

Подводные крейсера Сталина



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН

Подводные крейсера Сталина



СОВЕТСКИЕ ПОДЛОДКИ ТИПОВ **П** И **К**



**МИРОСЛАВ МОРОЗОВ
КОНСТАНТИН КУЛАГИН**

Подводные крейсера Сталина

СОВЕТСКИЕ ПОДЛОДКИ ТИПОВ П и К

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2011

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Авторы выражают благодарность И.В. Борисенко, С.А. Гоглову, О.Н. Ольховатскому, Т.В. Кузнецовой, А.Я. Кузнецову, И.С. Курганову, А.А. Лучко, А.Н. Одайнику, А.А. Шеленкову, И.В. Шетину, сотрудникам РГАЭ Л.С. Кучеренко, Н.В. Маликовой, ЦВММ Л.И. Березницкой, И.Е. Галькевичу, К.А. Тулину, а также Б. Братбаку (Bjorn Bratbak, Norway), Э. Шёльду (Erling Skjold, Norway), Р. Раутио (Rune Rautio, Norway), А. Якобсену (Alf R. Jacobsen, Norway).

Книга подготовлена в авторской редакции

Морозов М.Э., Кулагин К.Л.

М80 Подводные крейсера Сталина. Советские подлодки типов П и К — М.: Яуза: ЭКСМО, 2011. — 144 с.: ил.

ISBN 978-5-699-47895-8

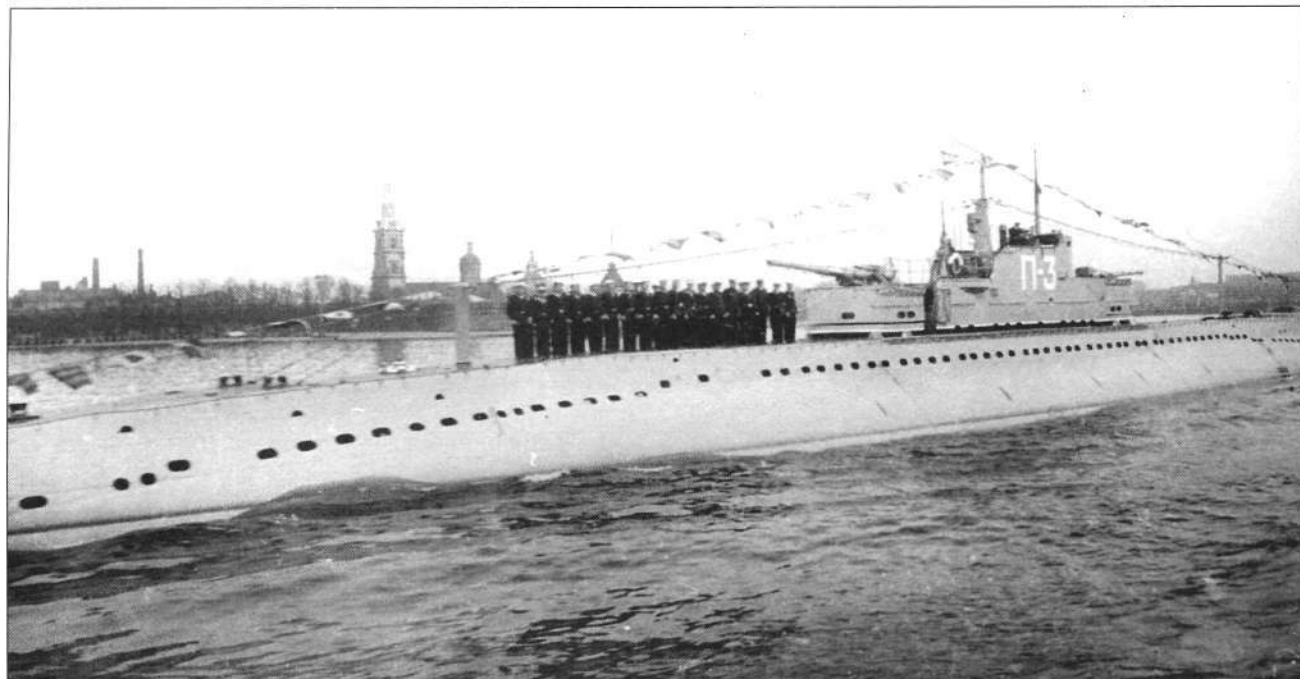
В годы Великой Отечественной войны *«катюшами»* называли не только реактивные системы залпового огня, но и самые большие и быстроходные советские подлодки — подводные крейсера типа К. Именно на Краснознаменной «К-21» Герой Советского Союза Н.А. Лунин атаковал флагман Кригсмарине линкор «Тирпиц»; на минах, поставленных «К-1», подорвались 8 вражеских кораблей и судов — лучший результат среди подводных заградителей нашего флота, — а всего на счету «катюш» более 30 побед. Однако за эти успехи пришлось заплатить высокую цену — из тринадцати эскадренных и крейсерских подлодок шесть не вернулись из боевых походов. По чьей вине потери оказались настолько высоки? Почему после двух неудач подлодки типа П были фактически поставлены на прикол, а результативность «катюш» в торпедных атаках составляла желать лучшего? Какие ошибки были допущены на стадии проектирования и строительства? И что еще замалчивалось более полувека? На все эти вопросы отвечает новая книга ведущих историков флота, ставшая итогом многолетних изысканий в отечественных и зарубежных архивах.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

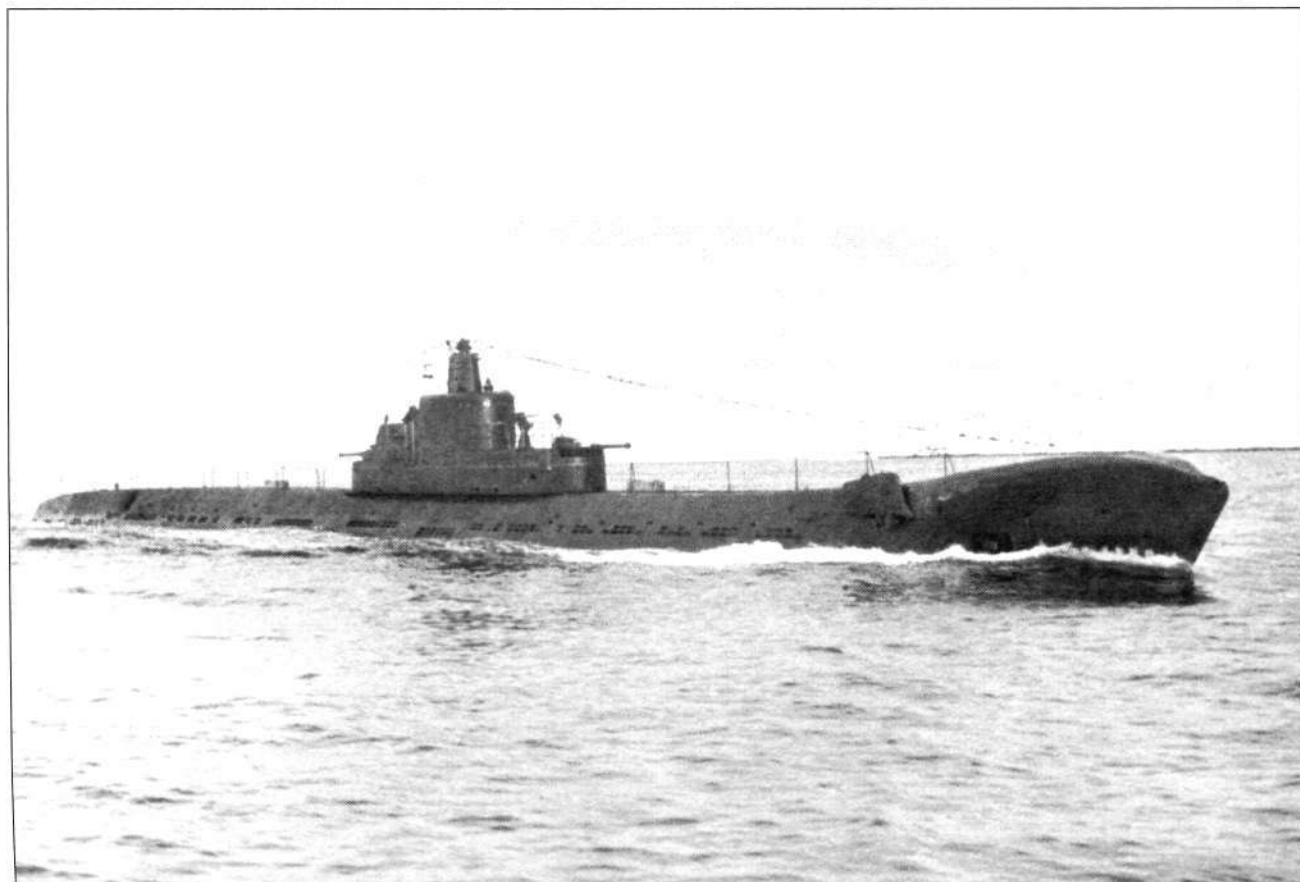
ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ	5
Предтечи	5
Эскадренная лодка	7
Работа над ошибками. Крейсерская лодка	13
Строительство, испытания и модернизации	18
КОНСТРУКЦИЯ	33
Описание конструкции подводных лодок IV серии (тип «П»)	33
Описание конструкции подводных лодок XIV серии (тип «К»)	36
Системы и устройства подводных лодок	45
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ	59
«Правды»	59
«Катюши»	60
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	62
«Правды»	62
«Катюши»	71
Приложения	140
Литература и источники	142
Список сокращений	143





