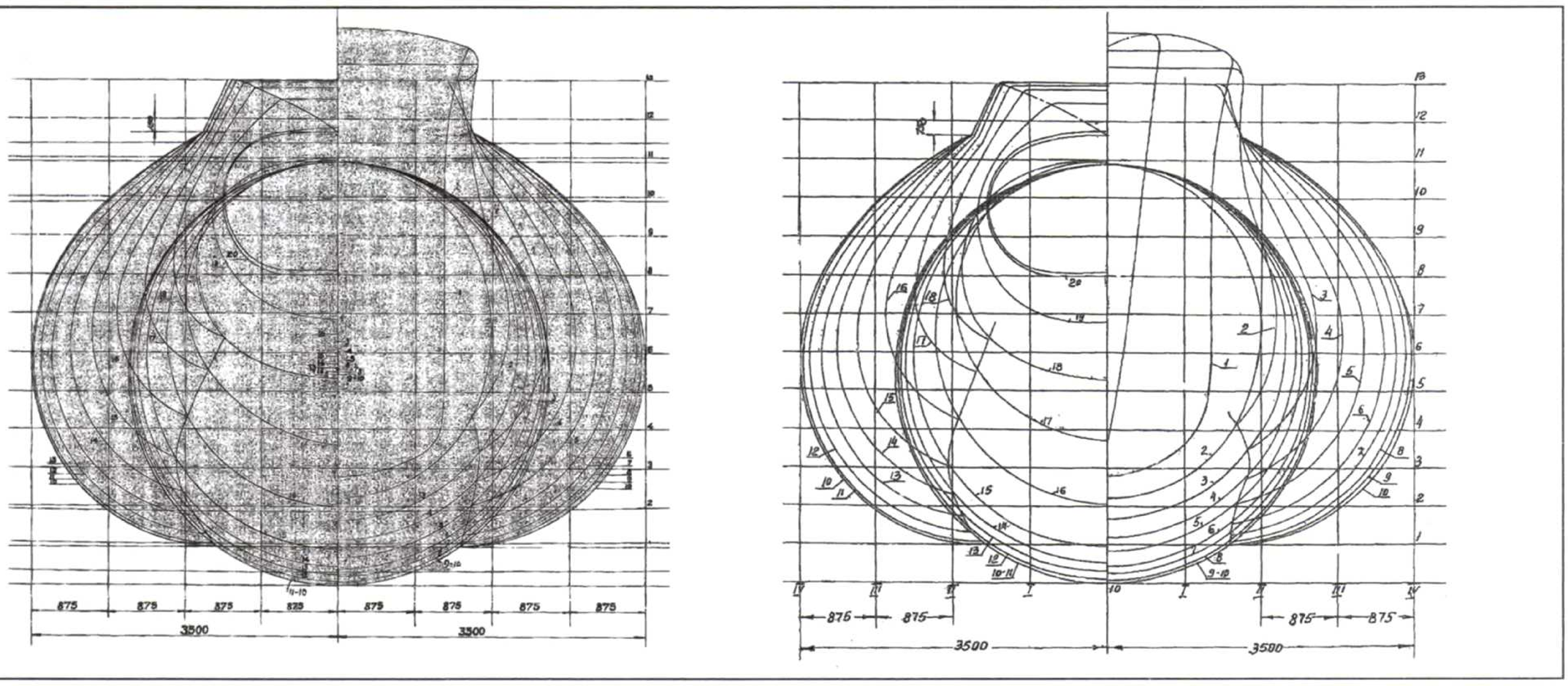


План по IV W.L.



Подводная лодка XI серии типа «Л». Продольный разрез и план палубы
копия подлинного чертежа



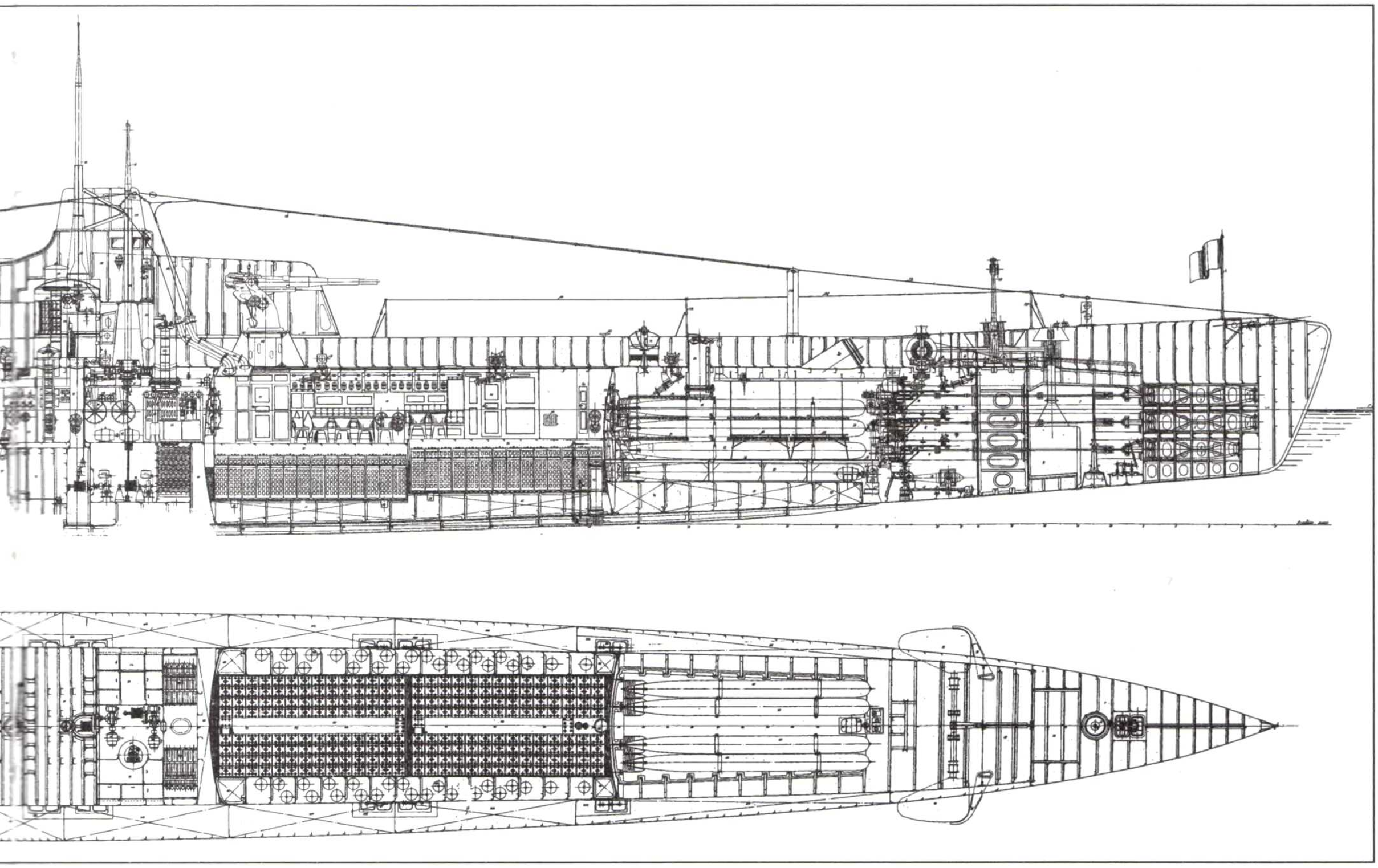


Теория корпуса лодок II (слева) и XI (справа) серий
копия подлинного чертежа

кого давления, сжатого воздуха низкого давления, вспомогательные механизмы и приводы рулей, были выполнены такими же, как и на подводных лодках типа «Д». Носовые горизонтальные рули были выполнены стационарными, баллер вертикального руля — вертикальный. Трубы общесудовой вентиляции выполнили круглого сечения.

Мореходность и дальность плавания

Лодка могла находиться в море в крейсерском положении при волнении до 10 баллов, в позиционном до 5. До модернизации на перископной глубине наблюдался бурун от антенных стоек. Расширенная носовая оконечность лучше всходила на волну, но ухудшила управляемость в подводном положении, для устранения чего



пришлось увеличить площадь носовых горизонтальных рулей. Кроме этого из-за повышенного центра тяжести субмарины обладали порывистой качкой, что затрудняло использование артиллерии.

Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 10 офицеров, 16 старшин и 29 рядовых. Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 7,9 т, размещался в 1, 3 и 6 отсеках. В ходе модернизации устанавливался электроопреснитель, производительностью 37,5 л/ч. Автономность по запасам первоначально составляла 28 суток.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) размещались шесть стальных торпедных аппаратов калибра 533 мм с торпедами и шесть запасных торпед на стеллажах, а также стрельбовые баллоны, кран для погрузки торпед, приводы носовых горизонтальных рулей, шпиля, цистерна лага, трюмный насос, баллоны ВВД. Трёхъярусные койки экипажа располагалась по стенам и в центральной части отсека, часть из них могла быть использована в качестве столов для приёма пищи. Отсек имел торпедопогрузочный и спасательный люки.

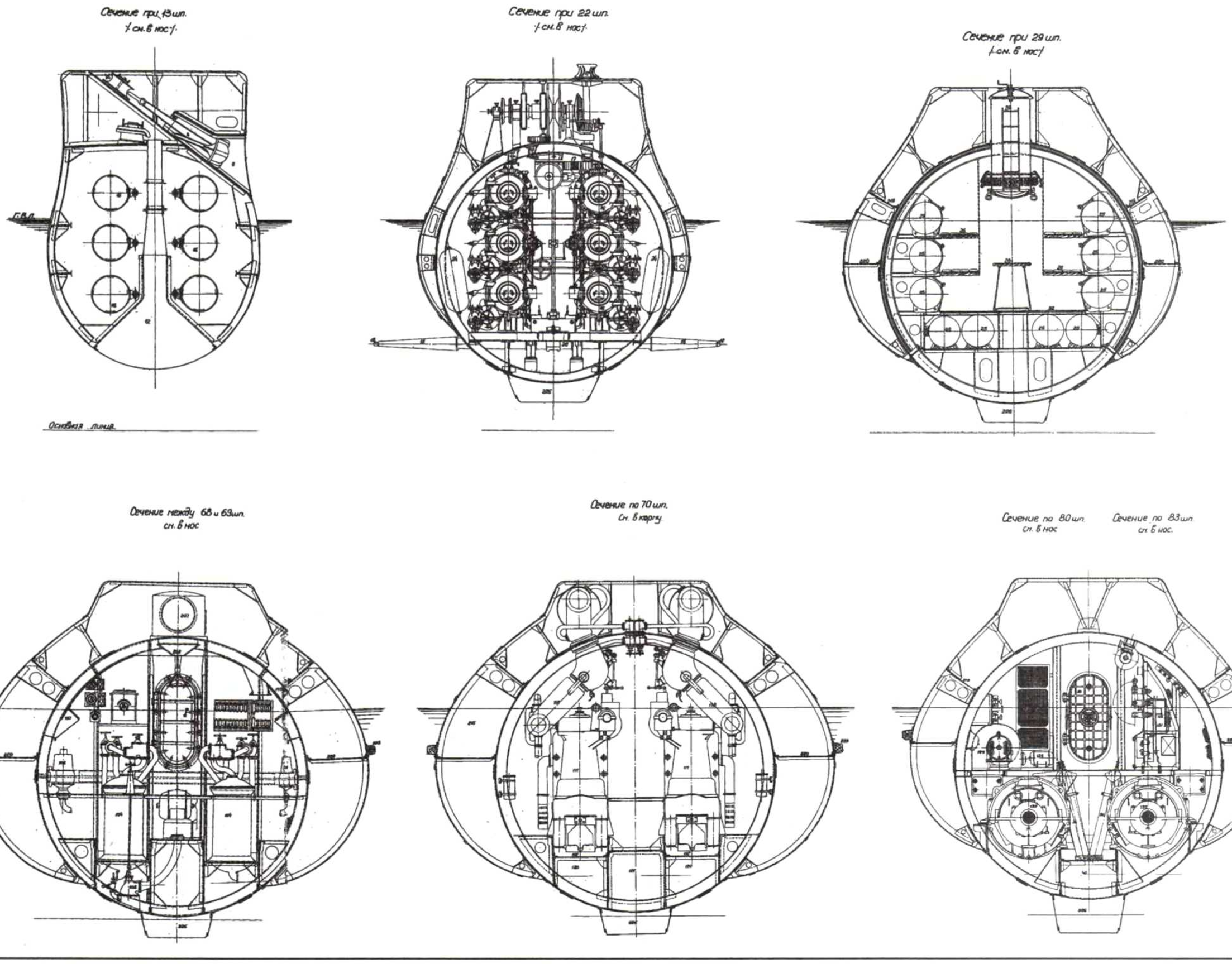
Во 2-м отсеке (аккумуляторном) на жилой палубе размещались одноместные каюты для командира и комиссара, офицерская кают-компания, спальные диваны для офицерского состава, штурманская рубка, камбуз, гальюн и умывальная. В этом же отсеке располагались баллоны ВВД, компрессор низкого давления. В трюме были размещены две группы АБ.

В 3-м отсеке (центральный пост) было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальным рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из уравнительных цистерн и всех трюмов. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. Кроме этого, в отсеке размещались радиорубка, электростанция, компрессор низкого давления, электродвигатели приводов горизонтальных рулей, осушительный насос, командирский и зенитный перископы. В трюме располагался снарядный погреб. Для выхода расчёта и подачи снарядов к орудию имелся специальный люк.

В 4-м отсеке (аккумуляторном) на верхней палубе располагались компрессоры низкого давления, баллоны ВВД, гироком-

Подводная лодка XI серии типа «Л». Сечения корпуса

копия подлинного чертежа



пас, осушительный насос, вольтпонижающий агрегат («бустер»), трёхъярусные койки, гальюн. В трюме размещалась третья группа АБ.

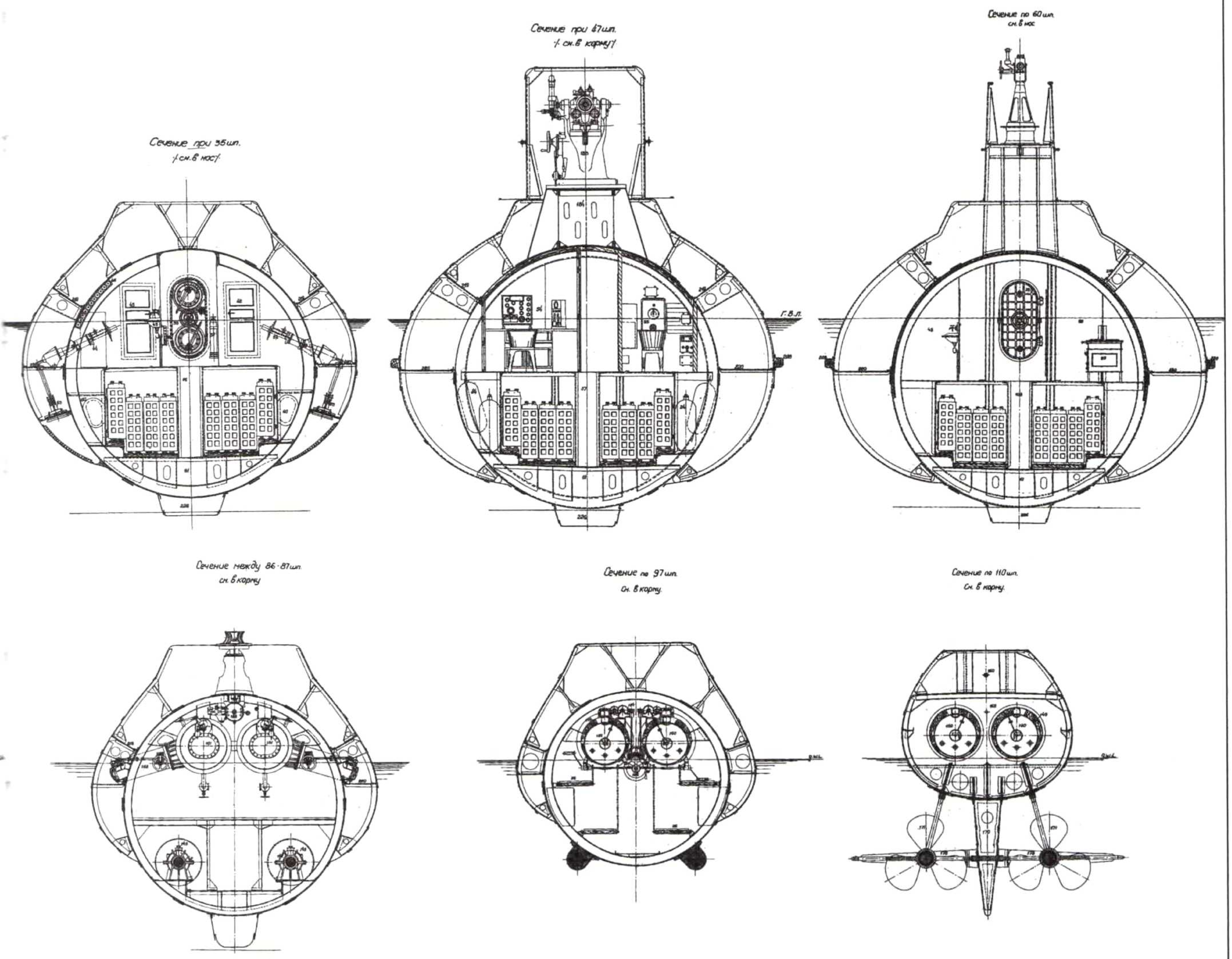
В 5-м отсеке (дизельном), кроме двух главных дизелей, располагались баллоны пускового воздуха дизелей, разобщительные фрикционные конические муфты линий валов, цистерна циркуляционного масла.

В 6-м отсеке (кормовом), кроме двух труб минного устройства и его приводов, были размещены два главных двухякорных гребных электродвигателя с их станциями управления, компрессор высокого давления, койки личного состава, кулачные разобщительные муфты линий валов, упорные подшипники, трюмный насос, электродвигатель привода вертикального руля. Отсек был снабжен входным спасательным люком.

В носовой оконечности размещались надводный и подводный якоря, швартовное и буксирное устройства. В надстройке — шпиль, аварийно-сигнальные буи и шлюпка.

Основные изменения, внесенные в подводные лодки XI серии

Изменен теоретический чертеж — удлинена носовая часть, получившая наклонный форштевнь. Произведена перекомпоновка отсеков (кормовой отсек разделен на две части — 7-й жилой и 6-й электромоторный, лодка стала семиотсечной). Командирский перископ вынесен в рубку, благодаря чему увеличилась глубина погружения лодки при ходе под перископом и уменьшилась опасность таранных ударов.



Улучшена конструкция пневматических машинок открывания кингстонов. Кингстоны балластных цистерн сделаны по типу дифференциальных захлопок; кормовая балластная цистерна выполнена бескингстонной. От палубных цистерн отказались. Продувание главного балласта стало производиться дизелями. Время погружения под перископ из крейсерского положения составляло 70—75 с, переход из позиционного положения в крейсерское при продувании балласта дизелями 5 мин 55 с, аварийного продувания на перископной глубине 3 мин 47 с. Стальная арматура трубопроводов забортной воды заменена на бронзовую. Полностью переработана система сжатого воздуха и аварийного продувания балласта. Установлен отдельный дифферентовочный насос, производительностью 6—8 т/ч.

Кулачная муфта между электромотором и упорным валом заменена муфтой «Бамаг», что обеспечивало быстрое ее выключение при переходе от зарядки батареи на работу дизеля на винт. Аккумуляторные ямы сделаны изолированными. Сняты электромоторы экономического хода; экономический ход стал достигаться при работе главных электромоторов. Число запасных торпед доведено до десяти. Установлен электроопреснитель. Перископы импортные типов «S» (командирский) и «D» (зенитный).

Опыт плаваний подводных лодок XI серии в Тихом океане выявил, что они вполне мореходны для данного театра.

XIII серия и XIII-38 серия (тип «Л»)

Корпус

Субмарины XIII серии имели новые обводы корпуса. Диаметр прочного корпуса был уменьшен с 4,85 м до 4,6 м, форма образовывалась сочетанием прямых цилиндров и конусов. Соединения листов выполнялись клепанными. Прочный корпус разделялся на восемь отсеков; пять из них (носовой торпедный и жилой (единый блок), центральный пост, кормовой электромоторный и жилой) являлись отсеками-убежищами и отделялись сферическими водонепроницаемыми переборками клёпано-сварной конструкции, рассчитанными на давление 10 атмосфер. Остальные переборки были плоскими, рассчитанными на давление в 2 атм. Концевые переборки прочного корпуса сферические. Вся конструкция корпуса была всемерно упрощена и подчинена удобству перевозки на Дальний Восток и ускорению достроечных работ. Прочная рубка выполнена в виде горизонтального цилиндра, сферические переборки которого на XIII серии были обращены выпуклостью внутрь, а на XIII-38 серии — наружу, что расширило внутреннее пространство. Форма ограждения рубки на первых пяти подлодках XIII серии делалась подобно «щукам» X серии «обтекаемой» с коротким козырьком, в котором имелось шесть больших круглых иллюминаторов. На последующих подлодках вернулись к предыдущему типу рубки — ровной башеннопободной, козырек с 8—10 прямоугольными иллюминаторами.

Большинство швов легкого корпуса, а также цистерн и настилов внутри прочного корпуса выполнено с применением сварки. Качество работ оказалось низким, образовалась волнистость, снижавшая скорость надводного хода. Для обеспечения выхода торпед нос корабля был обрезан на 2,5 м. Отмечалась необходимость более прочных конструкций набора и обшивки лёгкого корпуса, ледового пояса, крепления откидных люков и фальшбортов, с учетом плавания лодок в ледовых условиях.

В носовой и кормовой части 1-го и 8-го отсеков были расположены дифферентные цистерны, а в трюме 2-го торпедоместительная. В трюмных частях 3-го и 5-го отсеков под настилом аккумуляторных ям находились топливные цистерны. Запасы масла и воды для охлаждения дизелей размещались в цистернах, находящихся в трюмах 6-го отсека. Между прочным и легким корпусом размещались цистерны главного балласта (ЦГБ), а также быстрого погружения и уравнительная. Количество вентиляционных отверстий в палубе надстройки оказалось недостаточным, и это привело к увеличению скорости погружения.

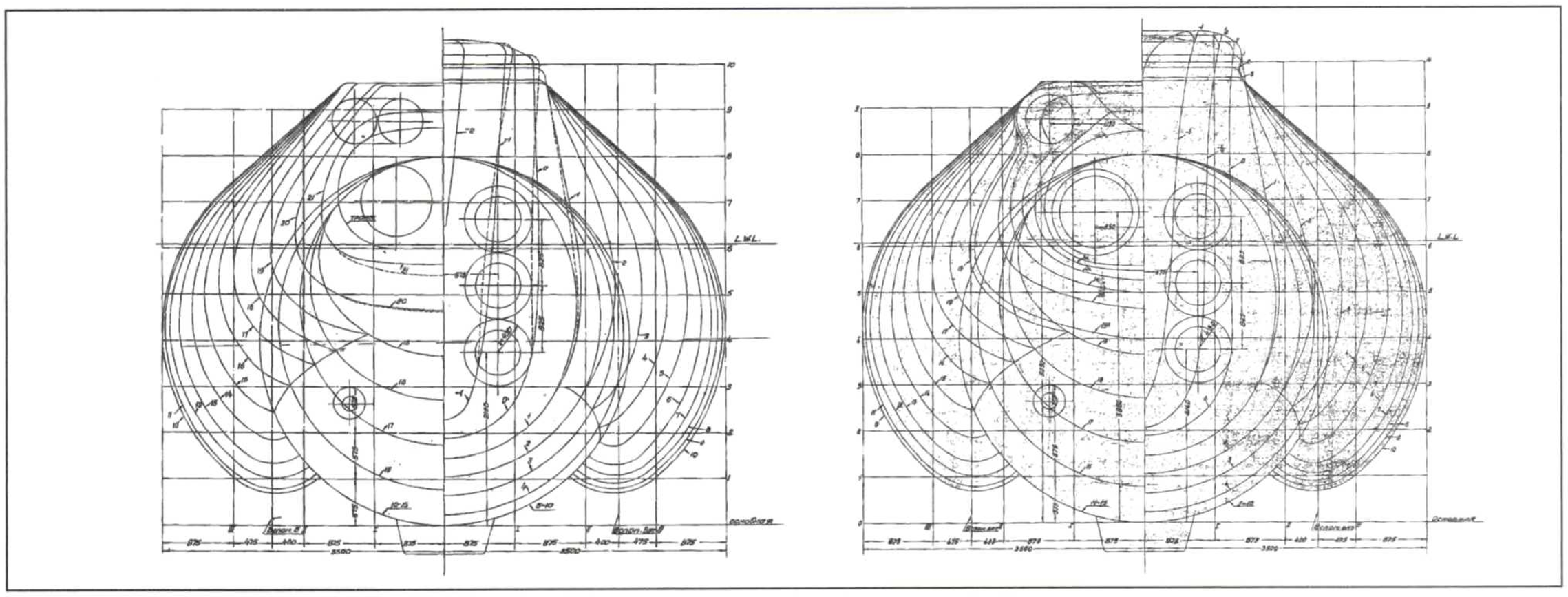
Общекорабельные системы и устройства

На лодке имелось десять цистерн главного балласта. ЦГБ №3, 4, 7 и 8 приспособлены для приёма топлива в перегруз. Управление клапанами вентиляции и кингстонами дистанционное пневматическое (были и местные ручные приводы). Переход из крейсерского положения в позиционное занимал 30 с, из крейсерского в погружённое 60 с. Продувание главного балласта выхлопными газами дизелей занимало 7 мин 40 с.

Трубопроводы морской воды изготовлены из меди, а арматура — из бронзы. Водоотливные средства: центробежный насос Р-130 250 т/ч, два поршневых трюмных насоса 15 т/ч. Воздушные баллоны новые, емкостью 410 л, размещались в надстройке шестью группами. Для пополнения запаса сжатого воздуха использо-

Теория корпуса лодок XIII (слева) и XIII-38 (справа) серий

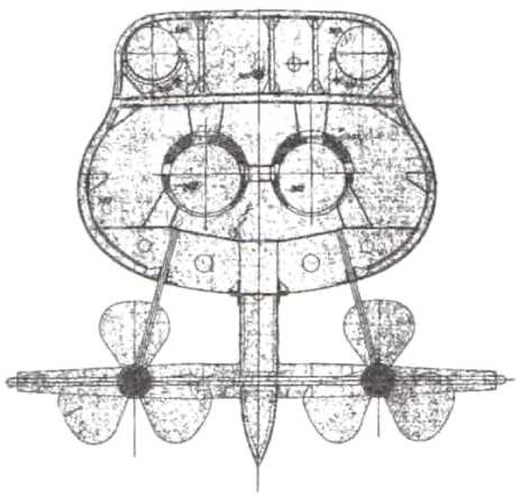
копия подлинного чертежа



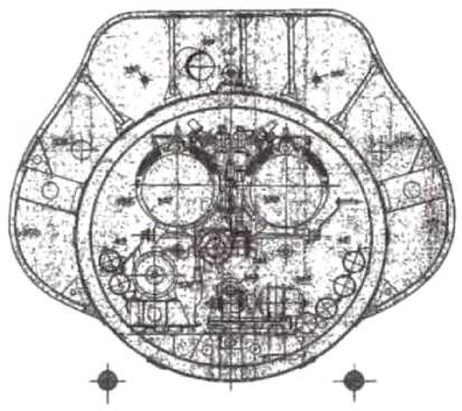
Подводная лодка XIII-38 серии типа «Л». Сечения корпуса

копия подлинного чертежа

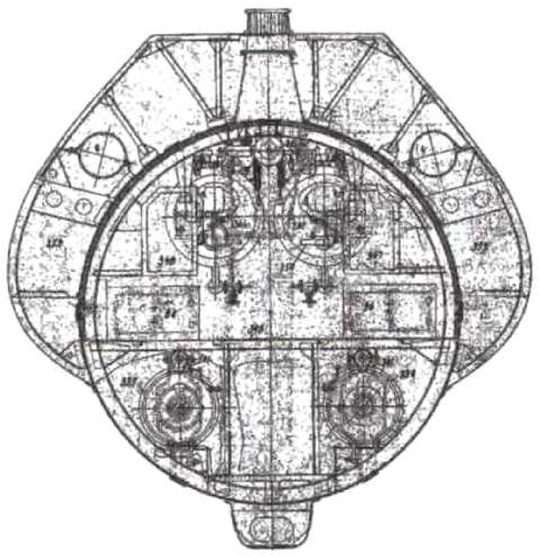
Сечение по 122 шп.
см. в корму



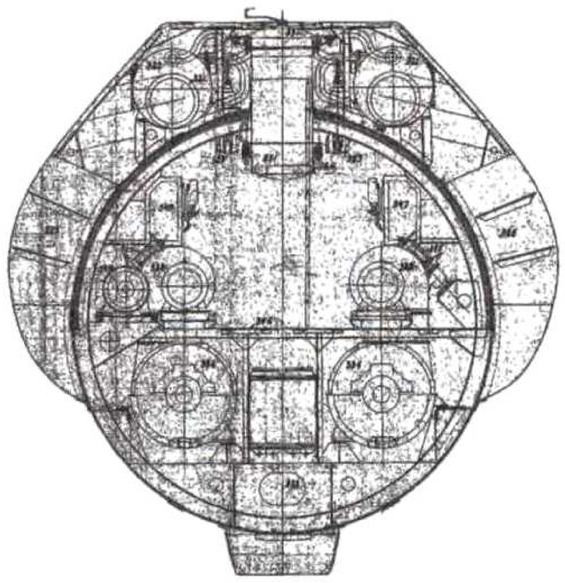
Сечение по 110 шп.
см. в нос



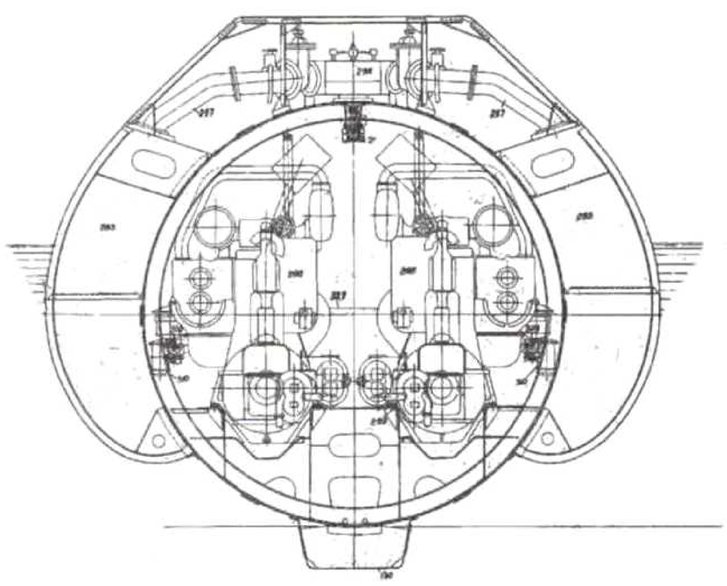
Сечение по 97 шп.
см. в корму.



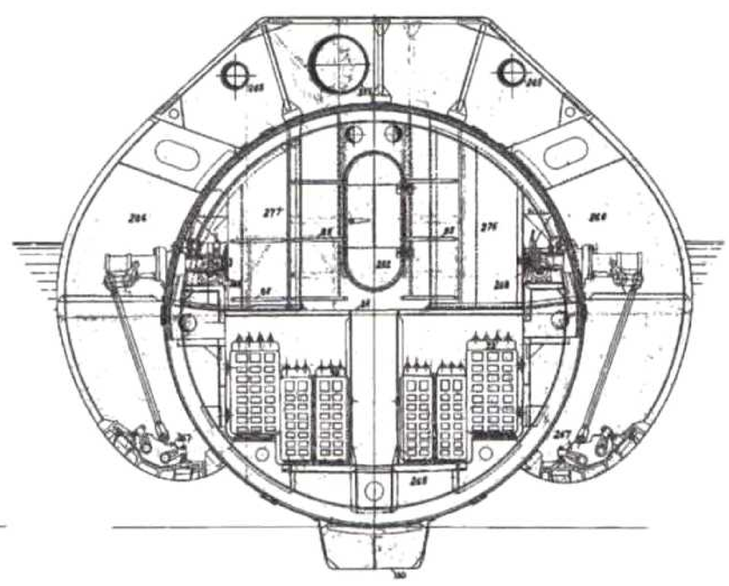
Сечение по 93 шп.
см. в корму



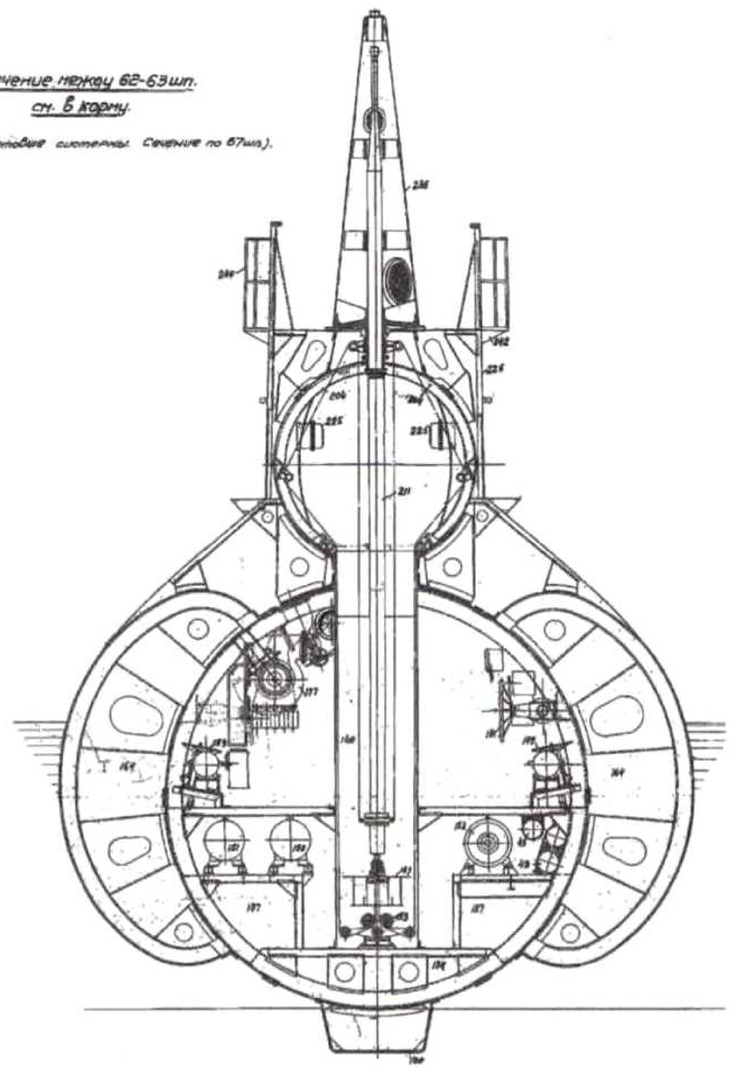
Сечение по 82 шп.
см. в корму.



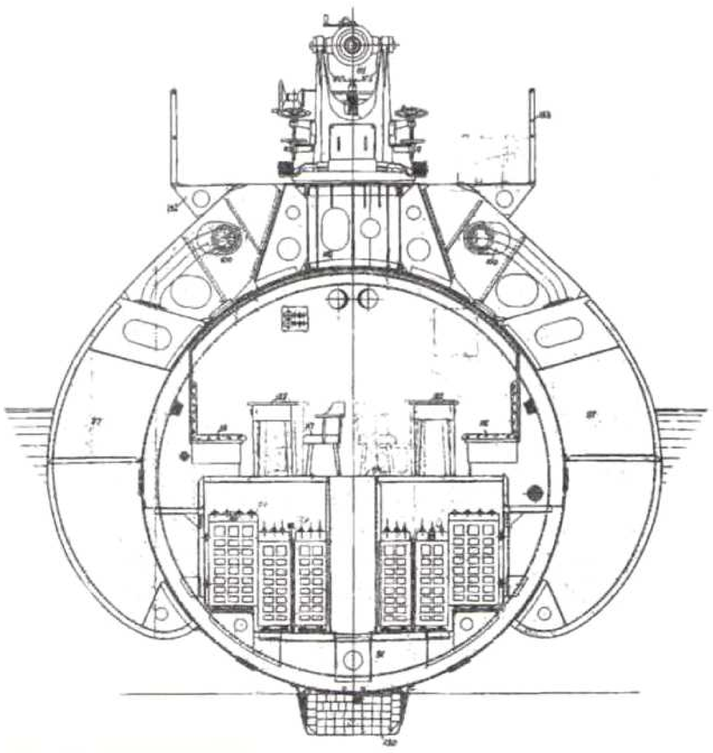
Сечение по 73 шп.
см. в корму.



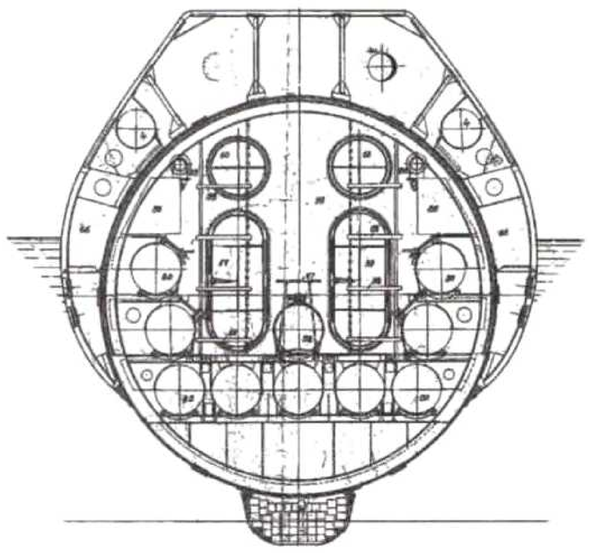
Сечение между 62-63 шп.
см. в корму.
(Балластные системы. Сечение по 67 шп.).



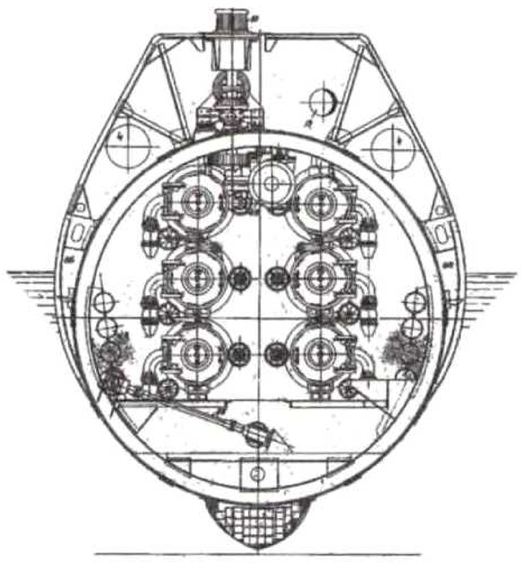
Сечение по 52 шп.
см. в корму.



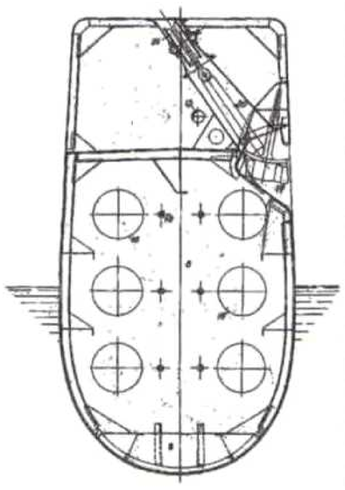
Сечение по 38 шп.
см. в нос.

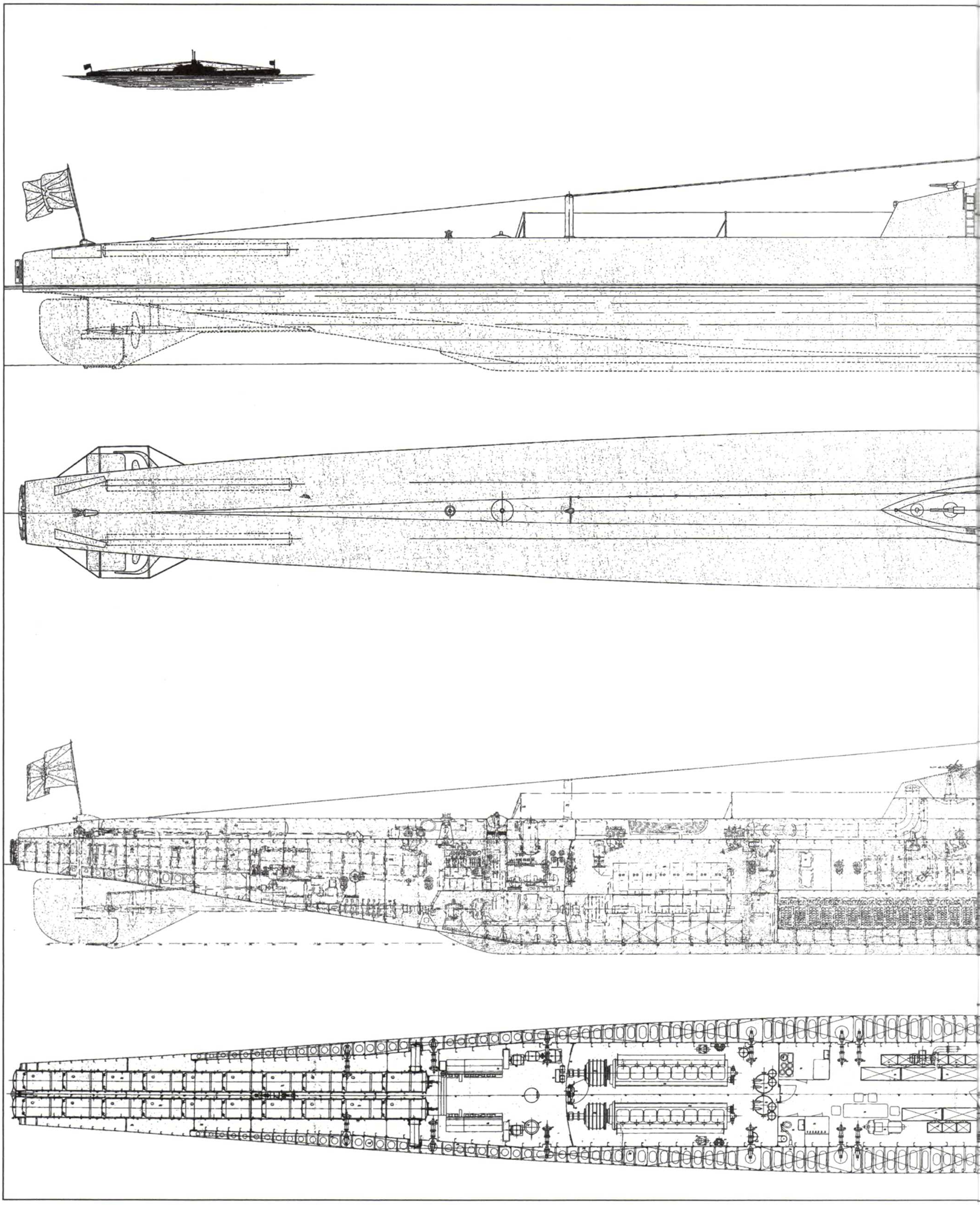


Сечение по 31 шп.
см. в нос.



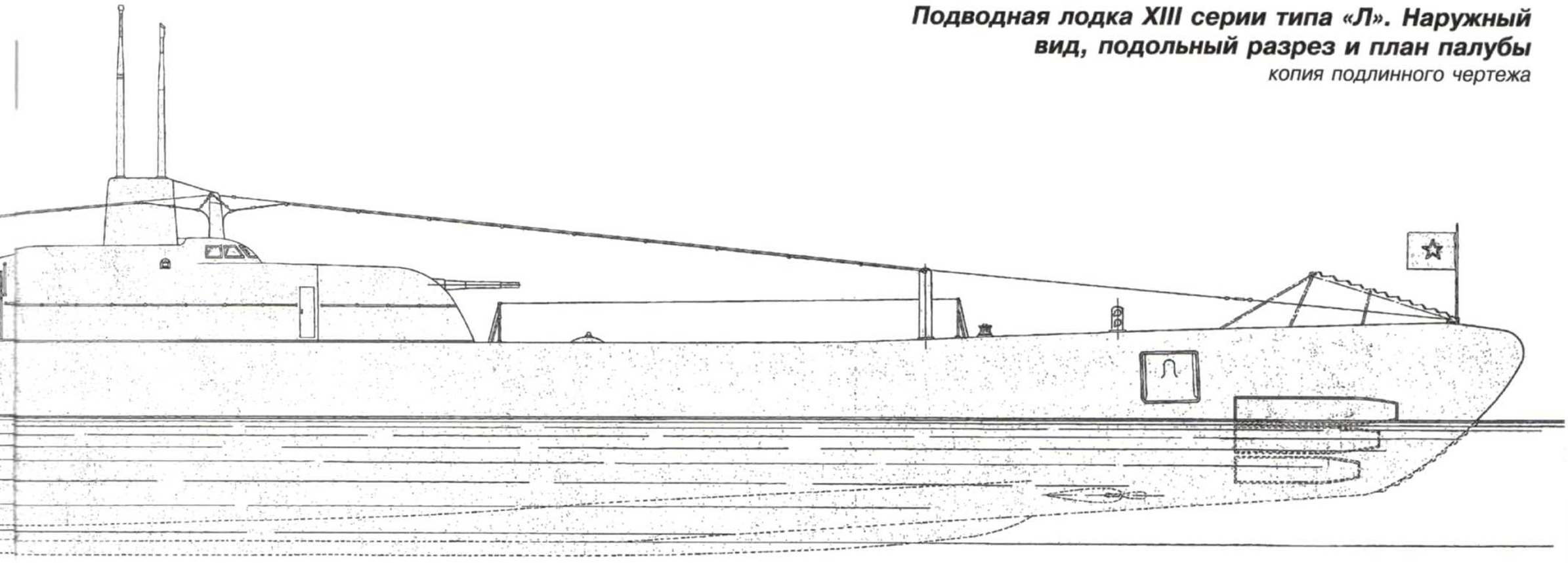
Сечение по 16 шп.
см. в нос.

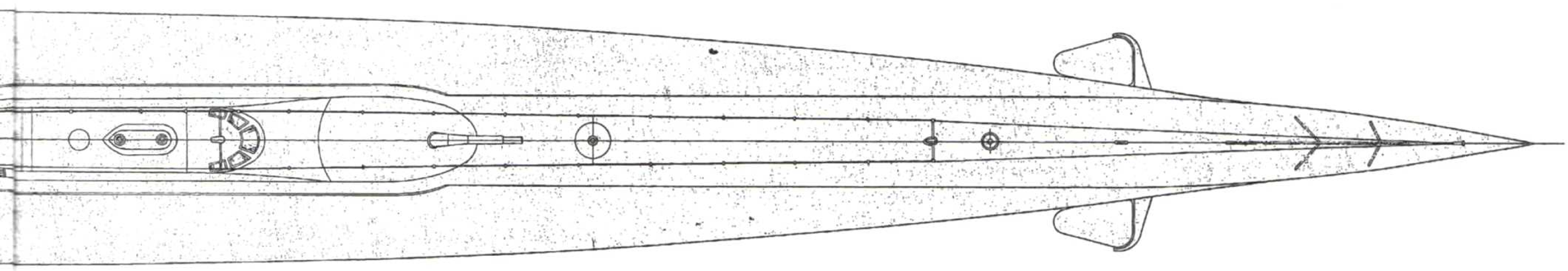


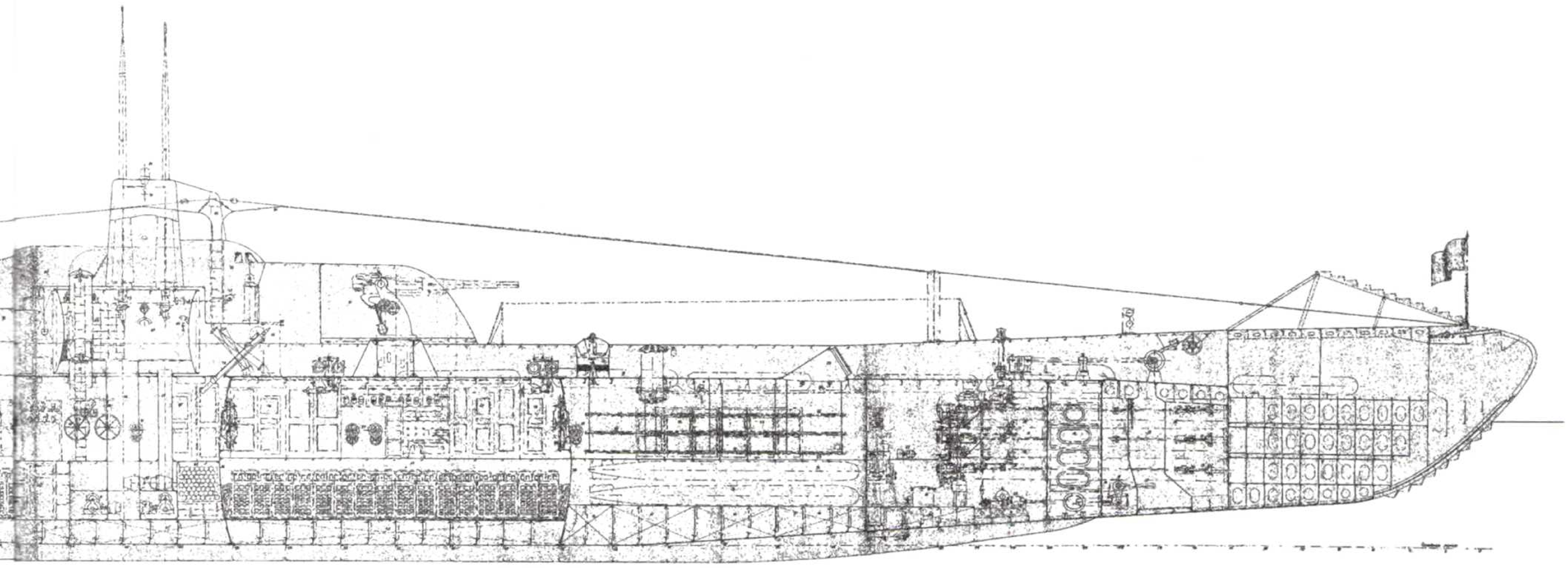


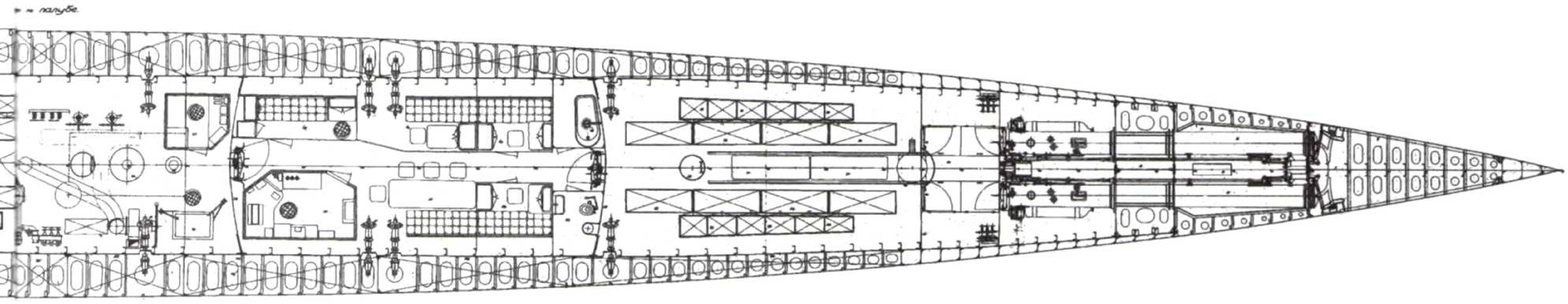
Подводная лодка XIII серии типа «Л». Наружный вид, подольный разрез и план палубы

копия подлинного чертежа









вались два компрессора: ЭК-15, производительностью 15 л/мин и К-6 — 8 л/мин.

Устройства и системы: погружения, продувания балласта сжатым воздухом, общесудовая вентиляция, перископное устройство, рулевые устройства и др., по образцу IX серии (тип «С»). Управление вертикальными и горизонтальными рулями было двойным — электрическим (система Вард-Леонарда) и ручным. Переход с электрического управления на ручное осуществлялся пневматическим приводом. Основные посты управления вертикальным рулем размещались в центральном посту и в боевой рубке. Кроме того, предусматривался выносной пост управления вертикальным рулем на верхнем мостике. Посты ручного управления горизонтальными рулями располагались в центральном посту, а вертикальным рулем — в кормовом отсеке.

Мореходность и дальность плавания

Главным из недостатков являлась унаследованная от корпуса прототипа (ПЛ IX серии) плохая мореходность. Командир «Л-15» В.И. Комаров, которому в 1942-1943 гг. довелось совершить переход через Тихий и Атлантические океаны, в своем отчете не побоялся написать следующие строки: *«Я проклинал конструктора ПЛ, который, видимо, ни разу не был в море, конструировал ПЛ в кабинете. ПЛ на большой волне плохо управляется, зарывается носом в воду, вследствие чего на палубу и мостик поступает много воды. Мостик сделан для плавания в озерах, а не в море и океане, необходимо мостик поднять на 1 метр».*

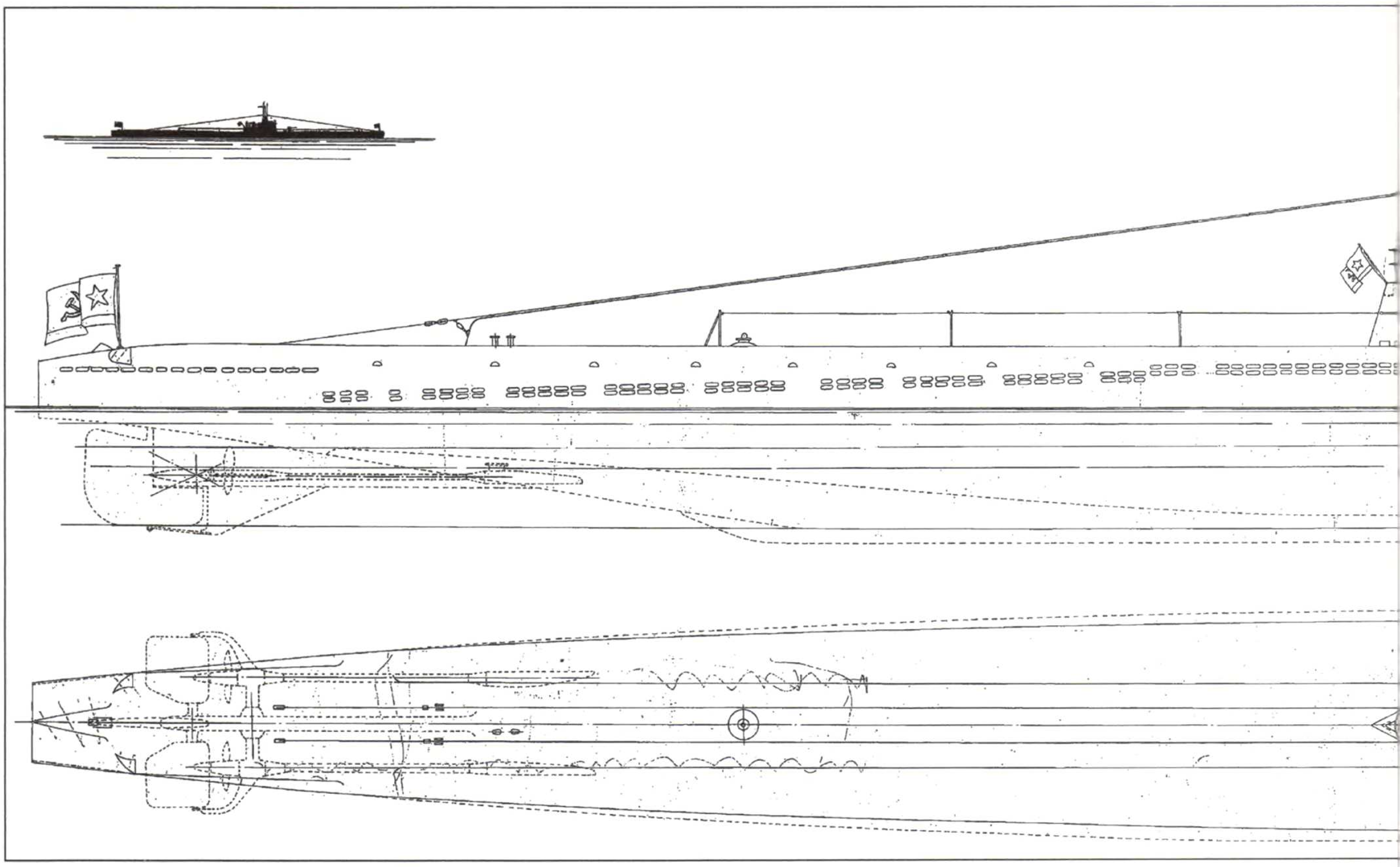
Экипаж, автономность и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 10 офицеров, 19 старшин и 27 рядовых. Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 6,2 т, размещался во 2 и 4 отсеках. Устанавливался электродистиллятор производительностью 40 л/час. Провизионные цистерны во 2-м отсеке и ЦП не обеспечивали приёма необходимого объёма свежей провизии из расчета на 30 суток плавания (достигалось только с использованием концентратов и консервов).

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) размещались шесть торпедных аппаратов калибра 533 мм с торпедами, а также стрельбовые баллоны и цистерна кольцевого зазора.

Во 2-м отсеке (жилом) под настилом размещались десять запасных торпед и трюмный насос. Трёхъярусные койки и шкафчики экипажа располагалась по сте-



Модернизации

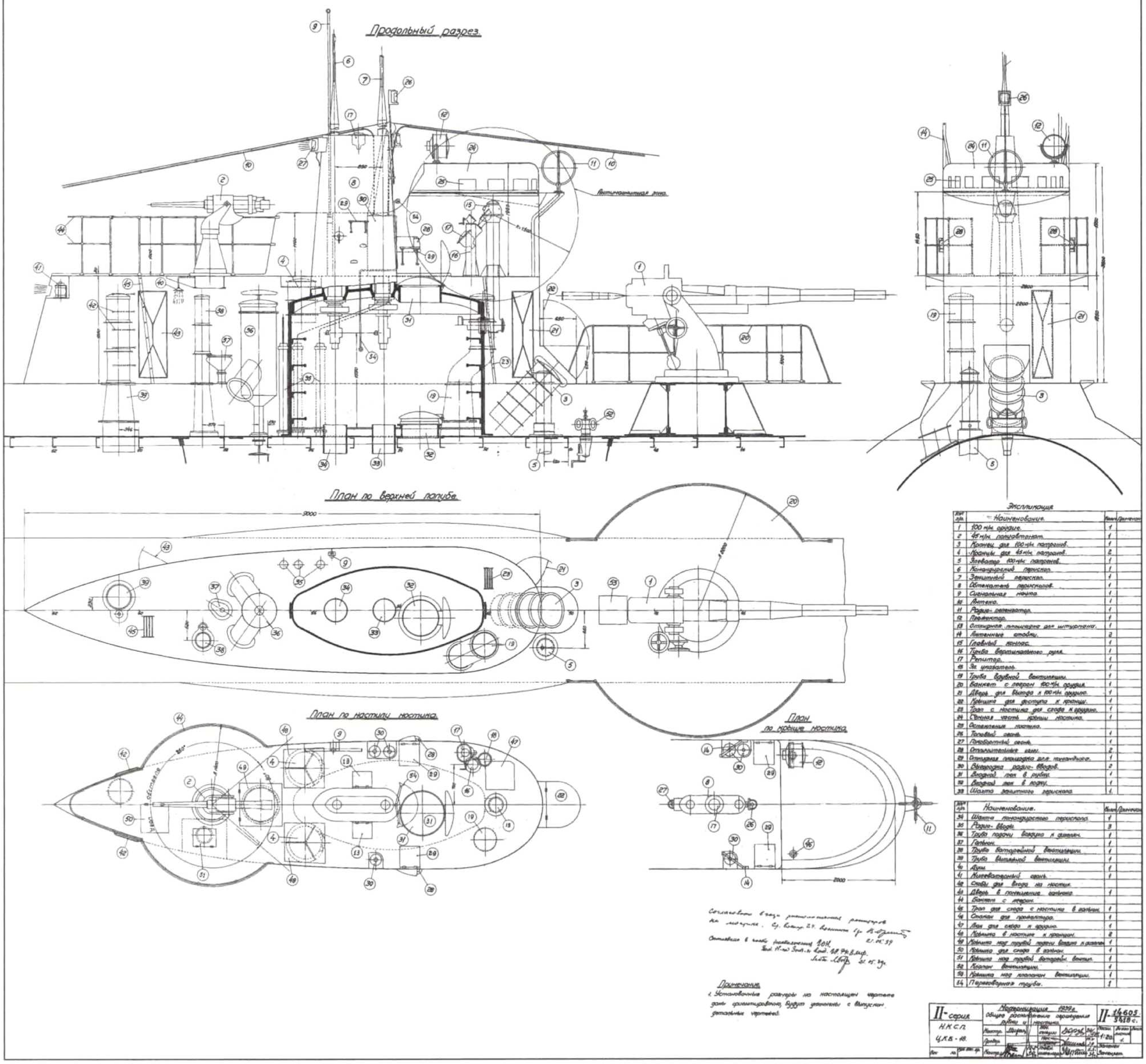
Доработки на «первенцах отечественного подводного кораблестроения» начались практически сразу. Выше уже рассказывалось о переделке аккумуляторных ям на «ленинцах». Вскоре после прихода на Север все три балтийских «декабриста» сменили ферменные антенные стойки на две капитальные одиночные — очевидно, старая конструкция оказалась слишком хрупкой при ударах штормовых волн. Интересно отметить, что для того, чтобы не мешать ведению огня прямо по курсу, носовую стойку сместили к правому борту.

Свои путем модернизаций пошли черноморцы. Почти сразу после вступления их подлодки получили для защиты верхней вахты легкий съемный козырек в центре мостика позади орудия. При этом обзор прямо по курсу стал неудовлетворительным и вынудил пойти на более глубокие изменения. В 1935 — 1936 гг. «Д-4», «Д-6», а затем и «Д-5» получили носовую оконечность по образцу «Ленинцев», кроме того, ограждение рубки было кардинально перестроено: орудие установили на палубе в поворотном открытом барбете, ходовой мостик выполнили закрытым, предусмотрев площадку для 45-мм артустановки 21-К. Командирский перископ перенесли в прочную рубку, одновременно установив над ней высокую перископную тумбу. Ферменные антенные стойки также заменили на одиночные, но в отличие от северных «декабристов», их установили только по одной на корабле перед мостиком. В результате субмарины приобрели внешний вид, весьма напоминавший тот, что изначально имели подлодки II серии, что нередко ставит в тупик фотоколлекционеров. Ранние черноморские «ленинцы» также претерпели некоторые изменения. Фальшборт в кормовой части мостика срезали и заменили на трубчатый релинг, площадку расширили и установили на ней 45-мм орудие. Балтийские же лодки, судя по фотографиям, проплавали без универсальной пушки вплоть до постановки в капитальный ремонт.

Рубка подводной лодки «Д-4» после модернизации

К концу 30-х годов лодки I и II серий уже порядком устарели, и повысить их боевую ценность могла только капитальная модернизация. Постановление Правительства №93сс от 15.8.1937 предписывало довести скорость погружения «Д» и «Л» до спецификационной величины: 60 с вместо 98 и 75 с вместо 140, соответственно; скорость надводного хода «ленинцев» должна была быть увеличена; оговаривался демонтаж палубных цистерн и раздельной вентиляции ЦГБ; предписывалось обращать особое внимание на гладкость и обтекаемость бортов, оконечностей и надстроек подлодок (сварные швы, кронштейны и т.п.); переделка кормовых горизонтальных рулей для увеличения прочности привода и повышения живучести, доведение времени перекладки с 30 с до 15 с, обеспечить осмотр и уход за важнейшими частями, для чего перенести их выше ватерлинии; установить на всех «ленинцах» перископы по образцу XI серии с выносом командирского в прочную рубку; герметизировать наружных топливно-балластные цистерны; у ранних лодок типа «Л» переделать минно-сбрасывающее устройство по образцу XIII серии. Одновременно ряд приборов и механизмов менялся на их современные аналоги.

Выполнение этого постановления в полном объёме добиться не удалось. ЦКБ-18 к середине декабря 1937 г. докладывало, что удалось выполнить следующие работы: на типе «Д» планируется перенос только командирского перископа; «Л» переделывается по образцу «С» с новой прочной рубкой и переносом в неё обоих перископов; поскольку систематических ходовых испытаний лодок типа «Л» не проводилось, требовалось провести прогрессивные испытания, подобрать винты, решить вопрос о работе дизелей на повышенных оборотах; разработка новых приводов для кормовых горизонтальных ру-



лей «Д» и «Л» не начата из-за отсутствия конструкторов.

Модернизация совмещалась с капитальным ремонтом. Поскольку мощностей судостроительных заводов не хватало из-за постоянного роста нового кораблестроения, пройти апгрейд до конца 1941 г. успели только «Д-1», «Д-2», «Д-3», «Д-4», «Л-2», «Л-3», и «Л-6». Кроме указанного переоборудования мостиков и рубок новым заменялось оборудование, выработавшее ресурс. Определенные изменения претерпело вооружение: все 102-мм орудия Б-2 были заменены на 100-мм Б-24, установлены 45-мм пушки (на «Д-4» и «Л-6» вместо них установлены 12,7-мм пулеметы ДШК; такой же пулемет установлен на прошедшей в начале 1941 года средний ремонт «Л-4»). На «декабристах» стойки были заменены на одну капитальную перед рубкой, а на «ленинцах» их и вовсе ликвидировали (кроме «Л-6», сохранившей старые стойки). Однако морального устаревания лодок это не устранило.

После войны «ленинцы» XIII и XIII-38 серий еще в течении более десяти лет продолжали числиться в боевом ядре флота. За этот период они получили новые приборы торпедной стрельбы, радиолокацию и гидроакустику, зато лишились лодочной артиллерии.

Проект модернизации рубки подводных лодок типа «Л» II серии
копия подлинного чертежа

Энергетические установки

Энергетические установки подводных лодок были классическими дизель-электрическими. Для надводного хода использовались дизели, они же обеспечивали зарядку аккумуляторной батареи, вращая электродвигатели в режиме электрогенераторов. Для подводного хода использовались электродвигатели постоянного тока напряжением 110 V, разных типов. Аккумуляторные батареи (далее АБ) имели несколько групп, напряжением 90-160 V, и обеспечивали электроэнергией гребные электродвигатели и другие потребители при подводном ходе.

Дизели. Для первых советских подлодок типа «Декабрист» моторы марки F6V (4 единицы) были закуплены у фирмы MAN, причем одновременно в Коломне развернули их производство под маркой «42Б/БМ6». Мотор имел быстро изнашивающиеся шестеренчатую передачу распределительных валиков, и часто выходившие из строя клапаны циркуляционных насосов. Позже в производстве эти дефекты изживались, но на устранение их на уже сданных двигателях заводы шли с неохотой.

Разработка нового проекта средней подводной лодки в сотрудничестве с фирмой «Дешимаг» позволила продолжить ознакомление с германским дизелестроением. Разработка отечественного аналога двигателя «М6V» Коломенским заводом (марки «47ЛН8») отстала от графика. Начатая в 1935 г. под руководством Н.М. Урванцева, она спустя год не дала желаемого результата, и только в 1938 г. после серьезной переработки конструкции, под обозначением «1Д» новый образец был запущен в массовое производство. Моторы страдали от невысокого качества изготовления турбинных нагнетателей воздуха системы Бюхи, что не позволяло развивать полную мощность. Быстро срабатывались шарикоподшипники и шестерни масляных и топливных насосов.

Дизельный отсек подводной лодки «Д-2»

Электродвигатели. Принципиальная конструкция двигателей была двухъякорной (на I серии с якорями разной мощности, на последующих равной). Реверсирование двигателей осуществлялось соответствующим монтажом схемы питания, обеспечивающей перемену полюсов обмоток. Качество их оказалось вполне удовлетворительным, если не считать сильно досаждавших личному составу своим быстрым изнашиванием угольных щеток и медных коллекторов, которые приходилось часто чистить, заменять и подтачивать, во избежание снижения или пробоев изоляции. На «Л» II серии для экономического подводного хода имелись отдельные малые электродвигатели мощностью по 30 л.с. с текстропной передачей вращения на гребные валы. Первоначально при погружениях натяжение ремней постоянно менялось, что вело к их соскальзыванию, быстрому износу и разрывам. После увеличения числа ремней и усиления крепления валов с этим недостатком удалось справиться.

Аккумуляторные батареи. К началу 30-х годов на заводе «Имени лейтенанта Шмидта» (бывший «ТЭМ») было развернуто производство аккумуляторов для подлодок первых серий. Быстро выяснилось, что отечественные батареи имеют ряд серьезных недостатков. Уже сданные флоту АБ отличались разбросом по параметрам отдельных элементов, не выдавали указанной мощности, быстро теряли емкость, обладали коротким сроком служ-

Характеристики дизелей подводных лодок

Технические характеристики	42Б/БМ6	47ЛН8	1Д
Год принятия в эксплуатацию	1930	-	1938
Мощность, л.с.	1100	2000	2000
Частота вращения, об./мин.	450	475	470
Число тактов	4	4	4
Направление вращения	Правое и левое	Правое	Правое и левое
Число цилиндров	6	8	8
Реверс	нет	нет	нет
Наддув	нет	механ.	Бюхи

Характеристики электромоторов подводных лодок

Тип электродвигателей	ПГ 20	ПГ 84/5+84/50	ПГ 9
Год принятия в эксплуатацию	1930	1933	1938
Мощность номинальная, л.с.	525	650	650
Обороты номинальные, об/мин	340	340	340

Характеристики аккумуляторных батарей подводных лодок

Тип батареи	Число элементов	Число групп	Общий вес т	Продолжительность разрядки ч	Разрядный ток А	Емкость А ч	Удельная емкость А ч/кг	Удельная энергия Вт ч/кг
ДК	240	4	120	50 2	155 2200	7750 4400	15,50 8,81	30,57 16
ЛС	336	3	127	50 13	105 1880	5670 2444	13,42 6,48	2959 11,14
КСМ	224	2	61,6	40 1	225 3750	9000 3750	16,78 6,82	32,11 11,91

бы (2,5 — 3 года вместо 5 лет по заданию), нагревались при зарядке, что приводило к ускоренному испарению электролита. Самым серьезным недостатком оказалось повышенное выделение водорода — в 4—5 раз по сравнению с иностранными образцами. Это привело к взрывам и пожарам. Пришлось разрабатывать специальные устройства для сжигания водорода, устанавливать не только общеямовую, но и поэлементную вентиляцию в батареях. Позже с этими недостатками удалось справиться, но производство батарей систематически отставало от потребностей флота.

«Декабристы» имели АБ типа «ДК», расположенную в герметичных ямах 2-го (1 группа 60 элементов), 3-го (2 группы по 60) и 5-го (1 группа 60) отсеков. Элементы могли подключаться как последовательно, так и параллельно. Система вентиляции — общеямовая и индивидуальная по элементам. Предельное напряжение при зарядке 160-300 вольт. Для стабилизации напряжения (56-150 вольт при зарядке АБ) в сети приводов вспомогательных механизмов, системы освещения и вентиляции использовались реостаты.

На «Л» II серии АБ состояла из трёх групп по 112 элементов типа «ЛС» в каждой, размещённых в открытых ямах 2 и 4-го отсеков под съемными деревянными щитами с резиновым покрытием, служившими одновременно полом жилых помещений. При номинальном напряжении 220 вольт батарея обеспечивала 1,3-ч режим разряда большим током. Из-за нечетного числа групп, возможно было только параллельное подключение. Батарейная вентиляция была принята общеямовая. Для регулирования напряжения электрического тока, идущего на судовое освещение, а также на работу некоторых электромеханизмов, был установлен вольтопонижающий агрегат, поддерживающий постоянное напряжение тока независимо от напряжения аккумуляторной батареи.

«Ленинцы» XIII и XIII-38 серий имели АБ типа «КСМ», состоявшую из 2-х групп по 112 элементов. Для осмотра элементов в аккумуляторных ямах (3-й и 5-й отсеки) применялись специальные подвесные тележки, перемещаясь на которых, электрик мог дотянуться до любого аккумулятора. Такое решение позволило уменьшить объем аккумуляторных ям и за счет этого увеличить высоту находящихся выше жилых помещений.

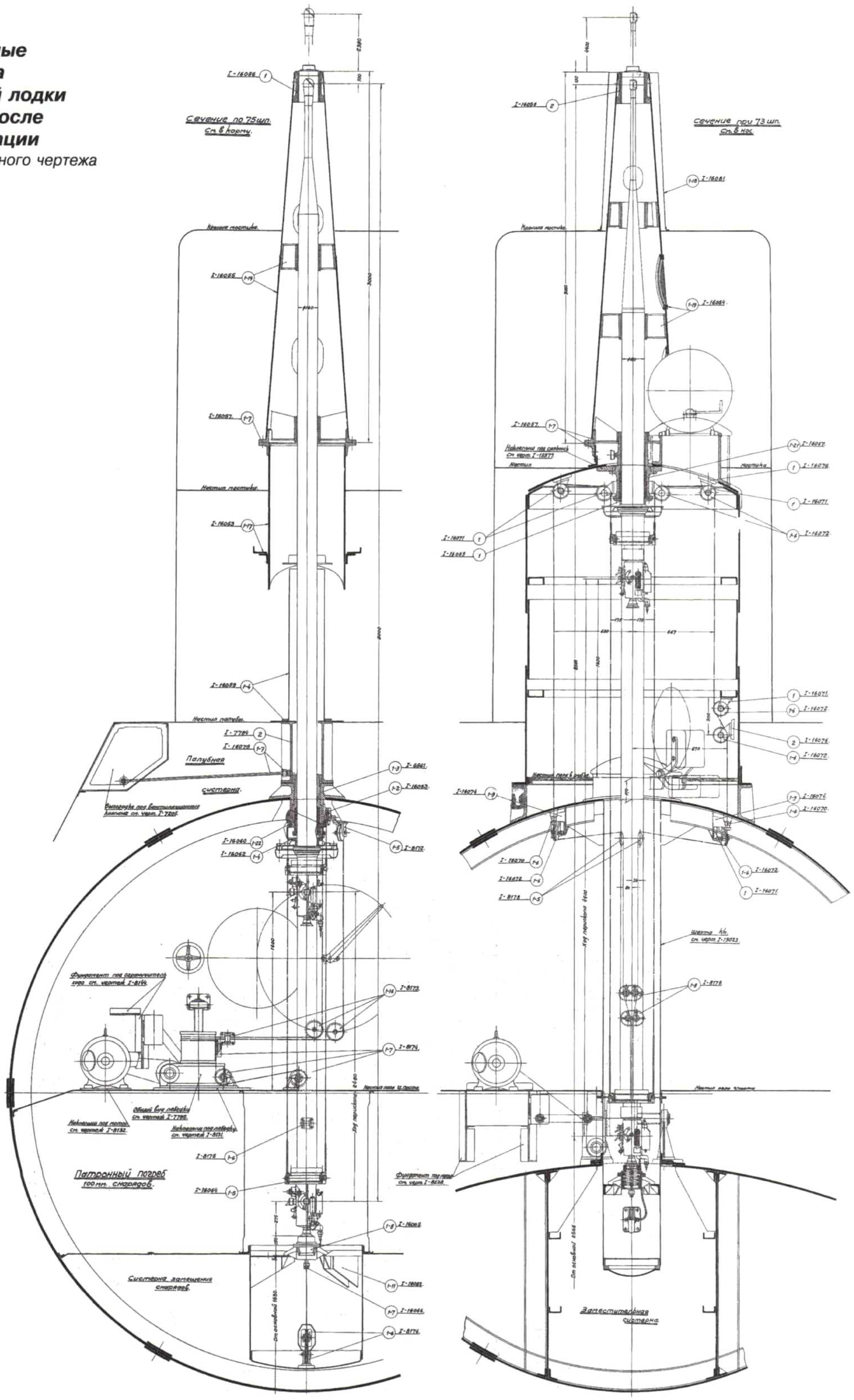
Вентиляция элементов первоначально индивидуальная, позже была заменена на общеямовую, поскольку при индивидуальной не удалось добиться нормального охлаждения элементов при зарядке. В электрической схеме отсутствовали распределительные и отсечные подстанции. Защита батареи осуществлялась с помощью однополюсных максимальных автоматов, вместо применявшихся ранее предохранительных вставок, что позволяло отключать и включать батарею за 3-4 с. Энергия от обеих групп батарей подавалась непосредственно на главную станцию. Для питания вспомогательных механизмов имелись две станции: в электромоторном отсеке и в центральном посту. Питание этих станции осуществлялось или от главной станции, или непосредственно от соответствующей группы аккумуляторных батарей. Вместо пластинчатых предохранителей были применены пробковые, типа «диацет», которые допускали силу тока до 430 А и обеспечивали гашение вольтовой дуги при перегорании предохранителя. Все предохранители размещались в герметических коробках с быстрооткрывающимся затвором.

Средства наблюдения, обнаружения и целеуказания

Перископы. Подлодки имели по два перископа (командирский и зенитный). На лодках первых серий, где наблюдение осуществлялось из центрального поста, использовались 9-метровые перископы. На последующих сериях и при модернизациях старых субмарин пользоваться перископами стали из боевой рубки. При этом посчитали возможным ограничиться длиной перископов в 8,5 метров. Командирские кроме непосредственно функции наблюдения служили также для определе-

Перископные устройства подводной лодки типа «Д» после модернизации

копия подлинного чертежа



ния расстояния до цели, пеленга и курсового угла на цель, курсового угла цели и ее скорости. Устройство зенитных было идентично командирским и отличалось от последних большим углом вертикального наведения (до 90°) и большей светосилой, что делало их предпочтительными при наблюдении в сумерках и ночью.

Несколько десятков перископов были закуплены в 1931-1933 гг. в Италии у фирмы «Галилео» и в Германии у фирмы «Карл Цейс». От отечественных они отличались системой измерения дистанции, не требовавшей знания размеров цели (оптический дальномер, основанный на совмещении верхней и нижней половинок изображения), и возможностью подсоединения фотокамеры.

Трубы отечественных перископов изготавливались из бронзы. Такой материал был достаточно прочен и не корродировал в морской воде, но был слишком тяжел, хорошо передавал вибрацию, и имел высокую стоимость. Отечественная промышленность долго не могла обеспечить производство труб из нержавеющей стали. Имелись проблемы и с повышенной шумностью цепной системы (цепь Галля) подъема перископов. У тросовых систем иногда происходило соскакивание троса с ведущих роликов.

Шумопеленгаторы и станции звукоподводной связи. Во время командировки в 1930 г. в Германию комиссии во главе с видным ученым А.И. Бергом были оформлены контракты на приобретение шумопеленгаторов для первых отечественных подлодок (такие поездки и закупки регулярно производились и в дальнейшем). На «Декабристах» установили шумопеленгаторы фирмы «Атлас верке» с 16 приемниками и эллиптической базой, а так же немецкую аппаратуру звукоподводной связи.

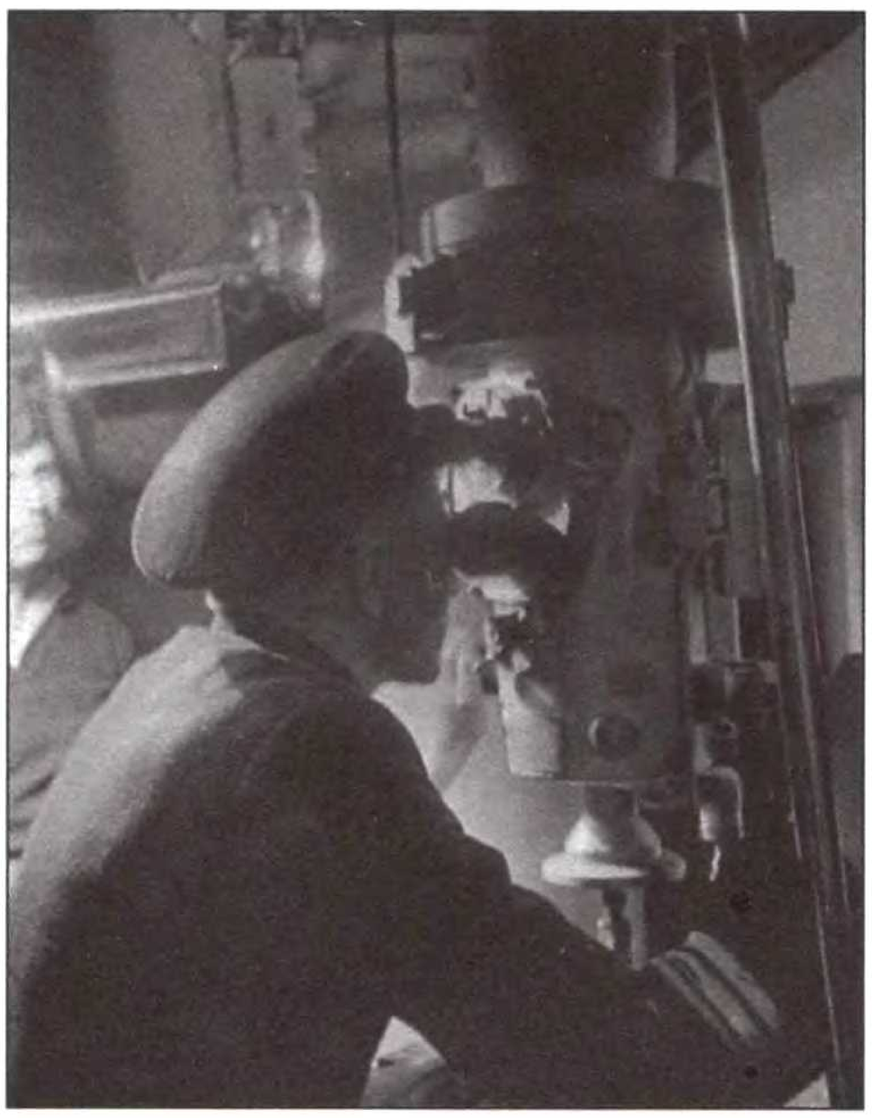
К 1932 г. на базе отечественных предприятий с использованием полученных немецких гидроакустических приоров были разработаны приборы звуковой подводной связи (ЗПС) 4-х вибраторные (шифр «Сириус»). Вибраторы располагались на специальных обтекаемых стойках (первоначально устанавливались на ограждении рубки, но впоследствии перемещены в носовую часть на верхнюю палубу); шумопеленгаторные станции (ШПС) с линейной базой «Меркурий» (на 12 приемников). Последние были установлены на «ленинцах» XI серии.

Качество образцов не всегда соответствовало даже нашим весьма скромным требованиям. В качестве недостатков существующих приборов ЗПС отмечались: малая скрытность связи, так как приборы работали в звуковом диапазоне, невозможность использования на ходу больше 3-4 узлов, малая дальность действия, высокая погрешность в определении пеленга: от 2 до 3 градусов. Кроме того, проявлялся значительный процент монтажного брака. Инструкции по эксплуатации приборов отсутствовали, в учебных отряда изучение их практически не велось из-за отсутствия тренировочной аппаратуры.

В 1940 г. на вооружение флота поступили модернизированный образец ШПС

Характеристики перископов отечественного производства

Характеристики	Перископы			
	атаки		зенитные	
	ПА-8,5	ПА-9	ПЗ-8,5	ПЗ-9
Увеличение, крат	1,5 и 6	1,5 и 6	1,5 и 6	1,5 и 6
Поле зрения, град.				
окуляр наблюдения	40 и 10	40 и 10	40 и 10	40 и 10
окуляр дальномера	20 и 5	20 и 5	20 и 5	20 и 5
Пределы наводки, град.				
горизонтальной	360	360	360	360
вертикальной	-30	-30	-5 — +90	-5 — +90
Пределы измерения:				
курсового угла цели, град.	5—90	5—90	5—90	5—90
дистанции, кб	2,5—60	2,5—60	2,5—60	2,5—60
Пределы шкалы, м				
высоты цели	5—50	5—50	5—50	5—50
длины цели	10—300	10—300	10—300	10—300
Оптическая длина, мм	8500	9000	8500	9000
Свободный вылет, мм	3990	3170	3990	2380—3170
Диаметр трубы, мм				
в средней части	160	160		
у головки	36	36	60	60
Диаметр головки, мм	38	38	82	82
Вес трубы, кг	544	565	550	579



Старпом «Л-3» В.К. Коновалов у перископа, 1942 г.

«Марс-16» (цифра обозначала число гидрофонов-приемников). Они устанавливались на «ленинцах» XIII и XIII-38 серий, а также старых подлодках, проходивших капитальный ремонт с модернизацией.

Гидролокаторы. В 1936 г. был разработан и прошел испытания первый отечественный образец гидролокационной станции (ГЛС; тогда их называли ультразвуковыми приборами подводного наблюдения — УЗПН). Принципиальное отличие этого прибора от шумопеленгатора состояло в возможности измерять расстояние до обнаруженного объекта, исходя из расчета времени возвращения отраженного эха. Как показала практика, эхо-посылками могли быть обнаружены не только надводные корабли и подводные лодки, но даже вражеские якорные мины. С учетом этого важность прихода ГЛС на вооружение подлодок трудно переоценить. Макетный образец ГЛС «Маяк», испытывавшийся на ПЛ «Д-5», имел следующие характеристик: дистанция эха 8—10 кбт, точность пеленгования 2—5 град. В серию станция не пошла из-за низкой помехозащищенности.

Представившаяся уже летом 1941 г. возможность ознакомиться с английскими образцами гидроакустической техники была использована в полном объеме. Специально разработанный для субмарин британский гидролокатор «Аздик-129» имел характеристики, существенно опережавшие наши самые удачные разработки: дальность обнаружения в активном режиме 4 — 12 кбт, шумопеленгования 30 — 40 кбт, звукоподводной связи 40 — 50 кбт, ошибка определения дистанции 1% расстояния, курсового угла в активном режиме 5 град, шумопеленгования 2 град. Всего за годы войны было заказано по ленд-лизу 96 комплектов «Аздик-129» и получено 70. В нашем флоте они получили обозначение «Дракон-129». После определенных доработок, связанных с адаптацией корабельных электрических сетей (на средних лодках требовалось устанавливать умформер, поскольку напряжение их внутренней сети составляло 110В, а прибор требовал 220 В), началась установка заказанных приборов на лодки.

Характеристики английской РЛС 286М

Объект обнаружения	ВЦ и МЦ
Рабочая частота МГц/см	214/140
Мощность, кВт	10
Дальность обнаружения, миль	
ВЦ на Н=5000	до 20
НК	8
ПЛ	2,2
Д мин.	0,2
Ошибки определения координат цели	
по дистанции, м	5%
по КУ, град.	±15

Радиолокационные станции. «Л-15» получила радар одной из первых в ВМФ СССР весной 1943 г. в ходе ремонта в Англии. Это были установки типа 286М, которые самими англичанами считались устаревшими, и могли обнаруживать цели на дистанциях меньше дальности визуальной видимости в надводном положении.

Системы навигации и средства связи

Штурманские приборы. На субмаринах устанавливалось следующие штурманские приборы:

— гирокомпасы ГУ М-1 модель 2 (на лодках ранних серий имелись также импортные гирокомпаса фирм «Сперри» и «Аншютц»);

— магнитный 127-мм компас ГОН (герметический оптический нактоуз), установленный на мостике с передачей изображения картушки в рубку и центральный пост;

Оснащение подводных лодок «декабрист» и «ленинец» ГАС «Дракон-129»

	1943	1944	1945
СФ	«Л-15», «Л-20», «Л-22»	—	—
КБФ	«Л-3»	«Л-21»	«Д-2»
ТОФ	—	«Л-8», «Л-11», «Л-12», «Л-14», «Л-17», «Л-19»	«Л-7», «Л-9», «Л-18»

Примечание: По состоянию на 15.10.1945 на «Л-7», «Л-9» и «Л-18» монтаж не закончен.

Характеристики отечественных гидроакустических станций

Шифр прибора	Краткие ТТД	Вес кг	Мощность, КВт
ЗПС «Сириус»	Телеграфная связь на дистанциях: зимой до 70 каб, летом до 20 каб.	660	2
Шумопеленгатор «Марс-16»	Пеленгование на ходу своего корабля до 4 уз. с точностью 2,5—5° на дистанциях: зимой до 30 каб, летом до 15 каб.	420	0,4

— лаги электромеханические ГО марка 3;
— эхолоты ЭЛ, ЭМС-2;
— стационарный радиопеленгатор «Бурун-П» (установлен при постройке на «Л-18», «Л-19» и всех подлодках XIII-38 серии, на остальных кораблях после капитальных и средних ремонтах, начиная с 1940 г.).

Опыт использования отечественных гирокомпасов во время войны подтвердил уже ранее сложившееся о нем мнение, как о выносливом навигационном приборе, дающем достаточную для целей кораблевождения, по тогдашним меркам, точность (плюс-минус 1 градус). В отчетах флотов приводилось большое количество примеров, характеризовавших хорошую работу этого прибора. Все типы магнитных компасов (127-мм и «герметический оптический нактоуз» ГОН) у подводников популярностью не пользовались, и они считали их резервными приборами. Впрочем, история знает примеры успешного возвращения в базу после боевых повреждений по данным магнитного компаса, или даже успешных патрулирований на позиции («Д-3» в ноябре — декабре 1941 г.). Радиопеленгаторы имели характеристики, вполне отвечавшие основным требованиям эксплуатации, и обеспечивали возможность пеленгования портовых, судовых, базовых, маячных и широковещательных радиостанций, работавших в средневолновом и длинноволновом диапазоне с точностью до 1,5 градусов.

Стабилизаторы глубины без хода. Принятый на вооружение флота 24.7.1943 приказом НКВМФ №0563 стабилизатор глубины погружения подлодки без хода «Спрут» позволял удерживать субмарину на заданной глубине автоматически, без использования рулей глубины и хода электромоторов. Это имело большое положительное значение, поскольку за счет сокращения числа зарядок экономился ресурс аккумуляторных батарей. В 1944 г. его получила «Л-15», до 1 октября следующего года «Спрут» получила «Л-11», кроме того, в стадии монтажа на эту же дату находилась на «Л-7».

Средства связи

Приемо-передающая радиоаппаратура. Научно-исследовательский полигон связи, совместно со специалистами Военно-морской академии, на рубеже 30-х годов разработал первую научно обоснованную систему радиовооружения флота «Блокада-1». Эта система дала подводному флоту коротковолновый приемник «Куб-4М», длинноволновый «Дозор», коротковолновый передатчик «Бухта», передатчик КВ/ДВ диапазона «Шквал-Щ» и приемопередающую станцию УКВ диапазона «Рейд». Последняя служила для внутриэскадренной связи и связи с десантными партиями. Для отправки приказаний с базы на лодку основной считалась длинноволновая связь, дублирующей — коротковолновая. Лодки же наоборот, связывались с базой на коротких волнах, и только при выходе из строя КВ-передатчика на длинных. Этим и определялся состав радиовооружения на лодках: по одному длинноволновому («Дозор»), и коротковолновому («Куб-4М» или армейский 45-ПК-1) приемнику, а также передатчики «Бухта» и «Рейд», плюс передатчик «Шквал-Щ».

Характеристики приемо-передающей аппаратуры

Тип	Тип ПЛ	Мощность, Вт	Диапазон, м	Дальность, миль	Род работы НЗТ	ТОН	ТЛФ
Передатчики							
«Бухта»	все	60—90	30—120	300—350	+	+	+
«Шквал-М»	большие и средние	400—600	35—120 400—2400	2000 350	+	+	+
«Щука»	все	500—650	30—120	1000—2000	+	+	+
«Окунь»	все	60—75	200—1200	80—100	+	+	+
«Скат»	большие	1000—2000	20—120	2000—4000	+	+	+
Приемопередатчик							
«Рейд»	все	4—6	4,75—5,2	4—15	—	+	+

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

Тип	Тип ПЛ	Диапазон, м	Чувствительность, в мкВ
Приемники			
«Дозор»	все	200—25000	15—20
45-ПК-1	большие и средние	15—220	5—10
«Метель»	все	15—200	10—20
«Гроза»	большие и средние	200—25000	1—10
«Пурга»	большие и средние	15—220	4—6

В 1937 г. на вооружение флота приняли систему радиовооружения кораблей «Блокада-2», включавшую приемники и передатчики, сконструированные с учетом последних достижений прогресса в науке и технике. В результате ее реализации радиовооружение всех кораблей флота, в том числе и подводных, должно было полностью обновиться. На смену приемникам «Дозор» и 45-ПК-1 пришли супергетеродинные «Гроза» и «Пурга». Передатчики больших лодок менялись на «Щука» и «Скат» (КВ диапазона), а также универсальный КВ/ДВ диапазона «Шквал-М». Однако, производство новых радиосредств осваивалось промышленностью с большим трудом. Так до начала войны для нужд всего ВМФ смогли произвести всего 200 приемников новых типов. Из-за этого в период проведения средних и капитальных ремонтов накануне войны многие подлодки были вынуждены сохранить старые радиосредства или установить нештатные. Так, на подводный флот «проник» регенеративный приемник «Метель», предназначенный для вооружения вспомогательных и мобилизуемых судов и имевший худшие характеристики чувствительности. Его получили «Д-2», «Л-23» и, по-видимому, «Л-24».

Антенные устройства. Задача по обеспечению связи с подводной лодкой, находящейся на перископной глубине была поставлена перед нашими учеными еще в начале 20-х годов. Говорить о важности ее решения не приходится — в погруженном состоянии (т.е. с раннего утра до позднего вечера) лодка глуха, и оперативно руководить ее действиями с берегового штаба невозможно. Именно отсутствие технических предпосылок, а именно, связи с лодкой, находящейся в подводном положении, являлось главным тормозом попыток их группового использования. С 1939 г. после ознакомления с современным днем германской радиотехники на базе НИМИСТ начались испытания выдвижных телескопических антенн.

Новые антенны ВАН-1 (заваливающаяся легкая мачта) и ВАН-3 (телескопически выдвигающаяся мачта с электроприводом) получили путевку в жизнь приказом НК ВМФ №0805 от 25.10.1943 «Об обеспечении ПЛ ВМФ выдвижными антеннами для радиосвязи» управлению кораблестроения предписывалось к 1.5.1944 развернуть производство механической части антенн, а начальнику Управления связи силами мастерской НИМИСТ — электрической части.

Фактически одновременно с этим «историческим» решением НИМИСТ предложил к испытаниям новую антенну ВАН-П3. Ее идея оказалась до смешного простой: совместить электрическую часть ВАН-3 с зенитным перископом. Поднятый на большую чем обычно высоту перископ обеспечивал необходимый вылет антенны. Первые перископные антенны были установлены на черноморских субмаринах перед Крымской операцией весной 1944 г. и показали в целом неплохие результаты. На них подлодки «С-31» и «С-33», оставаясь на глубине 7,5 м, смогли принять 62 радиосообщения от наших разведывательных самолетов, в то время, как оснащенная ВАН-1 «Л-4» только 14. Для пользования антенной лучше всего подходила штилевая погода, поскольку уже при волнении 3-4 балла в антенну попадала вода и слышимость полностью пропадала. Большие электропомехи давал стабилизатор глубины «Спрут». Вообще же дальность приема на перископные и выдвижные антенны даже при самых благоприятных условиях не превосходила 150—200 миль, что, как правило, превосходило расстояние до базы и требовало задействования самолетов-ретрансляторов.

Последние указания Н.Г.Кузнецова по поводу установки антенн относились к июню 1945 г. В своем приказе №0332 он еще раз подчеркивал недостатки ВАН-1 и ВАН-3 (*«подъем 3—5 минут, трудоемки в установке и создают шум при подъеме и опускании»*) и в дальнейшем предписывал устанавливать ВАН-3 — на средние и большие, имеющие нестандартные перископы, ВАН-П3 — на все остальные корабли с двумя перископами. В целом же оснащение подлодок перископными антеннами произошло на самом последнем этапе войны, и потому практически не дало ожидаемого эффекта.

Оснащение советских подводных лодок выдвижными антеннами ВАН-П3

Период	СФ	КБФ	ЧФ	ТОФ
весна 1944 — 1.12.1944	«Л-20»		«Л-4»*	
1.12.1944 — 15.10.1945	«Л-22»(?)	«Д-2», «Л-21»	«Л-5»(?)	«Л-11»

Примечание: * — антенна ВАН-1

Вооружение

Вооружение подлодок серий «Д» и «Л» включало в себя артиллерию, торпедное и (только на лодках «комбинированного» типа) минное оружие.