Подводная лодка «П-3» на параде в Ленинграде, 1940 г.

Подводная лодка «К-3» Северного флота



ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Предтечи

По итогам русско-японской войны специалисты Морского Технического комитета Морского министерства Российской империи оценивали существующие типы субмарин следующим образом: *«Будучи вполне пригодными для прибрежных операций, они становятся совершенно несостоятельными для более продолжительной крейсерской службы в море или у удаленных неприятельских берегов, от которой можно ожидать весьма крупных в военном отношении результатов. Такие подводные лодки-крейсера нам настоятельно необходимы теперь же на Дальнем Востоке и к постройке, хотя бы небольшого числа, следует приступить немедленно».* Командир Учебного отряда подводного плавания контр-адмирал Э.Н. Щенснович в направленной в МГШ 17.01.1907 записке, озаглавленной «О типах и числе подводных лодок, необходимых для активной защиты наших берегов», наряду с малыми прибрежными лодками выделял и большие субмарины *«для действий вдали от опорных пунктов. Район их действия должен измеряться в 1500- 2000 миль, а водоизмещение может быть тонн 400 и более... Большие лодки предназначаются для крейсерства и набегов на неприятельские берега».* В итоге требования к большим лодкам превратили их в позиционные, с назначением действовать на Центральной минно-артиллерийской позиции в горле Финского залива или на коммуникациях в Балтийском море, с тем чтобы производить *«минные атаки на противника, пришедшего на позицию лодки».*

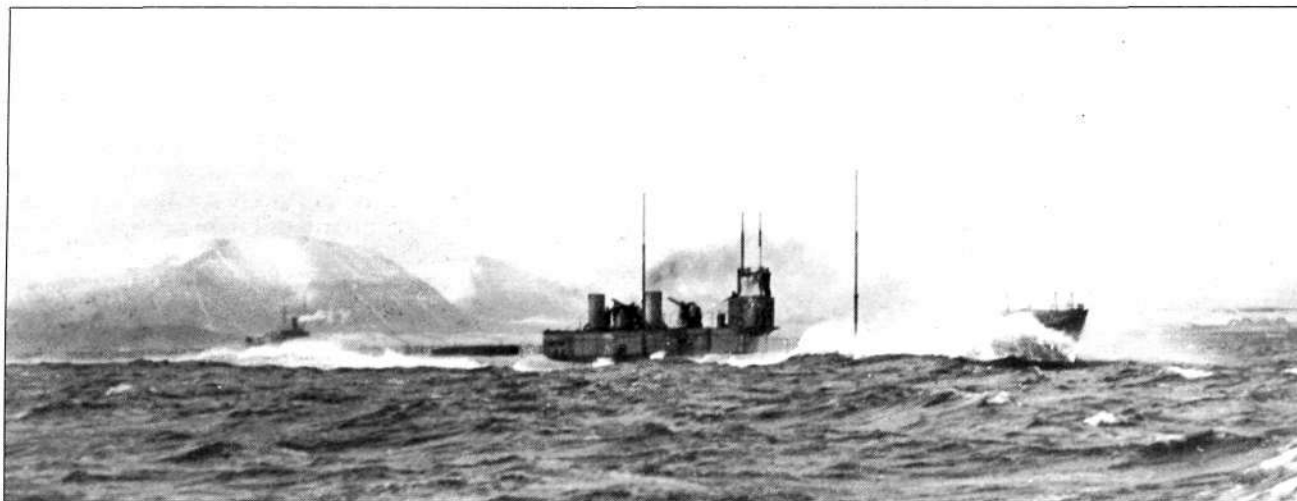
Наряду со вполне доступными для техники первого десятилетия XX в. проектами субмарин типов «Морж» (проект И.Г. Бубнова, водоизмещение 630 т) и «Нарвал» (проект фирмы «Холланд», 650 т), в 1911 г. Морскому министерству был предложен и проект «Автономный подводный бронепалубный крейсер в 4500 тонн», разработанный корабельным инженером Б.М. Журавлевым. Корабль отличало мощнейшее вооружение включавшее 30 торпедных аппаратов, 120 мин заграждения и пять 120-мм гаубиц в скрывающейся башенной установке. Верхняя часть корпуса имела сплошное бронирование толщиной 51—19 мм. Машинная установка выполнялась в двух вариантах: паротурбозлектрическом и дизель-электрическом. По мысли автора лодка предназначалась для действий на Чёрном море и Тихом океане. В первом случае высокая скорость должна была позволить в кратчайший срок достичь Босфора где её задачей определялся перехват вражеских корабельных соединений, для второго ТВД главным параметром была большая дальность плавания. *«Сравнивать проектируемый крейсер с существующими наилучшим образом разработанными лодками нельзя, так как он на 9 узлов их быстрее, почти в 8 раз сильнее вооружен внутренними аппаратами, лучше защищен и значительно безопаснее в смысле подводного нападения. Все это — совершенно естественные, так сказать, автоматические следствия его тоннажа».* Автор проекта, однако, упустил из виду, что промышленность совершенно точно не смогла бы построить такого корабля, поскольку и предлагаемая

корпусная сталь и главные механизмы в качестве отработанных образцов отсутствовали. Стоимость постройки одного такого подводного крейсера 8,5 млн. руб. соответствовала стоимости пяти субмарин обычного типа, что в условиях жёсткого ограничения средств на нужды флота исключало какое-либо финансирование проекта.

В 1914 г. Морское министерство получило ещё два проекта паротурбинных «сверхсубмарин». Оба предложения (И.Г. Бубнова и Ч.А. Дель-Пропосто) использовали идею «водобронного миноносца», но на новом техническом уровне, с возможностью полноценного подводного плавания. Назначением первого проекта была атака линкоров противника, для чего корабль вооружался только торпедным оружием (24 аппарата). Второй должен был стать *«крейсером с большой скоростью на поверхности и в особенности в погружённом положении».* Вооружение включало 17 торпедных аппаратов, 150 мин, два 152-мм и две спаренных 102-мм артиллерийские установки на скрывающихся установках. Проект Бубнова имел аккумуляторную батарею для подводного хода, крейсер Дель-Пропосто — тепловой аккумулятор. Практического применения эти проекты не нашли.

Появление в отечественном флоте подкласса эскадренных субмарин связано с возникновением аналогичного подкласса у англичан. Задачи данного подкласса сформулировал Первый лорд Адмиралтейства адмирал Д. Фишер: *«Без сомнения, подводные лодки могут сопровождать быстроходный линейный флот, что при любых обстоятельствах даст ему подавляющее превосходство в бою».* Поскольку развить необходимую для использования с флотом 21-узловую скорость, используя дизеля, было невозможно, был сделан заказ на проектирование лодки с паротурбинной установкой, получившей обозначение «тип К». Непродолжительная история лодок «типа К» оказалась насыщена авариями и катастрофами. Одна из субмарин затонула во время приемных испытаний, три погибли в результате столкновений со своими кораблями, одна затонула в гавани, а другая пропала без вести в боевом походе. Все это совершенно не окупалось достигнутыми боевыми успехами. Лишь одна из субмарин в течение войны смогла выйти в атаку, но выпущенная ей торпеда при попадании в цель не взорвалась.

Моряки Российского императорского флота не пропустили новацию законодателей военно-морской «моды» и потребовали от отечественных кораблестроителей спроектировать субмарины аналогичного назначения, для которых предусматривалось *«участие лодок при всех операциях надводного флота, т.е. совместные действия с эскадрой».* В январе 1915 г. были утверждены ОТЗ на проектирование опытных подводных лодок, строительство которых предполагалось ограничить одной-двумя единицами. К августу 1916 г. Балтийским заводом был разработан эскизный проект двухкорпусной субмарины водоизмещением 2800 т. с дизель-электрической установкой, обеспечивавшей надводную ско-



Британская ПЛ «К-6» на 20-узловом ходу, Скапа-Флоу, 20 декабря 1917 г.

рость 21 уз. Тогда же был объявлен конкурс на проектирование паротурбинной эскадренной лодки, максимальная надводная скорость которой должна была достигать 25 уз. К марту 1917 Путиловская верфь, Общество Николаевских заводов и верфей и Ревельский судостроительный завод закончили разработку эскизных проектов. Начавшаяся революция не оставила возможности продолжения даже проектных работ.

Не обошли своим вниманием подводные крейсера и военморы Рабоче-крестьянского Красного флота. 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. Почему-то внимание конструкторов больше всего привлекло последнее задание. Группа морских инженеров, куда входили Н.И. Казанский, В.Л. Поздунин и В.Ф. Попов, предложила подводный крейсер водоизмещением 5750 т. С ними конкурировал начальник технического бюро Балтийского завода Б.М. Малинин, предлагавший подводный крейсер водоизмещением 4570 т и подводный крейсер «Максимум» водоизмещением в несколько десятков тысяч тонн. Вооружение: 15 торпедных аппаратов, шесть 8-дюймовых орудий в трех башнях, шесть 100-мм зенитных орудий. Предусматривалась бронированная палуба толщиной в три дюйма (76,2 мм). Двигательная установка паротурбинно-электрическая, скорость надводная до 30, подводная — 15 узлов в течение пяти часов. Крейсер в 4570 т представлял собой уменьшенный вариант предыдущего проекта с более скромным калибром артиллерии. Для удобства работы орудийных расчетов верхняя палуба имела ширину 7,5 м.

Построить такие большие, даже по современным меркам, подводные корабли промышленность разоренной Гражданской войной страны физически не могла: не было ни средств, ни материалов, ни предприятий, ни инженеров. Последний крупный специа-

лист И.Г. Бубнов скончался в 1919 г., не оставив инженерной школы. При этом отчетливого представления о том, как будут использоваться эти явно по инерции разработанные корабли молодым Рабоче-крестьянским флотом, и нужны ли они ему вообще, у сотрудников Морской подкомиссии не было.

31.1.1925 наморси В.И. Зоф направил в Научно-технический комитет директиву, содержащую 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, а также океанский крейсер для действий на отдаленных коммуникациях. В качестве общего требования выдвигалась простота и надежность конструкции. Обводы корпусов оптимизировались для достижения наибольшей скорости хода. Время погружения из крейсерского положения не могло превышать 45 секунд. 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. Предлагалось проработать вопрос размещения самолетов. В заключение 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. Подводная скорость эскадренных лодок должна была позволять производить несколько атак кораблей, идущих в пределах видимости 18-узловым ходом. Носовой залп при этом состоял бы из 6 торпед, а общий запас обеспечивал бы два таких залпа. Желательно установить артиллерию так, чтобы она могла действовать в позиционном положении. Для защиты от самолетов требовалась установка зенитки. Водоизмещение при этом увеличивалось до 1160 т. Для подводного крейсера важнейшим параметром являлись максимальная скорость. При этом корабль должен обладать двумя универсальными орудиями калибром до 130 мм, для возможности боя с небольшими эсминцами. Желательным представлялся и гидро-самолет — разведчик или истребитель.

Проектные ТТЭ эскадренных и крейсерских подводных лодок

	Проект Балтийского завода	Проект Ревельского завода	Подводный крейсер Б.М. Малинина	ТТЗ на океанский крейсер	ТТЗ на эскадренную лодку	ТТЗ на эскадренную лодку
год	1916	1916	1924	1925	1925	1930
Водоизмещение, т:						
надводное	2800	3000	4570	?	1160	1200 — 1300
подводное	3700	4400	6700	?	?	?
Тип машин	ДУ	ПТУ	ПТУ	?	?	?
мощность, л.с.	4x2000+2x2000	2x7500	2x10000+2x1320 ДГ	?	?	
мощность электродвигателей, л.с.	?	2x945	2x1450	?	?	
Скорость хода полная, уз:						
надводная	21	25	25	24	20	22 — 23
подводная	?	?	10	15	12	11
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:						
надводный	?	2000/25 3780/20	1740/25 (ПТУ) 15500/10 (ПТУ) 25000/8 (ДУ)	3000/24	2000/20 5000/?	1000/23 2000/14 4000/10
подводный	?	?	25/10 125/5	15/15 24/12 150/3-4	24/12	11/11 16/8 150/3
Вооружение:						
торпедных аппаратов	14	14	10	8	6	10
т.ч. носовых	4	4	4	6	4	6
т.ч. траверзных	8	4	4	-	-	-
т.ч. бортовых	-	4	-	-	-	-
т.ч. кормовых	2	2	2	2	2	4
запас торпед	?	?	28	22	14	16
мин	?	-	-	30	-	-
минных устройств	2 мбц.	-	-	?	-	-
орудий	2-120 2-75 3А	2-102 1-75 3А	2x2+1 — 130 4 — 100 3А	3 — 102 унив.	2 — 102 унив.	1 — 102 1 — 37
самолетов	-	-	-	2	1	-
Бронирование, мм	-	-	?	75 — 20	-	-
Экипаж	?	102	150	?	?	50
Глубина погружения, м	?	50	66,6	?	?	75
Автономность, суток	?	?	150	?	?	30

Эскадренная лодка

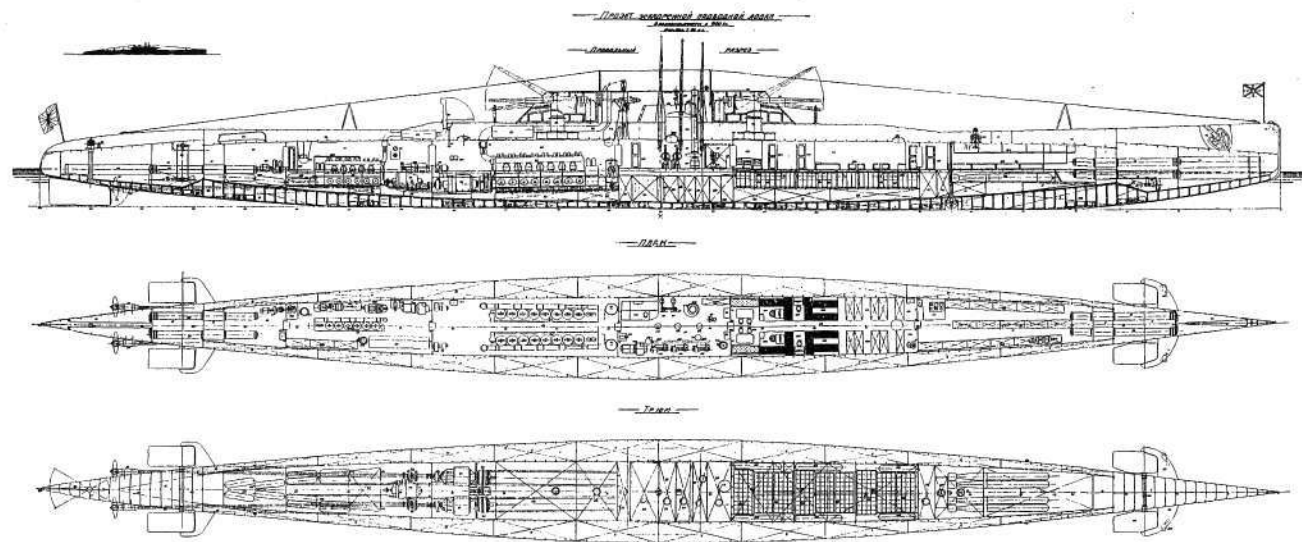
Строившиеся по Первому пятилетнему плану лодки типа «Д» фактически соответствовали требованиям к эскадренной лодке по всем параметрам, кроме скорости хода. Оперативно-тактическое задание для эскадренной подлодки Балтийского и Черного морей было разработано в мае 1930 г. в 1-м управлении штаба РККА. Задачи лодке ставились следующие: *«участие в эскадренном бою, атака движущегося в море десанта противника, как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими лодками или легкими силами»*. Надводная скорость является основным элементом. Дополнительно требовалось иметь скорость подводного хода порядка 15 узлов, хотя бы на одну атаку, то есть в течение 30—40 минут. Вес главных двигателей требовалось максимально сократить, чтобы освобождающееся водоизмещение использовать для электромоторов и аккумуляторных батарей повышенной емкости. Лодка должна находиться в море в любую погоду. Дальность плавания при приемке топлива в перегрузку до 8000 миль. Нормального запаса топлива должно было хватать для обеспечения восьми полных зарядок батареи. Требовалось предусмотреть возможность плавания в битом льду; сетеп-