Торпедное оружие. Трубы 533-мм торпедных аппаратов субмарин I серии изготовлялись из бронзы, а II и последующих серий — из более легкой и дешевой стали. В конструкции аппаратов использовалась традиционная схема: на трубе располагались боевой баллон с запасом сжато-

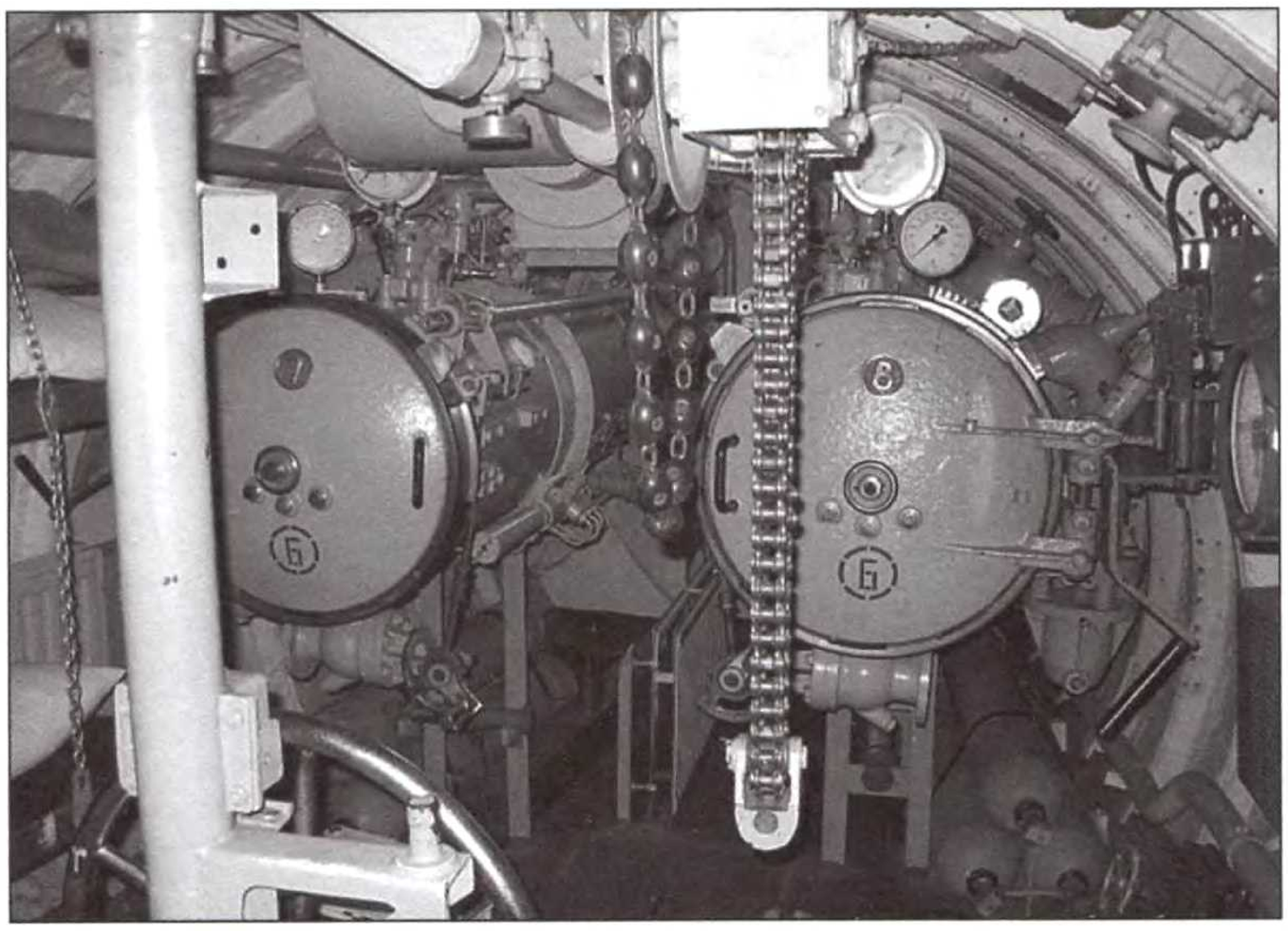
го воздуха, боевой и ординарный клапаны, приводы открывания и закрывания передней крышки аппарата. Торпедные аппараты «Ленинцев» более поздних серий в основном отличались расположением и кинематикой механизмов стрельбы, усовершенствованием приводов открывания передних крышек, расположением и креплением труб и волнорезных щитов.

Лодки XIII серии получили наружные торпедные аппараты, трубы которых устанавливались в надстройке, а большая часть механизмов управления находилась внутри прочного корпуса. Все типы аппаратов обеспечивали безаварийный пуск торпед с глубин до 15 м, что в межвоенный период считалось вполне удовлетворительным показателем, поскольку перископная глубина, с которой, как правило, осуществлялась стрельба, имела меньшее значение.

Для применения 450-мм торпед использовались специальные вкладные решетки, конструкцию которых мы «подсмотрели» у итальянцев. Решетки для части аппаратов были непременной принадлежностью субмарин первых серий советской постройки: по три на каждый «Декабрист» и по четыре на «Ленинец». Последующие серии также имели по три-четыре решётки на корабль.

В конце 30-х годов были сделаны попытки создать систему электрообогрева наружных крышек, волнорезных щитов и их приводов, для предотвращения обледенения в зимних условиях. Положительный эффект от испытаний, проводившихся на североморских «Декабристах», достигнут не был, и в войну волнорезные щиты приходилось снимать, что вело к потере скорости.

С самого начала перед нашими инженерами ставилось требование обеспечения беспузырной и бездифферентной стрельбы. Работоспособную систему в 1937-1939 гг. разработал инженер Ф.И. Наумов. Принцип ее действия заключался в том, что после того как торпеда приобретала необходимую скорость движения в аппарате (по прохождении 2/3 длины трубы), автоматически открывался выпускной клапан и производился перепуск воздуха из торпедного аппарата внутрь прочного корпуса подводной лодки. При этом давление в трубе аппарата падало ниже забортного, и вода заполняла освободившееся от воздуха пространство. После заполнения трубы торпедного аппарата часть воды поступала через выпускной клапан в специальную торпедозаместительную цистерну в количестве, компенсирующем отрицательную плавучесть выстрелянной торпеды. Закрывание выпускного клапана происходило автоматичес-



Кормовые торпедные аппараты подводной лодки «Д-2»

ки в тот момент, когда в торпедозаместительную цистерну поступало необходимое количество забортной воды, и регулировалось в зависимости от поведения подводной лодки при выстреле. На подводных лодках типов «Д» и «Л» систему БТС начали устанавливать с 1942 г.

3.3.1940 начальник МТУ ВМФ выдал тактико-техническое задание на разработку счетно-решающего прибора (СРП) с самоход-автоматом, получившего шифр «Трап». Он должен был обеспечить решение следующих задач: определение элементов движения цели по пеленгу и дистанции (2-3 замера), полученным через перископ или от гидроакустических средств; выработку текущих значений угла упреждения и гироскопического угла для стрельбы с угловой установкой торпед; выработку автоматных данных стрельбы; обеспечение бесперископного выхода в атаку. Курс и скорость цели в

Кормовые торпедные аппараты подводной лодки типа «Д»

ТТХ торпед

Образец	Год принятия на вооружение	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км/уз.
45-10/15	1915	450	5,2	665	100	1/38 2/34 3/29 4/25
45-12 Л	1926	450	5,58	810	100	2/43 5/30 6/28
53-27	1927	533	7,0	1710	265	3,7/45
53F (итальянская)	1932	533	7,2	1650	300	3/45,5 4/43,5 10/31,5
53-36	1936	533	7,0	1700	300	4/43,5 8/33
45-36Н	1936	450	5,7	935	200	3/41 6/32
53-38	1938	533	7,2	1615	300	4/44,5 8/34,5 10/30,5
45-36НУ	1939	450	6,0	1028	284	3/41 6/32
53-38У	1939	533	7,4	1725	400	4/44,5 8/34,5 10/30,5
53-39	1941	533	7,5	1780	317	4/51 8/39 10/34
ЭТ-80	1942	533	7,5	1800	400	4/29 6,4/40

приборе «Трап» определялись графо-аналитическим методом по относительному пути цели.

До начала войны сконструировать прибор не успели, а после начала работы над ним несколько замедлились. Техническое совещание с рассмотрением эскизного проекта «Трапа» состоялось 7.1.1942, технического проекта — 17.8.42. Большая часть 43-го года ушла на изготовление опытного прибора. 28.8-10.9.1943 прошли заводские испытания (завод №251 НКСП), а 2.10.1943 появился приказ НК ВМФ №0756, предписывавший провести госиспытания «Трапа» в ноябре — декабре на подлодке «Л-14» Тихоокеанского флота. Испытания сильно затянулись, но еще до их окончания в феврале 44-го появилось постановление ГКО №5191сс, в соответствии с которым заводу №251 НКСП поручалось изготовить по 4 прибора в 3 и 4-м кварталах 1944 г., и 50 штук в 1945 г. Приказом №0283 от 11.4.1944 «Трап» под шифром «ТАС-Л» (торпедный автомат стрельбы — лодочный) наконец-то приняли на вооружение. Приказ зафиксировал основные ТТХ прибора. Он определял скорость и курс цели в пределах: скорость от 0 до 46 узл., курс — 0 — 360 градусов; вырабатывал дистанцию до нее в пределах от 2 до 60 каб., КУц — 0 — 180 — 0, угол упреждения для прямоходных торпед — 0—60—0, углы установки приборов Обри для угловой стрельбы — 0—90—0. Сами значения установок приборов Обри «ТАС-Л» в торпеды не вводил, поскольку с аппаратами он связан не был. Тем не менее, СРП имел вес 400 кг и габариты 835х450х1100 мм (т.е. не проходил в рубочный люк). Последнее обстоятельство стало решающим — установить его можно было только через капитальный ремонт со снятием прочной рубки. До конца войны промышленность успела изготовить 10 «ТАС-Л», которые начали устанавливать на «Л-20» и «Л-5». Первая из них — «Л-5» — отошла от стенки завода в октябре 1945 г., так что проверки войной прибор не получил.

В 1943 г. в ВМФ поступила партия СРП «Торпедодиректор», находившихся на вооружении английских подводных лодок. Он позволял по глазомерно установленным параметрам движения цели решить торпедный треугольник и выдать угол упреждения для прямоидущей торпеды и торпеды с установкой угла поворота 90°. По мнению отечественных специалистов, он решал только те задачи, которые решал отечественный ночной прицел «Трос» и не выдерживал никакого сравнения по полноте и качеству решаемых задач с прибором «ТАС-Л». При этом совершенно не учитывалось, что сравнение шло между британским прибором, конструкции конца 20-х — начала 30-х годов и советскими проборами, которые «в металле» на тот момент еще не существовали. Между тем, союзный СРП имел вес всего 52 кг, скромные габариты и поскольку был механическим, не требовал подвода питания (правда, имел электрическое сопряжение с гирокомпасом). Оснастить лодку им можно было за несколько дней, при этом ее боевые возможности существенно повышались. Летом 1943 г. «Торпедодиректор» установили на проходившей ремонт в Англии «Л-15», однако, сведенья о том, что наши подводники ими пользовались, обнаружить не удалось.

Хотя торпеды уже «умели» ходить по сложным траекториям и на разных глубинах, отсутствие устройств, которые позволяли бы изменять установки без извлечения торпед из аппаратов (приборов установки гидростата (ПУГ) и установки прибора Обри (ПУПО)) не позволяло реализовать наличный потенциал. ТТЗ на конструирование этих, с одной стороны элементарных, а с другой крайне необходимых приборов утвердили только

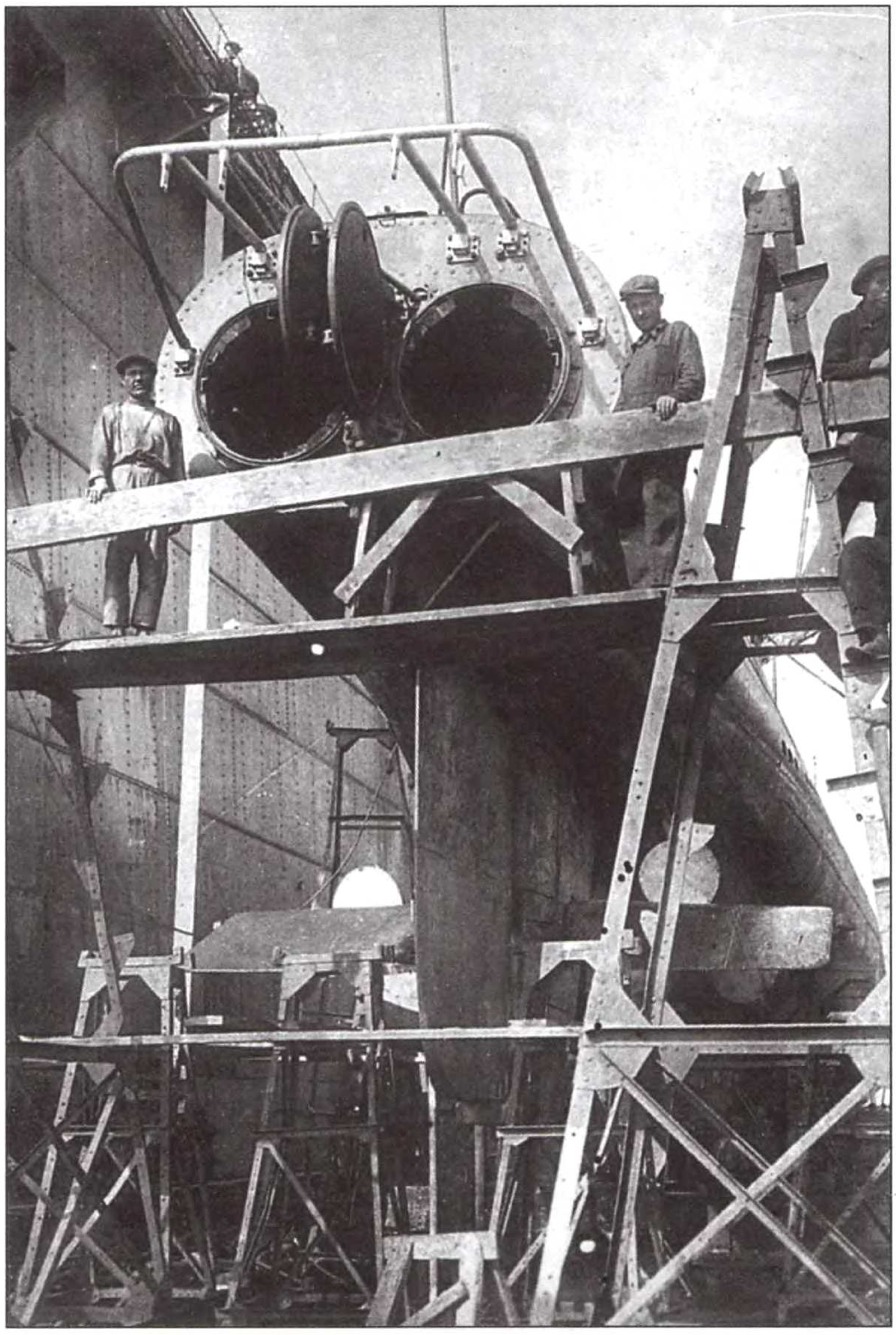
26.6.1941. Занимались выполнением заказа инженеры И.М. Иоффе и В.В. Колосов из КБ завода №709 НКСП. Сложности военного времени привели к тому, что на госиспытания опытные ПУГ и ПУПО попали только в конце 43-го (приказ НК ВМФ №0908 от 25.11.1943). Спустя пять дней после этого появился приказ Н.Г. Кузнецов №0282, которым ПУГ и ПУПО принимались на вооружение. Впоследствии завод №709 получил план выпуска этих приборов. Несмотря на то, что оснащение ими торпедных аппаратов не требовало корпусных работ, установка новых приборов осуществлялась медленно. На СФ этими приборами к августу 1944 г. обладала «Л-22». Если ПУГ североморские подводники еще пользовались, то ПУПО остался невостребованным, поскольку одновременный залп «веером» из носовых аппаратов здесь считался опасным из-за перспективы выбрасывания лодки на поверхность.

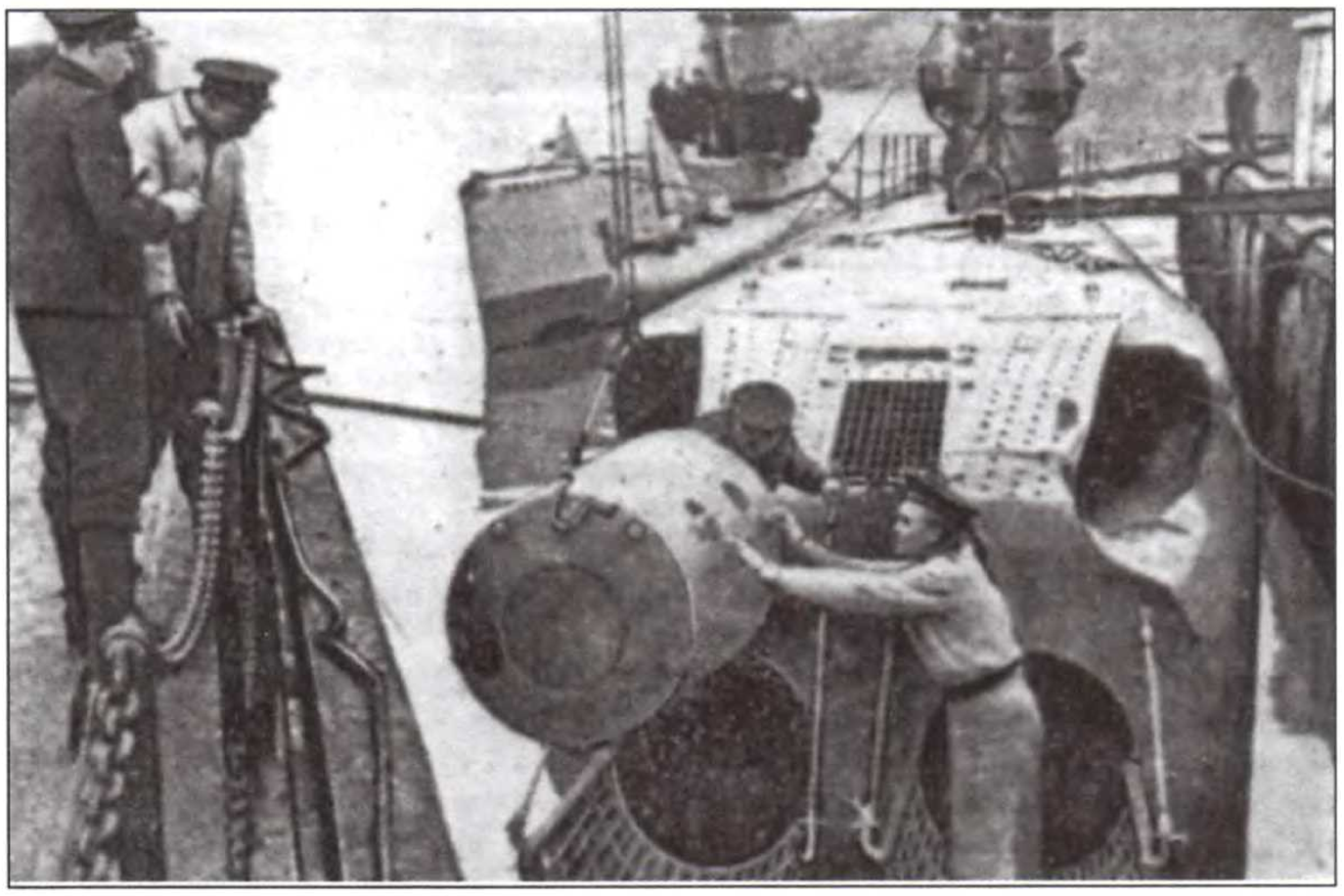
Субмарины типов «Д» и «Л» могли использовать всю номенклатуру состоявших на вооружении 533-мм парогазовых торпед. Основным типом являлись торпеды 53-38 — довольно надежные изделия, хотя и не лишенные таких специфических недостатков, как плохое удерживание глубины хода при установке на малые значения (а их приходилось ставить из-за отсутствия неконтактных взрывателей и малой осадки некоторых типов кораблей и судов противника) и травление донышек воздушных резервуаров. Последнее вело к уменьшения дальности хода торпед, временами довольно значительному. С 1943 года торпеды начали оснащаться приборами установки угла поворота гироскопа МО-3 и неконтактными взрывателями НВС. И если первые вполне соответствовали предъявляемым требованиям, то взрыватели временами отказывали, а также продемонстрировали явную склонность к преждевременному срабатыванию из-за нарушения герметичности укупурки.

«Ленинцы» оказались в числе первых переоборудованных для использования новейших электрических торпед ЭТ-80. 22.5.1944 с «Л-20» произвели первый на флоте выстрел боевой ЭТ-80 по скале. Торпеда взорвалась как ей и было положено, но при движении наблюдалось «гуляние» по глубине и периодически возникавший бурун на поверхности. Поскольку оснащение подзарядными щитками, которые требовались для обслуживания торпед в длительных походах, совмещалось с текущим ремонтом, сроки которого регулярно затягивались, корабли, оснащенные ими, вступали в строй медленно. К концу войны такое переоборудование кроме «Л-20» прошли только «Л-15» и «Л-3».

Минное оружие. Для «комбинированных» лодок типа «Л» было принято оригинальное и нигде ранее не встречавшееся устройство с минными трубами, мины в которых находились в сухом состоянии до момента постановки. Погрузка мин производилась через крышки труб в кормовой части, носовые части были глухими. Передвижение мин внутри труб первоначально осуществлялось с помощью цангового механизма, приводимого в действие электромотором. Позже система была доработана: на XIII серии привод заменен цепным (три единицы постройки завода № 198), а у остальных тросовым. Из-за установки барабанов и систем регулировки натяжения торса размер минного магазина сократился с 20 до 18 мин. Сравнительные испытания выявили преимущест-

Минные трубы подводной лодки типа «Л» II серии





Погрузка мин на одну из подводных лодок типа «Л» СФ

ва тросовой системы и постепенно все лодки типа «Л» разных серий получили ее. На лодках XIII-38 года серии удалось восстановить первоначальное количество мин за счет удлинения труб. В целом особых нареканий, кроме сложной систем погрузки со специальными лотками, эта система не вызвала.

Разработка мины для подводных заградителей «Остехбюро» начало в 1927 г. Как и в иных разработках этого бюро, несмотря на явное заимствование конструкции у чужих прототипов дело двигалось очень медленно. В принципе новая мина ПЛТ (подлодочная трубная) являлась повторением старых ПЛ-100 и ПЛ-150 с той лишь разницей, что вес ВВ в ней увеличили до 230 кг. Несколько нарастили и длину минрепа, благодаря чему она могла ставиться в районах с глубиной моря до 130 м. Никаких противотральных устройств мина не имела. Испытания начались в 1935 г. и закончились только в 1940 г. Выяснилось, что мины не могут выдержать взрыва соседней ПЛТ при заданном минимальном интервале между ними в 55 м. Швы расходились и мины тонули. Конструкцию корпуса усилили, но тут выяснилось, что заданный интервал выдержать все равно не удается из-за низкой живучести ударного приспособления взрывателя. Минимальный интервал пришлось увеличить до 80 м, что с точки зрения моряков не обеспечивало заданной плотности заграждений. Лишь накануне войны удалось усилить конструкцию взрывателя настолько, чтобы он выдерживал заданный 55-метровый интервал. Впрочем, в боевых условиях (постановка «Л-21» в ноябре 1944 г.) выяснилось, что при постановке с таким интервалом от взрыва одной мины могут срабатывать соседние.

Опыт первых же минных постановок на Севере показал, что существующие длины минрепов удовлетворительными считаться не могут. В марте 1943 г. модернизированные мины ПЛТ-Г (глубоководные) отправили на испытания, а 28.9.1943 их приняли на вооружение. Теперь ПЛТ-Г можно было ставить на глубинах до 260 м. Секрет таких «внутренних резервов» оказался очень прост — толщину минрепов мин уменьшили до 6,2 мм, против ранее использовавшихся 10,2 мм.

До 1941 года полномасштабных испытаний мин ПЛТ не проводилось, что в годы войны доставило немало сюрпризов как нам, так и противнику. Прежде всего, выяснилось, что мины обладают недостаточной живучестью. До войны считалось, что около 50% мин будут оставаться на месте по прошествию двух лет с момента постановки, но действительность грубо опрокинула эти расчеты. Столкнувшись с необходимость вытралить часть своих оборонительных заграждений, выставленных летом 1941 года уже спустя полгода войны и обнаружив при этом незначительное количество мин, у нас решили использовать для наблюдения за минами специальный полигон. В конце 1943 года на полигоне (Северный флот) были выставлены, помимо мин других типов, четыре ПЛТ и пять ПЛТ-Г. Первая ПЛТ-Г сорвалась через 40 дней с момента постановки, следующая — через 52 и еще одна — через 54. Затем наступила полярная ночь и наблюдение на некоторое время прекратилось. Мины были проверены спустя 4,5 месяца с момента постановки, при этом все они за исключением одной ПЛТ отсутствовали! Следует подчеркнуть, что мины ставились на углубление 6 метров, т.е. более чем в два раза глубже, чем они ставились в боевых условиях и, следовательно, меньше подвергались воздействию волн и течений. Как показал осмотр в 75% случаев обрыв происходил из-за перетерания минрепа у центральной бакаутовой втулки, а в остальных случаях — перетеранием минрепа у поворотной рамы. В боевых условиях, по-видимому, обрывы минрепов могли происходить и раньше. Так, при большинстве постановок лодки принимали мины ПЛТ, в ударные приборы которых вставлялись приспособления для взрыва мины при всплытии на поверхность. С учетом этого можно предположить, что взрывы, которые слышали командиры подводных заградителей спустя несколько часов или пары суток с момента постановки и которые никак не увязывались с подрывов вражеских судов, являлись ничем иным, как срабатыванием ударных приборов сорванных мин.

Вторым интересным моментом являлась способность некоторых типов наших мин к перемещению по дну, что неоднок-

ратно фиксировали немцы при тралении. Оказалось, что мина 1912 года и сконструированная на ее основе ПЛТ обладали слишком легким якорем, который мог ездить по твердому дну под воздействием течений. В частности такой эффект отмечался осень 1941 года при тралении постановок «Л-4» и «Л-5» у Варны. С одной стороны перемещение мин создавало опасность в уже протраленных районах, но с другой приводило к тому, что в районах с резким увеличением глубины минные якоря просто скатывались по склону, утягивая с собой мины на такую глубину, где они становились неопасными для кораблей. Далее выяснился еще один момент — наши неокрашенные мины быстро обрастали водорослями и ракушками, тяжелели и уходили на глубину выше заданной. Если добавить к этому не всегда надежное срабатывание механизма установки на заданную глубину, то получалось, что наши заграждения не являлись непреодолимым препятствием на пути движения кораблей противника, а со временем быстро утрачивали свои возможности. Особенно актуальным это являлось для черноморского театра, где противник в основном использовал корабли и суда с малой осадкой. Ситуацию могло бы исправить оснащение мин неконтактными взрывателями, но их, как известно, не было. Не обладали ПЛТ и противотральными приспособлениями, и потому легко становились добычей противника. Известен лишь один случай подрыва катера-тральщика да и то он видимо произошел потому, что катер случайно оказался слишком близко к всплывшей и сработавшей мине.

Хотя мину ПЛТ долго не принимали на вооружение, промышленность уже приступила к ее изготовлению, и к началу войны на флотах и складах имелось более 2500 ПЛТ, что более чем в два раза превысило расход мин этого типа за всю войну. Несмотря на это, промышленность продолжало выпуск ПЛТ и ее глубоководной модификации ПЛТ-Г в течение всей войны, изготовив 3439 штук (180 в 1941 г., 858 в 1942 г., 1048 в 1943 г., 1185 в 1944 г., 168 в 1945 г.).

В годы войны на вооружении «Ленинцев» появилась плавающая мина, предназначавшаяся для маневренных минных постановок по курсу прорывающихся через наши минно-артиллерийские позиции эскадр вражеских надводных кораблей. Почему-то считалось, что вероятность их подрыва станет выше, если впереди по их курсу выставить не якорные, а именно плавающие мины. Такие мины не могли вытраливаться тральщиками, и поскольку плавали на небольшом углублении, не могли обнаруживаться с поверхности. В 1939 г. слушатель ВМА Ф.М. Миляков изобрел прибор, обеспечивающий надежное автоматическое удержание мины на заданном углублении, позволявший осуществлять постановку с глубины до 60 м. После этого дело пошло быстрыми темпами — конструкторы взяли за основу штатную ПЛТ (правда, при этом ее оснастили гальваноударными взрывателями и увеличили вес ВВ до 300 кг) и заменили на ней якорь прибором плаванья. Новое изделие получило название ПЛТ-2. На первых испытаниях в 1940 г. он смог обеспечить мине всего четверо суток плаванья, вместо заданных 6-10. С прибором долго бились, но ожидаемых значений так и не получили. В сентябре 1943 г. ПЛТ-2 прошла госиспытания на СФ, а в декабре Нарком утвердил ее ТТХ, где максимальный срок

ТТХ мин

Параметр	ПЛТ	ПЛТ-Г	ПЛТ-2
Год принятия на вооружение	1935	1943	1941
Общий вес, кг	820	960	765
Вес заряда, кг	230	230	300
Наименьший минный интервал, м	55/80	55/80	50
Глубина места постановки, м			
максимальная	130	260	любая
минимальная	14,5	14,5	Заданное углубление + 4
Углубление, м			
максимальное	9,1	9,1	9
минимальное	1,2	1,2	3
Способ установки на заданное углубление	С грунта, гидростатический стопор		Пневматический прибор плавания
Тип взрывателя	Ударно-механический		Гальваноударный
Время прихода в боевое положение, мин	5 — 15		4

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

102-мм орудие Б-2 подводной лодки типа «Д-4», 1931 г.

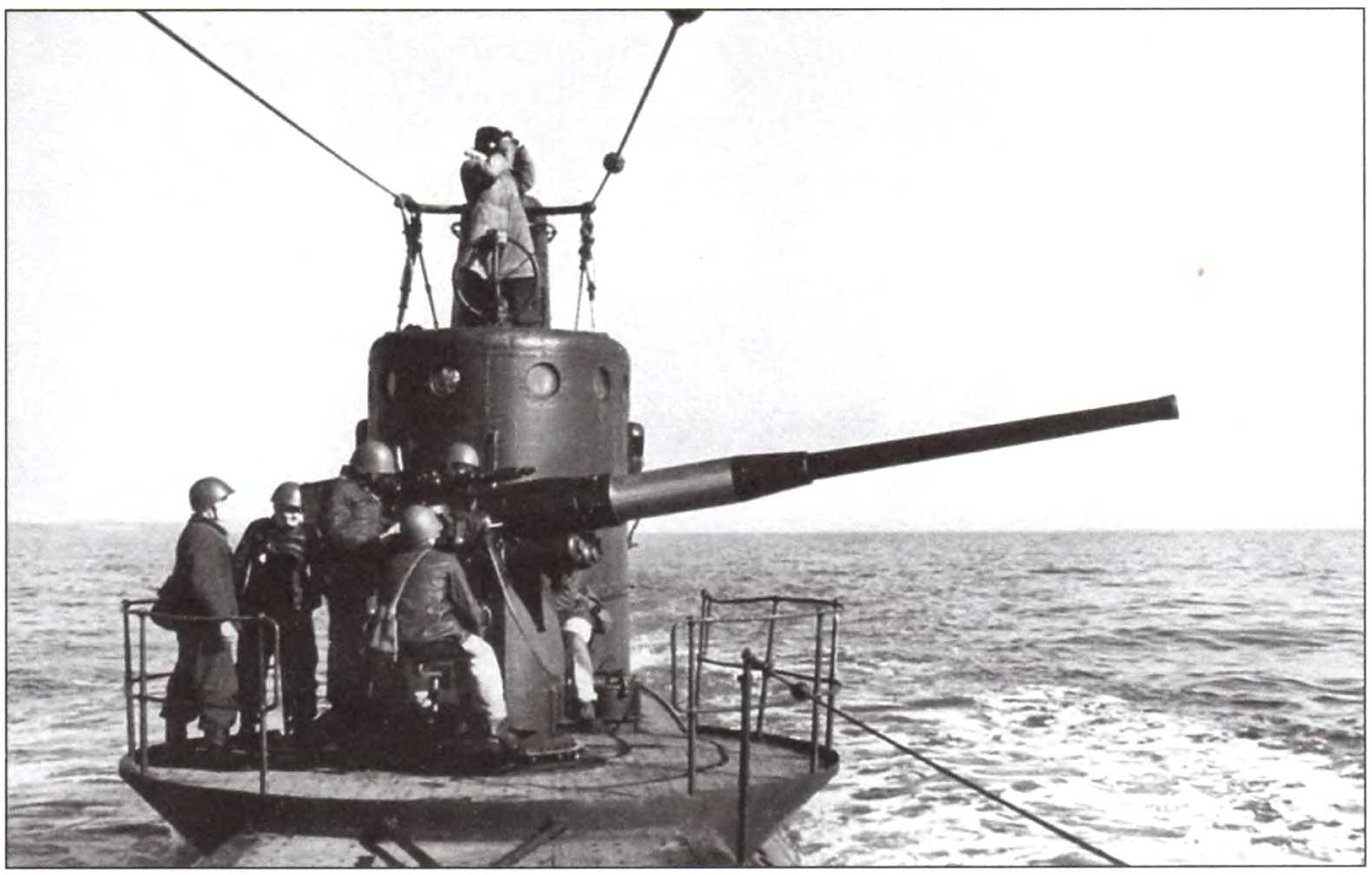
плаванья ограничивался пятью сутками. Производство установочных партий ПЛТ-2 началось в 1-м квартале 1943 г., и до дня Победы их успели сделать 1267 штук (406 в 1943 г., 581 в 1944 г., 280 в 1945 г.).

В октябре 1943 г. с «Л-22» состоялось первое боевое применение — лодка попыталась таким образом заминировать подходы к Альтен-фьорду, где в это время находился германский линкор «Тирпиц». Противник не заметил плававших на глубине 3 м мин, и через 5 суток они самоликвидировались. В 1944 г. «Л-20» и «Л-15» произвели еще три минные постановки. Первая из них — 28.6.1944 — также ставилась для заграждения района со сроками самоликвидации от 2 суток 6 ч до 5 суток. При этом одна из ПЛТ-2 взорвалась спустя 4 минуты после выхода из минной трубы, но субмарина повреждений не получила. Подумав немного, командование пришло к выводу, что такое применение не является рациональным, и впредь предписало лодкам ставить мины только непосредственно по курсу конвоев, так как это и задумывалось в далекие 20-е.

8.8.1944 «Л-20» вывалила свой минный магазин непосредственно по курсу каравана, но взрывы при этом зафиксированы не были. Ничего не заметив, немецкий конвой пошел курсом на Киркенес, а командира лодки Е.Н. Алексеева по возвращению в базу упрекнули в том, что он поставил мины слишком близко к врагу и они не успели придти в боевое положение.

Спустя неделю постановку произвела «Л-15». Ее командир В.И. Комаров начал ставить мины, увидев на горизонте дымы, но и его действия командование сочло неправильными, так как он предварительно не выяснил ни истинный курс, ни состав конвоя. Следует подчеркнуть, что приборы самоликвидации в обеих постановках устанавливались на 18 и 8-9 часов, по-видимому, чтобы исключить случайный подрыв подлодки, остававшейся на позиции, на собственных минах. В результате исключили не только его, но и подрыв кораблей противника, вероятность чего была бы все-таки больше, если бы мины плавали дольше. В любом случае ПЛТ-2 представляется крайне специфическим оружием, а плавающих мин у берегов Норвегии хватало и без наших дополнительных усилий.

Артиллерия. С 1927 г. началась разработка универсальной пушки калибра 102 мм. Фактически это было 102/60 орудие Обуховского завода, но с укороченным до 45 калибров стволом и на станке, допускавшем угол возвышения 60°. Установка,

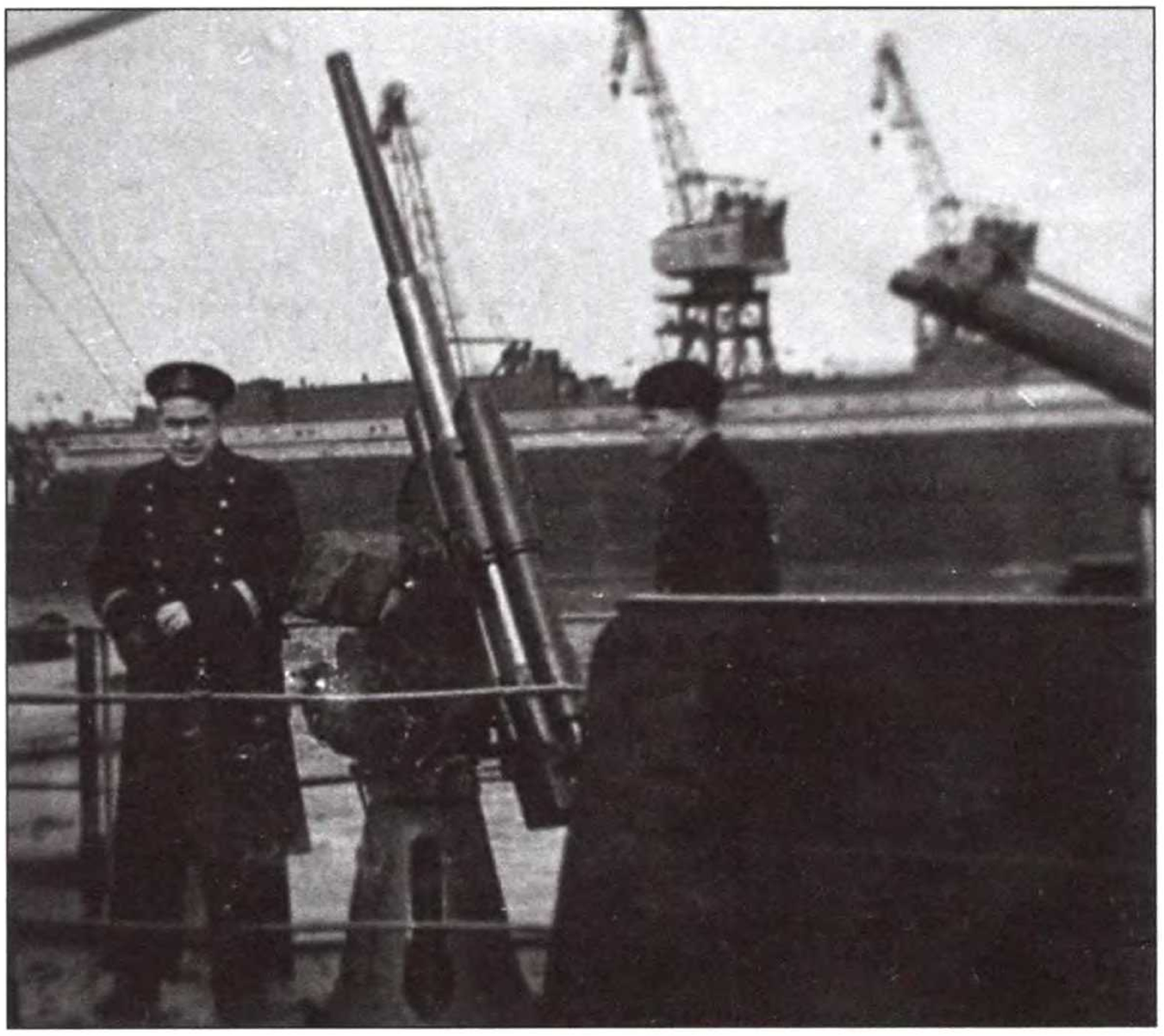


100-мм орудие Б-24ПЛ подводной лодки типа «Л» XIII серии ТОФ

получившая индекс Б-2, оказалась не слишком удачной: малая скорострельность, неудобное заряжание, возрастание усилия на штурвалах наводки при увеличении угла возвышения, неудачное расположение компенсатора, большая численность прислуги. Тем не менее, все лодки I и II серий за неимением лучшего получили Б-2. В ходе капитальных ремонтов эти орудия заменяли на Б-24ПЛ, но в войну Б-2 еще стояли на черноморских «Д-5», «Л-4» и «Л-5». Приказ об окончательном снятии ее с вооружения состоялся только 8.6.1945.

Новое орудие крупного калибра для вооружения лодок начали разрабатывать с 1932 г. и спустя три года произвели первую партию 100-мм установок Б-24ПЛ. В целом эта артсистема оказалась удачной, позволяя вести огонь, как по морским, так и по воздушным целям, что позволяло использовать лодки для ПВО баз. Моряки давали высокую оценку как боевым качествам (скорострельность, меткость, мощность огня), так и эксплуатационным. Отмечались единичные случаи смещения лейнеров при длительной стрельбе и несрабатывания полуавтоматики при низких температурах. На лодках типа «Л» XI серии орудие первоначально устанавливалось в обтекаемом щите, но он сильно стеснял работу расчёта, и от него отказались.

Желание иметь на подлодках даже небольших размеров мощную артиллерию привело к появлению безоткатных динамо-реактивных пушек (ДРП) инженера Курчевского. 19.1.1934 на подводной лодке «Чартист» (с сентября 1934 г. «Л-5») ЧФ прошли испытания 152-мм ДРП. Систему установили в носовой части надстройки, прикрепив ее к палубному настилу болтами. Оценка идеи была в целом положительной, отмечалась необходимость усиления листов лёгкого корпуса в зоне действия сопловых газов орудия, а также в будущих разработках учитывать действие воды на установку в подводном положении лодки. А вот сама артсистема нуждалась в большом числе доработок.



45-мм орудие 21-К на мостике подводной лодки «Л-23»

Субмарины I и II серий предполагалось вооружить зенитными автоматами 11-К калибра 37 мм, которые разрабатывались в 1927-1929 гг. Из-за крайней ненадежности работы автоматики ни один из выпущенных образцов не был принят военной приемкой и на лодки не попал. Первые «Декабристы» и «Ленинцы» до модернизации остались только с выносными пулемётами «Максим» винтовочного калибра. XI и XIII серии (а также субмарины ранних серий в период модернизации) получили зенитный 45-мм полуавтомат 21-К. В 1941 г. на черноморских лодках «Д-4», «Л-4» и «Л-6», проходивших ремонт с модернизацией, установили 12,7-мм пулеметов ДШК. Во всех случаях пулемет ставился вместо 45-мм орудия.

ТТХ артсистем

Характеристика\индекс	Б-2	Б-24ПЛ	21-К	ДШК
Год принятия на вооружение	1931	1938	1933	1940
Калибр, мм	102,4	100	45	12,7
Длина ствола, калибры	45	51	46	79
Максимальный угол возвышения, град	60	45	85	85
Начальная скорость снаряда, м/с	755	875	760	850
Дальность стрельбы	16,6 км	21,8 км	4,5 км	3,5км
Скорострельность, выстр./мин	8 — 10	10 — 12	25 — 30	250
Емкость магазина, ленты	-	-	-	50-100
Масса, кг:				
снаряда (пули)	17,51	15,8	1,41	0,052
заряда	4,8	5,3	0,36	0,0193
Живучесть ствола, выстр.	500	800	3000	10000

Примечание: у установок 21-К и ДШК вместо горизонтальной дальности стрельбы указан потолок.

Общая оценка проекта

Хотя на пять серий «декабристов» и «ленинцев» приходится три разных корпуса и два комплекта механизмов и вооружения, их вполне возможно рассматривать как последовательно совершенствовавшийся конструктивный тип, развивавшийся на основе единого ОТЗ для больших субмарин. Проведем общую оценку проектов советских больших подлодок через анализ двух моментов: соответствия получившегося корабля заданному ОТЗ и соответствия ОТЗ тем задачам, которые реально пришлось решать кораблям данного типа в годы войны.

Относительно первого критерия можно сказать, что хотя советским конструкторам и не удалось во всем выдержать заданные требования, полученные на испытаниях и подтвержденные в ходе военной службы ТТЭ, обеспечили выполнение задач командования. Не следует забывать, что проект «Декабриста» стал для советских моряков, инженеров и судостроителей пробным камнем. После длительного перерыва удалось, хотя и со значительным числом «детских болезней», выработать требования, разработать проект и построить серию вполне дееспособных подводных кораблей. Дальнейшее развитие проекта из торпедной лодки в «комбинированную» позволило получить большую субмарину универсального назначения, которую требовали советские моряки в межвоенный период. В конструктивном и техническом отношении проект оказался довольно удачен, что позволило провести довольно обширную модернизацию, сроки реализации которой сильно отодвинула неготовность промышленности к производству новых систем и механизмов в необходимых масштабах. Но даже после устранения всех дефектов у субмарин остался целый ряд недостатков, которые было невозможно устранить, принципиально не изменив конструкции. К ним относились:

— большое время погружения, превышавшее минуту;

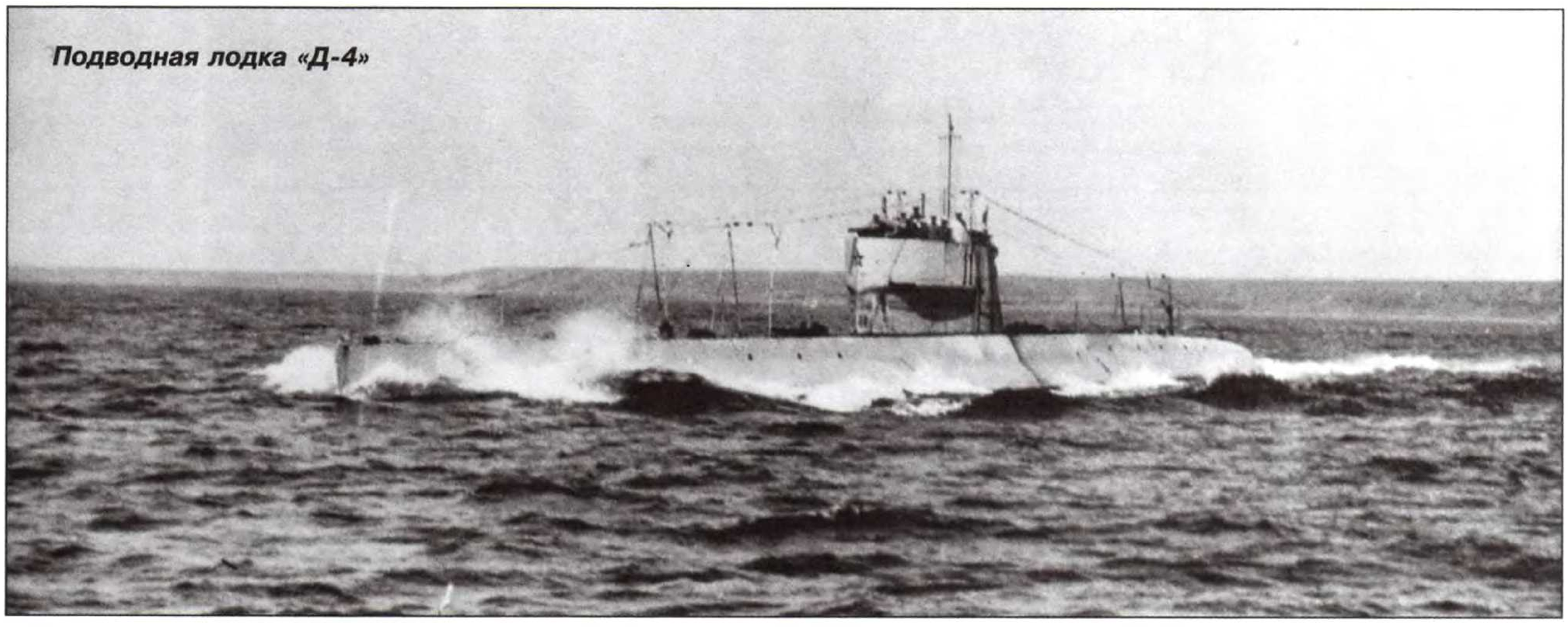
— плохая управляемость на перископной глубине, особенно на задних ходах или в свежую погоду;

— малая площадь горизонтальных рулей, в принципе затруднявшая управление подлодками в подводном положении, особенно на малых ходах и при возникновении дифферентов.

Другим серьёзным недостатком оказалась столь характерная для всех советских подлодок того времени плохая мореходность. Мостик, шахты вентиляции и подачи воздуха к дизелям имели недостаточную высоту для плавания в свежую погоду, а конструкция глушителей и выхлопов дизелей не могли предотвратить искрения и парения, а кроме того, требовала постоянного удаления нагара. В противном случае при погружении не обеспечивалась их герметичность.

Специфическим недостатком «декабристов» и первых серий «ленинцев», кроме того, являлась неудачная конструкция дистанционного управления горизонтальными рулями, в котором тяги устройства проходили через цистерны главного балласта. При разъединении тяг, что в боевой обстановке случалось, приходилось всплывать в крейсерское положение и посылать в цистерну низкорослых членов экипажа, которые лишь с большим трудом могли туда протиснуться. Что могло произойти в случае обнаружения подлодки в ходе такого ремонта противником, в комментариях не нуждается.

Подводная лодка «Д-4»



ТТЭ подводных лодок типа «Д»

	Д-2, 1943 г.	Д-4, 1944 г.
Водоизмещение нормальное, т		
надводное	956	959,4
подводное	1387,6	1355
Размерения максимальные, м		
длина	76	76,6
ширина	6,4	6,4
осадка	3,81	4
Запас плавучести, %	45,5	40,5
Вооружение		
Торпедных аппаратов		
носовых	6	6
кормовых	2	2
торпед	14	14
Артиллерия	1x100, 1x45	1x102, 1x12,7
Боекомплект, выстрелов	122/250	122
Пулеметов	2	1
Скорость максимальная, уз		
надводная	14	12,5
подводная	9	8,22
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.		
надводный	3410/14 7500/8,42	3100/12,5 4700/7,7
подводный	18,4/9 132/2,4	16,5/8,22 135/2,4
Энергетическая установка		
Тип дизелей	42Б6	42Б6
Мощность номинальная, л.с.	2x1100	2x1100
Запас топлива, т		
полный/нормальный	116/37,3	114/36
Тип электродвигателей	ПГ20	ПГ20
Мощность номинальная, л.с.	2x525	2x525
Тип аккумуляторной батареи	ДК	ДК
Количество элементов и групп	240x4	240x4
Продолжительность зарядки батареи		
полная/частичная разрядка, ч		
нормальная	10/-	12/9
форсированная	-	8/6
Запас воды, т	12	10,2
Запас ВВД, $м^3$	5,8	6
Глубина погружения, м		
рабочая	75	75
предельная	90	90
Автономность, сут	45	28
Время пребывания под водой, ч	72	72
Экипаж	53	53

Заказчикам удалось довольно точно угадать те требования, которые предъявит к лодкам будущая война, и потому на ней они действовали довольно удачно. Наиболее выгодные условия для использования больших подлодок имелись на Северном морском театре, а на Черном море и, особенно, на Балтике, в ряде ситуаций субмарины страдали от излишне крупных размеров. Под этим подразумевается невозможность действовать в подводном положении на глубинах менее 20 метров, которая в целом ряде случаев мешала проникнуть в районы вражеского судоходства. Также в этих районах лодки оказывались весьма уязвимыми при встречах с силами ПЛО.

«Ленинцы» заняли на флотах место подводных минных заградителей, хотя руководство РКВМФ отлично понимало, что они имеют недостаточный минный магазин, по сравнению с «настоящими» заградителями других стран. Впоследствии планировалось создать полноценные заградители, но, как известно, нет ничего более постоянного, чем временное. Кроме того, созданию заградителя с большим магазином препятствовала громоздкость устройства — при его линейном увеличении до 60 мин на выходе получился бы

ТТЭ «комбинированных» подводных лодок II и XI серий

	Л-3, 1943 г.	Л-5, 1943 г.	Л-8, 1944 г.
Водоизмещение нормальное, т			
надводное	1051,3	1038,3	1070
подводное	1327	1330	1366
Размерения максимальные, м			
длина	79	78	79,93
ширина	7	7	7,3
осадка	4,1	4,25	4,3
Запас плавучести, %	26,6	28	27,6
Вооружение			
Торпедных аппаратов			
носовых	6	6	6
торпед	12	12	16
Минных устройств	2	2	2
Мин	20	20	20
Артиллерия	1x100, 1x45	1x102, 1x45	1x100, 1x45
Боекомплект, выстрелов	120/500	120/500	124/500
Пулеметов	2	2	2
Скорость максимальная, уз			
надводная	14	13,83	13,2
подводная	8	8,28	8,2
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.			
надводный	—/14	3160/13,83	—/13,2
	6000/10	5300/7,3	3020/8,1
подводный	10,65/8	12,42/8,28	7,7/8,2
	135/2,5	135/2,5	150/2,5
Энергетическая установка			
Тип дизелей	42БМ6	42БМ6	42БМ6
Мощность номинальная, л.с.	2x1100	2x1100	2x1100
Запас топлива, т			
Полный/нормальный	106/36,9	106/36,9	106/36,9
Тип электродвигателей	ПГ84/5+84/50	ПГ84/5+84/50	ПГ84/5+84/50
Мощность номинальная, л.с.	2x650 + 2x30	2x650 + 2x30	2x650
Тип аккумуляторной батареи	ЛС	ЛС	ЛС
Количество элементов и групп	336/3	336/3	336/3
Продолжительность зарядки батареи полная/частичная разрядка, ч			
нормальная	11/—	12/8	14/10
форсированная	—	8/6	7/6
Запас воды, т	10,2	10,3	12
Запас ВВД, м3	7	7	7
Глубина погружения, м			
рабочая	75	75	75
предельная	90	90	90
Автономность, сут	42	28	45
Время пребывания под водой, ч	72	72	100
Экипаж	54	55	53

подводный минзаг, не уступающий по размеру «катюшам». Нерациональным можно признать само решение, опиравшееся на использование внутренних труб. Эта система имела большой вес, занимала фактически всю кормовую оконечность лодки и могла использовать только специально разработанные мины. Интересно отметить, что в ходе войны для подлодок типа «щука» нашими специалистами было спроектировано бортовое минное устройство БМУ, которое без какого-либо снижения характеристик наделяло эти корабли в два раза большим минным магазином, чем «ленинцы». О том, что более простые устройства возможны, говорилось еще в конце 20-х — начале 30-х годов, но тогда наши конструкторы оказались излишне консервативны. Якорные контактные мины «ленинцев» не имели неконтактных взрывателей и противотральных устройств, т.е. остались на уровне Первой мировой войны, что в значительной степени снизило их потенциал. Впрочем, подчеркнем, что все вышеизложенное не лишало большие подлодки возможности совершать успешные походы и наносить врагу ощутимый ущерб.

ТТЭ «комбинированных» подводных лодок XIII и XIII-38 года серий

	Л-14, 1944 г.	Л-20, 1945 г.	Л-23, 1943 г.
Водоизмещение нормальное, т			
надводное	1124	1125	1124,4
подводное	1434,6	1416,5	1425,7
Размерения максимальные, м			
длина	83,42	83,3	83,3
ширина	7	7	7
осадка	4,53	4,43	4,4
Запас плавучести, %	27	26,5	28
Вооружение			
Торпедных аппаратов			
носовых	6	6	6
кормовых надстроечных	2	2	2
торпед	18	18	18
Минных устройств	2	2	2
Мин	18	20	20
Артиллерия	1x100, 1x45	1x100, 1x45	1x100, 1x45
Боекомплект, выстрелов	124/530	150/500	150/500
Пулеметов	2	2	2
Скорость максимальная, уз			
надводная	13,9	16,2	17
подводная	8,5	8	7,8
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.			
надводный	5200/13,9	3400/16,2	3381/17
	12400/8,7	11000/8,3	9380/7,8
подводный	12/8,5	15/8	15/8
	160/2,5	130/2,2	135/2,5
Энергетическая установка			
Тип дизелей	42БМ6	1Д	1Д
Мощность номинальная, л.с.	2x1100	2x2000	2x2000
Запас топлива, т			
Полный/нормальный	143,2/37,8	143,2/37,8	143,2/37,8
Тип электродвигателей	ПГ9	ПГ16	ПГ84/5+84/50
Мощность номинальная, л.с.	2x650	2x650	2x650
Тип аккумуляторной батареи	КС	КСМ-2	КСМ-2
Количество элементов и групп	224/2	224/2	224/2
Продолжительность зарядки батареи полная/частичная разрядка, ч			
нормальная	16/12	14/—	11/8
форсированная	9,5/7,5	—	8/6
Запас воды, т	12,6	11	8
Запас ВВД, $м^3$	6,87	6,56	6,65
Глубина погружения, м			
рабочая	80	80	80
предельная	100	100	100
Автономность, сут	45	30	30
Время пребывания под водой, ч	72	72	72
Экипаж	56	57	56

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Декабристы

Балтийский и Северный флоты

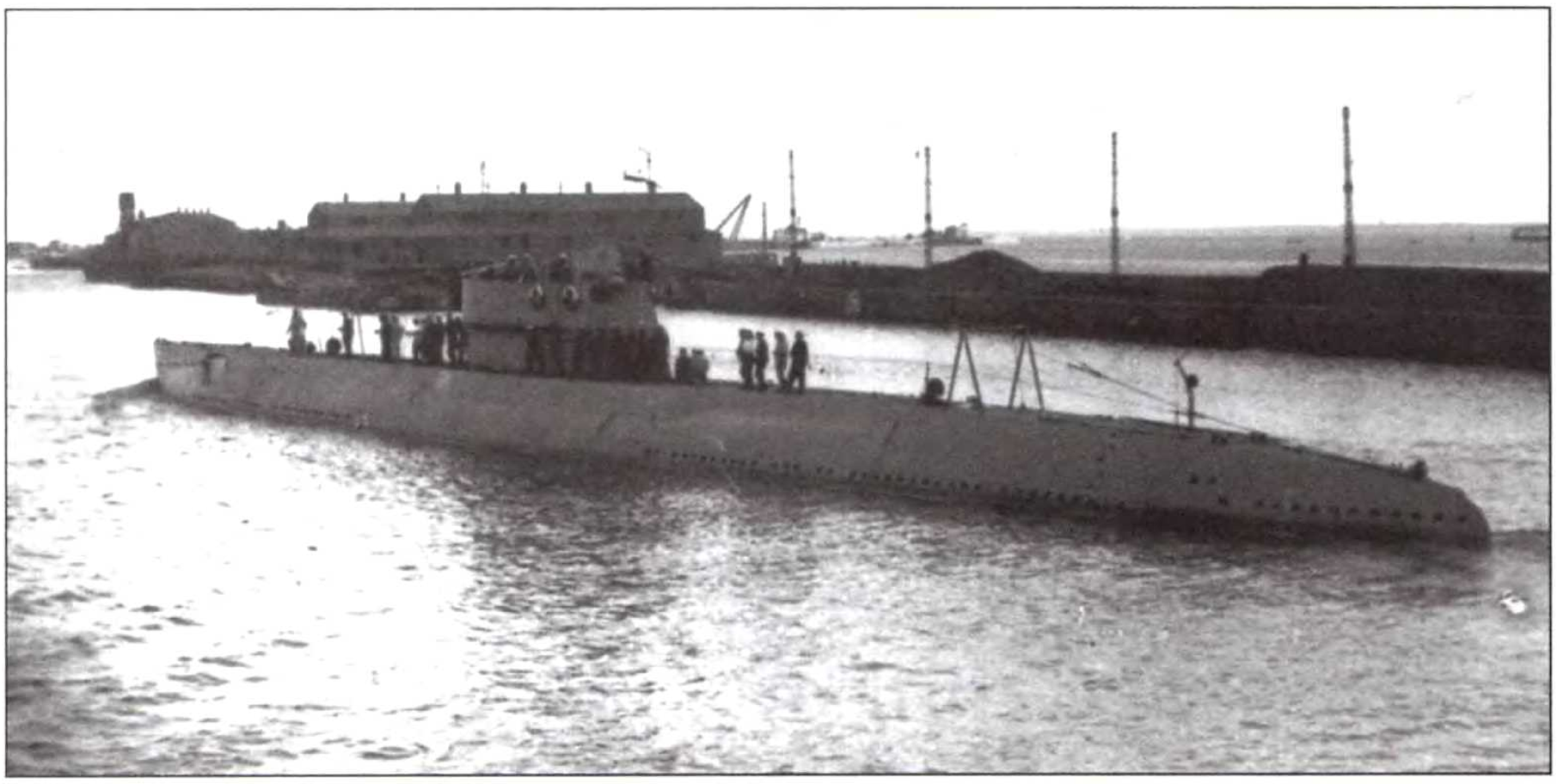
Еще до окончания достройки в ноябре 1929 г. все три балтийских «декабриста» вошли в состав специально для них сформированного 3-го (с 28.12.1932 — 2-го) дивизиона бригады подводных лодок (БПЛ) Краснознаменного Балтийского флота (КБФ). Его первым командиром стал М.П. Скриганов. В мае 1933 года «Декабрист» и «Народоволец» вместе со штабом дивизиона ушли по Беломорско-Балтийскому каналу (ББК) на Север, в июле за ними последовал «Красногвардеец». Там они образовали отдельный (с февраля 1938 г. — 1-й) дивизион подлодок Северной военной флотилии, которую в мае 1937 года преобразовали в Северный флот. С ноября 1933 г. командиром дивизиона стал К.Н. Грибоедов, с февраля 1938 г. — В.П. Карпунин, с октября 1939 г. — М.П. Августинович, ровно через год — М.И. Гаджиев. К началу войны в составе подразделения из «декабристов» оказалась лишь «Д-3», в то время как «Д-1» уже успела погибнуть, а «Д-2» заканчивала капремонт на Балтийском заводе. 28.10.1941 «Д-3» перевели в 3-й «щучий» (командир И.А. Колышкин), а 1 декабря — во 2-й дивизион (М.Ф. Хомяков), который состоял из подлодок типа «Сталинец». В нем она и служила вплоть до момента гибели.

Справа: ***совместный переход «декабристов» в Баренцевом море***
Внизу: ***отдых экипажей «декабристов» во время учебного похода в Белом море***

«Д-2» к моменту начала войны временно числилась в 14-м дивизионе Учебной БПЛ КБФ. 17 августа субмарину включили в состав флота, а с 6 октября она оказалась в Дивизионе строящихся и капитально ремонтирующихся подлодок. Только в августе 1942 года после окончательного вступления в строй «Народоволец» вошел в состав 1-го дивизиона БПЛ КБФ, которым последовательно командовали капитан 2 ранга Е.Г. Юнаков и капитан 1 ранга А.Е. Орел (с 18.5.1943).

«Д-1»

С весны 1930 г. еще задолго до вступления в строй командный состав БПЛ Морских сил Балтийского моря приступил к изучению устройства «декабристов». Начавшиеся в мае приемосдаточные испытания головной лодки закончились 12 ноября. Неделю спустя Р.А. Муклевич поэтому поводу направил балтийцам приветственное письмо. *«Поздравляем Морские силы Балтийского моря — говорилось в нем, — со вступлением в строй подводной лодки «Декабрист» — первенца нового судостроения и техники»*. Предварительный приемный акт был утвержден 7 декабря, но это был чисто пропагандистский жест. В реальности же корабль требовал устранения многочисленных дефектов, о которых писалось выше. Подлодка была принята флотом только 12 ноября следующего года, практи-

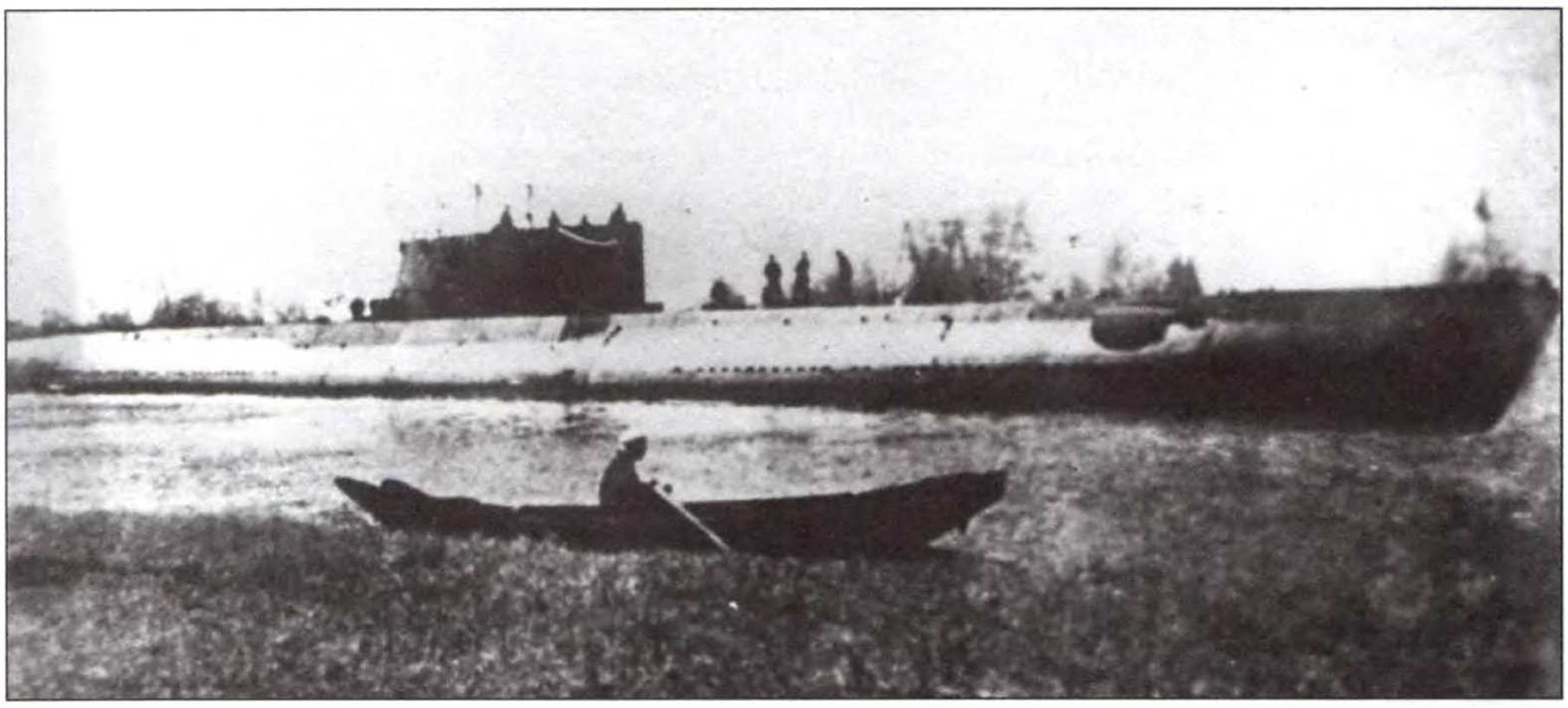


«Декабрист», 1932 г.

чески одновременно с двумя другими «систер-шипами». С весны 1932 года экипаж приступил к боевой подготовке, но осенью субмарина подверглась специальным научно-исследовательским испытаниям для точного выявления её тактико-технических элементов, хотя, казалось бы, все это следовало установить еще во время сдаточных испытаний.

В начале 1933 года правительство СССР решилось на еще один политический жест — создание Северной военной флотилии. Необходимость наличия морских сил в Баренцевом море сомнений не вызывала, но на тот момент это решение фактически не было обеспечено ни силами, ни средствами. Для его реализации с Балтики на Север пришлось отправить дивизион «декабристов», являвшихся на тот момент не только единственными современными подлодками РККФ, но и единственными подводными кораблями, которые могли бы плавать в тамошних широтах. К этому необходимо добавить, что строительство базы для флотилии еще только намечалось, а судоремонтные возможности на театре были крайне слабыми. Без каких-либо проблем корабли можно было бы провести вокруг Европы, но руководителям партии и правительства не терпелось опробовать специально созданный для межфлотского маневра Беломорско-Балтийский канал. Преодоление канала было связано с рядом трудностей, главной из которых являлась необходимость всемерного облегчения кораблей за счет выгрузки всех запасов, а также части приборов и механизмов, и последующей установки корпусов в специальные транспортные доки. Сам переход, весь комплекс мер его обеспечения, а также группа проводимых кораблей, получили название «Экспедиции особого назначения №1» (ЭОН-1). В состав экспедиции включили «Декабриста» и «Народовольца», в то время как временно прикомандированный к учебному дивизиону УОПП «Красногвардеец» задерживался на Балтике до формирования ЭОН-2.

18 мая, не дожидаясь официального открытия канала, ЭОН-1 вышла из Ленинграда. Как и следовало ожидать, продви-



«Декабрист» проходит Беломоро-Балтийским каналом, 1933 г.

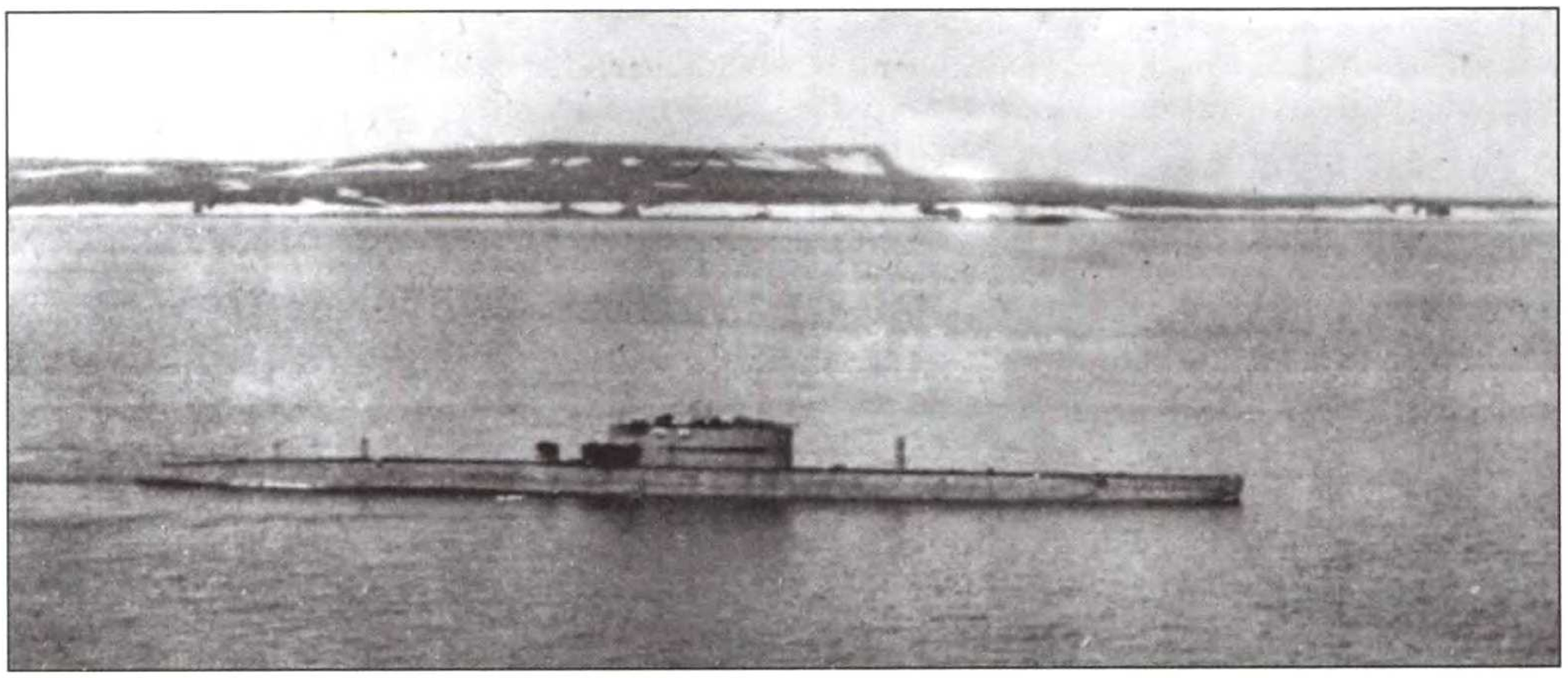
Командир «Д-1» Секунов Б.А. беседует с подводниками на переходе по Беломоро-Балтийскому каналу

жение Экспедиции до Свири не вызвало проблем, чего нельзя сказать о Свирских порогах и Онежском озере. Только 20 июля корабли ЭОН-1 прошли последний 19-й шлюз и встали в губе Сорокской у Беломорска. Здесь экспедицию нагнал пароход «Товарищ Анохин», на борту которого находились Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) И.В. Сталин, наркомвоенмор К.Е. Ворошилов, первый секретарь Ленинградского обкома партии С.М. Киров и отвечавший за проведение строительных работ глава НКВД Г.Г. Ягода. После произнесения торжественных речей первые лица выборочно осмотрели корабли, в число которых вошел и «Декабрист». После установки демонтированного оборудования и испытаний 5 августа корабли экспедиции благополучно прибыли в Мурманский торговый порт.

Первое плавание дивизиона состоялось уже поздней осенью 1933 года, но тогда подлодки дошли только до Тереберки. Постепенно походы «декабристов» становились все более дальними и продолжительными. Так в 1934-м «Д-1» и «Д-2» сначала дошли до мыса Нордкап, а затем впервые в истории советского подводного флота предприняли плавание к берегам Новой Земли. В Баренцевом море их встретил жестокий шторм, из-за чего командир флотилии З.А. Закупнев принял решение возвратиться в Кольский залив. В 1935 г. посещение Новой Земли все-таки состоялось. Дивизион вышел из Архангельска 3 сентября и спустя три дня достиг островов. «Декабрист» на протяжении нескольких дней базировалась на губу Белушья, откуда выходила на отработку учебных задач. Вернувшись из похода, подлодка участвовала в тактических учениях в Баренцевом море. В течение этого года она за 86 ходовых дней преодолела 5259 миль. Партия и правительство высоко оценили достижения подводников-североморцев, наградив по итогам года десятерых из них орденами. Среди них был и командир «Д-1» Б.А. Секунов, а также командир дивизиона К.Н. Грибоедов. 6 ноября в канун очередной годовщины революции подлодки наконец-то перешли в специально созданную для них базу в Екатерининской гавани города Полярный.

Еще больший размах имело групповое плавание в 1936 году. Походу предшествовало 28-суточное пребывание в Белом море, во время которого проверялась материальная часть и отрабатывались учебно-боевые задачи. 14 августа все три подлодки в сопровождении гидрографического судна «Таймыр» взяли курс на Новую Землю. На «Д-1» был поднят флаг командующего флотилией флагмана 1 ранга К.И. Душенова. Правда, в Баренцевом море на «Д-3» возникла неисправность, и ей пришлось ненадолго вернуться в базу. Тем временем «Декабрист» и «Народоволец» дошли до Новой Земли, побывали в губе Белушьей, прошли через пролив Маточкин Шар, и впервые в истории советского подводного флота вошли в воды Карского моря. Далее лодки проследовали вдоль восточного побережья Новой Земли, но, встретив тяжелые льды, вернулись в Баренцево море. Затем обе субмарины совершили продолжительное плавание вдоль западного побережья архипелага и 21-23 августа посетили Русскую Гавань. 2 сентября «Д-1», пройдя за поход 3094 мили, вернулась в Полярный. В том же месяце она ушла по ББК на капремонт на Балтийский завод. Осенью следующего года подлодка вернулась на Север и в течение всего лета 1938 г. занималась боевой подготовкой. Ее венцом стал начавшийся 21 сентября 44-суточный автономный поход по маршруту мыс Цып-Наволок — Нордкап — остров Медвежий — остров Надежды — Новая Земля — остров Колгуев — Кольский залив общей протяженностью в 5842 мили. Отличием этого похода от предыдущих, где лодки практически все время находились в надводном положении являлось то, что теперь имитировались настоящие условия боевой деятельности, где плавать предстояло и под водой. В общей сложности субмарина находилась в подводном положении 11 суток и прошла при этом 1001 милю, причем 31 октября она 24 часа непрерывно шла под водой без задействования средств регенерации воздуха. Всего за 1938 год «Д-1» провела в море 120 суток, пройдя более 10 тысяч миль, из них 1200 под водой.

Из-за текущего ремонта корабль не смог сразу же принять участие в начавшейся 30 ноября 1939 г. советско-финля-



«Д-1» выходит из Русской гавани, август 1936 г.

ндской войне. Лишь 2 января 1940 г. подлодка на 17 дней выходила на позицию между мысом Нордкап и Тана-фьордом. Второй поход имел место между 17 и 29 февраля, и сопровождался обнаружением одного судна, определить национальную принадлежность которого не удалось. Несмотря на то, что война закончилась 13 марта, между 27 марта и 7 апреля «Д-1» совершила третий поход, на этот раз в район между м. Нордкап и Варде.

С 22 августа по 10 октября корабль проходил текущий ремонт у борта плавмастерской «Красный Горн». На время ремонта командир лодки Ф.М.Ельтищев ездил в отпуск. Субмарина вышла из ремонта в его отсутствие, а контролировавший качество работ командир «Д-3» В.Н.Котельников не проверил надежность работы кингстонной тарелки цистерны быстрого погружения. К ней имелись серьезные претензии — при погружении 12 июня цистерна самопроизвольно заполнилась водой (как уже отмечалось ранее на лодках I серии тарелка ЦБП открывалась внутрь цистерны и не прижималась, а наоборот, отжималась забортным давлением), и только аварийное продувание цистерн смогло предотвратить катастрофу. Когда же Ф.М. Ельтищев снова вступил в командование, ему не было предоставлено времени на то, чтобы он смог самостоятельно проверить лодку. К тому же, как выяснилось в ходе последующего расследования, на «Д-1» ненадежно работало управление горизонтальными рулями. 12 ноября ее осмотрела комиссия штаба СФ, признавшая техническое состояние удовлетворительным.

В свой роковой поход — на отработку задачи №2д (подныривание) — субмарина вышла без командиров БЧ-3, БЧ-5 и старшины трюмных. В 08.58 13 ноября она отошла от пирса и направилась в Мотовской залив на полигон №6. В 13.17 пост СНиС №113 на мысе Выев-Наволок донёс, что лодка перешла в позиционное положение, а в 13.30 — полностью погрузилась. Спустя 15 минут другой пост видел «Декабриста» под перископом. С этого момента лодка постами больше не наблюдалась. Вечером командование флота начало поисковую операцию, в которой участвовали эсминец «Стремительный», сторожевой корабль «Туман», плавбаза «Умба», катера-охотники, несколько подлодок и тральщики. С 14 по 18 ноября в пределах полигона обнаружили четыре масляных пятна и различные обломки, которые впоследствии идентифицировали как принадлежавшие «Д-1». Тралы не менее пяти раз задевали за посторонние предметы на дне, а металлоискатели в этих местах фиксировали присутствие масс металла. Наиболее сильные сигналы были получены в полутора милях от острова Большой Арский в точке 69.29,1 с.ш./32.54,7 в.д. и в двух милях от мыса Выев-Наволок (69.29,0 с.ш./33.03,8 в.д.). В пределах полигона было собрано 18 вещественных доказательств, от соляра до деревянных деталей, которые по единодушному мнению специалистов являлись клиньями обрешетки 4-й группы аккумуляторных батарей. Характер повреждений некоторых предметов привёл к мысли об имевшем место на подлодке сильном внутреннем взрыве, произошедшем в районе V отсека, т.к. некоторые предметы были явно оттуда.

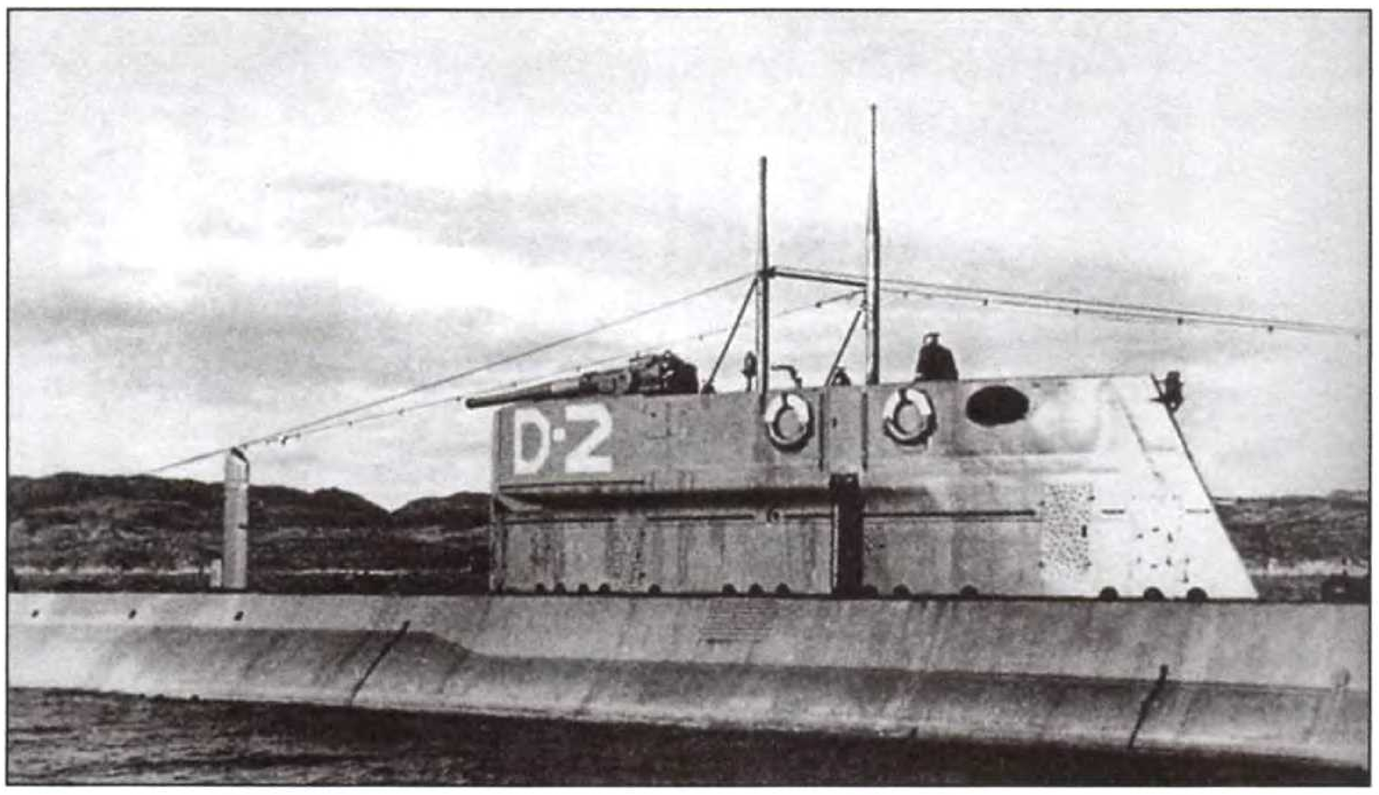
Командование флота выдвинуло сразу три возможные версии гибели лодки: столкновение, подрыв на мине и провал на запредельную глубину вследствие ошибки личного состава или отказа техники. Две первые в ходе расследования отпали, поскольку не подтверждались фактами, в частности наблюдениями постов СНиС. Наиболее вдумчивый анализ всех возможных причин катастрофы произвел сам нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов. В своем докладе правительству он указал, что наиболее вероятной причиной гибели «Декабриста» могла стать внезапная потеря

Федор Максимович Ельтищев, последний командир «Д-1»

плавучести, произошедшая вследствие нарушения герметичности одной из цистерн, в частности цистерны быстрого погружения. Запоздалое принятие мер к удержанию лодки от падения, которое Нарком объяснял растерянностью личного состава и отсутствием командира БЧ-5, вполне могло привести к тому, что *«лодка, проскочив предельную глубину прочности корпуса (100—120 м), потеряла герметичность и ударилась с большой силой о грунт, что сопровождалось затем большим внутренним взрывом»*. В итоговой части говорилось, что точное установление причин катастрофы возможно только после обнаружения остова подлодки на дне. Подготовка к проведению подобной экспедиции велась на Северном флоте в апреле 1941 г., а затем еще в 1990, 2000 и 2003 годах. Впрочем, и без всякой специальной экспедиции 1 октября 1996 года, во время проведения специального учения дежурных сил поисково-спасательного отряда СФ был обнаружен подводный объект длиной свыше 70 метров в 200 метрах от предполагаемой точки гибели «Д-1». Объект зафиксировала станция миноискания тральщика БТ-226, однако, поскольку на тот момент на флоте отсутствовала телевизионная аппаратура, то окончательно остов так и не был классифицирован. Хотелось бы верить, что в ближайшем обозримом будущем командование самого крупного отечественного флота все-таки пойдет дальше пустых разговоров и сможет установить точное место нахождения и причины гибели первенца советского подводного кораблестроения.

Командовали подлодкой: Г.Г. Таубе (1927—1.4.1929), Б.А. Секунов (15.5.1929 — 5.6.1935), В.П. Карпунин (5.6.1935—16.3.1938), И.А. Колышкин (16.3—24.6.1938), М.П. Августинович (24.6.1938—29.10.1939), Ф.М. Ельтищев (29.10.1939—13.11.1940).

«Д-2» в составе Северного флота

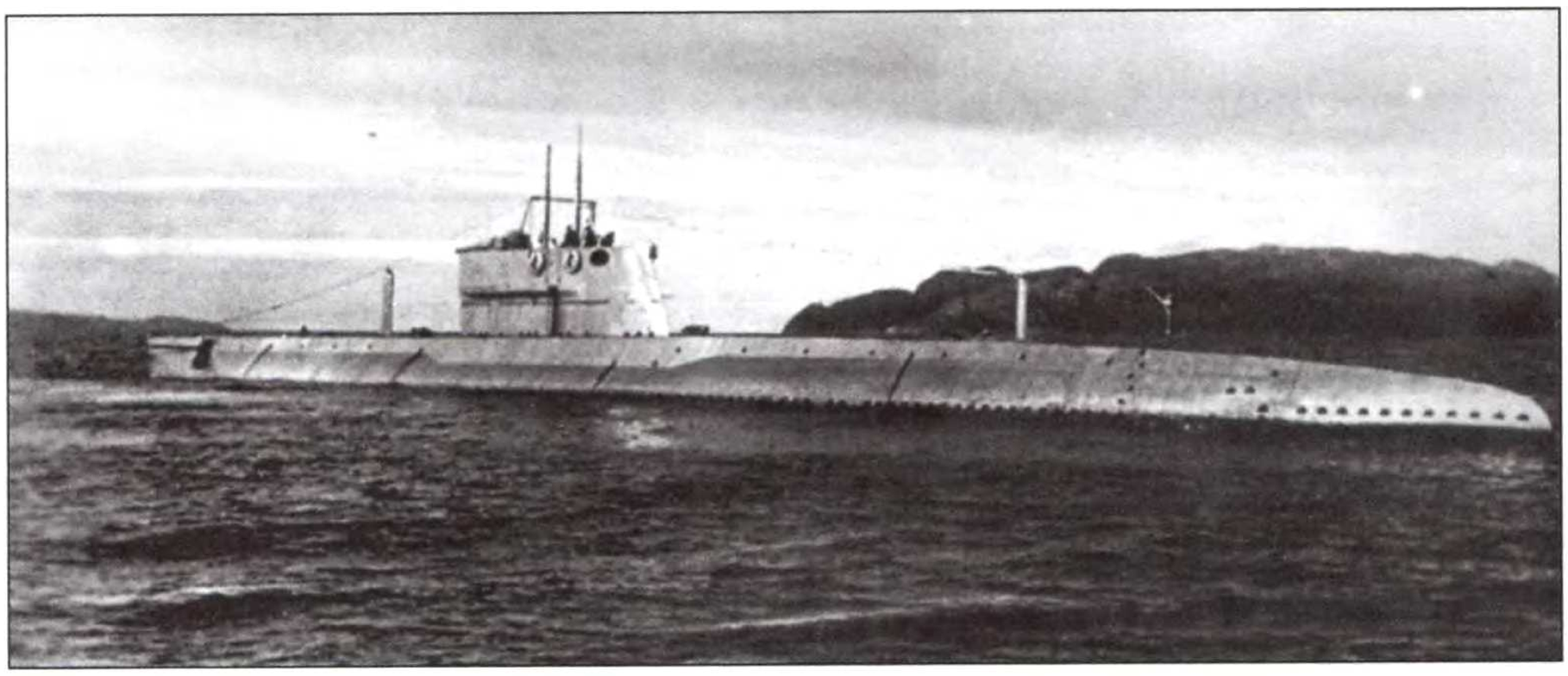


«Д-2»

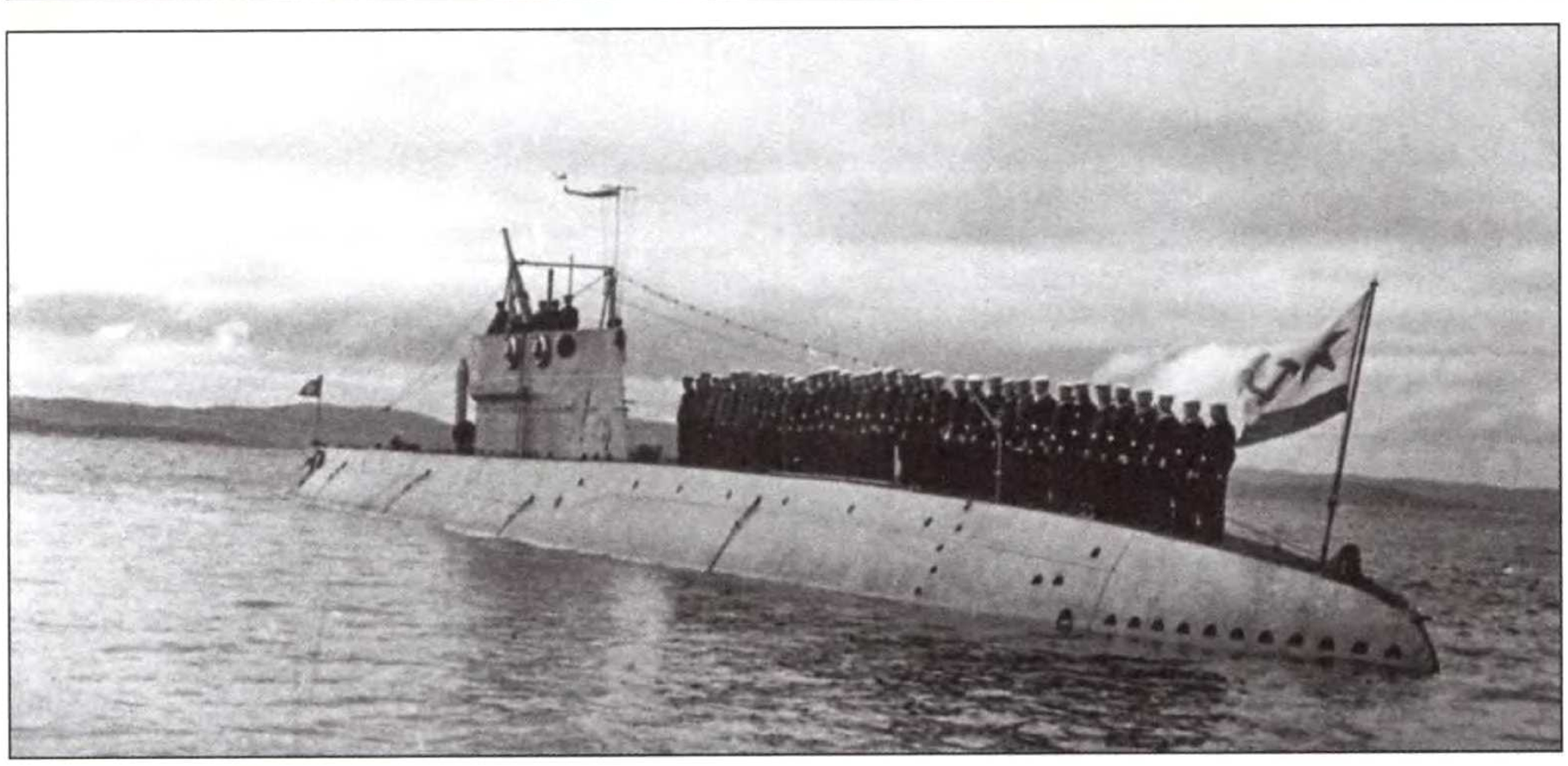
Подлодка перешла на Север вместе с «Декабристом» и в 1933—1935 годах в составе дивизиона приняла участие в нескольких дальних походах. Так, 14 августа 1936 г. года субмарина вместе с «Д-1» ушла к Новой Земле, пройдя через пролив Маточкин Шар, побывала в Карском море, затем вернулась в Баренцево, и совершило плавание вдоль западного побережья Северного острова. Затем «Д-2» направилась по маршруту мыс Нордкап — остров Медвежий — Шпицбергенская банка — мыс Нордкап, откуда 12 сентября проследовала к Лофотенским островам. Она достигла о. Рест, а затем вернулась в Полярный, куда прибыла 26 сентября. За время этого 50-суточного похода субмарина прошла 5803 мили в надводном и 501 милю в подводном положении. Это был один из «стахановских» рекордов своего времени, которым страна гордилась в такой же степени, как полетами Чкалова. Увы, ни это, ни награждение орденом Ленина не спасло командира подлодки Рейснера от несправедливого обвинения и ареста. В ноябре 1941 г. он умер в лагере.

15 апреля — 5 мая 1939 г. подлодка вместе с тремя «щуками» принимала участие в обеспечении перелета самолета «Москва» из СССР в США через Атлантику. В море субмарины настиг жесточайший шторм, сила ветра достигала 11 баллов по шкале Бофорта, но это не помешало кораблям занять назначенные позиции и принять сообщения с самолета. В сентябре «Д-2» отправилась по ББК на Балтийский завод, где ей предстояло пройти капитальный ремонт и модернизацию.

К началу кампании 1941 года ремонт уже завершался. Еще 1 марта нарком ВМФ отдал приказ о подготовке перехода очередной ЭОН-11 по ББК, в состав которой включили и «Народовольца». По плану лодка должна была уйти из Ленинграда не позже 17—20 мая, но этот срок оказался сорван. Спустя двое суток с начала войны, поступило новое указание наркома — задержать лодку в Кронштадте и после полной подготовки к ведению боевых действий, включить в состав КБФ. Монтаж всех приборов и механизмов в полностью отремонтированном корабле к тому времени был уже закончен, но отсутствовали дизеля. Коломенский завод, который должен был осуществить их капитальный ремонт, поставку задерживал и грозил затянуть срок готовности корабля на многие месяцы, как это произошло с черноморскими «Д-4» и «Л-6». В конченом итоге установили и их, но, судя по последующей эксплуатации, это были старые агрегаты, не прошедшие ремонта, предположительно снятые с поставленной в капремонт «Л-1».



«Д-2» на параде в честь дня Военно-морского флота, 1938 г.



Хотя приемный акт был подписан 17 августа, полной боеготовности корабль явно не достиг. Первое же погружение на ходовых испытаниях выявило, что даже с пустыми цистернами маневренного балласта субмарина имеет большую отрицательную плавучесть и сразу же ложится на грунт. Дело в том, что после прибытия на Север «Д-2» была приспособлена для плавания в воде с высоким уровнем солености, для чего в киль был принят дополнительный твердый балласт. В августе 41-го для его выгрузки не оказалось ни времени, ни свободных доков, и потому дальнейшие испытания в подводном положении не проводились. 30 августа противник вышел к Неве в районе Ивановских порогов, сорвав тем самым возникшие было планы вернуть «Д-2» на Север. Первую половину сентября корабль стоял на Неве, а с 16-го числа этого месяца находился на Восточном (с 22-го — на Большом) рейде Кронштадта, где экипаж ожидал, чем завершиться исход сухопутной борьбы за город и уклонялся от вражеских авианалетов (в ходе восьми зенитных стрельб подводники израсходовали 66 45-мм снарядов). В этот период часть моряков ушла на сухопутный фронт, где сражалась в составе частей морской пехоты.

26 сентября лодка вернулась в Ленинград и стала на стоянку у набережной Робеспьера, где провела 11 месяцев. Даже после выгрузки твердого балласта плавучесть в подводном положении оказалась неудовлетворительной, из-за чего пришлось восстанавливать снятые в 1933 году цилиндры плавучести. Их установка в июле — августе 1942 года производилась исключительно силами экипажа. К счастью за все это время кораблю удалось избежать воздействия вражеских авиаударов и артобстрелов. Лишь один старшина получил ранение при отражении массированного налета вражеской авиации 4 апреля от осколка снаряда нашей зенитной артиллерии. Только в начале августа экипаж «Д-2» приступил к боевой подготовке. Естественно, все занятия проводились на Неве, на так называемом «Охтенском море» — широком участке реки между Литейным и Большим Охтенским мостами. Отработать там можно было только действия при погружении и всплытии, но не маневрирование при торпедной атаке, впрочем, командир подлодки капи-

«Д-2» в Ленинграде, набережная Робеспьера, зима 1941/42 г.

тан 3 ранга Р.В. Линденберг пытался компенсировать это занятиями на тренажере в кабинете торпедной стрельбы.

Утром 15 сентября субмарина перешла в Кронштадт, где завершила свою подготовку к походу. Планировалось, что она, благодаря наличию электромоторов экономического хода сумеет преодолеть Финский залив без всплытия, а затем займет позицию между Виндавой и устьем пролива Соэлавяйн. Изначально этот район патрулирования планировался как временный — по особому сигналу подлодке следовало перейти в район западнее острова Борнхольм. «Д-2», имевшая большую автономность по сравнению с лодками типа «Щ», идеально подходила для нарушения судоходства в этом отдаленном районе.

Вечером 23 сентября «Народоволец» вместе с «Щ-307» и «М-102» вышел из Кронштадта. Проводка лодок за тралами базовых тральщиков закончилась в точке, расположенной в 2 милях западнее острова Лавенсари, откуда «Д-2» в 05.40 приступила к самостоятельному форсированию залива. Для этого Линденберг избрал сложный в навигационном отношении северный Гогландский проход. Очевидно, при этом командир рассчитывал, что последствия при возможном выскакивании на каменистую банку будут менее серьезны, чем при подрыве на мине в густозаминированном Нарвском заливе. Фактически так оно и было, но даже здесь лодке пришлось пересечь девять линий мин. В 16.52 в точке 60°10' с.ш./26°54'5» в.д., когда «Д-2», погрузившись на 30 м, двигалась на запад, неожиданно появился дифферент на нос, который быстро вырос до 15°. Одновременно глубина погружения увеличилась до 40 метров, и нос подлодки с силой ударился о грунт. При этом снаружи по всей длине корпуса отчетливо слышался металлический скрежет, похожий на звуки, издаваемые трением стальных тросов. Немедленно были застопорены гребные электродвигатели и дан полный ход назад. Лодка содрогнулась всем корпусом, но почти не сдвинулась с места. Дифферент при этом выровнялся, что вроде бы подтверждало сразу же возникшее у Линденберга предположение, что субмарина угодила в противолодочную сеть. Предпринимавшиеся затем в течение 45 минут попытки вырваться из невидимых пут попеременной дачей переднего и заднего ходов оказались тщетными. Лишь в 17.40 удалось на короткое время оторваться с грунта, но тут выяснилось, что от ударов о камни заклинило вертикальный руль. Пришлось вновь лечь на дно, где субмарина провела еще три часа.