порезатели и приспособления для прохождения минных полей в погруженном состоянии; приспособления для лежания на грунте; шлюпку с подвесным мотором для сообщения с берегом на открытых рейдах; буксирные приспособления для буксировки в надводном положении со скоростью 8 узлов. Для выхода артрислуги должен быть предусмотрен специальной люк. Две радиостанции и гидроакустические приборы для групповой и эскадренной связи. Желательно предусмотреть возможность остановки дымозавеса для укрытия подлодки с воздуха. Продолжительность работы средств регенерации 72 часа. Автономность — 30 дней. Экипаж не более 50 человек, из них 8 чел. комсостава.

Подчиненное ЭКУ ОГПУ ОКБ-2 в Ленинграде, возглавляемое давним сотрудником Н.Г. Бубнова А.Н. Асафовым, укомплектовали арестованными по делу «Пром-



А.Н. Асафов



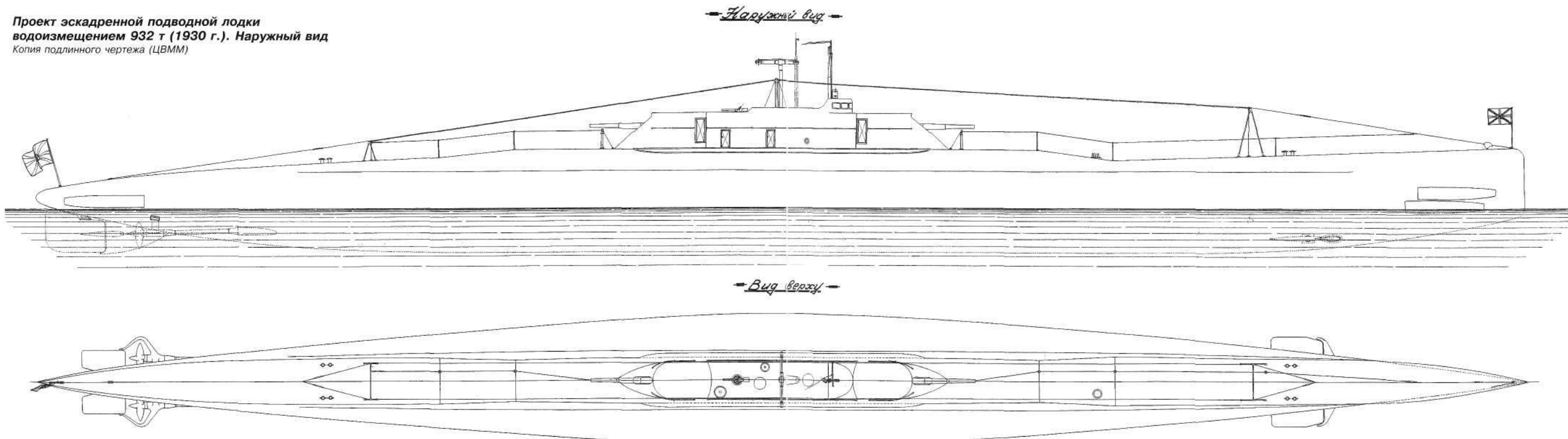
Эскизный проект эскадренной подводной лодки водоизмещением 900 т (1930 г.)

Копия подлинного чертежа (РГАЭ)

партии» инженерами. Коллектив насчитывал 54 человека, разделявшихся по категориям: «руководители организаций — 13 чел., шпионов — 8 чел., диверсантов — 3 чел., активных членов организаций — 30 чел.». Именно силами этих людей должна была проектироваться согласно полученному в июне 1930 г. ОТЗ эс-

кадренная лодка. К кораблю выдвигались следующие требования: «1. Надводная скорость, отвечающая крейсерским ходам линейных судов. 2. Возможно большая подводная скорость, которая позволяла бы быстро уйти в случае атаки со стороны неприятеля. 3. Возможно меньшая осадка для того, чтобы проходить на мелких фарватерах. 4. Сильная артиллерия, не уступающая по калибру современным эскадренным миноносцам. 5. Наибольший район плавания, чтобы иметь возможность совершать дальние походы. 6.

Проект эскадренной подводной лодки водоизмещением 932 т (1930 г.). Наружный вид
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



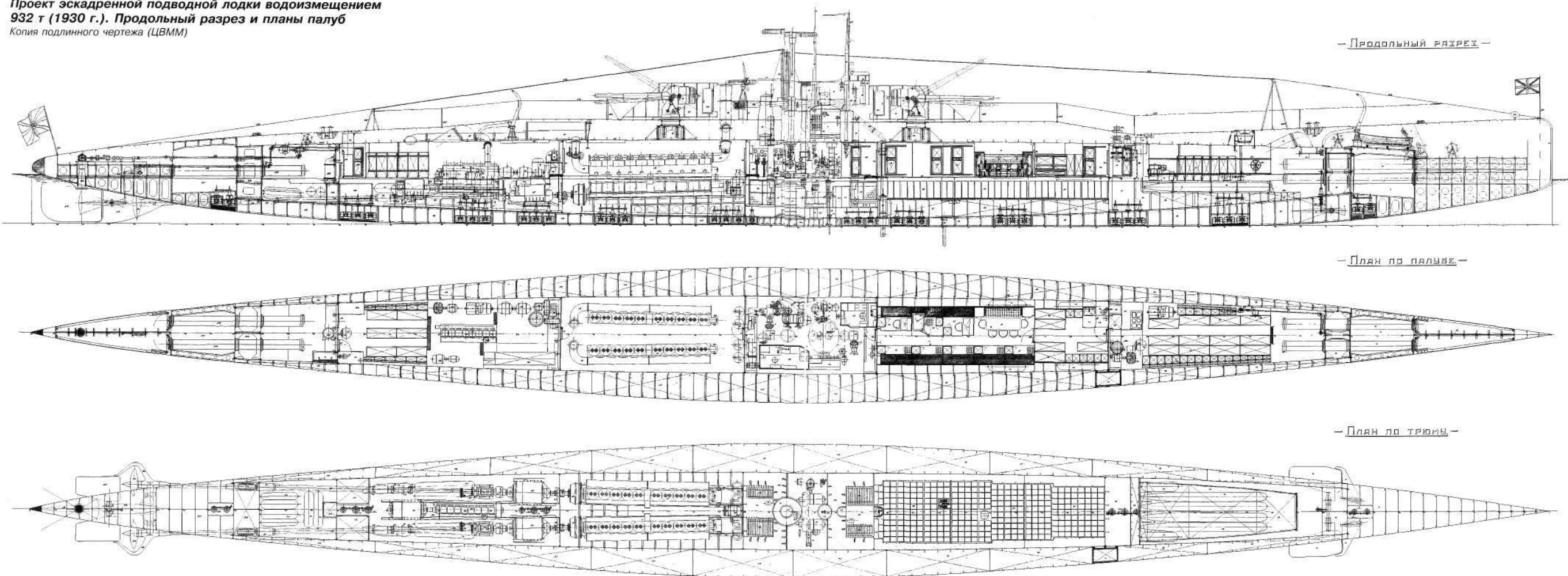
Возможно более сильное торпедное вооружение, которое допустимо при условии выполнения заданий по скорости и артиллерийскому вооружению».

Проект был разработан в трехмесячный срок. Получилась двухкорпусная семиотсечная субмарина. Переборки прочного корпуса рассчитывались на предельную глубину погружения. В конструкции прочного и легкого корпусов использовались сварка и клепка. Впервые шпангоуты прочного корпуса были расположены снаружи в междубортном пространстве. Обводы корабля были оптимизированы для достижения максимальной надводной скорости. Для достижения минимальной осадки была увеличена ширина, а запас плавучести доведен до 92,2%. В состав силовой установки был включен вспомогательный дизель для зарядки аккумуляторов и использования электромоторов для экономичного или форсированного надводного хода. Главные дизеля и электромоторы располагались в одном отсеке, аккумуляторная батарея — под щитами во 2-м отсеке. Погрузка запасных торпед должна была производиться через съемные листы корпуса. В ограждении носовых горизонтальных рулей и верхней части форштевня должны были размещаться электрические сетерезы.

Артиллерийское вооружение предполагалось весьма мощным: два 130-мм 45-калиберных орудия Б-7. Фактически это были укороченные 55-калиберные установки Обуховского завода с боекомплектom 80 выстрелов на орудие. Для подачи снарядов и зарядов из погребов предполагалось установить электрический элеватор со скоростью 8 снарядов в минуту. Для обеспечения эффективного артиллерийского огня планировалось разместить ПУС, использовавший при-

боры от ПУАО 120-мм орудий линейных кораблей типа «Севастополь». Для измерения дистанции предполагалось установить перископ-дальномер с 3-метровой горизонтальной базой. Наводка осуществлялась бы по центральному визиру, установленному на рубке. При погружении он должен был убираться в герметичный ящик. Визир должен был иметь окуляры для вертикального и горизонтального наводчиков (увеличение $\times 4$, поле 12°) и окуляр управляющего огнем (увеличение $\times 10$, поле 4°). Вертикальные углы наведения передавались к орудиям, где складывались с углами прицеливания, вырабатываемыми центральным автоматом стрельбы (ЦАС). Горизонтальная наводка вырабатывалась бы ЦАС (расстояние и направление на цель по скоростям хода и курсовым углам своему и цели). Поправки: изменение скорости, упреждение — вводились бы автоматически, остальные корректировались вручную управляющим огнем. Горизонтальное направление вырабатывалось ЦАС, курсовой угол к орудиям шел с поправкой целика, ЦАС направляло к орудиям углы прицеливания. Корректировка ВИР и ВИП осуществлялись бы вручную, кроме того, ВИР графически в ЦАС. Корпуса приборов орудийной наводки должны были сохранять герметичность вплоть до предельной глубины погружения. Кроме того, планировалось установить подстраховывающую систему, которая обеспечивала бы воздушный подпор давлением в 5 атм. Для компенсации раскачивания от предыдущего залпа была предусмотрена возможность производить выстрел навстречу качке, а также блокировать выстрел при скорости крена более 5° в секунду.

Научно-технический комитет и Техническое управление рассмотрели предварительный вариант проекта



в течение сентября—октября 1930 г. Сразу выявилось заложенное в ОТЗ противоречие между требованиями к собственно эскадренной лодке (высокая скорость хода, мощное вооружение) и возможностью действия в шхерах и на мелководье. Следствием этого стал высокий надводный борт, превращавший лодку в высокороборную и медленно погружающуюся мишень для артиллерии противника. Отмечались недостаточный для корабля, наносящего удары по противнику в период его развертывания, торпедный залп, избыточное артиллерийское вооружение, не нужное для лодки, действующей совместно со своими надводными кораблями. Указывались недостатки в размещении отдельных устройств и систем. Высказывались сомнения в точности произведенных

расчетов и достижимости заявленных параметров. В целом проект признавался интересным, но нуждающимся в значительных доработках.

Техническое управление предлагало для достижения заявленных скоростных характеристик установить двигатели Б-42БМ с наддувом Бюхи (мощность 2000 л.с.), в качестве вспомогательного двигателя использовать

дизель 38-В-10. Такая установка была бы легче той, что изначально запроектировали. Кроме этого, рекомендовалось уменьшить запас плавучести, увеличить осадку, выровнять палубу надстройки, использовать алюминиевые конструкции, установить аккумуляторную батарею типа «Лебедь» или «ЛС», заменить электрические приводы кингстонов на гидравлические.

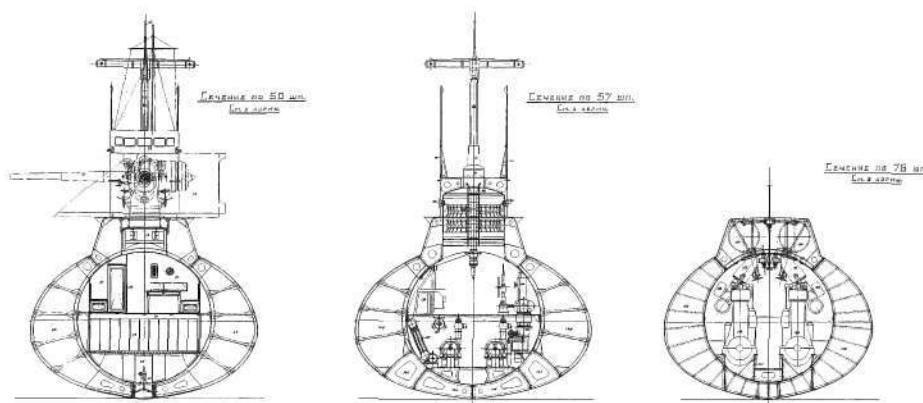
Начальник ВМС РККА, докладывая о проекте Наркомвоенмору Ворошилову, отмечал, что данная лодка сочетает в себе качества эскадренной и крейсерской подлодки. 23.11.1930 постановлением РВС СССР эскизный проект был утвержден, после чего в начале 1931 г. началось строительство.

Параллельно с постройкой «правд» велись работы по разработке новых проектов эскадренных субмарин. Еще в своем обращении к Наморси от 4.5.1930 РВС Черноморского флота отмечал необходимость постройки на своём ТВД лодок эскадренного подкласса с задачей совершения последовательных атак на десантные соединения противника во время их выдвижения к нашим берегам. В качестве основы предлагалась субмарина типа «П», с увеличенной до 60 м рабочей глубиной погружения, упрощенной системой погружения—всплытия, установкой гидравлических

беспузырных и бездифферентных торпедных аппаратов. Инженерами ОКБ-2 Малининым и Гойнкисом был разработан развивающий это предложение эскизный проект. Основной идеей его являлось стремление соединить торпедное вооружение и скорость погружения нормальной подводной лодки с большой скоростью надводного хода и мощным артиллерийским вооружением эскадренной. При этом авторы проекта стремились не превосходить водоизмещение современных эскадренных миноносцев. Лодка получилась двухкорпусная, девятиотсечная, переборки рассчитывались на предельную глубину погружения. В отличие от базового проекта аккумуляторная батарея делилась на три группы, две во 2 и 3-м, а одна в 6-м отсеках. Вспомогательный дизель-генератор в 1200 л.с. нетрадиционно располагался в 4-м отсеке. Главные дизели предусмотрены такого же типа, как изготовленные заводом MAN для «карманного линкора» «Дойчланд» и отличались от них лишь числом цилиндров. Строительство их не начинали в связи с возникшими сомнениями в технической реализуемости и практической необходимости базового проекта.