В 20.30 была произведена новая попытка вырваться из тисков, но уже с помощью продувания различных групп цистерн. Когда лодка начала всплывать, появился нарастающий дифферент на корму. Спустя полчаса глубина погружения по глубиномеру ЦП составила 25 м при дифференте на корму 14°. Предполагая, что подлодка большей частью уже прошла сквозь сеть, Линденберг решил прорвать ее ходом вперед. После того как гребные электродвигатели стали работать на полную мощность, глубина погружения вначале медленно, а затем резко уменьшилась и лодка всплыла в надводное положение. Командир осмотрел горизонт и сразу же с облегчением заметил, что вражеских кораблей поблизости нет. Хотя погода (низкая облачность, плохая видимость, состояние моря 4—5 баллов, юго-западный ветер силою до 6 баллов) и не благоприятствовала надводному плаванию, она же заставила противника укрыться в базах. Ближайшая из них — маневренная на острове Гогланд — находилась на расстоянии выстрела из малокалиберной пушки. В этих условиях было решено произвести ремонт вертикального руля, который по-прежнему не работал. Сложившуюся обс-

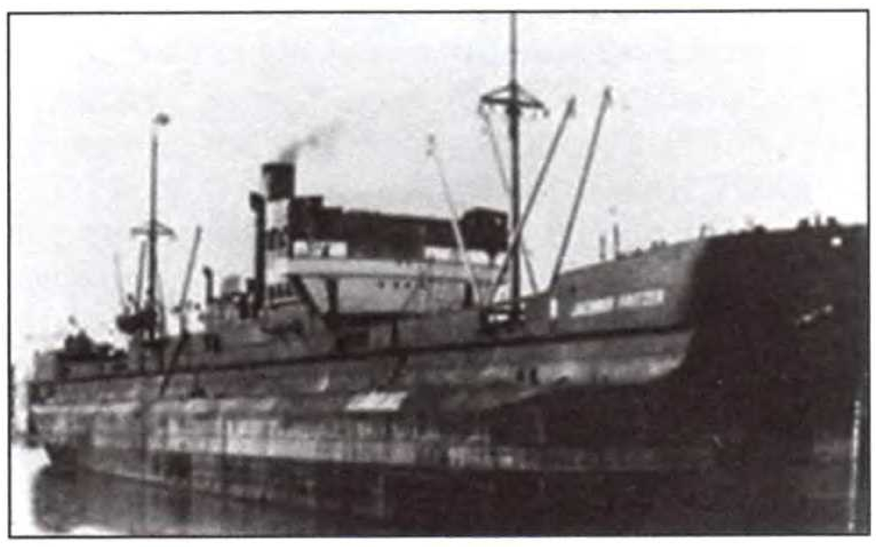
тановку отчетливо представлял весь экипаж «Д-2», но тем не менее нашлось множество добровольцев, изъявивших желание участвовать в ремонте. Каждый из тех, кому предстояло спуститься за борт, был предупрежден, что в случае появления противника лодка немедленно погрузится. В соответствии с указанием командира в первую очередь отбирались матросы и старшины, наиболее обученные легководолазному делу. Всей организацией, связанной со спуском людей в воду, руководили помощник командира С.Н. Богорад и командир рулевой группы лейтенант Н. Крылов. В течение часа 13 человек, одетые в утепленные комбинезоны и вооруженные приборами ИСА-М, поочередно спускались в воду под кормовую оконечность лодки. Однако никаких специальных работ производить не пришлось, если не считать очистки ограждения горизонтальных рулей от стального троса. Внешний осмотр вертикального руля не выявил каких-либо серьезных повреждений, которые могли бы объяснить его заклинивание. Лишь после возвращения из похода и постановке в док выяснилось, что подпятник вертикального руля погнут и частично смят, а задняя часть пера руля площадью в половину квадратного метра отломана. При поворотах перо задевало за подпятник, чем и создавало дополнительное сопротивление. Не зная этого, руль решили расходить вручную. Вначале удалось добиться перекладки только влево, а затем уже и на оба борта. Однако руль перекладывался с большим трудом и при переходе через нулевое положение его баллер сильно стучал. Тогда по приказанию командира БЧ-5 в цепь питания электродвигателя руля были поставлены предохранители, рассчитанные на повышенную силу тока. Это решение обеспечило нормальное управление рулем на протяжении всего похода.

К исходу суток «Д-2» в надводном положении вышла за опушку шхер, но поскольку управляемость субмарины в подводном положении продолжала оставаться неудовлетворительной, было принято решение пролежать день на грунте, а с наступлением темноты всплыть и повторно осмотреть подводную часть корпуса. При осмотре в ночь на 26-е выяснилось, что минные отводы носовых горизонтальных рулей поломаны и сорвано два съемных листа кормовой палубы. Из-за большой волны легководолазов не опускали, но под корпусом лодки с носа до кормы протащили стальной трос. Это позволило обнаружить повреждения правого привального бруса, исправить которые не представлялось возможным. Тогда было решено оторвать часть бруса, выступавшую за обводы легкого корпуса, и срубить носовые отводы. На все это ушло 4,5 часа. После окончания подзарядки аккумуляторной батареи произвели погружение для проверки управляемости на подводном ходу. Оказалось, что усилия личного состава были не напрасными: корабль нормально держал заданную глубину, дифферент и хорошо слушался рулей. Оставшаяся часть перехода прошла без осложнений и в полночь 29-го «Народоволец» вышел из Финского залива. Сделанное Линденбергом донесение о попадании в противолодочную сеть имело далеко идущие последствия — северный Гогландский проход был закрыт для лодок, а пошедшие южным маршрутом «Щ-320», «Щ-302», «Щ-311» и «Щ-304» погибли, так и не сумев форсировать развернутое южнее острова Гогланд минное заграждение «Зееигель». В то же время точно сказать, с чем столкнулась «Д-2» до сих пор возможности нет — финские историки отрицают факт постановки сетей, так что, возможно, подлодка столкнулась с каким-то случайным препятствием, например, остовом затонувшего судна или рыбачьими сетями.

Нахождение подлодки перед Ирбенским проливом было недолгим — уже в ночь на 1 октября был получен приказ о занятии позиции у Борнхольма. За это время Линденберг успел немного потренировать экипаж в учебных торпедных атаках, кроме того, много усилий было затрачено на устранение искрения дизелей. Лишь после того как по предложению дивизионного инженер-механика была создана система орошения глушителей, искрение прекратилось. В ночь на 3-е подлодка подошла к восточному побережью острова Эланд в районе маяка Хегбю в расчете на то, что здесь она застанет крупнотоннажные суда. И действительно, утром был обнаружен караван, в который по наблюдениям Линденберга входило два датских транспорта в сопровождении двух шведских миноносцев. В 09.57 по концевому судну с дистанции 6 кбт был произведен двухторпедный залп, через минуту после которого, согласно журналу боевых действий подлодки, был услышан взрыв (в отчете о боевой деятельности подлодок 3-го эшелона информация о взрыве отсутствует). Поскольку после залпа лодка начала всплывать, цистерна быстрого погружения была срочно заполнена, и новый осмотр горизонта удалось произвести только в 10.25. До этого субмарина шла контркурсом относительно конвоя. Атакованный транспорт на поверхности не наблюдался, зато другой якобы стоял без хода, что породило у командира надежду атаковать и его. Увы, при следующем

подъеме перископа он счел себя обнаруженным, поскольку один из миноносцев двигался прямо на подлодку. Тем не менее, преследования не было, и это породило у Линденберга уверенность в том, что противник приписал гибель судна подрыву на мине. Впоследствии успех подтвердила и разведка КБФ, которая утверждала, что шведское радио объявило о гибели своего судна тоннажем в 11500 брт. Увы, современные данные не дают никаких оснований считать, что атака «Д-2» имела какой-либо результат. В этом месяце в Балтийском море не погибало ни датских, ни шведских судов (не считая потопленного «Щ-406» шведского парохода «Бенгт Стуре»), а потери немецких приходились на другие атаки, о чем речь пойдет ниже. После этого «Народоволец» возобновил движение на позицию, которую занял рано утром 6 октября.

Первые же дни показали, что субмарина попала в заповедник с множеством непуганой дичи. Нельзя сказать, что немцы вовсе не допускали возможности появления здесь советских подлодок, но считали потенциальный ущерба от их действий не настолько значительным, чтобы проводить здесь какие-либо оборонительные мероприятия. Были подготовлены два сигнала, по которым в определенных районах моря закрывались для плавания в связи с обнаружением мин или подлодок. Они действовали на протяжении 1—2 суток, за которые немногочисленные силы ПЛО должны были прочесать район и потопить или вытеснить субмарину. Пока же сигнал не был объявлен, вокруг «Д-2» в больших количествах ходили рыболовные траулеры, а однажды ночью удалось обнаружить целую флотилию в количестве 47 вымпелов! Линденберг не польстился на эту легкую добычу и продолжил поиск более крупных судов. Утром 7 октября он выпустил торпеду из кормового аппарата по одиночному пароходу, но из-за неотработанных действий экипажа лодка показала на поверхности рубку, после чего транспорт резко отвернул в сторону. Не исключено, что поворот судна и не был связан с обнаружением, поскольку судно не передало в эфир сообщения об обнаружении субмарины. Вечером следующих суток «Д-2» представилась новая возможность открыть боевой счет. Во время зарядки батареи сигнальщик заметил шедший прямо на подлодку транспорт — как оказалось, шведский «Гуннар» (1258 брт). Линденберг пересек его курс и, отойдя на 2 кбт, остановился, ожидая, когда цель займет свое место на угле торпедного треугольника. Выпущенная в упор торпеда прошла перед носом парохода, который, как показалось командиру, резко замедлил ход. После этого судно, изменив курс, ушло, а подлодка возобновила зарядку — продолжить атаку артиллерией Линденберг не решился. Немецкое командование узнало о нападении на «Гуннар» вечером 9 октября, но вскоре оно было отодвинуто на второй плана сообщением об атаке неизвестной подлодкой немецкого парохода «Тимандар» восточнее Борнхольма. Именно туда вражеское командование направило десять противолодочных кораблей и авиацию. К 12 октября выяснилось, что «Тимандар» имел встречу с одной из германских субмарин, проходивших подготовку в южной части моря, и охота была прекращена.

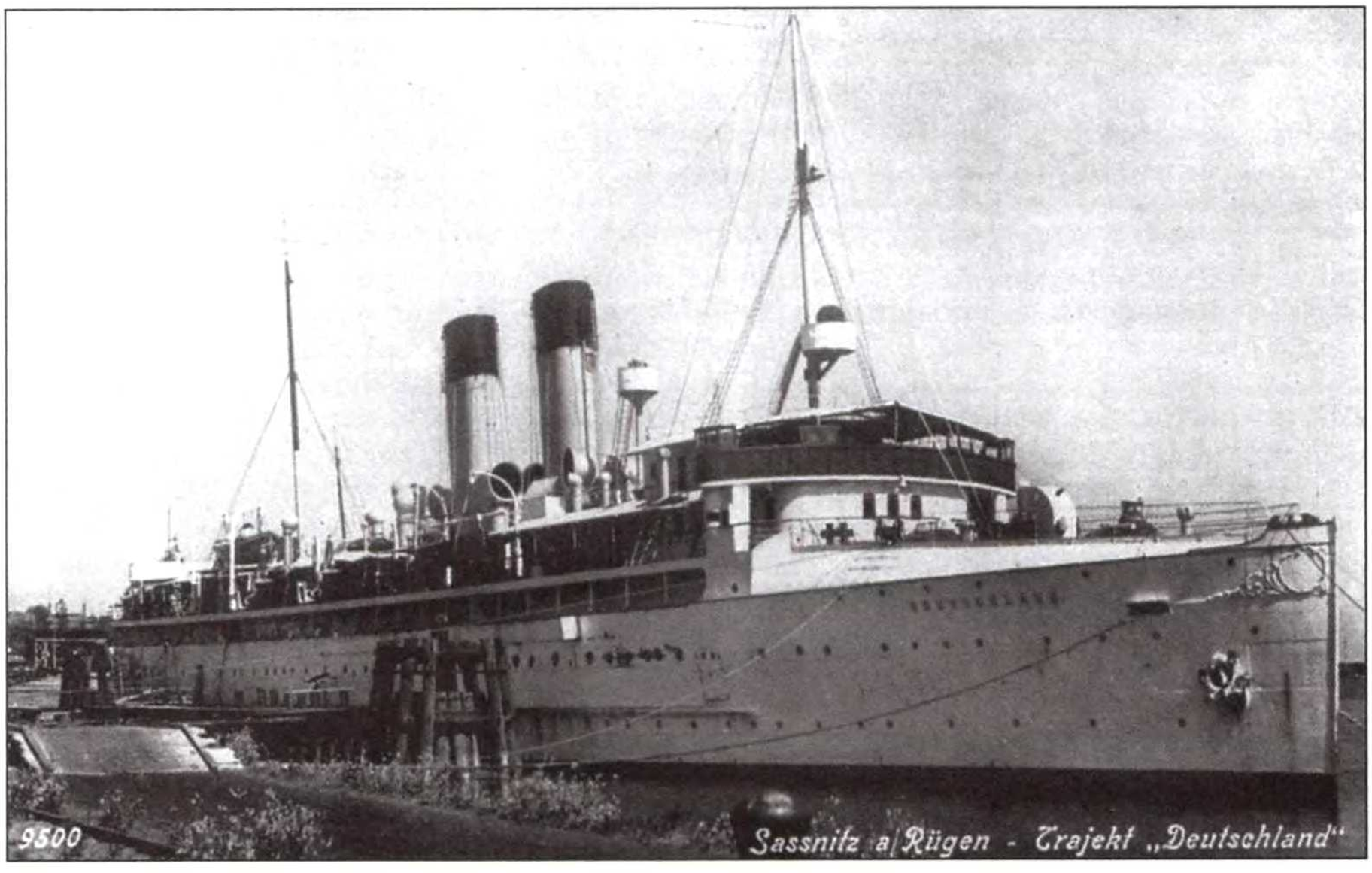


Пароход «Якобус Фрицен», атакованный «Д-2» 14 октября 1942 г.

Тем временем «Д-2» продолжала действовать в своем районе. В ночь на 11-е эпизод с «Гуннаром» фактически повторился — Линденберг попытался торпедировать одиночное судно ночью с пистолетной дистанции из надводного положения, но безуспешно. Как показалось командиру, перед приходом на угол упреждения цель застопорила ход, но стоило начать разворот на нее, как она снова дал ход и начала быстро уходить прежним курсом. «Д-2» начала преследование. За час она так и не смогла поравняться с транспортом, а когда на горизонте показались огни очередной рыболовной флотилии, Линденберг выстрелил вдогонку и промахнулся. Трудно сказать, кто был его оппонентом в этом эпизоде, поскольку ни немецкие, ни шведские суда о нападениях не докладывали — возможно, цель так и не заметила «Народовольца». Неудачи с ночными нападениями вновь заставили командира искать счастья в атаках из под воды. Утром 14 октября непосредственно перед залпом по одиночному пароходу рулевой-горизонтальщик «утопил» лодку, и выстрел был дан по расчету времени. Возможно, ошибку удалось бы исправить выпуском нескольких торпед, но Линденберг остался верен практике стрельбы одиночными боеприпасами и вновь потерпел фиаско. Лишь следующую атаку, состоявшуюся спустя шесть часов, удалось провести без сучка и задоринки. В течение целого часа командир маневрировал, чтобы подобраться к судну, шед-

шему переменными курсами и в конце-концов точно выпустил торпеду, попавшую в правый борт немецкого парохода «Якобус Фрицен» (4090 брт). Пароход перевозил груз угля из Германии в Швецию, два моряка из состава его команды погибли, а три получили ранения. Атака была выполнена настолько чисто, что даже перед попаданием экипаж судна не заметил торпедного следа, и лишь большие глубины натолкнули немецкое командование на мысль, что причиной гибели была торпеда, а не донная мина. Утром 15-го район между Борнхольмом и шведским портом Треллеборг был закрыт для плавания одиночных судов, а спустя два дня для сопровождения конвоев туда был направлен сторожевой корабль «V 1704».

На следующий день на море разыгрался шторм, заставивший на некоторое время прекратить боевые действия. Вечером при попытке всплыть для зарядки лодка приобрела крен в 35 градусов, а через открытый рубочный люк внутрь влилось около 2 тонн воды, залившей шахту командирского перископа. От этой и последующих попыток всплыть в шторм пришлось отказаться. Вечером 16-го при очередном неудачном всплытии сломался шток кингстона цистерны быстрого погружения — после предыдущего продувания с цистерны забыли снять давление воздуха. Через отверстие вылетевшего штока в центральный пост под давлением хлынула вода, которая быстро достигла палубного настила и затопила артиллерийский погреб. Отсек немедленно задраили, а после дачи противодавления и откачки воды смогли забить отверстие деревянной пробкой. В довершение всех напастей днем 18-го «Народоволец» попал в рыболовную сеть, освободиться от которой удалось лишь спустя некоторое время. Вечером погода успокоилась, и удалось всплыть. Во время зарядки субмарина получила задачу разведать движение судов на линии Треллеборг-Засниц, где осуществлялось регулярное паромное сообщение между Германией и Швецией. Вечером 19-го был обнаружен конвой, в составе которого Линденберг насчитал два железнодорожных парома, вспомогательный крейсер и пять сторожевых кораблей. «Крейсером» оказался «V 1704», а сторожевыми катерами, по всей вероятности, мелкие каботажные суда, присоединившиеся к каравану в пути следования. Прорвав головное охранение, командир дождался, когда корма первого парома створится с носом второго и с дистанции 6 кбт дал двухторпедный залп. Хотя на подлодке вскоре услышали два сильных взрыва, на самом деле в цель попала только одна торпеда, разрушившая кормовую часть немецкого парома «Дойчланд» (2972 брт). От другой торпеды шведский паром «Конунг Георг V» уклонился. Несмотря на большие разрушения «Дойчланду» удалось сохранить ход и самостоятельно достичь Треллеборга. Его ремонт занял четыре месяца, после чего судно вновь ввели в строй. Оно принимало участие в эвакуации беженцев из Восточной Пруссии, а после 1945 года по репарациям перешло к СССР. В момент взрыва на его борту находилось около 1000 солдат-отпускников норвежского легиона и гражданских пассажиров. В ре-



Железнодорожный паром «Дойчланд», атакованный «Д-2» 19 октября 1942 г.

Повреждения парома «Дойчланд»

зультате торпедирования пять солдат погибло, 20 солдат и двое гражданских пропали без вести, по всей вероятности выпрыгнув за борт во время паники, а 27 военнослужащих и шестеро гражданских получили ранения. Факт повреждения парома был сильно раздут в шведской прессе, где назывались цифры в 600 и даже 900 погибших, что для оставшегося наплаву судна выглядело совершенно невероятно. Все это с радостью было подхвачено разведкой КБФ. Последняя пошла еще дальше: когда спустя шесть дней в прессе появилось сообщение о гибели в автокатастрофе Г. Лунде — министра культуры в норвежском коллаборационистском правительстве Квислинга — ее тоже приписали последствиям торпедной атаки «Народовольца».

После атаки оставшийся прикрывать торпедированный паром «V 1704» сбросил 16 глубинных бомб, главным образом для того, чтобы не допустить повторной атаки. В последующие дни судов противника в пределах позиции «Д-2» не наблюдалось, поскольку немцы посоветовали шведам не отправлять пароходов в южном направлении «до прояснения обстановки» и одновременно запросили о возможности проведения противолодочного поиска, на что получили вежливый отказ. Само германское командование развернуло для преследования «Д-2» артиллерийские учебные корабли «Драхе», «Фухс», сторожевики «V 1704», «V 904», тральщики «М 1906», «М 1504», «М 1505» и буксир «Утрехт». Они безрезультатно искали «Народовольца» на протяжении трех дней. 22-го подлодка перешла в район бухты Ханэ, а спустя четверо суток получила приказ возвращаться в базу. При этом она имела несколько контактов с надводными кораблями и подлодками ВМС Швеции, несомненно пытавшихся ее выследить.

Утром 29 октября субмарина подошла к маяку Богшер, но была вынуждена задержаться здесь до вечера, поскольку сильный туман мешал точному определению места, необходимому перед началом форсирования Финского залива. Этот же туман чуть было не стал причиной трагедии — незадолго до полуночи на расстоянии всего одной мили показался вражеский сторожевой корабль, шедший курсом на юг. Линденберг решил уклониться от него поворотом на север, но немцы — обнаруженным кораблем оказался тральщик «М 3» — заметили крупный силуэт «Народовольца» и устремились на таран. Медленно погружающаяся субмарина еле успела скрыться под водой, как на нее посыпались глубинные бомбы. К счастью для подводников тральщик проскочил точку погружения и сбросил первый залп неточно. Лодка стала уклоняться маневром по глубине и направлению, но в ходе этого коснулась грунта и осталась лежать. В течение 4 часов тральщик сбросил все свои 48 глубинных бомб, но так и не смог нанести субмарине каких-либо повреждений. После этого корабли разошлись каждый в свою строну — «М 3» в Турку на заправку, а «Д-2» — в Финский залив. Форсирование его произошло без особых происшествий, если не считать задевания за минреп минного защитника на заграждении «Зееигель» вечером 3 ноября. Ут-

ром следующих суток подлодка подошла к Лавенсари и днем в сопровождении катеров вошла в бухту этого острова. В ночь на 7 ноября она перешла в Кронштадт, а вечером 10 ноября — в Ленинград. При этом она подверглась очередному испытанию — обстрелу береговых батарей из района Петергофа. В течение получаса немецкие артиллеристы обрушили на «Д-2» 150 осветительных и 600 фугасных снарядов и даже наблюдали «два попадания с последующим пожаром», что дало им основание заявить об уничтожении корабля. На самом деле «Народоволец» не получил ни царапины и, преодолев ледовые заторы на Неве, занял новое место стоянки у Калашниковой (ныне Синопской) набережной.

За время 36,5-суточного похода лодка прошла 2369 миль в надводном и 1181 милю в подводном положениях. В Финском заливе она пересекла 54 линии мин и форсировала подводную преграду, которая чуть было не вывела корабль из строя в самом начале похода. Дважды субмарина подвергалась бомбардировке, но не получила сколько-нибудь значимых повреждений. В семи торпедных атаках она израсходовала девять торпед и добилась двух попаданий (22,2%), чем превысила средний показатель балтийских подлодок в эту кампанию. *«Общая оценка похода ПЛ «Д-2»* — писалось в «Отчете о боевых действиях подлодок 3-го эшелона», — *если учесть, что личный состав ее был лишен боевой подготовки в море и проходил последнюю лишь на реке Неве, хорошая»*. Соответственно оценке распределились и награды. Весь экипаж был награжден орденами, причем некоторые из числа тех, кто нырял за борт 24 сентября даже орденами Ленина. Командир же корабля Р.В. Линденберг был удостоен ордена Красного Знамени. По всей видимости, при выборе уровня награды учли то обстоятельство, что большинство неудачных торпедных атак сорвались именно по его вине, и он ни разу не попытался воспользоваться для достижения успеха лодочной артиллерией, хотя для этого имелись все условия. Ошибкой была и стрельба одиночными торпедами, от которой к тому времени уже официально отказались в пользу залпов с временным интервалом. Фактически экипаж обрел необходимый уровень боеспособность лишь к концу похода, после обкатки в первых пяти неудачных атаках, но именно к этому моменту у подводников почти кончились запасы и боекомплект. Но даже этот скромный результат не был бы достигнут, если бы не мужество моряков,

Командир «Д-2» Р.В.Линденберг (слева) и лейтенант В.И.Сизов в центральном посту

Командир «Д-2» Роман Владимирович Линденберг

рисковавших собой на протяжении всего похода и, особенно во время ремонтных работ 24—26 сентября. Старались все. Например, у старпома Богорада во время похода открылось рожистое воспаление левой ноги, но он мужественно нес вахту, надевая вместо сапог валенки, которые при нахождении на мостике в свежую погоду сразу же намокали. Этот способный офицер также был награжден орденом Красного знамени, а впоследствии аттестован на вышестоящую должность, стал командиром «Щ-310» и в июле 1945 года заслужил звания Героя Советского Союза.

Ремонт и докование «Д-2» затянулись до середины мая 43-го. В ночь на 12 августа «Д-2» перешла в Кронштадт, где была включена в оперативную группу субмарин, предназначенную для развертывания на Балтике на тот случай, если проход сквозь установленные немцами противолодочные сети все-таки будет найден. Как известно, этого не произошло, и корабль простоял в базе еще 14 месяцев. За это время офицерский состав значительно обновился, и хотя все младшие командиры принимали участие в походе 1942 года, качество подготовки материальной части упало, в чем вскоре предстояло убедиться в море. Лишь в связи с выходом Финляндии из войны возникла возможность выхода в открытое море через финский шхерный фарватер. В составе 2-й группы подлодок 1 октября 1944 г. «Народоволец» вышел из Кронштадта и уже вечером 5 октября из района острова Утё самостоятельно направился на позицию у южного входа в пролив Кальмарзунд — туда, где начинал свой первый боевой поход два года назад.

Обстановка на Балтике к тому времени разительно изменилась. Немецкие войска были выдворены из Финляндии и Эстонии, но продолжали удерживать часть Латвии с Ригой и Курляндским полуостровом, сохраняя сухопутную связь через Мемель с Восточной Пруссией. Хотя с июля в открытой части моря начала действовать наша морская авиация, район ее атак ограничивался узкой полосой вдоль побережья Прибалтики, а в остальной части моря немецкие суда продолжали ходить одиночно и без охранения. Все это создавало идеальные условия для нанесения внезапного и сильного удара подлодками по немецким морским коммуникациям на всю их глубину.

«Д-2» получила приказ в течение суток идти на позицию в подводном положении, чтобы избежать, таким образом, встреч с немецкими субмаринами, караулившими выходы из финских шхер. Осуществить задуманное не удалось — уже утром 6 октября вышло из строя дистанционное управление вертикальным рулем. Его заклинило в положении лево на борт, что мешало управляться электромоторами. Поскольку большие глубины исключали покладку на грунт, пришлось всплывать. Внешний осмотр показал, что привод рассоединился в находившемся в настройке шарнире Гука, а перед походом его состояние никто не проверил. Мало радости доставило командиру и движение в надводном положении. Искрение выхлопов дизелей наблюдалось еще в первом походе, но теперь оно достигло феерического масштаба в прямом и переносном смысле. *«Временами кажется* — писал в своем донесении Линденберг, — *что в выхлопных трубах дизелей кто-то оставил солому. Эти постоянно действующие фейерверки в условиях темных ночей видны с исключительно большого расстояния»*. Устранить данное явление, о наличии которого было известно задолго до похода, можно было только сменой дизелей или изменением конструкции выхлопа, но ничего этого своевременно не сделали.

Утром 8 октября субмарина достигла южной оконечности Готланда и тут вышла в первую в этом походе атаку. Ее целью оказалось одиночное судно водоизмещением 1000—1500 тонн — скорей всего шведский рыболовный траулер. Казалось, ничто не поможет ему избежать гибели, но случилось неожиданное. Когда Линденберг выпустил две торпеды, подлодка внезапно начала всплывать и этому не смогли помешать ни действия рулевого-горизонтальщика, ни дача полного хода и заполнение цистерны быстрого погружения. Корабль с большим дифферентом на корму всплыл до 2 метров от поверхности, показав над водой не только носовую оконечность и рубку, но даже верхнюю палубу. Не удивительно, что цель резко отвернула в сторону и уклонилась от залпа. *«Этот случай вскрыл как отсутствие тренировки в удержании глубины при производстве торпедного залпа,* — писал в донесении Линденберг, — *так и значительно ухудшившиеся маневренные качества после установки на лодке противоминных отводов. Дело в том, что противоминные отводы, идущие в три ряда вдоль всего корпуса лодки, представляют из себя дополнительный горизонтальный руль общим размером доходящий до 120 кв. метров»*. Тросовые отводы и деревянная обрусовка были установлены при подготовке подлодки к плаванию в густо заминированном Финском заливе, но для действий в открытой части моря были совершенно не нужны. Увы, полностью освободиться от них без постановки в док было невозможно, и потому Линденбергу пришлось принять во внимание вышеука-

занную особенность поведения субмарины, что отразилось на его поведении при последующих атаках. Кроме того, деревянная обрусовка увеличила время срочного погружения до 2 минут, да и то при условии, что создавался искусственный дифферент на нос в 10 градусов, а лодка развивала ход в 8 узлов!

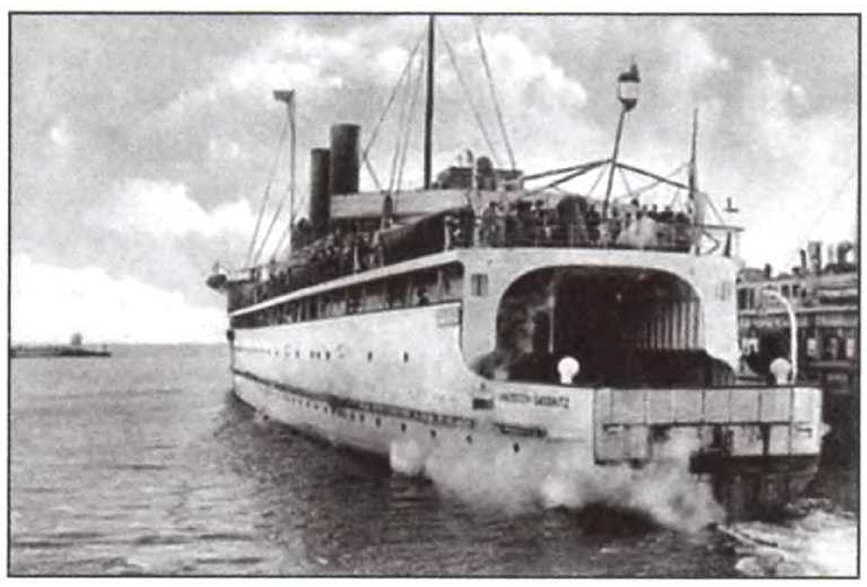
Последующие дни командир собирался использовать для подготовки экипажа, но в ночь на 10-е было получено приказание о смене позиции. Теперь подлодке предстояло действовать на подступах к Либаве. После того, как советские войска вышли к берегу моря севернее Мемеля, немецкие соединения в Курляндии могли снабжаться исключительно морским путем через порты Либава и Виндава, задача блокады которых стала важнейшей для КБФ вплоть до самого конца войны.

Увы, «Д-2» по ряду причин не могла внести большого вклада в ее решение. Уже первые нападения из под воды заставили немцев срочно приступить к созданию противолодочной обороны на театре, в первую очередь на подходах к портам. Зная «особенности» поведения своей лодки, Линденберг не видел возможности совершения скрытных атак ночью из надводного положения, и потому на время зарядки уходил на 35—40 миль от берега. После окончания зарядки он сразу погружался. Коммуникация же находилась в 8-10 милях от берега, и дойти туда на электромоторах, а затем вернуться в район зарядки до наступления темноты было почти невозможно. Дело усугублялось плохим состоянием гидроакустической станции «Марс-16», пользоваться которой было возможно либо под электромоторами экономического хода, либо в надводном положении без хода при волне не более 2 баллов. Станция давала большие погрешности при определении пеленга на источник шума, и зачастую после часа подводного движения полным ходом прямо на цель акустик докладывал, что источник шума внезапно «переехал» на траверз. После изменения курса история повторялась. В конечном итоге это привело к тому, что вахтенные офицеры стали слабо реагировать на доклады акустика, и предпринимали какие-либо действия только в том случае, если обнаруживали цель визуально в перископ. Вообще же внимание экипажа было занято не столько борьбой с врагом, сколько со своей материальной частью: 11 октября сломался ограничитель вертикального руля, 19-го была залита водой шахта и нижняя головка командирского перископа, на следующий день обнаружилась трещина в муфте переключения привода вертикального руля. Только утром 24-го удалось обнаружить первый конвой, атака на который сорвалась из-за того, что в момент прихода цели на угол упреждения рулевой не смог удержать субмарину на заданной глубине и зарыл ее в воду. После этого случая, командование БПЛ приказало лодке перейти к маяку Паппензее и занять позицию у самой береговой черты. Встреча с противником в этом районе не заставила себя долго ждать. Вскоре после полудня 26-го Линденберг обнаружил немецкий конвой, который, как оказалось, состоял из транспорта «Шторманн», танкера «Вакуум» в охранении тральщиков «М 256», «М 3102» и «М 3128». Сблизившись с ним на дистанцию 7 кбт, Линденберг выпустил по первому транспорту две торпеды. На этот раз рулевой отработал нормально и командир решил задержаться на перископной глубине, чтобы проконтролировать результаты атаки. Это было явной ошибкой. На головном «М 256» заметили торпедные следы, а затем на удалении 1000 м — перископ. Тральщик тут же открыл огонь, израсходовав 220 20-мм снарядов и 50 патронов к крупнокалиберному пулемету. По-видимому, остальные корабли конвоя сосредоточили огонь на торпеде, которая взорвалась в 100 м позади «Шторманна». Несмотря на это Линденберг утверждал, что в последний момент лично наблюдал попадание и гибель судна. Интересно отметить, что за два часа до этого конвой уже был атакован «Л-3», которая по докладу потопила «сторожевой корабль типа «Ф», а на самом деле промахнулась по тому же «М 256». Несмотря на то, что командиры наших подлодок промазали, обоим транспортным судам не удалось избежать воздействия: уже на следующий день «Вакуум» был уничтожен нашими ВВС в Либаве, а «Шторманн» получил тяжелые повреждения от попадания советской авиабомбы 12 марта 1945 г. Этот факт на конкретном примере подтверждает мнение, что к концу войны главная роль в борьбе с вражескими перевозками перешла от устаревших и изношенных подлодок к многочисленной и более современно оснащенной авиации.

Вернемся же к атаке 26 октября. После «попадания» торпеды лодка описала циркуляцию и начала погружаться, но в этот момент «М 3102» и «М 3128» сбросили по две глубинные бомбы над тем местом, где наблюдался перископ. Хотя прямых попаданий удалось избежать, мощная взрывная волна дважды сильно ударила «Народоволец» о дно (глубина моря 24 метра). К счастью, командир немецкого конвоя посчитал эскорт недостаточно сильным, чтобы выделить хотя бы один корабль для преследования подлодки. В противном случае положение «Д-2» могло

оказаться незавидным — от ударов заклинило вертикальный руль, и маневрирование по курсу стало невозможным. Спустя час лодка всплыла, вслед за чем экипаж предпринял недюжие усилия, чтобы расходить руль вручную. Увы, на этот раз полностью восстановить работоспособность устройства не удалось — руль перекладывался только на левый борт, но не на правый. Продолжать выполнение боевой задачи в таких условиях не представлялось возможным. При движении корабль сразу же начинало разворачивать, поэтому правую линию вала пришлось остановить и идти, работая дизелем только на левый винт. 30 октября субмарина прибыла в Турку, откуда перешла на доковый ремонт в Хельсинки. С учетом «потопления» одного транспорта Линденберг получил только удовлетворительную оценку. Командование бригады не пожелало услышать его объяснений и в своих выводах отметило, что *«командир ПЛ действовал не активно, как в светлое, так и в темное время суток, настойчивости в поиске и сближении с противником не проявлял».* Впрочем, его все равно наградили вторым орденом Красного знамени.

Сразу после окончания ремонта 12 декабря подводная лодка вышла в море вновь. Впрочем, ремонт этот был скорее косметическим: пытались починить отказывавшие ранее узлы и устройства вместо того, чтобы заменить их на новые, а более серьезные проблемы, не связанные с явными поломками и вовсе игнорировались. Так например, изношенные дизеля продолжали сильно искрить. Дым и пар, поднимавшийся от выхлопных патрубков дизелей, заволакивали мостик и затрудняли наблюдение за морем и воздухом. В то же время облако пара делало лодку более заметной. Уже на второй день похода сломался амортизатор помпы «Рато». Все это не придавало уверенности в своих боевых возможностях. Как и раньше командир старался большую часть времени проводить под водой, всплывая дважды ночью на короткие промежутки для подзарядки и вентиляции отсеков. Поскольку движение судов противника происходило только в темное время, наблюдение за морем осуществлялось в основном при помощи шумопеленгатора, а для торпедных атак приходилось всплывать буквально под носом у противника. В результате подобной тактики из девяти встреч с потенциальными целями только три Линденберг довел до торпедной атаки.



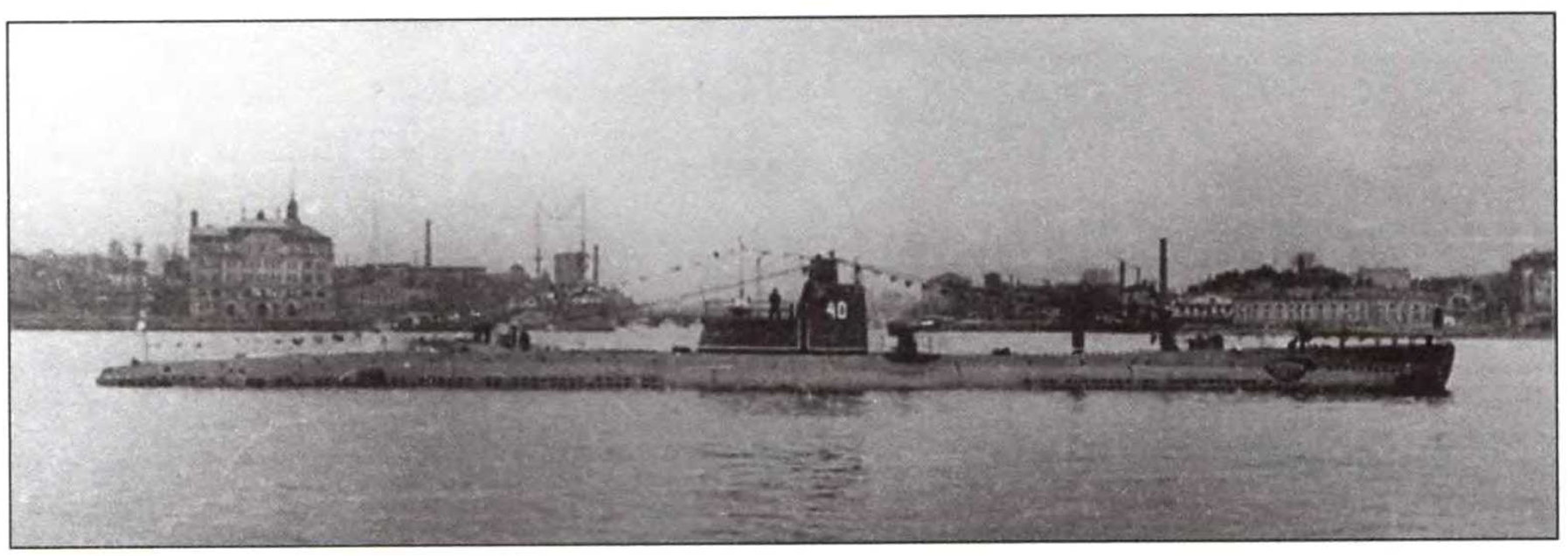
Железнодорожный паром «Пройссен»

Вечером 16-го он обнаружил конвой, но прекратил с ним сближение, когда находившийся в охранении сторожевик «V 303» начал осуществлять профилактическое бомбометание. Ночью 23 декабря «Народоволец» вышел в надводную атаку на небольшой конвой, но поскольку всплытие было произведено с опозданием, командиру пришлось стрелять поспешно и это привело к промаху. Наконец, вечером 29-го Линденбергу удалось обмануть врага и зайти на цель со стороны берега, где охранение отсутствовало. С дистанции 3,5—4 кбт он выпустил две торпеды по транспорту водоизмещением 9 тысяч тонн, после чего все, кто находились на мостике, наблюдали попадание в судно. Фактически же атаке подвергся шедший из Виндавы в Либаву конвой Wi-188. Судя по ордеру, торпеды нацеливались в левый борт железнодорожного парома «Пройссен», шедшего в левой колонне, но взрыв, причем только один, произошел на правой раковине судна, на расстоянии 300—500 метров. По всей вероятности его причиной стало самопроизвольное срабатывание неконтактного взрывателя торпеды. Немцы приписали взрыв донной мине, которые ставились нашей авиацией на ближних подступах к порту. Интересно отметить, что и в предыдущей атаке подлодка атаковала все тот же «Пройссен», который совершал регулярные рейсы между Виндавой и Готенхафеном, эвакуируя из Курляндии железнодорожные локомотивы и раненых.

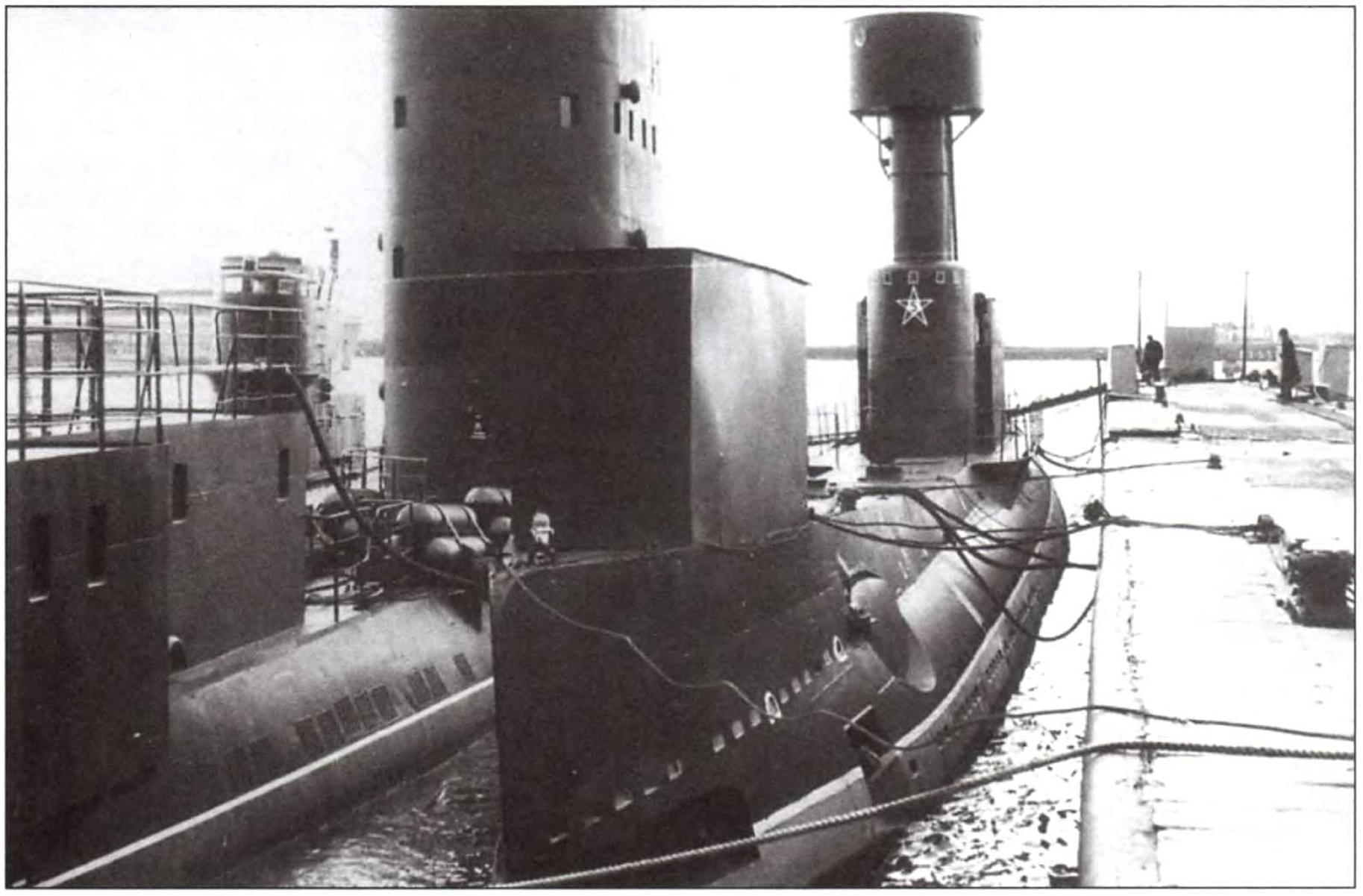
Тем временем, крейсерство продолжалось. Утром 1 января подлодка была обнаружена и обстреляна дозорными тральщиками 31-й флотилии, но смогла уйти, не получив повреждений. Наконец, утром 3 января субмарина в третий раз атаковала «Пройссен», который в сопровождении тральщика «М 30» шел в Виндаву. И снова попасть не удалось, правда, на этот раз командир честно признал промах. В результате судно уцелело и после окончания войны стало советским «Крильоном». Это было пиком усилий «Народовольца», за которым сразу пошел спад, вызванный техническими причинами и штормовой погодой. В тот же день лопнул вал фрикционной муфты горизонтальных рулей, и последние заклинились. Их удалось починить, но 16 января после нескольких ударов штормовых волн они вновь сломались. Спустя двое суток во время шторма

при покладке на грунт на глубине 62 м субмарина сильно ударилась о камни. Перестали открываться кингстоны цистерн главного балласта № 2 и 3, а также цистерны быстрого погружения. После этого лодка стала погружаться за время, превышающее 5 минут. Принимая во внимание поломку носовых горизонтальных рулей и плохую работу вертикального руля, Линденберг принял решение возвращаться на Ханко, куда «Д-2» прибыла 20 января. Результаты похода признали неудовлетворительными, но командира наградили орденом Отечественной войны 1-й степени.

Четвертый и последний боевой поход «Народовольца» начался 20 апреля 1945 года. По всей вероятности к этому времени «Д-2» являлась самой старой подлодкой, принимавшей участи в боевых действиях Второй мировой на всех ее театрах. Увы, этот факт не снизил требований к командиру и экипажу — от них по-прежнему ждали активных и результативных действий. Неприятности начались уже в начале — при попытке всплыть для приема радиограмм на перископную антенну подлодка была обнаружена шведским дозорным кораблем, который сначала обстрелял перископ, а затем в течение 8 часов обрушил на субмарину 68 глубинных бомб. Оторвавшись от него, лодка заняла позицию в 60 милях южнее острова Готланд, где находилась до 26 апреля. Оттуда командование перевело ее к Либаве. Первая же ночь на новой позиции чуть было не стала последней в карьере «Д-2». Во время поиска в надводном положении подлодка была обнаружена вражеским сторожевиком, который сначала обстрелял ее, а затем сбросил глубинные бомбы. На этот раз они легли довольно точно. Через заклепочный шов в 6-й отсек начала проникать вода в объеме 400—600 литров в час, был поврежден кингстон цистерны быстрого погружения, из-за чего цистерна заполнилась водой и перестала работать по назначению до конца похода. Это в свою очередь привело к нарушению дифферентовки лодки, которое усугублялось течью в корме через клинкеты дизелей. Скрепя сердце Линденберг периодически отдавал приказ осушить трюм 6-го отсека, понимая, что в этот момент на поверхности образуется хорошо заметное масляное пятно. В этих условиях командир попросил разрешения не подходить к Либаве ближе, чем на 20 миль, что и было ему разрешено. Если не считать сторожевого корабля, обнаруженного в море 9 мая, командир не нашел в море ни одной цели, достойной своего внимания. 18 мая подлодка вернулась в Турку. Каково же было удивление Линденберга, когда ему за поход поставили неудовлетворительную оценку! Ему вменялись в вину пассивность и плохое наблюдение за горизонтом на том основании, что находившаяся рядом «С-13» в те же дни обнаружила пять конвоев противника. Однако, новый комбриг Л.А. Курников не принял во внимание, что «С-13» располагала гидроакустической станцией «Дракон», обнаруживавшей групповые цели на расстоянии до 25 миль, в то время как такая же станция, смонтированная на «Д-2» перед самым походом так и не был подключена и не работала. Акустик пользовался все той же станцией «Марс-16», которая по паспорту могла пеленговать цели на удалении до 6 миль, но и эти времена давно прошли. В дополнение ко всему выяснилось, что при ремонте на финском заводе «Крейтон-Вулкан» в масляную систему дизелей были установлены детали кустарного производства, что привело к пятикратному повышению расхода масла и, как следствие, к его преждевременной выработке и необходимости покинуть позицию. Отвечать за это тоже должен был командир. К счастью, его наказание ограничилось лишь непредставлением к награде. Несмотря на это в сентябре 45-го Линденберг стал командиром 1-го дивизиона, а в послевоенное время дослужился до должности начальника отделения в штабе 7-го ВМФ и звания капитан 1 ранга. Что же касается лодки, то уже в ноябре 45-го она была передана в распоряжение УОПП им. Кирова, где числилась до июня 1956 г., когда ее переоборудовали в



«Б-2» (б. «Д-2») на Неве, 1956 г.

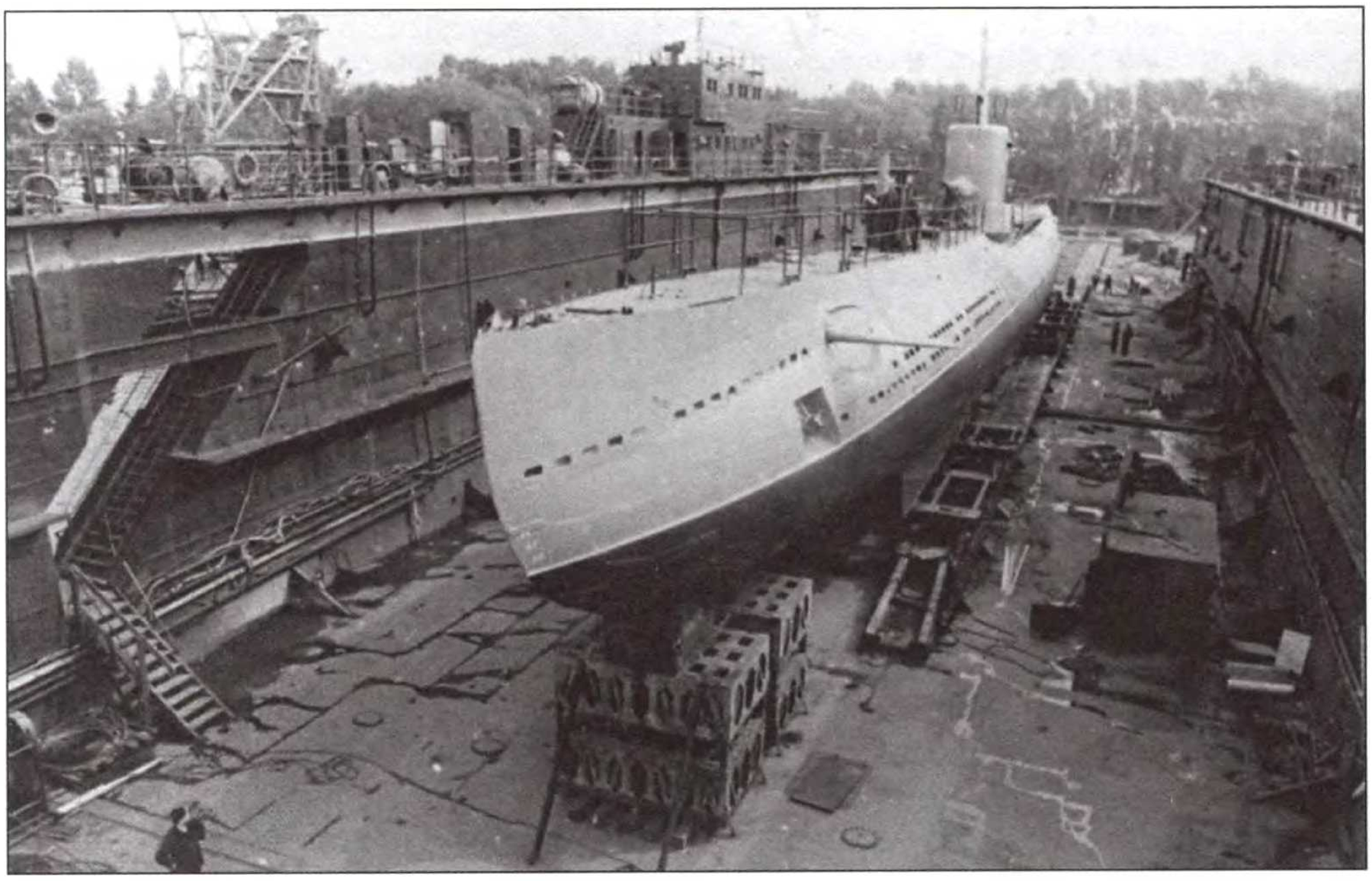


Учебно-тренировочная станция «УТС-6», 1983 г.

учебно-тренировочную станцию «УТС-6». Лишь через десять лет началась многолетняя борьба за превращение ее в корабль-музей.

Еще в 1967 году группа ветеранов-подводников, среди которых был Герой Советского Союза С.Н. Богорад, бывший командир «Д-3» Ф.В. Константинов, бывший старпом «Д-4», а в последствии вице-адмирал П.И. Парамошкин обратились с письмом в газету «Красная Звезда» с предложением превратить «Д-2» в музей. К сожалению, тогда должной реакции со стороны командования ВМФ не последовало. Результатом обращения стала лишь установка мемориальной доски в передней части ограждения рубки корабля. Второй раз группа ветеранов флота обратилась к главкому ВМФ С.Г. Горшкову с подобным предложением в 1977 году, но и тогда не добилась успеха. В 1984 году в борьбу за подводную лодку включились специалисты Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин», Балтийский завод, командование Ленинградской военно-морской базы, объединен-

Подводная лодка «Д-2» уходит из Кронштадта в Ленинград, 1987 г.



«Народоволец» в доке в ходе превращения в корабль-музей

ный Совет ветеранов-подводников ВМФ, Центральный военно-морской музей и другие организации. Вопрос о судьбе подводной лодки решался на самом высоком уровне. 18 августа 1986 года Генеральный секретарь ЦК КПСС М.С. Горбачев подписал постановление, разрешающее создать на подводной лодке «Д-2» музей.

5 марта 1987 г. подводная лодка «Д-2» была исключена из списков ВМФ. Начался восстановительный ремонт на Кронштадском морском заводе. Подводная лодка была поставлена в док, где провели экспертизу корпуса и проверили опорные фундаменты. Обследование показало, что корпус полностью проржавел и потребует более основательного ремонта, чем изна-

Филиал Центрального военно-морского музея — подводная лодка «Д-2» «Народоволец»

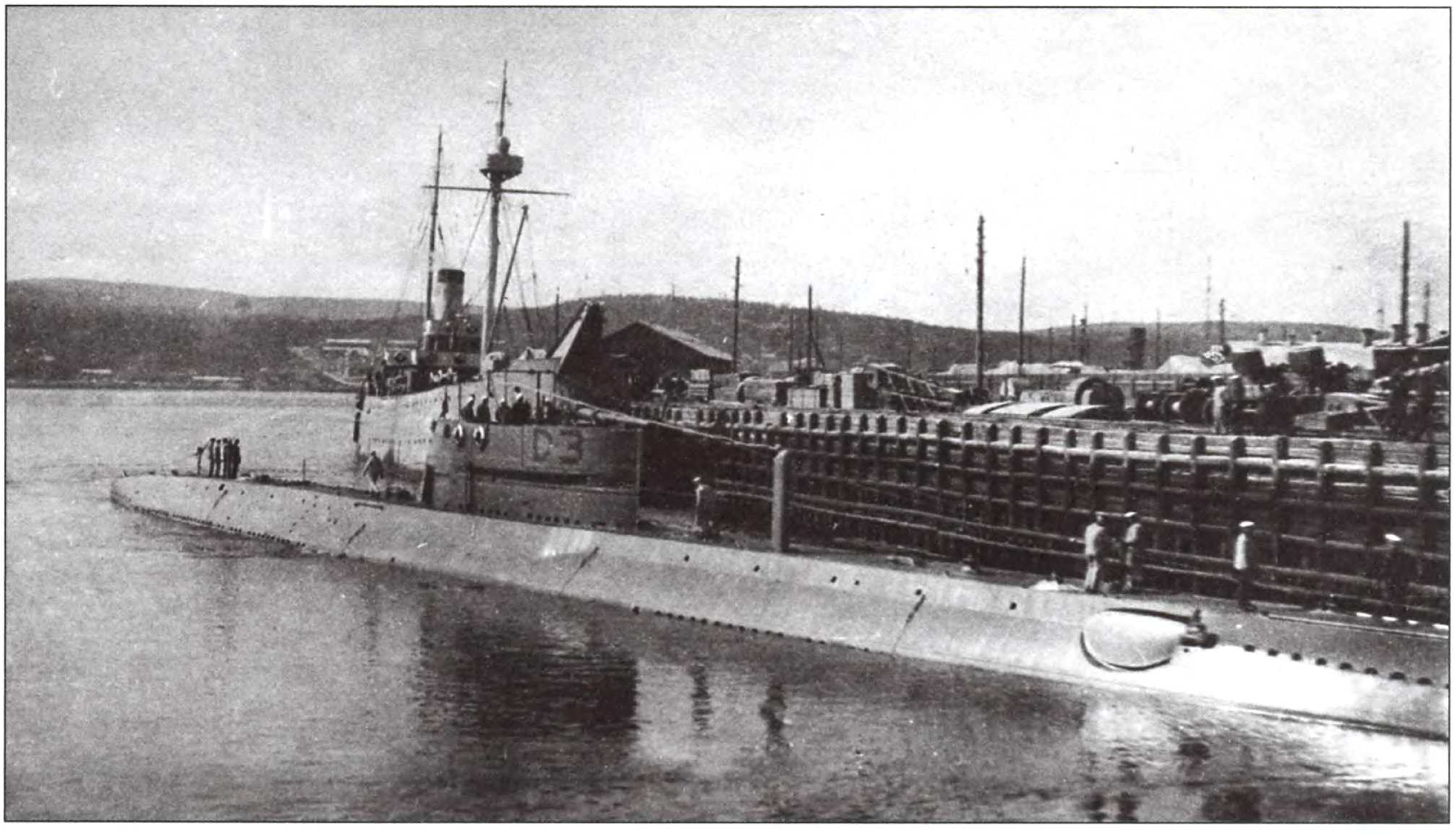
чально предполагалось. Госпредприятие «Адмиралтейские верфи» предоставило плавучий док, в котором «Д-2» в июле 1987 г. перевели на Балтийский завод. Было решено установить подводную лодку на берегу. Для этого на «Адмиралтейских верфях» был разработан оригинальный проект, к месту стоянки был специально углублен фарватер. 8 июля 1989 года «субмарина была установлена в Шкиперском протоке неподалеку от площади Морской Славы в Санкт-Петербурге, а 2 сентября 1994 года на берегу Васильевского острова состоялось торжественное открытие филиала Центрального военно-морского музея — подводной лодки «Д-2» «Народоволец». Он продолжает функционировать и по сегодняшний день, давая возможность воочию убедиться с чего начиналась история советского подводного флота.

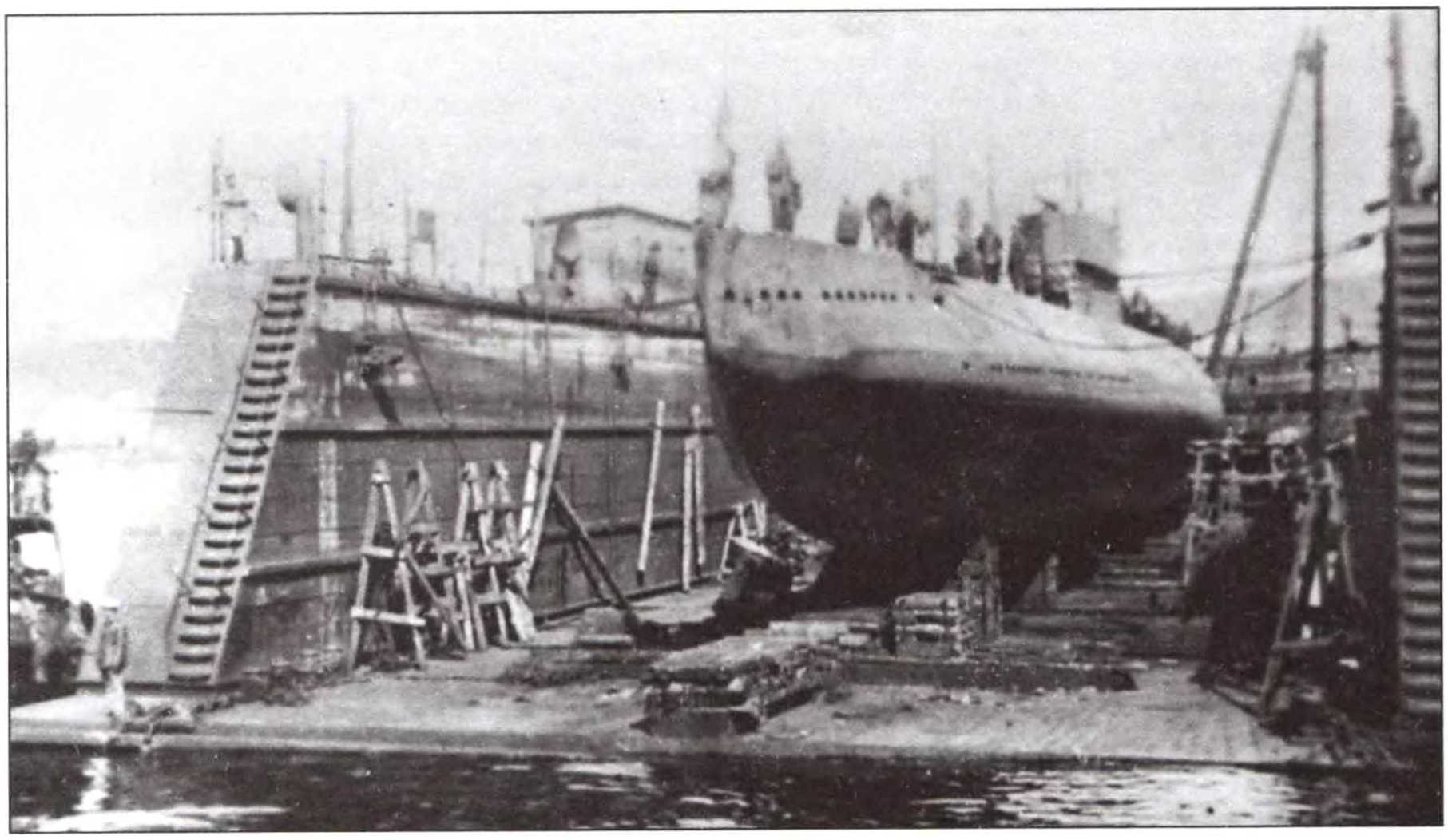
Справа: группа моряков на палубе «Д-3» во время перехода Беломоро-Балтийским каналом, июль 1933 г. Внизу: «Д-3» в составе Северного флота, март 1935 г.

<u>В 1928—1945 гг. «Д-2» командовали:</u> В.С. Воробьев (1.11.1928-1.10.1929), М.К. Назаров (1.1.1930-26.1.1933), Л.М. Рейснер (26.1.1933-13.6.1937), Г.Г. Дядченко (13.6.1937-17.5.1938), М.П. Августинович (17.5-24.6.1938), А.А. Жуков (24.6.1938-1.9.1939), И.М. Зайдулин (29.10.1939-25.11.1940), Р.В. Линденберг (20.11.1940-14.9.1945).

<u>«Д-3»</u>

Подлодка вышла из Ленинграда 26 июля 1933 г. в составе ЭОН-2 и 21 сентября вошла в Кольский залив. В составе дивизиона она приняла участие в нескольких дальних походах, постоянно улучшая свои показатели и, следовательно, подготовку экипажа. В 1936 году в походе между 14 августа и 26 сентября корабль прошел





«Д-3» в доке

3673,7 мили, в следующем 1937 году — 8299 миль в надводном и 929 миль в подводном положениях. Однако, наиболее выдающимся достижением экипажа в тот период стало участие в экспедиции по спасению полярной станции «Северный полюс-1» (начальник станции И.Д. Папанин). Сначала вышедшей в море 5 февраля 1938 г. «Д-3» ставилась задача обеспечения связью спасательного дирижабля, а затем уже непосредственное спасение участников экспедиции. Помощник командира «Д-3» Ф.В. Константинов впоследствии утверждал, что при движении к цели лодка однажды поднырнула под небольшую ледовую перемычку, совершив тем самым первое в истории отечественного подводного флота подледное плавание. Впрочем, никакими другими документами этот факт не подтверждается, возможно потому, что сам командир подлодки В.Н. Котельников не считал подныривание под перемычку чем-то из ряда вон выходящим. 19 февраля папаницы были сняты с льдины гидрографическими судами, а еще за пять дней до этого «Красногвардеец» получил приказ вернуться в базу. 18 февраля «Красногвардеец» вошел в Екатерининскую гавань. За кормой «Д-3» осталось 2410 труднейших штормовых миль.

Поход не прошел для корабля безнаказанно. Все его механизмы и корпус требовали ремонта, для которого он осенью 38-го перешел на Балтийский завод. Назад на Север подлодка вернулась только в октябре 40-го. Боевая подготовка экипажа проходила не слишком интенсивно, что отчасти объяснялось катастрофой «Д-1», после которой все погружения могли отрабатываться только в районах, глубина которых не превышала рабочую глубину погружения субмарины, т.е. 90 м, а их на Севере было немного. С начала 1941 года до 22 июня корабль был в плавании всего 33 дня. Ему после сдачи задач №1 и №2 удалось перейти во 2-ю линию, но 6 мая командир корабля капитан 3 ранга В.Н. Котельников был назначен командиром новейшей «К-22», передав командование «Д-3» бывшему старпому капитан-лейтенанту Ф.В. Константинову.

Первый боевой поход «Красногвардейца» (23.6—4.7.1941) не был ознаменован никакими заслуживающими внимания событиями. До войны существовало мнение, что суда будут ходить на удалении 5—10 миль от берега, примерно так, как они ходили в мирное время. Там же расположила свои курсы и «Д-3». В результате, сигнальщики лишь единожды наблюдали на горизонте мачты неизвестного судна. Таким же по результату оказался и поход в Лоппское море (17—28.7.1941). Неудачная конструкция выхлопа дизелей привела к тому, что образовавшийся нагар не давал клинкетам плотно перекрывать магистраль перед погружением. За час движения в подводном положении трюм дизельного отсека наполнялся водой доверху. Периодически воду, вместе с неизбежно попадавшим в нее машинным маслом, приходилось откачивать за борт, где она образовывала хорошо заметные с воздуха масляные пятна. На командира «Д-3» и обеспечивающего его в этом походе комдива-3 И.А. Колышкина сознание нарушения скрытности оказывало большое сдерживающее влияние. В результате, за 4,5 суток нахождения на позиции подойти к берегу ближе чем на 9 миль так и не удалось.

16 августа «Красногвардеец» вышел в третий боевой поход, на этот раз в район

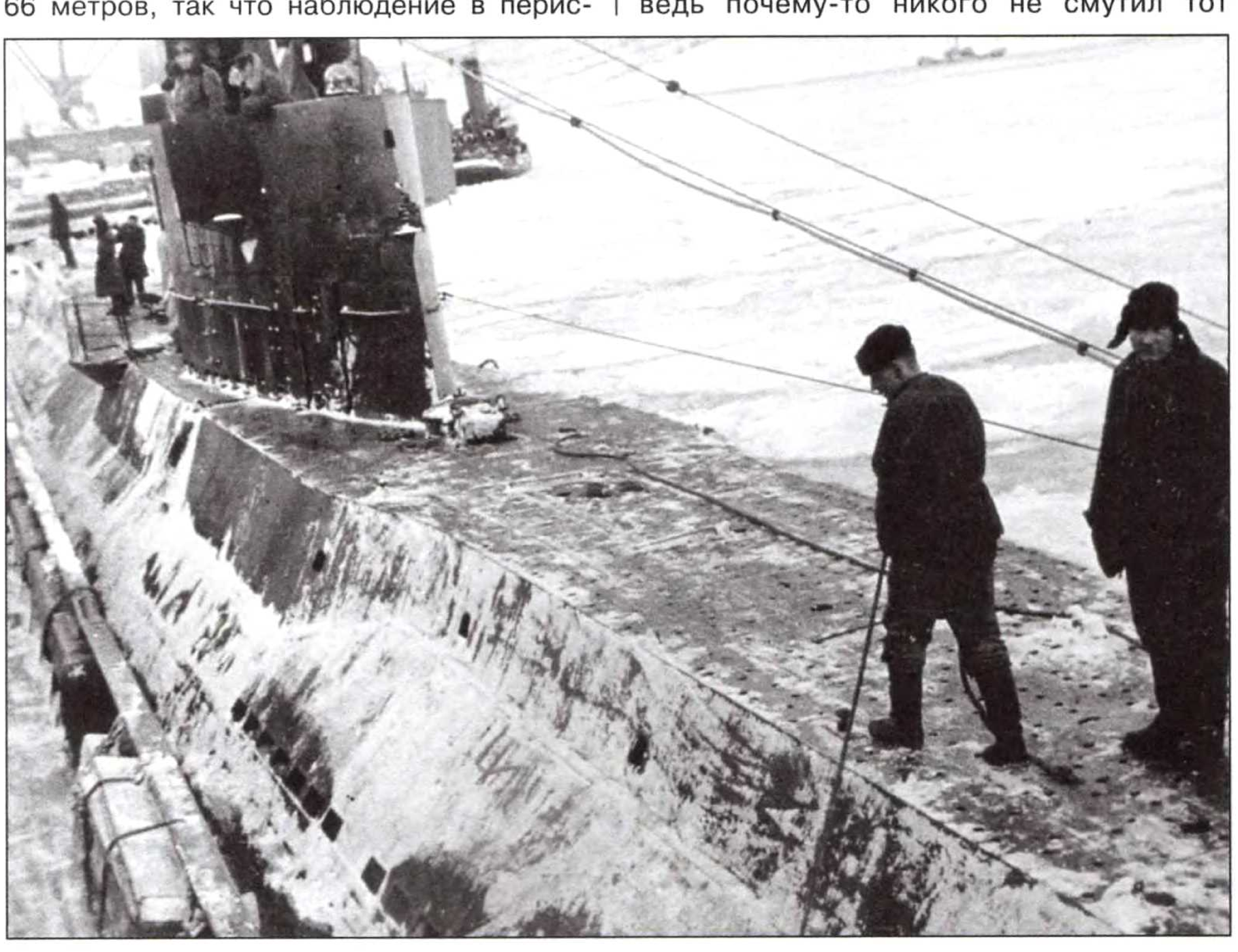
Командир «Д-3» Филипп Васильевич Константинов

северо-западнее Вардё. Командир активно искал противника, что сразу же отразилось на количестве контактов. Утром 17-го «Красногвардеец» обнаружил одиночно идущее, по-видимому, норвежское судно, атаковать которое не смог из-за невыгодного курсового угла. Вечером 19-го в подводном положении удалось сблизиться с крупным конвоем, но атака оказалась сорвана неудовлетворительным техническим состоянием лодки — из-за течи клинкетов она перед выстрелом не смогла удержать перископную глубину, и Константинов выпустил лишь одну торпеду, прохождение которой противник даже не заметил. По техническим же причинам сорвалась и атака днем 25 августа — лодка перестала реагировать на перекладку вертикального руля. Как выяснилось после всплытия, разъединился находившийся в надстройке шарнир Гука. Командование Северного флота и БПЛ в то время отдавало себе отчет в тщетности своих попыток сколько-нибудь значимо нарушить коммуникации противника, и предпринимало максимально возможные меры по повышению эффективности действий лодок. Именно в этот период начал активно изучаться британский опыт, из которого сразу же переняли метод залповой стрельбы с временным интервалом. Отучить командиров действовать по-старинке можно было бы на примере критического разбора какого-либо из произошедших походов, и в качестве такого антигероя был выбран вернувшийся 7 сентября из боевого похода «Красногвардеец». Ф.В. Константинову поставили в вину стрельбу одиночными торпедами и недостаточное, по мнению командования, стремление атаковать противника. В свой четвертый и, как выяснилось, последний боевой поход 22 сентября он пошел в обеспечении комдива Колышкина и начальника политотдела БПЛ А.П. Байкова.

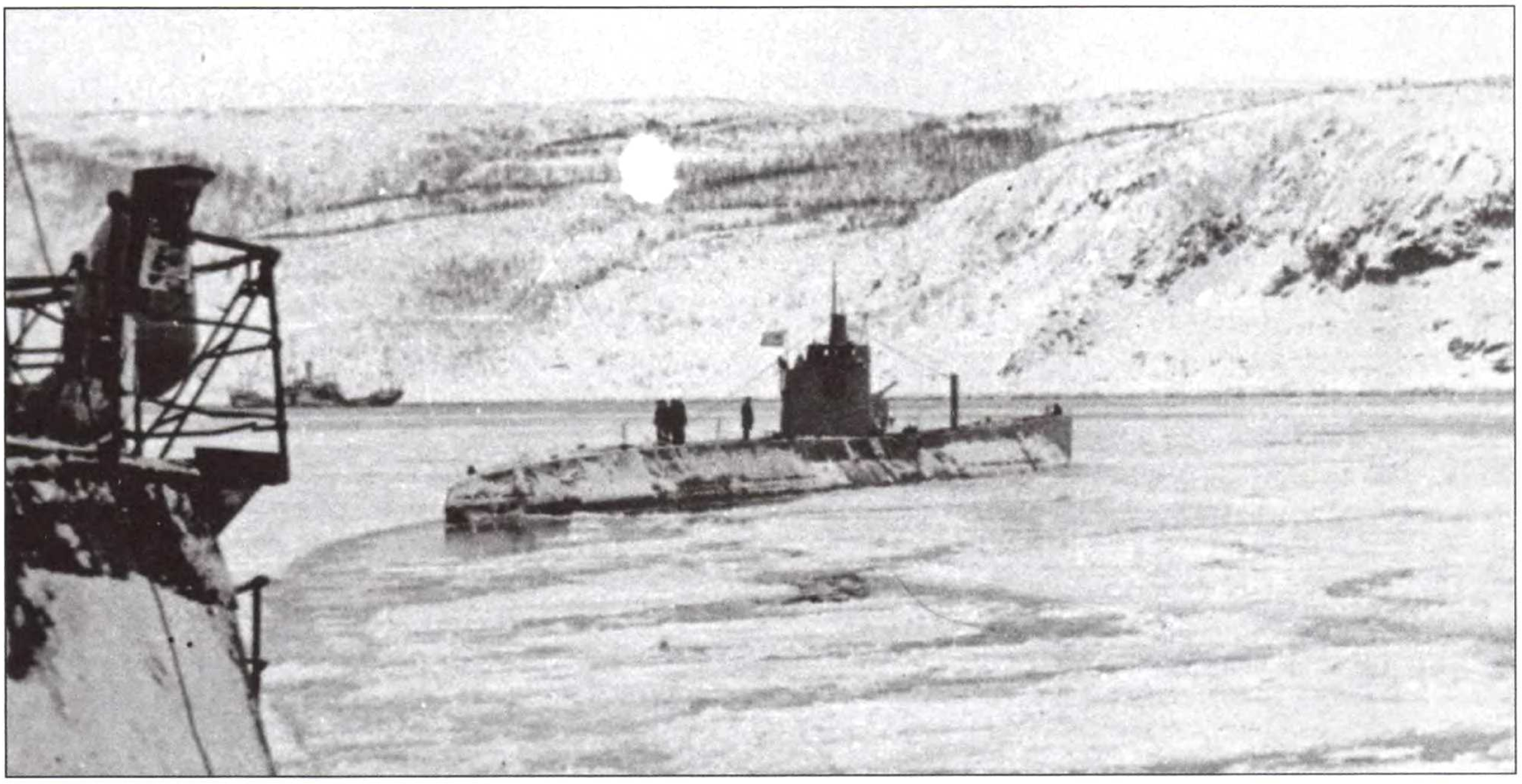
Утром 26-го лодка атаковала двумя торпедами одиночное судно, после чего командир слышал взрыв одной торпеды. С учетом того, что в немецких документах за этот день нет ни строчки об атаках советских подлодок и уж тем более о потерях кораблей, можно утверждать, что безуспешному нападению подвергся норвежский каботажник, а взрыв торпеды произошел при ударе о каменистое дно. На следующий день в районе Гамвика был обнаружен «миноносец» противника. Лодка начала маневрировать для выстрела кормовыми аппаратами, но почти сразу выяснилось, что открыть их передние крышки невозможно. Разъединились клапан и шток, соединяющий дифферентную цистерну и трубы торпедных аппаратов. Кольцевой зазор водой не заполнялся, разность давления внутри аппарата и забортного давления мешала открыть крышки. Роль утешительного приза сыграл одиночный «танкер», обнаруженный спустя несколько часов. Взрыва выпущенной из кормового аппарата №7 торпеды никто не слышал, зато когда спустя три минуты был поднят перископ все начали поздравлять друг друга со второй победой. При первом подъеме перископа наблюдался только нос судна, а при втором спустя пять минут цель уже отсутствовала. На самом же деле наблюдавшаяся картина «гибели» объяснялась погодными условиями — волнение моря 5—6 баллов, сильный северо-восточный ветер, временами дождь, видимость не более 12—15 кабельтовых. За 5-минутный интервал между подъемами перископа двигавшийся контркурсом «танкер», постепенно скрылся в дождевом шквале. Спустя полтора часа атаковали одиночное судно водоизмещением 2000-3000 т, шедшее в направлении Киркенеса. И снова после выстрела взрыв никто не слышал (в мемуарах Константинов написал, что его заглушил свист воздуха из прорвавшейся магистрали ВВД) а потопление засчитали только на основании того, что судно отсутствовало при осмотре в перископ. Атака же днем 30 сентября немецкого конвоя не удалась из-за временной посадки на мель, не давшей своевременно занять позицию залпа. Впрочем, даже если бы это удалось, сомнительно, чтобы экипаж «Красногвардейца» добился победы. Днем 1 октября в аналогичной ситуации при подныривании под охранение конвоя подлодка опоздала со всплытием и пропустила угол упреждения. После окончания шторма, который пришлось пережидать в районе зарядки батарей, «Д-3» вновь вернулась к норвежскому берегу. Хотя волнение моря снизилось до 5 баллов, частые снежные заряды периодически сокращали видимость до нуля. В 14.08 11 октября при очередном подъеме перископа на дистанции около 3 миль удалось обнаружить 5—6000-тонный транспорт в охранении «миноносца». Атака оказалась затянута, и торпеды были выпущены в момент, когда расчетный угол встречи составлял уже примерно 115—120 градусов. Несмотря на то, что экипаж «Д-3» слышал два взрыва, немцы не только не понесли потерь, но даже не заметили залпа. Вечером 15 октября «Красногвардеец» отозвали в базу. Его боевой результат — «потопление» четырех транспортов — так и не был побит ни одной подлодкой СФ в 1941 г. У командования итоги похода вызвали противоречивые чувства: с одной стороны налицо многочисленные «победы», с другой — обеспечивающие не пожалели черной

краски для описания поведения командира лодки. Все победы приписывались И.А. Колышкину, который, якобы *«фактически командовал кораблем»*. Константинов же по мнению командования БПЛ *«проявил нерешительность, доходившую до попыток запросить разрешение на уход с позиции в базу из-за незначительных повреждений корабля (выход из строя командирского перископа)»*. После этого сохранение его в должности командира было невозможно, и до конца войны он служил на штабных должностях. Новым командиром «Д-3» стал капитан-лейтенант М.А. Бибеев, окончивший летом 41-го Военно-морскую академию, а до того командовавший «Щ-203». Уже 22 ноября он повел лодку в новый поход к устью Порсангер-фьорда.

Утром 28-го, Бибеев, действовавший в обеспечении И.А. Колышкина, решили осмотреть бухту Хоннингсвога. К счастью, искать добычу долго не пришлось — вскоре после 13 часов в перископ были обнаружены суда конвоя. В 13.44 по «камуфлированному транспорту водоизмещением 6000 т» был произведен трехторпедный залп. Спустя минуту на лодке зафиксировали взрыв, но как следует из документов противника, к попаданию он отношения не имел. При приеме воды в уравнительную цистерну (система БТС на корабле отсутствовала вплоть до гибели) подлодка провалилась до глубины 66 метров, так что наблюдение в перископ оказалось сорванным. Поскольку по докладу акустика шум винтов транспорта прекратился, его посчитали потопленным. И это несмотря на то, что в своем послепоходовом донесении Бибеев указал, что *«слышимость акустики совершенно отсутствовала»*. 5 декабря состоялся новый контакт с противником. На этот раз атака протекала весьма непросто — перестраивавшийся немецкий тральщик чуть было не загнал субмарину на глубину. Чтобы не пропустить угол упреждения «Д-3» пришлось лечь на параллельный курс и 20 минут идти полным подводным ходом. В 12.53 «Красногвардеец» дал трехторпедный залп по второму в колонне 10000-тонному транспорту, которым без сомнения являлся немецкий пароход «Леуна» (6856 брт). Спустя минуту прогремело два взрыва. Лодка оставалась под перископом, но из-за налетевшего снежного заряда в него ничего не было видно. Стремление проконтролировать результат оказалось настолько большим, что подлодка в течение часа продолжала идти за конвоем. Лишь в 13.15 наблюдавший в перископ Колышкин увидел странный предмет *«похожий не то на ящик, не то на чемодан»,* а в 13.52 — мачту, трубу и часть кормовой надстройки судна, которые спустя три минуты скрылись из вида. То, что на «Красногвардейце» приняли за потопление, было классическим примером выхода за пределы визуальной видимости — ведь почему-то никого не смутил тот



«Д-3» в Полярном



«Д-3» выходит в поход

факт, что в течение часа после атаки «торпедированный» пароход продолжал идти на достаточно приличной скорости. Торпеды же, скорей всего взорвались при падении на грунт.

На следующий день «Д-3» выпустила торпеды в третий раз за поход. Несмотря на предыдущие атаки, которые по логике должны были насторожить противника, все происходило как на учениях: беспрепятственное сближение с большим трехмачтовым теплоходом до 10 кабельтовых и выпуск трех торпед на угол встречи 90 градусов. Через минуту прогремел взрыв, ознаменовавший седьмую «победу» экипажа «Красногвардейца». На самом деле норвежский трехмачтовый теплоход «Рингар» (5013 брт) не получил ни царапины и продолжил свой путь на восток. На «Д-3» его удаление наблюдали с перерывами на протяжении 26 минут. В 14.24 при последнем подъеме перископа он «перевертывался кормой вверх». Теперь боевой счет «Красногвардейца» — семь потопленных транспортных судов — выводили его на первое место не только в Северном флоте, да и во всем подводном флоте ВМФ СССР! Вслед за представлением к ордену Красного Знамени, сделанному после предыдущего похода, ушло представление к гвардейскому званию. Связать успехи лодки с именем конкретного командира было нельзя, поэтому все лавры достались обеспечивающему — И.А. Колышкина представили к званию «Герой Советского Союза». Заслуги Бибеева оценили скромнее, наградив орденом Красного Знамени.

Норвежский теплоход «Рингар» — несостоявшаяся жертва «Д-3»

21 декабря «Д-3» перешла на мурманский завод наркомата рыбной промышленности, где начала давно заслуженный текущий ремонт. Рабочие заменили 18 квадратных метров обшивки, опрессовали 12 цистерн, прочеканили 140 м швов, полностью перебрали механизмы носовых и кормовых горизонтальных рулей, вертикального руля, отремонтировали все кингстоны, а также массу других приборов и механизмов. Корабль вступил в строй 6 февраля 1942 г., а спустя 14 дней вышел в свой шестой боевой поход в район между устьем Тана-фьорда и мысом Нордкин.

Первые дни погода явно не баловала. Темнота и сумерки, занимавшие большее время дня дополнялись обильными снегопадами. Почти сразу выявились недостатки произведенного ремонта. 24-го из-за

пропуска верхней головки оказался залит водой командирский перископ, лопнули масляная магистраль правого дизеля (неисправность была замечена не сразу в результате чего в трюм вылилось 2 тонны масла), крышка компрессора левого дизеля и один из выхлопных клапанов. Экипаж мужественно устранял неисправности, одновременно пытаясь нанести урон врагу.

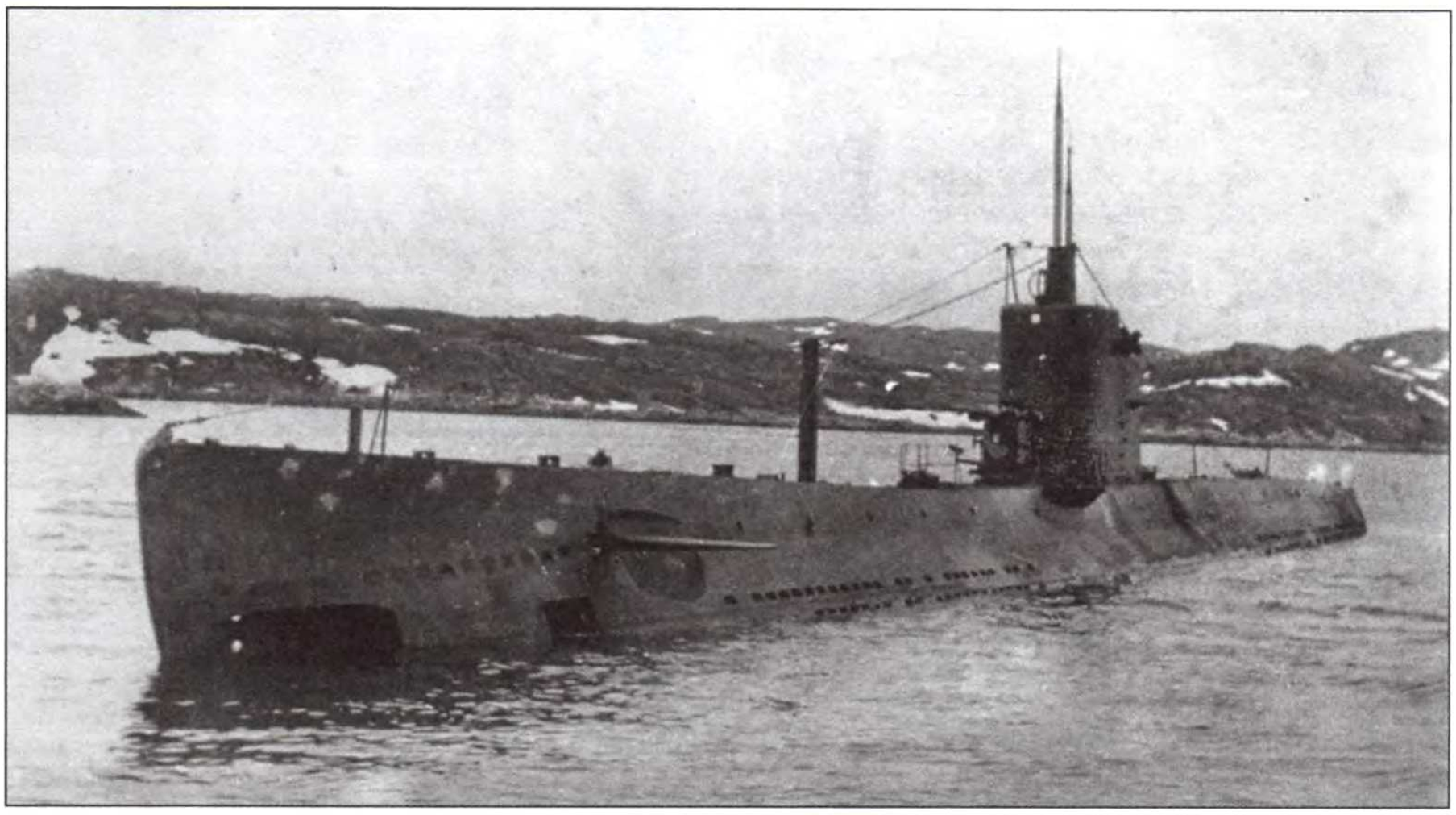
Первая реальная возможность для этого появилась 27 февраля, но оба обнаруженных в течение суток конвоя оказались упущены из-за того, что подлодка находилась слишком далеко от берега. Попытка «реабилитироваться» проникновением в Мехамн-фьорд, предпринятая на следующий день ничего не дала — судов там не оказалось. 2 марта «Д-3» повторила попытку — и снова неудачно. Лодка дважды коснулась грунта на мелководье (лодочный эхолот продолжал давать неправильные показания) в результате чего погнула ограждение вертикального руля. Теперь руль стал перекладываться с заметным усилием. Вечером следующих суток оказалась упущена возможность атаковать пару тральщиков. Наконец, в ночь на 8 марта последовал приказ о переходе на позицию прикрытия союзного каравана PQ-12. Спустя три с половиной часа, задолго до прибытия в назначенный квадрат на горизонте появились дымы, а вскоре и множество судов, двигавшихся на восток. Бибеев приказал погрузиться, после чего выяснил, что находится на кормовых курсовых углах союзного каравана. Двое последующих суток «Д-3» провела на позиции прикрытия, а затем в течение 11-12 марта пыталась оказать помощь оказавшейся без топлива «Щ-402», но «К-21» успела сделать это раньше.

Лишь утром 14 марта «Красногвардеец» вернулся к берегу в районе порта Гамвик. Несмотря на снежные заряды в 13.00 был обнаружен конвой, состоявший из транспорта в сопровождении трех сторожевиков. Бибеев собирался пересечь курс каравана и дать залп кормовыми торпедными аппаратами, но в связи с тем, что скорость цели оказалась выше ожидаемой, атака сорвалась. Внезапно, в 13.35 командир увидел одиночный сторожевой корабль, идущий северо-западным курсом. Поскольку в этот момент «Красногвардеец» был обращен к противнику кормой, потребовалось лишь чуть-чуть подвернуть для кормового залпа. В 13.40 обе торпеды вышли, а спустя минуту прогремел мощный взрыв. Как оказалось атаке подвергся входивший в состав другого конвоя тральщик «М-1504». В момент залпа «Д-3» показала на поверхности кормовую оконечность, куда кружившая над судами летающая лодка BV-138 сбросила

Командир «Д-3» Михаил Алексеевич Бибеев

три 50-килограмовые авиабомбы. Именно их взрыв экипаж «Красногвардейца» и принял за попадание. Субмарина не успела сманеврировать, как рядом взорвались еще четыре «глубинки» сброшенные в это же место с «М 1504». В результате их близкого разрыва отжало кингстон уравнительной цистерны и разбило стекло ее водомерной колонки. Очевидно, клапана вентиляции топливно-балластных цистерн на мгновение отжались, выбросив на поверхность небольшую порцию топлива. Тральщик бросился догонять свой конвой, но не раньше, чем сбросил веху в место бомбометание. Вскоре к месту боя подошли охотники «Uj 1108» и «Uj 1109». Восемь бомб «Uj 1109» сбросил в месте нахождения вехи, затем еще 15, ориентируясь по соляровому пятну. Дальнейшее бомбометание вслепую не имело смысла, и оба охотника приступили к гидроакустическому поиску. К счастью для экипажа «Д-3» он продолжался недолго и завершился безрезультатно. Положение складывалось незавидное: уравнительная цистерна заполнилась водой, которая через лопнувшее стекло тонкой струйкой полилась в центральный пост. Субмарина приобрела отрицательную плавучесть и, несмотря на все попытки управляться горизонтальными рулями, погрузилась до 70-метровой глубины. Включить весьма шумный насос на откачку воды означало обнаружить себя, не включить — лечь на грунт на глубине, превышающую предельную. Но преследование закончилось и «Д-3» без дальнейших осложнений отошла в район зарядки. Тем же вечером Бибеев получил приказ вернуться в базу. При этом из-за штурманской ошибки вместо острова Кильдин субмарина вышла к мысу Выев-Наволок, где в ночных сумерках 16 марта ударилась о грунт, повредила

Подводная лодка «Д-3»



Офицеры подводной лодки «Д-3» (слева направо): комиссар старший политрук Е.В.Гусаров, штурман старший лейтенант Е.М.Березин, инженер-механик капитан-лейтенант-инженер В.А.Челюбеев, командир моторной группы лейтенант-инженер Н.К.Рябов, фельдшер военфельдшер В.И.Шибанов, командир минно-торпедной части Б.С.Донецкий, помошник командира корабля П.Д.Соколов, командир подводной лодки капитан 3 ранга М.А.Бибеев

обшивку цистерн главного балласта и сломала подводную часть лага. Это окончательно склонило командование к тому, чтобы оценить поход «Красногвардейца» неудовлетворительно. «Потопление» всего лишь одного сторожевика после 3—4 «уничтожаемы» за каждый поход транспортов выглядело обескураживающим.

26 марта субмарина начала аварийно-навигационный ремонт в Мурманске, а 3 апреля экипаж узнал о присвоении ему гвардейского звания. Выход на позицию северо-западнее Вардё состоялся вечером 1 мая в обеспечении начальника штаба бригады капитана 2 ранга Б.И. Скороховатова. Командир «Красногвардейца» правильно понял значение этого факта и старался действовать активно. Вечером 2 мая несмотря на снежные заряды и сумерки Бибеев обнаружил конвой, двигавшийся в восточном направлении. В 21.15 с дистанции 8 кабельтовых командир произвел двухторпедный залп по 6000-тонному транспорту, а спустя минуту экипаж субмарины услышал сильный взрыв. Спустя 14 минут судно было осмотрено в перископ. Его осадка якобы сильно увеличилась, оно кренилось на правый борт (торпеды, вообще-то, выпускались в левый) и имело дифферент на нос. На самом же деле атака даже не была зафиксирована противником, иначе «старушка» вряд ли избежала бы бомбометания.

В следующем боевом столкновении «Красногвардеец» перешел из разряда охотника в разряд дичи. Утром 11 мая при попытке сблизиться с конвоем лодка была обнаружена по перископу охотником «Uj 1108», который сбросил девять бомб и сделал донесение. Спустя час в район прибыла поисковая группа в составе охотников «Uj 1101», «Uj 1109», «Uj 1110» и сторожевика «V 6108», которая сбросила по неопределенному гидроакустическому контакту еще 17 бомб. Пикантность ситуации заключалась в том, что лишенная исправной гидроакустики «Д-3» не слышала шумов винтов вражеских кораблей и потому сочла, что в обоих случаях бомбы сбрасывались с патрульных гидросамолетов. Лишь по счастливой случайности охотники и субмарина не встретились на более короткой дистанции. Уже на следующий день эта немецкая противолодочная группа продемонстрировала свои потенциальные возможности, потопив после длительного преследования «К-23».

В связи с активизацией вражеской ПЛО следующий конвой удалось обнаружить только незадолго до полудня 16 мая. Оказалось, что атаковать при отсутствии гидроакустики нелегко и в условиях хорошей видимости. Допустив ряд ошибок при маневрировании, Бибеев дал трехторпедный залп вдогонку каравану. Через 75 секунд невооруженным ухом было можно слышать сильный взрыв, спустя 15 секунд — второй. 8 минутами позже командир в перископ наблюдал лишь танкер, сторожe-

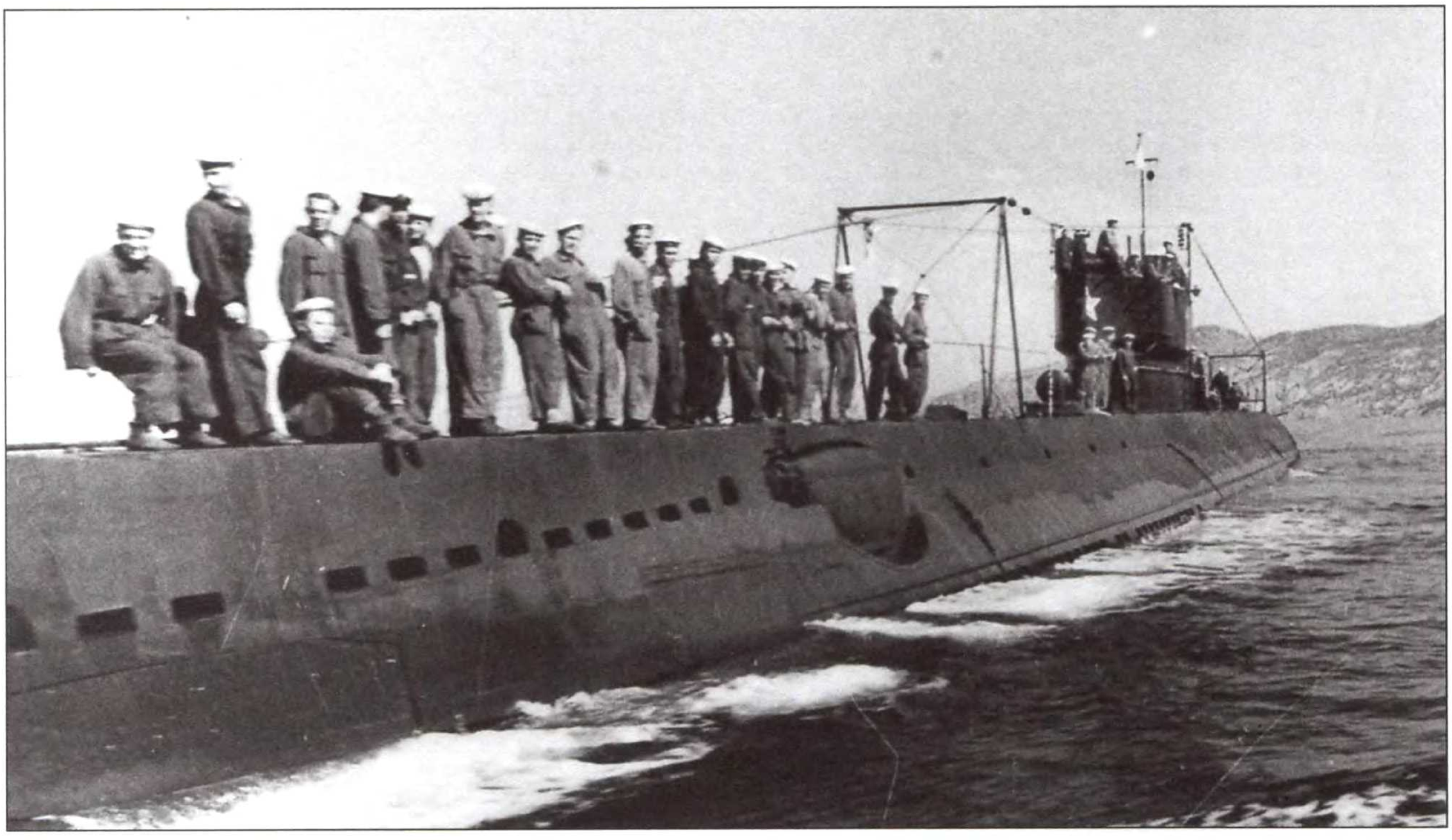
вики и мачты «тонущего» транспорта. На самом деле и эта атака осталась незамеченной, что подтверждается и отсутствием бомбометания. На следующий день «Красногвардеец» стрелял снова — на этот раз с дистанции 8 кбт тремя торпедами по 12-тысячетонному транспорту. Спустя минуту прогремело два взрыва, но в виду небольшой дистанции и хорошей видимости Бибеев не решился всплыть под перископ — успех и так был очевиден, но только не для противника. Следы торпед были замечены в 400 метрах от охотника «Uj 1106», который подал сигнал тревоги. Благодаря резкой перекладке руля сторожевику «V 5901» удалось разойтись с двумя торпедами, которые прошли на расстоянии 3 и 10 метров за его кормой. Затем торпеды прошли между форштевнем «V 5902» и ахтерштевнем крупного транспорта «Тихука». Сопровождавшая конвой группа охотников попыталась контратаковать, но и на этот раз немецкие акустики ничего не нашли. В 14.48 и 15.00 Бибеев дважды подвсплывал под перископ и обнаруживал «сторожевики», после чего счел за благо покинуть опасный район. Тем же вечером «старушка» получила приказ о возвращении в базу. Командование весьма положительно оценило «потопление» трех транспортов.