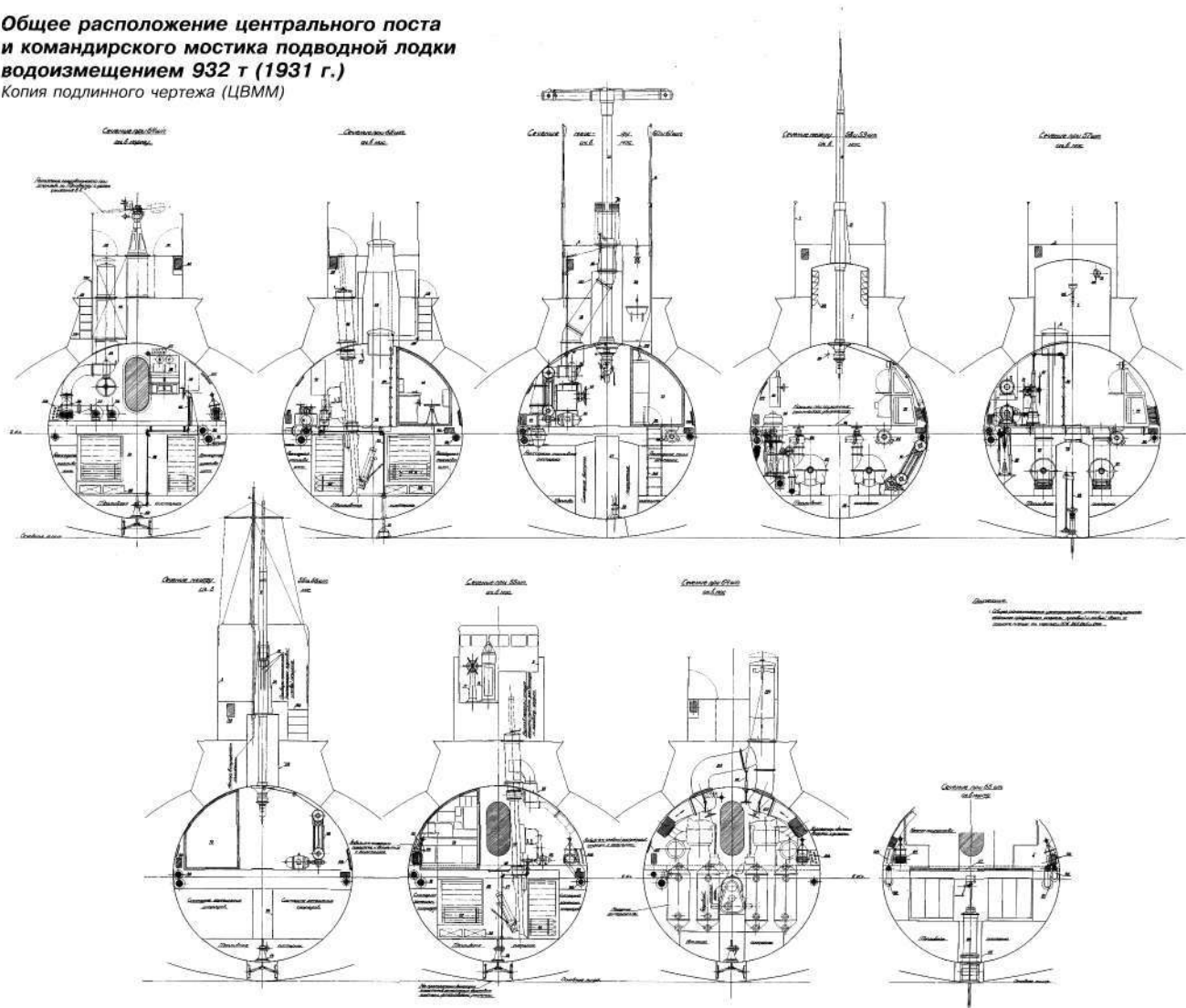
Сотрудником ОКБ-2 инженером-кораблестроителем К.И. Руберовским в 1931 г. была предложена иници-

Проект эскадренной подводной лодки водоизмещением 932 т (1930 г.). Сечения по шпангоутам
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



**Общее расположение центрального поста
и командирского мостика подводной лодки
водоизмещением 932 т (1931 г.)**

Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



циативная разработка большой крейсерско-эскадренной лодки принципиально новой конструкции. Отличием ее являлось наличие двух прочных корпусов, расположенных параллельно друг другу. Цистерны главного балласта размещались между прочными корпусами, причем все они разделялись продольной переборкой, установленной в диаметральной плоскости лодки. Все механизмы и устройства симметрично располагались в обоих прочных корпусах. Центральный пост, в котором сосредоточено все управление лодкой, выносился в прочный цилиндр, расположенный между двумя корпусами. Такая конструкция должна была обеспечить: простоту и скорость процесса погружения, без возникновения кренов; почти полную непотопляемость лодки при авариях, вследствие автономности корпусов, и возможности всплытия с несколькими затопленными отсеками; количество торпедных аппаратов на лодке могло быть доведено до 12—16 (носовых 8—10, кормовых 4—6) с запасом торпед до 20—28 штук; установку мощных дизелей с учетом вдвое большей площади отсеков. Это экзотическое

предложение было скорее техническим курьезом, чем основой для проектирования новых кораблей.

По мнению начальника отдела кораблестроения ВМС А.К. Сивкова, эскадренная лодка, при скорости 21—23 узла, радиусе плавания 8000—9000 миль, должна вооружаться 6—8 торпедными аппаратами. Поскольку отечественные инженеры с задачей не справились, следовало воспользоваться иностранными фирмами для разработки проекта и строительства лодок в СССР. Во время руководства советской комиссией, направленной в ноябре 1932 г. в конструкторское бюро IVS (голландский филиал немецкой фирмы «Деши-маг»), Сивков предложил немецкой стороне ОТЗ на скоростную подводную лодку водоизмещением 1700 т, с надводной скоростью 23—24 уз. Бюро соглашалось принять на себя разработку такого проекта, но запросило за услуги 1 млн. рублей золотом. Сравнение предварительного варианта с ТТХ «правд» оказалось не в пользу немецкого предложения и его отклонили.

В это же время известный немецкий конструктор подводных лодок профессор Освальд Фламм пред-

Проектные ТТЭ больших лодок

	ОКТБ-2		ЦКБС-2		НТК		ОТЗ	Проект
	Пр-т IV серии	крейсер	I вариант	II вариант	I вариант	II вариант	Сивкова	IVS
Год	1930	1931				1932		
Водоизмещение, т:								
надводное	932	1400	1350	1356	1050	1150	1700	1200
подводное	1682	1931	1871	1873	1520	1415	-	1560
Вооружение								
Торпедных аппаратов:								
носовых	4	6		6	6	4	6	6
кормовых	4	2		2	4	2	2	2
палубных трубчатых	-	-		-	-	2x2	-	-
Торпед	10	14		16	16	14	16	16
Минных устройств	-	-		МБЦ	-	-	-	-
Мин	-	-		30	-	-	-	16
Артиллерия		2-130		2x2 100 Минизини/		1-102	1x100,	1x100,
		1-37 3А		2-102, 1-37 3А, 2 пул		1-37 3А	1x45,	1x45,
							1x12,7	1x12,7
Самолет	-	-		1	-	-	-	-
Скорость максимальная, уз:								
надводная	24,3	26	15,7	19,9		23	23-24	23
подводная		10	9,4	8,8		11	9	9-10
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:								
надводный	1950/24,3	1350/26	1800/15,7	1000/19,9		1490/23	1700—1800/23—24	1000/23
	6200/10,5	7000/11,5	13400/10	13700/10		6450/10	8000/10	12000/10
подводный	5/10	10/10	4,7/9,4	4,4/8,8		11/11	9/9	13,5/9
	100/5	150/3	235/3	175/3		170/3	150/3	150/3
Энергетическая установка:								
надводного хода (ДУ), л.с.	2x2700	2x5150	2x1100/1700	2x2700/3800		2x3500/3000	?	?
	+1x685	+1x1200				+1x600		
подводного хода (ГЭД), л.с.	2x555	2x875	?	?		?	?	?
		+2x42						
Глубина погружения								
предельная, м	75	90	90	90	90	90	100	100
Время пребывания под водой, ч				для всех 72				
Экипаж	57	65	?	?	?	?	-	40

Примечание: * через косую черту указаны варианты вооружения и мощности двигателей.

ложил свой проект, имевший прочный корпус из двух пересекающихся цилиндров, 20-мм бронированную палубу, вооружение из 2—152-мм, 2—88-мм орудий и 9 торпедных аппаратов. Главными двигателями

должны были стать ранее никогда не использовавшиеся на подлодках V-образные дизеля. Разработка эскиза оценивалась в 50 тыс., полного проекта в 250 тыс. золотых рублей. Средств на субмарину, требующую перспективных технических разработок с неизвестным результатом, у советской стороны не оказалось.