Днем 10 июня «Красногвардеец» вышел в свой последний боевой поход на позицию у Тана-фьорда и пропал без вести. Не проливают света на обстоятельства ее гибели и документы противника. Весьма вероятно, что «Д-3» вообще не дошла до позиции, а погибла у берегов Рыбачьего на активном минном заграждении «Бантос-А». В качестве альтернативной причины может рассматриваться подрыв на мине противолодочного минного заграждения «Sperre-III», скрытно выставленного германским минным заградителем «Ульм» севернее бухты Берлевог 24 мая 1942 г. Эта версия представляется менее вероятной, поскольку во время всех своих походах на данную позицию Константинов и Бибеев предпочитали держаться севернее, между мысами Слетнес и Омганг. В последнем походе на борту «Красногвардейца» находилось 53 члена экипажа.

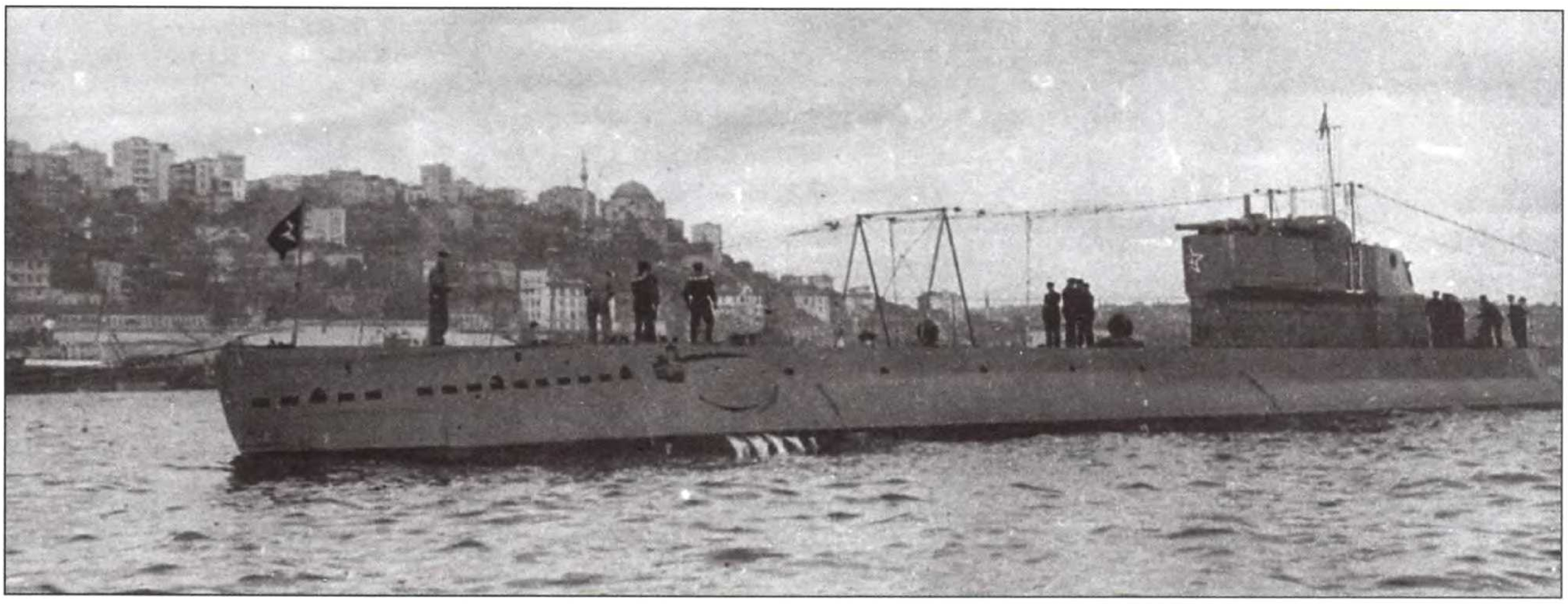
Командовали подлодкой: К.Н. Грибоедов (15.5.1929—11.1933), М.Н. Попов (9.4.1934—11.1937), В.Н. Котельников (19.11.1937—30.4.1941), Ф.В. Константинов (6.5—29.10.1941), М.А. Бибеев (29.10.1941—6.1942).

Черноморский флот

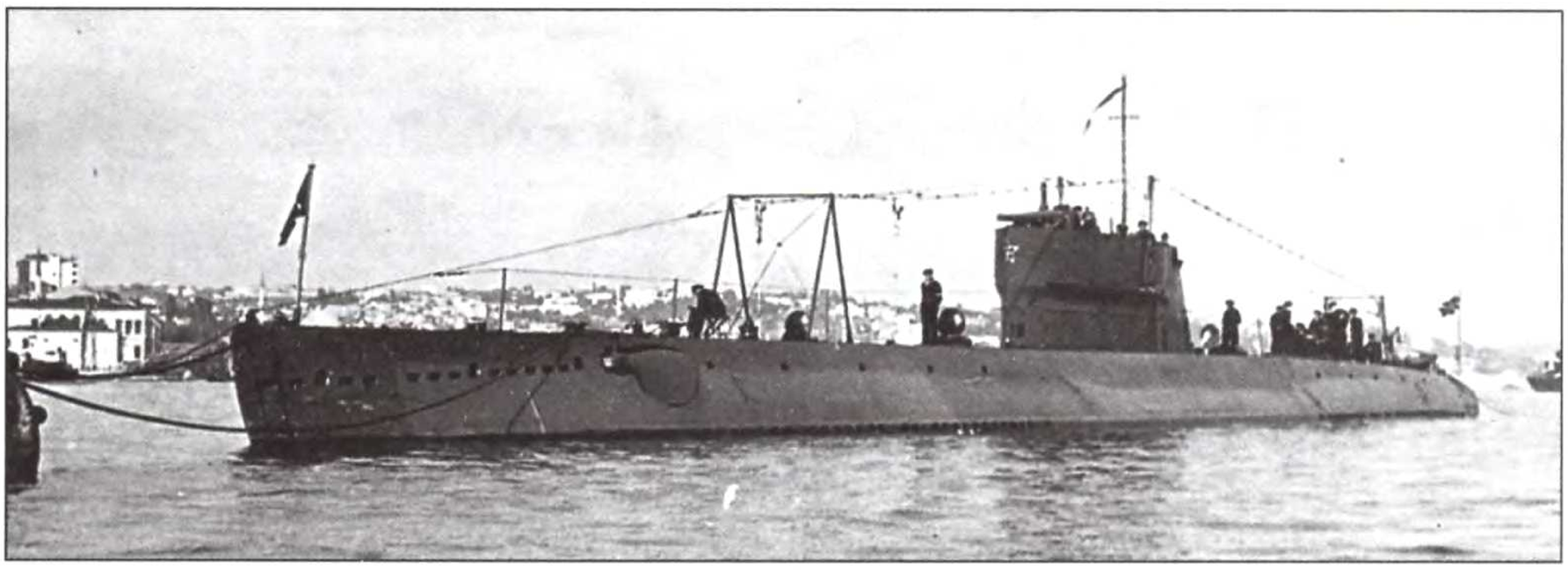
Все три черноморские подлодки данного типа на протяжении всей свой службы входили в 11-й (с февраля 1941 г. 2-й) дивизион. В начале 30-х их фотографии в газетах являлись визитной карточкой рождающегося Красного флота на Черном море. С 18 по 21 октября 1933 года дивизион в полном составе совершил визит в Стамбул, где лодки были осмотрены иностранными специалистами. На протя-



Один из «декабристов» у берегов Крыма

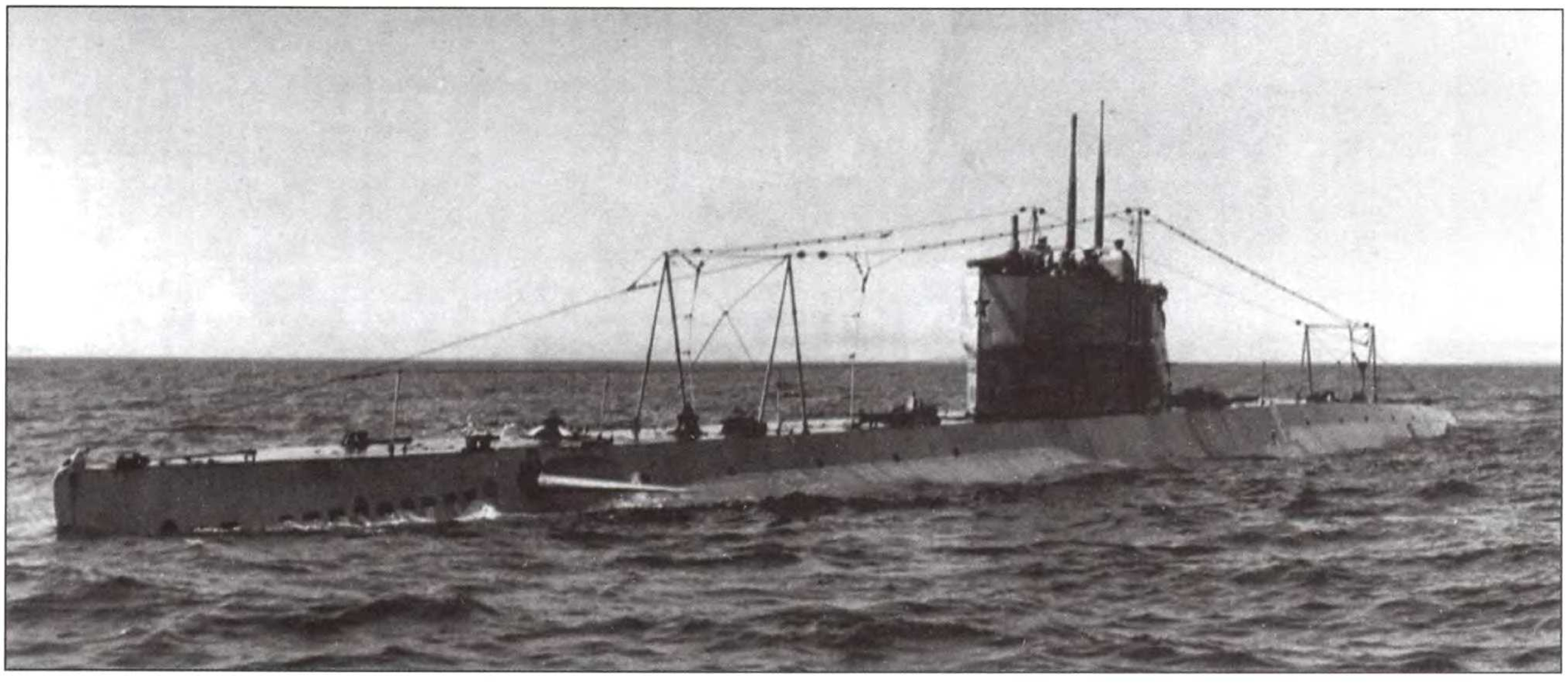


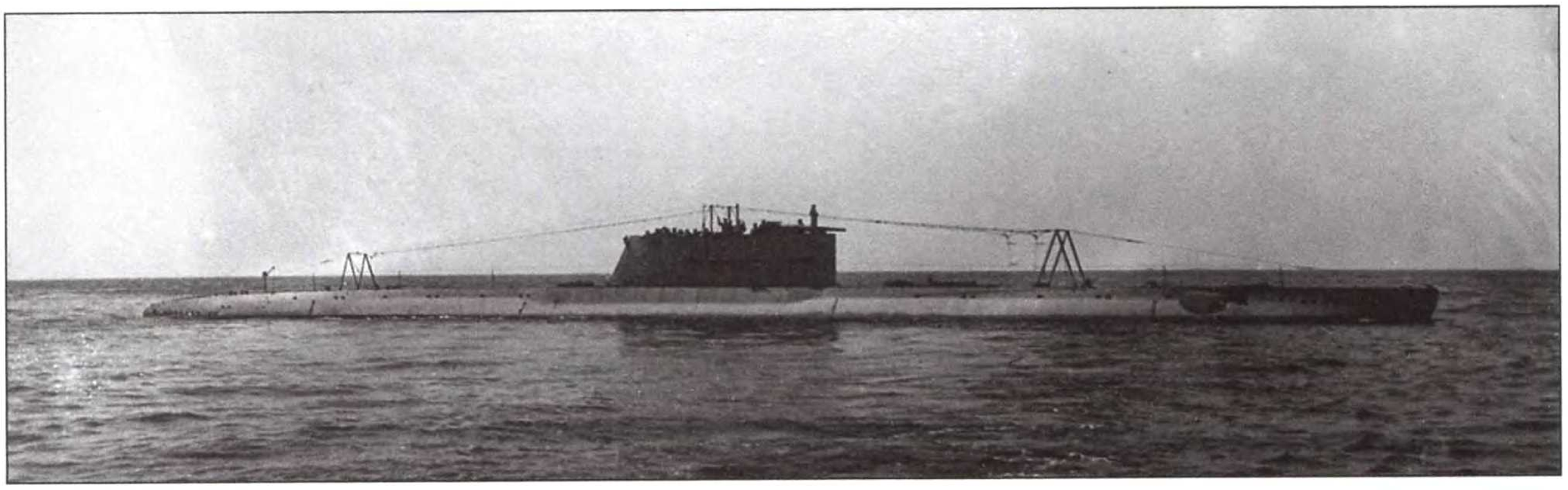
Подводные лодки «Д-4» и «Д-5» в Стамбуле, октябрь 1933 г.



жении всего предвоенного периода интенсивно проходила боевая подготовка. Например, за длительное автономное плавание «Д-6» в 1936 году семь членов ее экипажа, включая командира И.М. Нестерова, были награждены орденами Ленина. «Д-5» под командованием В.Ф. Таммана в 1937 году прошла 3335 миль над и 188 миль под водой, а на следующий год уже 6229 и 518 миль соответственно. Принимали лодки участие и в выполнении боевых задач в мирное время — несении разведывательного дозора у побережья или на маршрутах развертывания вероятного противника. Так, в сентябре-октябре 1939 г. «Д-5» провела две недели на пози-

Подводная лодка «Д-4»





Подводная лодка «Д-6»

ции у Босфора, а «Д-6» в июне—июле 40-го совершила туда уже 20-суточный поход. Эта же субмарина под командованием И.С. Израйлевича заняла 1-е место в бригаде по итогам боевой подготовки в 1940 году. За 103 ходовых дня она прошла 6832 мили над и 405 миль под водой, выпустила 63 практические торпеды. К началу войны черноморские «декабристы» обладали хорошо отработанными экипажами и командирами, но морально устарели, и, кроме того, техническое состояние не прошедших капремонт «Д-5» и «Д-6» оставляло желать лучшего.

К началу войны дивизионом, куда входил единственный исправный черноморский «декабрист», командовал капитан 2 ранга А.В. Бук. В августе 1942 г. две существовавшие бригады объединили в одну, а «Д-4» и «Д-5» перевели в состав 1-го дивизиона, куда кроме них входили «ленинцы». Им командовал капитан 2 ранга Н.Д. Новиков, а с июня 1944 г. капитан 2 ранга Б.А. Алексеев.

«Д-4»

Лодка начала капитальный ремонт на севастопольском заводе №201 в декабре 1938 года и окончила его к середине мая 41-го, с опозданием примерно на год относительно установленного планом срока. Пока шли испытания, началась война. В строй корабль вступил только в 20-х числах сентября, после чего сразу же совершил поход на дозорную позицию близ Севастополя (29.9—10.10.1941). Командовал подлодкой капитан 3 ранга И.С. Израйлевич — опытный подводник, находившийся на должности с начала 1938 года, отличник БП 1940 года, в связи с чем командование сразу доверило экипажу совершение походов на коммуникации противника. Первый из них — в район мыса Шаблер (Шабла) близ болгаро-румынской границы имел место между 28 октября и 7 ноября, но он не сопровождался встречей с противником. Транспортный флот «оси» на Черном море тогда был немногочисленным и старался совершать короткие переходы между портами под мощным эскортом кораблей ВМС Румынии. После возвращения в Севастополь перед «Д-4» поставили задачу по ночному обстрелу занятой немцами Ялты, что было выполнено вечером 25 ноября. Поскольку сильная волна заливала орудийную платформу, после выпуска 42 снарядов стрельбу пришлось прекратить. Впрочем, даже не учитывая этого, целесообразность данного обстрела вызывает большие вопросы.

29 ноября подлодка вновь вышла на позицию к мысу Шаблер, и утром 1 декабря ее экипаж принял боевое крещение. Стоявший вахтенным старпом ст. лейтенант П.И. Парамошкин обнаружил в перископ конвой, который, как оказалось, состоял из двух румынских и одного болгарского пароходов, под охраной трех румынских эсминцев. Израйлевич сумел занять позицию на носовом курсовом угле с правого борта, после чего выпустил три торпеды (командир собирался стрелять двумя торпедами, третья вышла из-за ошибки торпедистов) в пароход «Карпати». Поскольку все три снаряда были выпущены одновременно (методика стрельбы с временным интервалом в то время на ЧФ еще не практиковалась), а подлодка не была оснащена системой БТС, на поверхности появился перископы, их тумба и даже часть мостика. Вражеские суда немедленно развернулись кормой, по лодке был открыт артиллерийский огонь (взрывы снарядов на «Д-4» приняли за признаки попадания), а эсминец «Реджина Мария», который оказался всего в 700 метрах, полным ходом устремился на таран. Когда его форштевень проходил над рубкой, корпус субмарины сильно задрожал, а семь сброшенных в место погружения глубинок, хотя и не смогли нанести фатальных повреждений, перекосили верхний рубочный люк, через который в боевую рубку начала просачиваться вода. В течение получаса Израилевич уклонялся от преследователей маневрирование, а

Командир «Д-4» Иосиф Семенович Израйлевич

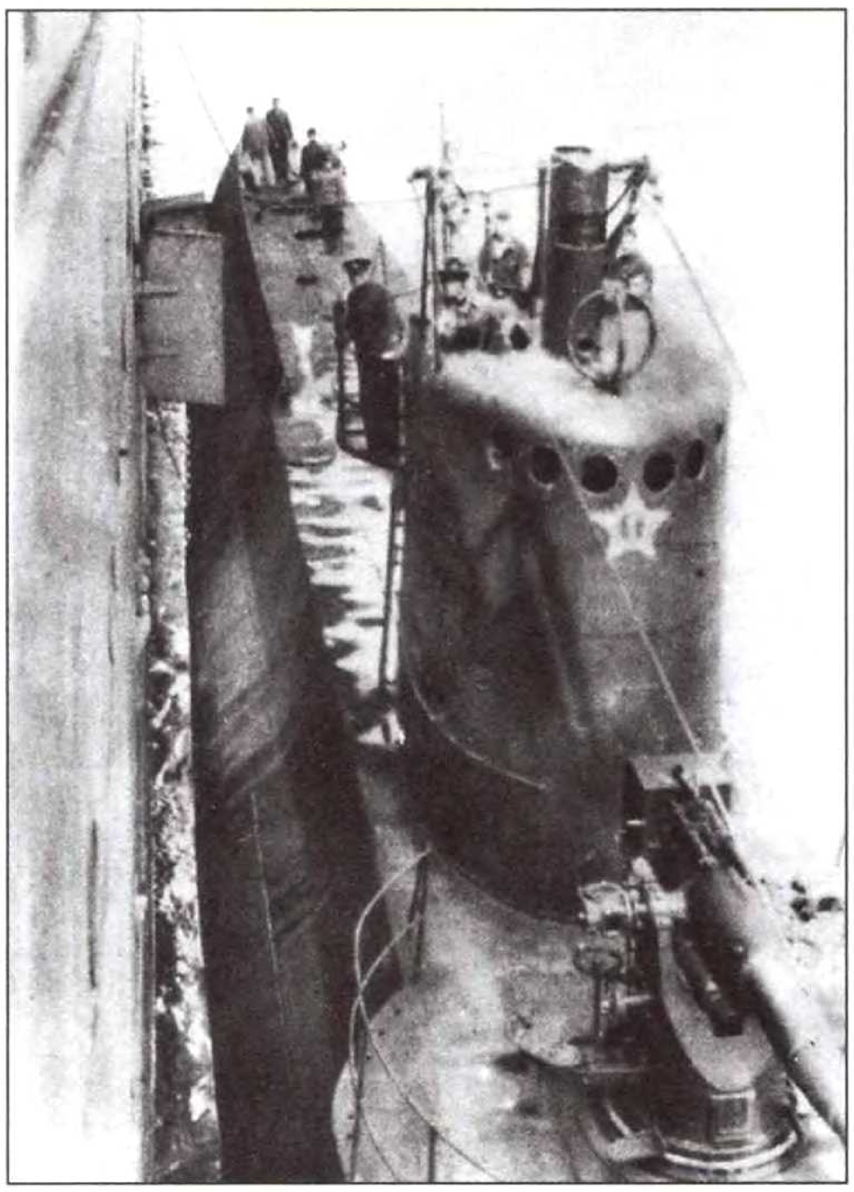
«Д-4» в Поти, 1942 г.

затем лег на грунт на глубине 62 метров. Тем временем «Реджина Мария» и «Реджеле Фердинанд» сбросили на «Революционера» еще несколько бомбовых серий, но они легли гораздо дальше, чем первая. Если не считать разбившихся лампочек и электроизмерительных приборов единственным повреждением оказалось нарушение герметичности фланца трубопровода осушения топливной цистерны. Интересно отметить, что спустя несколько часов два из четырех (к конвою у Констанцы присоединилось еще один пароход) судов конвоя погибли на наших минах, а пароход «Карпати», в который целился Израйлевич — спустя 10 месяцев был потоплен нашей подлодкой «Щ-216». Не встретив больше никого, 8 декабря «Д-4» ушла с позиции и спустя трое суток прибыла в порт Поти, который на долгое время стал ее базой.

В январе (14—27.1.1942) и марте (9—22.3.1942) лодка ходила на позицию к мысу Эмине у берегов Болгарии. Штормовая погода и плохая видимость не дали ей возможности встретится с врагом даже несмотря на то, что во втором походе она имела данные о конвое, шедшим из Босфора на север. Кроме того, подлодку преследовали мелкие поломки, указывавшие на необходимость гарантийного ремонта. Он начался в апреле, но завершился раньше срока из-за обстановки, сложившийся под Севастополем. Между 7 мая и 11 июня в результате пяти транспортных походов «Д-4» доставила в главную базу 151,8 т продовольствия, 125,6 т боеприпасов и 38 т бензина. Обратными рейсами было эвакуировано 78 человек, включая 12 гражданских лиц. Неоднократно подлодка подвергалась налетам авиации противника, но не получила при этом никаких повреждений. В середине июня кораблю пришлось пройти навигационный ремонт, после которого 29-го он вышел в очередной поход. Он оказался самым тяжелым. Утром 1 июля подлодка в подводном положении подошла к мысу Херсонес, на котором к тому времени сосредоточились остатки войск Севастопольского оборонительного района (СОР). При этом она оказалась в зоне сплошного артобстрела и бомбометания противника, которые Израйлевич принял за преследование. На протяжении 1 июля на лодке насчитали 506 взрывов, на следующий день — 188. Из-за этого не удалось выполнить полученный накануне приказ о приеме людей на пристани у 35-й батареи. На 3 июля командир запланировал дерзкую попытку прорыва к пристани в дневное время, но ее пришлось отменить, поскольку в предшествующую ночь было получено указание о возвращении в базу. Оно также прошло не без происшествий. В 03.22 подлодка была обнаружена тремя итальянскими торпедными катерами, один из которых безуспешно атаковал «Д-4» торпедами. После погружения катера сбросили на подлодку 12 глубинных бомб, но успеха также не добились. До вечера на корабле зафиксировали еще 95 взрывов, но они не сопровождались какими-либо повреждениями. После возвращения командование оценило настойчивость, проявленную Израйлевичем при выполнении боевых заданий, наградив его орденом Красного знамени.

В июле подлодка прошла мелкий ремонт, после чего совершила один боевой поход к мысу Куру-бурну у болгаро-турецкой границы. Увы, он не сопровождался какими-либо достойными упоминания событиями. За ним последовала постановка в текущий ремонт, который в условиях слабо оборудованных кавказских баз затянулся до начала февраля 43-го. После его окончания лодка дважды (14.2—5.3 и 23.3—12.4.1943) направлялась в район мыса Тарханкут, который стал важным узлом коммуникаций противника, связывавших Констанцу, Одессу и Севастополь. Несмотря на то, что судоходство здесь осуществлялось довольно активно, командир вновь не встретил ни одной цели. Происходило это потому, что днем командир уклонялся от всех приближающихся шумов, а ночью вместо того, чтобы активно крейсирствовать на позиции, лежал в дрейфе на удалении 15 миль от берега. Это вызвало неудовольствие командования, которое перевело Израйлевича на должность начальника штаба дивизиона, назначив командовать кораблем молодого и энергичного капитан-лейтенанта И.Я. Трофимова, ранее командовавшего «Д-5».

Командир «Д-4» Иван Яковлевич Трофимов

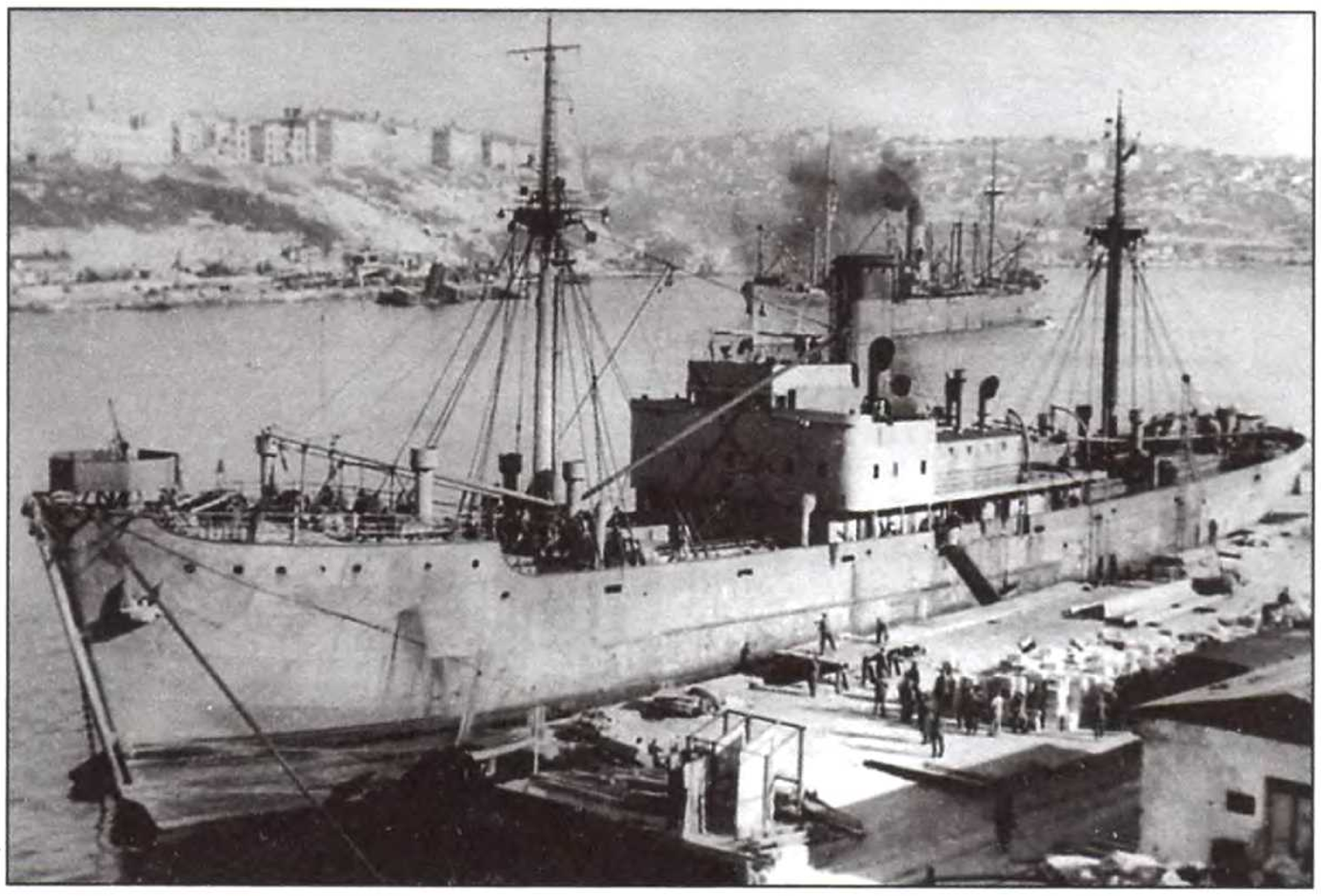


Смена руководства сразу же дала положительный эффект: 22 мая «Д-4» вышла в очередной боевой поход, а уже 1 июня вышла в атаку на конвой, шедший из Севастополя в Констанцу. Трофимов выпустил с близкой дистанции четырехторпедный залп в румынский эсминец «Мэрешти», но произвел атаку недостаточно скрытно, к тому же две торпеды, оснащенный неконтактными взрывателями, взорвались, не дойдя 40—60 метров до цели. С румынского корабля обстреляли рубку подлодки из малокалиберных орудий и даже пистолетов, затем с гидросамолета и эсминца «Марасешти» сбросили несколько глубинных бомб, но столь же безрезультатно. Для преследования подлодки из состава конвоя был выделен немецкий охотник за подлодками «Шифф-19». Трофимов легко оторвался от него, и спустя 2,5 часа сам решил атаковать корабль, который он принял за танкер. Торпеды вновь прошли мимо, а показавшаяся из воды рубка подверглась обстрелу из 88-мм орудия и 20-мм автоматов. Взрывы снарядов на подлодке приняли за признаки попадания. Поскольку на охотнике отказал гидролокатор, он ограничился сбрасыванием всего двух бомб, и все повреждения «Д-4» ограничились зенитным перископом, простреляннным в двух местах 20-мм снарядами. 11 июня субмарина вернулась в Поти с докладом о двух потопленных целях.

Победы воодушевили экипаж, который в следующем походе (3—28.8.1943) наконец-то смог открыть боевой счет по-настоящему. Первое столкновение с вражеским конвоем вечером 10 августа произошло при достаточно курьезных обстоятельствах — в момент выхода в атаку «Д-4» его атаковали наши самолеты-торпедоносцы. Им удалось добиться двух попаданий в транспорт «Бой Федерсен» (6689 брт), который начал тонуть. Спустя некоторое время судно атаковала пара бомбардировщиков, а затем еще одна пара торпедоносцев, но безуспешно. «Д-4» выпустила четыре своих торпеды в промежутке между атаками самолетов. Их пузырьковый след наблюдался с румынского эсминца, но из-за общей неразберихи и необходимости наблюдения за воздухом контратака не производилась. Трофимов пытался преследовать караван, но неудачно, и вскоре потерял его из-за наступления темноты. Впрочем, и без вмешательства «Революционера» дело было сделано — утром 11 августа дня пароход затонул. В последующие дни несколько атак сорвалось, но утром 20-го Трофимову удалось незаметно подкрасться к шед-

«Д-4», лето 1943 г. Представитель Политичемкого управления капитан 1 ранга В.И.Семин поздравляет экипаж

Командир «Д-4» И.Я.Трофимов докладывает комбригу А.В.Крестовскому (слева) о возвращении из похода



Болгарское судно «Варна» (фото 1942 г.). На снимке справа запечатлен момент взрыва торпеды, выпущенной «Д-4»

шему в Севастополь конвою, и потопить единственное входившее в его состав болгарское судно «Варна» (2141 брт) с грузом боеприпасов. После попадания пароход взлетел на воздух. Сама атака осталась незамечена, и противник первое время считал, что судно подорвалось на мине.

Увы, долго воевать набравшемуся опыта экипажу не довелось — поход, в который субмарина вышла 11 ноября, оказался последним. До конца месяца с кораблем поддерживалась радиосвязь, и на основании полученных донесений можно утверждать, что Трофимов действовал на позиции весьма активно. 17 и 18 ноября подлодка произвела две торпедные атаки, но не смогла добиться попаданий. Трижды — 15, 19 и 22 ноября — противник обнаруживал «Д-4» до атаки и подвергал яростному, но безрезультатному преследованию. В этот период командование ЧФ нарезало в районе м. Тарханкут — Евпатория шесть позиций подлодок, что позволило не только резко увеличить количество боевых столкновений, но и облегчило противнику организацию противолодочной борьбы. Впрочем, погубили «Революционера» не глубинные бомбы немецких охотников (все произведенные ими в период исчезновения «Д-4» атаки были произведены против подлодок, вернувшихся из боевых походов*), а мины. Как выяснилось после войны, первый контакт Трофимова с противником 15 ноября являлся ничем иным, как встречей с минозаградительным отрядом, выставившим в южной части позиции заграждение S-50. Оно состояло из 125 тяжелых якорных мин EMC и такого же числа противолодочных UMB с механической антенной KA. Мины были выставлены в два ряда с интервалом 110 метров и углублением 3 метра, создавая опасность для подлодок, идущих как в надводном положении, так и на перископной глубине. Представляется весьма вероятным, что не достигнув успеха в северной части позиции в конце ноября, Трофимов решил перейти в южную часть позиции — туда, где 15-го он встретил «конвой»... Посмертно весь экипаж «Д-4» в количестве 56 человек был представлен к орденам и медалям, причем И.Я. Трофимов был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Командовали подлодкой: В.С. Сурин (1927—1931), Н.К. Моралев (1931—1933), А.С. Фролов (11.1933—2.1935), Б.А. Пермский (2.1935—11.1939), Н.Г. Зенин (25.11.1939—3.4.1941), И.С. Израйлевич (3.4.1941—9.5.1943), И.Я. Трофимов (9.5—12.1943).

«Д-5»

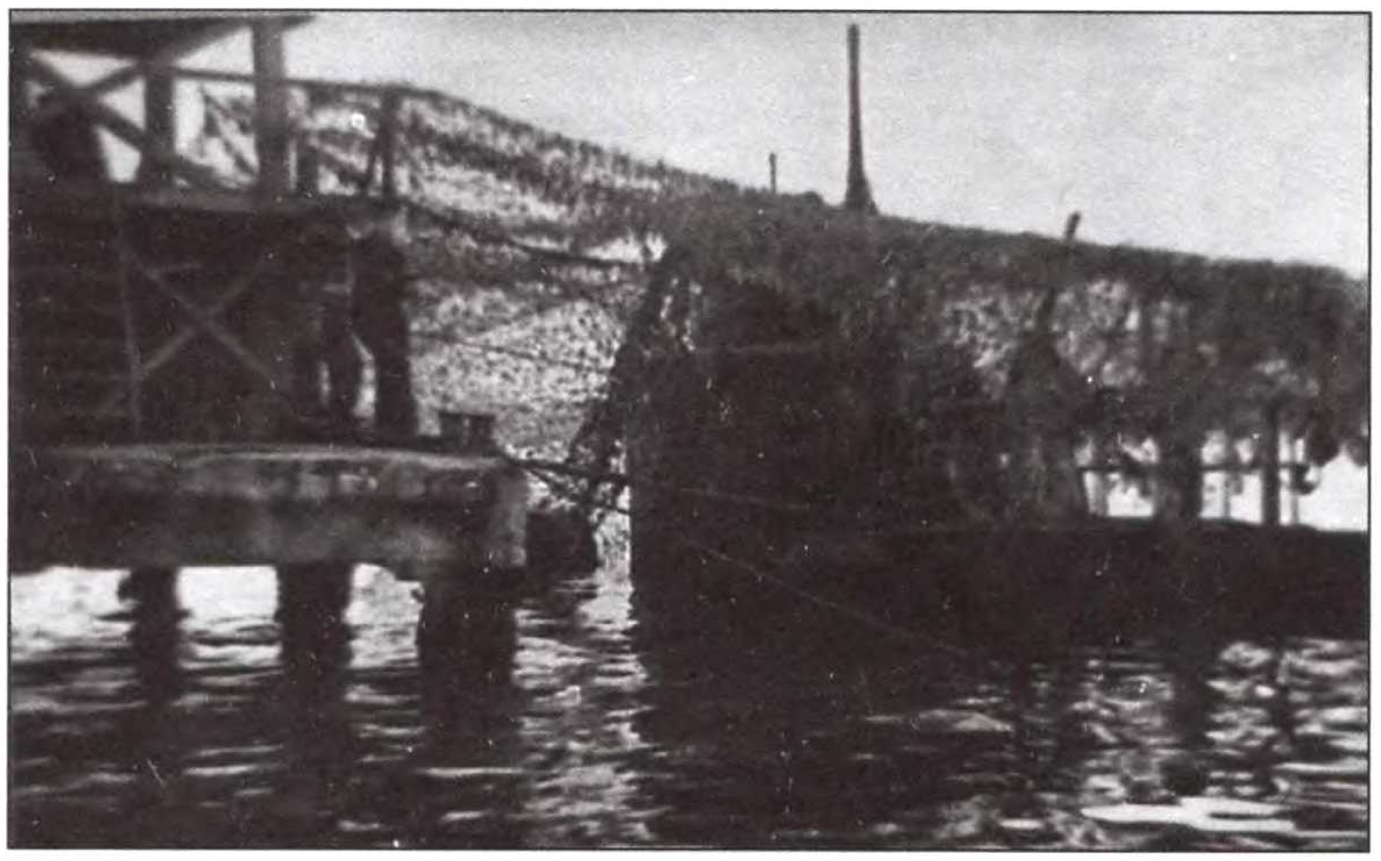
На протяжении всей кампании 1940 года субмарина простояла в среднем ремонте. Он был окончен 28 декабря, но уже 10 марта командование перевело подлодку во 2-ю линию. С 25 мая по 12 июня субмарина несла скрытый дозор на подходах к Севастополю, но не смогла принять участия в больших учениях флота из-за поломки перископа. Поскольку это была уже второе повреждение перископа по вине командира с момента выхода из ремонта, его привлекли к партийной ответственности. Командовал тогда кораблем капитан 3 ранга С.Т. Савицкий 1896 г.р. — самый старший по возрасту командир советской подлодки действующих флотов на момент начала войны. Несмотря на длительное время пребывания в должности, характеризовался он не слишком положительно в связи с тем, что во многом уже потерял интерес к службе. Это подтвердилось и результатами первых походов. В двух (7—18.7.1941 и 18—28.8.1941) к берегам Румынии и Болгарии корабль вообще не встретил противника, а в третьем (18-28.9.1941 к мысу Шаблер) выпустил

---

* Атака немецких охотников в 07.35 2.12.1943 в районе западнее м. Тарханкут, которой иногда приписывают потопление «Д-4», была реально произведена против «М-35», атака в 10.24-10.45 4.12.1943 — против «Щ-209».

одну торпеду по конвою итальянских танкеров, но промахнулся из-за того, что стрелял на циркуляции. В октябре Савицкий был назначен на должность офицера-оператора в штаб бригады, а на его место пришел молодой выпускник УОППа старший лейтенант Ю.А. Стршельницкий. На результативности подлодки это никак не отразилось. 21—30 октября она безрезультатно сходила в район мыса Шаблер, а затем была отозвана в Севастополь. Оттуда 18 ноября она вышла в море с задачей обстрела Алушты. Бомбардировка была назначена на вечер 20-го, но результатов она практически не принесла — во-первых, из-за того, что производилась с дистанции 4,5 мили, во-вторых, потому, что из-за ошибочного доклада о выходе из строя элеватора подачи снарядов, «Д-5» погрузилась, сделав всего 9 выстрелов. 21 ноября субмарина прибыла в Поти, на который она базировалась до конца войны.

Следующее задание также относилось к несвойственным подлодкам видам деятельности. Теперь «Спартаковцу» предстояло высадить тактический десант в районе Коктебеля. Замысел заключался в том, чтобы перерезать прибрежное шоссе Феодосия — Алушта и не дать немцам перебросить подкрепления в феодосийский порт, куда утром 29 декабря собирался высадиться наш десант. Увы, из этого мало что получилось. Подлодка вышла в поход с запозданием и не смогла своевременно придти в назначенное место. В море разыгрался сильный шторм, исключивший высадку и в ночь на 30-е. Лишь на следующую ночь, когда Феодосия уже



«Д-5» в Севастополе, 1-я половина ноября 1941 г.

давно была занята нашими войсками, удалось частично выполнить задачу. Из-за сильного прибоя у берега шлюпки перевернулись, несколько разведчиков и матрос из экипажа «Д-5» утонули. В результате высадку пришлось прервать, оставив на борту субмарины 10 человек. На берегу десантникам сразу же пришлось вступить в бой, в результате чего к своим удалось пробиться всего пятерым бойцам из 21, кто был высажен.

В январе 42-го подлодка начала текущий ремонт. Осуществлялся он в Туапсе на базе эвакуированного сюда завода №201. Вскоре немцам стало известно о скоплении тут большого числа наших кораблей и подводных лодок. Днем 23 марта порт подвергся внезапному налету девятки Ju-88. Не менее трех бомбардиров-

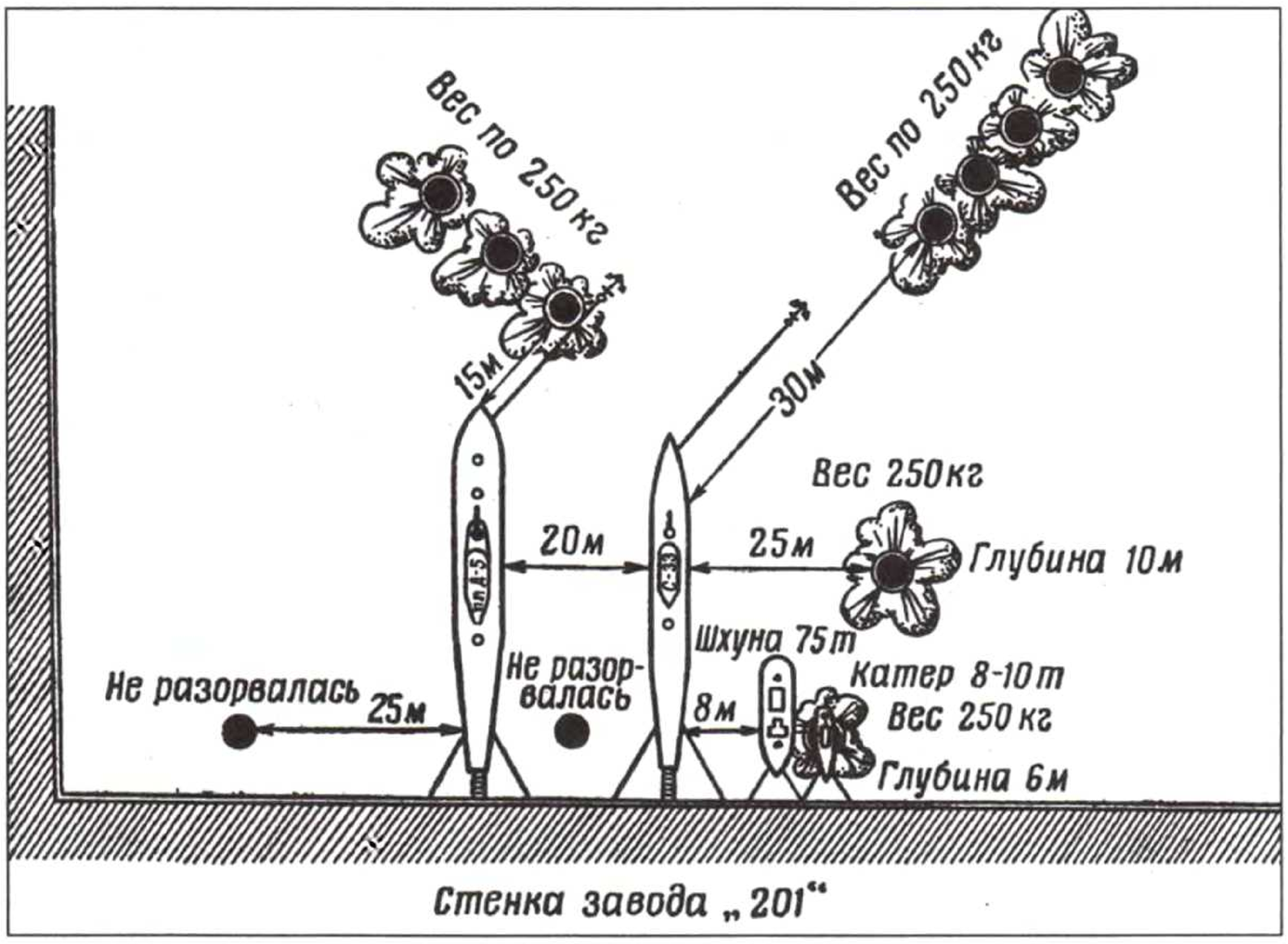
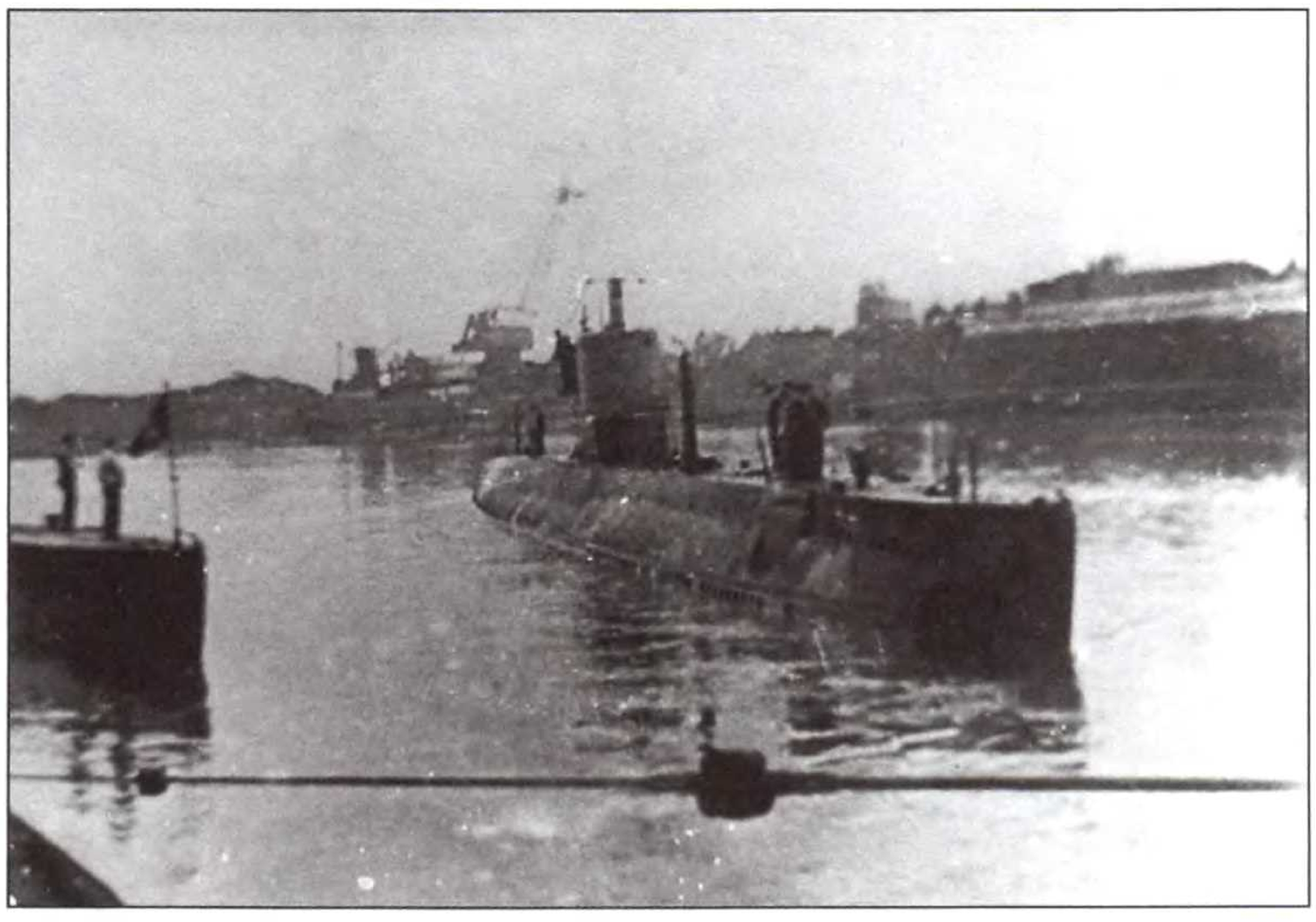


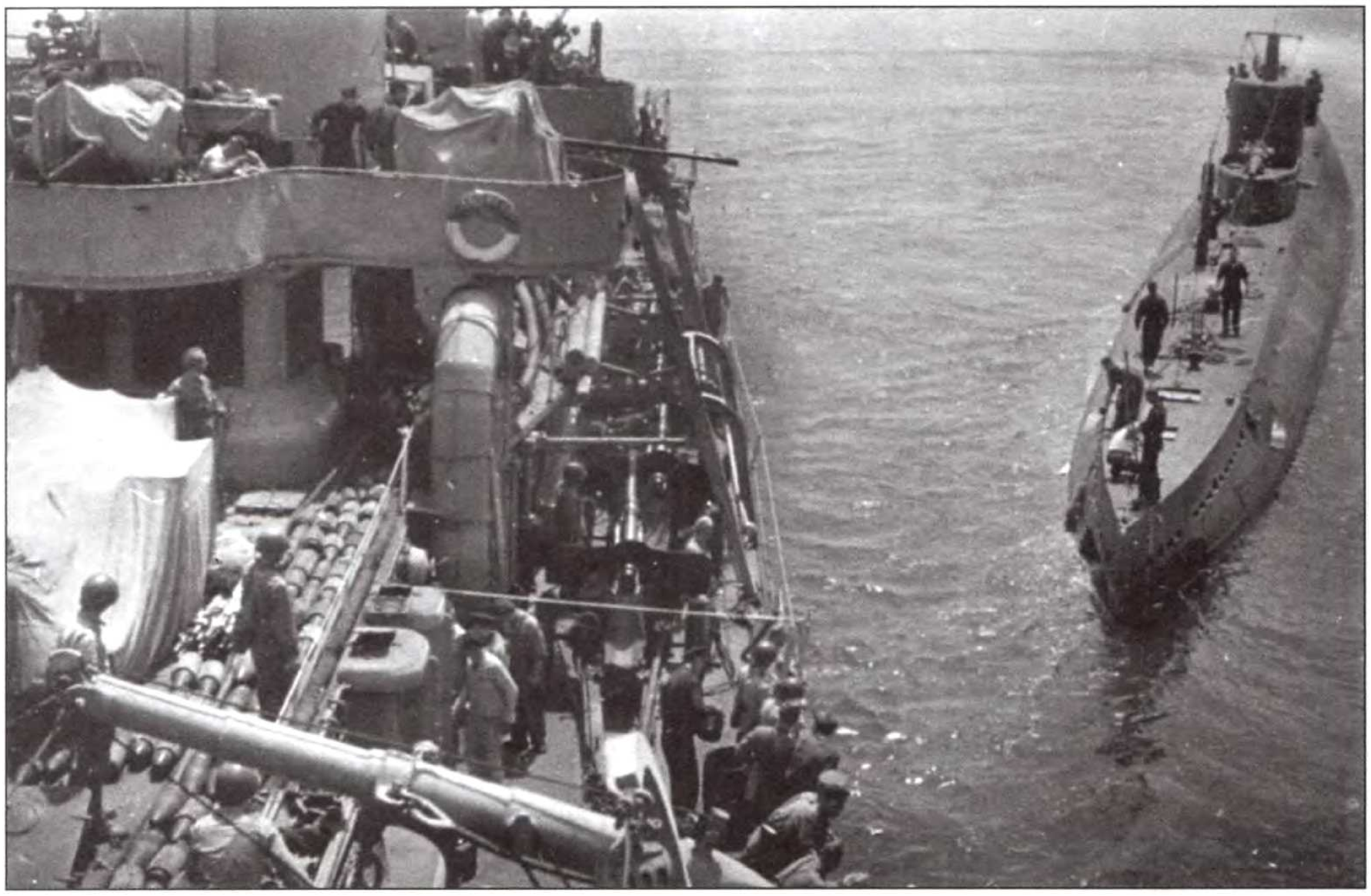
Схема расположения упавших авиационных бомб 23 марта 1942 г. в порту Туапсе

щиков атаковало район стоянки подлодок и уложило свой груз рядом с «Д-5» и стоявшей поблизости «С-33». Ближайшая 250-кг бомба взорвалась на расстоянии всего 15 метров от корпуса. Получили повреждения обшивка цистерны главного балласта №2, шумопеленгатор, эхолот, надстройка, носовые торпедные аппараты и привод горизонтальных рулей. На следующий день налет повторился. На этот раз корабль повреждений не получил, но в результате попадания авиабомб в плавбазу бригады «Нева» погибло семь краснофлотцев. Пока осуществлялся ремонт, «Спатраковцу» предстояло еще раз сменить командира. В начале мая вместо тяжело больного Стршельницкого им стал бывший старпом старший лейтенант И.Я. Трофимов. Это был молодой, энергичный и весьма своеобразный командир. Обладавший ярко выраженными волевыми качествами, он не терпел вмешательства старших начальников в дела экипажа, мог проявлять грубость и неуважение к старшим, что на первых порах привело к заметному падению уровня дисциплины. Впрочем, скоро экипаж сплотился вокруг командира, и это дало возможность «Д-5» успешно выполнять боевые задачи. Первоочередной в их списке оказался ремонт, который был завершен к 21 мая. После этого подлодке предстояло принять участие в эпопее по снабжению Севастополя. В ходе трех успешных походов, совершенных между 15 июня и 1 июля, гарнизону главной базы было доставлено 120,2 т боеприпасов и 71 тонна бензина, а обратными рейсами эвакуировано 105 раненых и 80 мирных жителей. При этом подлодка не получила никаких повреждений. Июль и первая половина августа были заняты возобновившимся текущим ремонтам, после чего корабль обрел готовность к выполнению любых заданий.

«Д-5», 1942 г.



Первыми среди них стала эвакуация группы партизан из района Алушты. С этой целью подлодка совершила три похода (25—29.8, 1—5 и 19—23.9.1942), но успеха так и не добилась. Очевидно, противник блокировал побережье и заставил группу отойти в горы — каждый раз, как «Д-5» приближалась к берегу, ее встречал ружейный обстрел, а установленные для опознавания сигналы на берегу отсутствовали. Лишь после этого последовал полноценный поход на позицию у Босфора (28.10—11.11.1942), в ходе которого был обнаружен лишь один конвой, но из-за большой дистанции атаковать его не удалось. Единственным событием оказался прогар обоих газоотводов выхлопных коллекторов дизелей. Результативным оказалось следующее патрулирование, совершенное в этом же районе (4—18.12.1942). Вечером 8 декабря в перископ было обнаружено одиночное судно, шедшее без огней. Это сразу же насторожило командира, который приказал всплыть и пуститься в погоню. Спустя 12 минут контакт со скрывшейся в темноте целью был восстановлен, а в течение еще 34 минут Трофимов сближался, чтобы бить наверняка. Поскольку судно имело малую осадку, торпедная атака исключалась и в ход пошла лодочная артиллерия. За девять минут артиллеристы подлодки успели выпустить 9 102 и 11 45-мм снарядов, которые вызвали пожар в носовой части шхуны. Увидев, что цель погружается и команда спешит покинуть его Трофимов приказал прекратить огонь. Как оказалось, его жертвой стала турецкая шхуна «Кочикоглу» (другой вариант названия — «Хичипоглу»; 176 брт), которую в силу отсутствия навигационных огней и марок



«Д-5» выходит из Новороссийска в осажденный Севастополь, июнь 1942 г. Слева — лидер «Ташкент»

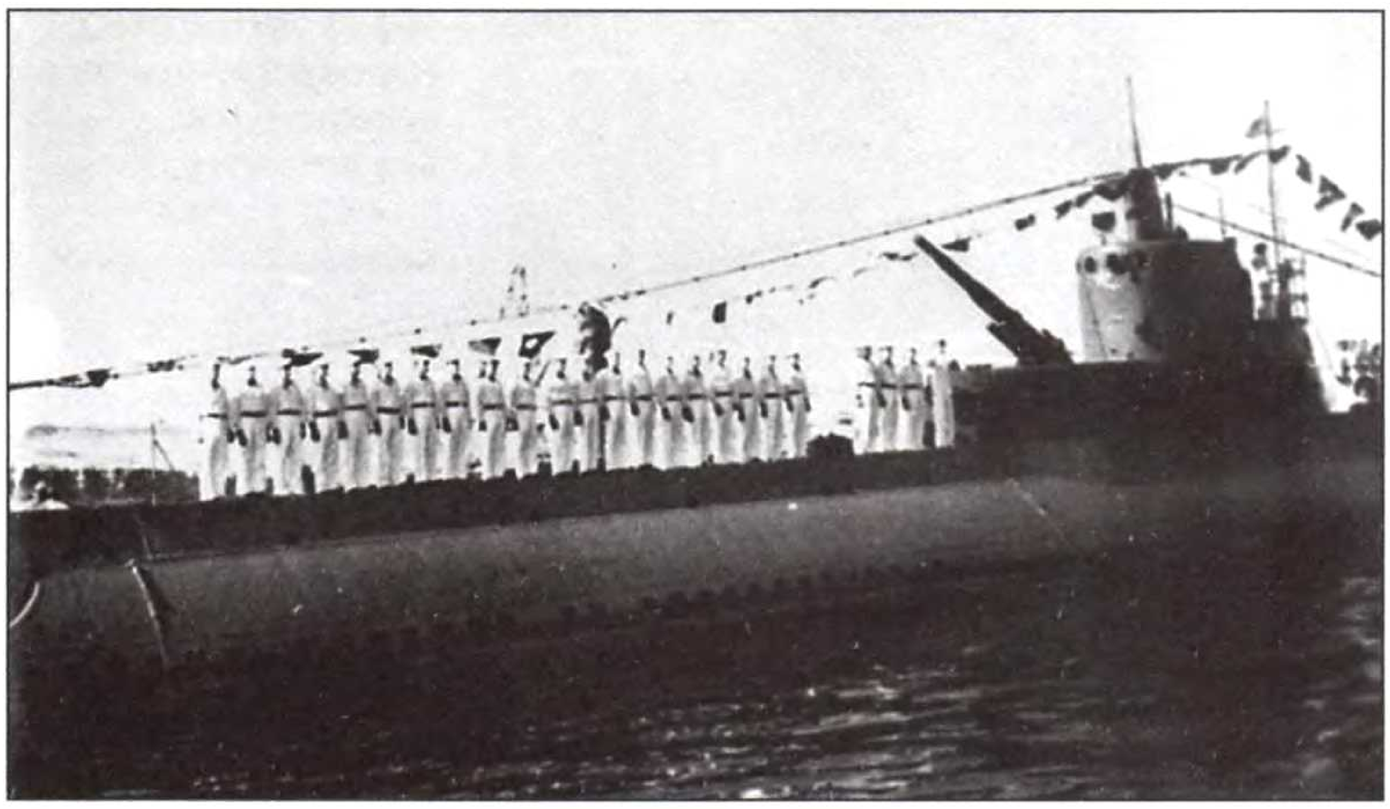
национальной принадлежности легко заподозрить в военной контрабанде. Известно, что немцы фрахтовали подобные суда для тайной (по соглашению вся турецкая хромовая руда, шедшая на экспорт, закупалась Великобританией) перевозки хрома из Турции в Болгарию. Другими успехами ни этот, ни следующий (7—21.1.1943) поход к Босфору ни ознаменовывался.

Последний поход «Спартаковца» стал, пожалуй, самым опасным за всю его боевую карьеру. Лодке поручили занять позицию между Феодосией и мысом Чауда, где ожидалось встретить конвои, курсировавшие между Крымом и Кубанью. Как оказалось на самом деле вражеское судоходство в данном районе еще только налаживалось и осуществлялось в основном быстроходными десантными баржами, которые имели слишком малую осадку. Обнаружить их можно было только плавая у самого берега, что командование бригады требовало от Трофимова и днем и ночью. И это несмотря на то, что из-за прогара глушителей при хождении под дизелями лодку обволакивало хорошо заметное с дальней дистанции облако пара. И наоборот — из-за облака условия наблюдения для верхней вахты оказались весьма затрудненными. Все это создало крайне невыгодные условия при встречах с вражескими легкими силами, которые каждый вечер выходили из Феодосии для поиска в район Геленджика и Цемеской бухты. Так вечером 14 февраля состоялось боевое столкновение с итальянскими торпедными катерами «MAS 570» и «MAS 569», в ходе которой последний выпустил по подлодке две торпеды и открыл огонь из пулемета. В первый момент Трофимов решил отразить нападение в надводном положении, но когда выяснилось, что артрасчет в течение 4 минут так и не смог подготовить орудие к бою, приказал погружаться. Несмотря на эту задержку сброшенные катером глубинные бомбы легли неточно. Вечером 23-го корабль подвергся внезапной атаке трех немецких «шнелльботов», и только бдительность верхней вахты позволила уклониться от выпущенных торпед. 27 февраля «Д-5» вернулась в Поти и стала в давно заслуженный капитальный ремонт. Завершился он только летом 1948 года.

Командовали подлодкой в 1928—1945 гг.: М.В. Лашманов (1928—1932), Е.А. Воеводин (1932—1934), Р.А. Ижбулатов (1934—1936), П.Д. Грищенко (2—11.1937), В.Ф. Тамман (11.1937—11.1938), С.Т. Савицкий (3.1939—15.10.1941), Ю.А. Стршельницкий (15.10.1941—16.5.1942), И.Я. Трофимов (16.5.1942—9.5.1943), Н.И. Борисов (9.5—9.1943; врид), Н.В. Суходольский (8.1—12.2.1944), Н.А. Колтыпин (12.5—21.9.1944; врид), Н.А. Панов (27.11.1944—9.1945).

«Д-6»

По графику эта подлодка должна была еще в конце 1940 года стать в капремонт на заводе №201, но в связи с задержкой ввода в строй «Д-4» продолжала числится в строю, несмотря на то, что техническая комиссия флота запретила ей выходить в море. Демонтаж механизмов начался только в середине февраля и к 22 июня



«Д-6» накануне войны

вать корпус в один из кавказских портов, но практически вряд ли удалось бы там отремонтировать и ввести в строй подлодку. Субмарина осталась в Севастополе и в ходе его осады получила серьезные повреждения, после чего в июне 42-го ее корпус был взорван. Весной 45-го его осмотрели специалисты Аварийно-спасательной службы и признали непригодным к восстановлению. Члены экипажа «Д-6» принимали активное участие в обороне главной базы, в частности военком подлодки И.Е. Гусев являлся командиром одной из десантных групп в Судаке в январе 1942 года и героически погиб, отражая атаки превосходящих сил противника, за что посмертно был награжден орденом Ленина.

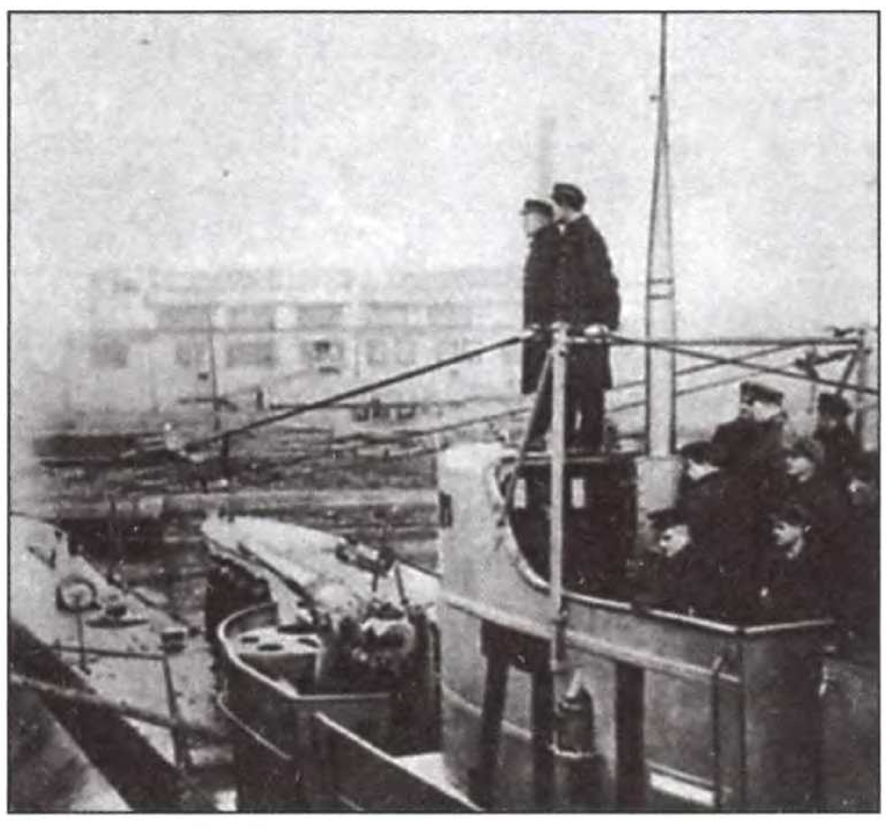
Командовали подлодкой: Н.А. Жимаринский (нач. 1931), И.Д. Кулишов (5.1931—11.1933), И.М. Нестеров (10.1933—5.1936), Ю.Ю. Бородич (5.1936—2.1938), Н.Д. Новиков (2.1938—10.1939), И.С. Израйлевич (29.10.1939—3.4.1941), П.В. Митрофанов (3.4.1941—26.6.1942; врид).

достиг уже значительного объема. В связи с этим, когда 18 июля был отдан приказ об эвакуации Севморзавода, «Д-6» не могла плавать самостоятельно. Теоретически у командования имелось достаточно времени и средств, чтобы отбуксиро-

Ленинцы

Балтийский флот

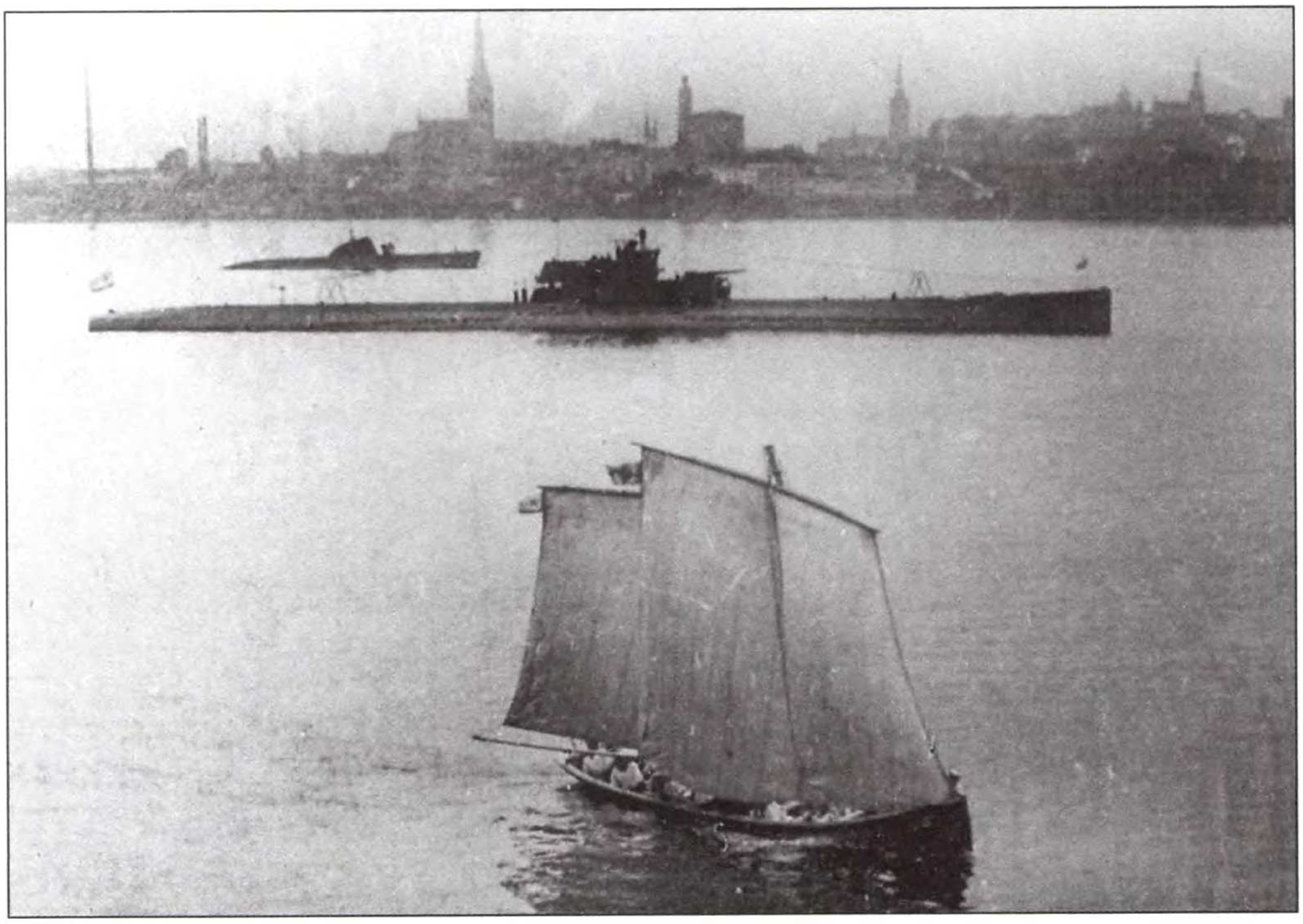
Балтийские «Ленинцы» 2-й серии с момента вступления в строй входили в состав 3-го дивизиона, который после разделения бригады на две в 1935 году стал 12-м дивизионом 1-й бригады. В феврале 41-го подводные силы КБФ подверглись очередному переформированию, в результате которого все подводные минные заградители оказались сведены в 3-й дивизион 1-й бригады (командир — капитан 3 ранга А.К. Аверочкин). В сентябре 1941 г. все подводные лодки оказались объединены в одну бригаду, в которой «ленинцы» составили 2-й дивизион (капитан 2 ранга В.А. Полищук). С 15 марта 1944 года 2-й дивизион стал состоять исключительно из субмарин типа «К», а «Л-3» и «Л-21» перешли в 1-й дивизион, куда кроме них входили все сохранившиеся подлодки типа «С», «Д-2» и «Лембит». Им командовал капитан 1 ранга А.Е. Орел.



«Л-1», церемония вступления в строй

«Л-1»

Служба «Ленинца» в межвоенный период протекала без громких успехов и аварий. Он оказался единственным минным заградителем КБФ, находившимся в строю к началу Советско-финляндской войны. Субмариной на это момент командовал капитан-лейтенант С.С. Могилевский — Корабль вышел в море из Таллина вечером 29 ноября 1939 г. и спустя сутки занял отведенную ему по плану позицию в северной части Аландского моря. Первоочередной задачей являлась постановка мин. По плану штаба флота ее следовало осуществить в 3 милях юго-западнее о. Лемланд там, где в мирное время находился узел коммуникаций, ведущих из Швеции в Турку и порты Финского залива. Кроме того, предполагалось, что этим же путем в Швецию могут «драпануть» броненосцы «Ильмаринен» и «Вяйнемяйнен». Могилевский выполнил указание весьма старательно: вечером 30-го и утром 1-го он несколько раз уточнил счисление, после чего выставил заграждение в указанном месте. Увы, первая боевая минная постановка советского подводного флота успехом не увенчалась — ни до, ни после постановки командир не наблюдал в этих водах никакого движения, поскольку финны перенесли все свое движение к опушке шхер. Лишь на шестой день Могилевс-

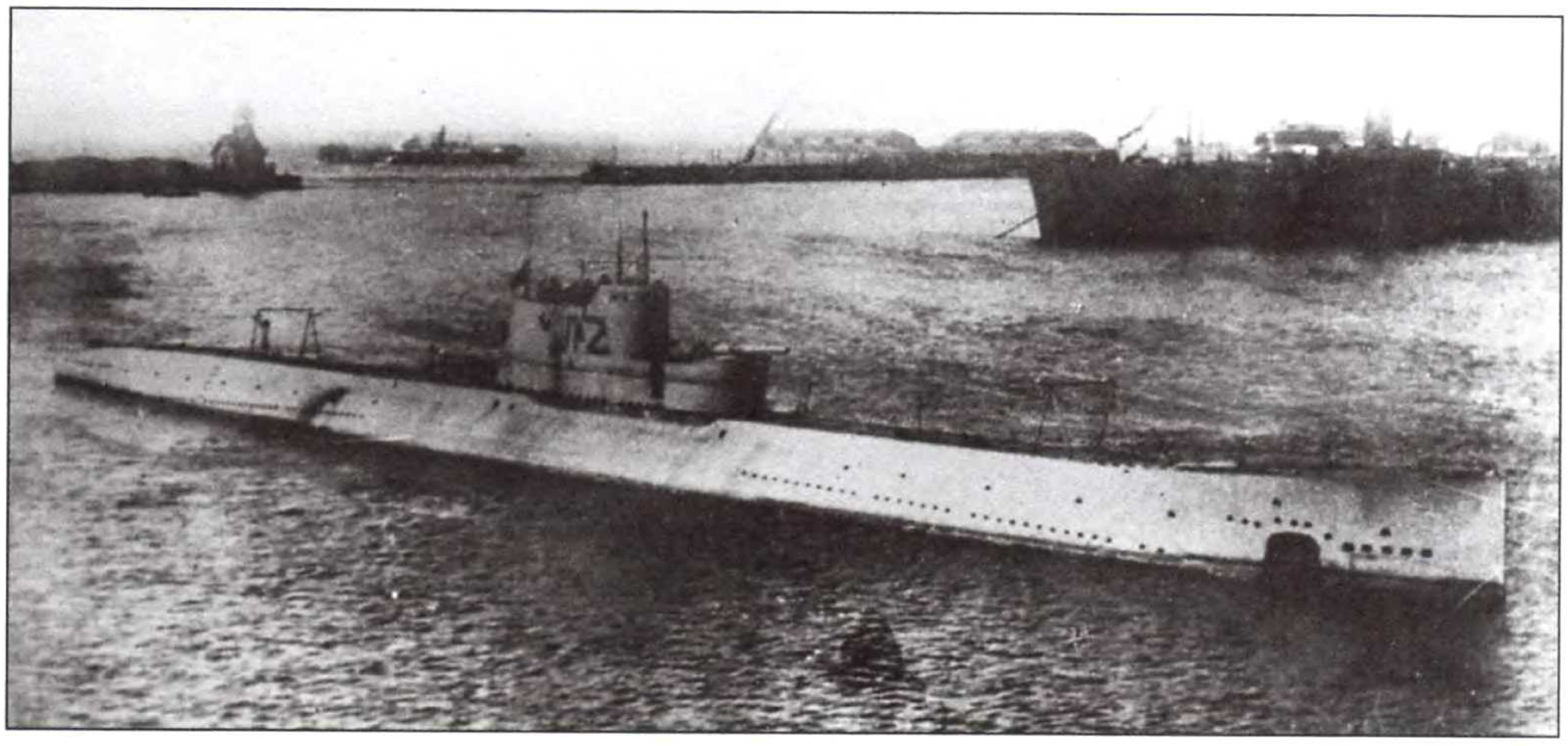


«Л-1», Таллин, 1940 г.

кий решил приблизиться к побережью Лемланда где сразу же обнаружил небольшой конвой. От атаки пришлось отказаться из-за мелководья. 12-го числа субмарина была отозвана в базу и на следующий день прибыла в Либаву. Здесь до начала нового 1940 года подлодка ждала мин, но и после их прибытия в море не вышла в связи с прекращением подводной кампании. По итогам БП в 1940 году подлодка вышла в 1-ю линию, награжденный за войну орденом Красной звезды Могилевский был назван одним из лучших подводников флота. Увы, отличиться в Великой Отечественной прекрасно подготовленному экипажу не довелось — еще в конце 40-го корабль стал на капитальный ремонт. На момент начала войны техническая готовность субмарины составляла примерно 64%. Понимая, что в ближайшем обозримом будущем завершить ремонт не удастся, командование в начале августа включило подлодку в состав ЭОН-15 для перевода на Север. Для этого корпус вывели из акватории завода «Судомех» и загрузили взрывчатыми веществами, которые также планировали отправить в Молотовск. К этому моменту на корабле осталось не более 40-50% экипажа, а остальные моряки ушли сражаться на сушу в составе частей морской пехоты. Увы, выход немцев к Неве перечеркнул все планы. В конце сентября корпус разгрузили и отбуксировали в Ленинградский торговый порт к Туруханным островам, где поставили на стоянку. Увы, это оказалось не лучшим выбором — вся акватория порта простреливалась огнем немецкой осадной артиллерии. Экипаж почти полностью был переведен на другие корабли, все работы прекратились. 27 декабря, при очередном обходе порта дежурно-вахтенной службой выяснилось, что корпус сел на грунт, по-видимому, в результате осколочных повреждений, которые при отсутствии экипажа привели к постепенному заполнению лодки водой. Интересно отметить, что несколькими днями раньше лодка осматривалась представителями завода «Судомех» и ее консервация была признана удовлетворительной. В дальнейшем субмарина формально продолжала числиться в составе дивизиона строящихся и капитально ремонтирующихся подлодок КБФ. На нее даже назначали командиров — как правило, тех из офицеров подплава, кто временно оказался без должности. Летом 1944 года ее подняли, после чего возникли планы возобновления капитального ремонта и ввода в строй. В июне следующего года корпус обследовала комиссия технического управления флота, которая определила степень его готовности всего в 8—10%. После этого приказом наркома ВМФ №0130 от 7 июля 1945 года «Л-1» исключили из состава флота со сдачей на разделку.

Командовали подлодкой: А.Г. Булавинец (1931—1934), П.В.Максимов (1934 — 1938), С.С.Могилевский (9.11.1938—15.2.1941), Н.Э.Эйхбаум (20.8—21.9.1943), Ф.Г. Вершинин (6.10.1943—30.8.1944).

«Л-2» в середине 1930-х гг.



«Л-2»

В ноябре 39-го субмарина начала капитальный ремонт, помешавший ей принять участие в советско-финляндской войне. К началу следующей войны техническая готовность корабля составляла всего лишь 83%. После 22 июня темп работ заметно повысился, и уже 19 августа начались сдаточные испытания. Они завершились 28-го, а 10 октября корабль поднял военно-морской флаг. С учетом тяжелой обстановки под Ленинградом испытания проводились по сокращенной программе, а личный состав прошел лишь минимально необходимый курс боевой подготовки. Кораблем командовал молодой офицер капитан-лейтенант А.П. Чебанов, для которого «Л-2» стала дебютом в роли командира.

В ночь на 13 ноября 1941 г. «Л-2» совместно с «М-98» вышла из Кронштадта. К 10 часам утра они прибыли к острову Гогланд, который в то время был пунктом формирования конвоев для эвакуации защитников Ханко. Субмарины должны были идти с очередным караваном до разветвления фарватера в районе к северу от острова Найсаар, после чего начать самостоятельный переход на свои позиции. Для «Л-2» был выделен район Дапцигской бухты, где подлодка должна была произвести минную постановку, а затем действовать в обычном качестве. Вечером 13-го отряд, куда также входили эсминцы «Суровый» (флаг начальника штаба эскадры КБФ капитана 2 ранга В.М. Нарыкова), «Гордый», минный заградитель «Урал», четыре тральщика и шесть сторожевых катеров начали движение на запад. Из-за навигационной ошибки, которой было сложно избежать в условиях темной ночи, отряд немного сбился с курса и вскоре после полуночи попал на недавно выставленное немцами заграждение D.46. Головной тральщик подсек мину, на которой подорвался шедший уступом тральщик «Верп». Головной в кильватерной колонне «Суровый» начал обходить место подрыва слева, но сам получил тяжелые повреждения от взрыва мины в параване. Попытку обойти место подрыва предприняла «Л-2» — с тем же результатом. В 01.07, через две минуты после подрыва эсминца под ее кормой прогрохотал взрыв мины.

Проведенный осмотр показал, что получил повреждения прочный корпус в 6-м отсеке, началось поступление воды, но, что еще хуже, была заклинена правая линия вала и был поврежден ее дейдвудный сальник. В этой обстановке, получивший контузию во время взрыва Чебанов, приказал стать на якорь. Остановить поступление воды в кормовой отсек не удавалось, а вскоре вышел из строя турбонасос. Возможно, экипажу еще удалось бы переломить ход борьбы за живучесть, но через 20 минут после первого подрыва прогремел новый взрыв в районе 5-го отсека по левому борту. После этого внутри субмарины почти полностью погас свет, сдвинулись с фундаментов дизеля, вышли из строя гирокомпас, радиосвязь и трюмная помпа, что лишило корабль последнего водоотливного средства. Стал нарастать дифферент на корму с креном на левый борт. Почти из всех отсеков докладывали о появлении новых течей, создать же противодавление не удавалось из-за появления многочисленных трещин и щелей. В документах БПЛ подчеркивалось, что *«даже в самые тяжелые минуты большинство людей продолжало оставаться на боевых постах, выполняя свои обязанности по аварийному расписанию. При этом не было ни паники, ни внешних проявлений трусости»*. Не менее десятка моряков были убиты взрывами, многие получили ранения, травмы и контузии. Для эвакуации пострадавших командир пытался связаться с находившимися ря-

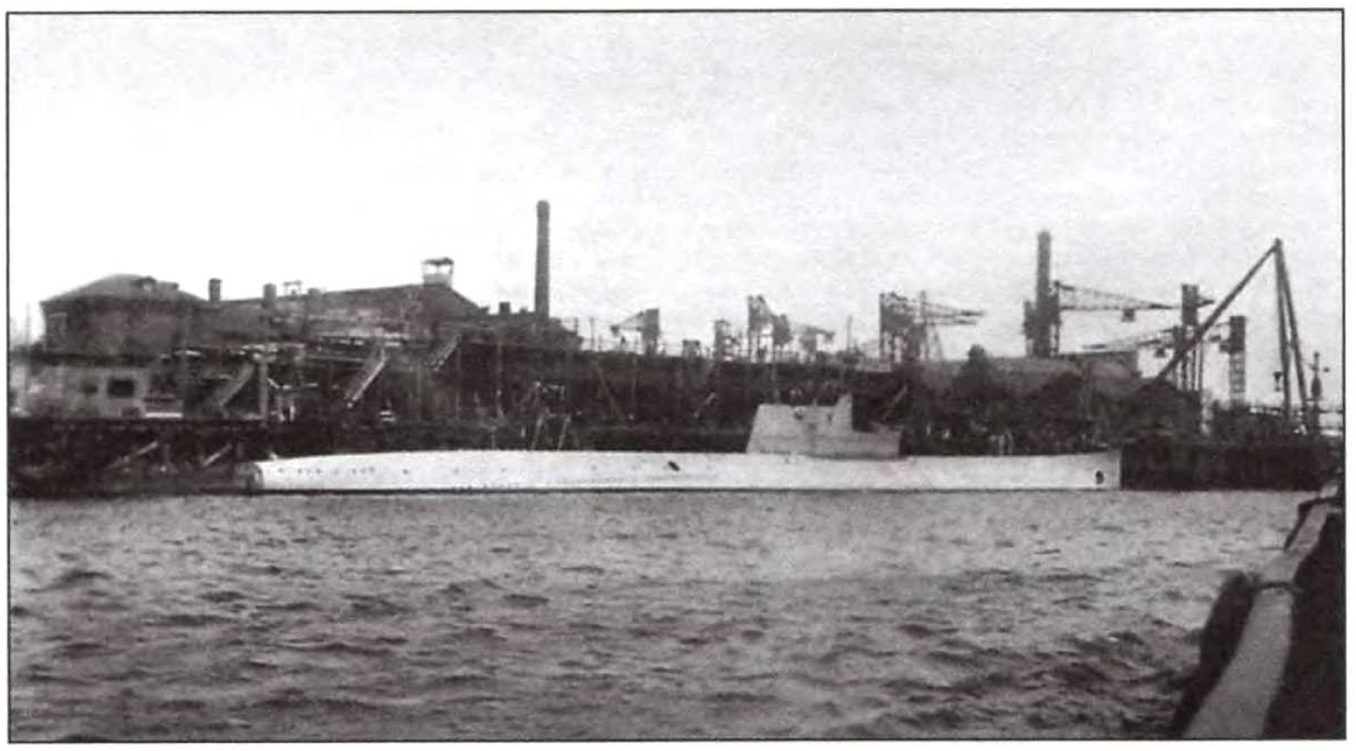
Командир «Л-2» Александр Петрович Чебанов

дом катерами, но те, не имея указаний от Нарыкова (он ушел догонять ушедшие вперед корабли на другом катере), никаких попыток подойти к субмарине не предпринимали. В этот момент на лодку нанесло корму дрейфовавшего рядом «Сурового». Поскольку перед этим Чебанов безуспешно вызывал команду эсминца, для установления связи на него с подлодки перепрыгнул один из матросов. Как оказалось, «Суровый» ничем не мог помочь «Л-2», поскольку сам медленно погружался в воды Финского залива. До того момента, как корабли разошлись, на эскадренный миноносец успели перебраться еще двое подводников. Они стали единственными, кто спасся. Около 5 часов утра к месту дрейфа поврежденных кораблей вернулись два катера, базовые тральщики «Рым» и БТЩ-217. Согласно распоряжению Нарыкова последний должен был снять экипаж «Л-2». Из-за большой волны тральщик с трудом подошел на близкое расстояние, но, якобы, не обнаружил на мостике подлодки ни одного человека. После этого он развернулся и попытался вторично подойти вплотную, но не смог завершить маневр из-за волнения. После этого командир БТЩ-217, не донеся о невыполнении приказа, запросил у командира отряда новых указаний. Поняв это таким образом, что личный состав «Л-2» снят, Нарыков приказал тральщикам уйти к острову Гогланд. В 06.15, когда БТЩ-217 находился уже в пяти милях от подводной лодки, за кормой послышался отдаленный взрыв, скорей всего свидетельствовавший о гибели «Сталинца» в результате очередного подрыва. Субмарина затонула в 6-6,5 милях севернее острова Кэри, приблизительно в точке 59°46' с.ш./25°10'7» в.д., при этом на ней погибло 50 моряков.

Командовали подлодкой: Г.А.Иванов (12.1931—9.1934), А.А.Асямолов (9.1934—3.1936), Г.А.Иванов (3.1936—12.1937), С.А.Рогачевский (2—7.1938), А.А.Косенко (31.7.1938—16.3.1939), А.П.Чебанов (31.3.1939— 14.11.1941).

«Л-3»

До войны подлодка активно занималась БП в составе 3-го (с марта 1935 г. — 12-го) ДПЛ 1-й БПЛ КБФ. Наиболее значимым достижением экипажа стало 62-суточное автономное плавание летом 1936 года. После окончания кампании 1938 года корабль стал на капитальный ремонт на заводе «Судомех», который был окончен лишь в самом конце 1940 г. В течение зимы подлодка базировалась на Либаву, осуществляя программу госиспытаний. 24 февраля на ней подписали приемный акт, а 12 мая подняли военно-морской флаг.



«Л-3» перед войной

Сразу после этого потребовалось докование, которое субмарина прошла с 3 по 16 июня. До 20-го числа были приняты все виды запасов, кроме топлива, которое не выдавалось нерасторопным командованием порта. С учетом вышеизложенного о прохождении экипажем курса боевой подготовки говорить не приходится — фактически были отработаны только плавание в надводном и подводном положениях, а также проверена исправность оружия.

Личность командира подлодки — капитана 3 ранга П.Д. Грищенко — в ходе войны и, главным образом послевоенного времени, действительно стала легендарной и потому требует к себе особого внимания. Уроженец города Первомайск Николаевской области 1908 года рождения, Петр Денисович по комсомольской путевке уехал поступать в ВМУ имени Фрунзе. Училищный выпуск состоялся в 1931 году и в середине 30-х после непродолжительной службы на Севере Грищенко окончил УОПП а затем служил помощником и командиром большой подлодки «Д-5». С последней должности он поступил на командный факультет академии, которую окончил в 1940 году и стал командиром оканчивавшей капремонт «Л-3».

В первый боевой поход — дозор у мыса Акменрагс — «Фрунзевец» вышел вечером 22 июня. Первых трое суток субмарина спокойно находилась на дозорной позиции, но в ночь на 26-е из находившегося в Усть-Двинске штаба 1-й БПЛ была получена радиограмма с приказом выставить мины у Мемеля. Лодка подтвердила получение приказа в 02.43, но в штабе флота в Таллине эту радиограмму смогли расшифровать только в 19.07. Немцы с расшифровкой справились гораздо оперативнее, и уже в 10 часов утра командующий тральщиками «Норд» получил приказ провести поиск мин и подлодки по указанным в радиограмме координатам.

Тем временем, «Л-3» описала широкую дугу, уйдя в море в надводном положении

Командир «Л-3» Петр Денисович Грищенко

и снова вернувшись к берегу на широте Мемеля. С 2 часов ночи 27 июня подлодка шла в подводном положении, и спустя три часа на ней зафиксировали отдаленные разрывы глубинных бомб. Можно не сомневаться, что их сбрасывали охотники «Uj 118», «Uj 113» которые покинули дозорную позицию у входа в порт и вели поиск субмарины. Днем на 118-м отказал гидролокатор, что, видимо, стало одной из причин безрезультатности поиска. Тем временем, командир подводного минзага пребывал в раздумьях. В своем донесении Грищенко писал: *«При переходе для минной постановки у Мемеля не была ясна обстановка; поставленную задачу понял, но закралось сомнение — почему мне приказали поставить минное поле так, а не по-другому. Решил, что, очевидно командование установило фарватер и его надо заградить. Для того чтобы проверить, решил провести разведку на себя, но оказалось после разведки, что это не фарватер. Корабли противника выходят из Мемеля и идут до буя, после чего ворочают на зюйд и идут вдоль берега; таким образом, передо мной стала задача — ставить ли мины согласно приказа или ставить согласно выявленного фарватера. Поскольку замысел командования мне не был известен, а задача поставлена конкретно, решил ставить там, где приказано, что и сделал с 12.00 до 13.30 27.06.41»*.

Интересно отметить, что командир, признавая тот факт, что мины были выставлены вдалеке от фарватера, в своих мемуарах объявил мемельскую постановку сверхрезультативной, приписав ей гибель сразу шести судов! Фактически все обстояло совершенно иначе. Группа вспомогательных тральщиков 31-й флотилии, протралив до утра 30 июня весь указанный в радиограмме район так и не нашла ни одной мины. Впрочем, причиной отсутствия мин могли быть и нарушения, допущенные при подготовке мин в базе, например, неправильная установка по глубине. Именно к такому выводу можно придти исходя из того факта, что вечером 2 июля находившийся в дозоре у Мемеля охотник «Uj 114» обнаружил при помощи гидролокатора три подводных объекта на расстоянии 900, 600 и 400 м, которые классифицировал как мины. В течение 3 и 4 июля тральщики 31-й флотилии вновь протралили «фарватер №80» (связывал Свинемюнде и Виндаву) катерными тралами MPG на глубину до 10 метров (лодка ставила мины с углублением 12 футов — 3,7 м) на ширину три мили и вновь ничего не нашли. С этого момента мины «Л-3» «пропали с горизонта» окончательно. Что же касается гибели на походах к порту четырех судов (два других, на которые претендует «Л-3» погибли в другое время и в других районах), то все они погибли на немецком оборонительном заграждении, стоявшем у входа в порт: латвийский «Кайя» (244 брт) подорвался 1 октября из-за неправильных действий капитана, пренебрегшего советом лоцмана, шведский «Уно» 22 ноября, потому, что пытался вообще обойтись без услуг лоцмана, немецкий «Эгеран» (1142 брт) 26 ноября потому, что вышел за пределы фарватера в туманную погоду. Подробности гибели 19—20 ноября транспорта «Хенни» (764 брт) неизвестны, поскольку он затонул со всем экипажем и при тралении заграждения был найден лишь его остов. В конце ноября — первой половине декабря тральщики 31-й флотилии и катера плавбазы тральщиков «MRS 12» вытралили оборонительное поле, уничтожив 102 мины. Еще четыре были ранее замечены плавающими и расстреляны, и столько же числилось сработавшими при подрыве судов. 10 мин потерялось, как и все 20, выставленных с «Л-3»...

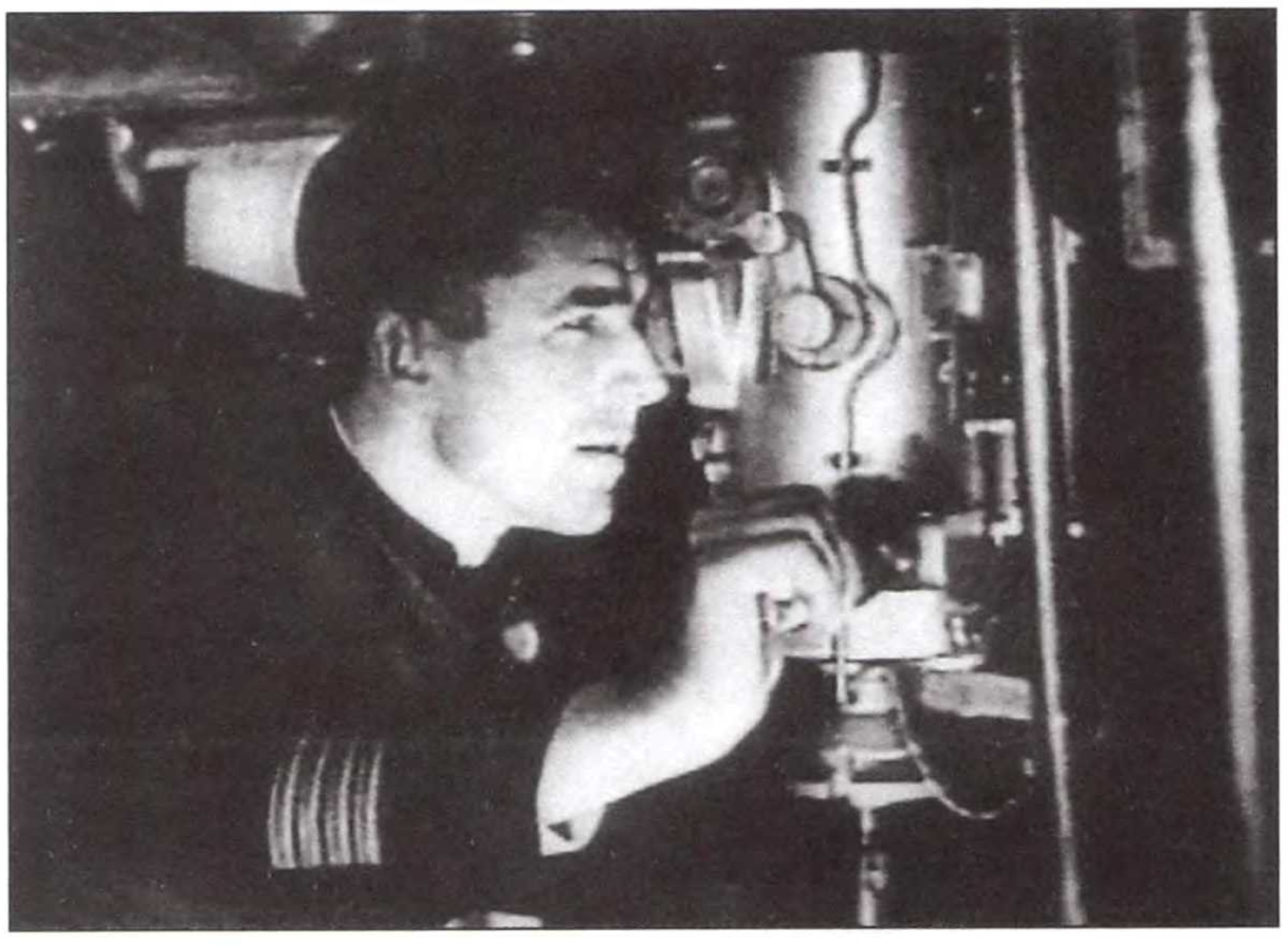
Обратный переход омрачился неожиданной неисправностью кормовых горизонтальных рулей — при одной из перекладок они застыли в положении 25 градусов на погружение. Починить их привод, рассоединившийся в надстройке, можно было только в надводном положении. Эту задачу в ночь на 29-е выполнил персонал БЧ-5, которую возглавляя один из лучших инженеров-механиков подводных сил КБФ М.А. Крастелев. Правда, при этом в надстройку уронили лом, который грозил заклинить рули окончательно, но он был извлечен самым щуплым членом экипажа — старпомом В.К. Коноваловым. В эту же ночь подлодка получила приказ идти в Таллин через пролив Соэлавяйн, правда, вскоре в связи с обнаружением мин в Моонзунде комбриг приказал «Л-3» задержаться у входа в пролив. Здесь пришлось провести двое суток. Наконец, в 01.30 2 июля на субмарине смогли прочитать отправленную еще девять часов назад радиограмму штаба Прибалтийской ВМБ, где ей предписывалось еще в 22 часа 1 июля прибыть в точку встречи с тральщиками у бухты Тага-лахт. Поскольку «Л-3» туда не успела, ей приказали идти в бухту Кихелькона. Сделать это оказалось непросто — ночью при подходе к берегу субмарина подверглась обстрелу береговой батареи и была вынуждена срочно погрузиться. Утренняя попытка пройти в бухту под перископом оказалась невозможной из-за тумана. Минзаг пролежал на грунте до 18 часов, а затем повторил подход — на этот раз успешно. Пройдя вглубь бухты и встав у самого берега, Грищенко немедленно послал Коновалова на стоявший рядом транспорт «Оскар» с приказом запереть и

опечатать его радиорубку. Идея, в принципе, была верной, но командир «Л-3» не мог знать, что информацию о его прибытии в бухту врагу передадут не какие-то диверсанты или приспешники из числа националистов, а... он сам через своего радиста. Уже спустя три часа на дежурившей у входа в Соэлавяйн немецкой субмарине «U 145» получили приказ обследовать бухту, что и произвел в утренние часы 3 июля. К счастью, «Л-3» стояла далеко от входа, и пройти до ее стоянки в подводном положении немецкая лодка не смогла бы из-за малых глубин. При ночном переходе в Рохокюлу подлодка чуть не столкнулась с преграждавшем фарватер буксиром, но, избежав столкновения, села на мель, правда, без серьезных последствий. Следующий этап перехода Рохукюла — Таллин прошел в ночь на 5 июля без происшествий, если не считать таковыми двукратный обстрел с «Л-3» групп наших торпедных катеров, о которых Грищенко не имел оповещения.

Система подведения итогов походов в то время еще отсутствовала, но в целом поход «Л-3» был оценен как успешный. В штабе флота командира упрекнули в отсутствии разумной инициативы при выборе места постановки, и впредь предоставили ему право самому выбирать, где ставить мины, после проведения разведки «на себя». Этим правом Грищенко предстояло воспользоваться очень скоро, поскольку «Фрунзевец» являлся на тот момент единственным боеготовым подводным минным заградителем КБФ.

В свой второй поход «Л-3» вышла из Таллина днем 15 июля. До мыса Ристна ее и «С-8» сопровождали тральщик и пять катеров. Переход на позицию в Данцигскую бухту осуществлялся днем в подводном положении и только ночь — над водой. Это позволило сохранить скрытность, хотя и заняло три дня. Утром 19-го Грищенко приступил к своей первой задаче — постановке мин. Для этого он в подводном положении пошел к мысу Брюстерорт, справедливо рассудив, что курсирующие между Данцигской бухтой и Мемелем суда будут проходить в непосредственной близости от него. Его предположения блестяще подтвердились в 07.50, когда на горизонте показались дымы, а затем два судна, принятые командиром за тральщики. Корабли дошли до мыса, а затем развернулись на обратный курс. «Л-3» последовала за ними, выставив за 4,5 часа весь свой минный магазин. В 18.50 был зафиксирован сильный взрыв, вслед за чем в перископ в направлении минной банки наблюдался «столб воды и дыма». Между 19.30 и 23.00 акустик зафиксировал серию взрывов, которую Грищенко расценил как бомбометание эскортных кораблей, пытающихся контратаковать подлодку, только что «потопившую» транспорт. Поскольку взрывы слышались и на следующий день, командир решил отойти из опасного района к маяку Риксхефт, где он спокойно провел последующие шесть дней. Периодически подлодка получала приказы из штаба действовать на маршруте Пиллау — Мемель, приближаясь к берегу, но Грищенко их игнорировал. В ночь на 27-е он посчитал, что топлива у него осталось только на возвращение в базу, и потому своим решением покинул позицию. Справедливости ради надо сказать, что курс отхода он решил расположить на расстоянии 5—6 миль от береговой черты, совместив его с поиском судов противника. Однако, как показали последующие события, к такому поиску он не был подготовлен ни тактически, ни морально. Утром подлодка достигал района мыса Акменрагс, где в перископ были замечены тральщик и четыре катера. Спустя 10 минут акустик услышал взрывы, которые Грищенко принял за начало преследования. С перерывами взрывы продолжались на протяжении 23 часов, вымотав подводникам немало нервов. Как показывает знакомство с немецкими документами, опасения были напрасными — противник не обнаружил субмарину, а все взрывы имели непосредственное отношение к нашим действиям — летавшие волнами с небольшими интервалами бомбардировщик ВВС КБФ атаковали немецкие тральщики в гавани и на подступах к Виндавскому порту. Тем временем «Л-3» ушла к шведскому острову Форэ, где уточнила счисление и обнаружила крупный боевой корабль, идентифицированный Грищенко

Командир «Л-3» П.Д. Грищенко у перископа



как крейсер «Готланд». Наконец, днем 29-го командир передал радиограмму, что через сутки он планирует прийти в район мыса Ристна, и просил обеспечить встречу. Эскорт своевременно прибыл в точку рандеву и, поскольку ранее разведка неоднократно докладывала об обнаружении тут немецких подлодок, начал сбрасывать глубинные бомбы. После всплытия Грищенко отругал за это командира эскорта, указав, что *«своя лодка всегда может ошибиться в счислении и попасть не в указанное место, а под свои бомбы»*. Возможно, он не был бы столь категоричен, если бы знал, что за его прибытием наблюдают немецкие субмарины «U 144» и «U 142» — радиограмма с «Фрунзевца», где указывались место и время рандеву была перехвачена немецкой радиоразведкой. В этих условиях только профилактическое бомбометание тральщиков «Фугас», «Заряд» и двух «малых охотников», и следование противолодочным зигзагом помешали немецким командирам занять выгодные позиции для атаки. К сожалению, без потерь все-таки не обошлось. Находившийся в дозоре на входе в пролив Соэлавяйн тральщик «Змей» вышел за пределы безопасного района и погиб на донных минах немецких торпедных катеров, а сама «Л-3» на входе в пролив села на мель и повредила рули. Снявшись, она в тот же день прибыла в Триги на северном побережье острова Сарема, 31 июля в Таллин, а спустя двое суток в Кронштадт, где стала в доковый ремонт.

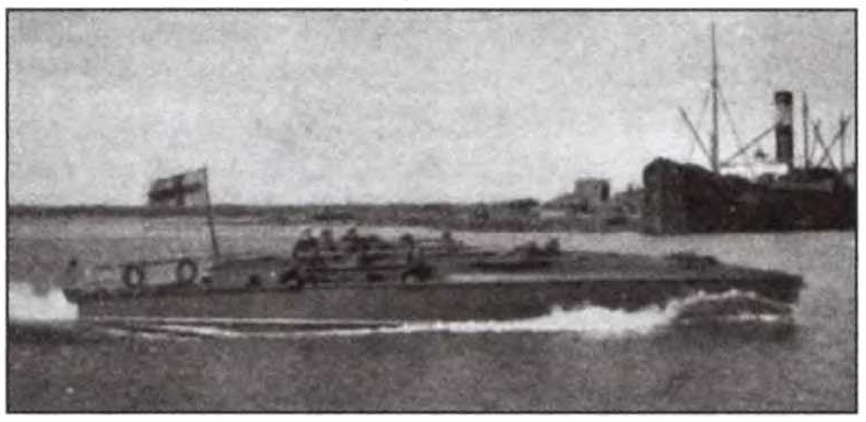
Интересна история выставленного 19 июля минного заграждения, которое, как считалось в советское время, стало причиной гибели двух вражеских судов. Реально, согласно документам противника события развивались следующим образом: Во-первых, никаких тральщиков в районе мыса Брюстерот «Л-3» встретить не могла, поскольку их там не было. Ближайшее по срокам траление проходившего тут отрезка «фарватера №80» имело место 24 июля, и оно показало полное отсутствие мин. Скорее всего Грищенко обнаружил рыболовные траулеры, занимавшиеся ловлей за пределами фарватера, и выставил мины у них за кормой в нескольких милях западнее оси фарватера. В ночь на 30 июля за несколько часов до прихода к мысу Ристна командир по собственной инициативе решил донести в штаб флота координаты загражденного минами района, которые сразу же были расшифрованы противником. Утром того же дня «фарватер №80» между точками «блау 09» и «блау 11» был закрыт для плавания судов. Его контрольное траление в тот же день выполнили шесть тральщиков 18-й флотилии, причем оно снова показало отсутствие мин. После этого немецкое командование на некоторое время забыло про поле, сосредоточившись на решении более насущных задач. Вновь о нем вспомнили 24 октября, когда на берегу между поселками Кранц (ныне Рыбачий) и Саккау была обнаружена целая мина ПЛТ. Получив материальное доказательство постановки, и опасаясь, что под влиянием течений и штормов мины могут сместиться на фарватер (так произошло у Либавы с оборонительными полями тральщика «Фугас») немецкое командование решило уничтожить заграждение. Для этой цели 20 ноября оно выделило 17 и 18-ю флотилии тральщиков. Последним пришлось работать шесть дней, прежде, чем они смогли найти первую ПЛТ. Еще две мины были вытралены 28-го и одна — 30-го. На этом успехи кончились, хотя работы продолжались до конца декабря и были прерваны только в связи с появлением плавучих льдин. Не удовлетворившись результатом, немецкое командование приказало продолжить работы с началом кампании 1942 года. Между 30 апреля и 11 мая восемь тральщиков вновь прочесали весь район, но так и не смогли найти ни одного «подарка» — поле разрядилось окончательно. Что же касается взрывов, услышанных на «Л-3» вечером 19 июля, то они действительно принадлежали глубинным бомбам, но те сбрасывались не у мыса Брюстерорт, а на соседней позиции у Мемеля, где наша подлодка «С-11» около 17.30 безуспешно атаковала немецкий конвой и подверглась столь же безрезультатному преследованию. Что же касается «столба воды и дыма», то его придется оставить на совести Грищенко — ведь если верить командиру «Л-3», получается, что ему удалось поднять перископ и осмотреть горизонт быстрей, чем успела осесть поднятая взрывом вода!

В течение двух последующих месяцев подлодка находилась в Кронштадте в готовности к выходу. Несмотря на то, что потребность в подводных минных заградителях была острой, у командования флотом просто не нашлось эскортных кораблей, чтобы обеспечить переход подлодки в Таллин. Вскоре это и вовсе было признано нецелесообразным — флот готовился оставить эту базу. 29—30 августа вырвавшиеся оттуда корабли Балтфлота прибыли в Кронштадт, и тут же критическое положение сложилось непосредственно на ближних подступах к Ленинграду. В связи с тем, что падение города могло произойти со дня на день, 5 сентября корабли Балтфлота, включая «Л-3», были подготовлены к подрыву. В этой ситуации возник дерзкий, граничивший с авантюрой план прорыва подлодок на Север че-

рез Балтийские проливы. В качестве первого эшелона готовились «С-7», «С-9» и «Л-3». Автором плана являлся комбриг объединенной БПЛ Н.П. Египко, в то время как экипажи кораблей смотрели на него без энтузиазма, предпочитая погибнуть в сухопутных боях за город, а не подорвавшись на минах или запутавшись в сетях в непреодолимом, как считалось, проливе Эресунд. Тем не менее, план был доложен на самый верх и утвержден Сталиным. Пока готовились к его реализации сухопутная обстановка стабилизировалась и нужда в столь экстремальном способе спасения отпала. Теперь Египко стремился к отмене операции, в то время как командующий флотом вице-адмирал Трибуц собирался выполнить разрешенное вождем. Это привело к конфликту между военачальниками, который стоил Египко его поста. Тем не менее, операцию отменили и «Л-3» осталась стоять в Кронштадте. Здесь она была свидетелем массированных авианалетов на корабли Балтфлота, в ходе которых за 14 боев выпустила 16 100-мм и 170 45-мм снарядов.

В конце сентября британская разведка передала нашей стороне сведения о концентрации немецкого флота во главе с линкором «Тирпиц» в устье Финского залива. Вывод наших штабов был однозначен — враг готовит прорыв главных сил флота к Кронштадту и Ленинграду. Спешно был сформирован т.н. «Передовой отряд КБФ», куда включили и «Л-3». По замыслу она должна была находиться в бухте острова Гогланд до момента получения сигнала «Альбатрос», означавшего, что корабли противника начали прорыв. Затем субмарине предстояло выйти им навстречу, и атаковать не только торпедами, но и минами, которые ставились бы непосредственно по курсу. В ранние часы 1 октября подлодка перешла в бухту острова.

Скопление тут советских кораблей не осталось незамеченным финской авиаразведкой. Вечером в море вышли торпедные катера «Сису» и «Нуоли», имевшие задачу нанести внезапный торпедный удар по кораблям на стоянке. Этот замысел блестяще удался, но финнов подвело торпедное оружие. Под покровом темноты, при видимости не превышавшей 2—2,5 кбт «Сису» последовательно выпустил обе своих торпеды по «тральщику», которым оказалась «Л-3». Одна из рыбин прошла мимо и взорвалась на берегу, но вторая, шедшая точно в борт, внезапно сделала мешок и взорвалась при ударе о каменистое дно на расстоянии 15 метров от борта субмарины. С лодки катер заметили перед самой атакой, но из-за неудовлетворительной организации выходов



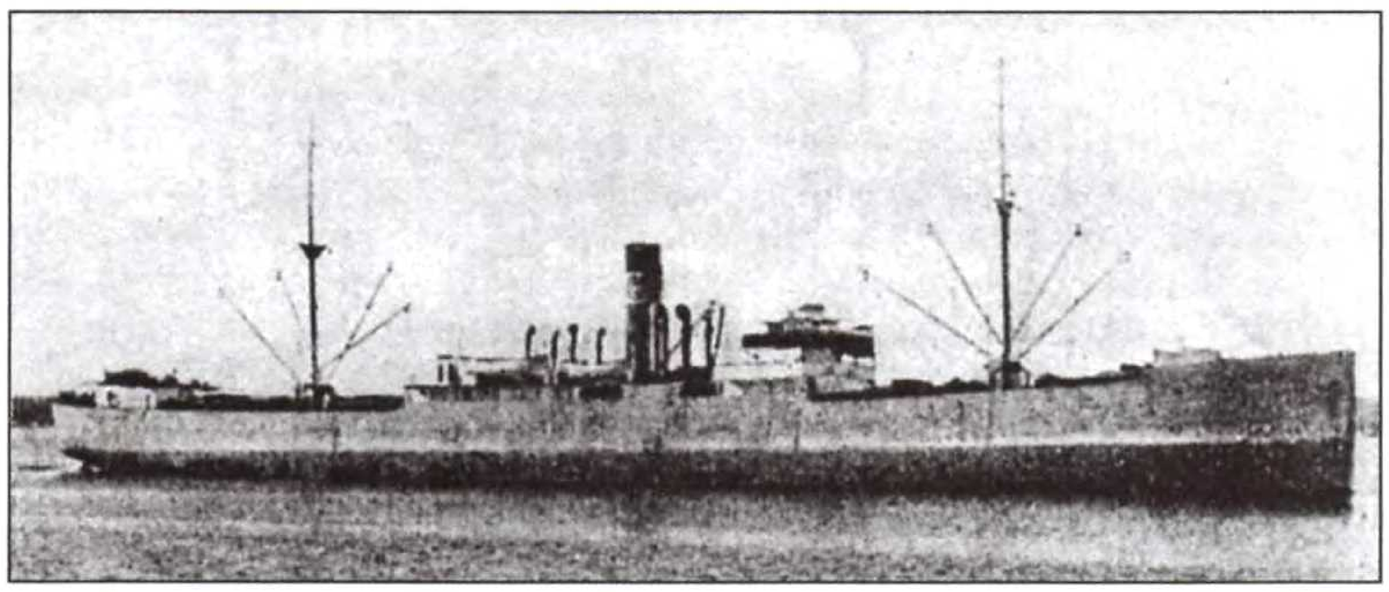
Финский торпедный катер «Сису» (снимок 1924 г.), неудачно атаковавший «Л-3» 1 октября 1941 г.

и возвращений своих катеров, начали запрашивать опознавательный сигнал. Артиллерийский огонь (выпущено 12 100-мм и 20 45-м снарядов) был открыт уже в момент отхода противника и результатов не имел. От близкого взрыва появились течи в топливно-балластных цистернах №3, №4 и №7, вышла часть приборов и механизмов в 6-м отсеке. После этого эпизода «Фрунзевцу» пришлось проводить на грунте не только дневное, но и ночное время, лишь раз в сутки всплывая для вентиляции отсеков. Так продолжалось до вечера 15 октября, когда «Л-3» вошла в бухту острова, чтобы зарядить батарею. Разыгравшийся свежий ветер начал бить ее кормовой частью в районе ЦГБ №9 о корму «Щ-310». Поскольку Грищенко в этой ситуации никаких мер не принял, действовать пришлось командиру «щуки» капитан-лейтенанту Д.К. Ярошевичу. Он попытался, подтягиваясь на швартовых, подойти ближе к берегу, а затем отдал кормовые концы и развернулся параллельно «Л-3». После этого минный заградитель навалило на южную оконечность мола, а в довершение ко всему на нее сдрейфовал находившийся в аварийном положении тральщик «Шпиль», которого шторм сорвал с якоря. Его ударом помяло обшивку ЦГБ №8, и теперь, когда половина цистерн главного балласта потеряла свою герметичность, командиру не оставалось ничего другого, как вернуться в Кронштадт на ремонт. Хотя Грищенко пытался переложить вину за аварию на командира «Щ-310», который, якобы, слишком слабо закрепил свой корабль, расследование пришло к противоположным выводам, указав, что «Фрунзевцу» следовало сразу после начала шторма выйти в море и либо дрейфовать за пределами гавани, либо лечь на грунт. За вывод подлодки из строя на 15 суток приказом командира БПЛ Трипольского командиру «Л-3» был объявлен строгий выговор с предупреждением, что в следующий раз за подобное отношение он будет предан суду военного трибунала. Тем не менее, 27 ноября, через 13 дней после выхода вышеуказанного документа приказом командующего КБФ Грищенко был награжден орденом Красной звезды. На том кампанию 1941 года и закончилась.

Поскольку еще в конце осени корабль успел пройти доковый ремонт, зимний судоремонт 1941/1942 гг. не отнял у экипажа слишком много сил. За окончание его на месяц раньше срока командир подлодки получил второй орден Красной звезды, а инженер-механик М.А. Крастелев — орден Красного знамени. До вскрытия ото льда лодка стояла у борта плавбазы «Иртыш» у набережной Летнего сада, а со вскрытием перешла на временную стоянку за Финляндским мостом, где отрабатывались погружения. Гораздо большую проблему, нежели техника создавал личный конфликт между Грищенко и военкомом подлодки батальонным комиссаром А.И. Бакановым. Последний, проанализировав походы подлодки в 1941 году пришел к выводу, что командир корабля на самом деле трус, а при докладе о своих боевых успехах занимается очковтирательством. Кроме того, он узнал о присвоении командиром 4 тысяч рублей из корабельной кассы. Жаловаться он не стал, но после безрезультатных бесед, всякое общение с Грищенко прекратил, а в нескольких случаях пользовался своим правом отмены командирских решений, в частности в вопросах расстановки кадров на корабле и увольнения личного состава на берег. Этого командир подлодки, ставший к тому времени капитаном 2 ранга, стерпеть не смог и пошел жаловаться в политотдел. Он обвинил Баканова в пьянстве, развале партийно-политической работы и желании списаться с подлодки на берег. Комиссар привел свои контраргументы, которые подтвердились и только запутали дело. В конечном итоге командование приняло «соломоново» решение: Грищенко остался командиром «Л-3», его дело замяли, а Баканова перевели служить на «Щ-310». Вместо него на должность военкома 15 июня был назначен инструктор политотдела старший политрук М.Ф. Долматов.

С 8 июля подлодка находилась в готовности к походу и в ночь на 14-е перешла в Кронштадт. Здесь ее задержали, поскольку командование флотом решило дождаться результатов развертывания подлодок 1-го эшелона, зато в составе 2-го эшелона она была первой. По замыслу командования подлодка должна была действовать на самой дальней позиции в районе острова Борнхольм и там же поставить свои мины. В ночь на 10 августа подлодка перешла из Кронштадта к Лавенсари, а в ночь на 12-е начала свой поход. На первом этапе Грищенко ровно за трое суток скрытно форсировал Финский залив, сумев пересечь 24 линии мин без единого задевания за минреп. Двое суток ушло на тренировку экипажа в районе маяка Богшер, после чего «Л-3» пошла на позицию вдоль побережья Швеции. При этом командир рассчитывал обнаружить достойные атаки цели и не ошибся. Вечером 18-го у северного входа в пролив Кальмарзунд он заметил крупный караван, включавший 16 немецких, финских и шведских торговых судов в сопровождении трех шведских эсминцев и сторожевого корабля. Торпедная атака прошла как по нотам и в 17.10 подлодка с дистанции 9—10 кбт выпустила две торпеды по второму в колонне судну водоизмещением 15 тысяч тонн. Обе торпеды попали в цель, буквально сметя с поверхности воды шведский сухогруз «К.Ф. Лильевальх» (5513 брт), перевозивший 6 тысяч тонн железной руды для экономики рейха. Судно затонуло за 30—35 секунд, унеся в пучину 33 из 40 членов экипажа. Грищенко результатов атаки пронаблюдать не смог, поскольку сразу после залпа лодка начала всплывать на поверхность, а после приема воды в цистерну быстрого погружения и уравнительную — проваливаться на глубину. Шведские эсминцы «Норденшельд» и «Норчепинг» сбросили в течение 45 минут 38 глубинных бомб, но так и не смогли нанести «Фрунзевцу», уже ушедшему на глубину 35 метров, каких-либо значимых повреждений. И все-таки попаданием под первый с начала войны серьезный удар противника имело для экипажа и особенно командира серьезные последствия. Разумная агрессивность вновь сменилась в его решениях крайней осторожностью, граничившей с трусостью. Об этом наглядно говорят его последующие действия: вместо движения к Борнхольму Грищенко отошел на северо-восток к северной оконечности Готланда, обогнул его с востока, где никаких торговых маршрутов по данным разведки не было, и только оттуда лег на прежний курс. Зная, что конвои ходят вдоль самого берега в пределах 6-мильной полосы территориальных вод, он обошел южную оконечность Эланда на расстоянии 35 миль. Когда днем 22-го акустик доложил об обнаружении в районе Карлскроны шумов конвоя, Грищенко отказался от атаки, мо-

Шведский сухогруз «К.Ф. Лильевальх», потопленный «Л-3» 18 июля 1942 г.



тивируя это тем, что *«после первой атаки, приняв на лодку 40 глубинных бомб, был не уверен в минах и минном устройстве, почему решил, пока не освобожусь от мин, никаких транспортов не атаковать»*. По этой же причине вечером 24-го командир отказался от атаки немецкой подлодки, шедшей в надводном положении, хотя она в случае срыва атаки уж точно не могла забросать «Л-3» глубинными бомбами. Одновременно командиру постоянно мерещились «преследующие» его корабли и субмарины, от которых он лишь благодаря своем мастерству мог уклоняться.

Вечером 25-го после предварительной разведки маршрутов движения судов, которые ходили тут без каких-либо предосторожностей, Грищенко приступил к минной постановке. Шесть мин вышли нормально, но якорь седьмой заело в трубе, и уже вышедшая мина волочилась за подлодкой в течение 30 минут, пока не выпала в произвольном месте. Затем были выставлены еще две банки из 4 и девяти мин соответственно. Указанная неисправность помешала лодке перегородить узловую точку фарватера «грюн 05» — получилось, что первая банка встала западнее ее, а две последующие — восточнее. Подорваться на них могло только сошедшее с фарватера судно. Это произошло ночью 28 августа с немецкой трехмачтовой шхуной «Вальтер» (167 брт). Пять членов ее команды погибли при взрыве, спасся один капитан, утверждавший, что его судно было потоплено торпедой. В штабе «Морской станции Балтийского моря» отклонили эту версию, поскольку не было никаких сведений, подтверждающих присутствие в данном районе советских подлодок, да и сама атака на такое мелкое судно выглядела сомнительно. В конечном итоге причину гибели приписали британской донной мине, хотя глубина моря в точке подрыва и превышала 50 метров. Мины «Фрунзевца» никого не беспокоили до 22 октября, когда тральщик «М 1906», осуществлявший поиск «Д-2» после торпедирования парома «Дойчланд», обнаружил плавающую мину типа ПЛТ в непосредственной близости от места постановки первой банки. В район срочно была направлена 15-я флотилия тральщиков с задачей протралить весь участок между «грюн 06» и «грюн 05», а также уходивший на юг «фарватер №51» на расстояние 5 миль. Траление, выполненное в течение 23—24 октября, показало полное отсутствие мин — очевидно, к тому времени они все уже сорвались с якорей.

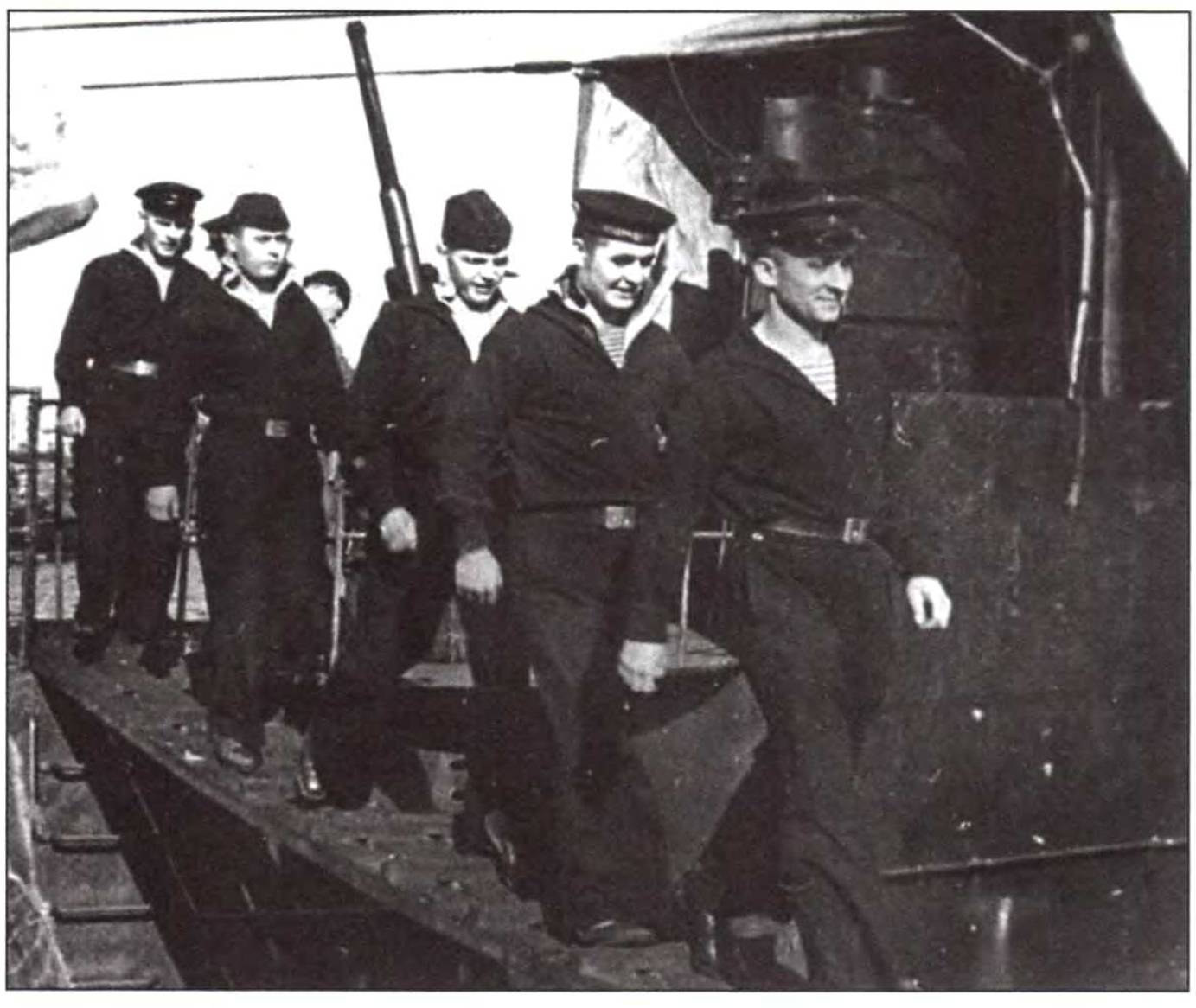
Тем временем поход «Л-3» продолжался, но чем дольше он длился, тем больше происходило событий, которые невозможно было объяснить. В частности, торпедную атаку поздно вечером 26 августа в 10 милях южнее шведского порта Истад. Грищенко утверждал, что он из надводного положения выпустил 4 торпеды с интервалом в 14 секунд по кильватерной колонне из трех судов, после чего наблюдал два попадания в разные пароходы. Стоит заострить свое внимание на том, что атака производилась с дистанции 15 кбт, угол упреждения брался 15 градусов, а скорость целей оценивалась в 18 узлов, что фактически вдове превышало среднестатистическую скорость транспорта того времени. В месте атаки действительно находился судоходный «фарватер №59», но на этом совпадения донесения командира с реальностью и заканчиваются. Во-первых, ось фарватера пролегала с запада на восток, а не с севера на юг, как показал Грищенко, во-вторых, немцы не только не потеряли судов в эту ночь, но даже, как указывалось выше, не зафиксировали нападения. Остается предположить, что целью атаки являлись рыболовные траулеры, не оснащенные радиостанциями и принявшие произошедшие на расстоянии взрывы за самопроизвольное срабатывание взрывателей донных мин. Обрадовавшись отсутствию преследования, командир увел субмарину на восток от Борнхольма, где 29 августа во время покладки на грунт экипаж произвел смену лопнувшей крышки цилиндра дизеля. После этого Грищенко собирался уйти еще на 30—40 миль восточнее и передать радиограмму о потоплении двух транспортов, но комиссар высказался против, и подлодка осталась в прежнем районе. Командир решил вернуться к южной оконечности Эланда — туда, где 22 августа он слышал шумы конвоя. «Историческая встреча» состоялась днем 1 сентября в 25 милях юго-восточнее южной оконечности Эланда. На горизонте показался идущий на юг конвой, включавший восемь транспортов и миноносец типа «Фальке». Сначала в 17.12 «Л-3» двумя торпедами потопила корабль охранения, а спустя 20 минут 4-торпедным залпом с дистанции 15 кбт отправила на дно транспорт. Любопытно отметить, что после «потопления» миноносца конвой не изменил своего курса, продолжая тупо переть навстречу опасности. Крайне затруднительно прокомментировать этот двойной успех какими-либо иными словами, чем «фантастика» — на этот раз в немецких документах отсутствует не только факты потерь и обнаружения подлодки, но даже данные о том, что в этом месте вообще осуществлялось какое-то судоходство.

Избавившись от всех мин и торпед Грищенко начал возвращение в базу. К устью Финского залива он подошел в ночь на 5

сентября и приступил к форсированию тем же путем, что и выходил — вдоль опушки финских шхер. В 06.15 6 сентября при пересечении заграждения «Насхорн-11» подлодка коснулась минрепа, а затем над ней прогрохотал сильный взрыв, не сопровождавшийся, однако, серьезными повреждениями. Подводникам повезло: лодка оборвала минреп мины UMA (вес ВВ 30 кг), которая взорвалась при всплытии на поверхность в 13—15 метрах от верхней палубы корабля. И все-таки, как показали последующие события, этот взрыв чуть было не стоил «Фрунзевцу» жизни. В результате сотрясения на лодке разошлись швы топливно-балластных цистерн, и на поверхности показался предательский масляный след, перемещавшийся вместе с кораблем на восток. Уже через полтора часа трофейный бомбардировщик СБ финских ВВС сбросил в голову следа две бомбы, взрыв которых повредил рубочный люк и разбил множество лампочек. Новые взрывы были зафиксированы в 10.43 и около 14 часов, но последний произошел слишком далеко. Вышел из меридиана гирокомпас, разошлись некоторые трубопроводы, но экипаж мужественно устранил все повреждения. Поскольку акустик в этот момент не докладывал о шумах винтов, все взрыв Грищенко приписал взрывающимся на расстоянии от корпуса минам с электрическими антеннами, наличие которых у немцев лишь предполагалось. К счастью для экипажа «Л-3» вечером погода засвежела, сделав масляный след менее заметным и не дав возможности принять участие в охоте финским сторожевым катерам. К утру 8-го «Фрунзевец» дошел до минного заграждения «Зееигель», где в 00.44 над ней вновь прогрохотал взрыв — на этот раз действительно мины. Поскольку мина EMB с малым зарядом ВВ взорвалась на удалении примерно 27 метров от верхней палубы, на подлодке не разбились даже лампочки. Острословы по этому поводу окрестили свой корабль «первым в мире подводным тральщиком». Вечером наши сторожевые катера встретили субмарину в нескольких милях западнее Лавенсари и привели ее в бухту острова.

Командование очень высоко оценило результаты похода «Л-3». Лодка прошла 1389 миль над и 856 под водой, в Финском заливе пересекла 60 линий мин, несколько раз подорвалась, но смогла вернуться без серьезных повреждений. Впоследствии это дало повод Грищенко назвать крейсерство «Фрунзевца» «походом смертников». Считалось, что только торпедным оружием лодка потопила четыре транспорта водоизмещением 41 тыс. тонн и миноносец. Успех минной постановки оценили в два судна в 15 тыс. тонн. На рубке появилась цифра «7», на груди у моряков — ордена. 15 человек, включая Грищенко, были награждены орденами Ленина*, 15 — Красного знамени, 24 — Красной звезды. И все-таки, полного удовлетворения у командования этот выход не вызвал. В изложении комбрига А.М. Стеценко претензии звучали следующим образом: *«Командир ПЛ действовал на позиции правильно и смело, но недостаточно настойчиво. К его ошибкам следует отнести: отказа от атаки ПЛ противника и отказ от атаки ТР ТР, за исключением атаки танкера 18.08 до постановки МЗ-Б из-за опасения повреждения минных труб при преследовании силами ПЛО. При форсировании Финского залива ПЛ следовало идти по глубинам не 17—20 метров, а по значительно большим глубинам, что особенно вызывается наличием антенных мин противника»*. Дальше пошли в политотделе бригады. *«Несмотря на большой успех ПЛ* — писалось в одном из политдонесений, — *все же следует отметить, что командование подлодки в вы-*

«Л-3» вернулась из похода, сентябрь 1942 г.



---

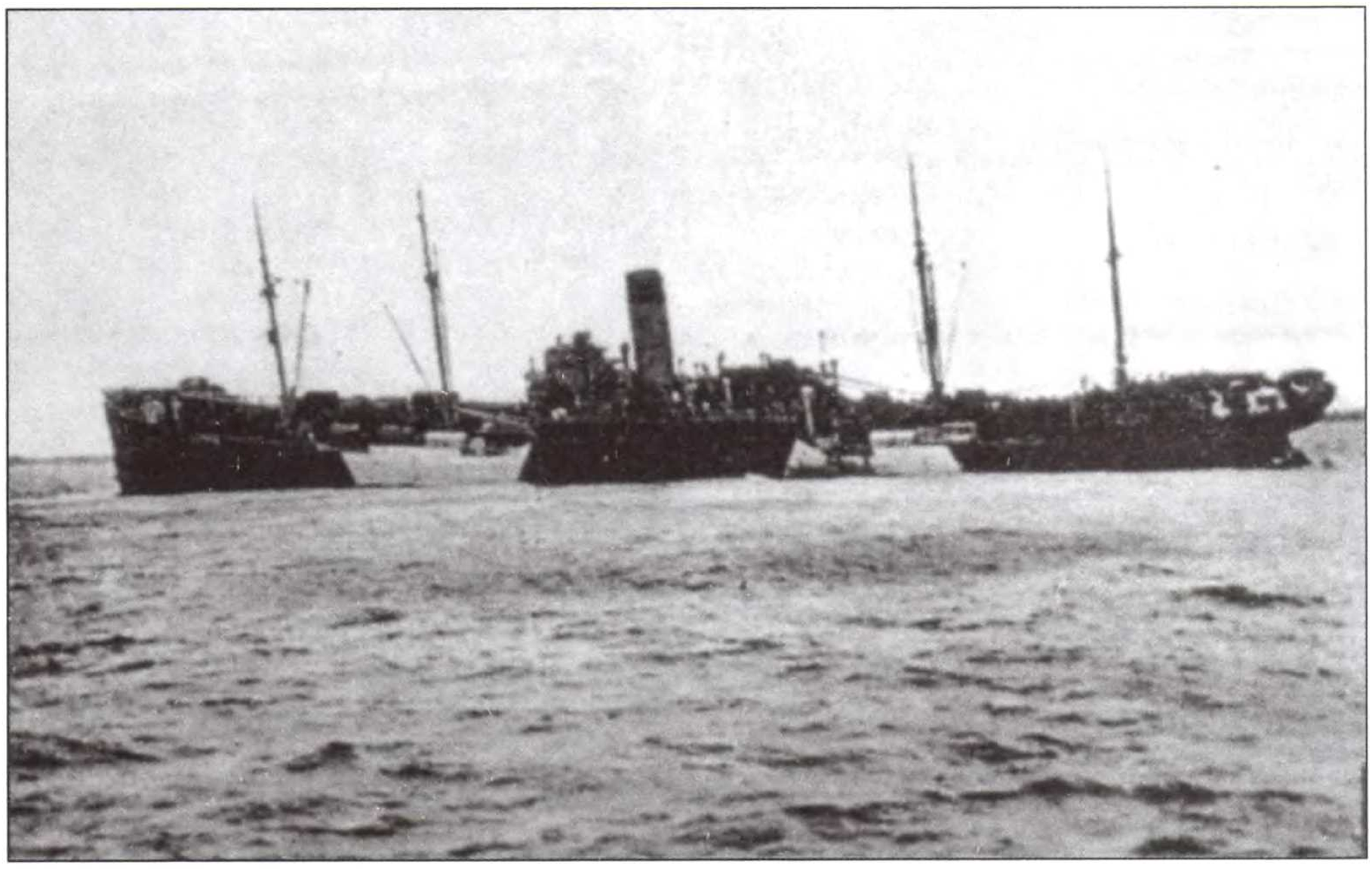
* Часто встречаемое в литературе утверждение о представлении П.Д. Грищенко к званию Героя Советского Союза, которое было отклонено на верху, архивными документами не подтверждается. Сразу же после прибытия из похода он был награжден одновременно с остальными членами экипажа (орден Ленина — приказ командующего КБФ №62 от 22.9.1942). Для сравнения, А.М. Матиясевич, на которого действительно было отклонено представление к званию Героя, был награжден орденом Ленина только 22.2.1943, в то время как остальные члены экипажа — приказом командующего КБФ №68 от 8.10.1942.

полнении боевого задания не проявило должной настойчивости, инициативы и тем более дерзости, что могло еще больше увеличить боевой успех подлодки». Под последним подразумевалась любовь Грищенко к стрельбе четырехторпедными залпами. Позднее в своих мемуарах и книгах бывший командир «Л-3» саркастически высказывался по поводу понимания политработниками метода стрельбы «с временным интервалом», но в главном они были правы: то, как производил свои залпы Петр Денисович, больше напоминало стремление побыстрей избавиться от боезапаса.

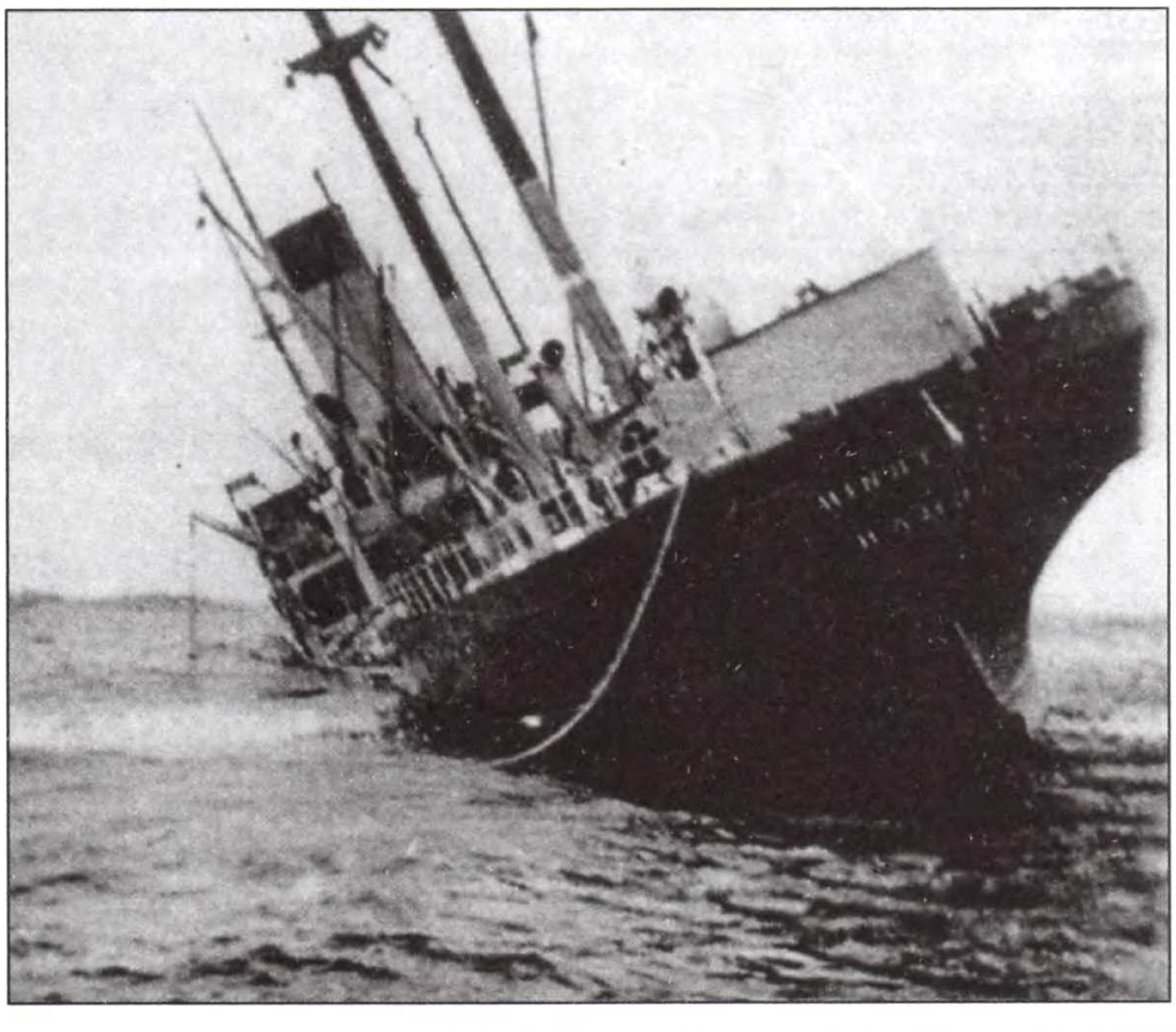
Стараясь потопить как можно больше целей, подводники Балтики стреляли на протяжении всей кампании 1942 года исключительно одно- и двухторпедными залпами и лишь один Грищенко использовал четырехторпедные, причем дважды. Может, это было необходимо по условиям тактической обстановки? Скорее напротив. Совершенно не понятно, чем была вызвана необходимость стрелять таким залпом ночью 26 августа по неохраняемой кильватерной колонне судов да еще с дистанции в полторы мили, когда ничего не мешало подойти ближе и расстрелять пароходы если не артиллерией, то прицельными торпедными выстрелами? Почему 1 сентября потребовалось выпускать четыре торпеды по головному в конвое транспорту с дистанции 15 кбт, если можно было стрелять по одному из концевых судов двухторпедным залпом с гораздо меньшей дистанции (именно так был потоплен «К.Ф. Лильевальх»)? Ответов на эти вопросы ни сам автор мемуаров, ни кто-либо из его адептов не дает. Не вспоминают они и о том, что действуя в схожих условиях у побережья Швеции «Щ-317» под командованием Н.К. Мохова уничтожила три и повредила одно судно, «С-7» под командованием С.П. Лисина потопила два транспорта, а затем еще два у берегов Прибалтики. Эти командиры зря торпед не тратили, стараясь расходовать их по одной на каждый транспорт врага. Таким образом, если отбросить приписки, поход «Фрунзевца» оказался походом нереализованных возможностей и главную ответственность за это, безусловно, нес командир.

Поскольку подлодка не получила серьезных повреждений, зато ее экипаж приобрел боевой опыт, у командования не мог не возникнуть соблазн до конца кампании вновь послать ее в дальний поход. К тому моменту в штабе накопилось достаточно информации о маршрутах движения немецких конвоев, и потому «Л-3» предписывалось выставить минное заграждение на подходах к острову Уте, а затем сменить подлодку «С-12» на позиции между Мемелем и Виндавой. «Фрунзевец» вышел из Кронштадта вместе с «Щ-304» в ночь на 28 октября и спустя сутки, погрузившись в 1,5 милях западне Лавенсари, начала самостоятельное форсирование залива. За прошедшее время враг значительно усилил свои минные заграждения, в результате чего «Щ-304» погибла, так и не сумев выйти в открытое море, а «Л-3» вечером 30 октября подорвалась на мине. К счастью, заграждение на котором произошел подрыв было выставлено еще в 1941 году против надводных кораблей, и субмарина, осуществлявшая форсирование на глубине 50 метров, не получила серьезных повреждений. Вечером 1 ноября корабль вышел в открытое море и сразу же направился к Уте. В дневные часы следующих суток Грищенко без происшествий выставил на подходном фарватере к острову половину своего минного магазина и остался пронаблюдать за результатами. Конвои здесь ходили не каждый день, зато регулярно, поскольку у Уте начинался шхерный фарватер, ведущий к крупному порту Турку. Командир «Л-3» утверждал, что уже вечером 2-го он слышал отдаленные взрывы, а на следующие сутки наблюдал оживленное движение тральщиков в этом районе. На самом деле противник продолжал оставаться в неведении о появлении здесь мин еще две недели. Ближайший конвой прибыл к Уте 4 ноября, а на следующий день в море вышел обратный конвой в южном направлении. Так продолжалось до 17 ноября, когда подводный взрыв сильно повредил немецкий транспорт «Гинденбург» (7888 брт). Судно, перевозившее тысячу советских военнопленных, было взято на буксир

После похода в августе — сентябре 1942 г. на рубке «Л-3» появилась цифра «7»



Немецкий транспорт «Гинденбург», подорвавшийся 17 ноября 1942 г. га мине, выставленной «Л-3»



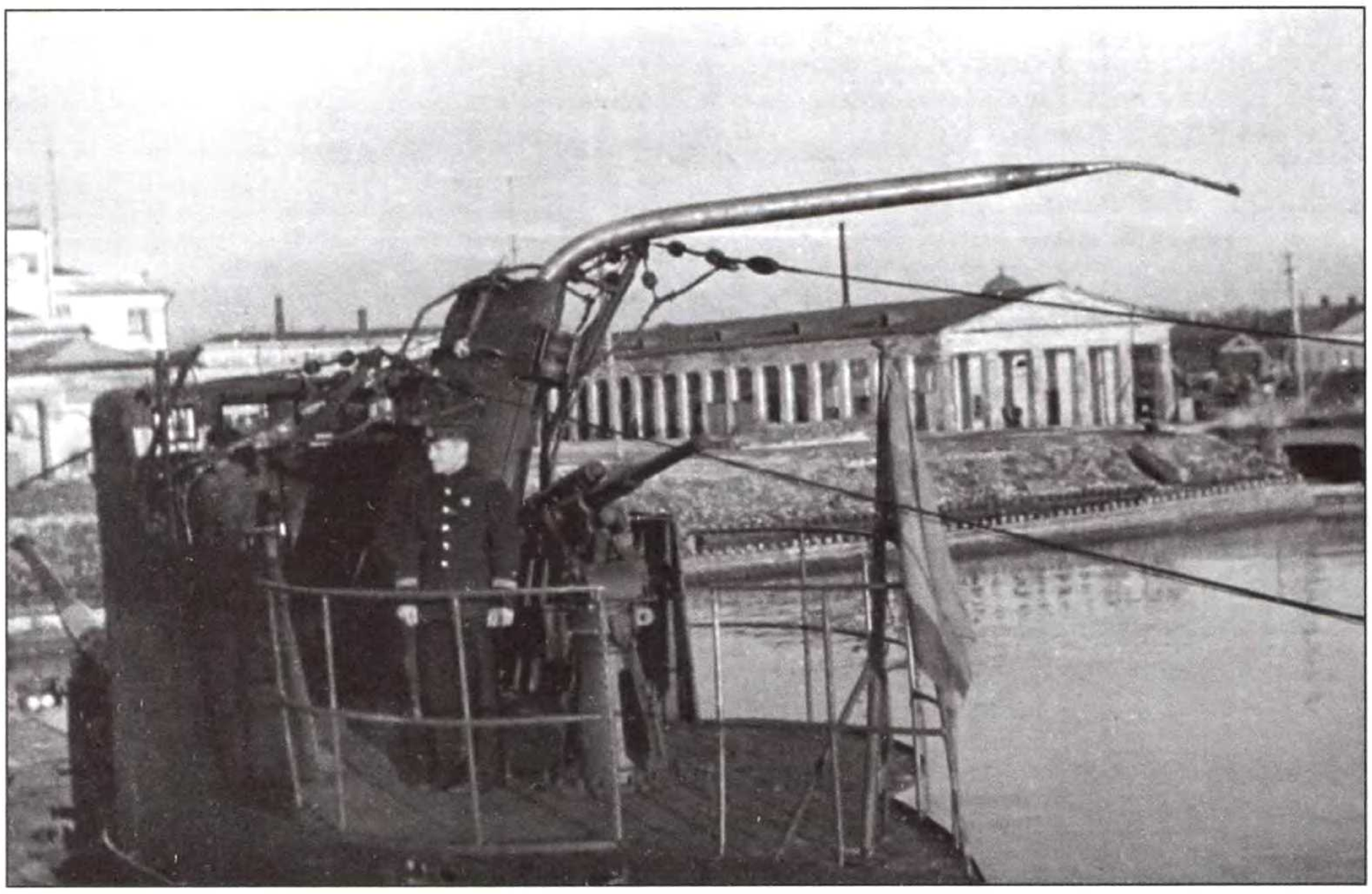
и поведено в Турку, но спустя двое суток переломилось и затонуло в проливе между островами Корпо и Науво. При взрыве погибли три охранника, шесть членов экипажа и столько же пленных, а еще 13 пленных получили ранения при подавлении вспыхнувшего утром 18 ноября стихийного восстания. Поскольку немецкое командование посчитало причиной взрыва на «Гинденбурге» попадание торпеды, траление в районе не проводилось, но тот факт, что по фарватеру прошло несколько конвоев прежде, чем подорвалось крупное судно, наводит на мысль, что мины встали на глубину больше заданной. Поскольку больше ни одного подрыва по координатам постановки «Л-3» не произошло, следует предположить, что остальная часть поля разрядилась естественным порядком.

Еще днем 3 ноября, убедившись в «успехе», Грищенко повел свой корабль к Мемелю. Он прошел мимо порта, вышел к Куршской косе, где сумел установить местонахождение «фарватера №83» и днем 5-го выставил там семь мин одной банкой. Эта постановка также оказалась результативной — 9 декабря здесь в результате подводного взрыва со всем экипажем утонуло судно «Эдит Боссельман» (952 брт). С близлежащего судна заметили взрыв и сообщили о визуальном обнаружении подлодки, для поиска которой немецкое командование послало три миноносца и тральщик. Реально же никаких подлодок после «Л-3» в Балтийском море не было — из-за начала ледостава в Финском заливе наше командование еще 13 ноября поспешило отозвать их в базы. Возможно, что на этом же заграждении позднее погибли суда «Тристан» (1766 брт) и «Грундзее» (866 брт). Они пропали без вести в юго-восточной части Балтийского моря 5 и 6 февраля соответственно, однако то обстоятельство, что между моментом постановки и гибелью прошел сезон зимних штормов, неизбежно разрядивших минную банку, делает такое предположение весьма сомнительным. Еще менее вероятна гибель здесь пропавшего без вести 2 декабря судна «Диршау» (762 брт) — на

следующий день его спасательный круг был обнаружен на берегу у мыса Брюстерорт. Предположение, что круг за сутки проделал 35 миль по прямой в юго-западном направлении, можно отнести к разряду ненаучной фантастики. Впрочем, и одно погибшее судно на семь поставленных мин не такой уж плохой результат.

После постановки «Фрунзевец» остался действовать у побережья Куршской косы, где в ночь на 6 ноября произвел безрезультатную торпедную атаку одиночного судна. В своем донесении командир признал, что в момент выстрела наблюдал за целью из надводного положения и попадания не видел, но спустя 80 секунд слышал взрыв. По этому поводу в своих выводах командование указало, что *«слышанный лодкой взрыв... в то время, как командир видел, что торпеды прошли мимо миноносца, нельзя считать достоверным доказательством факта потопления какого-либо корабля противника»*. Хотя победу «Фрунзевцу» не засчитали, это обстоятельство не помешало Грищенко «потопить» миноносец в своих мемуарах. Спустя три дня сорвалась атака на крупный конвой, шедший в северном направлении — он был обнаружен слишком поздно. 13 ноября, после получения приказа о возвращении в базу, командир решил по пути произвести поиск вдоль побережья Прибалтики. Это сразу же дало результата — в 12.30 в районе маяка Акменрагс акустик доложил о шумах винтов идущего навстречу каравана. Над морем стоял туман, мешавший точному определению дистанции до цели. *«Прошло около минуты* — писал в донесении Грищенко, — *пока я смог увидеть, что пеленг акустика врет на 5 градусов, и до залпа осталось 4 градуса, в это время увидел в перископ заклепки корпуса другого корабля»*. Уклоняться было поздно, и единственное, что успел сделать командир — нажать на кнопку опускания перископа. Сразу же последовал сильный удар (по-видимому, подлодка столкнулась с охранявшим конвой сторожевиком «V 315»), от которого субмарина получила 20-градусный крен. Перископ ударил Грищенко по голове с такой силой, что тот потерял сознание на 15—20 секунд и упал на палубу боевой рубки. К счастью, травма оказалась не тяжелой. Поскольку оба перископа не работали, стало ясно, что о продолжении боевых действий не может быть и речи. Спустя 15 минут по расчету штурмана на оси выявленного фарватера выставили три оставшиеся мины и начали возвращение в базу.

После наступления темноты «Л-3» всплыла в позиционное положение, и личный состав приступил к осмотру повреждений. Ввиду того, что удар днищем судна был нанесен с левого борта и пришелся по верхним частям обеих перископных тумб, последние наклонились на правый борт на угол порядка 30°. Командирский же перископ, находившийся в почти поднятом положении и принявший на себя главную силу удара, оказался согнутым в двух местах: в средней части на угол около 70° и в нижней в районе



Повреждения, полученные «Л-3» при случайном столкновении с немецким эскортным кораблем 13 ноября 1942 г.

Командир «Л-3» Владимир Константинович Коновалов

тумбы. Общий угол поворота перископа по отношению к диаметральной плоскости лодки составил примерно 95°. Это представляло большую опасность при форсировании заграждений, состоявших из якорных мин, так как верхняя часть перископа значительно выступала за внешние обводы субмарины. Лишь с большим трудом двоим подводникам удалось немного развернуть перископ в сторону кормы. Кроме того, были снесены стойки верхней антенны, расположенные на козырьке мостика, а сама антенна в этом месте получила серьезные повреждения. Вскоре радиосвязь была восстановлена, но устранить другие повреждения было невозможно. Тем не менее, форсирование Финского залива произошло на удивление спокойно. Особенно отличился при этом штурман капитан-лейтенант А. Петров и дивизионный штурман Н. Настай, сумевшие за три дня плавания в заливе без единого определения места по береговым ориентирам ошибиться в прокладке лишь на две мили. Примерно две трети пути было пройдено в подводном положении, преимущественно на максимально возможной глубине погружения, с постоянной скоростью хода в 2 узла. Заграждение «Насхорн» подлодка пересекла в южной части на глубине 50 м, на такой же глубине было форсировано Юминдское заграждение. При форсировании в ночное время 18 ноября восточной части поля «Зееигель» субмарина дважды задевала за минрепы, но взрыва мин не последовало. Утром подлодка всплыла западнее Лавенсари, где встретилась с катерами. Вечером того же дня она ошвартовалась в Кронштадте, став вместе с «С-12» последними вернувшимися из состава 3-го эшелона.

Хотя второй поход кампании 1942 года и был лишен внешнего блеска неподтвержденных побед, на самом деле он стал более результативным, чем первый. «Фрунзевцу» удалось выставить мины, на которых погибло два транспорта (командование засчитало лишь один водоизмещением 4 тыс. тонн, якобы погибший у Уте 2 ноября). Лодка невредимой прошла через 73 линии мин, и хотя в конечном итоге получила серьезные повреждения, смогла уцелеть, чего не удалось половине из 16 субмарин 3-го эшелона. *«Факт успешного выполнения лодкой поставленной задачи* — писалось в выводах командования БПЛ, — *дает право считать результаты похода ПЛ «Л-3» вполне удовлетворительными»*. Соответственно этому 20 подводников наградили орденами, в том числе сам Грищенко — орденом Отечественной войны 1-й степени.

Всю зиму подлодка простояла в Кронштадте на Морском заводе. 25 февраля ее командиром стал бывший старпом В.К. Коновалов, а П.Д. Грищенко получил назначение в Отдел подводного плавания флота. 1 марта прошла торжественная церемония присвоения подлодке гвардейского звания, к которому она была представлена еще за поход в составе 2-го эшелона в кампанию 1942 г. Вслед за этим часть офицеров была переведена на другие корабли, а В.К. Коновалов убыл на стажировку на Тихоокеанский флот, где он пробыл до осени 43-го. Впоследствии П.Д. Грищенко описал все это как разгон командованием флота непокорного экипажа, но правда заключалась в том, что кадровые перемещения были связаны с невозможностью использования корабля в ближайшее время. Из-за тяжелых повреждений подлодка не могла принять участие в кампании 1943 года, даже если бы противник и не перекрыл Финский залив двойными противолодочными сетями — на заводе отсутствовали детали тумбы перископов и ходового мостика. Корабль вступил в строй только 16 июня, но вскоре снова стал в док для установки первой на БПЛ КБФ гидроакустической станции «Дракон-129». Эти работы завершились лишь 2 сентября, когда все попытки прорыва на просторы Балтики уже были прекращены. В начале 44-го «Фрунзевец» прошел текущий ремонт и к октябрю числился полностью готовым к выполнению заданий командования.

1 октября «Л-3» вышла из Кронштадта и, двигаясь финским шхерным фарватером, к вечеру 5-го достигла района острова Уте. Оттуда ей предстояло выйти в боевой поход в хорошо знакомый по кампании 42-го район западнее острова Борнхольм. Переход был совершен скрытно, и утром 9-го субмарина прибыла на позицию. В течение двух дней Коновалов проводил разведку на себя, после чего выставил мины в 12 милях северо-восточнее мыса Аркона, сильно в стороне от фарватера Засниц — Трелеборг, который следовало заминировать согласно приказа. Впоследствии в штабе БПЛ раскритиковали эту постановку, а комбриг С.Б. Верховский назвал ее *«явно неудовлетворительной»*. С формальной точки зрения так оно и было, но, как говорится, не было бы счастья, да несчастью помогло — мины оказались поставлены на полигоне боевой подготовки надводных кораблей кригсмарине. Поскольку их курсы в пределах полигона располагались случайно, прошло больше месяца, прежде чем мины дали о себе знать. Вечером 14 нояб-

ря на банке подорвалось и получило тяжелые повреждения учебное парусное судно «Альберт Лео Шлагетер», 15 немецких моряков погибло. После подрыва германское командование посчитало, что оно торпедировано подводной лодкой или подорвалось на плавающей мине, и хотя на всякий случай закрыло прилегающий район для плавания, тралением его не проверяло, очевидно, из-за отсутствия свободных тральщиков. Спустя несколько дней район был вновь открыт. Утром 20 ноября поблизости от места подрыва «Шлагетера» взрыв прогремел под новейшим миноносцем «Т 34». Он был настолько мощным, что корабль сразу потерял кормовую оконечность, лег на левый борт и перевернулся. Далее последовал взрыв котлов, вслед за чем миноносец затонул с 55 членами экипажа на борту. Кроме того, погибло 2 офицера и 22 матроса артиллерийской школы. Только после этого немецкое командование окончательно пришло к выводу, что район заминирован якорными минами — взрывы донных в точке с глубиной моря более 40 метров не могли нанести таких повреждений. Впрочем, четырехдневный поиск, предпринятый тремя «раумботами» ничего не дал — очевидно, прошедший 21—22 ноября сильный шторм сорвал с якорей последние мины.

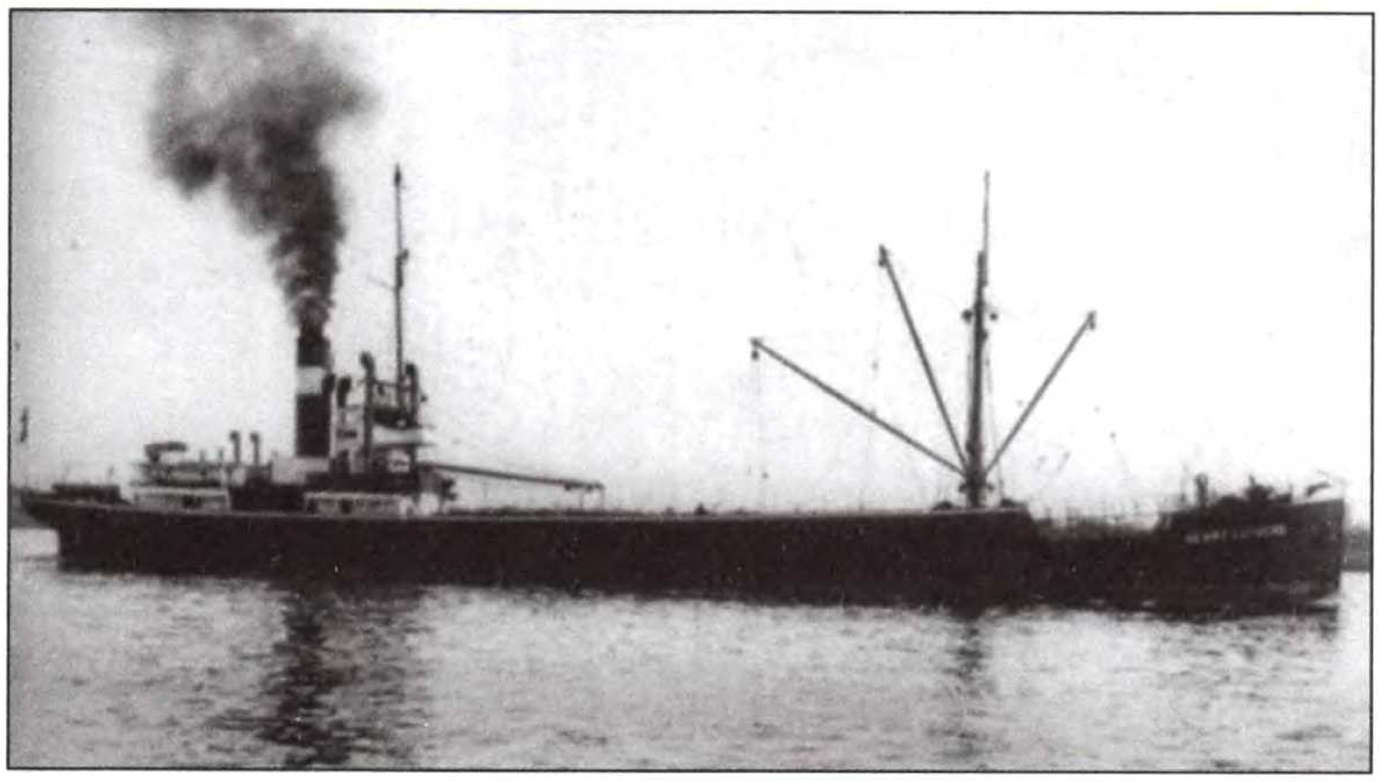
Увы, на этом успехи похода закончились. Большей частью это произошло по вине самого командира, который действовал очень робко, явно опасаясь возможного обнаружения и атаки корабля противником. С этой целью он ушел в северную часть позиции к шведскому берегу, где в ночь на 15-е атаковал из надводного положения одиночное судно. Хотя выстрел был произведен с дистанции всего 2—2,5 кбт и личный состав верхней вахты наблюдал взрыв, попадания достигнуто не было, а сама атака осталась незамечена. Наиболее вероятным объяснением этого является самопроизвольное срабатывание одной из торпед, оснащенной неконтактным взрывателем в стороне от судна, которое скорей всего принадлежало Дании или Швеции. И в последующие дни субмарина продолжала держаться у берега нейтрального государства, даже несмотря на то, что атаки в его территориальных водах были запрещены. Это легко могло бы привести к дипломатическим осложнениям, но Коновалов продолжал придерживаться сверхосторожной тактики, и между 9 и 19 октября в общей сложности упустил восемь возможностей атаковать. В безлунные ночи командир старался как можно больше времени проводить под водой, считая, что ни сигнальщики, ни акустики (они так и не смогли удовлетворительно освоить импортный «Дракон») не смогут своевременно обнаружить суда. К тому же из-за противоминной обрусовки время срочного погружения выросло почти вдовое, что так же не прибавляло желания искать ночных встреч.

В ночь на 22 октября командование переразвернуло подлодку на позицию юго-западнее Либавы. В этот порт, являвшийся центром снабжения курляндской группировки ежедневно прибывало 2—3 конвоя, поэтому встреча не заставила себя долго ждать. Утром 25-го Коновалов обнаружил два транспорта, идущих в северном направлении, но из-за того, что сближение с ними производилось на малом ходу, был вынужден дать залп с дистанции более 10 кбт и угле встречи более 120 градусов, т.е. вдогонку. Предположение командира, что он не услышал взрыва из-за шума работы помпы «Рато» не нашло понимания у командования, которое засчитало промах. Спустя несколько минут показались новые суда, но атака ни них сорвалась при попытке заполнить торпедные аппараты забортной водой — лодка получила отрицательную плавучесть и ушла на глубину. Утром 26-го в перископе показался новый караван, состоявший, как оказалось из танкера «Вакуум», транспорта «Штормарн», и трех тральщиков. Головной из них — «М 256» — Коновалов принял за сторожевой корабль типа «F 1» и решил потопить его двухторпедным залпом. Через 51 секунду был услышан взрыв, а после подъема перископа командир, якобы, убедился в отсутствии «сторожевика». На самом деле на тральщике заметили одну торпеду, прошедшую в 20 метрах перед носом. «М 256» пережил войну и после раздела кригсмарине поднял советский флаг, став черноморским «Т-9». В связи с тем, что «Л-3» осталась незамеченной при выстреле, немецкие корабли не стали ее бомбить. Они продолжили свой путь в Либаву и спустя полтора часа подверглись атаке «Д-2» — столь же безуспешной. Отдаленные взрывы сброшенных на нее глубинных бомб Коновалов принял за запоздалое преследование и отошел в море. Тем же вечером подлодка получила приказ занять позицию у Мемеля с задачей атаковать крейсера противника, осуществлявшие бомбардировку наших войск, но те уже ушли из района. В ночь на 2 ноября Коновалов попытался выйти в атаку из надводного положения на крупный конвой, но был замечен немецким миноносцем «Т 3», который сбросил после погружения субмарины три глубинных бомбы. К счастью они взорвались слишком далеко.

Очень странное событие произошло с «Фрунзевцем» утром 7 ноября, во время плавания в подводном положении в 10 милях северо-западнее Мемеля. Сначала подводники отчетливо слышали шуршание по корпусу, а затем взрывы, которые хотя и не причинили ни малейших повреждений, заставили немало понервничать. Поскольку в ближайшие часы подобное произошло еще дважды, Коновалов предположил, что в предыдущую ночь противник заминировал район антенными минами. Послевоенные данные, представленные немцами для разминирования, показали полное отсутствие заграждений в этом районе, так что остается предположить, что лодка попала в рыбачьи сети. Что же касается взрывов, то по времени они четко совпадают с ударами штурмовиков Ил-2, атаковавших немецкое судно у Мемеля. После этого командование направило «Л-3» к Виндаве, но в связи с окончанием срока автономности уже 12 ноября разрешило кораблю вернуться в базу. Выводы комбрига были далеки от оптимистических: *«Выполнение задачи в целом подлодкой удовлетворительно. Действия лично самого командира ПЛ считаю неудовлетворительными, неумелыми, неправильными и излишне осторожными, что подтверждается неоднократным упущением случаев возможности уничтожить корабли противника»*. Тем не менее, весь экипаж был награжден орденами и медалями, а сам Коновалов — орденом Красного знамени.

Критика повлияла на командира нужным образом, и в своем следующем походе он изменил образ действий в правильном направлении. Лодка вышла с Ханко 23 января и спустя двое суток прибыла на позицию у Виндавы. 26-го приступили к минной постановке. Командир собирался осуществить ее из надводного положения в районе с глубиной 20 метров, но, столкнувшись с немецким дозором у базы, ему пришлось изменить свое решение и отойти в море. В конечном итоге, все содержимое правой трубы было успешно выставлено, но с левой произошла поломка. Из-за низкой температуры в трубе образовалась наледь, помешавшая выходу мин, а при увеличении усилия электромотора произошел обрыв тросов подающей тележки. Несмотря на это обстоятельство, постановка оказалась удачной — 29-го перед входом в порт погиб немецкий транспорт «Генри Лютгенс» (1141 брт). В последующие дни, воспользовавшись туманной погодой, Коновалов продолжил действия радом с выходом из порта. В течение 31 января он атаковал из надводного положения два конвоя, произведя по ним три трехторпедных залпа, причем в первом случае наблюдал попадание. Увы, данные противника не подтверждают его. Туман помешал Коновалову точно определить элементы движения целей, а немцам — обнаружить «Фрунзевец». В ночь на 2 февраля командир получил приказ занять позицию восточнее мыса Брюстерорт, откуда вражеские корабли производили бомбардировки советских войск, вышедших к основанию Куршской косы. На этот раз ждать встречи предстояло недолго. Днем 3-го подлодка обнаружила «крейсер и миноносец», которыми в действительности являлись эсминец «Z 25» и миноносец «Т 23». Попытка сблизиться с ними для атаки сорвалась из-за мелководья и тогда Коновалов решил заминировать пути отхода противника. Увы, наскоро отремонтированное минное устройство смогла выбросить только две мины, прежде чем сломалось окончательно. Немецкие корабли прошли в стороне от банки, и ушли в базу. На следующий день командиру повезло чуть больше — обнаружив миноносцы «Т 28» и «Т 33», он смог сблизиться с ними и произвести с дистанции 10 кбт трехторпедный залп. Увы, обе торпеды прошли мимо, причем одна из них взорвалась на берегу. «Т 28» контратаковал подлодку, сбросив на нее 28 глубинных бомб, но не смог нанести «Фрунзевцу» даже легких повреждений, несмотря на то, что на одном из галсов прошел прямо над ней. Основной причиной этого представляется низкое качество немецких ГАС, особенно проявлявшееся на мелководье. После окончания стрельбы по берегу, вражеские корабли возобновили преследование, но не смогли выйти на след «Л-3», которая спокойно отошла в море. Поскольку все торпеды были израсходованы, тем же вечером Коновалов начал возвращение в базу, куда прибыл 8 февраля. Хотя командование добавило в актив субмарины лишь один 3000-тонный транспорт (потопление «эсминца типа «Нарвик» требовало подтверждения раз-

Немецкий транспорт «Генри Лютгенс», погибший 29 января 1945 г. на мине, выставленной «Л-3»



ведки), общая оценка за поход повысилась до «хорошей» — так комбриг Верховский оценил настойчивость командира, проявленную при выполнении задачи. Снова весь экипаж наградили орденами и медалями, удостоив Коновалова ордена Ушакова 2-й степени.

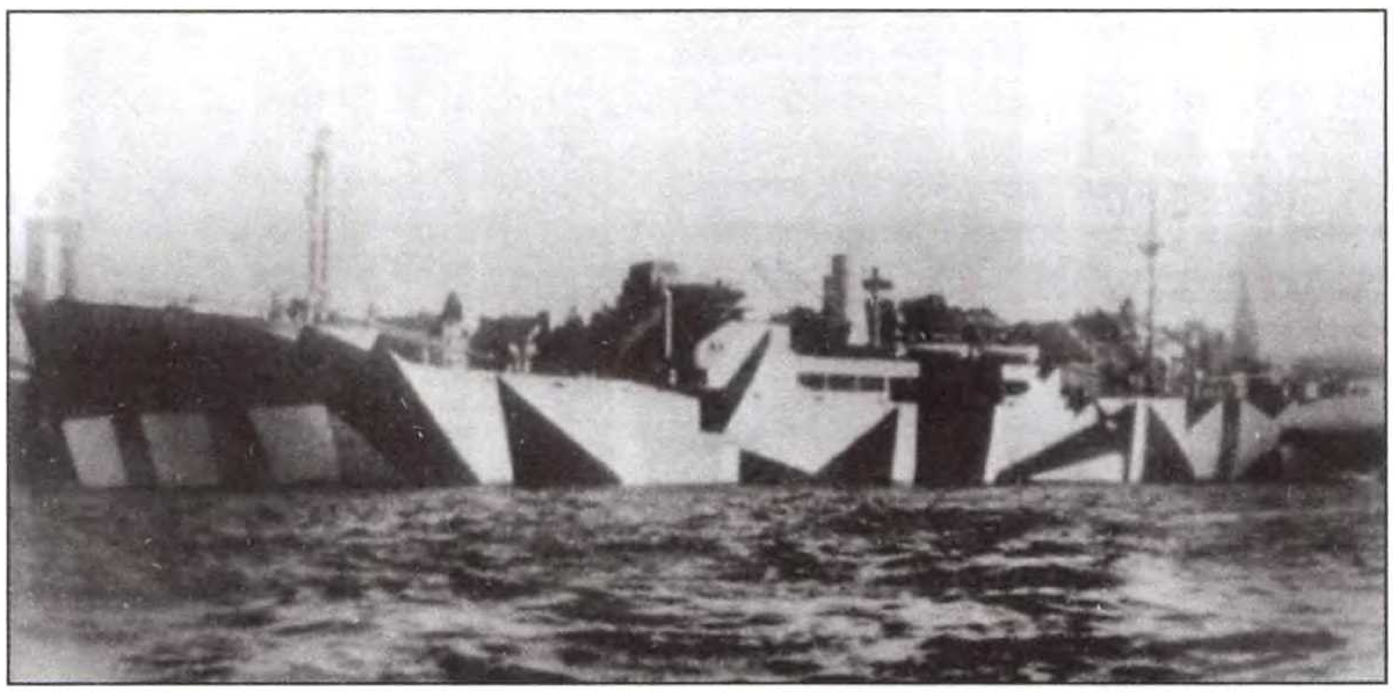
В свой последний — восьмой — поход «Фрунзевец» вышел 23 марта. На этот раз его целью была Данцигская бухта, а конкретно подходы к полуострову Хель, якорная стоянка которого стала крупнейшим узлом немецких коммуникаций в данном районе. Здесь осуществлялось формирование конвоев, из судов, выходивших из Пиллау, Данцига и Готенхафена, здесь же базировались надводные корабли кригсмарине, осуществлявшие огневую поддержку прижатых к морю гарнизонов этих портов.

Скрытый переход на позицию занял почти четверо суток. После этого Коновалов приступил к выполнению первоочередной задачи — постановке минного заграждения. Разведка фарватеров затруднялась густым туманом, поэтому направление и дистанцию до идущих судов приходилось брать по показаниям акустика. Хуже всего было то, что с момента прибытия на позицию «Л-3» не имела ни одной обсервации, поскольку с места патрулирования подлодки берег не был виден, а подойти к нему командир не решался из-за опасности подрыва на британских донных минах. В конечном итоге мины были выставлены вечером 28-го на расстоянии 4 миль от берега, начиная от 50-метровой изобаты и далее на восток. Они оказались на большом удалении от прибрежного фарватера, и аварийно-спасательная служба ВМФ, обследовавшая район после войны, не нашла в районе постановки ни одного остова.

В ночь на 1 апреля на подлодке приняли приказ командования, предписывающий совершить прорыв вглубь бухты и атаковать крупные надводные корабли, обстреливавшие наши войска. Попытка, предпринятая вечером 2 апреля, успехом не увенчалась. На входе в бухту обнаружился мощный корабельный дозор, который вел постоянное наблюдение при помощи ГАС в активном режиме, сбрасывая периодически глубинные бомбы. Ночью вся водная поверхность освещалась прожекторами, к тому же разыгравшийся 8-10 бальный шторм привел к разливу электролита из всех групп батареи. После этого Коновалов принял решение отойти для зарядки и обсервации к маяку Хоборг на южном побережье острова Готланд. Утром 7 апреля попытка прорваться была повторена с тем же успехом. После этого командир начал искать конвои северо-восточнее мыса Риксхефт там, где они поворачивали с восточного курса на южный, ведущий в бухту. Две первые попытки атаковать сорвались из-за невыгодных начальных условий обнаружения, но в ранние часы 17 апреля «Л-3» оказалась на носовых курсовых углах крупного конвоя, шедшего, как оказалось, от косы Хель в Свинемюнде. Пользуясь ночной темнотой, командир занял выгодную позицию и с дистанции около 10 кбт произвел трехторпедный залп в ближайшее судно. Через 70 секунд личный состав, находившийся на мостике, наблюдал последовательные попадания двух снарядов типа 53-38У в районе миделя и в корму. До того момента, как скомандовать к срочному погружению, Коновалов успел заметить, что транспорт раскололся надвое, его корма задралась вверх и стремительно погружается. Фактически субмарина и теплоход «Гойя» (5230 брт) ушли под воду одновременно — по немецким данным судно затонуло за 4 минуты! На борту транспорта в последнем рейсе находилось около 7 тысяч человек, включая 385 раненых, не менее 1,5 тысяч солдат 7-го танкового корпуса и несколько тысяч беженцев. Опасаясь повторной атаки, остальные суда конвоя продолжили путь прежним курсом, и только тральщик «М 328» и водолей «Эгир» приступили к спасению людей. Всего им удалось поднять из воды 169 человек, 22 из которых умерли на борту спасателей от переохлаждения. Спустя 11 часов «раумботы» 2-й флотилии, проходившие через место потопления, сняли со спасательных плотиков еще 28 человек. Гибель почти 7 тысяч человек на борту одного судна, поставило катастрофу «Гойи» на первое место во всей Второй мировой войне и на одно из первых мест за историю человечества.

Достигнутый успех придал экипажу новые силы. В ночь на 19-е лодка атаковала следующий на запад конвой, но на этот раз не так искусно, как в предыдущий раз. Первый залп, произведенный с дистанции 12 кбт при угле встречи 110 градусов, ушел в молоко из-за ошибок в определе-

Немецкий транспорт «Гойя», потопленный «Л-3» 17 апреля 1945 г.



Подводная лодка «Л-3» и ее командир, Герой Советского Союза В.К.Коновалов

нии элементов движения цели. Спустя шесть минут Коновалов повторил его, в расчете на то, что конвой идет не 9-узловой, а 5-узловой скоростью. На этот раз наблюдались два попадания с *«сильными повторными взрывами, разноцветными трассами вверх и большим пламенем»*. Увы, отсутствие документов противника за последние месяцы войны не дает возможность точно описать этот эпизод, но доподлинно известно, что в ходе него ни одно судно не погибло. Вспышки взрывов осветили саму «Л-3», которая была обнаружена и обстреляна с проходившей рядом БДБ. Пришлось погрузиться и прекратить наблюдение за результатами атаки. Наконец, вечером 21 апреля «Фрунзевец» в атаке из под воды израсходовал три последних торпеды по крупному конвою, шедшему из Данцигской бухты в Копенгаген. Хотя подводники слышали мощный взрыв, приходится констатировать, все входившие в конвой суда уцелели и после войны вошли в состав флотов стран-победительниц. Корабли эскорта сбросили на субмарину 31 глубинную бомбу, но также не добились никаких успехов. 25 апреля корабль прибыл в Турку, где и встретил День Победы. Экипаж получил хорошую оценку и снова был полностью награжден, причем сам командир в июле 45-го был удостоен звания Героя Советского Союза.

«Л-3» оказалась одним из немногих подводных кораблей КБФ, которые прошли всю войну от ее первого до последнего дня в 1-й линии. Восемь боевых походов принесли ее экипажу весомый результат — семь потопленных и один поврежденный корабль и высокие награды. Достаточно сказать, что лодка была удостоена гвардейского звания, а члены ее экипажа за всю войну получили 423 ордена и медали. Рубка подлодки в настоящее время экспонируется на открытой площадке музея Великой Отечественной войны в Москве на Поклонной горе. Увы, несмотря на эти факты, кое-кто посчитал боевые заслуги «Фрунзевца» недостаточно весомыми и хорошо поработал над его боевым счетом. На момент окончания боевых действий считалось, что подводники уничтожили 15 кораблей и судов, но к концу 60-х годов эта цифра возросла до 28. Большая часть — 18 побед — приписывалась П.Д. Грищенко, которого различные ветеранские организации стали представлять к званию Героя. До 1990 года высшие органы страны отклонили четыре представления, между 1991 и 2005 годами — еще семь! При этом авторы представлений мало интересовались реальными обстоятельствами и полностью игнорируют тот факт, что за свой не слишком выдающийся с точки зрения результатов поход в августе—сентябре 1942 года П.Д. Грищенко и так был удостоен высокой награды — ордена Ленина.

Что же касается самой подлодки, то в августе 1953 г. она была переклассифицирована в учебную, а спустя три года ее переоборудовали в учебно-тренировочную станцию. В 1971 г. корабль сдали на утилизацию, но рубку сохранили в качестве памятного знака на территории бригады подлодок в Лиепае, пока в 1994-1995 года не перевезли в Москву.

Командовали подлодкой в 1932—1945 гг.: А.А. Пышнов (1932—1934), А.И. Ставровский (1934—1937), А.К. Аверочкин (4.7.1937—26.10.1938), В.Ф. Кульбакин (27.11.1938—29.3.1939), П.Д. Грищенко (18.7.1940—25.2.1943), В.К. Коновалов (25.2.1943—9.5.1945).

«Л-21»

К началу войны из всех «ленинцев», проходивших достройку на Балтийском заводе, «Л-21» имела наименьшую 74% степень готовности. В новых условиях завод сосредоточился на достройке более готовых «систер-шипов», а о 21-й почти забыли — к маю следующего года ее техническая готовность выросла лишь на 11%. В июле 1941 г. было принято решение эвакуировать корабль по водным системам на восток страны (позднее его отменили), а часть экипажа ушла сражаться в составе бригады морской пехоты. Многие, в том числе первый командир корабля капитан-лейтенант Н.Н. Куликов, погибли. В начале августа корабль включили в состав 3-го эшелона ЭОН-15, но из-за выхода немцев к Неве перевод на Север не состоялся. Стоянка у достроечной стенки продолжалась до 24 мая 1942 года, когда при очередной бомбардировке территории заво-

да в правый борт 6-го отсека попал артиллерийский снаряд калибром от 150 до 210 мм. Он взорвался при ударе о прочный корпус в районе 84-го шпангоута, создав пробоину площадью 0,6 кв. м. Осколки снаряда проникли внутрь отсека, повредив в 12 местах дизель и подходившие к нему трубопроводы, а также вызвав возгорания. Поскольку пробоина оказалась на 1,3 м ниже ватерлинии внутрь отсека полилась вода, которая быстро показалась и в 5-м отсеке. Из-за густого дыма личный состав через 3-4 минуты после попадания был вынужден перейти в смежные отсеки. Попытка заделать пробоину снаружи матрасами успехом не увенчалась из-за того, что пробоина в легком корпусе имела площадь 3 кв. м., и матрасы легко проваливались внутрь ее. Не удалось и полностью герметизировать затопленные помещения. Спустя примерно 20 минут лодка с тремя полностью заполненными водой отсеками уперлась в грунт кормовой оконечностью. Только на следующий день на пробоину удалось завести пластырь, и 8 июня после откачки воды спасательным судном «Нептун», субмарина всплыла. Произведя наскоро аварийную заделку пробоины, корабль перешел на стоянку у Калашниковой набережной. В ноябре в деревянном плавучем доке заделали пробоину, после чего «Л-21» стала на стоянку у Тучковой набережной. На завод она вернулась только весной 43-го. Требовалось не только сменить значительную часть поврежденных приборов и механизмов, но и изготовить самостоятельно отсутствующие детали минного вооружения (в частности, оборудование минных труб). Рабочие Балтийского завода с честью выполнили это задание и 31 августа сдали корабль флоту. Во время зимнего судоремонта 1943/44 гг. на корабле установили ГАС «Дракон», после чего 23 мая состоялся переход в Кронштадт. Увы, уже первые выходы на Красногорский рейд показали дефекты, допущенные при сборке линий валов, и кораблю пришлось вернуться на завод. Из-за этого курс прохождения БП оказался чрезвычайно коротким — между 30 сентября и 28 октября, когда субмарина по шхерному фарватеру отправилась в Хельсинки. Ее стоянка в финских базах оказалась недолгой — уже утром 10 ноября она отправилась на позицию к берегам Поммерании.

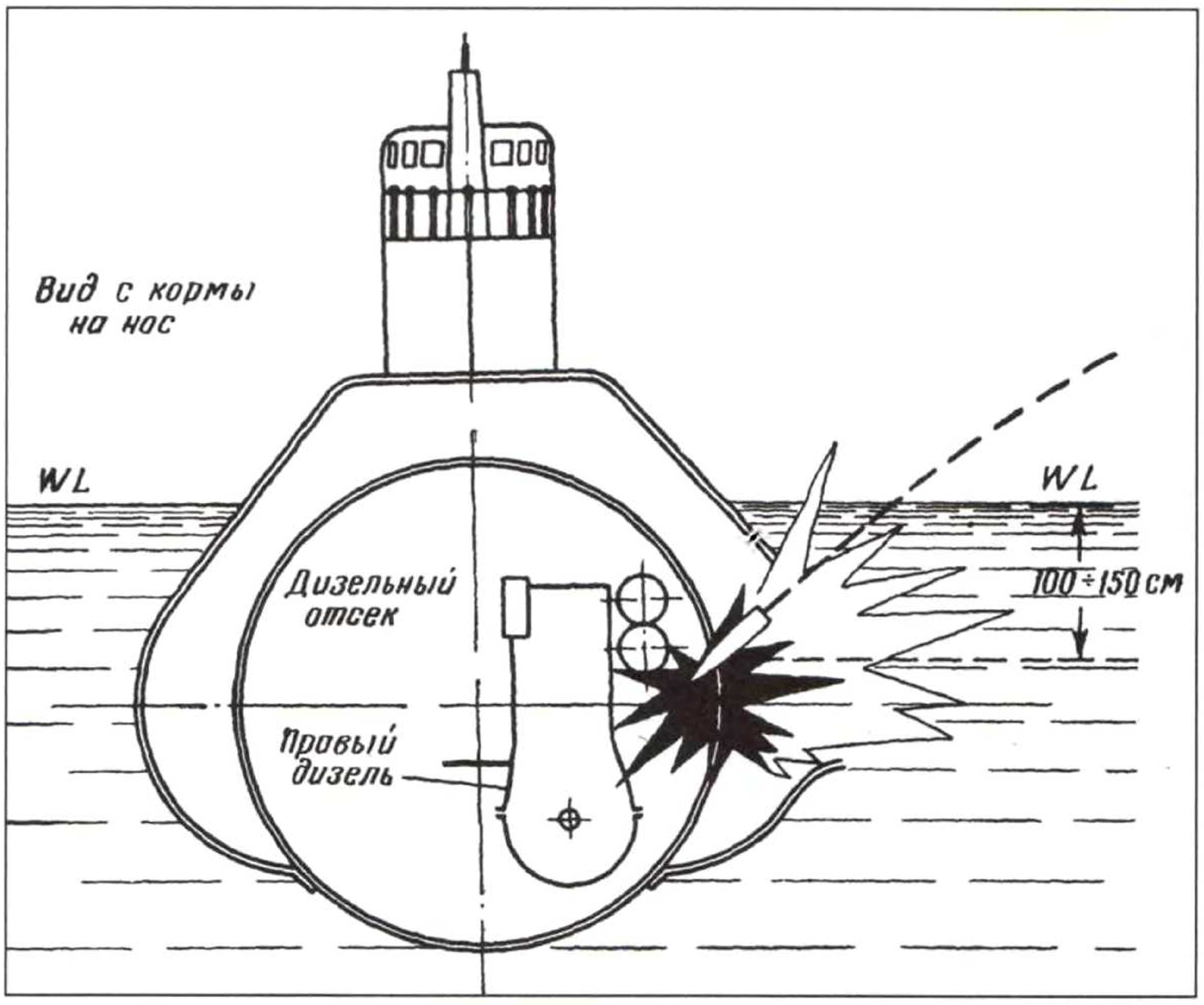
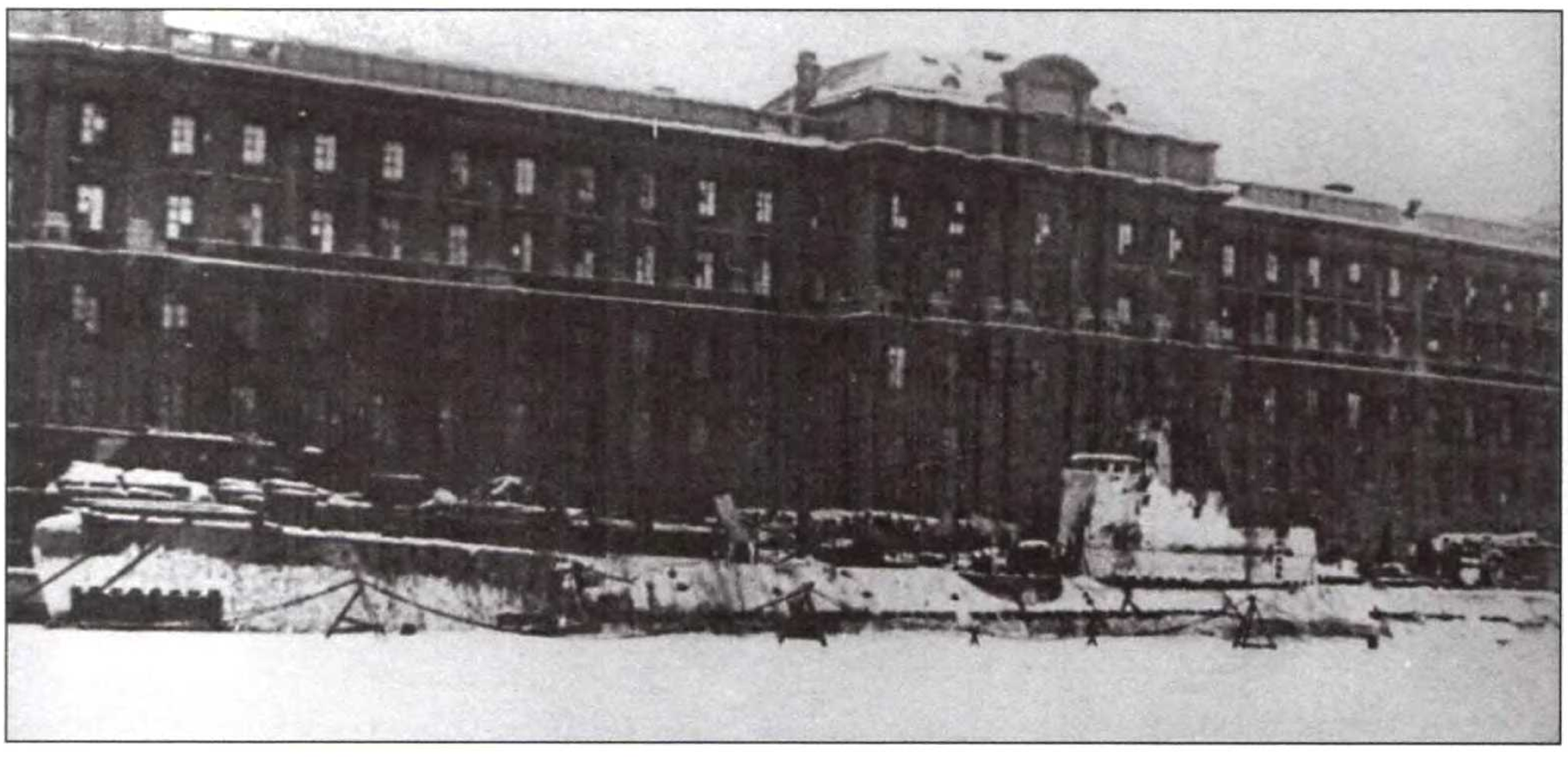


Схема попадания снаряда в корпус «Л-21» 24 мая 1942 г.

С октября 41-го командиром корабля являлся бывший командир «Л-1» капитан 3 ранга С.С. Могилевский. Это был подготовленный подводник с довоенной подготовкой, хотя и совершенно без опыта Великой Отечественной войны. Это обстоятельство решительным образом отразилось на всех боевых действиях субмарины.

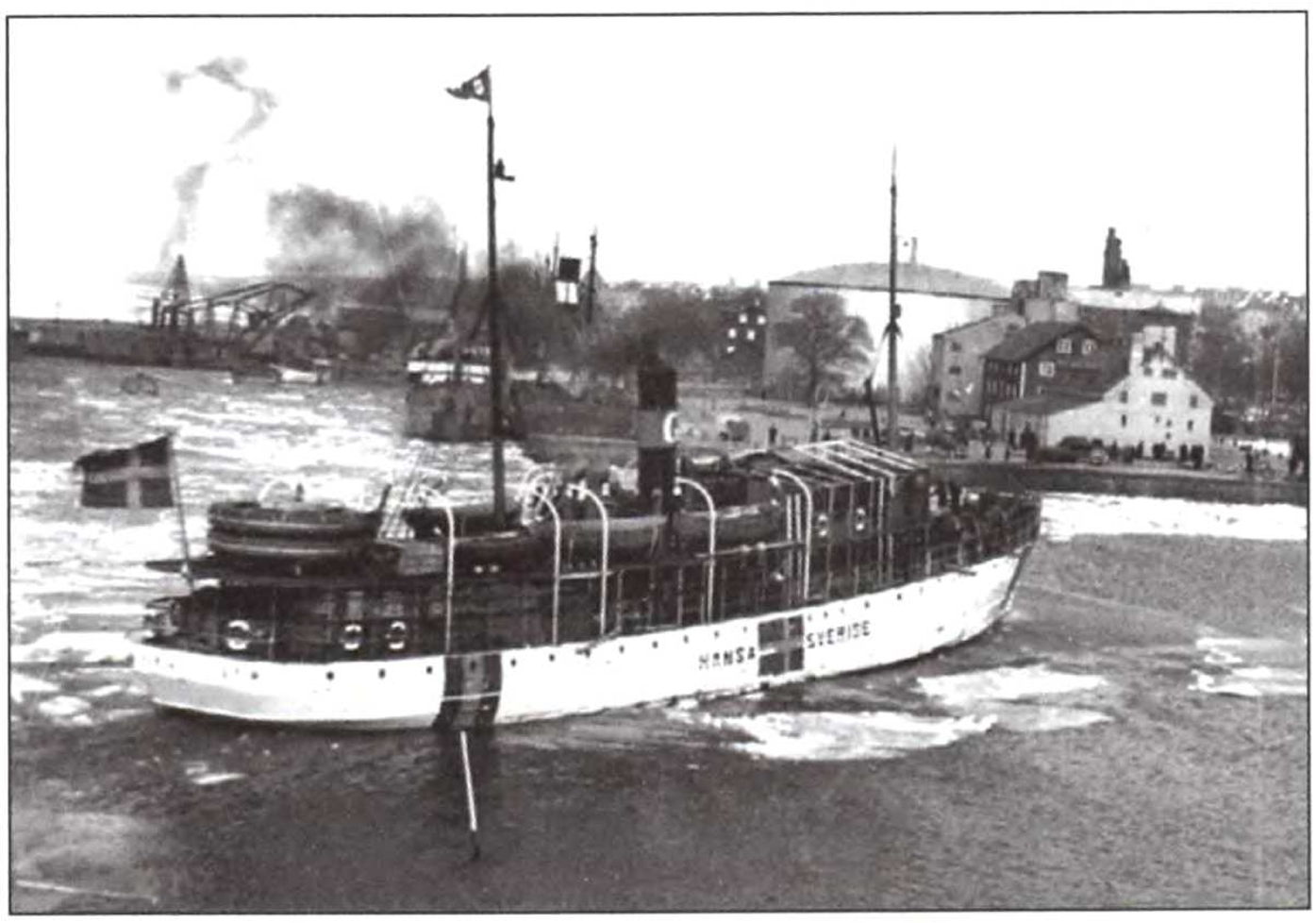


«Л-21» в Ленинграде, зима 1943/44 г.

Командир «Л-21» Сергей Сергеевич Могилевский

Позиция оказалась довольно оживленной, и долго встреч ждать не пришлось. Днем 14 ноября Могилевский обнаружил немецкий крейсер (им могли быть участвовавшие в флотских маневрах «Хиппер», «Шеер» или «Нюрнберг»), но большая скорость и расстояние до цели помешали атаке. В последующие дни командир вел поиск довольно активно, не пренебрегая и ночными часами. В ночь на 17-е из надводного положения он дал трехторпедный залп по небольшому, по-видимому, рыболовному судну, но снаряды либо не попали, либо прошли под целью. В последующие дни лодка действовала вдали от побережья и не могла обнаружить заслуживающих торпедной атаки объектов. Наконец, в ночь на 22-е командир БПЛ приказал выставить мины непосредственно на прибрежном фарватере. Спустя сутки Могилевский подошел к берегу близ маяка Стило и принялся наблюдать за вражескими судами. Установив благодаря святящемуся бую точное начертание фарватера, командир приступил к постановке. Следует отметить, что при этом он шел на огромный риск, по-видимому, даже не осознавая его: мины ставились из надводного положения всего в 2,5 милях от берега на глубине 16 метров, которая не позволила бы в случае обнаружения опасности даже погрузиться! Вторым обстоятельством являлось то, что весь район за 50-метровой изобатой считался потенциально опасным от британских донных мин, которыми союзная авиация забросала все воды, прилегавшие к немецкому побережью. На этот раз авантюра почти удалась: задание было выполнено точно по месту и скрытно, но подвело минное устройство — 16 мин вышло нормально, но 17-я застряла, наполовину выйдя из левой трубы. Втащить ее назад и закрыть крышку не удалось, из-за чего Могилевский решил вернуться в базу для устранения поломки.

Шведский пароход «Ганза», потопленный «Л-21» 24 ноября 1944 г.