Работа над ошибками. Крейсерская лодка

Проект субмарин типа «Правда» послужил основой для разработки новых вариантов больших лодок. От разделения их на крейсерские и эскадренные ввиду близости характеристик отказались и они обозначались как «Большие подводные лодки водоизмещением свыше 1000 т». Разрабатывали их для строительства в первую очередь на Черном море. Круг задач, как и раньше, очерчивался следующим: совместные с надводными кораблями и самолетами атаки десанта и боевых кораблей противника; уничтожение в бою, совместно с надводным флотом в море и на рубеже(позиции) сил противника в период развертывания своих сил и при отходе противника после боя; действия на морских коммуникациях в районах, отдаленных от своих баз и берегов; постановка активных минных заграждений; разведка в отдаленных районах. Добавлялась необходимость размещения минного

устройства (в балластных цистернах) и складного самолета в ангаре.

С 1932 по 1934 г. шел перебор вариантов, опиравшихся на анализ допущенных в IV серии ошибок. Было разработано новое оперативно-тактическое задание. Лодка должна была решать следующие задачи:

- атаковать боевые корабли и силы десанта противника при действиях в одиночку, группой и совместно с надводными силами в открытом море и океане;
- действовать на коммуникациях в отдаленных районах;
- нести разведывательную и позиционную службу;
- «проводить диверсионные операции» — под этим в то время подразумевали высадку разведывательных групп и набеговые действия.

Оружие лодки должно было обеспечивать проведение минно-торпедных (по терминологии того време-

ни) атак и постановку маневренных минных заграждений (т.е. в ходе эскадренного боя по курсу вражеских кораблей). Таким образом, требовалось создать большую лодку с комбинированным вооружением.

Неугомонная конструкторская мысль параллельно с работой по ОТЗ создала очередную порцию паротурбинных «суперсубмарин». Инженер ЦКБС-2 С.А. Базилевский предложил проекты подводных линкора (6900 т, бронирование 75 мм, вооружение 3—305 мм 2х2—100 мм, 12 ТА, 56 мин, 3 разведчика), крейсера (6400 т, вооружение 3х2—150 мм 7—45 мм, 20 ТА, 56 мин, 1 разведчик) и авианосца (7500 т, бронирование 75 мм, вооружение 2х2—100 мм, 10 ТА, 56 мин, 4 бомбардировщика, 12 разведчиков-истребителей). Артиллерийское вооружение главного калибра должно было состоять из динамо-реактивных пушек системы Л.В. Курчевского. Двигательная установка предлагалась электропаротурбинная с использованием высоконапорных котлов типа «Велокс». Анализ этого предложения в стенах ВМА показал его полную бесперспективность.

В полном смысле «лебединой песней» стало предложение НИВК в мае 1935 г. о создании уменьшенного варианта «подводного линкора» на базе предэскизных проектов крейсерских лодок с использованием спаренной 305 мм артсистемы. Разработчики считали, что калибр орудий, устанавливаемых на подлодках, будет постоянно расти (уже в первой половине 30-х годов XX века широко использовались 155 и 127 мм орудия), следовательно, появление орудий ещё большего калибра дело ближайшего будущего. Назначение лодки определялось: «...действия против конвоев, совместно с торпедными и минными лодками, а также

для действий по береговой обороне и для позиционной защиты или блокады узкостей и проливов». Для улучшения углов обстрела орудие размещалось на вращающейся площадке с эксцентриситетом между осями её и орудия в один метр. Это давало углы обстрела на борт равные 45°—135° (без площадки 65°—115°). Угол возвышения самого орудия составлял 25°. Боекомплект, систему подачи которого предлагалось выполнять либо вертикальной, либо наклонной, должен был составлять 100—150 выстрелов. Согласно весовой сводке:

Вес, т	
Система с площадкой и щитом	38
Фундаменты и подкрепления	4
Досылатели и элеваторная рубка	4
Оборудование хранилищ боезапаса	4
Элеваторы и электрооборудование	4
Запас снарядов	70
Итого:	125

Отзыв Особого конструкторского морского бюро, руководимого Л.В. Курчевским, был резко отрицательным. Проект в целом расценивался как набросок идеи, необходимость подробной проработки которой отсутствует. Особые сомнения вызвала вращающаяся площадка, заклинивание которой в крайнем положении могло привести к потере остойчивости лодки при погружении. Кроме того, для обеспечения безопасного действия сопловых газов на конструкции и легкий корпус лодки необходимо было увеличить высоту оси цапф установки с 2,8 м от прочного корпуса до 4 м, что устраняло необходимость в площадке. При расчёте размещения боезапаса получалось только 135

выстрелов, а с учётом размещения прислуги элеваторов 40—50 штук. С весами всё так же было не гладко: досылатели и элеваторная рубка получались весом 8,8 т, 50 выстрелов 23,5 т, кроме того, не учитывался вес лёгкого кожуха, которым следовало прикрыть установку, для снижения сопротивления при движении под водой.

Такие выводы позволили Л.В. Курчевскому сделать следующее заключение: «Наличие громадной широкой и высокой установки вызовет бесспорное снижение качеств подлодки из-за плохой обтекаемости или приведёт к большим надстройкам и сильно удлинит период подготовки к стрельбе и уход лодки под воду. [...] В результате получится сложная и капризная установка, небезопасная в обращении. Кроме того, придётся в корне переработать все вопросы и приборы управления артогнём, без всякой гарантии получения хотя бы одного попадания». Из-за явно вырисовывающегося циклического заряжания (элеваторы подают сначала два заряда, а потом два снаряда) добиться приемлемой скорострельности, 1 выстрел в минуту, явно не удавалось. Понятно, что после такого отзыва больше об этом монстре не вспоминали.

В начале 1935 г. начальник Отдела подводного кораблестроения Научно-исследовательского института военного кораб-

Проектные ТТЭ подводных лодок С.А. Базилевского

	линкор	авианосец	крейсер
Водоизмещение, т:			
надводное	6900	7500	6400
подводное	9315	10125	8640
Вооружение:			
торпедных аппаратов	12	10	20
т.ч. носовых	8	6	10
т.ч. кормовых	4	4	4
т.ч. поворотных надстроечных	-	-	6
торпед	30	30	120
минных устройств	?	?	?
мин	56	56	56
артиллерия	3—305 мм 2х2—100 мм	2х2—100 мм	3х2—150 мм 7—45 мм
самолётов	3	16	1
Скорость максимальная, уз:			
надводная	24	30	30
подводная	9	9	11
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.			
надводный	1500/24 20000/14	1000/30 20000/14	1000/30 20000/14
подводный	9/9 125/3	9/9 180/3	11/11 200/3
Энергетическая установка:			
надводного хода, л.с.	2х17500 (КТУ) + 2х1000 (ДГ)	2х40000 (КТУ) + 2х1000 (ДГ)	2х35000 (КТУ) + 2х1000 (ДГ)
подводного хода (ГЭД), л.с.	2х2200	2х4500	2х4000
Глубина погружения			
предельная, м		для всех 150	
Автономность		для всех 200	

лестроения (НИВК) М.А. Рудницкий предложил проект, получивший обозначение «КЭ-9». В предэскизном виде проект был представлен на утверждение Начальнику Морских сил В.М. Орлову 26.2.1935 и одобрен 15 апреля того же года постановлением СТО, с включением в программу строительства. 25.1.1936 был утвержден эскизный проект (обозначавшийся XIV серия пр. 41), разработка которого поручалась ЦКБС-2, но под контролем автора предложения. Характеристики «КЭ-9» показались командованию РККФ настолько многообещающими, что принятым 27 апреля 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». Одновременно сворачивалась закладка новых подлодок типа «Л», которых новые субмарины должны были превзойти по всем статьям.