Заграждение, выставленное одной линией с интервалом в 50 м прямо поперек фарватера, дало знать о себе в первый же день. Утром на нем подорвался немецкий транспорт «Эйхберг» (1923 брт), который с сильнейшей течью успел выброситься на мелководье. Спустя неделю транспорт был поднят и отбуксирован на ремонт в Готенхафен. Интересно отметить, что от взрыва под судном сдетонировали две ближайшие ПЛТ, что вкупе с малой глубиной постановке создало у противника полную уверенность в том, что район заминирован донными минами. К месту аварии было выслано три спасательных буксира, а для траления района спасательных работ — сторожевой корабль «VS 302» с петлевым тралом. Четвертая мина взорвалась в его трале тем же днем, что только подтвердило первоначальное предположение. Эта ошибка дорого обошлась противнику: следующая мина была также обнаружена в трале сторожевика, но взорвалась вблизи корпуса, нанеся кораблю тяжелые повреждения. Тем временем, проходивший рядом датский пароход «Элие» (1873 брт) подорвался и сел на грунт. Его спасти не удалось. Только тогда в немецком штабе окончательно поняли, что имеют дело с якорными минами, выставленными с советских подлодок. В район была спешно направлена 15-я флотилия моторных тральщиков, которая до 2 декабря уничтожила еще шесть мин. С учетом того, что общее число сработавших и вытраленных достигло как минимум 12, более вероятно, что погибший у Риксхефта 22 декабря немецкий пароход «Эберхард» (751 брт) подорвался на донной мине. Впрочем, и без этого первая постановка «Л-21» оказалась весьма удачной.

Тем временем, субмарина возвращалась к берегам Финляндии. Могилевский избрал более длинный путь, пройдя между островом Готланд и материковым побережьем Швеции, очевидно, считая, что тут он сможет найти цели для торпедных атак. Увы, при этом он не учел того обстоятельства, что эта нейтральная страна к тому времени уже разорвала торгово-экономические связи с Германией и закрыла свои порты для прихода немецких судов. В утренние часы 24 ноября в 18 милях от Висбю был обнаружен одиночный транспорт с включенными огнями, который командир, не раздумывая, решил атаковать. Трехторпедный залп, произведенный по ничего не подозревавшему судну сделал свое дело — две торпеды попали в цель и разорвали шведский пароход «Ганза» (493 брт) на несколько частей, немедленно

погрузившихся в воду. После атаки Могилевский заметил рядом сторожевой корабль, что только укрепило его во мнении, что атакован противник. Шведы оперативно организовали поиск пропавшего без вести суда и спустя 13 часов смогли спасти двух человек из 86 находившихся на судне. Судно перевозило штучный груз и пассажиров на Готланд и несло все необходимые марки нейтралитета. По-видимому, шведы догадались о причинах гибели судна (в дальнейшем для всех судов, курсировавших между материком и Готландом, была введена система конвоирования), но никаких дипломатических шагов не предприняли.

Утром 26-го подлодка достигла финских шхер в районе Чекарсерна, где ее экипаж в спокойной обстановке попытался извлечь мину. Поскольку это не удалось, корабль зашел в Турку. Беглый осмотр показал, что в горловину осмотра механизмов якоря попала скоба, соединяющая минреп с якорем. Скобу вернули на место, мину задвинули в трубу, после чего утром 28-го лодка снова ушла в море. По-видимому, перед выходом Могилевский получил новые данные об обстановке в южной части моря, поскольку во второй половине похода его действия характеризовались гораздо большей осторожностью. В первой половине декабря он пытался обнаружить немецкий фарватер, расположенный в северной части его позиции. Для этого он даже проверил район у шведского острова Эланд, но ничего там не нашел. Фактически, немецкие транспорта в то время старались ходить под берегом и только быстроходные конвои изредка ходили по глубоководному фарватеру №58, но лодке не посчастливилось их встретить. Стоило «Л-21» спуститься южнее, как начались встречи с рыболовными траулерами, которые командир принимал за дозорные корабли и выполнял маневр уклонения. По меньшей мере, десять раз командир получал разведданные о движении конвоев с выносного пункта управления БПЛ, но каждый раз отказывался от их использования, считая, что они поступили слишком поздно. Наконец, днем 16-го Могилевский решил выставить оставшиеся четыре мины у побережья полуострова Хель. Район был выбран удачно, но ни одна мина из трубы не вышла. Как выяснилось впоследствии, при поверхностном осмотре моряки не заметили того, что обломился ролик подающей тележки, который попал под мину и препятствовал ее движению вперед по трубе. Тем временем у подлодки подошел к концу срок автономности. Желая добиться нового успеха, в ночь на 22 декабря Могилевский предпринял попытку перехватить на основе данных воздушной разведки конвой, шедший из Либавы в Данцигскую бухту. Враг был обнаружен, но при попытке сблизиться с ним для атаки из надводного положения, сама «Л-21» оказалась замечена, после чего сторожевик «V 1604» обстрелял ее артиллерийским огнем. К счастью подлодка не получила никаких повреждений, но запасы подошли к концу, и ей пришлось начать возвращение на Ханко, куда она прибыла 25 декабря. Хотя минную постановку командование оценило на «отлично», весь поход в целом заслужил неудовлетворительную оценку главным образом из-за пренебрежения данными разведки. Могилевскому же поставили на вид, что он *«ищет противника кустарно, используя только свои глаза»* и оставили без награды.

Январь и февраль подлодка провела в Турку, где осуществляла гарантийный ремонт и смену аккумуляторной батареи. Воспользовавшись тем, что командир уехал в дом отдыха, личный состав во главе со старпомом М.И. Лобановым совершил только за февраль 12 нарушений воинской дисциплины, включая самовольные отлучки и употребление спиртных напитков. После этого командование бригады взялось за кадровые перестановки. На подлодке были заменены старпом и инженер-механик, а командир предупрежден, что в случае, если дела не изменятся в решительную сторону к лучшему, он будет разжалован и отстранен от должности. В ближайший поход в качестве обеспечивающих пошли комдив капитан 1 ранга А.Е. Орел и флагмех дивизиона В.Е. Корж.

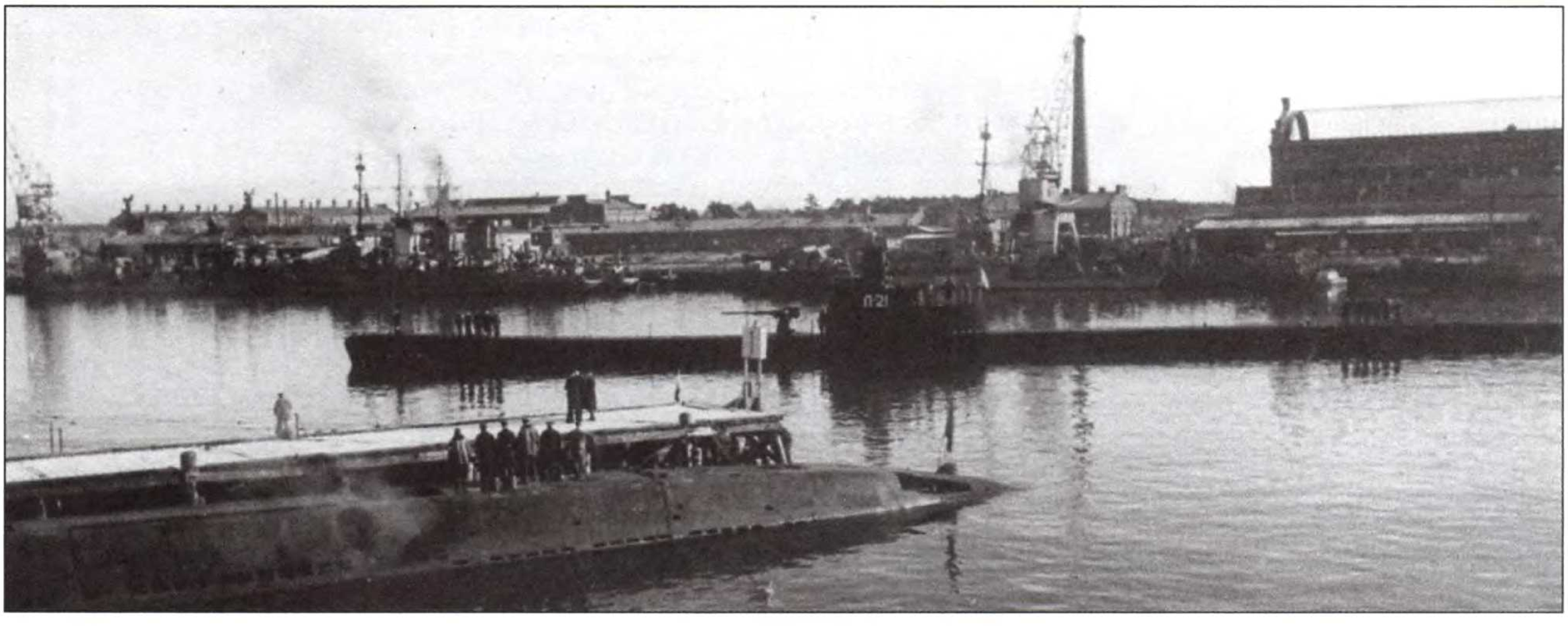
С самого начала стало ясно, что простым этот поход не окажется. Подлодка попала в шторм и на третий день похода, при утреннем погружении 8 марта выяснилось, что кормовые горизонтальные рули не работают. Стерлась резьба гайки-втулки их привода, заменить ее было нечем, а плавать без кормовых рулей не представлялось возможным. В этих условиях собравшийся на субмарине руководящий состав принял весьма характерное решение: в базу не возвращаться и произвести ремонт в море. Для этого решили перенести в корму привод носовых рулей, а сами носовые рули зафиксировать в нейтральном положении. Сложность работы подчеркивалась тем, что носовой и кормовой приводы не являлись взаимозаменяемыми. Для того, чтобы установить носовой на месте кормового требовалось срубить часть стального фундамента причем все эти работы пришлось осуществлять вручную. За 13 часов матросы, работая поочередно, срубили фундамент, перенесли привод весом в несколько сотен килограмм в корму и собрали его на

новом месте — лишь бы избежать позорного возвращения в базу. После окончания этих работ подлодка продолжила путь на позицию и утром 13 марта произвела постановку мин в 2 милях восточнее маяка Хель. Как и в предыдущий раз Могилевский проявил мужество, граничившее с безрассудством — при подходе к месту постановки ему несколько раз пришлось уклоняться от дозорных кораблей, а из-за тумана точное место было неизвестно и легко можно было выскочить на минированное мелководье. Смелость и на этот раз была вознаграждена блестящим успехом — уже на следующий день на минах «Л-21» погибли миноносцы «Т-3» и «Т-5». Нельзя полностью исключить и вероятность гибели здесь учебной подлодки «U 367», которая пропала без вести 15-16 марта, хотя сомнительно, чтобы после гибели миноносцев лодка могла пропасть здесь без вести навиду у тральщиков.

После постановки мин «Л-21» перешла в северную часть позиции, туда где образовывался своеобразный перекресток на маршрутах движения конвоев между Либавой, Данцигской бухтой и Свинемюнде. Второй удачной находкой стал метод поиска — по акустическим посылкам немецких гидролокаторов. Дело в том, что обнаружить шум винтов акустики лодки могли на дистанции до 10 миль, а акустических посылок на вдвое большем расстоянии. Другие командиры не старались сближаться с кораблями ПЛО, ведущими гидроакустический поиск, а Могилевский не боялся, поскольку он производил его ночью в надводном положении. Две первых подобных атаки состоялись поздно ночью 18 марта, но несмотря на то, что субмарина расстреляла все содержимое носовых аппаратов, из-за ошибок в определении элементов движения целей попаданий добиться не удалось. После этого командование передвинуло лодку в район севернее маяка Штольпе. Верная тактика, выбранная Могилевским и здесь принесла плоды. В ночь на 23 марта он атаковал конвой, шедший от Свинемюнде в Либаву и потопил двумя попаданиями сторожевой корабль «V 2022», который в темноте принял за танкер. Еще по одной атаке состоялось в ранние часы 24-го и днем 25-го. Обе они имели внешние признаки попадания, обе были зафиксированы противником и по его данным успехом не увенчались. Ни разу субмарина не подвергалась реальному преследованию, и все ее повреждения носили эксплуатационный характер. Расстреляв все торпеды в носовых аппаратах, корабль начал возвращение в базу и 29 марта ошвартовался в Турку. Новый комбриг Л.А. Курников без колебаний выставил экипажу за три потопленных судна хорошую оценку и подписал представление на награждение Могилевского орденом Ушакова 2-й степени.

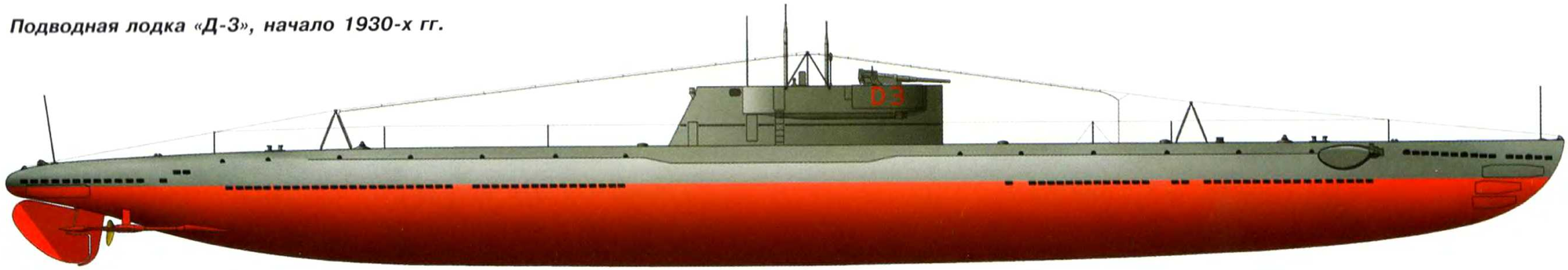
Боевые достижения «Л-21» не принято превозносить в отечественной исторической литературе, хотя они оказались достаточно высокими — пять потопленных и два поврежденных корабля у «21-й» и семь потопленных и один поврежденный у «Л-3», несмотря на заметно более короткую карьеру «21-й». И уж точно индивидуальный боевой счет Могилевского оказался выше, чем у Грищенко или Коновалова. Это не удивительно, поскольку командир «Л-21» оказался опытным в морском отношении и очень смелым офицером, а его главным недостатком было то, что он не стал писать залихватских мемуаров в послевоенное время.

Командовали подлодкой в годы ВОВ: Н.Н. Куликов (22.6—31.7.1941), В.Д. Афонин (20.8—26.9.1941), С.С. Могилевский (24.10.1941—9.5.1945).

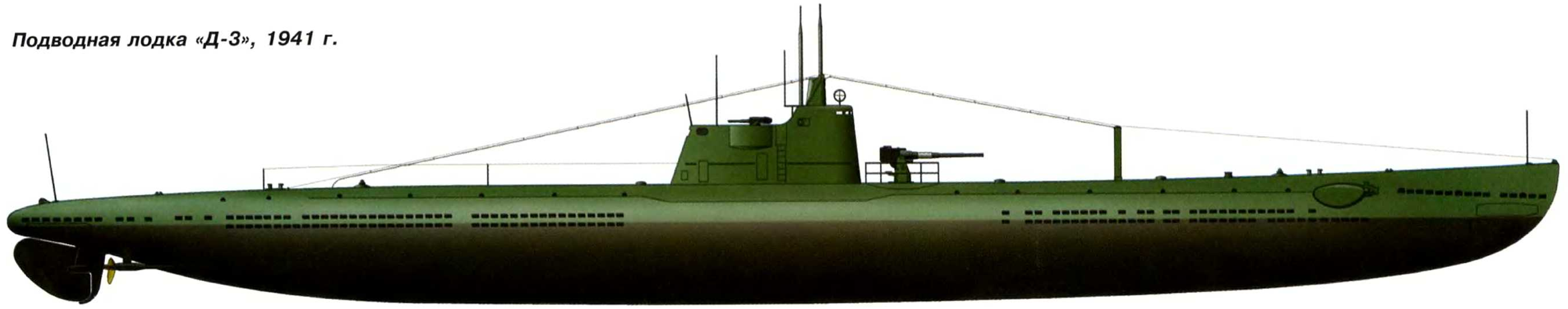


Подводная лодка «Л-21» (послевоенное фото)

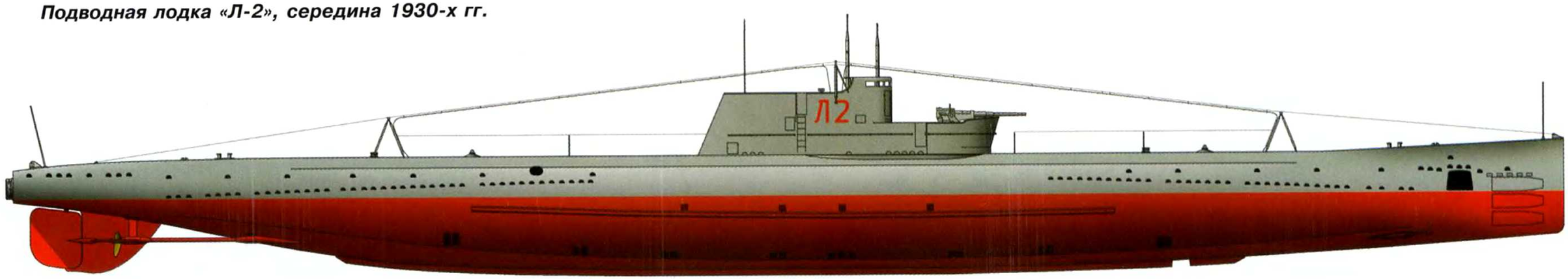
Подводная лодка «Д-3», начало 1930-х гг.



Подводная лодка «Д-3», 1941 г.



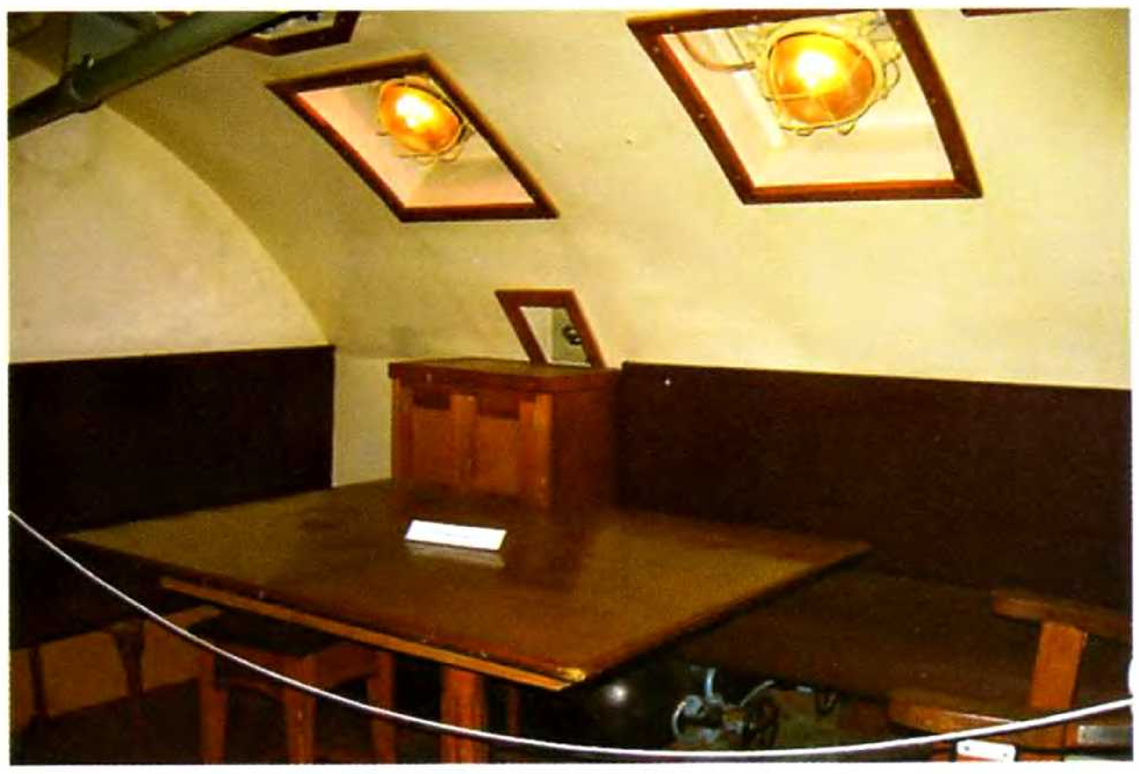
Подводная лодка «Л-2», середина 1930-х гг.



Графика А.Дашьяна

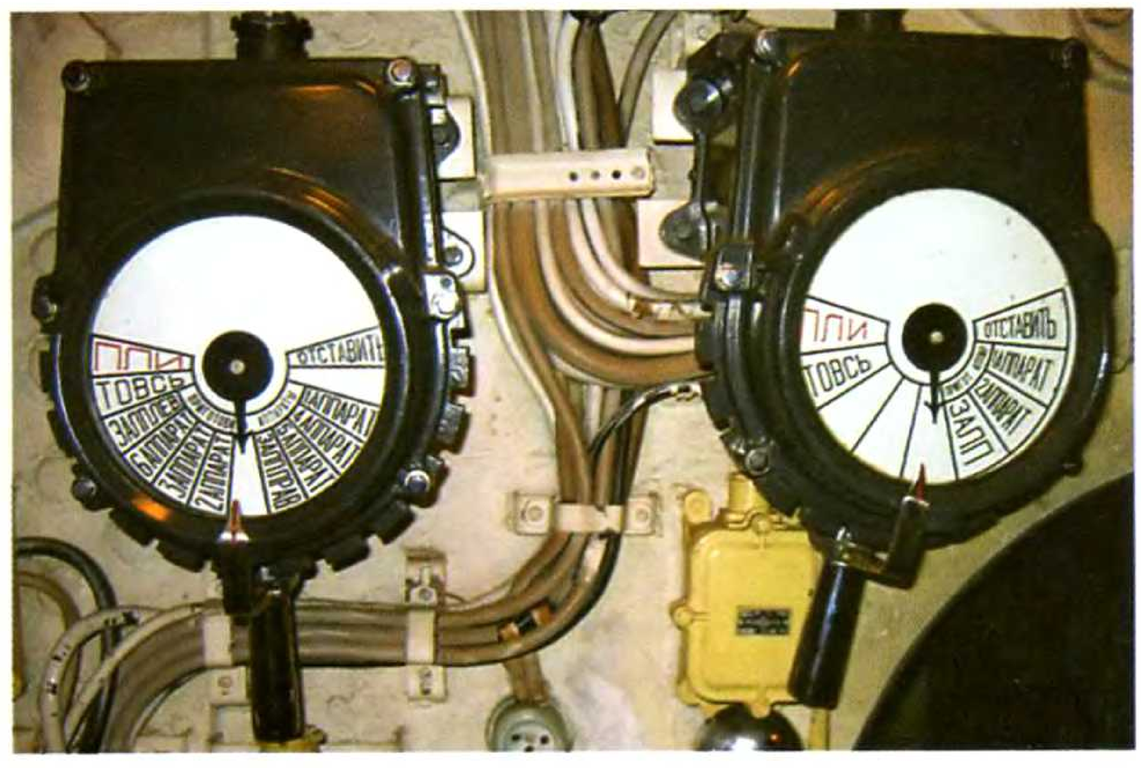
Внутренний интерьер подводной лодки «Д-2»

Командирская каюта с кителем Р.В.Линденберга



Офицерская кают-кампания

Пост управления горизонтальными и верт рулями в центральном посту



Торпедные телеграфы для носового и кормового отсеков

Аккумуляторная яма с аккумуляторами

Носовой торпедноый отсек

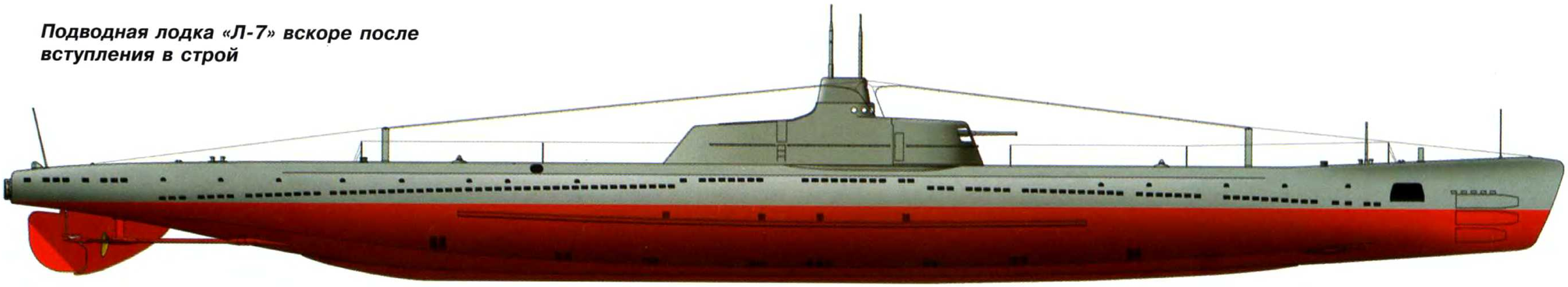
Главная электроподстанция

Главные гребные электродвигатели

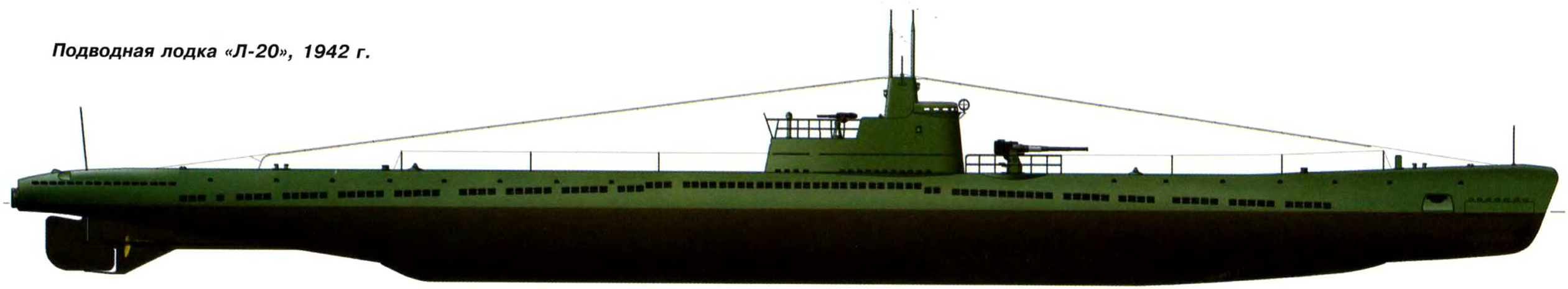
Фото с сайта Losdragon

Филиал Центрального военно-морского музея — подводная лодка «Д-2» «Народоволец»

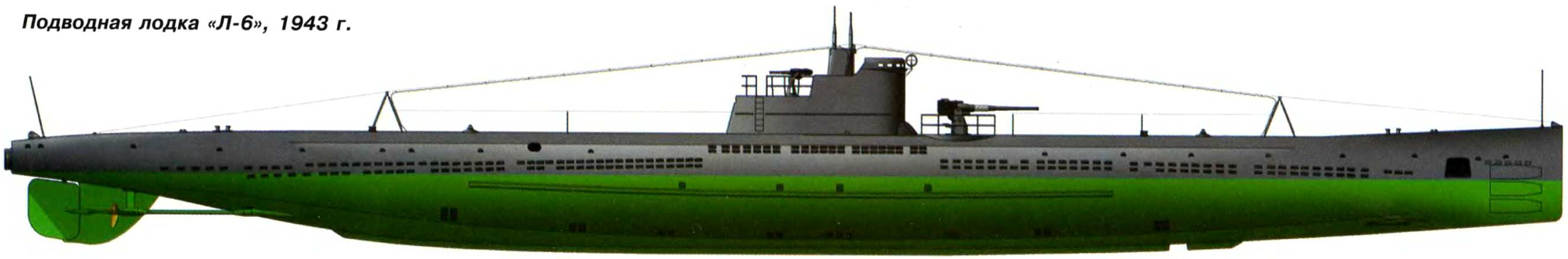
Подводная лодка «Л-7» вскоре после вступления в строй



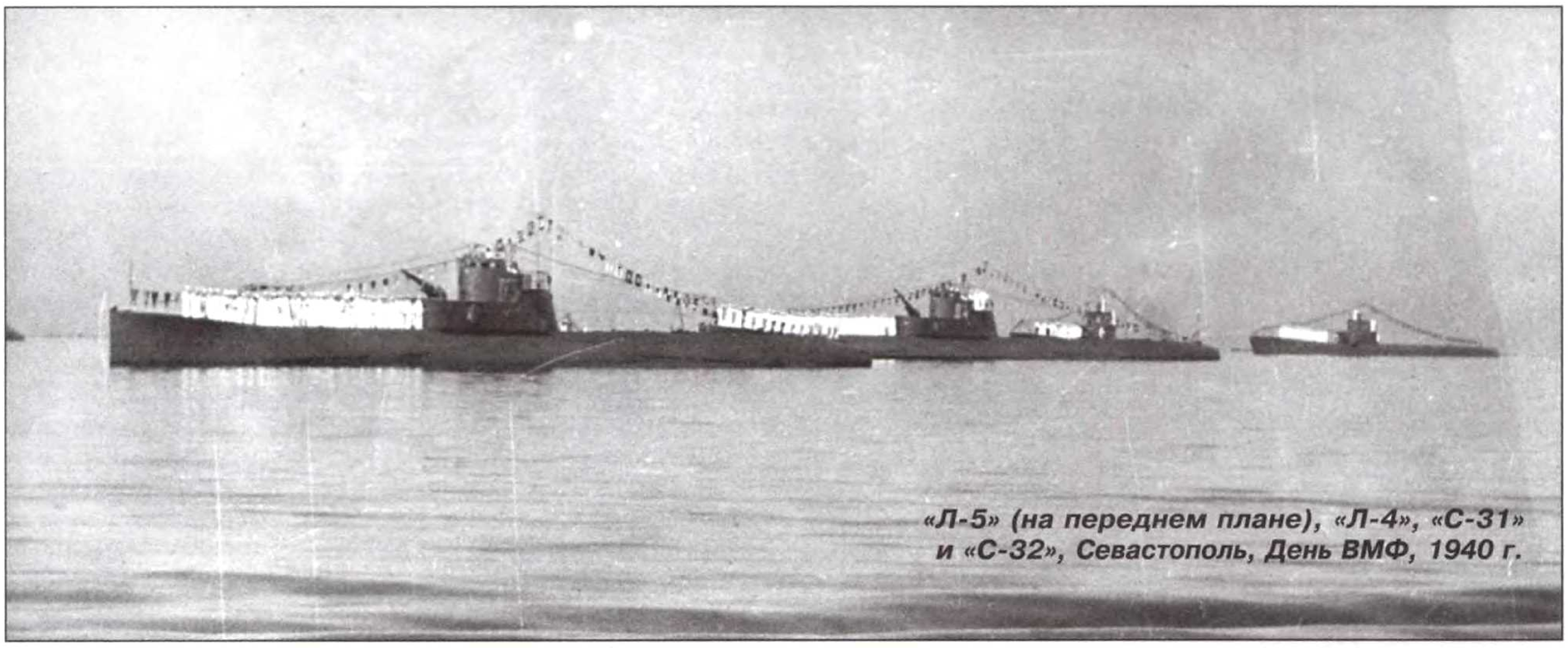
Подводная лодка «Л-20», 1942 г.



Подводная лодка «Л-6», 1943 г.



Графика А.Дашьяна

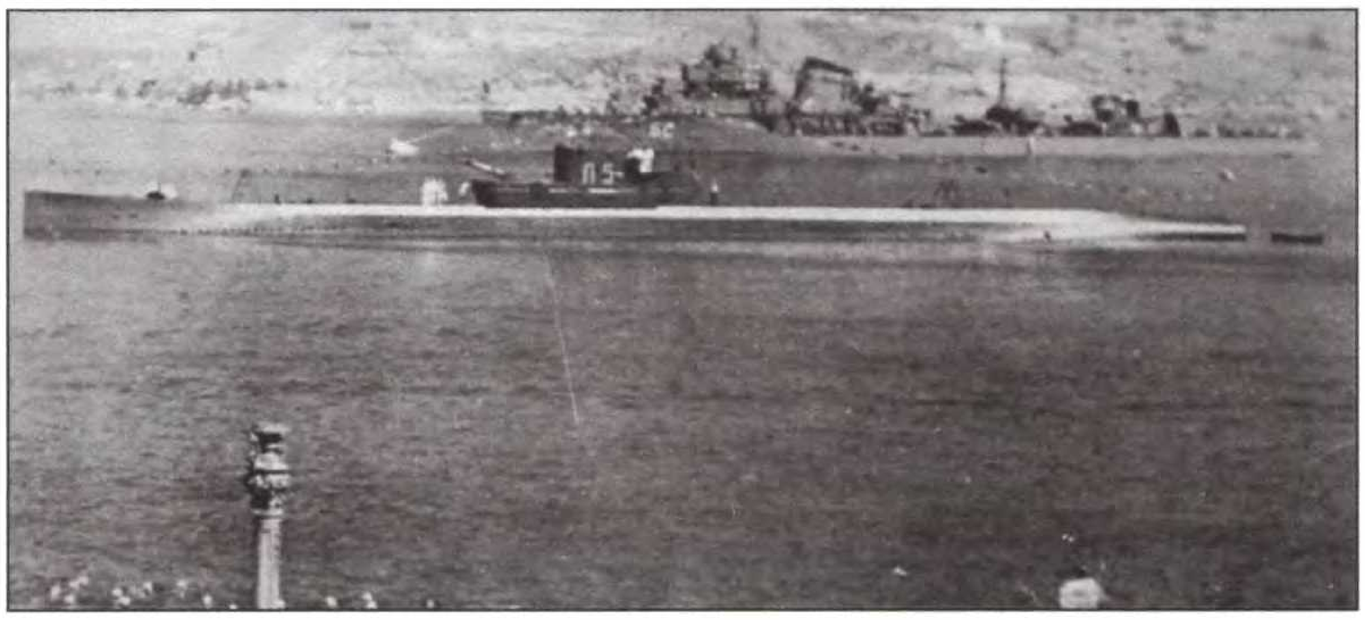


«Л-5» (на переднем плане), «Л-4», «С-31» и «С-32», Севастополь, День ВМФ, 1940 г.

Черноморский флот

До войны экипажи подлодок 12-го (с февраля 1941 г. 1-го) дивизиона 1-й бригады успели накопить достаточно большой опыт в боевой подготовке и дальних походах. В 1936 году дивизион в полном составе совершил 70-суточное безаварийное автономное плавание по Черному морю, но еще больше отличилась «Л-6», которая пробыла под водой с максимальным задействованием всех средств регенерации 14 суток. Это было настоящим рекордом, действовавшим до эпохи атомного подводного флота! Выполняли подлодки и боевые задания. Так, летом 1940 г. в период осложнения отношений с Румынией из-за Бесарабии, «Л-4» дважды несла позиционную службу у Босфора общей продолжительностью 30 суток. По итогам боевой подготовки в том году ее экипаж, пройдя за 126 суток 9458 миль из них 1333 в подводном положении, выбился в 1-ю линию и занял второе место среди подлодок бригады. Командир субмарины Поляков, произвел 11 учебных атак с выпуском практических торпед и считался признанным специалистом в этом деле. Такое же количество практических торпед выпустила и «Л-5» (командир А.С. Жданов), которая за 85 ходовых дней прошла 5297 миль, в т.ч. 449 под водой. За первые месяцы 1941 года эта подлодка успела отработать еще 30 учебных атак, причем в 11 из них выпускались торпеды. Аналогичными были показатели и по учебным минным постановкам.

В годы войны все черноморские «ленинцы» входили в состав 1-го дивизиона 1-й, а затем объединенной бригады подлодок ЧФ. Командовал дивизионом капитан 2 ранга Н.Д. Новиков, а с 9 июня 1944 г. Герой Советского Союза капитан 2 ранга Б.А. Алексеев.



«Л-5» , Севастополь, День ВМФ, 1940 г. На заднем плане — эсминец «Быстрый»

«Л-4»

К началу войны корабль оканчивал средний ремонт на заводе №201. Фактически вместо него следовало капитально отремонтировать подлодку, но этого не дало сделать отсутствие свободных ремонтных мощностей. После 22 июня темп работ заметно ускорился, что позволило в начале августа ввести корабль в строй. Поскольку необходимость в подводных заградителях была большой, уже 10 августа лодка ушла к берегам Румынии на свою первую постановку.

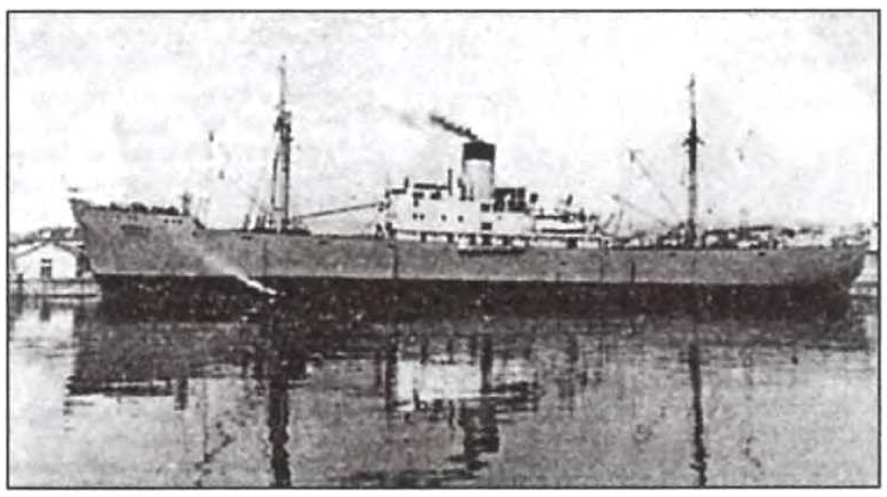
Минные постановки в 1941 году на Черном море имели, по сравнению с другими театрами, некоторые особенности. Во-первых, их целью являлось не нанесение прямого ущерба противнику, а принуждение его к перенесению своих фарватеров из мелководной прибрежной полосы дальше в море, где свободно наносить удары по конвоям смогли бы не только подлодки, но и крупные надводные корабли. Отчасти это удалось, но ни подлодки, ни, тем более, надводные корабли, не смогли воспользоваться результатами данного достижения. Во-вторых, координаты постановок устанавливались командованием, а от командира заградителя

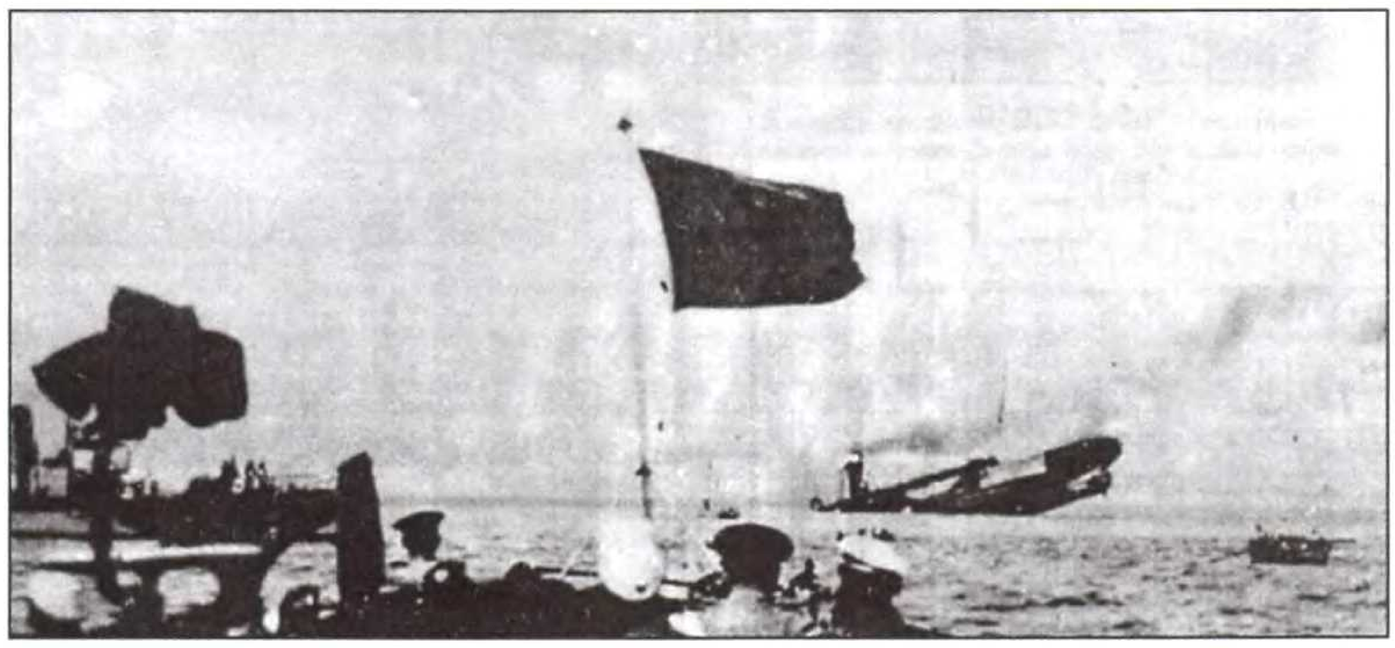
требовалось лишь точное выполнение штабного замысла. Впрочем, в связи с незначительностью вражеского судоходства разведка «на себя» могла не приносить результатов в течение длительного времени. В целом же эти обстоятельства серьезно отразились на результативности.

Основным районом постановок стали воды у Мангалии, где проходила прибрежная коммуникация, ведущая из главного румынского порта Констанца на юг — в направлении Болгарии и пролива Босфор. Днем 12 августа «Л-4» выставила в 8 милях к юго-востоку от порта все свои 20 мин, но они оказались расположены между морским и прибрежным фарватерами и даже не были обнаружены противником. За первым последовало два похода на постановку мин у Георгиевского гирла Дуная (18—20 и 21—26 августа). Водить конвои через этот район противник стал значительно позже, да и то после минной разведки, которая сразу же вскрыла наличие заграждений. Сама «Л-4» в первом из этих выходов чуть не погибла, когда днем 18 августа ее внезапно атаковал немецкий гидросамолет Ar-196. Поляков дал команду на срочное погружение, но тут выяснилось, что дистанционное управление клапаном вентиляции одной из цистерн правого борта не работает. Корабль приобрел сильный крен и задержался на поверхности. Сброшенные бомбы, к счастью, упали довольно далеко, но пулеметный огонь накрыл рубку и вывел из строя командирский перископ.

В начале сентября командование ЧФ решило расширить районы минных постановок и на территориальные воды Болгарии, которая, хотя и не объявляла нам войны, являлась союзницей Германии и находилась в состоянии вооруженного противоборства с Англией. Объектом усилий был выбран главный болгарский порт Варна, где «Л-4» в двух походах (5-10 и 16-20.9.1941) выставила 40 мин. Противник оказался явно неготовым к возникновению минной угрозы в этом районе. На первом заграждении 15 сентября погиб болгарский транспорт «Шипка» (2304 брт), перевозивший невоенный груз. 29 сентября в районе мыса Эмине «Щ-211» под командованием А.Д. Девятко потопила шедший в конвое итальянский танкер «Суперга». Под влиянием этих потерь командование «оси» решилось на проведение у берегов Болгарии целой минной операции. 7 октября румынские минные заградители «Реджеле Кароль I», «Дакия» и «Адмирал Мурждеску» в сопровождении эсминцев, миноносцев и канонерских лодок перешли из Констанцы в Варну, а спустя два дня выставили минное заграждение у мыса Калиакра. Вечером заградители вернулись в Варну, а утром 10-го вновь вышли в море. Выход обеспечивался канонерскими лодками «Думитреску» и «Гикулеску», которые несколькими часами ранее прошли выходной фарватер с поставленными тралами, но не обнаружили при этом ни одной мины. По-видимому, ширина захвата их тралов была слишком узка, поскольку выходивший из порта «Реджеле Кароль» внезапно подорвался на одной из банок «Л-4» и быстро затонул. Вместе с ним погибло 22 моряка, а также 150 противолодочных мин, большей частью уже подготовленных к постановке. В ноябре при тралении в районе постановок «Л-4» и «Л-5» взорвался на мине немецкий катер-тральщик №2. К сожалению, действия «Гарибальдийца» в торпедном варианте оказались не столь успешными. 5 октября в ходе своего очередного похода к Мангалии (3—7.10.1941) Поляков обнаружил румынский эсминец и выпустил по нему две торпеды. В этот момент «Реджина Мария» ходил незакономерным зигзагом и это спасло его от попадания. Обмен безрезультатными ударами продолжился и в дальнейшем: эсминец пробомбил подлодку, та выставила мины далеко от фарватера, после чего была замечена миноносцем «Сборул» и снова атакована. Между 22 и 26 октября «Л-4» еще раз сходила на постановку у Мангалии, но хотя задание было выполнено успешно, причиной вражеских потерь минные банки не стали.

Хотя гибель «Кароля» заметно сократила потенциал румынского флота в плане осуществления постановок, операция по минированию болгарских вод продолжи-





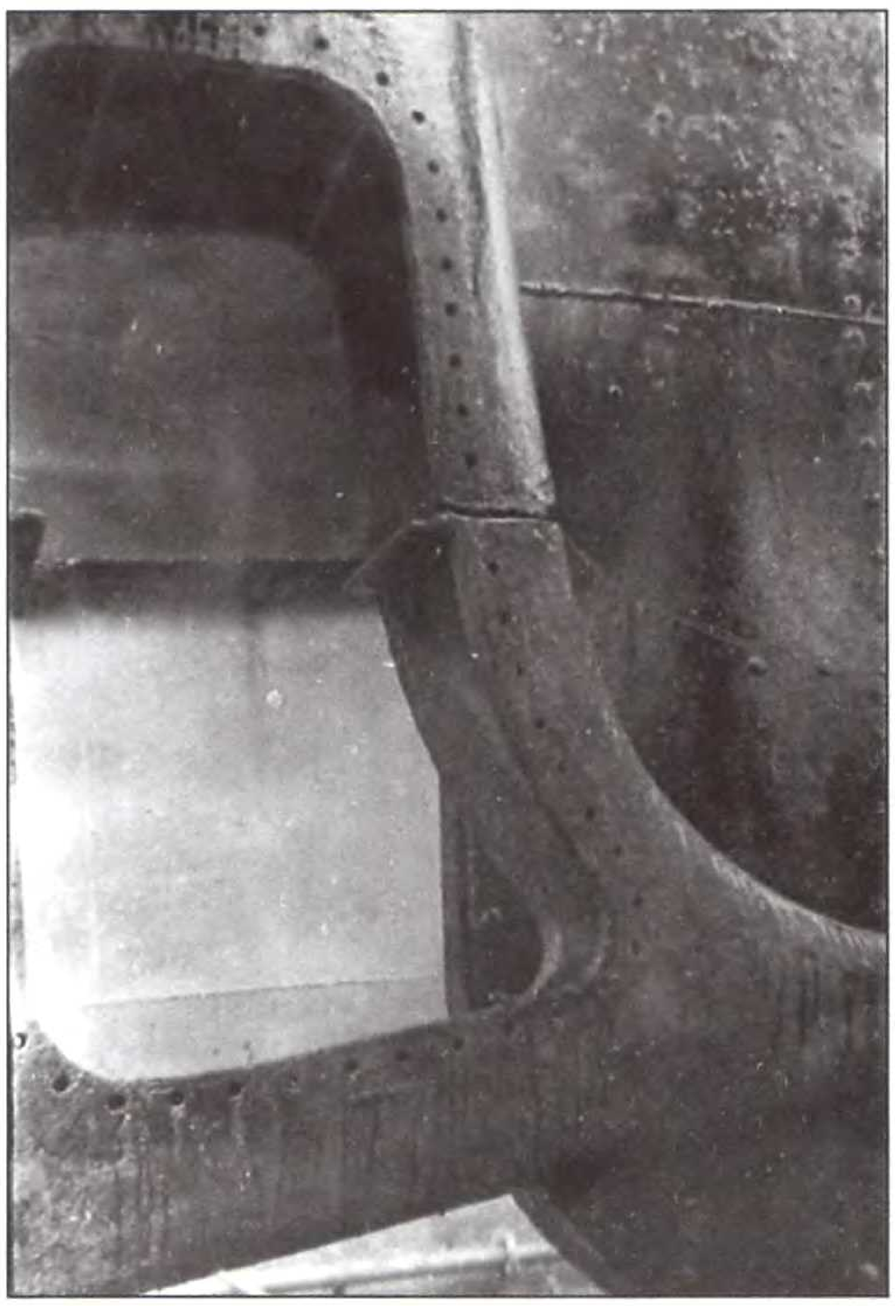
Справа: болгарский транспорт «Шипка» Внизу: гибель румынского минного заградителя «Реджеле Кароль I»

лась вплоть до полного осуществления плана и имела для нас весьма негативные последствия. До конца 41-го в этом районе пропали без вести «С-34», «Щ-211», «Щ-204», подорвались «Щ-205» и «Щ-212». Список поврежденных завершала сама «Л-4», которая патрулировала на позиции у мыса Эмине между 6 и 24 декабря. Вечером 12-го через полчаса после всплытия для зарядки батарей субмарина подорвалась на мине UMA. К счастью мина данного типа имела всего 30 кг ВВ, да и взрыв ее произошел с некоторой задержкой на расстоянии 20-30 м от корпуса. Лодку подбросило вверх, были повреждены рули, сдвинулась с места станция главного электромотора, левая линия вала стала вибрировать. Поляков счел повреждения незначительными и остался на позиции, но аварийный ремонт из-за отсутствия свободных мощностей затянулся до начала мая следующего года.

Возможно, ремонт продолжался бы и дальше, если бы не тяжелая обстановка, сложившаяся под Севастополем. Большие потери в торговом тоннаже, задействованном в перевозках в осажденную главную базу уже в конце апреля поставили на повестку дня вопрос о снабжении гарнизона города подводными лодками. Вышедшие вечером 7 мая из Новороссийска «Л-4» и «Д-4» стали первыми лодками, задействованными для решения данной задачи. При стоянках в главной базе подлодка подвергалась артобстрелам и бомбовым ударам, но лишь однажды вражеское противодействие непосредственно угрожало подлодке. Днем 8 мая в первый день немецкого наступления на Керчь, корабль, находившийся недалеко от южного побережья Крыма, подвергся атаке одиночного Ju-87. Хотя самолет был замечен на дистанции в 6 миль, недостаточная скорость погружения чуть было не стала причиной трагедии. «Юнкерс» успел обстрелять лодку пулеметным огнем, повредив радиоантенну и антенный ввод, а затем сбросил две бомбы, разорвавшиеся у носа и кормы. От сильного сотрясения разбились 65 лампочек, нарушилась герметичность фланца минной трубы, заклинилась крышка торпедного аппарата №3. Несмотря на это «Л-4» продолжала совершать транспортные походы и в дальнейшем. До 2 июля экипаж «Гарибальдийца» успел выполнить семь успешных рейсов, доставив в Севастополь 200 тонн продовольствия, 235,2 тонны боеприпасов и 27 тонн бензина.

Однако, опасности подстерегали корабль не только в море. Утром 26 июня субмарина готовилась к очередному рейсу в гавани Новороссийска. На лодку грузились ящики с минометными минами, одновременно цистерны главного балласта готовились к приему бензина. Бензин уже перевозился в предыдущем рейсе, и теперь из цистерн удаляли воду замещения, которая оказалась перемешана с этим легковоспламенимым продуктом. Бензиновая пленка растеклась по гавани и достигла места стоянки сторожевых катеров. Тем

Командиры лодок Черноморского флота (слева направо): Е.П. Поляков («Л-4»), А.С.Жданов («Л-5»), И.С.Израйлевич («Д-4») и Д.И.Суров («М-33») у рубки «Л-4», 1941 г.



Повреждения «Л-4», полученные при подрыве на мине 12 декабря 1941 г. Перебит кронштейн вертикального руля

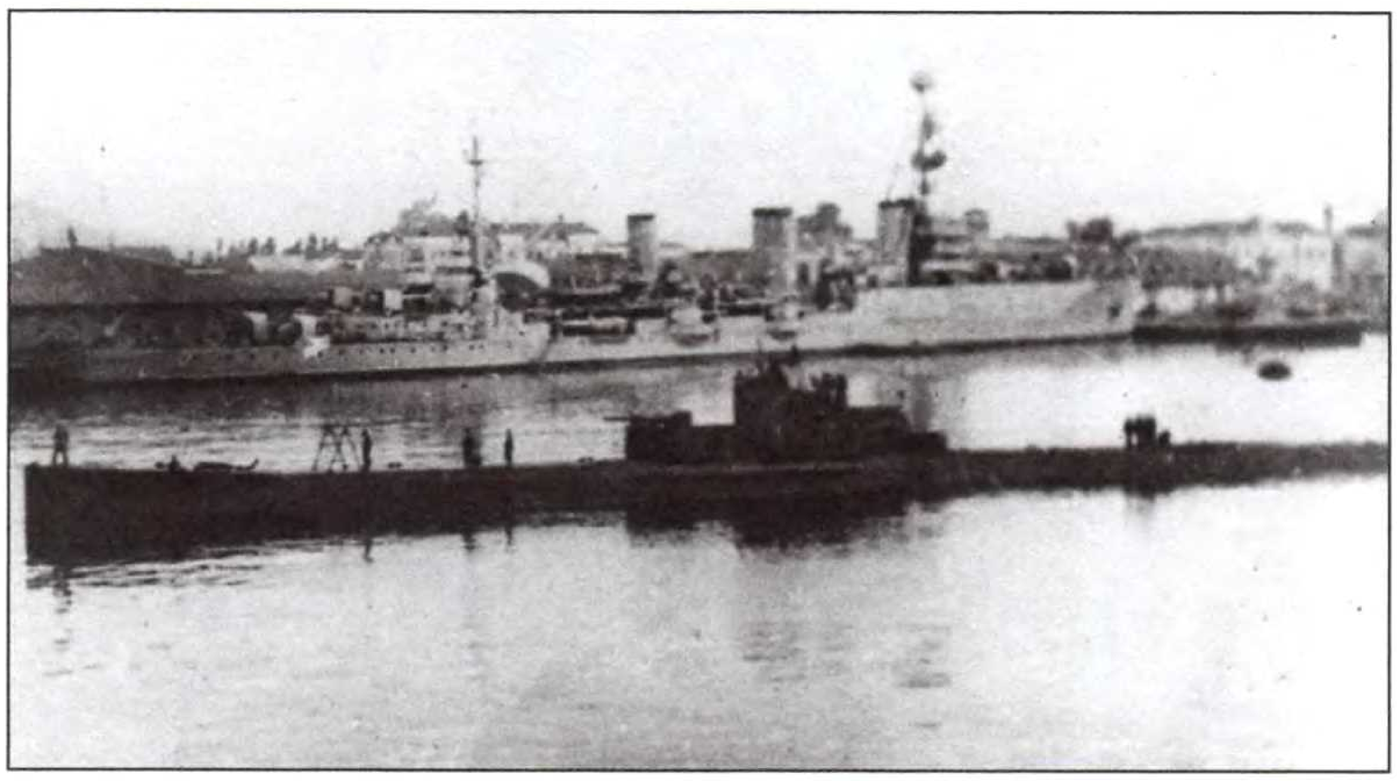
Боцман «Л-4» мичман Иван Степанович Перов

временем команда прекратила работы и ушла купаться. Вскоре искра, вырвавшаяся из глушителя катера, привела к возгоранию бензинового озера. Огонь охватил носовую часть и надстройку субмарины. Моряки немедленно вернулись на корабль, где их в отсутствие офицеров возглавил стоявший на вахте боцман мичман И.С. Перов. В первую очередь все ящики с минами были перенесены на берег, а два загоревшихся — сброшены за борт. В целях борьбы с пожаром Перов решил притопить нос подлодки, для чего открыли клапана вентиляции. Это удалось лишь отчасти — один из клапанов не сработал, и корабль приобрел крен в 15 градусов. В конце-концов уже после прибытия инженер-механика на лодку был заведен буксирный конец, и она была отведена в центр бухты. После этого случая перевозить бензин запретили и на больших подлодках. 22 июля 1944 года за участие в 25 боевых походах, а также другие подвиги, среди которых фигурировала и организация тушения пожара, И.С. Перову было присвоено звание Героя Советского Союза.

После севастопольской эпопеи корабль стал в текущий ремонт, из которого вышел в середине августа. На этот раз у командования ЧФ нашлись задания по основному профилю — минирование фарватеров у захваченной врагом главной базы. В штабе не без основания считали, что немцам стало известно начертание фарватеров через выставленное в 1941 году оборонительное заграждение, и они воспользуются ими для прохода своих кораблей и судов. 19 августа «Л-4» 20 минами закрыла проход у мыса Сарыч. Это заграждение долгое время оставалось незамеченным врагом: мины в нем были выставлены на глубину 2,4 м, а противник использовал для перевозок восточнее меридиана Севастополя почти исключительно быстроходные десантные баржи, буксиры и лихтеры, осадка которых не превышала 1,5 метра. 31 января 1943 года береговой пост на мысе обнаружил советскую субмарину (по-видимому, «Л-6»), после чего у немцев возникло предположение о минировании прибрежного фарватера. Прибывшие в район «раумботы» на следующий день вытрали здесь четыре ПЛТ — все, что осталось от заграждения через 5,5 месяцев с момента постановки. Примерно такой же результат имела постановка, произведенная 20 сентября в районе мыса Бурнас. Хотя Поляков ставил ее в месте с глубинами от 11 до 13 метров из позиционного положения, он все-таки недостаточно приблизился к вражескому фарватеру, который проходил еще ближе к берегу. Лишь в августе следующего года, после того, как у устья Днестровского лимана на нашей авиационной мине подорвался речной танкер, противник предпринял масштабную тральную операцию во всем районе от Сулины до Одессы. Спустя два дня банки «Л-4» были обнаружены, после чего немцы уничтожили 4 мины. Хотя постановка «Гарибальдийца» оказалась совершенно безуспешной, сам он в том походе подвергся немалому риску: трижды подлодка обнаруживалась вражескими кораблями и самолетами, сбросившими на нее в общей сложности 98 глубинных бомб. После возвращения корабль стал в текущий ремонт, в ходе которого 23 октября экипаж узнал о награждении подлодки орденом Красного знамени — так командование оценило результаты минных постановок и рейсов по снабжению Севастополя. Е.П. Поляков же еще 3 августа был награжден орденом Ленина.

В течение зимы (14—28.12.1942 и 15.1—2.2.1943) «Л-4» дважды сходила на позицию к Босфору. Полякову не посчастливилось встретить здесь корабли «оси», а турецкие он не атаковал, имея строгие указания уважать их нейтралитет. Так же ничем завершился поход в район Феодосии (22.2—12.3.1943), в ходе которого командир так и не обнаружил ни одной цели, достойной выпуска торпед. Отчасти это произошло потому, что шумопеленаторная станция, как писал командир «пришла в полную негодность», дизеля требовали переборки после 500 ч непрерывной работы, а система погружения имела ряд неисправностей, увеличивших время погружения на 4 минуты (!!!). Командование выставило за поход хорошую оценку, но все-таки немного покритиковало командира за пассивность, что стало для Полякова причиной изменения боевого почерка. 14 мая «Гарибальдиец» вновь вышел на позицию у южного берега Крыма. К тому времени противник уже наладил регулярное движение конвоев между Ялтой, Феодосией и Керчью, которая яв-

Подводная лодка «Л-4», на заднем плане крейсер «Красный Крым»



лялась перевалочным пунктом снабжения отрезанной на Таманском полуострове 17-й немецкой армии. Снабжение это в основном осуществлялось при помощи быстроходных десантных барж (БДБ), практически недоступных для торпед из-за малой осадки. Для их поражения требовались либо торпеды с неконтактными взрывателями, но их было мало, а надежность взрывателей оставляла желать лучшего, либо торпеды с установкой хода по глубине на 1 метр. «Л-4» перед походом приняла именно такие боеприпасы. Увы, заметного изменения результативности это не принесло — когда 22-го Поляков дал трехторпедный залп по конвою из пяти БДБ, одна торпеда утонула, другая прошла мимо (интересно отметить, что одна из торпед была оснащена прибором «ВС» — «водяная спираль», т.е. являлась циркулирующей), а третья выскочила на поверхность и взорвалась при ударе о волну, не дойдя 50 метров до цели. Хотя командир посчитал, что достиг успеха, на следующий день он решил действовать иначе. Обнаружив пару БДБ на курсовом угле, не позволявшем совершить торпедную атаку, он приказал всплыть и объявил артиллерийскую тревогу. Силы противников превосходили наши, поскольку каждая из барж располагала 75-мм орудием (французские полевые пушки обр. 1897 г. на морском станке) и двумя 20-мм автоматами, против 102-мм орудия и пулемета ДШК на «Л-4». Соотношение стало еще более невыгодным, когда выяснилось, что пробка, закрывавшая казенник прикипела и на то, чтобы ее открыть ушло 3 минуты драгоценного времени. За это времени обе БДБ, начав стрельбу, повернули на субмарину и быстро сократили дистанцию, которая в течение боя изменилась с 35 до 15 кбт. Их снаряды ложились в 50 м от борта подлодки, но ни командир, ни артиллеристы не дрогнули. Наконец, в 08.22 субмарина открыла огонь. Уже на второй минуте она добилась попадания в рулевую рубку «F 329», которое, кроме того, вывело из строя 75-мм орудие и один из двигателей. Четверо немецких моряков были убиты, двое получили ранения. После этого БДБ повернула к берегу, но вторая («F 307») настолько сблизилась с субмариной, что продолжение боя становилось слишком опасным. «Л-4» произвела срочное погружение, и беспрепятственно покинуло место боя. Впоследствии немцы смогли отремонтировать «F 329» и она погибла в конце года, подорвавшись на мине в Керченском проливе. Этот бой имел еще одно интересное последствие. Считая, что советские подлодки и в дальнейшем могут предпринимать попытки атаковать БДБ артиллерией, в конце 1943 года одна из барж («F 368») была выделена для переоборудования в баржу-ловушку. В дополнение к основному вооружению на ней установили еще два замаскированных 75-мм орудия, гидролокатор и погреб для хранения глубинных бомб. Под наименованием «Uj 118» эта баржа вступила в строй в начале мая 1944 года, но ни в одном бою с нашей подлодкой ей принять участия так и не довелось.

Тем временем, поход «Л-4» продолжился. Утром 25 мая Поляков попытался сблизиться для торпедной атаки с конвоем, состоявшим из пяти БДБ, малого танкера и двух буксиров, но на этот раз перископ подлодки оказался замечен, она подверглась глубинному бомбометанию и упала на грунт на глубине 59 метров. Несмотря на то, что других боевых столкновений в этом походе не было, командование поставило экипажу отличную оценку.

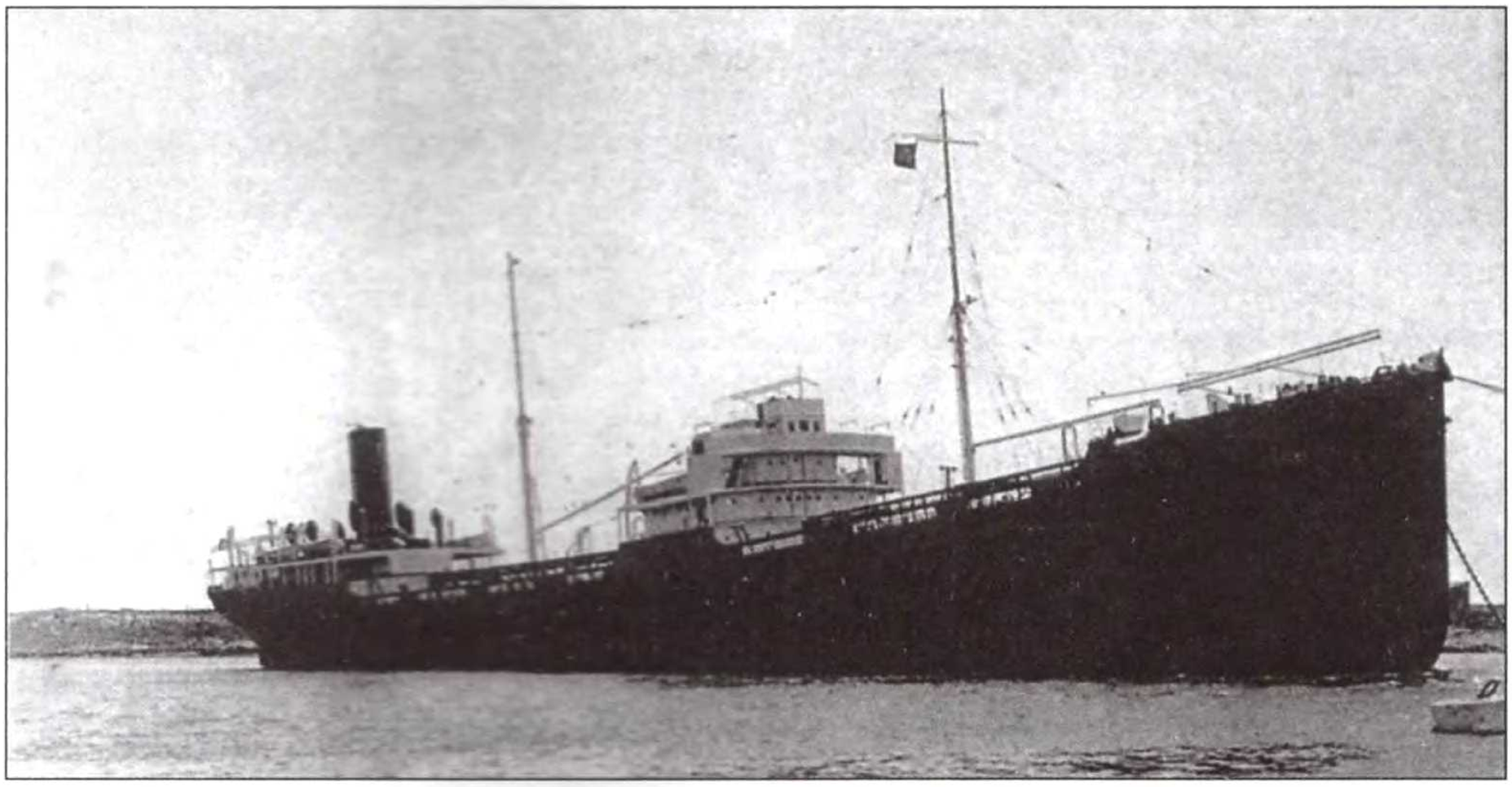
С каждым походом техническое состояние давно нуждавшейся в капремонте подлодки ухудшалось (в частности аккумуляторная батарея к этому времени выработала уже 138,5 условных циклов заряда-разряда при норме в 110—120, а дизеля нуждались в капитальном ремонте), а межпоходовые ремонты отнимали все больше и больше времени. В следующий раз в море подлодка вышла 10 июля, на этот раз на позицию у мыса Тарханкут. 18 июля, вскоре после прибытия в район «Л-4» осуществила минную постановку в Евпаторийском заливе, но тут к командованию попали агентурные разведданные о подготовке к выходу из Стамбула румынских транспортов «Бесарабия» и «Трансильвания», и оно переразвернуло подлодку к Босфору. Ранее Поляков уже патрулировал на этой позиции и знал, что нейтралитет Турции следовало уважать, но поскольку на данный поход ему ставилась задача неограниченной подводной войны, решил действовать по инструкции. Утром 22-го он расстрелял артиллерией шхуну неизвестной принадлежности, которая стояла без хода на протяжении нескольких часов недалеко от входа в Босфор, и к которой ночью подходил катер противника. Интересно отметить, что не менее четверти от 33 выпущенных фугасных снарядов прошивали цель навылет без разрыва и срабатывали уже в воде. Видимо Поляков испытывал некоторые сомнения в правильности своего решения и в ночь на 23-е запросил штаб о правомерности действий против шхун под турецким флагом. Из штаба ответили *«атаковать все корабли без учета национальностей».* Таким образом, судьба следующей шхуны, встреченной вечером, была предрешена — на ее потопление ушло всего пять снарядов, установленных на

Командир 1-го дивизиона ПЛ ЧФ Н.Д.Новиков (в центре) и командир «Л-4» Е.П.Поляков (слева) среди членов экипажа «Гарибальдийца»

мгновенное действие. Как оказалось, жертвами «Гарибальдийца» стали турецкие шхуны «Хюдай-Бахри» (29 брт) и «Гурпинар» (ок. 100 брт). Хотя румынские лайнеры из Босфора так и не вышли, в ночь на 22-е в Черное море вошли танкер «Фируз», транспорт «Нантайз» и, на буксире, поврежденный торпедой «Л-23» танкер «Оссаг». Обо всем этом командование пыталось информировать Полякова, но после возвращения выяснилось, что два сообщения оказались не получены, а одно задержалось на 22 часа из-за того, что командир использовал штатную радиоаппаратуру на другой волне для приема сводок «Совинформбюро». В довершение всего он покинул позицию досрочно на пять суток без разрешения командования, ссылаясь на полностью выработанную батарею, которая не позволяла эффективно действовать под водой. На разборе похода Поляков подвергся жестокой критике. Ему припомнили и то, что он выставил все 20 мин на постоянном курсе и то, что не забрал или не уничтожил экипажи потопленных шхун. Особенно иезуитской смотрелась критика решения командира атаковать шхуны. Признавая тот факт, что он уточнил правильность своих действий в штабе ЧФ, комбриг Крестовский в своих выводах писал: *«Турецкие мелкие шхуны не являются ценным объектом, а возможные последствия от их уничтожения могли быть весьма серьезные, как с точки зрения дипломатических отношений с нейтральной страной, а так же компрометации позиции».* По сумме всех замечаний поход получил неудовлетворительную оценку, а сам Е.П. Поляков *«за нарушение организации боевого управления и за преждевременное оставление позиции»* арестован при каюте на четверо суток.

И если действия «Л-4» у Босфора не добавили славы Черноморскому флоту, то последняя минная постановка оказалась одной из наиболее удачных, которые произвели наши подлодки за все время войны. Противник столкнулся с минами в Евпаторийском заливе 28 июля, когда в тралe сторожевого катера, эскортировавшего конвой буксиров и лихтеров, взорвалась одна ПЛТ. Немедленно последовала команда стать на якорь, но в этот момент подорвался лихтер «EL.74» (дедвейт 139 т). По-видимому, он случайно задел якорем за саму мину, поскольку в противном случае объяснить его подрыв невозможно. Тяжело поврежденное плавсредство было отбуксировано к Евпатории, а затем на ремонт в Севастополь, где окончательно погибло 7 мая 1944 г. при освобождении города. В последующие четыре дня с момента подрыва сторожевые катера 30-й эскортной флотилии смогли найти и вытралить еще 14 мин, после чего район вновь был открыт для плавания. И в самом деле, в пределах контролируемого фарватера мин не осталось, что подтверждалось многократным прохождением здесь конвоев. Ситуация изменилась в ночь на 23 ноября, когда шедший по маршруту Констанца — Тарханкут — Севастополь крупный конвой потерял ориентировку и зашел в район, который не контролировался разведывательным тралением. Внезапно под транспортом «Санта Фе» (4627 брт) раздался слабый взрыв, так, будто сработала донная мина. Фактически же речь шла об одиночной ПЛТ, ставшей на глубину больше заданной и пропущенной при тралении. От взрыва сдетонировала часть груза боеприпасов, на судне начался пожар, который спустя 40 минут привел к мощному внутреннему взрыву, окончательно разрушившему судно. Вместе с ним на дно пошло 1278 тонн военных грузов, включая 12 самоходных артустановок StuG III, 88-мм зенитные орудия, 100 морских мин и тому подобное. Потери экипажа и перевозившихся военнослужащих составили 28 убитых и 11 раненных. С учетом того, что оборонявшая Крым 17-я немецкая армия на тот

Транспорт «Санта-Фе» (в центре)



Танкер «Фредерик», поврежденный 11 мая 1944 г. торпедой «Л-4»

момент располагала всего одним дивизионом штурмовых орудий штатной численностью 30 САУ, а второй только перебрасывался, потеря груза «Санта Фе» оказалась весьма чувствительной. Ни один другой транспорт, потопленный советскими подлодками в течение всей войны, не имел столь ценного военного груза.

Для того, чтобы выйти в следующий раз в море «Гарибальдийцу» потребовалась 8,5-месячная подготовка. В ходе нее не только были отремонтированы все приборы и механизмы, но и установлена выдвижная телескопическая антенна ВАН-1, позволявшая принимать радиосообщения от штаба и разведывательных самолетов с перископной глубины на расстоянии до 110 миль. Увы, воспользоваться поступающей информацией удавалось далеко не всегда — немцы усилили охранение своих коммуникаций группами охотников и противолодочными самолетами, тем более, что с 13 апреля 1944 года началась эвакуация их войск из Крыма морем. Спустя два дня «Л-4» вышла в район, равноудаленный от крымского мыса Херсонес и румынской Констанцы. Он находился на обходном «южном» фарватере, которым пользовались быстроходные конвои. Это обстоятельство, а также постоянно преследовавшие корабль мелкие поломки сильно затруднили действия на позиции. Долгое время Полякову не удавалось застать врага в выгодной для атаки позиции, а когда вечером 26 апреля он наконец-то дал шеститорпедный залп, оказалось, что его целью был не конвой, а специально высланная для поиска субмарин группа охотников (охотник «Uj 105» и моторный тральщик «R 163»), которая своевременно заметила торпеды и уклонилась. К счастью немцам не удалось нащупать субмарину гидролокатором и они ограничились сбрасыванием сковывающей серии бомб. 6 мая после устранения неисправности кормовых горизонтальных рулей подлодка вновь вернулась на позицию. Ждать ей пришлось целых пять дней. К тому времени операция по освобождению Крыма вступила в свою завершающую фазу: после потери Севастополя остатки разбитых немецких дивизий отступили на мыс Херсонес и ждали эвакуации. На их спасение немецкий Адмирал Черного моря бросил все, что могло плавать, но с учетом того, что часть судов уже погибла или получила повреждения, а оставшиеся мелкие корабли и плавсредства обладали ограниченными возможностями, тоннажа хватало, что называется «в притык». Особая надежда возлагалась на только что отремонтированный после торпедного попадания с «Щ-216» танкер «Фредерик» (быв. «Фируз»). По расчетам на палубе и во внутренних помещениях этого судна (7327 брт) могло в перегруз разместиться 10 тысяч военнослужащих (!!!), что составляло примерно четверть от всех эвакуируемых. Зенитное вооружение танкера было усилено и составляло одно 88-мм, пять 37-мм, 15 20-мм орудий и четыре пусковые установки реактивных снарядов RAG. Поздно вечером 10 мая этот гигант вышел из Констанцы в охранении румынского эсминца, канлодки, двух немецких охотников и моторного тральщика. Утром 11-го конвой оказался на позиции «Л-4». Из-за большой скорости кораблей Полякову удалось сблизиться с целью только на 12—13 кбт, после чего веером были выпущены четыре торпеды. Немцы своевременно заметили залп, выстрелили сигнальные ракеты и стали разворачиваться к торпедам кормой. «Фредерику» не повезло — уже описав циркуляцию, он получил одно попадание в корму, полностью

разрушившее руль и затопившее машинное отделение. После этого о продолжении похода не могло быть и речи. Танкер был отбуксирован в Констанцу, где в августе того же года его захватили наши войска. 25 тысяч немецких солдат на Херсонесе так и не дождались транспорта для эвакуации и днем 12 мая сдались. В этом немалая заслуга «Л-4», которая оказалась «автором» единственной нашей успешной торпедной атаки за всю Крымскую операцию. Заваленное не подтвердившимся впоследствии докладами других командиров наше командование оценило последний поход «Гарибальдийца» лишь на «удовлетворительно» и воздержалось от награждений. В следующем месяце Полякова назначили командиром дивизиона подлодок, а его корабль поставили на временную консервацию до момента постановки на капитальные ремонт. В строй флота «Л-4» вступила лишь в ноябре 1949 года, ровно через пять лет была передана Севастопольскому инженерному училищу для использования в учебных целях, а в феврале 56-го сдана на слом. Так закончился боевой путь наиболее результативной черноморской подлодки, имевшей на своем счету восемь пораженных целей. Среди минных заградителей она на четвертом месте после «К-1», «Л-3» и «Л-21».

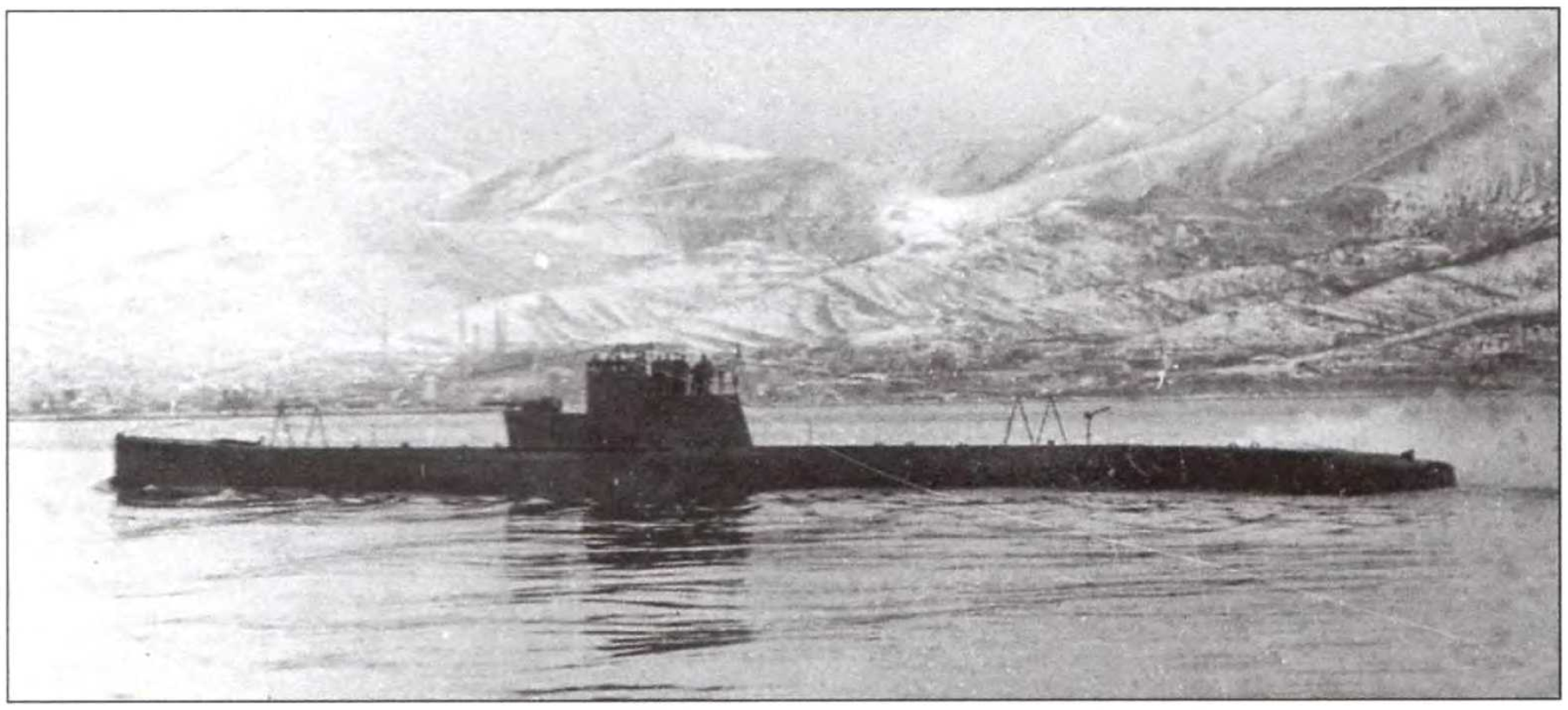
Подводная лодка «Б-34» (б. «Л-4»), 1952 г.

Командовали подлодкой в 1930—1945 гг.: П.Н. Васюнин (4.1930—3.1934), П.И. Болтунов (4.1934—28.2.1937), Е.П. Поляков (4.1938—13.6.1944), П.И. Кирдеев (13.6—1.7.1944; врид), С.П. Горбатовский (15.9.1944—14.12.1945).

«Л-5»

В течение первой половины года подлодка успела сдать часть зачетных задач КПЛ для 1-й линии, а между 11 и 19 июня принимала участие в маневрах флота. Хотя к началу войны подлодка обладала отработанным экипажем, ее техническое состояние можно было назвать хорошим лишь с натяжкой. По плану технического управления флота она еще 1 июня должна была стать в капитальный ремонт, но из-за затяжек со сдачей флоту «Л-6» срок начала ремонта перенесли на вторую половину года. Это обстоятельство фактически спасло субмарину, не дав ей повторить судьбу «Д-6».

Вместо ремонта командование сразу же использовало «Чартист» для минных постановок. Сначала последовали три похода к Мангалии (31.7—5.8, 14—18.8, 26—30.8.1941), затем по одному в район Варны (11—15.9.1941) и снова к Мангалии (27.9—1.10.1941). Хотя подлодка не имела ни единой встречи с противником, ее постоянно преследовали неудачи. В первом же походе лопнула цепь штанги минного устройства в правой трубе, из-за чего из трубы удалось выставить только одну мин. В следующем походе отремонтированную штангу заклинило при аналогичных обстоятельствах, а отремонтировать устройство в море не удалось. Уже на следующий день постановка была обнаружена румынами в ходе разведывательного траления, после чего они на некоторое время перестали пользоваться прибрежным фарватером, сделав все прошлые и будущие постановки «Л-5» и «Л-4» у Мангалии бесполезными. Лишь постановка в районе Варны, возможно, имела успех, поскольку авторство мины, погубившей катер-тральщик №2 доподлинно неизвестно. Финаль-



Подводная лодка «Л-5»

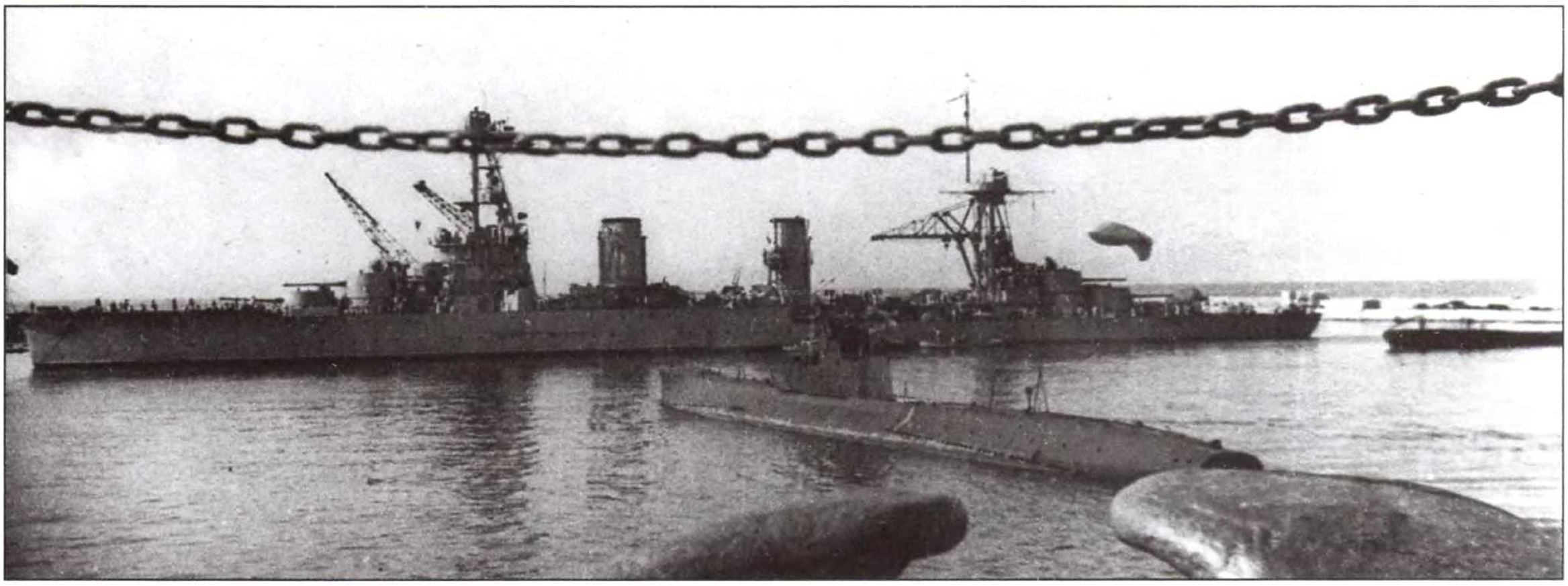
ный поход 1941 года (22—29 ноября) был совершен к Ярылгачской бухте на северо-западном побережье оккупированного немцами Крыма, у которой подлодка выставила 20 мин. Как следует из немецких документов, противник не пытался продлить свои фарватеры до этого района до 20-х чисел апреля 1942 года, а когда продлил, не нашел там ни одной мины — очевидно, конструкция якорей ПЛТ не пережила суровой штормовой зимы. Между 12 февраля и 15 марта 1942 года «Л-5» крейсирствовала в районе Судака с задачей выявления противодесантной обороны и обстрела войск противника. Командир подлодки Жданов честно пытался выполнить эту несвойственную субмаринам, да и бессмысленную в той обстановке задачу. За указанный период он произвел более десятка обстрелов береговых целей (выпущено 156 102-мм и 42 45-мм снарядов), среди которых были даже отдельные автомашины, сараи и группы солдат. *«Стрельба ПЛ по берегу* — писал в донесении Жданов — *большого урона или ущерба противнику не дала, а имела лишь больше демонстративный характер».*

Намного более весомыми представляются результаты шести транспортных походов в Севастополь, выполненные между 15 мая и 17 июня. В ходе них защитникам горда было доставлено 321,4 тонны боеприпасов (наибольший показатель среди подлодок ЧФ) и 74 тонны продовольствия, обратными вывезено 52 раненых и гражданских. 23 мая на подходе к порту немецкие самолеты сбросили несколько бомб на безопасном расстоянии, но намного более опасной оказалась встреча со сверхмалой итальянской подлодкой «СВ 3» днем 15 июня, когда корабль возвращался из последнего рейса. С борта «Чартиста» заметили перископ и рубку «итальянки», дали свои опознавательные (Жданов считал что перед ним наша лодка, идущая в Севастополь), но, не получив ответа, командир проявил поразительную беспечность и остался лежать на прежнем курсе. Спустя 24 минуты вся команда ощутила два сильных удара в правый борт — к счастью обе итальянские торпеды не сработали. Так и не догадавшийся о причине ударов Жданов повел свой корабль в Поти, где подлодка стала в текущий ремонт.

В августе (4—8 и 10—14.8.1942) субмарина совершила два похода с целью заграждения минами знаменитого фарватера №3, через который в дни обороны Севастополя туда прорывались корабли ЧФ. Оба поля оказались безрезультатными, поскольку противник не стал пользоваться ФВК №3, а проложил в этом районе сеть собственных фарватеров. В первом выходе подлодка была обнаружена катерами противника, которые подвергли ее безуспешному бомбометанию, во втором — отказало минное устройство левого борта, не давшее выставить четыре последних мины.

К концу года техническое состояние «Чартиста» было уже на грани получения запрещения плавания со стороны технического управления флота. Несмотря на это командование отправляло заградитель в море еще дважды: 12—20 сентября и 23 октября — 1 ноября, оба раза на позицию между островом Змеиный и мысом Бурнас. Минные банки ставились без отказов техники, но и без успехов — оказалось, что в штабе неверно определили начертание фарватеров противника, которые проходили гораздо ближе к берегу. Подойти туда для лодки было затруднительно из-за малых глубин. Первую постановку 16 сентября и так пришлось осуществлять в позиционном положении, там где от поверхности до дна было всего от 9 до 14 метров. Противник противодействовал, но не слишком настойчиво. В первом походе Жданову больше досаждали самолеты, от которых 11 раз пришлось уклоняться срочным погружением. Во второй раз от них пришлось прятаться четы-

Командир «Л-5» Алексей Степанович Жданов



Подводная лодка «Л-5». На заднем плане крейсер «Красный Кавказ»

ре раза, но главная опасность так и осталась незамеченной: в ранние часы 1 ноября недалеко от Поти «Л-5» подверглась атаке немецкой субмарины «U 24». Командир вражеской подлодки дважды стрелял одиночными торпедами, но из-за ошибок в определении элементов движения цели на большой дистанции, промахнулся. 5 ноября корабль был наконец-то поставлен в капитальный ремонт, который в условиях слабой ремонтной базы затянулся ровно на два года. Еще 11 месяцев заняли испытания и устранение выявленных недоделок. Война же на Черном море завершилась за год до того, как «Л-5» вступила в строй.

Командовали подлодкой в 1933—1949 гг.: И.А. Рублевский (1933—1936), В.Л. Шатский (1937—1938), А.С. Жданов (3.1938—10.10.1942), Б.В. Гремяко (23.10.1942—24.04.1943), М.В. Леонов (8.1—12.4.1944), Г.А. Никифоров (12.4—19.9.1944; врид), Н.Ф. Школенко (21.11.1944—30.11.1949).

«Л-6»

Еще 25 ноября 1938 года эта субмарина стала в капитальный ремонт на Севморзаводе. По плану он должен был завершиться еще в конце октября 40-го, но предприятие из-за отсутствия рабочей силы не смогло выдержать установленные сроки. Лишь 19 октября 1941 г. ровно с годовой задержкой корабль смог вступить в строй. После учебного выхода в дозор к мысу Сарыч (27.10—3.11.1941), последовал боевой поход на постановку мин у оккупированной немцами Ак-Мечети (14—21.11.1941). Задание было выполнено вполне успешно, но результатов не имело, поскольку противник начал осваивать этот порт только в апреле 1942 года. Обнаружив несколько сорванных мин на берегу, немцы протралили подходы к Ак-Мечети, но ничего не обнаружили — постановка не пережила зимних штормов. Между 26 и 28 декабря подлодка перевезла небольшой груз авиационных боеприпасов в штурмуемый врагом Севастополь, и даже выпустила с места стоянки в Южной бухте 17 100-мм снарядов по боевым порядкам противника. Следующий поход — 3—8.1.1942 — также имел непосредственное отношение к боевым действиям на суше. Сначала подлодка вела разведку в районе Судака и Алушты, а 5—6 января в качестве плавучего маяка обеспечивала действия надводных кораблей ЧФ, высадивших там тактический десант.

После выполнения этой задачи корабль вернулся в Новороссийск, откуда ему предстояло перейти в пункт постоянной дислокации Поти. Казалось, в этом нет ничего сложного, тем более, что на борту кроме штатного командира лодки, командиров БЧ-1 и рулевой группы находился еще и дивизионный штурман Керенский, но у семи нянек дитя оказалось без глаза — вечером 10 января субмарина на полном ходу села на мель у Геленджика. Как показало расследование, штурманская прокладка перехода досталась молодому и неопытному командиру рулевой группы, расчеты которого никто не проконтролировал. В результате при выходе из Цемесской бухты корабль слишком рано повернула на юго-восточный курс, и пошел в опасной близости от берега. Увидев это, командир подлодки С.П. Буль сказал «неплохо бы определиться» и покинул мостик. Штурман вместо того, чтобы принять меры, снова поручил определение командиру группы. Тот понял, что ранее допустил оплошность, но, пытаясь это скрыть, доложил, что необходимо отвернуть от берега на 1 градус. Естественно это никакого эффекта не дало, и корабль с разгона вылетел на камни. За аварию военный трибунал приговорил С.П. Буля к 10, командира БЧ-1 Маркелова к 8, дивизионного штурмана Керенско-

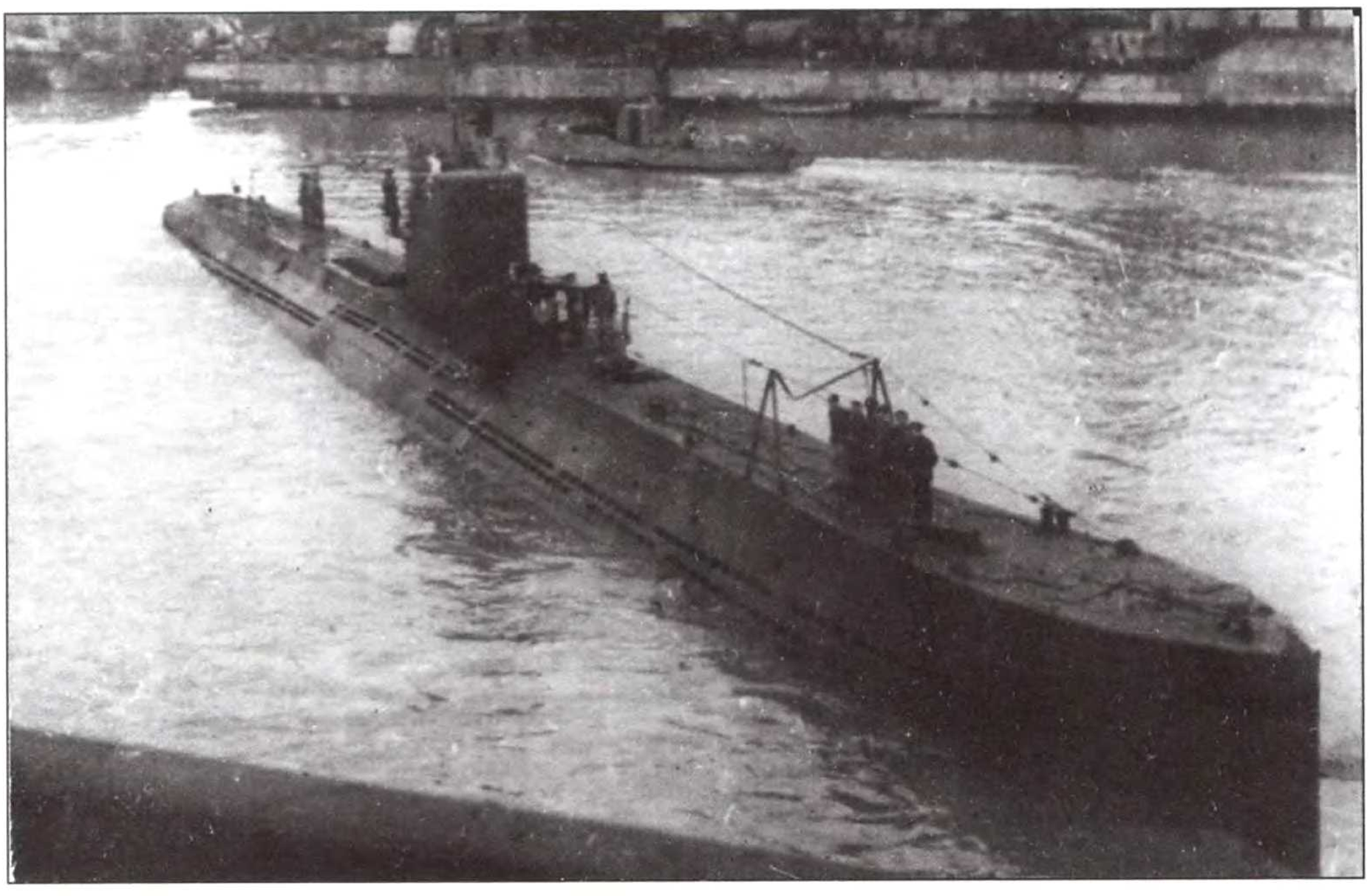
го — к 7 годам исправительно-трудового лагеря, с отбытием наказания после войны и направлением на фронт. Впрочем, все они вскоре были восстановлены в офицерских званиях и продолжили службу.

В связи с отсутствием свободных доков и большого объема повреждений субмарина простояла в ремонте до начала декабря 1942 года. За это время на ней сменилось несколько командиров. В сентябре им был назначен командир расформированного дивизиона А.В. Бук, а затем спустя два месяца — ранее командовавший «Л-5» А.С. Жданов. Под его руководством экипаж «Карбонария» сражался в трех последующих походах вплоть до апреля 1943 года. В первом (21.12.1942—7.1.1943) субмарина патрулировала у мыса Тарханкут и 25-го произвела атаку конвоя БДБ. Даже несмотря на то, что атака производилась с дистанции 4,5 кбт, снаряды прошли мимо, либо под целью, а контратаковавшие баржи смогли разбить на подлодке несколько лампочек. Во втором (28.1—14.2.1943) «Л-6» действовала у южного берега Крыма, но не смогла обнаружить там ни одной подходящей для атаки цели. С 7 по 25 марта последовал поход в район южного входа в Керченский пролив, где наше командование рассчитывало нарушить движение конвоев, курсировавших между Керчью и Анапой. Атака на такой конвой, включавший три БДБ, состоялась утром 22 марта. Баржи в условиях плохой видимости стояли на якорях в районе мыса Чауда, где и были обнаружены «Л-6». Несмотря на дальнюю дистанцию из четырех торпед залпа две должны были бы попасть в цель, если бы не малая осадка целей. После атаки противник обнаружил вынырнувшую рубку субмарины, обстрелял ее из орудий, а затем сбросил 15 глубинных бомб без какого-либо успеха. Остальные атаки и вовсе сорвались из-за того, что подлодка располагала свои курсы слишком далеко от берега, а обнаружить ходящие под ним БДБ можно было с дистанций не более 4—5 миль. В результате за поход командир получил неудовлетворительную оценку.

В апреле Жданов ушел на повышение, а командиром подлодки стал молодой офицер Б.В. Гремяко (1913 г.р.), ранее долгое время плававший старпомом на «Л-5». Его почерк отличали старательность и инициативность. Между 26 апреля и 16 мая корабль патрулировал у мыса Тарханкут. Шесть раз командир пытался атаковать, но лишь единожды — 7 мая — ему удалось довести дело до выпуска торпед. Увы, залп сразу же был замечен кружившим над конвоем BV-138, который выпустил белую ракету и сбросил в место появления рубки глубинную бомбу. Именно ее взрыв на борту «Карбонария» приняли за признак поражения цели. БДБ и катера, эскортировавшие конвой, обрушили на субмарину еще около 40 глубинных бомб, но не смогли причинить ей повреждений.

Не удалось добиться большего и в следующем походе (6—26.6.1943) на ту же позицию. Трижды по вине командира и рулевых-горизонтальщиков срывались атаки на конвои, а минное заграждение, выставленное 11 июня у мыса Лукулл, было легко вытралено противником. Инте-

Командир «Л-6» Борис Васильевич Гремяко



«Л-6» в Поти, 1943 г.

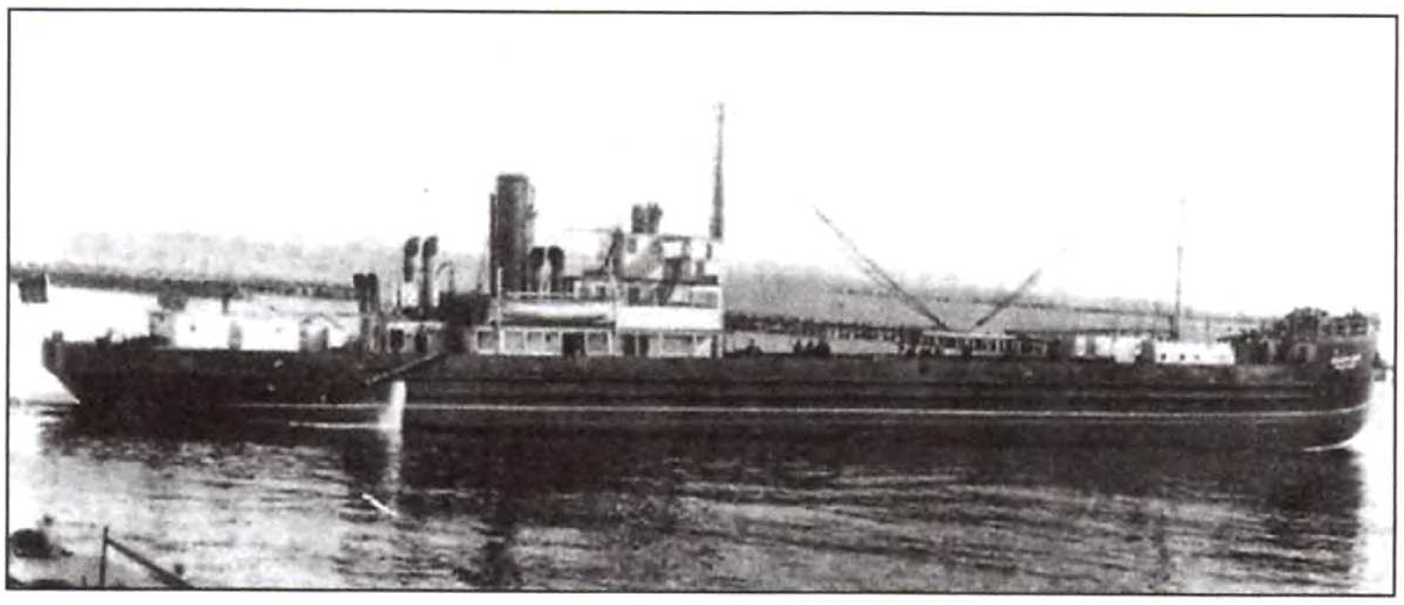
«Л-6» в Поти, 1943 г.

ресно отметить, что за 25 и 26 июня тральщики подсекли 20 мин — ровно столько, сколько выставила «Л-6». Немцы уже давно перешли к практике проводки крупных судов в районе Севастополя непосредственно за тралами «раумботов», что не только обезопасивало переходы, но и приводило к немедленной ликвидации всех банок, которые стояли непосредственно на фарватерах. Очевидно, наше командование пришло к тем же выводам и в следующем походе (9—24.9.1943) приказало Гремяко выставить мины в открытом море в 30 милях восточнее мыса Олинька. Идея было хорошей, у противника действительно не хватало сил для систематического траления и в данном районе, но на этот раз подвели разведданные — немцы этим маршрутом не ходили. Само же нахождение на позиции встречами с врагом не сопровождалось.

Лишь в следующем — ноябрьском (3.11—3.12.1943) — походе подлодке удалось реально открыть боевой счет. После нескольких неудачных попыток вечером 25 ноября Гремяко удалось скрытно сблизиться с небольшим конвоем и выпустить из надводного положения в упор четыре торпеды. Одна из них попала в трофейный транспорт «Волга-Дон» (956 брт), который перевозил груз авиационных боеприпасов. Судно продержалось на воде до утра, но затонуло при буксировке недалеко от Евпатории. Противник же так и не смог обнаружить «Л-6» и ограничился отпугивающим бомбометанием. С декабря по февраль корабль прошел текущий ремонт, после которого (4.3—3.4.1944) был направлен на позицию на линии, соединяющей Севастополь и Констанцу. Немцы лишь изредка водили суда через этот район, и командиру не посчастливилось встретиться ни с одним из них. Сразу после возвращения субмарина должна была пройти навигационный ремонт, но командование распорядилось иначе. 8 апреля наши войска начали крупномасштабное наступление в Крыму, в ходе которого быстро наметился успех. Немцы начали отступление к Севастополю, а с 13-го приступили к эвакуации войск. Черноморский флот, в свою очередь, начал операцию на морских коммуникациях противника, обстановка на которых резко оживилась. 12 апреля «Л-6» послали на позицию №6, центр которой находился примерно в 125 милях северо-восточнее Констанцы и в 90 милях западнее Севастополя. Вернуться из этого похода «Карбонарию» было не суждено.

Тайна гибели «Л-6» окутана мраком, полностью развеять который вряд ли когда-нибудь удастся. Корабль погиб в открытом море в районе с глубинами от 150 до 2000 метров, что заставляет сильно сомневаться в том, что он будет обнаружен и обследован на дне. Поскольку подлодка не дала ни одного радиосообщения, нельзя даже на 100% утверждать, что она дошла до заданного места. В то же время есть документы противника, свидетельствующие, что субмарина не только достигла позиции, но даже некоторое время действовала на ней. В 13.26 (по среднеевропейскому летнему времени) 16 апреля немецкий конвой, включавший транспорта «Касса», «Лола» и «Тисса», два «раумбота» и охотник за подлодками «Розита», зафиксировал торпедную атаку, «автором» которой могла быть только «Л-6». Суда уклонились от торпед, после чего охотник смог установить четкий гидроакустический контакт и сбросить по нему две серии по 15 глубинных бомб. На поверхности моря наблюдались пузыри воздуха и широко разлившееся соляровое пятно. Глубины в месте атаки составляли от 800 до 1000 метров, что исключает вероятность бомбардировки остова ранее затонувшего судна. В 13.48 охотник прекратил бомбометание и ушел догонять конвой. Спустя два часа возвращавшийся на базу с сопровождения конвоя немецкий гидросамолет BV-138 обнаружил поблизости от места атаки «Розиты» всплыв-

Транспорт «Волга-Дон», потопленный 25 ноября 1943 г.

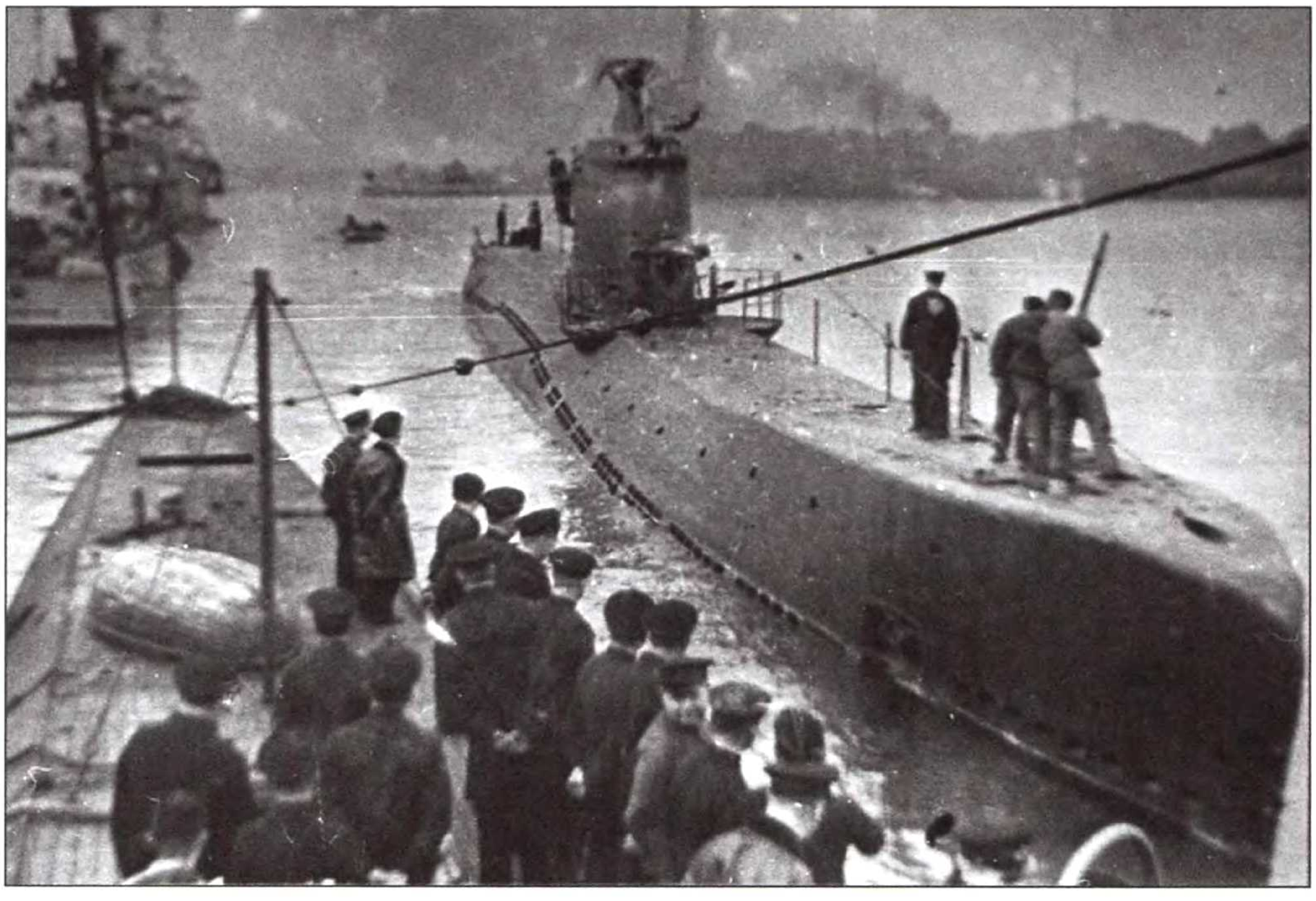


шую советскую подлодку, которую атаковал и по докладу пилота добился попадания трех 50-кг авиабомб. В подтверждение этого летчик представил сделанные им фотоснимки. Поскольку ни одна другая советская субмарина не подвергалась атаке с воздуха в этом районе в тот день, можно уверенно связать это событие с «Л-6». Несомненно, что даже если в результате бомбардировки она и не погибла, то должна была получить серьезные повреждения, требовавшие немедленного ухода в базу. Но поскольку туда она не прибыла все-таки приходится предположить, что субмарина погибла сразу. С учетом вышеизложенного последующие многочисленные заявки немецких охотников, скорее всего, не имеют к гибели «Карбонария» никакого отношения.

Командовали подлодкой: И.А. Рублевский (1932 — 1933), М.И. Гаджиев (5—8.1933; врид), В.Л. Шатский (1933—1937), Г.Н. Бютнер (26.3—21.11.1938), С.К. Павленко (19.3.1939—8.5.1940), С.П. Буль (8.5.1940—22.5.1942), А.В. Бук (3.9—10.10.1942), А.С. Жданов (10.10.1942 — 16.4.1943), Б.В. Гремяко (26.4.1943—4.1944).

«Л-23»

Эта подлодка к началу войны заканчивала монтаж механизмов на заводе №198 в Николаеве. Неблагоприятное развитие обстановки на южном крыле фронта уже 18 июля заставило Наркома судостроительной промышленности отдать приказ об эвакуации предприятия. Спустя девять дней субмарина ушла в Севастополь, где она в течение сентября — октября прошла сдаточные испытания. 31 октября корабль вступил в строй, но в связи с продолжением немецкого наступления, уже на следующий день был вынужден уйти в Поти. Первый боевой поход (20—25.12.1941) по задаче являлся разведывательным, а по сути — продолжением боевой подготовки. В ходе него подлодка скрыто патрулировала в водах вдоль анатолийского побережья Турции, но судов противника там не обнаружила. В начале января последовала неожиданная смена командира. Старый командир капитан 2 ранга В.Л. Шатский был опытным подводником с довоенным стажем, но, к сожалению, не знал меры в употреблении спиртных напитков. Усугублялось оно страстью к различным пьяным выходкам — от отдачи нелепых приказаний при управлении кораблем, до панибратства с личным составом. Шатского неоднократно предупреждали, но он оставался верен себе, за что и поплатился — за систематическое пьянство был списан в морскую пехоту, где и погиб. Временным командиром стал комдив Н.Д. Новиков, под руководством которого подлодка совершила четыре выхода: один (10—28.1.1942) к берегам Болгарии и три (12—23.2.1942, 24.2—7.3.1942 и 15—24.3.1942) к южному берегу Крыма. Никаких целей там ей обнаружить не удалось (а вдоль Крыма тогда немецкие суда и вовсе не плавали), а разведка береговой обороны в районе Алушты не дала больших результатов, да и вряд ли была необ-



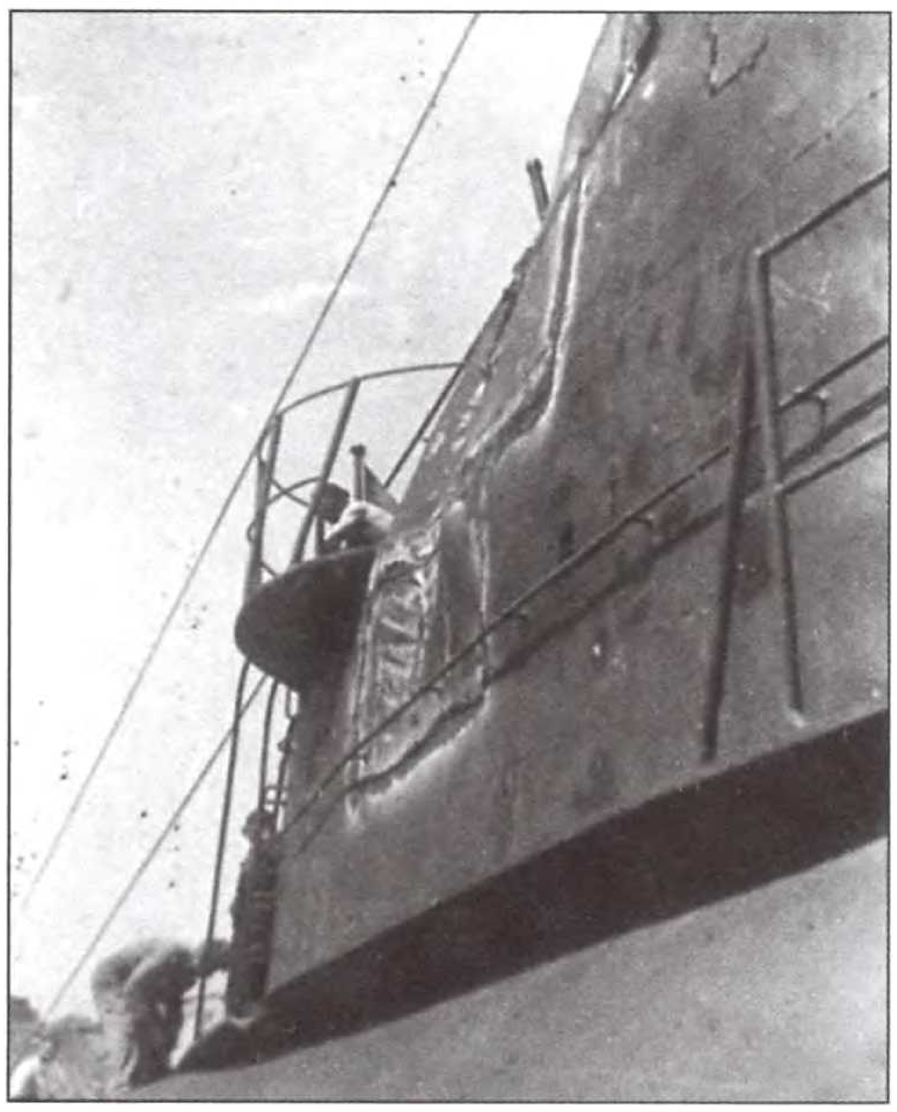
«Л-23» возвращается из похода, 1942 г.

Командир «Л-23» Илларион Федотович Фартушный

ходима исходя из сложившейся на тот момент обстановки. 27 марта «Л-23» вернулась в Поти, где приступила к гарантийному ремонту механизмов.

8 мая в командование кораблем вступил капитан 3 ранга И.Ф. Фартушный. Это был хороший и опытный (ранее командовал «Щ-207» и «С-31») моряк, хотя и несколько высокомерный, сухой и педантичный. Первым испытанием для экипажа с новым командиром стали транспортные походы в Севастополь. Первые шесть были успешно выполнены между 15 мая и 20 июня. Подлодке неоднократно приходилось уклоняться от налетов авиации противника, как в открытом море, так и во время стоянки в главной базе. Ни один из них повреждений не нанес, чего нельзя сказать о своих силах. Утром 18 июня, когда лодка в подводном положении выходила из Севастополя по фарватеру №3, внезапно с правого борта по корпусу был нанесен сильный удар, вследствие чего на некоторое время возник крен в 10 градусов. Глубина погружения была сразу же увеличена с 11 до 20 метров, а акустик доложил о слабом шуме винтов другого подводного объекта. Когда после прибытия в Туапсе Фартушный доложил о происшествии в штаб, его заверили, что ни одной нашей подлодки там быть не могло, следовательно, столкновение произошло с субмариной противника. На самом же деле такой анализ был, по меньшей мере, поспешен. В то утро две подлодки 2-й бригады — «М-31» и «А-4» — в подводном положении шли в Севастополь по фарватеру №3, причем каждая зафиксировала столкновение с подводными предметами, хотя и с некоторой временной разницей, чем «Л-23». Этот случай наглядно демонстрирует как сложность организации снабжения осажденной базы большим количеством самостоятельно выполняющих боевую задачу кораблей, так и результаты отсутствия специальной диспетчерской службы, которая бы заботилась о предотвращении подобных случаев. Как следствие «Л-23» вышла из строя на неделю и в седьмой транспортный поход ушла лишь 27 июня.

Этот рейс оказался особенно сложным. Приходилось постоянно погружаться от самолетов и, как казалось командиру, преследующих катеров, в результате чего корабль смог ошвартоваться в Камышовой бухте только поздно вечером 29 июня. Доставленные боеприпасы быстро выгрузили, но затем последовало указание лечь на грунт, а с наступлением темноты всплыть и ждать дальнейших распоряжений. Как выяснилось впоследствии, они были связаны с эвакуацией руководящего состава Севастопольского оборонительного района. Около 3 часов ночи 1 июля на подлодку погрузились 117 пассажиров, которые в недалеком прошлом занимали ответственные посты в обороне города, включая командира ОВРа контр-адмирала В.Г. Фадеева, начштаба СОРа капитана 1 ранга А.Г. Васильева и секретаря горкома партии Б.А. Борисова. Однако, приняв их, лодка не ушла немедленно в море. Ей пришлось ждать сигнала с Кавказа об успешной эвакуации туда самолетом командующего ЧФ вице-адмирала Ф.С. Октябрьского. Лишь в 08.47 утра субмарина отдала швартовы. Переход в Новороссийск оказался необычайно тяжелым — из-за гремевших вокруг взрывов (за 1 июля подводники насчитали 542 взрыва, за 2

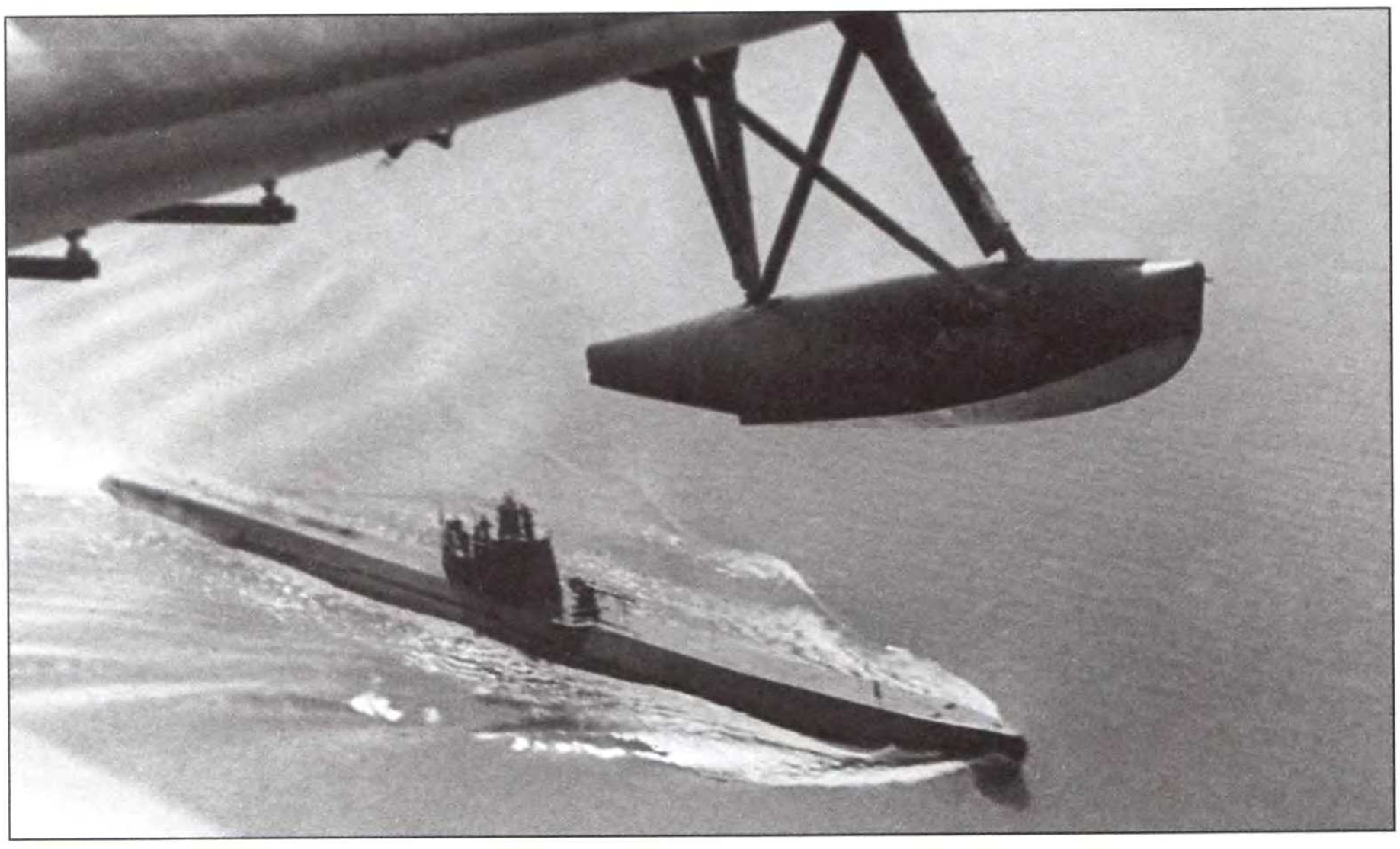


Повреждения ограждения рубки «Л-23», полученные в результате столкновения с подводным объектом 18 июня 1942 г.

июля — 259), которые командир считал признаками преследования, всплыть, да и то ненадолго удалось только через сутки пути. К тому моменту уровень содержания кислорода достиг уже критической отметки. Количество людей в отсеках в три раза превышала норму, из-за чего температура воздуха достигла почти 40 градусов. Только утром 3 июля «Л-23» прибыла в Новороссийск. За семь рейсов в осажденную базу она доставила защитникам 363,3 тонны боеприпасов, 263,5 продовольствия и 73,6 бензина, эвакуировала 163 (согласно донесению Фартушного 229) человек и 10 тонн запасных частей для ремонта «Л-6». Вне всякого сомнения, это было крупным успехом, за который командир субмарины 3 августа был удостоен ордена Ленина.

После окончания севастопольской эпопеи субмарина продолжила прерванный гарантийный ремонт. 6 сентября она ушла на позицию между Констанцей и устьем Дуная, но, достигнув заданного района, была вынуждена сразу же вернуться назад — во время шторам ударами волн оказались заклинены кормовые горизонтальные рули, после чего плавать на перископной глубине стало невозможно. В следующем месяце состоялось патрулирование (30.9—19.10.1942) в районе Феодосии. В начале его — 4 октября — подлодка выставила на ближних подходах к порту 20 мин. Послевоенный анализ показал, что все банки расположились в стороне от створа, которым пользовались корабли противника для входа в порт, вследствие чего мины так и остались не обнаруженными. Вторая задача похода — разведка рейдов Ялты и Феодосии — была выполнена неудовлетворительно, поскольку командир осуществлял ее в перископ с дистанции 5 миль в тот момент, когда берег был окутан туманной дымкой, а в довершение всего не смог передать добытые сведения из-за временного выхода из строя коротковолнового передатчика. В результате готовившийся надводными кораблями рейд оказался сорван.

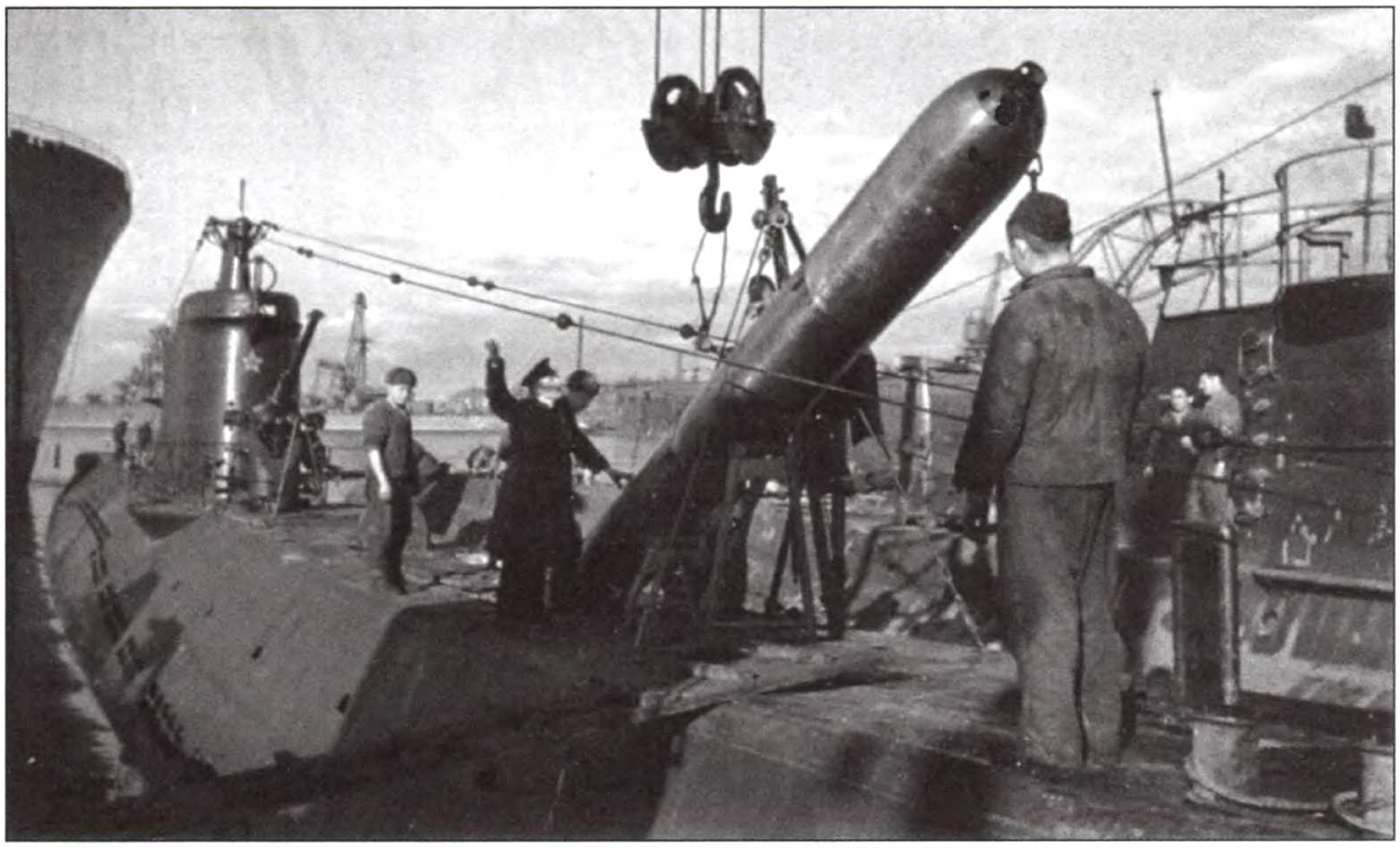
Пиком карьеры «ленинца» стал поход к Босфору 5—25 ноября 1942 г. Предварительные разведданные и бдительное несение службы дали свой результат — вечером 14 ноября на выходе из турецких территориальных вод Фартушный сумел торпедировать немецкий танкер «Оссаг» (2793 брт), который только вошел в море через черноморские проливы. Само торпедирование, если верить немецким документам, носило несколько курьезный характер: одна из торпед пошла по поверхности и в условиях 5-бального волнения выскочила из воды и налету ударила судно в надводную часть борта. От сильного взрыва механизмы сдвинулись с фундаментов и танкер потерял ход, но его подводная часть практически не пострадала. В тот же день он был отбуксирован в Стамбул турецкими буксирами, но позднее все-таки вошел в Черное море, был отремонтирован, а затем потоплен нашей авиацией в ходе операции по освобождению Крыма. Пара румынских эсминцев, на глазах у которых произошло торпедирование, яростно контратаковали показавшуюся из воды «Л-23». Взорвавшиеся поблизости 32 глубинные бомбы разбили многочисленные лампочки, выкрошили изоляцию, повредили несколько баллонов ВВД. Стали пропускать воду сальники за-



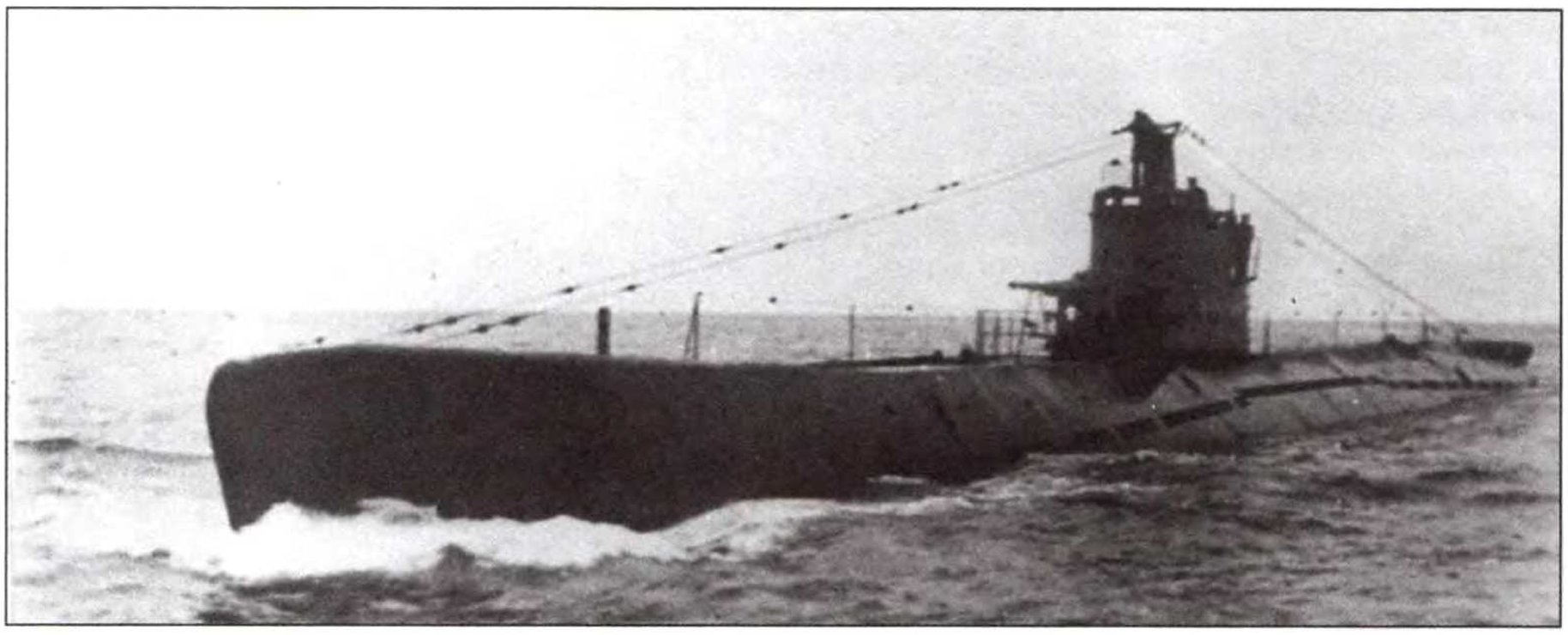
«Л-23» возвращается из боевого похода, 1943 г.

бортной арматуры. Впрочем, это нисколько не отразилось на моральном подъеме, который испытал экипаж.

К сожалению этот дебют не получил достойного продолжения. Новый поход к Босфору (23.12.1942—12.1.1943) и два последующих к мысу Тарханкут (10—30.3.1943 и 9—27.5.1943) не сопровождались даже видимостью успеха. В мартовском патрулировании Фартушный стрелял торпедами по немецкому охотнику за подлодками «Шифф-19», но промахнулся, в майском лодка выставила 20 мин на выходе из севастопольской бухты. Спустя 6 дней при проводке очередного конвоя немецкий тральщик подсек мину, после чего мешавшая проходу часть заграждения была в течение двух дней ликвидирована. В июле (22—31.7.1943) «Л-23» во второй раз отправили ставить мины у Феодосии. Странно, но за истекший период, в течение которого противник производил через порт интенсивные перевозки, наша разведка так и не смогла уточнить начертание фарватера. В результате мины снова оказались выставлены в стороне, и только три из них были вытралены осенью 44-го нашими же кораблями. Впрочем, не могли похвастаться большим успехом и постановки в открытом море. 19 августа «Л-23» выставила еще одно заграждение в 37—38 милях восточнее мыса Олинька, там, где по данным нашей разведки проходил маршрут судов от мыса Тарханкут к Сулине и Констанце. Как показал послевоенный анализ, сведения о расположении фарватера не подтвердились. Особенно резкую критику у командования вызвали результаты финального в 1943 году похода (18.10—17.11.1943) на позицию к мысу Тарханкут. В то время, как остальные подлодки, действовавшие в данном районе, неоднократно атаковали и регулярно добивались успеха, Фартушный умудрился не выпустить ни одной торпеды. Лишь единожды он обнаружил отряд кораблей противника, но при сближении упустил цель. Большую часть времени подлодка провела не у берега, вдоль которого ходили конвои, а на расстоянии 30—40 миль от него, и это несмотря на то, что воздушная разведка и другие подлодки обнаружили и передали в эфир сведения о 14 проходивших конвоях. На критику комбрига капитана 1 ранга А.В. Крестовского об игнорировании этих данных Фартушный заявил, что по его наблюдениям фарватер располагался именно там, где патрулировала подлодка, а тот факт, что по нему не прошло ни одного конвоя, свидетельствовал о том, что «Л-23» надежно осуществляла блокаду оккупированного врагом Севастополя! Это переполнило чашу терпения Крестовского: он объявил Фартушному неполное служебное соответствие и возбудил ходатайство о снижении его в должности, поскольку *«несмотря на высокую подготовку мирного времени (за высокие показатели в боевой подготовке и торпедной стрельбе имел звезду на рубке), командование лучшими и современными ПЛ бригады «С-31» и «Л-23» он имел все основания занять ведущую роль в подводной войне, но из-за пассивности имеет на своем счету только один подбитый танкер противника и то в районе Босфора».* Впоследствии комбриг несколько поостыл и решил определить дальнейшую судьбу командира по результатам похода, куда он сам вызвался идти обеспечивающим.



Погрузка торпед на «Л-23», 1943 г.



Подводная лодка «Л-24» в период прохождения сдаточных испытаний

«Л-23» вышла в море вечером 1 января и назад не вернулась. Из ее радиосообщений известно, что она достигла позиции у мыса Тарханкут и действовала на ней как минимум до вечера 15 января, успев в ночь на 13-е из надводного положения неудачно атаковать отряд быстроходных десантных барж. Хотя в последующие дни сообщения отсутствовали, несомненно, что советская подлодка, обнаруженная БДБ «F 539» утром 18 января, также являлась «23-м ленинцем». С баржи заметили перископ на небольшом удалении, обстреляли его из 20-мм пушки, а затем прошли над местом и сбросили глубинную бомбу. Бомба не взорвалась, но спустя 10 секунд после сбрасывания на «F 539» ощутили легкий толчок. Бесспорно, что он не мог привести к гибели подлодки. И все-таки, несмотря на многочисленные вызовы командования, начавшиеся 26-го числа, «Л-23» не ответила. Документы противника свидетельствуют, что в указанный промежуток времени немцы не совершили в пределах позиции подлодки ни одной противолодочной атаки. Не было там и минных полей, а подрыв на плавающей мине в надводном положении скорей всего привел бы к затопления лишь одного из отсеков. Причина гибели 56 моряков остается не разгаданной и по сей день*.

Командовали подлодкой: В.Л.Шатский (1940—7.1.1942), Н.Д.Новиков (7.1—28.3.1942; врид), И.Ф.Фартушный (8.5.1942—1.1944).

«Л-24»

Судьба этой подлодки оказалась самой короткой из всех черноморских «ленинцев». К началу войны субмарина была готова лишь на 75%, что фактически являлось тем пределом, ниже которого кораб-

ли ждали достройки до послевоенного времени. Несмотря на это рабочие 198-го завод совершили настоящий подвиг, до 12 августа закончив монтаж всех основных систем и устройств. Уходила подлодка с завода в числе последних под огнем противника с правого берега Днепра. Аккумуляторная батарея еще отсутствовала, что исключало подводный ход. У мыса Тарханкут «ленинец» попал в шторм и был вынужден вернуться в Ак-Мечеть, достигнув Севастополя лишь на следующий день. Оттуда 7 ноября уже после начала обороны главной базы он ушел в Поти. Базируясь на этот порт, экипаж вместе с рабочими закончили достройку, а затем провели испытания. В январе в самом разгаре работ внезапно был снят с должности и передан суду военного трибунала командир подлодки А.А. Косенко. Как и командиру «систер-шипа» В.Л. Шатскому ему инкриминировалось систематическое пьянство. 7 лет лагерей заменили отправкой на фронт, и через полгода командова-

---

* Версия ряда историков о потоплении «Л-23» немецким самолетом днем 30.1.1944 в 80 милях юго-западнее Туапсе не подтверждается документами, поскольку реально этой атаке подверглась возвращавшаяся с позиции ПЛ «М-54».

ния батальоном в бригаде морской пехоты, сражавшейся под Севастополем, Косенко был реабилитирован, после чего командовал строящимися «С-18» и «С-19». Вместо него назначили капитан-лейтенанта Г.П. Апостолова, ранее командовавшего «Щ-215». 29 апреля «Л-24» вступила в строй, а в мае прошла ускоренный курс боевой подготовки. 3 июня она прибыла в Новороссийск, базируясь на который экипажу предстояло принять боевое крещение в транспортных перевозках в Севастополь. Всего корабль успел совершить туда четыре успешных рейса, доставив 236,3 тонны боеприпасов, 97,5 продовольствия и 82 бензина. Как и у других подлодок самым тяжелым оказалось возвращение из последнего похода, растянувшееся более чем на трое суток — с 26 по 29 июня. Впрочем, командир сам был отчасти виновен в этом, расположив свой курс вблизи от берега, там где по кратчайшей из Новороссийска в Севастополь

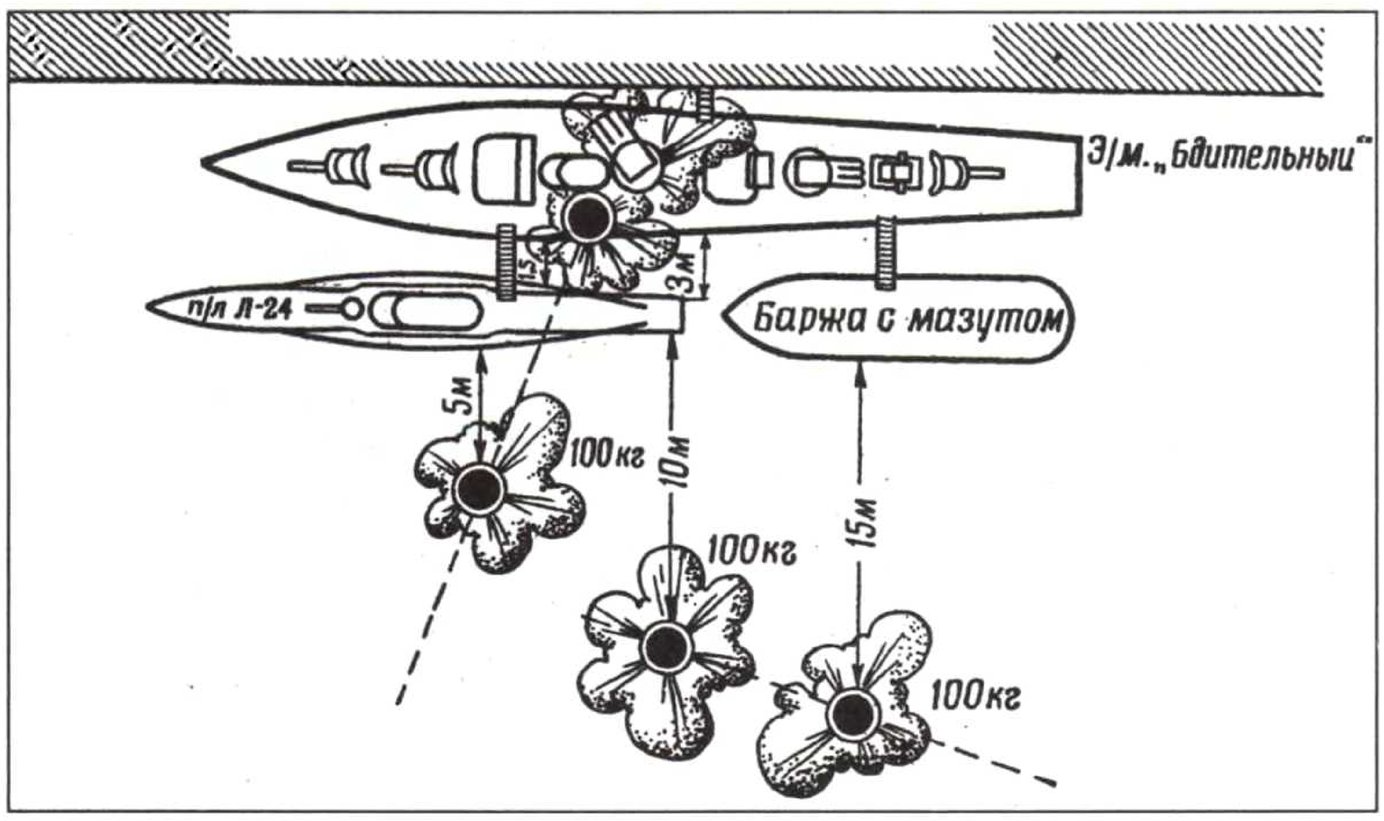


Схема расположения упавших бомб 2 июля 1942 г. (вверху), характер повреждения носовой оконечности «Л-24» (справа) и ремонт повреждений, полученных 2 июля 1942 г. (внизу)

ходили наши эсминцы, тральщики и катера. С наступлением рассвета вражеская авиация, буквально бесчинствовавшая над морем, загоняла субмарину под воду, после чего морякам приходилось слушать ее бомбовые атаки на советские надводные корабли. Шум винтов в дополнение с взрывами принимался командиром за преследование, из-за чего всплывать удавалось лишь на 4 часа в темное время суток. Часть взрывов действительно произошла на небольшом удалении от корпуса, из-за чего лопались лампочки и выходили из строя электроизмерительные приборы. В результате после прибытия в Новороссийск корабль требовал мелкого ремонта, и эта задержка привела к тому, что в Севастополь он уже больше не пошел — 30 июня немцы прорвали оборону войск СОРа, а Ставка ВГК объявила об эвакуации, которую флот фактически проводить не стал. Благодаря беспрецедентному задействованию воздушной мощи на узком участке фронта Севастополь пал, но перед тем, как перебросить главные силы своей авиации на другое направление, немецкое командование решило утром 2 июля произвести массированный авианалет на Новороссийск.

Нападение было произведено совершенно внезапно. С появлением самолетов артиллеристы подлодки открыли огонь из 45-мм пушки, а Апостолов приказал сняться со швартовых у борта эсминца «Бдительный» и выйти из гавани. Раньше,

чем это было сделано, 50-кг бомба попала в левый борт эсминца, всего в полутора метрах от «Л-24». От ее взрыва субмарина получила взрывную контузию механизмов, в частности временно вышел из строя правый электромотор. Другая бомба взорвалась на дне бухты в 5 метрах от левого борта, повредив гидродинамическим ударом обшивку двух цистерн главного балласта. На этом злоключения не закончились, поскольку на эсминце начался сильный пожар. Апостолов еле успел дать задний ход, как спустя девять минут с момента взрывов бомб сдетонировали торпеды в 1-м торпедном аппарате «Бдительного». Лодка в этот момент носовой частью как раз находилась на траверзе аппарата. Семеро моряков были сброшены взрывной волной в воду, а все находившиеся на мостике получили осколочные ранения, контузии и ожоги. Повреждения корабля оказались довольно обширными по площади, но, как ни странно, ограничились легким корпусом. Еще до окончания налета подлодка вышла из порта и до наступления темноты легла на грунт. На следующий день она прибыла в Поти, где до середины следующего месяца проходила аварийный ремонт.

Боевая карьера возобновилась с безрезультатного похода к Босфору (14.8—3.9.1942). Следующее патрулирование — 1—21 октября — оказался насыщенней. В его начале подлодка скрытно выставила заграждение у Ялты (далеко от фарватера), а затем вновь ушла на патрулирование к Босфору. В ночь на 7-е командир получил предупреждение о том, что с рассветом в Черное море должен войти итальянский танкер «Арка». Разведчики не подвели — днем танкер вышел из территориальных вод, где в его охранение вступили два немецких моторных тральщика. Апостолов выпустил по цели с дистанции 10 кбт три торпеды, но они, к сожалению, были замечены противником, который уклонился поворотом. После этого один из тральщиков пробомбил место залпа, но не нанес подлодке никаких повреждений. Взрыв первой бомбы на «Л-24» приняли за признак попадания, но на самом деле «Арка» был потоплен 26 октября уже после возвращения в Эгейское море британской субмариной «Таку».

Прошлогодние минные успехи, достигнутые у берегов Болгарии, породили у командования ЧФ желание повторить их. Обстановка там заметно изменилась и после гибели и повреждения нескольких подлодок еще в декабре 41-го все позиции там были закрыты из-за минной опасности. «Л-24» предписывалось выставить несколько минных заграждений у мыса Калиакра, но румыны заминировали этот район годом раньше. В игре со смертью нельзя всегда оставаться победителем: если из первого похода (15—23.11.1942) подлодка вернулась, то из второго, в который она ушла 12 декабря — нет. Сомнения по поводу ее гибели были рассеяны в 1991 г., когда «ленинец» был обнаружен в точке 43°19.392'N/28°42.550'E экспедицией варненского Института океанологии. Летом 2008 года его обследовала группа болгарских водолазов, оставившая на дне мемориальную табличку. Годом позже осмотр повторила совместная российско-болгарская экспедиция. Субмарина лежит на ровном киле на глубине 59 метров, а ее левый борт в районе 3-го отсека носит следы взрыва мины.

Командовали подлодкой: А.А. Косенко (17.3.1941—12.1.1942), Г.П. Апостолов (9.2—12.1942).

Северный флот

Две первых подлодки типа «ленинец» появились на Северном флоте в сентябре 41-го. До октября следующего года они входили в состав отдельного учебного дивизиона, а затем — во 2-й дивизион БПЛ СФ (капитан 2-го ранга М.Ф. Хомяков). В марте 43-го субмарины перевели в 1-й дивизион, объединив в нем все подводные заградители бригады. Дивизионом последовательно командовали капитан 1 ранга М.Ф. Хомяков, Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н.А. Лунин (с ноября 1943 г.) и капитан 1 ранга М.П. Августинович (с марта 1944 г.).

«Л-15»

Эта субмарина к началу Великой Отечественной войны входила в состав 5-го дивизиона 2-й бригады ПЛ ТОФ (бухта Малый Улисс), а в августе 41-го была перечислена в состав 3-го отдельного дивизиона, базировавшегося на Петропавловск-Камчатский. Летом 42-го она прошла текущий ремонт с докованием, и потому на нее пал выбор командования, когда возникла идея усилить Северный флот шестью тихоокеанскими подлодками. Непосредственно перед походом командиром был назначен капитан-лейтенант Василий Исакович Комаров, имевший длительный опыт службы в подводных силах ТОФа, причем с марта 1938 г. на должности командира корабля. 25 сентября «Л-15» вышла из Петропавловска-Камчатского и к 10 января 1943 года через Панамский канал добралась до Рейкьявика. Переход оказался нелегким, на глазах у подводников погиб «систер-шип» «Л-16» а на завершающем этапе пути через Атлантику шторм оторвал у подлодки кормовые горизонтальные рули. Идти без них в Полярный через зону боевых действий было

Командир «Л-15» Василий Исакович Комаров

«Л-15» во время перехода на Северный флот. Вверху: в Коко-Соло, конец 1942 г. Внизу: на подходах к Панамскому каналу

равносильно самоубийству, и поэтому наше командование дало разрешение для захода на ремонт в Англию. Там помимо рулей подлодка получила ГАС «Дракон-129», радиолокатор «тип 291», счетно-решающий прибор «торпедодиректор» и новую аккумуляторную батарею. Она прибыла в Полярный только 29 мая, проделав за время своего трансокеанского перехода 16402 мили.

Первый боевой поход «Л-15» имел целью постановку мин западнее острова Лоппа. К 1943 году подобные выходы превратились в довольно рутинное и, к сожалению, малоэффективное занятие. Цепь островов и шхер, тянувшаяся параллельно побережью, на западном участке коммуникации между Тромсе и Киркенесом, как бы играла роль дозорных кораблей. Нашему командованию было известно, что на островах расположены наблюдательные пункты и батареи, поэтому для того, чтобы проникнуть на внутренний шхерный фарватер, субмарине требовалось погрузиться за пределами визуальной видимости с берега (в период полярного дня — на расстоянии 25—30 миль от островов) и затем на протяжении 8—10 часов идти в подводном положении экономическим ходом. При этом подлодке предстояло форсировать стоявшие между островами противолодочные минные заграждения. Очутившись на шхерном фарватере, командир мог оставаться там не более 2—3 часов, поскольку после этого ресурса батареи хватало только на то, чтобы вернуться в точку погружения. Естественно, что встреча с конвоем в таких условиях могло произойти только случайно. Принимая во внимание эти обстоятельства, наше командование сделало западный участок коммуникации районом действий минных заградителей. Увы, немцы тоже поняли, что на отрезке между Тромсе и Хоннингсвогом им стоит больше опасаться мин, чем бомб и торпед, развернув свои силы соответствующим образом. Регулярно пары немецких тральщиков или «раумботов» осуществляли контрольное траление фарватера и за редким исключением обнаруживали наши минные банки раньше, чем они успевали нанести урон. В случае обнаружения мин район закрывался для плавания, туда направлялись тральные силы, а конвои продолжали ходить по запасным фарватерам непосредственно за тралами. В таких условиях потери от мин могли происходить только случайно.

«Л-15» в Гриноке, начало 1943 г.

Так и произошло с первым походом «Л-15». Подлодка вышла из Полярного 17 ию-

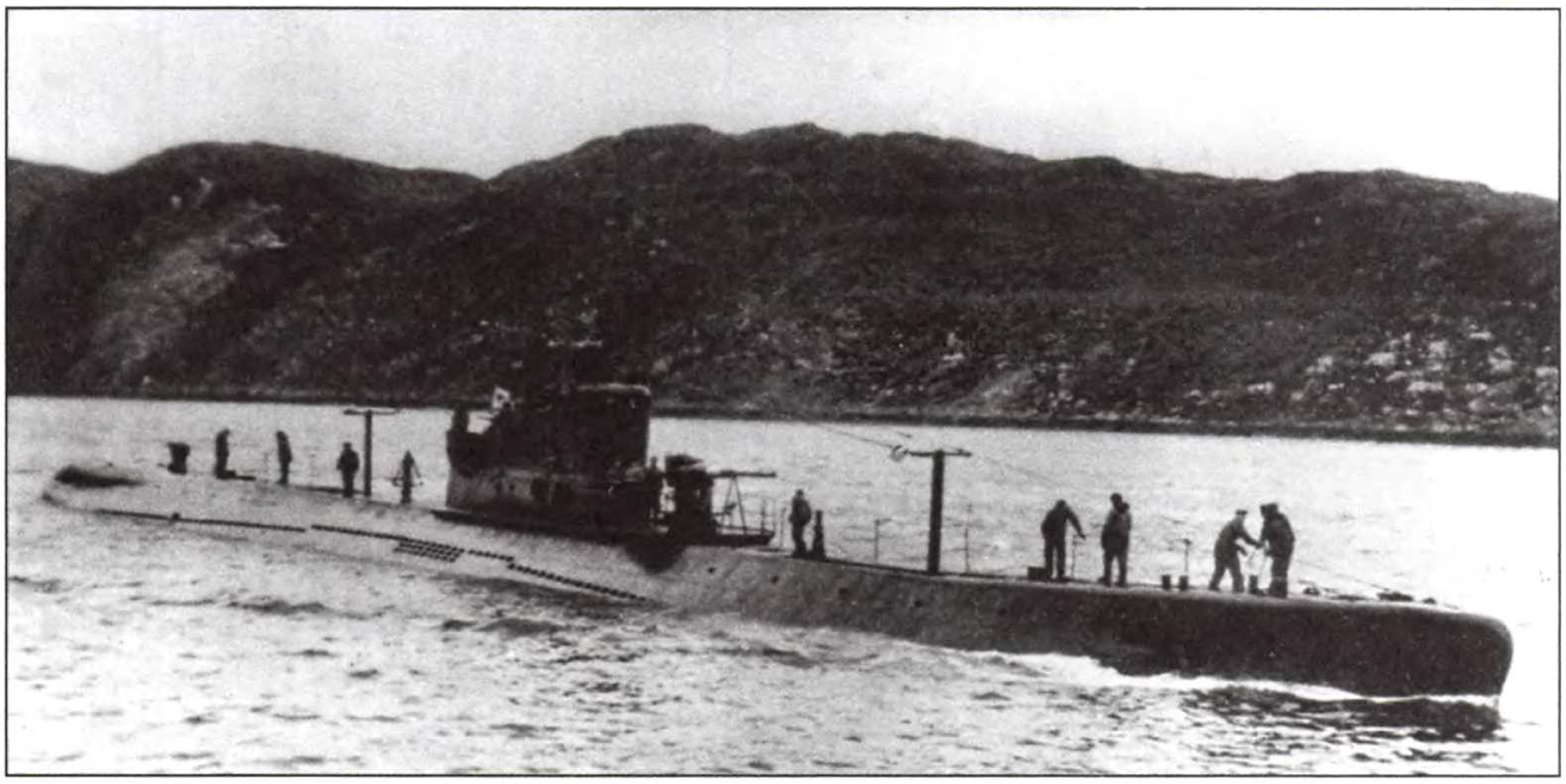
ня, а в ранние часы 22-го выставила две минные банки у острова Лоппа. После этого Комаров лишь единожды — 25 июня проникал на шхерный фарватер, но ничего там не обнаружив, ушел в море. 11 июля субмарину отозвали в базу, куда она прибыла двумя сутками позже. К тому времени ее заграждение уже было уничтожено противником. 26 июня при контрольном тралении моторный тральщик «R 155» затралил две мины, одна из которых сразу взорвалась, а другая была опознана как ПЛТ. После этого в район прибыла плавбаза «Париж» катера-тральщики которой уничтожили в течение 28—30 июня еще 9 мин. Оставшиеся мины обнаружены не были, поскольку стояли слишком далеко от фарватера или уже были сорваны с якорей.

Поскольку Комаров справился с простым заданием в августе ему доверили более сложное — действия на позиции на восточном участке между Вардё и мысом Сейбунес, где имелись прекрасные возможности не только для минных постановок, но и для торпедных атак. 14-го лодка вышла из базы и уже утром следующего дня выставила свои мины на северном выходе из пролива Буссе-сунд. Мины были поставлены на углубление 4,3 метра (14 футов) и потому на них могло подорваться только глубокосидящее судно. Еще до того, как оно прошло, 26 августа при проводке конвоя тральщик «М 364» затралил на северном выходе из пролива мину ПЛТ. Затем до 1 сентября район тщательно тралился шестью тральщиками, которые смогли найти только 2 мины. По-видимому остальные остались стоять на слишком большой глубине, либо их сорвало штормом, разыгравшимся 29 августа и после 1 сентября. По крайней мере, немцы многократно проверили районы нахождения всех трех банок «Л-15». В связи с этим, приходится согласиться с командиром немецкого охотника за подлодками «Uj 1214», который утверждал, что его корабль, погибший во время шторма 4 октября на северном выходе из пролива, подорвался на плавающей мине.

В последующие дни лодка действовала на прибрежной коммуникации, одновременно решая задачу минной разведки при помощи ГАС «Дракон». Утром 18 августа командир обнаружил отряд боевых кораблей (по-видимому, группу охотников), которую атаковал с предела визуальной видимости. Хотя Комаров и утверждал, что осмотр, произведенный спустя 10 минут показал отсутствие целей, на самом деле ни один корабль противника не погиб, а сама атака осталась не зафиксированной. Спустя полтора часа при отходе к месту зарядки произошло событие, сильно отразившееся на всем последующем боевом пути «Л-15» — несмотря на работающую в активном режиме ГАС «Дракон», подлодка подорвалась на антенной мине. Хотя взрыв небольшой противолодочной мины UMB произошел не менее чем в 60 метрах над корпусом, на субмарине разбилось множество лампочек, потух свет в трех кормовых отсеках и вышел из строя ряд электроизмерительных приборов. Но хуже всего было то, что взрыв произвел большое впечатление на командира. Он сразу обнаружил у себя симптомы аппендицита и попросил разрешения вернуться в базу. Увы, результаты произведенной «Л-15» минной разведки не были использованы в штабе БПЛ. Там не обратили внимание, что минное заграждение NW-30, на котором подорвалась субмарина, стояло гораздо ближе к берегу, чем это было принято считать — в той зоне, которая считалась свободной от мин и где разрешалось плавать на перископной глубине. Впоследствии на этой же позиции пропали без вести Щ-422, Щ-403, М-108 и С-54.

Подлодка быстро прошла послепоходовый ремонт, но 8 сентября при учебном погружении в Кольском заливе с силой ударилась о грунт носовой частью и снова была вынуждена возвратиться в док. В третий раз она вышла в море только 18 ноября на этот раз в устье Порсангер-фьорда. Наступление периода полярной ночи благоприятствовало действиям у берега в том числе и в темное время из надводного положения, но командир остался верен себе и старался подвергать подлодку риску по минимуму. Днем 22-го он выпустил все содержимое носовых аппаратов по крупному конвою, и, хотя целился в один корабль, принятый им за минный заградитель, утверждал, что потопил еще и миноносец со сторожевиком. Фактически же торпеды взорвались на дне, не дойдя до цели, и немецкий конвой даже не заметил атаки. Рано утром 24-го Комаров тремя торпедами атаковал группу тральщиков из надводного положения. Не дожидаясь попаданий он сразу погрузился в связи с чем взрывов на подлодке никто толком не слышал. После осмотра в перископ командир утверждал, что видел вспышку пламени, что дало основание для второго победного доклада. Если в предыдущих случаях Комаров только преувеличивал свои успехи, то после атаки он принял, мягко говоря, крайне осторожное решение: отказаться от постановки мин на том основании, что после двух «успешных» атак противник станет искать и в случае обнаружения постарается потопить подлодку. В своей радиограмме командир указал, что израсходовал все торпеды, хотя фактически имел в носовых ап-

«Л-15» в Полярном



паратах еще три снаряда. Командование санкционировало возвращение в базу, лишь слегка пожурив Комарова за невыполнение задачи и срезав его успех всего до двух «потопленных» кораблей.

Всю первую половину 44-го подлодка простояла в текущем ремонте и вновь вышла в поход только 9 июля. По приходу на позицию у острова Рольвсе над морем установилась густая туманная погода, не позволившая своевременно произвести минную постановку. В эти дни крупный немецкий конвой прошел в Киркенес и мины «Л-15» никак не смогли этому помешать. 16-го погода улучшилась и утром следующих суток подлодка наконец-то смогла выставить свои мины на западном входе в пролив Рольвсе-сунд. Отходя в район зарядки Комаров услышал взрывы, которые принял за признаки подрыва корабля противника. На самом деле все обстояло совершенно не так. Утром 17-го британская палубная авиация нанесла удар по стоянке линкора «Тирпиц» в Альтен-фьорде и параллельно произвела нападение на прибрежное судоходство. Несколько самолетов пролетело и над Рольвсе-сундом, а когда проходивший рядом немецкий тральщик «М 202» зафиксировал самовзрывы мин ПЛТ, первым предположением германского командования стало минирование пролива авиацией. Для борьбы с донными минами были выделены шесть тральщиков, «раумбот» и плавбаза катеров-тральщиков «Париж». За 18-19 июля они не только вытралили заграждение «Л-15» (уничтожено 13 мин), но нашли и вытралили остатки старого поля «Л-20» (6 мин).

Кульминацией боевой карьеры субмарины стал августовский поход (6-17.8.1944). На этот раз подлодке предстояло действовать в ударном варианте на основании предварительных данных, получаемых от разведывательной авиации, но Комаров проигнорировал шесть таких сообщений, каждый раз ссылаясь на плохую погоду, которая, однако, не помешала действовать соседним подлодкам. К берегу он подошел лишь 15 августа, причем сразу же обнаружил отряд стоявших на якоре боевых кораблей, по которым выпустил шесть торпед. Реально же, как и в предыдущих случаях, стрельба осуществлялась с таких дистанций, что командир не мог даже понять что перед ним — корабли или скалистые островки. Затем, увидев дымы взрывов от своих же торпед, Комаров решил, что с запада движется конвой, и поспешил выставить поперек его курса полный магазин плавающих мин ПЛТ-2. На этот раз, вернувшись в базу, он подвергся жестокой критике со стороны командования. Комбриг Колышкин выставил за поход неудовлетворительную оценку, а начальник отдела подводного плавания контр-адмирал В.П. Карпунин написал, что *«мины выброшены в море неизвестно против кого»*. Впрочем, в двух последующих походах (16—22.9.1944 и 3—9.11.1944) не удалось добиться даже такого результата: подлодка выходила в море но не доходя до позиции поворачивала вспять из-за болезни командира, у которого воспалялся седалищный нерв. Сам Комаров объяснял это *«длительным нахождением в условиях близких к Северу, как, например, на Камчатке, и пребывание беспрерывно на подводных лодках в течение 11 лет из них 6 лет и 3 месяца в должности командира ПЛ»*. Можно лишь сожалеть, что столь длительный опыт подводной службы не позволил Комарову накопить достаточно мастерства и мужества, чтобы нанести хоть какой-то урон врагу.

Командовали подлодкой в годы ВОВ: В.М. Шонин (22.6.1941—10.9.1942), В.И. Комаров (25.9.1942—9.5.1945).

«Л-20»

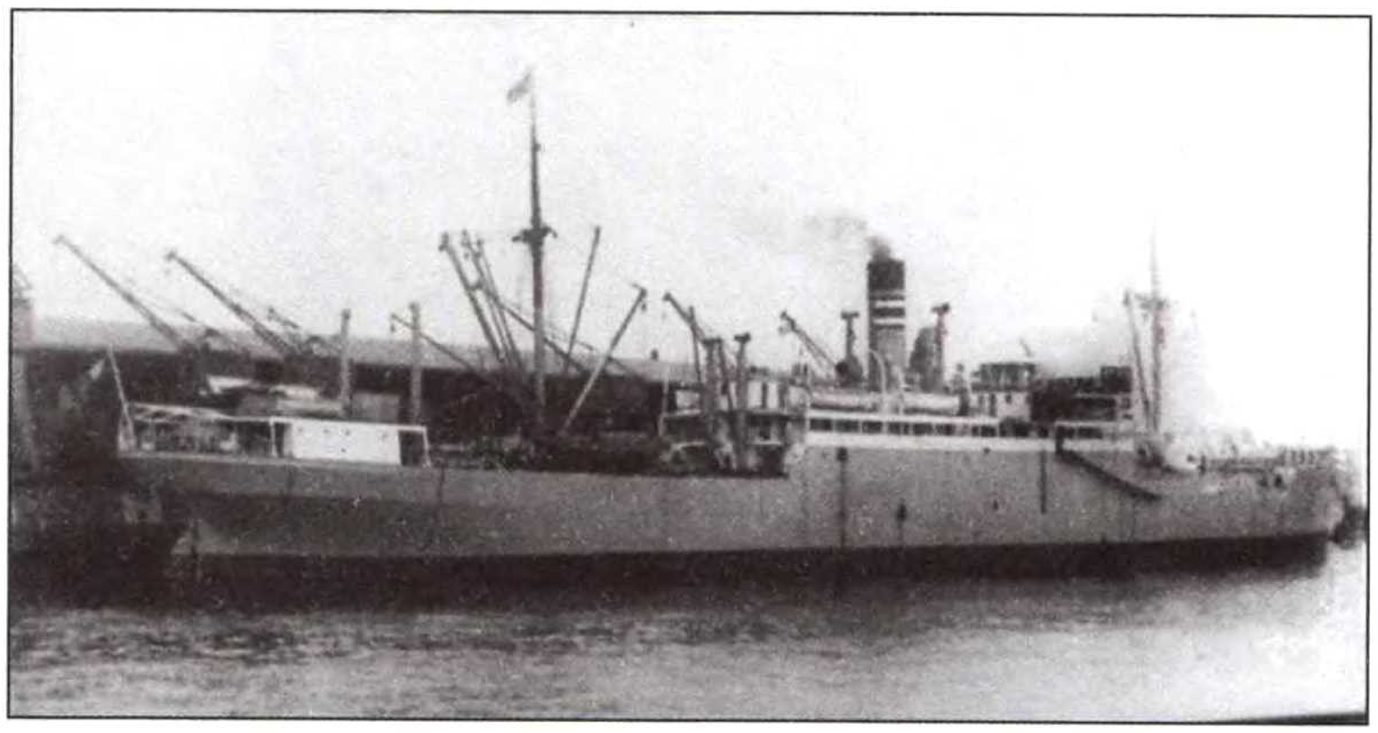
К началу войны подлодка находилась в достройке на Балтийском заводе. Для окончания монтажа не хватало некоторых приборов и механизмов, которые промышленность так и не успела поставить до конца года. В августе возникла угроза падения Ленинграда, в связи с чем практически готовый корабль решили увести по ББК на Север. Это было осуществлено буквально накануне смыкания блокадного кольца между 23 августа и 13 сентября. С этого момента подлодка стала к достроечной стенке еще не введенного в эксплуатацию завода №402 в Молотовске (впоследствии знаменито объединение «Севмаш»). Весной следующего года после поступления необходимых деталей достройка была возобновлена. Уже 14 июля корабль начал заводские испытания и завершил их 9 августа. Небольшое столкновение с тральщиком несколько задержало готовность подлодки, и она прибыла в Полярный 11 октября. Перед этим экипаж успел пройти небольшой курс боевой подготовки в Белом море. Особенно повезло подводникам с командиром — капитан 3 ранга В.Ф. Тамман был опытным моряком, бывшим капитаном торгового флота, командовавшим в 30-е годы черноморскими «Щ-210» и «Д-5», но затем уволенным с флота в связи с «сокращением штатов», а на самом деле из-за «нерусской» фамилии. В октябре 40-го он был восстановлен в кадрах и поставлен командовать «Л-20».

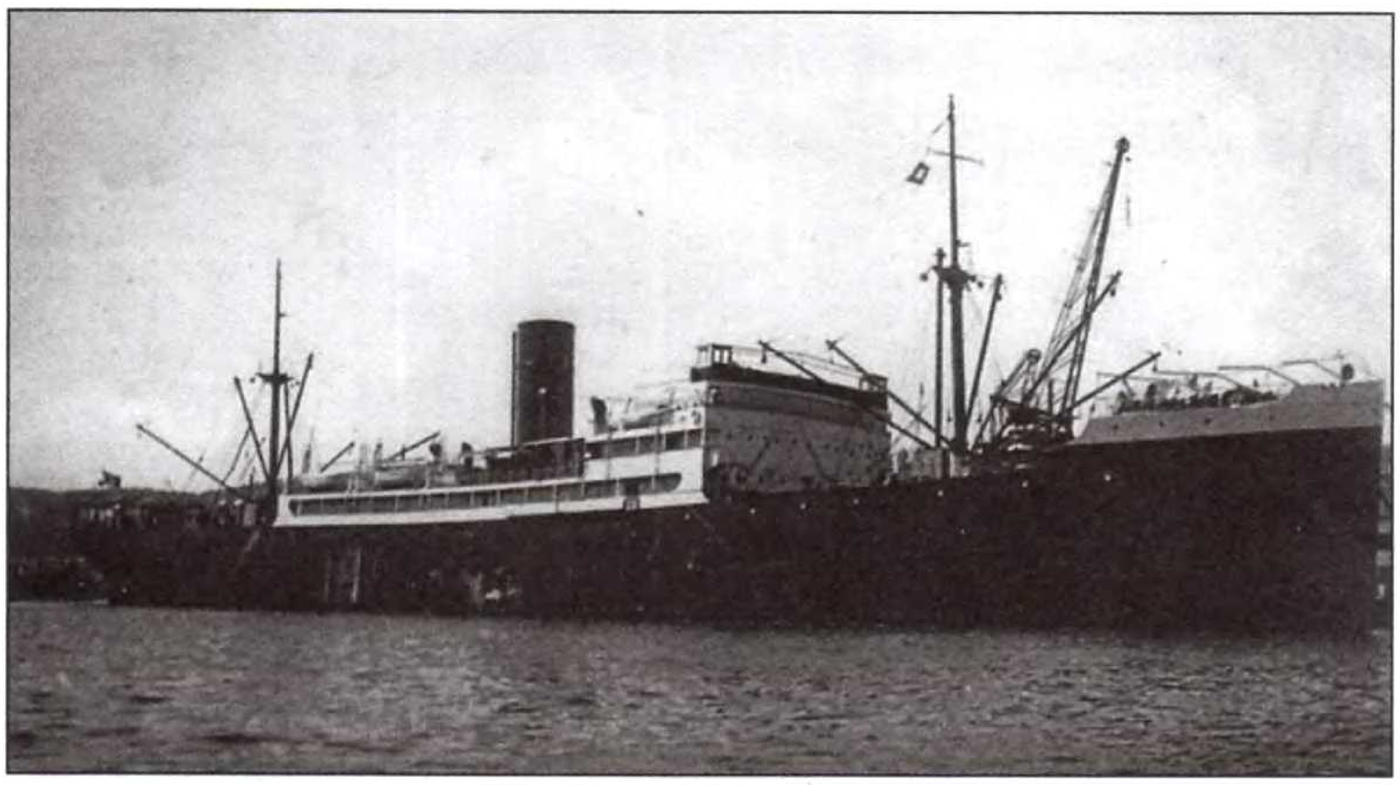
Осенью 1942 года в штабе СФ был разработан амбициозный план ведения минной войны на всем театре, главной целью которого являлось нанесение потерь противнику через выматывание его миннотральных сил. Этого планировалось достичь через создание минной угрозы одновременно на всем театре. К операции собирались привлечь авиацию, сторожевые катера-постановщики и подводные минные заградители «К-1», «Л-20» и «Л-22». Лодки должны были после минных постановок не действовать в торпедном варианте, как это обычно практиковалось, а сразу же возвращаться в базу за следующей партией «гостинцев». Кроме того, планировалось, что в этих коротких походах экипажи «ленинцев» пройдут школу плавания в северных широтах в приобретут боевой опыт, необходимый для решения более сложных задач. В рамках этого плана «Л-20» осуществила два боевых похода (28.10—2.11 и 22—29.11.1942) и выставила 40 мин. Увы, оба заграждения успеха не имели. Первое было выставлено внутри Конгс-фьорда, куда немецкие крупнотоннажные суда не заходили, а второе противник своевременно обнаружил и вытралил.

«Л-20» в Полярном

Третий выход (28 декабря 1942 г. — 12 января 1943 г.) уже планировался как полноценное боевое патрулирование. Начало оказалось не слишком удачным. Мины, выставленные в глубине Тана-фьорда, спустя 20 дней были обнаружены и вытралены немцами, а первая попытка выйти в торпедную атаку сорвалась, когда боцман перед залпом «утопил» перископ. Подобной ситуации удалось избежать в новогоднюю ночь. Субмарина заряжала батарею под берегом, когда обнаружился идущий на запад конвой. Командир спокойно занял позицию между кораблями и берегом, где отсутствовало охранение, и дал полный носовой залп с временным интервалом по второму в колоне судну. Спустя минуту одна из шести торпед поразила германский транспорт «Муанса» (5472 брт), который в течение 3 минут затонул. Лишь позднее спасенные кораблями эскорта немецкие моряки рассказали, что непосредственно перед взрывом они заметили торпедный след, но было уже поздно — «Л-20» ушла в море, так и оставшись незамеченной. Третьей задачей похода являлась высадка на вражеское побережье разведывательной группы, что было с успехом выполнено 6 января. Сра-

Транспорт «Муанса»





Пароход «Отмаршен»

зу после возвращения из похода командир был награжден орденом Красного Знамени.

Новые успехи не заставили себя долго ждать. Хотя минная постановка в Тана-фьорде вновь оказалась безрезультатной, торпедная атака 1 февраля ознаменовала собой крупный успех. Тамман смог днем в подводном положении скрытно сблизиться с небольшим конвоем, охраняемым парой охотников. Хотя торпедный залп оказался замечен противником, пароход «Отмаршен» (7077 брт), даже несмотря на маневр уклонения, «поймал» две из шести торпед, выпущенных в залпе. Судно быстро скрылось под водой, а охотники «Uj 1101» и «Uj 1108» сбросили по гидроакустическому контакту 41 глубинную бомбу. Мастерство командира позволило

Командир «Л-20» В.Ф. Тамман на мостике своей лодки

уклониться от всех них без малейших повреждений. К сожалению, меньший успех имела стрельба по боевым кораблям. Днем 5 февраля в перископе показался немецкий минный заградитель «Брюммер», охранявшийся шестью эсминцами, тральщиками и охотниками. На этот раз противник своевременно заметил идущие на него торпеды и смог избежать попаданий, хотя командир на основании услышанного взрыва доложил о новой победе. Потопление «Отмаршена» вывело Таммана на первую позиции среди всех командиров-подводников Северного флота по объему вражеского тоннажа, отправленного на дно торпедным оружием. На этой позиции он оставался и к концу войны.

Мартовский поход (3—20.3.1943) в район Тана-фьорда оказался не столь удачным. Ни одна из пяти встреч с противником по различным причинам так и не завершилась атакой, зато сама подлодка чуть было не стала жертвой врага, когда 7 марта подорвалась на механической антенне противолодочной мины UMB. Взрыв произошел примерно в 47 метрах над корпусом и сопровождался повреждением магнитного компаса и клапанов забортной арматуры. В апреле (1—18.4.1943) субмарину посылали в район Хаммерфеста, но снова неудачно. Из-за шторма минное поле быстро разрядилось, мины были обнаружены на берегу норвежской полицией, которая сообщила немцам, и те уничтожили остатки постановки. Шторм, свирепствовавший в остальные дни, помешал проникнуть на шхерный фарватер и высадить на берег разведгруппу. Тем не менее, по возвращению из похода за предыдущие успехи Тамман был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

С мая по начало августа корабль проходил текущий ремонт. После его завершения 29 августа «Л-20» вышла на позицию в устье Порсангер-фьорда. 1 сентября субмарина выставила тремя банками заграждение №74а, которое уже спустя два дня было обнаружено немцами при контрольном тралении. В тот же день — 3 сентября — лодка вышла в торпедную атаку на конвой, который, как показалось Тамману, состоял из транспорта и сторожевика. На самом деле перед ним оказалась группа охотников, один из которых («Uj 1214») был переоборудован из рыболовного траулера, а другой («Uj 1209») являлся более крупным кораблем специального проекта KUJ. Ситуация усугублялась тем, что вражеский отряд при проходе через позицию соседней «С-51» уже потерял «Uj 1202», и теперь немцы смотрели в оба. К сожалению, Таммана не удалось развить успех И.Ф. Кучеренко — охотники вовремя заметили торпеды и контратако-

«Л-20» в Полярном, лето 1943 г.

вали подводный минзаг, сбросив на него более 30 глубинных бомб. Однако причиной беды, чуть не погубившей подлодку, стала не бомба.

Сразу после трехторпедного залпа корабль начал всплывать, и для того, чтобы компенсировать положительную плавучесть инженер-механик капитан-лейтенант А.Н. Горчаков приказал заполнить водой цистерну быстрого погружения. Личный состав открыл кингстон, но по ошибке не привел в действие клапан вентиляции. При последнем продувании с цистерны забыли снять избыточное давление и теперь сжатый до 2,5 атм воздух начал уходить через кингстон, вырвав его уплотнительную резину. Цистерна потеряла герметичность, о чем на подлодке никто не догадывался. В тот момент все внимание было сосредоточено на уклонении от глубинных бомб, которое Тамман хотел осуществить на глубине 45—60 м. Вскоре выяснилось, что подлодка тяжелеет и, несмотря на прекращение приема воды в цистерну быстрого погружения и уравнительную, продолжает набирать глубину со скоростью 2 метра в минуту. Последствия не заставили себя долго ждать — спустя 8 минут после атаки «Л-20», получившая дифферент 25 градусов на нос, с силой ударилась им о необозначенную на карте подводную скалу. Как показал последующий осмотр, оказалась повреждена часть килевой коробки, служившая основанием ГАС «Дракон», нижний лист ее оказался смят и порван на протяжении 30—40 см. Вода под давлением более 6 атмосфер попала в шахту ГАС. Ничего страшного не произошло бы, если бы осматривавший шахту утром акустик не поленился бы закрутить до конца гайки на крышке шахты. Воспользовавшись этим упущением вода устремилась во 2-й отсек. Увы, прибывший в отсек инженер-механик не смог сразу разобраться в обстановке и приказал вместо обжатия гаек крышки забить щель между крышкой и комингсом деревянными клиньями. В результате этого ошибочного решения усилиями личного состава щель была расширена, что привело к возрастанию поступления воды. Позднее подводники сообразили в чем дело и стали закручивать гайки, но к тому моменту трюм уже заполнился водой, забортное давление, давившее на крышку, возросло, а сами они выбились из сил. Стало ясно, что покладка лодки на грунт лишь вопрос времени, в связи с чем Тамман полным ходом направился к берегу, желая достичь места, где глубина моря не

превышала бы предельную. Он запретил подавать сжатый воздух в носовую группу цистерн и запускать водоотливные средства, поскольку бомбардировка все еще продолжалась. В 11.23, спустя 40 минут после атаки вода во 2-м отсеке достигла нижнего яруса коек, а через две минуты субмарина легла на грунт на глубине 110 метров. Борьба за живучесть осложнилась тем, что командир БЧ-5 явно растерялся (на корабле даже не была объявлена аварийная тревога!), а командир подлодки сосредоточился на наблюдении за противником. Руководить всем фактически пришлось командиру 2-го отсека старшине 2-й статьи В. Острянко и командиру 1-го отсека (он же командир БЧ-2—3) лейтенанту Шапаренко. Именно по предложению Острянко 2-й отсек был герметизирован, и там создали воздушное противодавление. После этого поступление воды сократилось вдвое, но ее уровень все-таки достиг 2-го яруса коек. Следует отметить, что к началу боя на субмарине имелось не более половины от полного запаса сжатого воздуха. Помимо создания противодавления значительная часть его остатков была израсходована на попытки продуть цистерны главного балласта, поскольку командир подлодки собирался подвсплыть и перелечь в точку с меньшей глубиной. К сожалению, ввиду того, что корабль имел к тому времени отрицательную плавучесть в несколько десятков тонн, все они оказались безрезультатны. В конечном итоге в резерве у Таммана осталась одна 6-я группа баллонов ВВД, которой могло хватить только на однократное аварийное продувание части цистерн главного балласта.

Тем временем борьба за живучесть велась с переменным успехом. Вместо того, чтобы включить все водоотливные средства на откачку воды из 2-го отсека командир БЧ-5 приказал выключить турбонасос, закрыть его отсечный аварийный клапан и задействовал на решение данной задачи лишь одну из двух имевшихся трюмных помп. Ее усилий оказалось недостаточно, и в 12.40 вода в отсеке поднялась до 3-го яруса коек. После этого по приказанию командира личный состав перешел в 1-й отсек через правую торпедопогрузочную горловину. Спустя некоторое время по предложению Острянко приоткрыли межотсечную дверь, часть воды перелилась в 1-й отсек, где открыли аварийный клапан и запустили турбонасос. Увы, в 1-й отсек могла перелиться только часть воды — лодка лежала с дифферентом на корму. К тому же из-за разницы в давлении внутри и снаружи прочного корпуса водоотливные средства работали с большой перегрузкой, и их приходилось периодически останавливать. Выручила смекалка лейтенанта Шапаренко — он предложил перепустить в систему ВВД сжатый воздух из шести торпед и за счет него поднять в 1 и 2-м отсеках противодавление до 8—9 атм. Когда давление примерно выровнялось, откачка воды заметно ускорилась, и к 14.05 ее уровень

Старший лейтенант М.Шапоренко

Мичман А.Пухов

Старшина 2 статьи В.Острянко

Старшина 2 статьи А.Доможирский

Старший матрос Н.Чижевский

Старший матрос А.Фомин

Старший матрос Г.Бабошин

Старший матрос Д.Крошкин

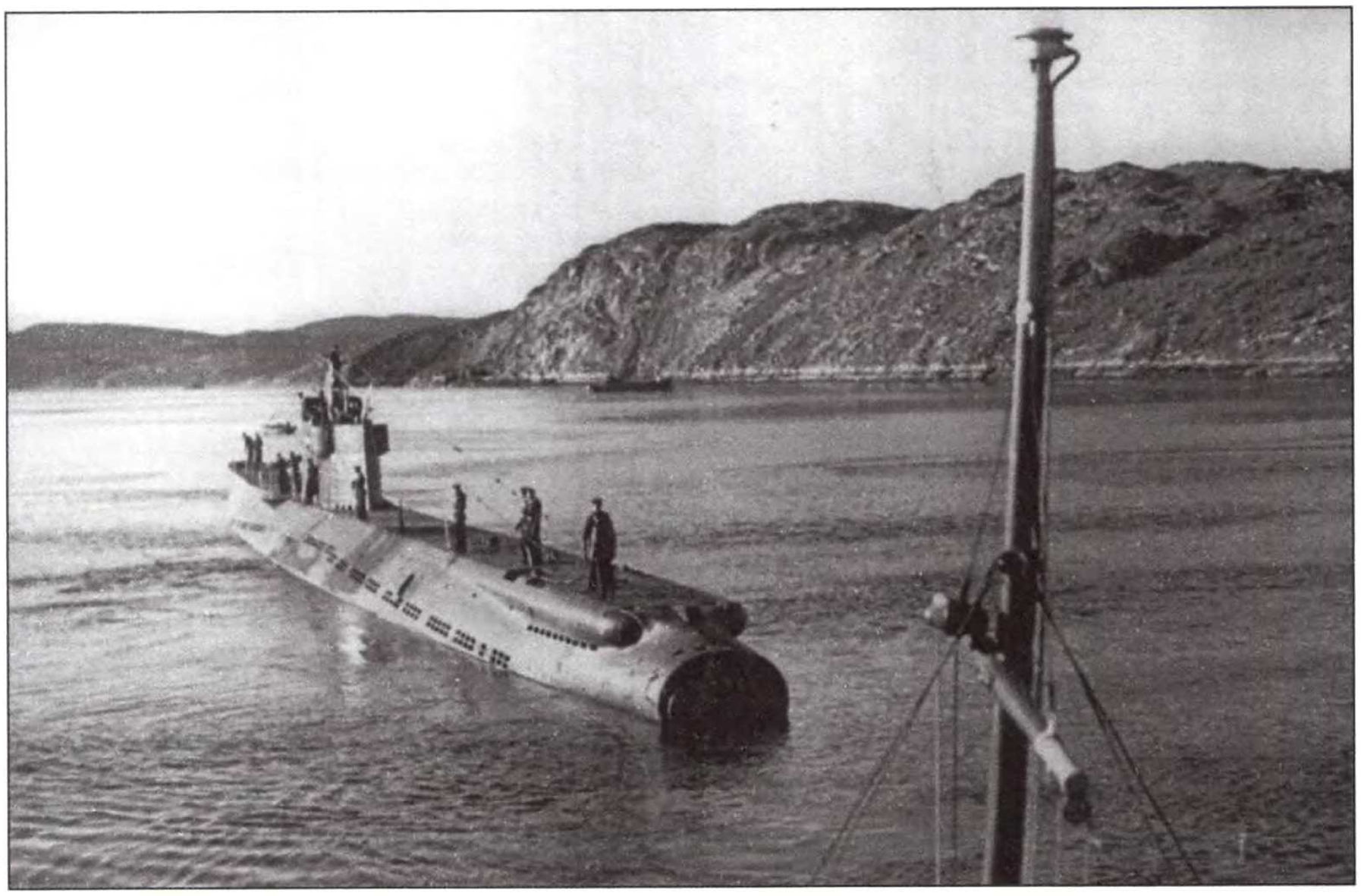
Матрос А.Егоров

Матрос А.Хоботов

Матрос К.Матвейчук

Матрос Н.Никаншин

Курсант Н.Портнов



«Л-20», сентябрь 1943 г.

опустился до 1-го яруса коек. Не дожидаясь этого, моряки через торпедопогрузочную горловину стали возвращаться во 2-й отсек, чтобы голышом в одних кислородных приборах нырнуть в ледяную воду и попытаться открыть расположенный под запасными торпедами клапан аварийного осушения. Это удалось сделать только в 14.24, через минуту после того, как была полностью отдраена переборочная дверь в 1-й отсек. Затем моряки приступили к восстановлению систем и механизмов, а остальной экипаж — к подготовке аварийного всплытия. Для облегчения подлодки при помощи помп откачали за борт воду из минных труб, торпедных аппаратов, уравнительной, торпедозаместительной и дифферентных цистерн. Также периодически откачивали воду из 2-го отсека, но перед началом всплытия почему-то это сделали не полностью, и начали всплывать, имея там около 14 тонн воды.

В 23.14 начали продувать носовую и среднюю группу цистерн. Только через две минуты удалось оторвать корму от грунта и начать всплытие. Сразу же появился дифферент на нос, который быстро достиг 86 градусов. В конечном итоге носовая часть оторвалась от грунта и субмарина всплыла. Однако радость всего экипажа вскоре сменилась чувством горечи — все 13 человек, находившиеся в 1 и 2-м отсеках получили кессонную болезнь в тяжелой и очень тяжелой формах. Произошло это от того, что к моменту всплытия в этих отсеках поддерживалось избыточное давление в 9 атм, которое после того, как корабль оказался на поверхности стремительно сравнялось с атмосферным — избыточный воздух стравился через ту же щель, откуда при аварии поступала вода. Только трое подводников смогли устоять на ногах, остальные потеряли сознание. 5 сентября подлодка вернулась в базу, а уже на следующий день матрос А.Д. Егоров умер в госпитале. Он был посмертно награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, остальные 12 моряков, а также Тамман и инженер-механик Горчаков — орденами Красного знамени.

После окончания аварийного ремонта экипаж «Л-20» во главе с Таммaном совершил еще два боевых похода. В первом (16—31.12.1943) подлодка неудачно выставили мины в Порсангер-фьорде (они оказались далеко в стороне от фарватера), а затем штормовала в северной части позиции. Второй (19-27.2.1944) пришелся на операцию «РВ-2». Подлодке достался сектор в западной части театра, где она должна была выставить мины. Увы, это не удалось — 25 февраля ударами штормовых волн оказались повреждены кормовые горизонтальные рули, при погружении возникали сильные дифференты, и командиру пришлось запросить разрешение вернуться в базу.

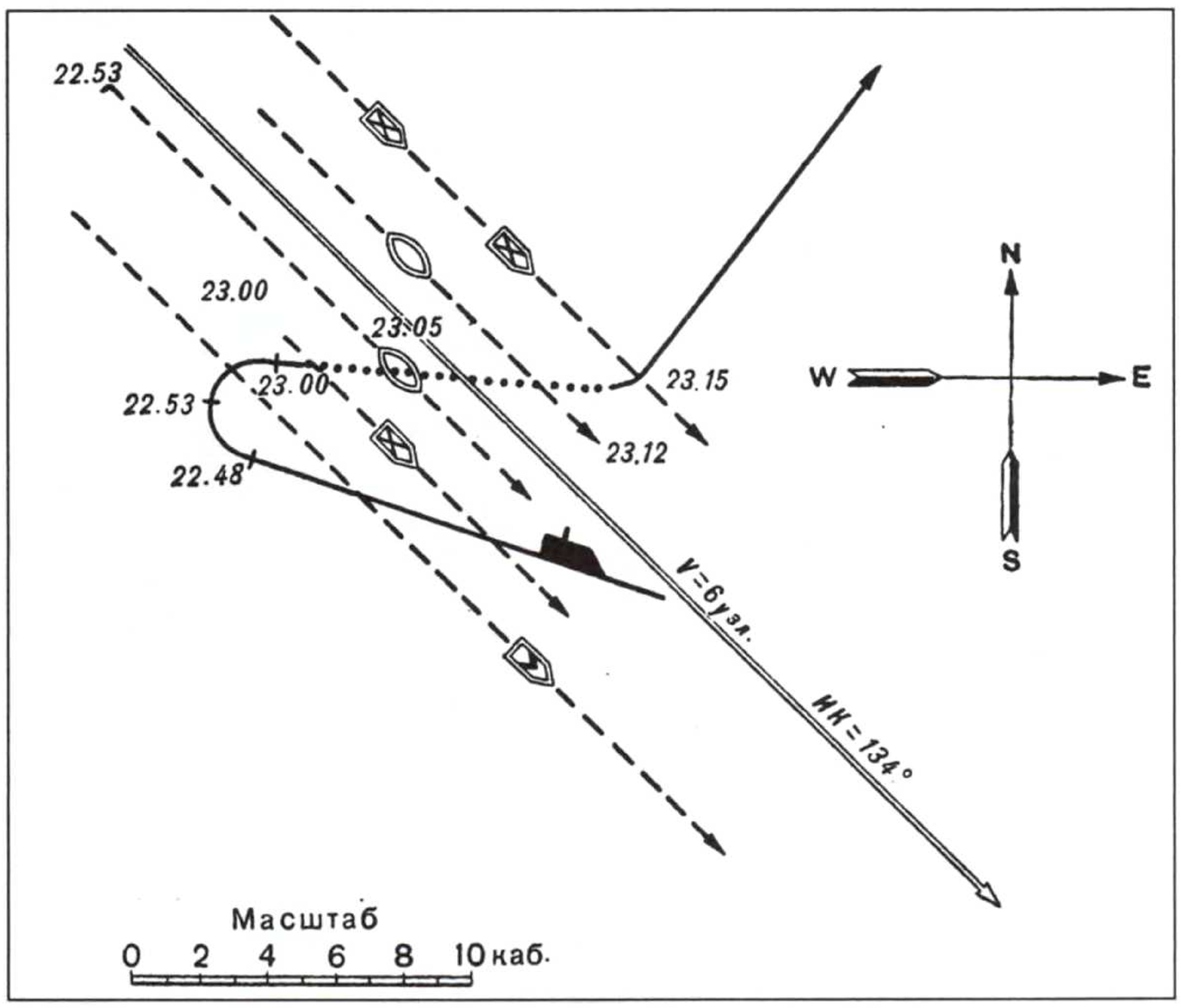
В феврале 44-го нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов разрешил заменить несколько экипажей подлодок Северного и Черноморского флотов подводниками ТОФа. Выбор командования СФ выпал на «Л-20», которому предстояло поменяться местами с тихоокеанской «Л-19». В начале апреля новый экипаж приступил к боевой подготовке, которая, правда, не обошлась без

Характер повреждений рубки «Л-20» от воздействия пушечно-пулеметного огня 9 мая 1944 г.

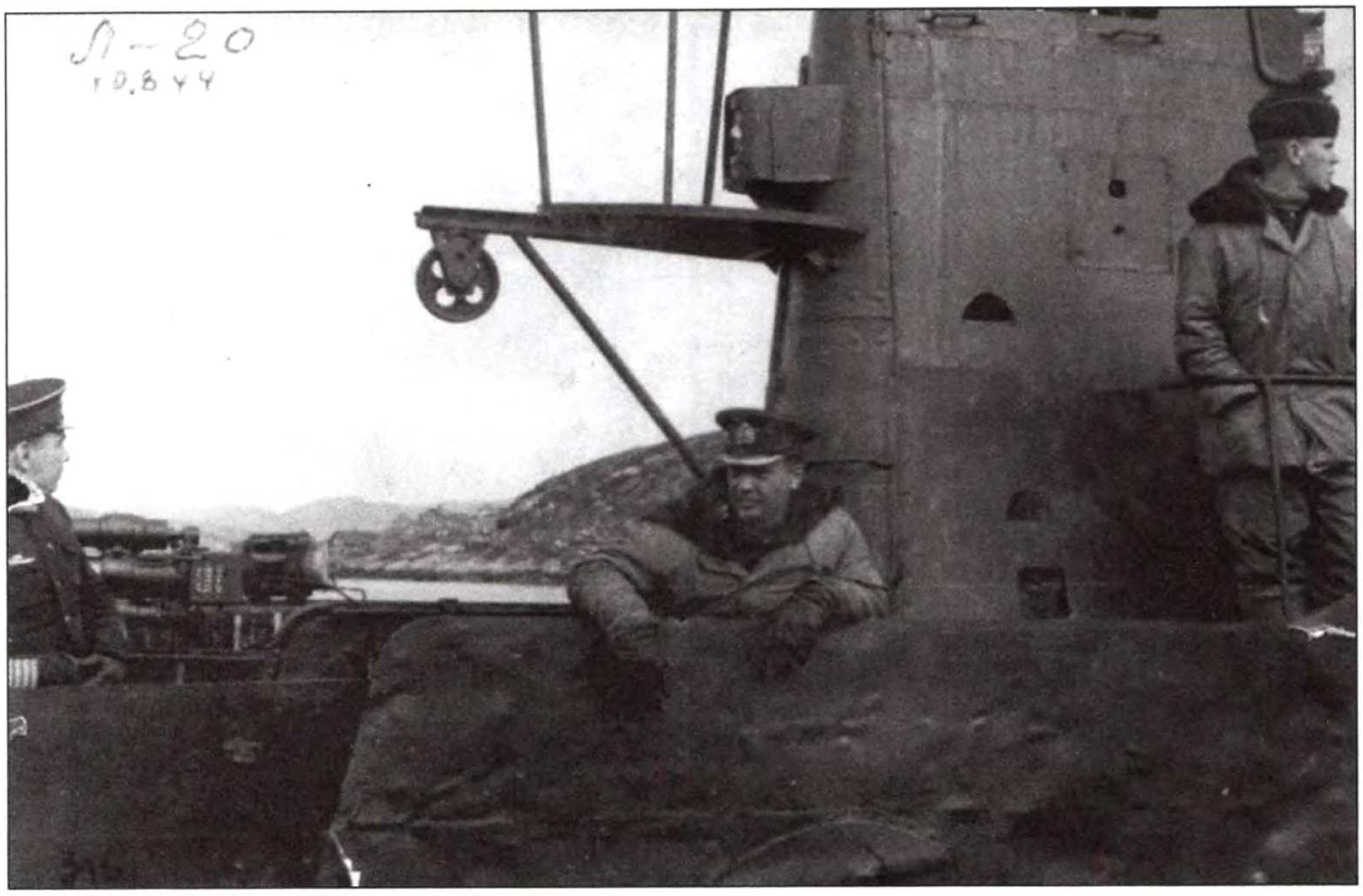
чрезвычайного происшествия — утром 9 мая когда корабль шел по Кольскому заливу его внезапно атаковала пара истребителей-бомбардировщиков FW-190. При этом новый командир капитан 3 ранга Е.Н. Алексеев замешкался и не сразу отдал команду о срочном погружении. К счастью на самолетах не оказалось бомб, и они ограничились только пушечно-пулеметным обстрелом. Рубка, надстройка и легкий корпус получили около 60 снарядных и пулевых пробоин, а среди подводников легко оказался ранен сам командир, которому осколками оцарапало голову и левую ногу.

«Л-20» выходит в поход, 4 августа 1944 г.

Первый раз новый экипаж вышел в море 11 июня. Лодке предстояло выставить мины у острова Рольвсё, что было с успехом выполнено спустя трое суток. Увы, и эта постановка оказалась поставлена вдалеке от фарватера, а сами немцы обнаружили ее только спустя месяц при тралении соседнего поля «Л-15». 18 июня субмарина вернулась в Полярный, а 24-го вышла вновь. На этот раз ей предстояло заградить пролив Рольвсе-сунд плавающими минами ПЛТ-2, которые имели установки самоликвидаторов от 54 до 120 часов. Как знать, возможно это специфическое оружие и могло бы принести успех, если было выставлено непосредственно по курсу идущего конвоя, но на этот раз в проливе судов не оказалось. Эта ошибка была исправлен в следующем походе (4—10.8.1944), когда в ночь на 9 августа «Л-20» разрядила весь магазин плавающих мин перед идущим в Киркенес крупным конвоем Lf-127-Ki. К сожалению, тактически постановка была осуществлена не совсем верно — исключительно по акустическим пеленгам и тогда, когда



Маневрирование подводной лодки «Л-20» при постановке минного заграждения на курсе конвоя противника в р-не м.Маккаур 8 августа 1944 г.



«Л-20» вернулась из похода, 10 августа 1944 г. В центре — командир лодки Е.Н. Алексеев

большая часть судов уже прошла над подлодкой. Результата она не имела. С 16 сентября по 5 октября «Л-20» патрулировала в районе Сюльте-фьорда, но несмотря на активность командира, ни разу не встретила целей. Не удалось и использовать наведение разведывательной авиации — в момент получения радиограмм субмарина находилась слишком далеко от берега и только приступала к зарядке батарей. Завершающий поход состоялся между 19 и 29 октября. Позицией для лодки выбрали отдаленный район — Лоппское море, где «Л-20» предстояло совершить очередную постановку. И на этот раз Алексеева постигла неудача — при постановке 15-й мины сломалось минное устройство, а сами банки уже на следующий день были найдены немцами. Больше субмарина в море не выходила. В конце года на ней начали текущий ремонт, который решили совместить с установкой одного из первых на флоте торпедных автоматов стрельбы ТАС-Л.

Экипаж «Л-20». В центре командир бригады ПЛ СФ Герой Советского Союза капитан 1 ранга И.А.Колышкин. Слева — командир ПЛ Е.Н.Алексеев

С п р а в а: характер повреждений носовой оконечности «Л-22», полученных при ударе о грунт 18 декабря 1942 г.

Оглядываясь ретроспективно можно констатировать, что «Л-20» и ее экипаж оказались теми солдатами подводной войны, которые спокойно и без громких триумфов ковали нашу победу. Хотя подлодка потопила два крупных транспорта и по объему уничтоженного вражеского тоннажа уступала из североморских подлодок только «К-1» (а по тоннажу, потопленному торпедами вообще на первом месте среди подлодок СФ!), ее обошли с награждениями, а если и вспоминали, то только в связи с героизмом 13 моряков, проявленным при ликвидации аварии 3 сентября 1943 г. И это при том, что к концу войны на ее рубке красовалась цифра «семь», в то время как у краснознаменной «Л-22» официально числилось только шесть побед.

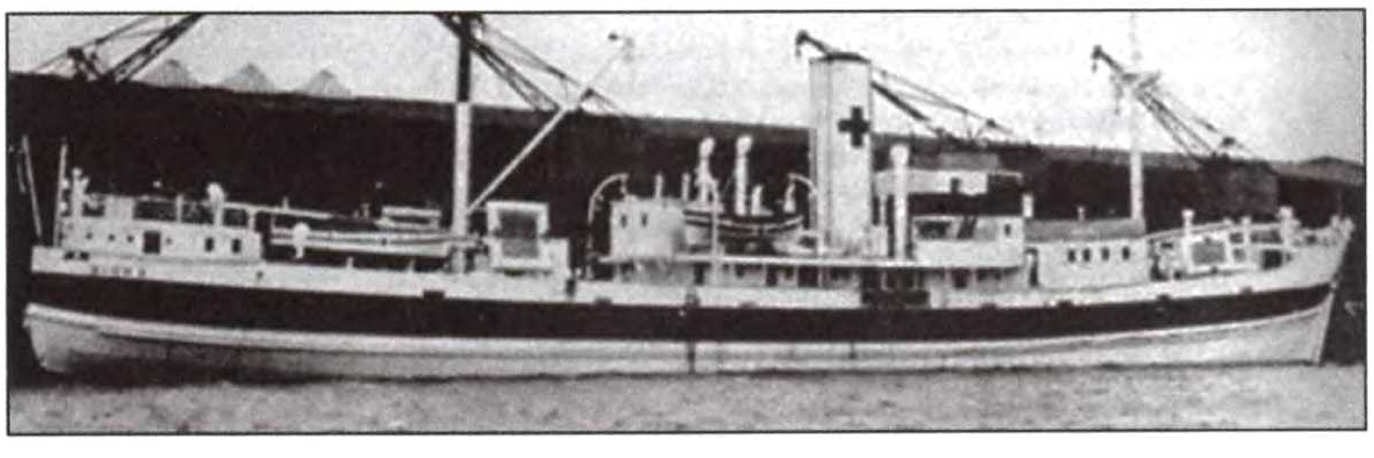
Командовали подлодкой в годы ВОВ: В.Ф. Тамман (22.6.1941—6.3.1944), Е.Н. Алексеев (6.3.1944—9.5.1945).

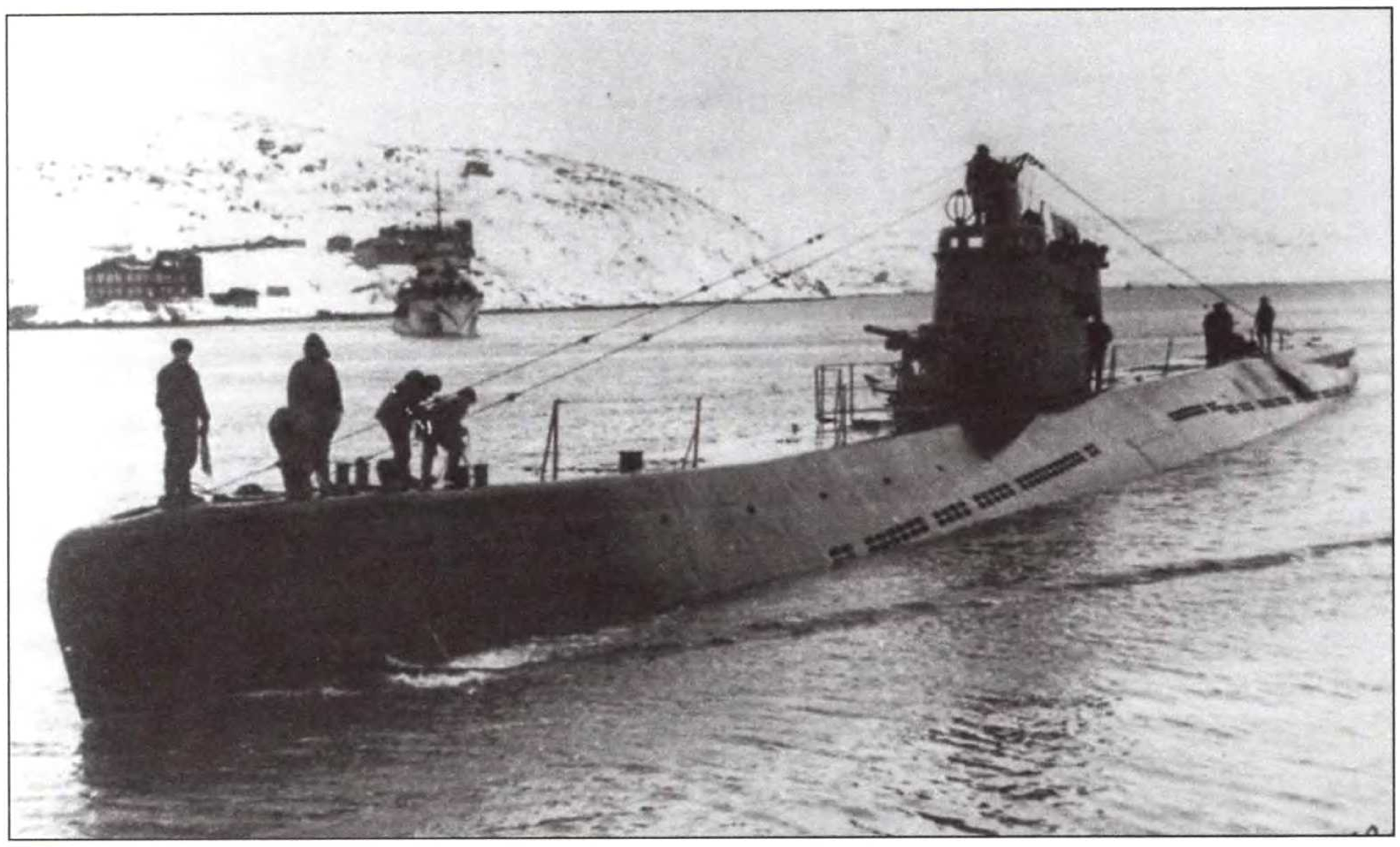
«Л-22»

Боевая карьера этой подлодки на начальном этапе повторяла путь «систер-шипа» «Л-20»: постройка на Балтийском заводе, буксировка по ББК и окончательная достройка на заводе №402 в Молотовске. 5 октября 1942 г. она перешла в Полярный, где влилась в состав бригады ПЛ СФ. Командовал «Л-22» капитан-лейтенант В.Д. Афонин, имевший некоторый боевой опыт Советско-финлядской войны, полученный им в качестве командира «М-78». Это был офицер с неплохой морской подготовкой, на замкнутый и излишне строгий в обхождении, что не снискало ему симпатий команды. Уже спустя 20 дней после прихода в главную базу СФ субмарина вышла в свой первый боевой поход для постановки мин в Тана-фьорде. За ним последовали походы к Сюльте-фьорду (31.10—17.11.1942), в северную часть Баренцева моря на поиски эсминца «Сокрушительный» (6—10.12.1942) и снова к Сюльте-фьорду (17—31.12.1942). Все три похода к берегам противника сопровождались минными постановками, но все они были своевременно обнаружены и вытралены врагом. 7 ноября командир подлодки В.Д. Афонин открыл счет торпедным атакам, дав залп по цели, которую он классифицировал как одиночный тральщик, но промахнулся. 18 декабря при подходе к месту постановки субмарина попала в рыбачью сеть, при освобождении от которой несколько раз ударилась о грунт и получила повреждения носовой части.

Первый квартал нового 1943 года корабль простоял в гарантийном ремонте. За ним между 19 и 29 апреля последовал поход в Лоппское море. 22-го у острова Лоппа лодка выставила 20 мин, 12 из которых в начале июня были вытралены немцами. Спустя два дня Афонину удалось встретить на шхерном фарватере крупный конвой, но стрельба по нему со слишком большой дистанции успеха не принесла, хотя команда и слышала взрывы. Второй поход в этот же район состоялся в мае между 23 и 3-м числами. 25 мая «Л-22» выставила 20 мин в районе острова Сере. Скорее всего, их ожидала прежняя участь, но на этот раз в дело вмешался случай. 1 июня через район постановки шел немецкий конвой, лидировавшийся сторожевиком «V 5902» с поставленным тралом. Корабль подсек мину, которая всплыла за кораблем и оказалась прямо на пути госпитального судна «Бирка» (1000 брт). На судне поздно обратили внимание на подаваемые со сторожевика красные ракеты, в результат чего произошел подрыв. Судно скрылось под водой за полторы минуты, и остальные суда конвоя смогли подобрать только 41 человека из 156 находившихся на судне. Большую часть погибших составили раненые и больные военнослужащие вермахта, эвакуируемые в тыл с заполярного

Госпитальное судно «Бирка»





«Л-22» возвращается из похода

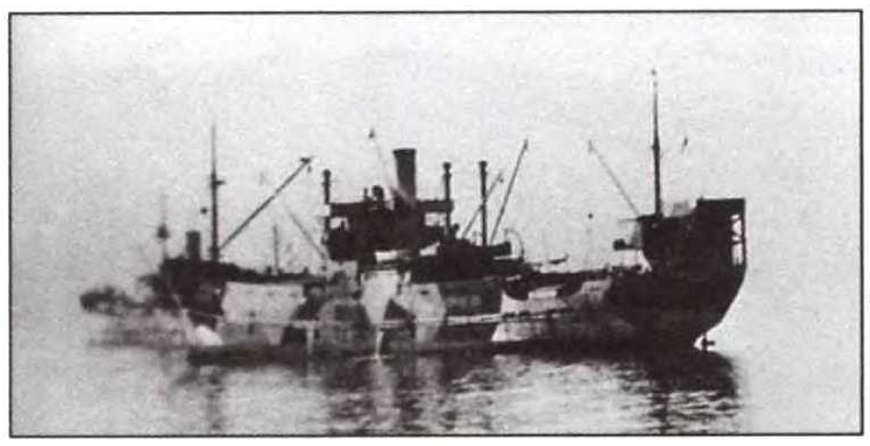
Командир «Л-22» Валентин Дмитриевич Афонин

фронта. Гибель «Бирки» стало единственным минным успехом «ленинцев» на северном театре. Он стал исключением, только подчеркивающим правило — при хорошей организации траления, достаточном числе тральщиков и относительно небольшим числом выставленных мин подрывы судов могут происходить только случайно.

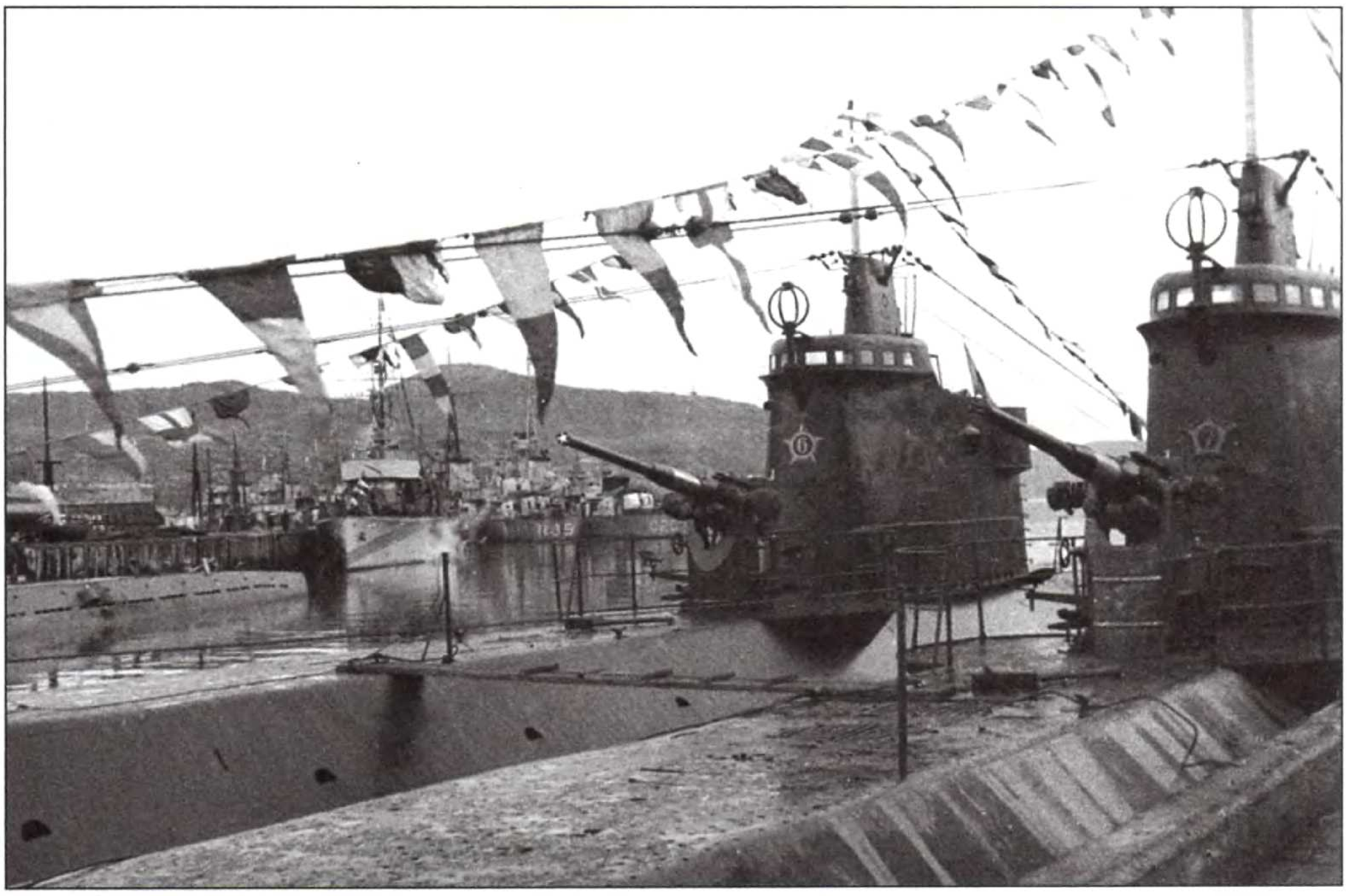
В дальнейшем «Л-22» продолжала ходить в море с небольшой интенсивностью. Вслед за коротким походом в район Хаммерфеста (17—24.6.1943), последовало патрулирование у Сюльте-фьорда (22.8—7.9.1943). Последнее было ознаменовано успешной торпедной атакой 1 сентября. Афонину удалось незаметно сблизиться с крупным конвоем, идущим в Киркенес и выпустить из-за линии охранения 6 торпед. Залп был немедленно замечен кружившим над морем гидросамолетом, который выпустил белую ракету. По этому сигналу корабли и суда стали разворачиваться носом на точку залпа, но замешкавшийся с поворотом пароход «Рюдесхаймер» (2036 брт) получил попадание в корму, оторвавшее ему руль. Судно было отбуксировано в Перс-фьорд, где село на грунт на мелководье. Там оно находилось до февраля 44-го, когда его отвели на ремонт в Германию. Группа охотников сбросила на «Л-22» 14 глубинных бомб, но не добилась никакого успеха. Что же касается выставленного 25 августа в глубине Сюльте-фьорда минного заграждения, то оно оказалось вдалеке от фарватера, и так и не было обнаружено немцами.

В октябре подлодка внесла свою лепту в охоту союзников на германский линкор «Тирпиц». Как известно в предыдущем месяце этот корабль получил серьезные повреждения в результате нападения британских сверхмалых подлодок. Командование же Северного флота поставило перед «Л-22» задачу атаковать линейный корабль новейшими плавающими минами ПЛТ-2. 20 октября субмарина выпустила 8 таких «гостинцев» перед входом в Альтафьорд, а спустя час разрядила остатки содержимого минных труб в западной части пролива Сере-сунд. В штабе надеялись, что за пять суток мины, движимые течением, смогут войти в Альтен-фьорд и подорвать корабль. Увы, этого не произошло. Следует отметить, что по Гольфстриму вдоль побережья Северной Норвегии дрейфовало великое множество английских, немецких и советских якорных мин и добавление к этим сотням еще двух десятков мало что меняло в минной обстановке на немецких коммуникациях.

Три последних выхода «Л-22» являлись кратковременными походами для постановки мин. В выходе (4—15.12.1943) субмарина выставила 20 якорных мин в Порсангер-фьорде, но место оказалось выбрано неудачно. Сама же подлодка попала в жестокий шторм, поломавший устройство управления вертикальным рулем.



Пароход «Рюдесхаймер», выбросившийся на камни после попадания торпеды с «Л-22»



Второе патрулирование (16—28.1.1944) осуществлялось в рамках операции «РВ-1». Большая часть его ушла на попытки проникнуть на шхерный фарватер в районе острова Ингё, чему препятствовали туман и штормовое волнение. В конце-концов мины все-таки были выставлены, но снова вдалеке от фарватера. Наконец, между 2 и 11 марта корабль ходил ставить мины к Хаммерфесту. Постановка была успешно осуществлена 7-го, но 9-го лодка не смогла выполнить задание по снятию разведгруппы, которой в назначенной точке не оказалось. Спустя месяц мины были обнаружены немцами при проводке конвоя, после чего их вытралили.

18 марта 1944 года «Л-22» начала текущий ремонт. Поскольку в ходе него планировалось оснастить торпедные аппараты подлодки приборами установки глубины и поворота прибора Обри, работы затянулись и завершились только 1 ноября. К этому времени немецкие войска уже были изгнаны из Заполярья и походы под-

В н и з у: «Л-22» и «С-51», зима 1944/45 г.
С п р а в а: погрузка торпеды в кормовой торпедный аппарат подводной лодки «Л-22», октябрь 1942 г.

лодок на немецкие коммуникации прекратились. Тем не менее, в июле 45-го уже после окончания военных действий корабль был награжден орденом Красного Знамени — так командование оценило 12 крейсерств на коммуникациях противника, в ходе которых подлодка выставила 10 минных полей и 200 мин.

Командовали подлодкой в годы ВОВ: Г.Н. Бютнер (22.6—25.9.1941; ВРИД), В.Д. Афонин (26.9.1941—31.8.1942; 12.10.1942—1.2.1945), В.Ф. Кульбакин (31.8—12.10.1942), Е.Н. Трофимов (1.2—9.5.1945).

Тихоокеанский флот

Тихоокеанский театр занял особое место в службе подлодок данной серии. Его просторы требовали присутствия здесь субмарин с большой автономностью и дальностью плавания. Для атаки крупных надводных кораблей японского флота были необходимы подводные лодки с мощным торпедным залпом, весьма желательной являлась и постановка минных заграждений у японских баз или маневренных — непосредственно перед прорывающейся к нашему побережью вражеской эскадрой. Поскольку создание крейсерских подлодок с комбинированным вооружением затягивалось промышленностью, альтернативы строительства большого числа «ленинцев» для нужд Тихоокеанского флота просто не существовало.

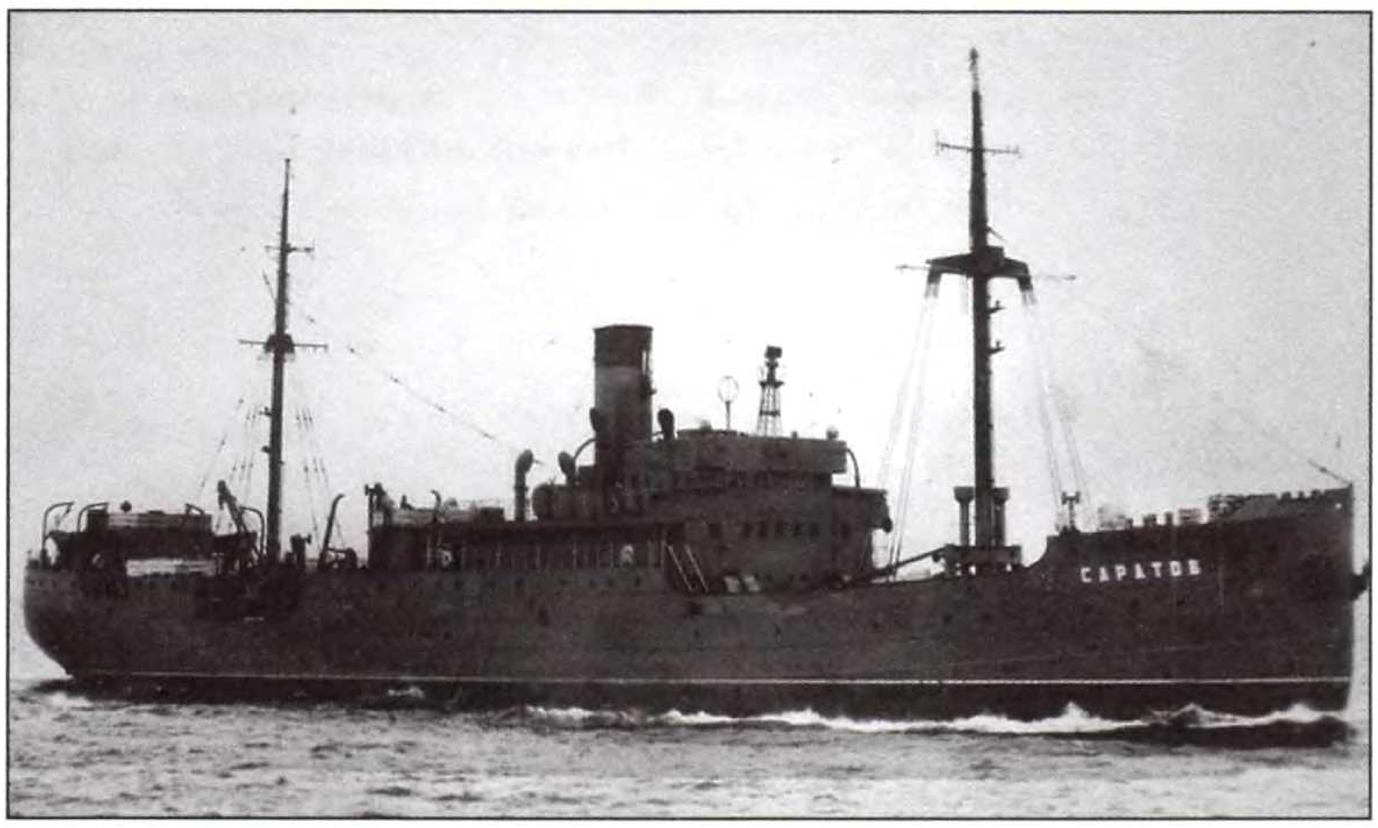
Три первых подлодки — «Л-7» — «Л-9» — 8 февраля 1936 г. свели в 9-й (с апреля того же года 41-й) дивизион. Командиром дивизиона был назначен М.П. Скриганов — того самого командира, который являлся первым начальником дивизиона балтийских «декабристов» и возглавлял их переход на Север. Он же стал временным, а с марта 1937 года постоянным командиром специально сформированной под «ленинцы» 6-й морской бригады, о начале формирования которой было объявлено приказом командующего ТОФ от 19.8.1936. В ноябре 1937 г. в строй вступила «Л-10», на следующий год вступили «Л-11» — «Л-16», после чего сформировали 42 и 43-й дивизионы. Увеличение числа подлодок позволило командованию ТОФ задуматься о развертывании новых операционных направлений. Одним из наиболее опасных считалось камчатское, где до 1936 года вообще отсутствовала какая-либо береговая оборона. Спустя два года настал черед перевести сюда и корабельные силы. 2.7.1938 решением Военного совета флота 41-й дивизион становился отдельным и перебазировался на Камчатку. Местом базирования выбрали бухту Тарья Авачинской губы. 15 августа две лодки дивизиона — «Л-9» и «Л-10» вышли к новому

Первый из тихоокеанских «ленинцев» вскоре после вступления в строй, 1936 г. Обратите внимание на первоначальный дизайн рубки, обтекаемый щит 100-мм орудия и отсутствие 45-мм пушки

Подводная лодка «Л-13», 1940 г.

месту базирования, которое на тот момент представляло собой совершенно необжитый берег. Первоначально для размещения экипажей использовалась плавбаза «Саратов», а всю береговую инфраструктуру должны были построить сами подводники. Командир одного из «ленинцев» Н.И. Цирульников так вспоминал об этом времени: *«Л-7» явилась первой подводной лодкой, проложившей путь в бухту Тарья (ныне Крашенинникова). Целью захода была приемка топлива. Там нам представилась такая картина: совершенно пустынная бухта, без всяких признаков жилья. На берегу одиноко стояла небольшая цистерна, из которой нам и надлежало принять топливо. Цистерна никем не охранялась и вряд ли в этом была необходимость. Для перекачки топлива использовали ручной пожарный насос. Отдав якорь и закрепив лодки за стволы деревьев (благо берег приглубый), мы провели эту процедуру в таких необычных для подводников условиях»*. Лишь весной 1942 года приказом наркома ВМФ здесь было начато строительство береговой базы. Возникший вокруг базы город в 1968 году получил имя Вилючинск. Он и по сей день является базой атомных подводных лодок ВМФ России.

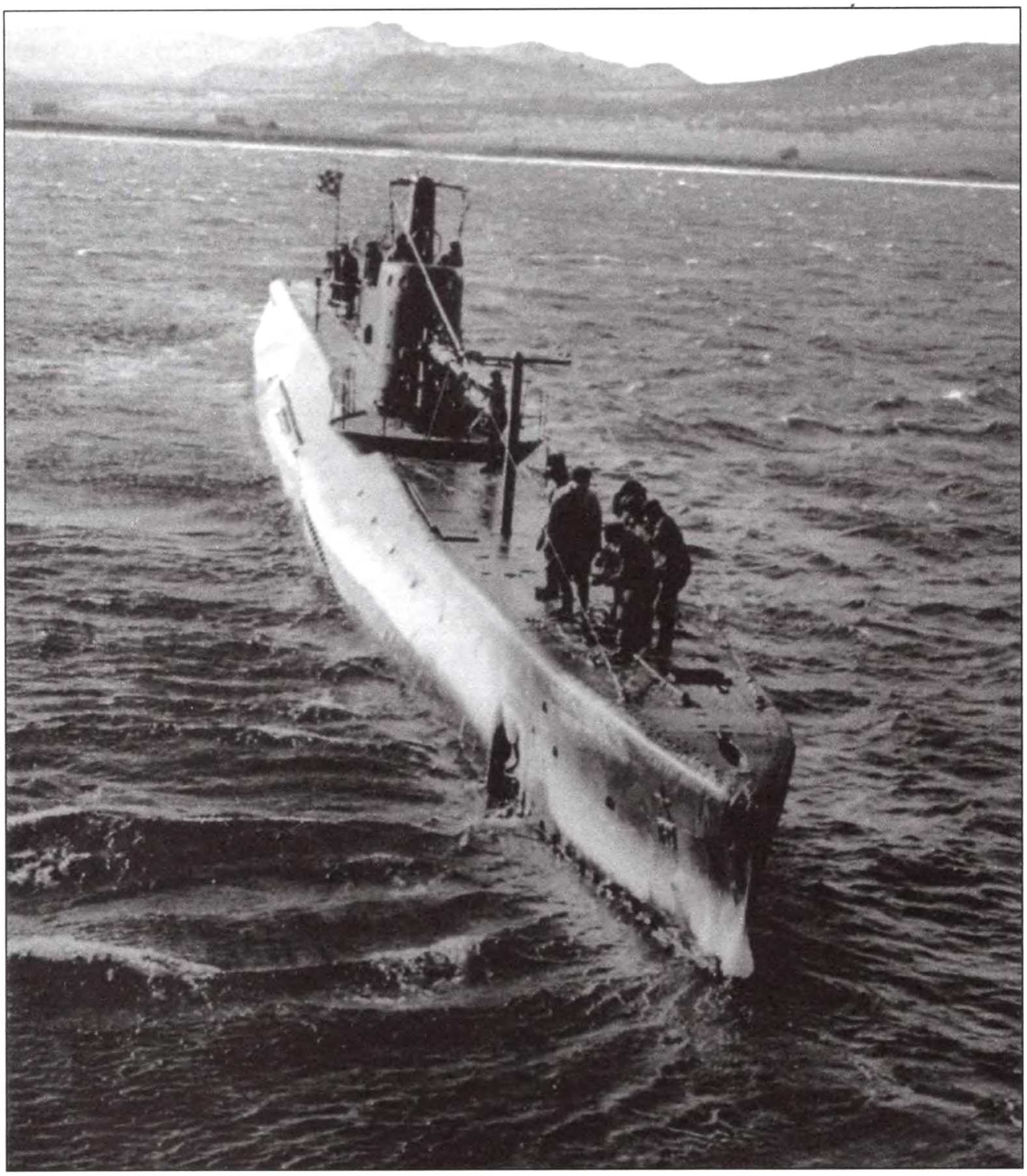
Плавбаза «Саратов»



Базирование на «два дома» сохранялось у тихоокеанских «ленинцев» вплоть до конца 1945 года. При этом 3—4 подлодки постоянно находились на Камчатке*, такое же количество стояло в различных видах ремонта, а остальные находились в бухте Золотой Рог во Владивостоке. 3.9.1939 6-я морская бригада была переименована в 4-ю бригаду подлодок ТОФ.

---

* На бухту Тарья в период с осени 1938 г. до конца 1945 г. базировались следующие подлодки: «Л-7» (осень 1938 г. — осень 1940 г. и июль 1942 г. — октябрь 1944 г.), «Л-8» (весна 1939 г. — осень 1940 г. и с октября 1944 г.), «Л-9» (сентябрь 1938 г. — сентябрь 1941 г. и с июля 1943 г.), «Л-10» (сентябрь 1938 г. — осень 1940 г. и с сентября 1941 г.), «Л-11» и «Л-12» (осень 1940 г. — июль 1943 г.), «Л-13» (с весны 1943 г.), «Л-15» (с августа 1941 по сентябрь 1942 г.) и «Л-16» (с октября 1941 г. по сентябрь 1942 г.). 27 октября 1945 г. все камчатские «ленинцы» ушли во Владивосток.



Подводная лодка «Л-13»

С мая 1938 г. ей командовал А.Т. Заостровцев, с августа 1940 г. — А.Ф. Кулагин. Лодки постоянно участвовали в дальних походах, отрабатывали различные задачи и как правило на высокие оценки. Соединение стало неплохой кузницей кадров подводников. В разное время «ленинцами» бригады командовали впоследствии ставшие адмиралами и занимавшие ответственные посты в ВМФ командиры — В.А. Касатонов («Л-12»), А.Т. Чабаненко («Л-14») и С.Е. Чурсин («Л-11»).

Приказом наркома ВМФ №0011 от 11.2.1941 подводные силы ТОФ переформировали. Теперь петропавловские подлодки выделялись в 3-й отдельный дивизион подлодок ТОФ, а остальные сводились в 5-й дивизион 2-й бригады с базированием на бухту Малый Улисс.

Гибель «Л-16»

4 сентября 1942 г. Государственный комитет обороны принял решение об усилении подводных сил Северного флота за счет перевода с Тихого океана через Панамский канал шести подводных лодок. Спустя пять дней вышел соответствующий приказ наркома ВМФ, в котором указывалось, что в состав экспедиции войдут и два «ленинца» из состава 3-го отдельного дивизиона — «Л-15» и «Л-16». На подготовку ушло две недели, причем в этот срок вошла и смена командира на «Л-15» — вместо капитана 3 ранга В.М. Шонина им был назначен капитан-лейтенант В.И. Комаров, ранее командовавший «Л-12». Выход в трансокеанский поход состоялся утром 25 сентября. Только вдали от берега командиры подлодок проинформировали

Командир «Л-16» Дмитрий Федорович Гусаров

личный состав о целях, маршруте и сроках перехода. Движение осуществлялось группой (старший в группе — командир «Л-16» капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров) в надводном положении с соблюдением всех мер предосторожности и максимальной бдительностью. Первым промежуточным пунктом похода стала американская база на Алеутских островах Датч-Харбор. Туда подлодки прибыли днем 1 октября. На причале, к которому ошвартовались наши корабли, была организована торжественная встреча. Большое количество солдат, матросов, офицеров и гражданских лиц тепло приветствовали советских подводников. Тех же в свою очередь удивила полная осведомленность наших союзников — даже матросы знали состав, задачи нашей экспедиции и маршрут ее движения. Именно от них командиры лодок узнали, что из Владивостока под командованием капитана 1 ранга А.В. Трипольского следом за ними выходит дивизион субмарин типа «С».

4 октября командир военно-морской базы Датч-Харбор провел инструктаж командиров «Л-15» и «Л-16» на участке перехода от Алеутских островов до Сан-Франциско. *«Нам дали на карте 6 точек,* — вспоминал В.И. Комаров — *через которые мы обязательно должны пройти в определённое время, имели безопасную от бомбежки полосу по 15 миль в обе стороны от курса, имели право уходить по времени на 30 миль вперёд и отставать на 50 миль, переход до Сан-Франциско только надводным ход 8 узлов по данному маршруту, в разработке которого участвовал капитан 3 ранга Скрягин... Радиосвязь держали с американскими станциями, вести обмен по документам мирного времени и международным сводом (код КЮ)».* Выход состоялся утром следующего дня, причем до вечера субмарины сопровождались американским патрульным катером «PC 142». В дальнейшем обе лодки продолжали движение самостоятельно с той же 8-узловой скоростью на дистанции 3 кбт одна за другой. Весь переход планировалось осуществить исключительно в надводном положении. Из приведенных подробностей совершенно ясно, что те, кто планировал поход, — а среди них были и сотрудники советской военно-морской миссии в США — были уверены в том, что субмаринам невоюющей в Тихом океане страны, при условии их правильного опознания, ничего угрожать не может. Опознание же по замыслу гарантировалось мирным характером движения и показом советского военно-морского флага.

В первые дни плавание проходило при пасмурной погоде в условиях большой океанской зыби, но к полудню 7 октября видимость улучшилась. Небо стало ясным, ветер стих до 2 баллов, видимость выросла до максимальной. В ранние часы 11 октября подводные лодки едва не столкнулись с неопознанным транспортом, разойдясь с ним на дистанции 100-200 м. Несомненно, что судно являлось американским, а его появление в выделенном для перехода коридоре лишний раз указывало на то, что союзники отнеслись к организации безопасности экспедиции не слишком ответственно. Не предупредили они нас и о наличии у побережья США как минимум одной активно действующей японской подлодки. Конкретно речь идет об «I-25», которая 4 октября у побережья штата Орегон тяжело повредила танкер «Кэмден» (затонул при буксировке), а на следующий день потопила танкер «Ларри Догени». После этой атаки на субмарине осталась лишь одна торпеда, и она начала возвращение в базу. К несчастью для нас утром 11-го ее курс пересекся с коридором наших подлодок.

«Ленинцы» были замечены сигнальщиками «I-25» издалека и сначала идентифицированы как линкоры, а затем как две американские подлодки. Японский командир погрузился и вышел в торпедную атаку, которая с учетом прямолинейного курса и черепашьей скорости движения нашего отряда не потребовала проявления высокого мастерства. Возможно, что при атаке с носовых курсовых углов японский командир не сумел разглядеть советского флага, а возможно им овладел охотничий азарт и он не стал уточнять национальную принадлежность цели. Стоявший вахтенным офицером на «Л-15» И.И. Жуйко вспоминал следующее: *«В 11.11 с дистанции примерно 7 кабельтовых я поднял бинокль с сеткой для того, чтобы произвести очередной замер расстояния до переднего мателота. Но в окуляре бинокля, вместо подводной лодки «Л-16», я увидел огромный столб воды вперемешку с клубами чёрного дыма и листами железа. Не поверив своим глазам и не поняв, в чём дело, я опустил бинокль и уже невооружённым глазом увидел ту же картину, но только в этот момент почувствовал сильный гидравлический удар о корпус нашей лодки. Через мгновение донёсся оглушительный взрыв».* Стремительность событий застала вахтенного офицера врасплох — до прибытия на мостик командира он не подал никаких команд. Придя в себя, лейтенант Жуйко доложил, что вместе с сигнальщиком видели в 10—15 м по носу «Л-15» след двух торпед. Последнее, несомненно, являлось плодом воображения, что, впрочем, легко объясняется ситуацией. Мгновенно оценив обстановку, В.И.

Комаров отвернул вправо от генерального курса на 90°, дал полный ход, а с обнаружением перископа атаковавшей подлодки объявил артиллерийскою тревогу и произвел 5 выстрелов из 45-мм орудия. К тому моменту «Л-16», имевшая большой дифферент на корму, уже затонула. На ее погружение ушло всего 25—30 секунд. «Л-15» продолжила переход и 16 октября прибыла в Сан-Франциско. Позднее она достигла Полярного и воевала в составе Северного флота.

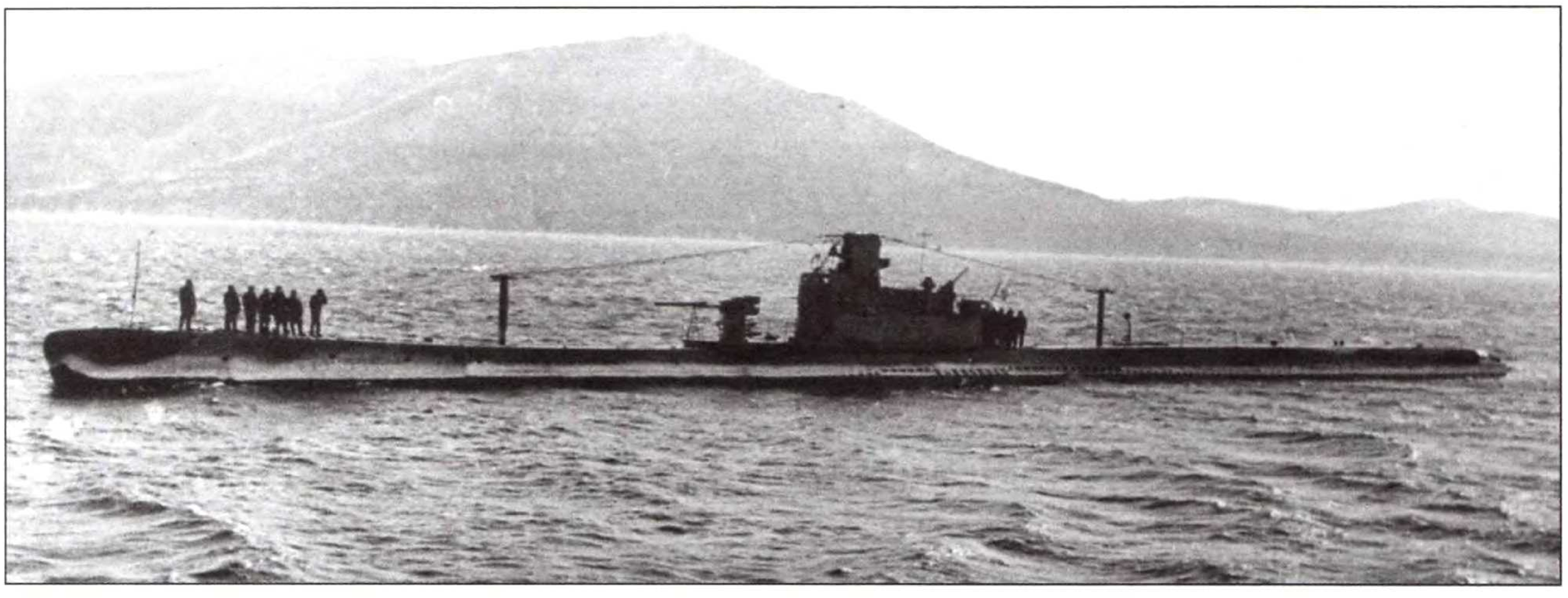
Совершенно очевидно, что причиной катастрофы «Л-16» стала недооценка опасности, которой подвергались корабли при проходе через зону военных действий между флотами США и Японии. Однако возлагать всю ответственность за это на американцев было бы не совсем честно. Ведь весь маршрут перехода и меры безопасности согласовывались с советской стороной, а она, в лице военно-морской миссии, согласилась с американскими предложениями. Еще более нелепыми выглядят попытки обвинить бывших союзников в непосредственном уничтожении советской подлодки, которые предпринимались в годы «холодной войны». За исключением «звериной ненависти капиталистов ко всему советскому» нет ни одного аргумента, говорящего в том, чтобы американцы были бы заинтересованы в такой акции. Возможность уничтожения по ошибке также можно отбросить. Во-первых, все факты потоплений советских судов в годы войны, совершенные субмаринами ВМФ США, уже давно признаны американской стороной, но случай с «Л-16» в их число не вошел. Во-вторых, командование флота США не использовало лодки для патрулирования у своего побережья, предпочитая использовать их исключительно на коммуникациях противника. И наоборот, есть все свидетельства того, что «ленинец» был уничтожен именно японцами — от признания пережившего войну командира «I-25», до заявления токийского радио еще тогда, в 1942 году, когда в Японии не могли знать о потоплении «Л-16» ни в каком другом случае, кроме собственной причастности.

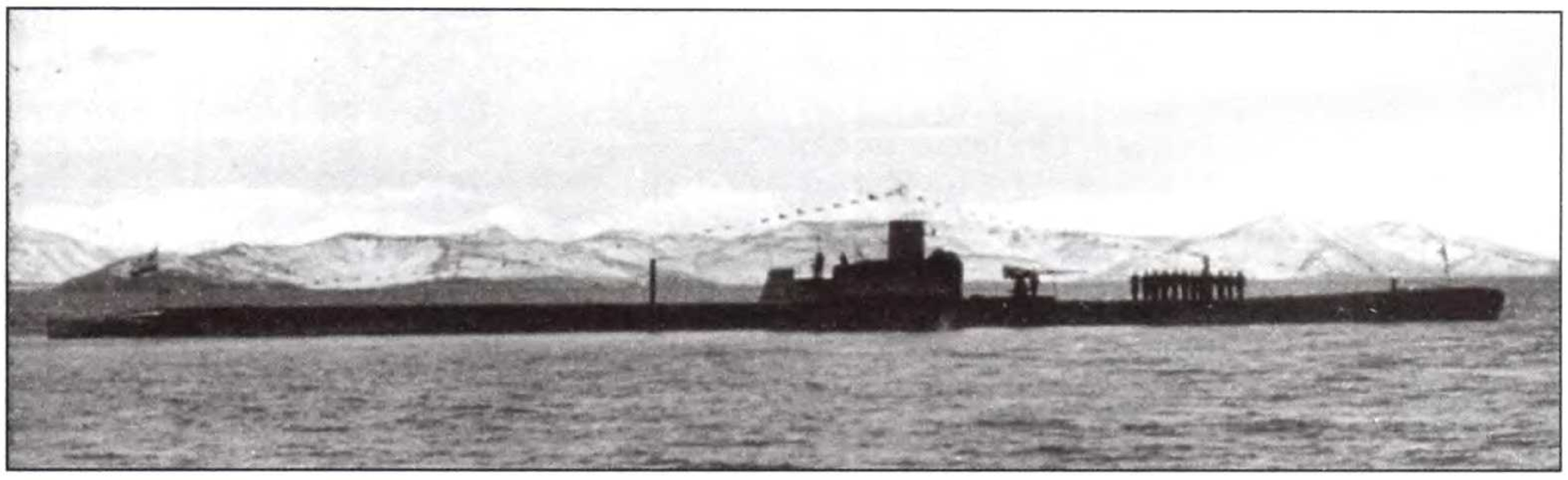
Памятник «Л-16» в Петропавловске-Камчатском, открыт в 1963 г.

«Ленинцы» в советско-японской войне

Хотя в годы Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот являлся резервом действующих флотов, его собственная боеготовность не только не снижалась, но наоборот продолжала постоянно расти. В полной мере это относилось и к командам «ленинцев». К примеру, командир «Л-19» В.А. Дроздов в апреле 1943 г. получил назначение на Балтику, где возглавил новейшую «К-51». Следующий командир «Л-19» Е.Н. Алексеев смог добиться от экипажа лучших показателей среди подлодок ТОФа, благодаря чему в феврале 44-го вся команда убыла на Северный флот для замены подводников «Л-20». Но-

«Л-16» выходит в море, 25 ноября 1942 г.



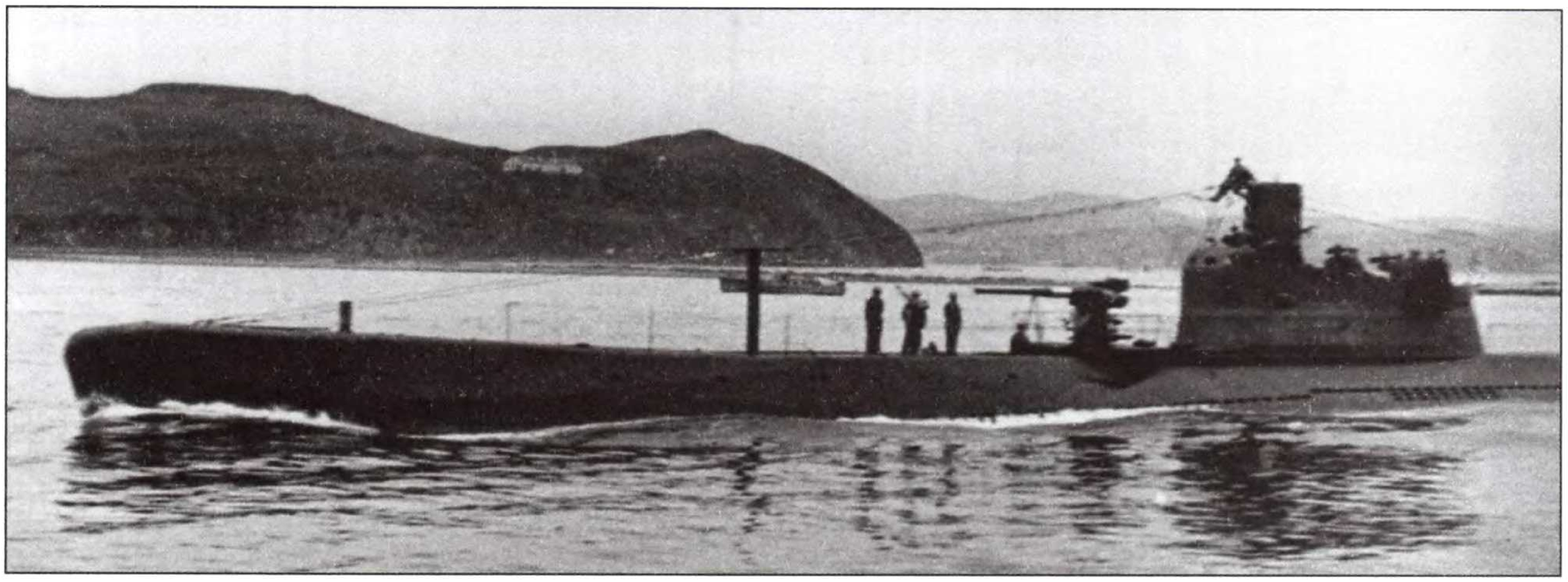


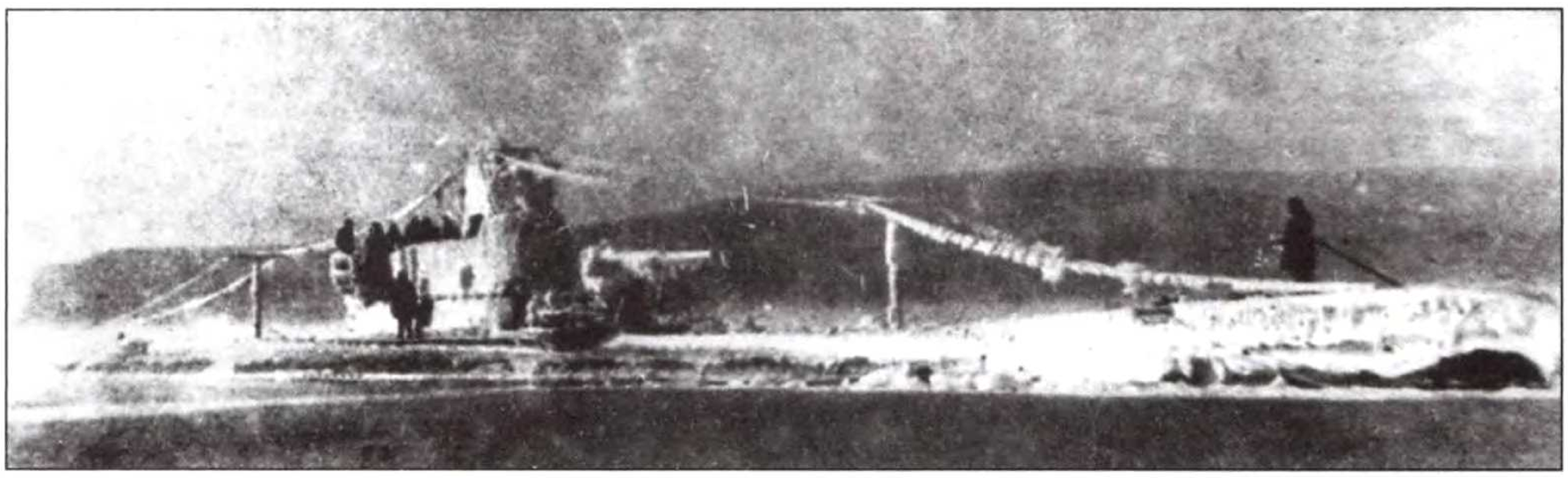
вый экипаж «Л-19», сформированный под командованием А.С. Кононенко, по итогам боевой подготовки в 1944 году занял первое место среди подлодок по торпедным стрельбам и приказом наркома ВМФ был награжден переходящим бюстом К.Е. Ворошилова.

В мае 1945 года подводные силы ТОФ подверглись очередному переформированию. Согласно новой организации «Л-7» — «Л-12» составляли 5-й, а «Л-13, «Л-14», «Л-17» — «Л-19» — 2-й дивизионы 1-й бригады подлодок, базировавшейся на бухту Малый Улисс. Тем не менее, находившиеся на Камчатке «Л-8» — «Л-10» и «Л-13» оставались во временном подчинении командования 3-го отдельного дивизиона. В такой организации и застало лодки начало советско-японской войны. При этом «Л-7» стояла в капитальном ремонте, «Л-8» нуждалась в нем, «Л-9» имела непригодную к эксплуатации батарею, «Л-10» с конца 1941 года находилась на Камчатке и не прошла за это время ни одного серьезного ремонта, а «Л-13» не могла закончить затянувшийся средний ремонт.

Рано утром 8 августа 1945 года подводные силы перешли в полную боевую готовность и начали развертывание в соответствии с планом. Планы же были составлены за много лет до войны, и строились исходя из признания превосходства противника на море, и необходимости защищать свое побережье. В реальности же японский флот за время войны на Тихом океане понес огромные потери и вряд ли был готов к осуществлению десантной операции в Приморье, даже если бы захотел. Его отдельные уцелевшие корабли отстаивались в портах метрополии без топлива, блокированные минными постановками союзной авиации. Имелось и еще одно обстоятельство, а именно тот факт, что американский флот осуществлял круговую блокаду Японии и распространил свою деятельность не только на южные подступы к островной империи, но и на Японское море. Установленная по взаимному согласию в июле 45-го разграничительная линия оставляла за нами лишь 90—120-мильную полоску вдоль берега Приморья, что на первых порах казалось нашему высшему руководству вполне приемлемым. Когда же выяснилось, что противник не только не пытается осуществить нападения на наше побережье, но стремительно отступает по суше, установленная зона перестала нас устраивать и мы решительно полезли в американскую. Впрочем, все это произошло позже, а 8 августа «Л-14» и «Л-17» вышли на позиции №1 и №2 расположенные у юго-западной кромки разделительной линии, немного юго-восточнее корейского порта Юки (ныне Унги). К моменту начала военных действий — утру

«Л-17»





«Л-14»

9-го — корабли заняли отведенные районы. С началом суток наша авиация нанесла мощные удары по северокорейским портам, за которыми с наступлением рассвета последовали новые. Японцы, не готовые к такому напору, к вечеру первого дня войны решили эвакуировать Юки. В 11.47 командир «Л-17» капитан 3 ранга М.И. Кислов наблюдал на подходах к порту одинокий тральщик, но при выходе в атаку, обнаружил кружащий над морем самолет, и ушел на глубину. За исключением этого эпизода иных контактов с противником в ходе первых походов, не было.

Единственный поход «ленинцев» из состава камчатской группы был совершен «Л-8». Судя по воспоминаниям командира дивизиона капитана 3 ранга И.И. Гаркуши, известие о начале войны с Японией оказалось для личного состава Петропавловской ВМБ таким же внезапным, как и для противника. Не успели здесь оправиться от шока, как последовало приказание подготовиться к десантной операции на острова Курильской гряды. Хотя еще 15 августа японский император объявил по радио о принятии Японией всех требований, высказанных союзными державами на Потсдамской конференции, наше командование стремилось до официального подписания капитуляции захватить как можно большую территорию. С учетом этих обстоятельств, срок подготовки высадки десанта был поставлен весьма жесткий — за трое суток к утру 18 августа. В соответствии с наскоро разработанным планом «Л-8» (капитан 3 ранга В.В. Судейко, обспечивающий — капитан 3 ранга И.И. Гаркуша) предстояло занять позицию с целью разведки и прикрытия высадки на остров Шумшу. Вечером 16 августа субмарина вышла из бухты Тарья и направилась в Охотское море через Первый Курильский пролив. Сложность перехода заключалась в том, что в проливе подводники столкнулись со встречным течением скоростью 5 узлов, и так и не смогли преодолеть пролив днем в подводном положении. Всплыть же и продолжить движение в надводном положении, было нельзя из соображений скрытности и опасения расстрела как японскими, так и своими береговыми батареями, не имевшими оповещения о проходе «ленинца». Кроме того, около 12 часов подлодка зафиксировала по себе атаку неизвестной (скорей всего американской) субмарины — одна вражеская торпеда взорвалась на берегу, другая выскочила на пляж, где впоследствии была обнаружена и разоружена береговыми артиллеристами. В конечном итоге «Л-8» легла на грунт до наступления темноты, а затем всплыла и к рассвету 18-го ценой максимального напряжения изношенных дизелей успела достичь заданного района. Другими заслуживающими внимания событиями этот поход не сопровождался.

Тем временем обстановка на тихоокеанском театре продолжала стремительно изменяться. Слабость сопротивления немногочисленных японских войск на Сахалине создали выгодные предпосылки для высадки десантов на его западном побережье: в Торо (16 августа), Эсутору (17 августа) и Маока (20 августа). Хотя десант в последний пункт изначально планировалось осуществить с подлодок «Л-11» и «Л-18», в реальности оказалось, что морские пехотинцы с надводных кораблей оказались там гораздо раньше. Субмарины вышли из Владивостока только вечером 22-го. «Л-18» перед этим приняла на борт 60 человек из состава усиленной десантной роты, продовольствие для них на 12 суток, три 45-мм орудия, 152 ящика со снарядами, четыре 82-мм миномета и 171 ящик с минами, «Л-11» — 61 бойца, одно 45-мм орудие и 2500 снарядов к нему. Субмарины ошвартовались в Маоке утром 25 августа — примерно тогда же, когда очередной наш десантный отряд занял последний удерживавшийся японцами на Сахалине пункт — порт Отомари. Что же касается морских пехотинцев, доставленных подлодками, то для них не нашлось другой задачи, кроме охраны трофейных складов.

Впрочем, все действия «ленинцев» в ходе советско-японской войны не заслужили бы написания отдельной главы, если бы не походы «Л-12» и «Л-19» к побережью Хоккайдо, о чем хотелось бы рассказать подробней.

Обе субмарины с начала войны находились в резерве командования и получили задачу только 19 августа. Хотя в исторической литературе она трактуется как нарушение коммуникаций между портами Сахалина и западного побережья Хоккайдо, реально в боевых документах фигурирует *«разведка подходов к порту Румой с уничтожением боевых кораблей противника и донесением о появлении таковых на позициях»*. Цель такой разведки также указывалась — на рассвете 24 августа планировалось высадить в Румой войска 1-го Дальневосточного фронта. Тем же вечером субмарины вышли в море. Пока они выдвигались в назначенные районы, обстановка вновь изменилась, и десантную операцию отменили. Американский президент Г. Трумен еще 18 августа ответил отказом на предложение советской стороны предоставить ей оккупационную зону на севере Хоккайдо. Кроме того, ожесточенное сопротивление японских войск на Сахалине заставило использовать все силы и средства на этом направлении, не оставив сил для параллельного решения иных задач. К началу суток 22-го прибыли в заданные районы: «Л-12» на позицию «Б» южнее параллели Румои и «Л-19» — на позицию «А» севернее порта.

Не успела «Л-12» достигнуть своего района, как сразу же обнаружила цель. Ей оказался однотрубный транспорт с двумя пушками водоизмещением около 4000 тонн, шедший с навигационными огнями. Командир подлодки капитан-лейтенант П.З. Шелганцев решил атаковать его из надводного положения, хотя и опасался, что благодаря хорошей видимости, может быть обнаружен с судна. Вскоре с транспорта начали давать проблесковые сигналы, но когда был дан трехторпедный залп веером, смогли уклониться перекладкой руля в сторону подлодки. Спустя 8 минут Шелганцев разрядил остатки содержимого аппаратов и на этот раз наблюдал попадание средней торпеды. Цель окуталась клубами дыма и начала быстро погружаться кормой. Через полторы минуты судно скрылось под водой. Судя по японским данным, на дно пошел кабелеукладчик «Огасавара-Мару» (1456 брт), выполнявший эвакуационный рейс с Сахалина. Японцы опровергают факт визуального обнаружения подлодки, но утверждают, что судно было оснащено гидроакустической станцией, которая услышала шумы винтов торпед первого залпа. Нападение подлодки для экипажа и пассажиров оказалось совершенно неожиданным — они считали, что война уже кончилась, к тому же им казалось, что в водах метрополии они находятся в полной безопасности. Следует подчеркнуть, что капитан судна следовал американским указаниям о необходимости включения навигационных огней, которые должны были свидетельствовать о невоенном характере рейса. На пароходе находилось 702 человека, спастись из которых удалось только 61. Кроме того, по японским данным спасательные шлюпки с «Огасавара-Мару» носили следы пулеметного обстрела, во что поверить совершенно невозможно — «Л-12» по ним не стреляла, а мифические русские истребители, также упоминаемые японцами, не могли достичь района гибели судна из-за слишком большого расстояния от аэродромов.

Трудно сказать, успело ли японское командование получить сведения о нахождении у Румой подлодок противника и принять меры, но судно, обнаруженное Шелганцевым в вечернее время, уже имело охранение. По этой причине командир сближался излишне осторожно, затянул атаку и в конце-концов был обнаружен эскортом в результате гидроакустического поиска. Вблизи подлодки взорвалось пять глубинных бомб, оборвавших приемную антенну, нарушивших герметичность радиовводов и вызвавших ряд других мелких повреждений. Субмарина погрузилась под слой жидкого грунта и смогла оторваться от преследования. Спустя некоторое время «Л-12» вновь всплыла на перископную глубину и обнаружила удаляющееся судно, которое Шелганцев решил атаковать из подводного положения на лунной дорожке. Перед залпом командир определил дистанцию в 12 кбт, посчитал ее слишком большой и от атаки отказался. Прошло примерно четыре часа, как из штаба бригады было получено запрещение атаковать японские корабли, а цели похода ограничены исключительно разведкой. Не обнаружив ничего заслуживающего внимания, Шелганцев был отозван в базу, куда прибыл вечером 28 августа. Несмотря на некоторые огрехи, результаты похода были оценены на «хорошо», а личный состав награжден орденами и медалями.

«Л-19» из похода не вернулась, став одним из последних кораблей, погибших во Второй мировой войне, поэтому о деталях ее крейсерства можно говорить лишь предположительно. Известно, что в 15.40 21 августа она заняла назначенную позицию, о чем незамедлительно доложила по радио. В 7 часов утра 22-го командир 1-й бригады передал на подлодку радиограмму следующего содержания: *«Противник вывозит ценности из Отомари. С получением выйти на подходы к Отомари, топить корабли противника, в ближайшие дни намечен наш десант в Отомари. Минная обстановка не известна. Прошу подтвер-*

дить». Очевидно, сообщение было получено без промедления, поскольку как выяснилось впоследствии «Л-19» действовала на позиции в соответствии с этим указанием. В 23.00 22 августа с нее поступил доклад о потоплении в течение дня одного и повреждении другого транспорта, а также результатах разведки в районе Румой. Судя по свидетельствам японской стороны, события развивались следующим образом:

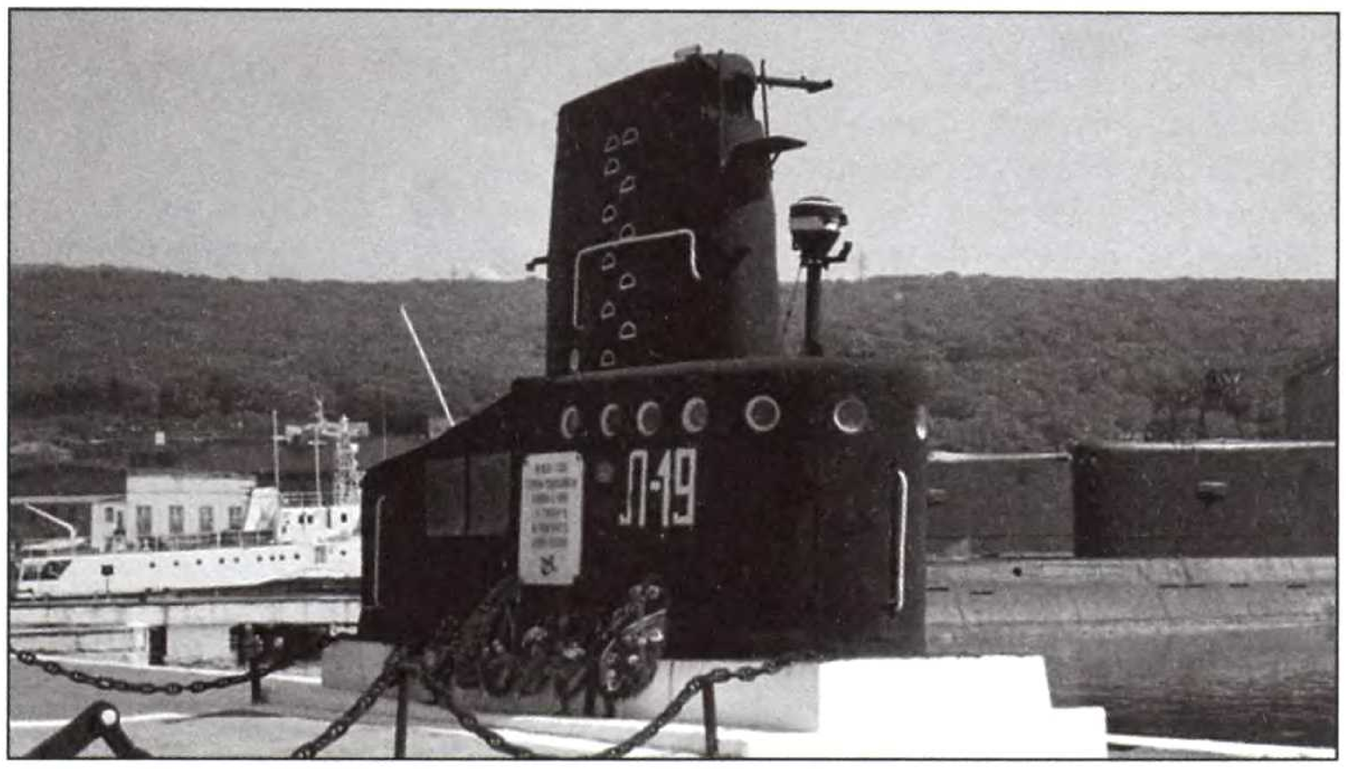
Следом за «Огасавара-Мару» утром 21 августа из Отомари вышла вспомогательная канонерская лодка «Шинко-Мару №2», а спустя два часа — пароход «Тайто-Мару» (887 брт). Канонерская лодка, бывшая до мобилизации гражданским судном тоннажем 2577 брт, транспортировало на своем борту около 3,6 тысяч беженцев, «Тайто-Мару» — 780 человек. В 05.13 22 августа в районе 2-го трюма «Шинко-Мару» прогрохотал подводный взрыв. Первым предположением стал подрыв на мине, но оно вскоре было отвергнуто — на поверхности моря показалась подлодка, командир которой, очевидно, решил добить поврежденную цель. Не известно, смогли ли комендоры «Л-19» добиться попаданий, поскольку канлодка начала ответную стрельбу и заставила «ленинец» погрузиться. С учетом этого несколько неправдоподобными выглядят данные японской стороны о потерях: 250 убитых, 150 пропавших без вести и около 100 раненых. По свидетельствам очевидцев часть пассажиров после торпедирования выпрыгнула за борт или была выброшена туда взрывной волной, но в связи с тем, что судно получило серьезные повреждения и стало быстро крениться, их спасением никто не занимался. К 9 часам утра «Шинко-Мару» достигло Румои, где вскоре село на грунт. После войны судно было отремонтировано, возвращено гражданскому владельцу, после чего плавало под различными флагами до 1975 г.

Не избежало встречи с «Л-19» и «Тайто-Мару» — его подлодка атаковала незадолго до 10 часов утра в тот момент, когда судно находилось в 25 км от Румои. По показаниям спасшихся субмарина внезапно всплыла в 100 м по корме парохода и незамедлительно открыла артиллерийский огонь. Вероятно, на способ атаки повлияло сопротивление, оказанное «Шинко-Мару», и теперь артиллеристы стремились поразить цель как можно быстрее, до того, как она успеет оказать сопротивление. Однако судно вооружением не располагало, и всем находившимся на борту оставалось уповать только на милость победителя. После первого попадания беженцы попытались растянуть белую простынь, но с подлодки ее, по-видимому, не заметили. Примерно через 20 минут судно, получившее смертельные повреждения, затонуло с сильным креном на левый борт. При этом по японским данным погибло 667 человек. Всего же в Японии считается погибшими при нападении на «Огасавара-Мару», «Шинко-Мару №2» и «Тайто-Мару» 1708 человек, в том числе 59 стариков и 464 ребенка.

Несмотря на то, что японские цифры вызывают ряд вопросов (якобы точный учет посаженных пассажиров при массовой эвакуации, 400 погибших на оставшейся наплаву канлодке и т.д.), можно не сомневаться, что в тот день действительно погибло несколько сотен мирных граждан уже капитулировавшей перед союзниками страны. Несомненно, что главной причиной, заставившей советское главное командование на Дальнем Востоке санкционировать эти действия, являлось стремление заставить японцев отказаться от эвакуации Сахалина, причем не столько людей, сколько материальных ценностей. Их захват и скорейший вывоз на территорию СССР считался одной из главных задач при занятии территории Маньчжурии и Северной Кореи, а теперь и Курильских островов и Сахалина. Наше высшее государственное руководство не без оснований подозревало, что из-за позиции администрации Г. Трумэна Советскому Союзу не удастся получить никаких репараций с послевоенной Японии, и потому все придется захватывать силой, пока не завершились военные действия. Именно поэтому они искусственно затягивались, а в результате продолжала литься кровь. Обвинять же советских подводников в военных преступлениях, как это делают зарубежные и некоторые отечественные историки, нет никаких оснований. Все три атакованных «Л-12» и «Л-19» судна не являлись судами, охраняемыми международными конвенциями, а «Шинко-Мару» и вовсе являлось военным кораблем. Положение японских вооруженных сил между 15 августа и 2 сентября тоже не могло трактоваться однозначно: с одной стороны император объявил о капитуляции, с другой стороны войска на Курильских островах и Сахалине не получали из Токио приказа о сдаче, и потому продолжали оказывать ожесточенное сопротивление. На подготовку к торжественной церемонии в Токийской бухте ушло слишком много времени и это тоже стало одной из причин трагедии.

В 21.33 22 августа еще до получения «победного» доклада, командование поставило перед «Л-19» новую задачу, являвшуюся фактически развитием предыдущей: *«Перейти в залив Анива, действовать на подходах к Отомари с задачей*

Командир «Л-19» Кононенко Анатолий Степанович



Памятник подводной лодке «Л-19» (использовалась рубка лодки «Л-8»)

топить корабли противника. В проливе Лаперуза противник выставил мины, спешно эвакуирует Сахалин».* В 00.50 23-го «Л-19» подтвердила получение этого приказа, следовательно, приступила к его выполнению. Не успела она это сделать, как в 1 час ночи последовало оповещение о запрете атак японских кораблей. С учетом этого, целесообразность перехода в залив Анива оказывалась, мягко говоря, под вопросом. Именно поэтому Кононенко в 02.40 запросил, как понимать задачу, поставленную в 21.33. В штабе бригады, должно быть сами мало понимали те взаимоисключающие указания, которые поступали из штаба ТОФ, (а туда из главнокомандования на Дальнем Востоке), и потому ответили: «Находиться в заливе Анива, ваша задача — разведка». Таким образом, получалось, что командование флота подвергало подлодку бессмысленному риску форсирования заминированного пролива Лаперуза только потому, что боялось запросить верхние инстанции об отмене ставшего не нужным теперь прорыва в залив Анива. Утром 23-го из Маоки в Отомари вышел десантный отряд, причем информация об этом в штабе 1-й БПЛ трансформировалась в весть о занятии Отомари. После этого разведывательный проход к занятому нашими войсками порту вообще терял всякий смысл. В 15.22 в штабе бригады приняли последнюю радиограмму с «Л-19» (подписное время 14.20) «В 10.32 в точке 45.13 с.ш./140.00 в.д. атакован ПЛ. Уклонился. Начну форсирование пролива в 19.00». Можно не сомневаться в том, что у отличника боевой подготовки Кононенко слова не разошлись с делом, но завершить форсирование ему было не суждено. Поскольку после окончания форсирования пролива подлодке следовало донести, можно не сомневаться, что она так и не вышла из пролива Лаперуза, причем погибла не позже утра 24 августа. Напрасно командование передавало запоздалые данные о минной обстановке, посылало субмарину в Отомари и требовало донести свое место. Так как активные военные действия к тому времени прекратились (атака подводной лодки, несомненно, являлась ложным контактом), оставалось только предположить гибель на мине, тем более что японцы действительно выставили в проливе не одну сотню мин. Посмертно А.С. Кононенко, все офицеры, мичманы и старшины экипажа «Л-19» были награждены орденом Отечественной войны 1-й степени, матросы — 2-й степенью этого же ордена. Всего на борту подлодки погибло 64 подводника.

Хотя «Л-19» стала единственным крупным кораблем ТОФ, потерянным в ходе советско-японской войны, у командования флота никогда не возникало мысли попытаться отыскать остов подлодки. По всей видимости, интерес к этому отсутствовал из-за полной очевидности гибели ее на японских минах и возможно, из-за подспудного чувства собственной ответственности за эту бессмысленную жертву. Ситуация изменилась только в последние годы. Летом 2005 года гидрографическое судно «ГС-47» с использованием гидролокатора бокового обзора «ГЭБО-100» и промерного эхолота «ПЭЛ-3» обнаружило в проливе Лаперуза в территориальных водах РФ несколько объектов, которые предварительно были классифицированы как остовы подводных лодок. Обследование было продолжено экспедицией Дальневосточного государственного технического университета, прибывшей в пролив на парусной яхте «Искра». Она установила, что один из остовов является американской субмариной «Уоху», потопленной здесь японской авиацией в 1943 году, другой — японским пароходом. Новая экспедиция «Искры» была предпринята в 2007 году, но и она, к сожалению, не дала окончательного ответа. Будем надеяться, что дальневосточные энтузиасты не оставят на полпути начатое дело и поставят точку в последнем боевом походе подлодок типа «ленинец».

---

* В одной из радиограмм из штаба 1-й БПЛ говорилось: «Американские ПЛ, как правило форсируют пролив Лаперуза южнее ш=45.45, при преследовании не заходили севернее ш=46.00». Лишь позднее в распоряжении штаба появились данные, что рекомендованный для прорыва коридор тоже может быть опасен. В 21.33 24 августа, более чем сутки спустя расчетного времени начала форсирования пролива Лаперуза «Л-19» из штаба 1-й БПЛ была передана радиограмма: «Донесение нашего ТР 28 июля в точке 45.33 с.ш./142.01 в.д. японский минзаг ставил мины курсом 45 град, ход 6 узлов». Почему подлодке ставилась задача форсирования пролива при отсутствии в штабе бригады предварительных данных о минной обстановке, когда они имелись у командования флотом, история умалчивает.

Результаты боевой деятельности больших подводных лодок

По сравнению с другими типами советских подлодок боевые достижения «декабристов» и «ленинцев» смотрятся довольно неплохо. «Декабристы» потопили три судна (6407 брт), «ленинцы» торпедами и артиллерией — семь судов (24377 брт) и сторожевой корабль (без учета результатов советско-японской войны). В сумме это составляет примерно 13,2% уничтоженного торпедами и артиллерией тоннажа, при том, что 15 активно действовавших субмарин составляли всего 9% от числа лодок, сходивших хотя бы в один боевой поход. Минные успехи лодок типа «Л» — девять судов (20101 брт), три миноносца, минный заградитель и катер-тральщик — оказались еще более весомыми. Всего же на минах «ленинцев» погибло 52,2% вражеского тоннажа, пришедшегося на долю постановок наших подлодок. Еще четыре судна (15128 брт) получили повреждения от торпед, сторожевик, транспорт (1923 брт) и учебный корабль — от мин и одна БДБ от артиллерийского огня. Из 15 действовавших подлодок шесть погибли (40% — меньше, чем у лодок других типов), что дает чуть больше двух потопленных торпедами и артиллерией судов на одну потерянную субмарину. Для нашего флота это весьма неплохой показатель. Интересно отметить, что показатели советско-японской войны — два потопленных судна (2343 брт) и поврежденная канонерская лодка за потерянную «Л-19» — также вписываются в эту пропорцию. Кроме того, погибли находившиеся в ремонте «Л-1» и «Д-6», а также совершавшая трансокеанский переход «Л-16».

В чем причина этой относительной успешности? Думается, что она заключалась в первую очередь в удачном сочетании мощного вооружения и не слишком больших размеров. В отличие от «щук» и «эсок» «ленинцы» могли давать мощный 6-торпедный залп, который обеспечивал поражение цели даже при условии значительных погрешностей в определении элементов движения цели, но после него они не вели себя так же инертно, как почти в полтора раза большие «катюши». Не уступали они «катюшам» и по возможностям постановки мин, но далеко не везде и всегда эти возможности удавалось использовать. На Севере «ленинцы» начали ставить мины только с конца 1942 года, когда противник, понеся серьезные потери на минах «катюш», уже наладил службу траления. На Черном море минные постановки были обречены на скромность успехов из-за отсутствия у противника большого числа глубокосидящих судов. Наилучшие перспективы применения мин имелись на Балтике, но приходится констатировать, что командование флотом смогло реализовать их лишь в незначительной степени.

Наиболее результативной по общей сумме побед — 9 — стала «Л-4», за ней следом идут «Л-3» (8 побед) и «Л-21» (7 побед). По две победы у «Д-2», «Л-20» и «Л-22». Самым результативным командиром, воевавшим на больших подлодках, стал Е.П. Поляков (9 потопленных и поврежденных кораблей). За ним идут С.С. Могилевский (7 кораблей), П.Д. Грищенко и В.К. Коновалов (по 4 победы). По две победы имели В.Д. Афонин, В.Ф. Тамман, И.Я. Трофимов и Р.В. Линденберг. По потопленному тоннажу картина несколько иная — первое место у П.Д. Грищенко (14530 брт), второе у В.Ф. Таммана (12549 брт), третье у Е.П. Полякова (7199 брт).

Как обычно картина с награждениями разительно отличается. Гвардейской и краснознаменной стала «Д-3», не имевшая на своем счету ни одного потопленного или поврежденного судна. Гвардейского звания удостоилась «Л-3», награждения орденом Красного Знамени — «Л-4» и «Л-22». Из командиров звание Героя Советского Союза получил только В.К. Коновалов. Этой же награды был удостоен мичман «Л-4» И.С. Перов. Этот анализ показывает, что успехи «декабристов» и в особенности «ленинцев» не были оценены по достоинству, что в значительной степени объясняется неумением флотской разведки выяснить реальные результаты минных постановок.

Послевоенная судьба подводных лодок
(по данным С.С.Бережного)

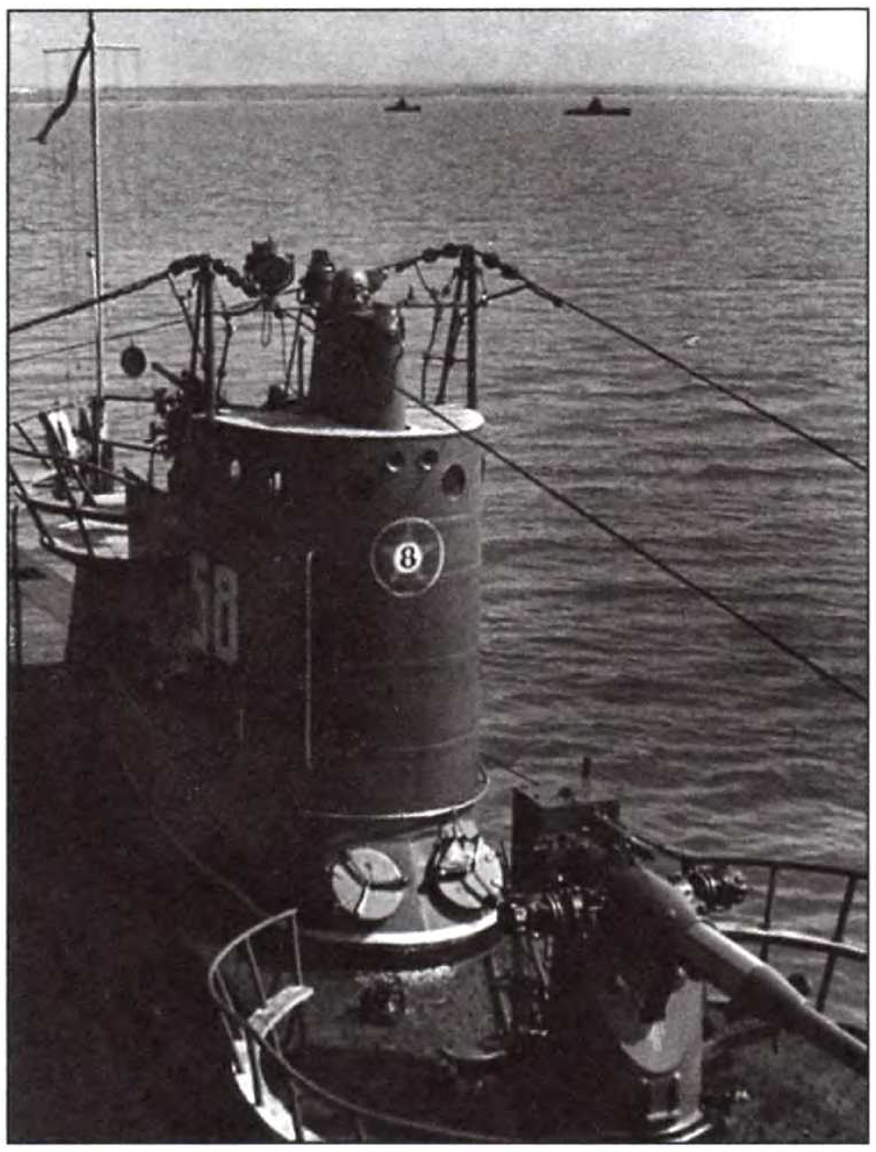
«Д-2», с 9.6.1949 — «Б-2», с 17.8.1956 — «УТС-6». С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 20.6.1956 выведена из боевого состава, разоружена, перестроена и переформирована в УТС и в Кронштадте поставлена на прикол, а 5.3.1987 исключена из списков судов ВМФ и 8.7.1989 после восстановительного ремонта установлена в качестве мемориальной ПЛ и филиала ЦВММ у Шхиперского протока недалеко от Морского вокзала на Васильевском о-ве в Ленинграде. Фрагмент ограждения рубки ПЛ установлен в качестве памятного знака на территории одного из соединений ПЛ ДКБФ в Кронштадте.

* * *

«Д-5», с 16.6.1949 — «Б-32». 20.3.1943 поставлена в капитальный ремонт. С 15.10.1946 передана в распоряжение НИМТИ ВМФ, 25.7.1948 принята от промышленности и 22.10.1948 переформирована в опытовую ПЛ. 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

* * *

«Л-3», с 9.6.1949 — «Б-3», с 30.5.1956 — «СТЖ-25», с 27.12.1956 — «УТС-28». С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 17.8.1953 выведена из боевого состава и переклассифицирована в учебную ПЛ, 21.5.1956 разоружена, переформирована в СТЖ и в Лиепае поставлена на прикол, 27.12.1956 отнесена к подклассу УТС, а 15.2.1971 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 1.7.1971 расформирована и впоследствии на базе «Главвторчермета» в Лиепае разделана на металл. Рубка ПЛ до 1994 стояла в качестве памятного знака на территории бригады ПЛ ДКБФ в Лиепае, а накануне 50-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне установлена в качестве экспоната у Мемориала на Поклонной горе в г. Москве.



Большая подводная лодка «Б-34» (б. «Л-4»), 1952 г.

* * *

«Л-4», с 16.6.1949 — «Б-34». В период с 4.2.1946 по 1949 на «Севморзаводе» № 497 им. С. Орджоникидзе в Севастополе прошла капитальный ремонт. 2.11.1954 выведена из боевого состава и передана в распоряжение Севастопольского ВВМИУ для использования в учебных целях, а 17.2.1956 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 26.3.1956 расформирована и впоследствии на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

* * *

«Л-5», с 16.6.1949 — «Б-35». В период с янв. 1943 г. по окт. 1945 г. на СРЗ № 201 в Поти прошла капитальный ремонт. 29.12.1955 разоружена, исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и в 1956 на Севастопольской базе «Главвторчермета» в пос. Инкерман разделана на металл.

* * *

«Л-7», с 10.6.1949 — «Б-23». В период с 4.10.1944 по 20.12.1946 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. С 5.11.1945 использовалась в учебных целях, а 3.4.1958 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.3.1958 расформирована и впоследствии на Владивостокской базе «Главвторчермета» разделана на металл.

* * *

«Л-8», с 10.6.1949 — «Б-24», с 30.5.1959 — «УТС-89». В период с 3.11.1945 по 31.5.1948 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 20.2.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована и перест-

роена в УТС и поставлена на прикол, а 22.4.1970 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 21.2.1973 расформирована. Впоследствии рубка ПЛ была установлена в качестве памятника погибшей ПЛ «Л-19» на территории одного из соединений ПЛ ТОФ.

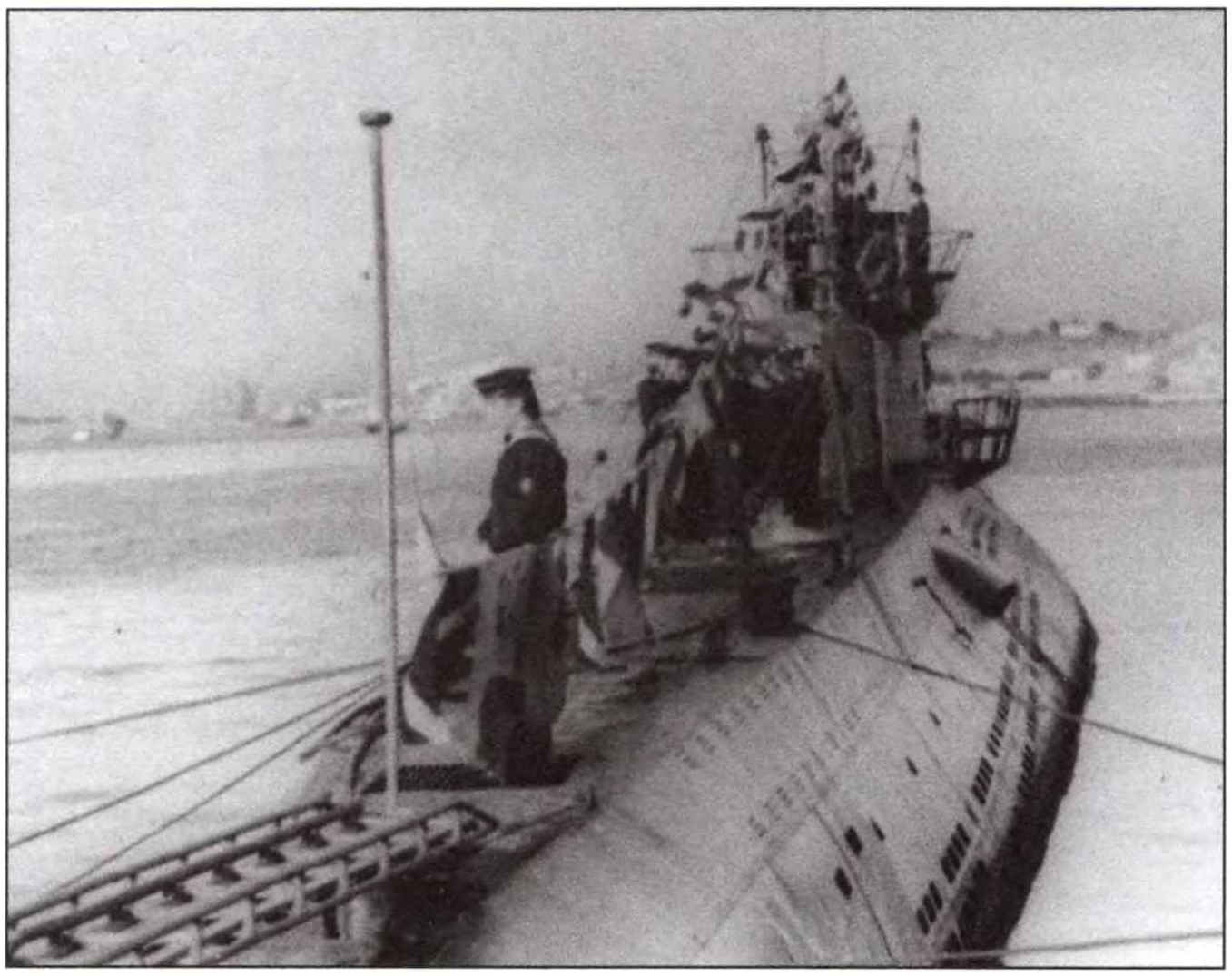
* * *

«Л-9», с 10.6.1949 — «Б-19». В период с 6.10.1947 по 31.8.1949 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 6.10.1958 выведена из боевого состава, расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 20.2.1959 исключена из состава ВМФ.

* * *

«Л-10», с 10.6.1949 — «Б-10», с 19.9.1959 — «ЗАС-18», с 15.10.1966 — «ПЗС-20». В период с 1.10.1948 по 4.2.1950 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. В сент. 1957 первой в ВМФ осуществила дозаправку топливом в зал. Аляска в океанских условиях ПЛ «Б-66», совершавшую 75-суточное автономное плавание. 20.2.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и в б. Крашенинникова (г. Вилючинск) поставлена на прикол, а 30.1.1967 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 15.12.1967 расформирована. Впоследствии рубка ПЛ была установлена в качестве памятника погибшей ПЛ «Л-16» на территории одного из соединений ПЛ ТОФ.

«Л-11», с 10.6.1949 — «Б-11». В период с 27.6.1949 по 23.1.1951 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 20.2.1959 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 13.3.1959 расформирована.



Большая подводная лодка «Б-35» (б. «Л-5»), 1950-е гг.

«Л-12», с 10.6.1949 — «Б-12», с 13.3.1959 — «УТС-11». В период с 6.9.1949 по 31.7.1951 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 20.2.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована и перестроена в УТС и поставлена на прикол, а 28.9.1983 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 9.4.1984 расформирована.

* * *

«Л-13», с 10.6.1949 — «Б-13». В период с 15.10.1949 по 31.10.1951 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 17.2.1956 выведена из боевого состава и переклассифицирована в учебную ПЛ, а 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 17.3.1958 исключена из состава ВМФ.

Большая подводная лодка «Б-10» (б. «Л-10») передает топливо на «Б-66» в заливе Аляска, сентябрь 1957 г.

«УТС-11» (б. «Б-12», б. «Л-12») в бухте Нагаево, август 1978 г.

«Л-14», с 10.6.1949 — «Б-14», с 13.3.1959 — «УТС-33». В период с лета 1951 г. по 30.6.1953 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 20.2.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована и перестроена в УТС и поставлена на прикол, а 15.3.1984 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1984 расформирована.

* * *

«Л-15», с 10.6.1949 — «Б-15», с 24.12.1955 — «КБП-54». 26.6.1948 перечислена в состав 4-го ВМФ и летом 1948 переведена по ББК из Белого в Балтийское море. 24.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, а 20.6.1956 исключена из списков плавсредств ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.10.1956 расформирована и в 1958 на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах разделана на металл.

«Л-17», с 10.6.1949 — «Б-17», с 18.4.1958 — «УТС-84». В период с конца 1951 г. по 22.1.1954 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 18.4.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована и перестроена в УТС и в б. Малый Улисс (г. Владивосток) поставлена на прикол, где до начала 21 века продолжала использоваться для обеспечения поддержания боеготовности подводных сил ВМФ.

* * *

«Л-18», с 10.6.1949 — «Б-18», с 18.4.1958 — «УТС-85». В период с лета 1952 г. по 31.8.1954 на ССЗ № 202 во Владивостоке прошла капитальный ремонт. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 18.4.1959 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована и перестроена в УТС и в б. Павловского (г. Фокино) поставлена на прикол, где до начала 21 века продолжала использоваться для обеспечения поддержания боеготовности подводных сил ВМФ.

* * *

«Л-20», с 9.6.1949 — «Б-20». 17.2.1956 выведена из боевого состава, отнесена к подклассу опытовых ПЛ и передана в подчинение ЦУ ВМФ. 10.10.1957 тяжело повреждена в губе Черная при обеспечении испытаний ядерного оружия в Баренцевом море у берегов архипелага Новая Земля, оставлена там на грунте и 28.1.1958 исключена из состава ВМФ.

* * *

«Л-21», с 9.6.1949 — «Б-21». С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и в 1958 на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах разделана на металл.

* * *

«Л-22», с 9.6.1949 — «Б-22». 17.2.1956 выведена из боевого состава, отнесена к подклассу опытовых ПЛ и передана в подчинение ЦУ ВМФ для обеспечения испытаний ядерного оружия в Баренцевом море у берегов архипелага Новая Земля, а 21.5.1959 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1959 расформирована.

* * *

«Л-25» (не достроена). 12.8.1941 отбуксирована из Очакова на Кавказ, а 1.12.1942 приостановлена строительством и законсервирована. 18.12 вышла на буксире у буксирного парохода «СП-31» из Очемчири в Поти, попала в шторм. После обрыва буксира в течение двух суток дрейфовала, пока не затонула в 15 милях юго-зап. м. Пицунда результате попадания воды внутрь прочного корпуса, предположительно, через крышки носовых торпедных аппаратов.

Литература и источники

Документальные источники:

Фонды архивов ГА РФ, РГА ВМФ, РГАЭ, РГВА, РГАСПИ, ЦВМА, NARA (США).

Историческая литература:

Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.

Бережной С.С. Корабли Отечества. Вып. 1. Подводные лодки. Ч. 2 (I — IX-бис серии). Харьков, 1997.

Бережной С.С. Подводные лодки и крейсера. Рукопись.

Березовский Н.Ю. и др. Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917-1941. М., 1992.

Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Т. 1-3. М., 1969-1970.

Голосовский П.З. Очерки по истории ЛПМБ «Рубин». Т. II. Проектирование и строительство подводных лодок. Подводные лодки периода 1926 — 1945 годов. Л., 1979.

Грабарь А.Г., Захаров И.С., Тимошенко В.И., Шошков Е.Н. История гидроакустики (1900 — 2000 гг.). Ростов-на-Дону., 2002.

Грибовский В.Ю., Нарусбаев А.А., Черников И.И. История отечественного судостроения. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925-1945 гг. Спб., 1996.

Гусев А.Н. Подводные минные заградители. СПб., 2002.

Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Часть I, II, III. Часть IV. Л., 1955.

Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М., 1964, 1973.

Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990.

Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Ч. 1-3. М., 1948-1949.

Коршунов Ю.Л. Лямин Б.К. Мины ВМФ СССР. СПб., 1998.

Коршунов Ю.Л. Строков А.А. Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994.

Краснов В.Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. М., 2004.

Максимов Ю.А., Хаханов С.Н. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Ч. 1-3. М., 1956-1965.

Малоизвестные создатели боевых кораблей. М., 1996.

Материалы по боевым и навигационным повреждениям кораблей Военно-Морских Сил во время Великой Отечественной войны. Раздел IX. Подводные лодки. М., 1951.

Опыт первых минных постановок в Великую Отечественную войну.// Информационный бюллетень Военно-морского научного управления Морского генерального штаба №16. М., 1952.

Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок 1941—1945 гг. СПб., 2004.

Реданский В.Г. Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов. М., 2004.

Сборник материалов по опыту использования морского оружия. М., 1950.

Сборники характерных аварий кораблей ВМФ М., 1942, 1943, 1944 гг.

Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М., Л. 1944.

Справочник по корабельному составу Северного флота. М., Л. 1944.

Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М., Л. 1944.

Стволинский Ю.М. Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984.

Стрельбицкий К.Б. Навечно остались в глубинах Черного моря... Мартиролог черноморских подводников Отечества (1909-1945). М., 2003.

Стрижак О.В. Секреты балтийского подплава. СПб., 1996.

Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.

Журналы: «Вопросы истории естествознания и техники», «Морской сборник», «Тайфун», «Флотомастер», альманахов «Подводник России», «Тайны подводной войны», «Цитадель».

Мемуарная литература:

Грищенко П.Д. Схватка под водой. М., 1983.

Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971.

Корж В.Е. Запас прочности. М., 1966.

Руссин Ю.С. Всю войну на «малютках». М., 1988.

Тамман В.Ф. В черной пасти фьорда. М., 1979.

Сокращения

АБ	— аккумуляторная батарея
ББК	— Беломорско-Балтийский канал
БП	— боевая подготовка
БПЛ	— бригада подводных лодок
БЧ	— боевая часть
ВВД	— воздух высокого давления
ВМБ	— военно-морская база
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот
МСЧМ	— Морские силы Черного моря
НИВК	— Научно-исследовательский институт военного кораблестроения
НТК (НТКМ)	— Научно-технический комитет (морской)
ПЛО	— противолодочная оборона
СНиС	— служба наблюдения и связи
СТО	— Совет труда и обороны
ТР	— транспорт
УВМС	— Управление Военно-морских сил
УОПП	— Учебный отряд подводного плавания
ЦБП	— цистерна быстрого погружения
ЦГБ	— цистерна главного балласта
ЦП	— центральный пост
ЭОН	— Экспедиция особого назначения

Морозов Мирослав Эдуардович, Кулагин Константин Леонидович

Первые подлодки СССР «Декабристы» и «Ленинцы»

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

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

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

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

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

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

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

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

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

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

Подписано в печать с готовых диапозитивов 10.11.2009.
Формат 84×108$^{1}/_{16}$. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 16,8. Тираж 2000 экз.
Заказ № 2551.

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

ISBN 978-5-699-37235-5

Подводные лодки типов Д и Л («декабристы» и «ленинцы») по праву считаются этапными кораблями Красного флота. Будучи первенцами советского кораблестроения, первыми субмаринами, спроектированными и построенными при советской власти, в годы Великой Отечественной войны они активно применялись на всех театрах военных действий – и на Балтике, и на Черном и Северном морях, а «ленинцы» в 1945 году участвовали еще и в войне против Японии на Тихом океане, – атаковали вражеские корабли и конвои, ставили минные банки на коммуникациях противника, высаживали десанты, перебрасывали войска и снаряжение в осажденный Севастополь... За боевые заслуги Д-3, единственная в советском флоте, получила и орден Красного Знамени, и звание гвардейской, Л-22 стала Краснознаменной, а на боевом счету командира Л-3 П.Д. Грищенко самый большой тоннаж потопленных кораблей и судов противника. В память о подвиге моряков в годы Великой Отечественной войны Д-2 («Народоволец») установлена на вечную стоянку в Санкт-Петербурге в качестве филиала Центрального Военно-морского музея.

ISBN 978-5-699-37235-5

КОЛЛЕКЦИЯ SAD
ЯУЗА
ЭКСМО