Данное решение принималось еще до утверждения технического проекта, которое пришлось только на декабрь того года. Проекта оказалось два — непосредственно «КЭ-9» самого Рудницкого и составленный в ЦКБС-2. Двигательные установки оказались весьма схожи. Использовались двухтактные дизели новых типов и вспомогательные двигатели для увеличения радиуса подводного хода, форсирования надводного хода и зарядки аккумуляторов. Топливо в перегрузку принималось в главные балластные цистерны. Тем не менее, конструкция корпуса оказалась различной: «КЭ-9» двухкорпусная, проект ЦКБС-2 полторакорпусный. Различалось расположение торпедных аппаратов: в первом случае в кормовой части устанавливались четыре трубных аппарата, во втором проекте использовались две двухтрубных поворотных установки. Минные устройства имели кардинальные различия: минно-балластная цистерна у «КЭ-9», и прочные трубы у проекта ЦКБС-2. Именно из-за этого пришлось устанавливать аппараты в надстройке, что стесняло расположение приводов в корме. От размещения самолета оба проектанты отказались, так как это вело к увеличению водоизмещения на 60 тонн и снижало подводную скорость на 1 узел, а дальность плавания на 20 миль. Победу одержал проект М.А. Рудницкого. Он имел более выгодные обводы корпуса, удачное и простое расположение торпедного и минного оружия, более проработанную систему погружения и всплытия. Фактически конструктор предложил то самое новое решение общей компоновки субмарины, за отсутствие которого в свое время критиковали Асафова: оптимальные для достижения наивысшей скорости обводы (было перебрано около 20 вариантов теоретических чертежей) не искажались транцевой кормой с минными трубами так, как это имело место на «ленинцах». Минное устройство выносилось в минно-балластную цистерну под центральным постом. Подобную конструкцию наши инженеры, должно быть, подглядели в

1930 г. у итальянцев. Фактически сразу же после утверждения — 27 декабря — состоялась закладка трех первых подлодок, а в течение 1937 г. — еще четырех.

Большое влияние на судьбу «катюш» улучшенных оказала история с ошибкой в расчетах метацентрической высоты (подробно рассматривается в главе «Строительство, испытания и модернизации»).

После этого отношение моряков к новым субмаринам стало сдержанно-выжидательным, и после закладки в 1938 г. еще пяти корпусов в счет планов предыдущего года дальнейшие закладки прекратились. До окончания проведения испытаний головных кораблей решили отложить и проектные работы.

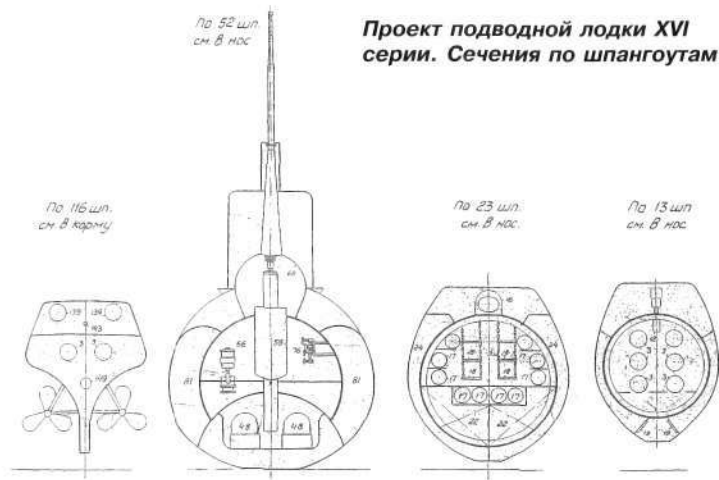
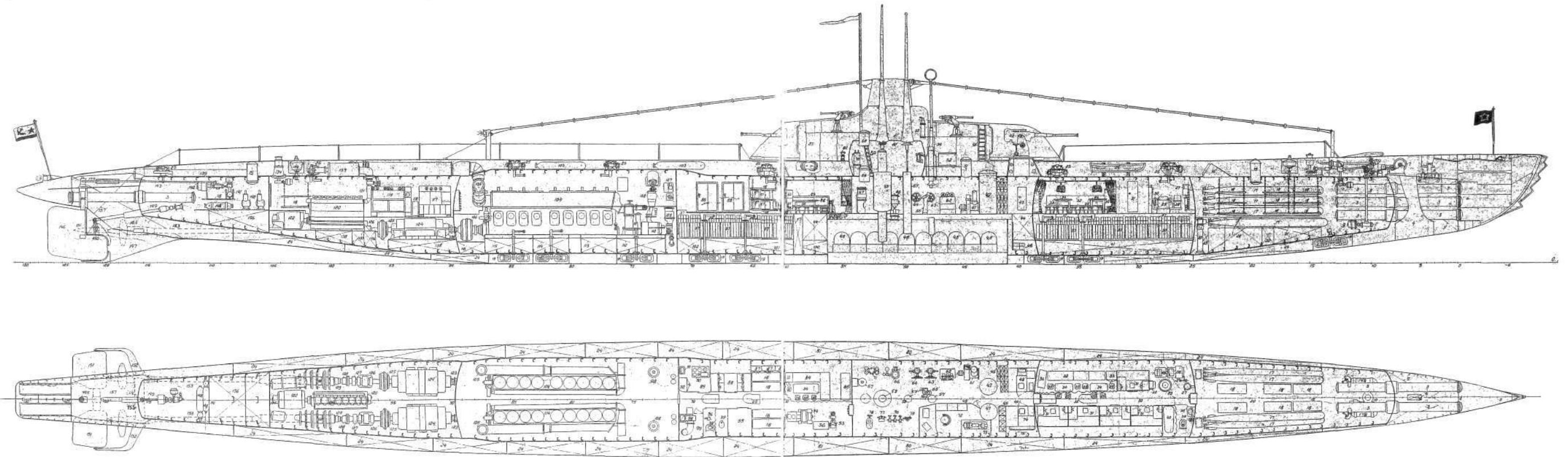
1937 год вошел в историю нашей страны как пик репрессий. Не обошли стороной они и РККФ. Летом был арестован и впоследствии расстрелян Наморси Орлов. Для расследования его «вредительской деятельности» в области военного кораблестроения была учреждена комиссия под председательством Наркома обороны маршала К.Е. Ворошилова, работавшая в период 29.7—9.8.1937. Ее заключение было утверждено постановлением Комитета обороны (КО) №87сс от 15.8.1937. В этом документе предлагалось опять разделить большие субмарины на крейсерские и эскадренные. Причинами, заставившими вновь поднять



М.А. Рудницкий

Проектные ТТЭ крейсерско-эскадренных подводных лодок

	ОТЗ	КЭ-9	Пр-т ЦКБС-2	КУ
Водоизмещение, т:				
надводное	1340	1440	1593	1550
подводное	1943	2018	2230	?
Размерения, м:				
длина максимальная	94	97,5	102,15	?
ширина максимальная	7,2	7,2	7,58	?
осадка с килем	3,8	3,96	3,99	?
Вооружение				
Торпедных аппаратов:				
носовых	6	6	6	6
кормовых	2	2	-	2
кормовых надстроечных	-	2	-	2
поворотных надстроечных	-	-	2x2	-
Торпед	18	24	24	24
Минных устройств	-	1 мбц	2 трубы	1 мбц
Мин	20	20	20	20
Артиллерия	2x100, 2x45	2x100, 2x45	2x100, 2x45	2x100, 2x12,7 ДШК
Скорость максимальная, уз.:				
надводная	22	22	22,5	24
подводная	9,5	9,5	10	10
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:				
надводный	15000/10	15000/10	?	15000/10
подводный	160/3	160/3	?	160/3
Энергетическая установка:				
надводного хода (ДУ), л.с.	2x4000 + 1x800	2x4200 + 1x800	2x4900 + 1x1300	2x6000 + 1x800
подводного хода (ГЭД), л.с.	2x1100	2x1100	2x1200	2x1200
Глубина погружения предельная, м	100	100	100	100
Автономность	50	50	50	60



Проект подводной лодки XVI серии. Сечения по шпангоутам

вопрос о чисто эскадренных подлодках, оказались слишком большие размеры и недостаточная скорость «катюш». Для новых эскадренных задавались надводная скорость в 27–28 узлов, подводная 10–11 при сохранении торпедного вооружения и максимальном надводном водоизмещении в 1300 т. Однако, создать столь амбициозный проект в то время было попросту невозможно. Понимая это Наморси РККА М.В. Виктор-ов докладывал Ворошилову: «Тем не менее, считаю, что строящиеся подводные лодки XIV серии могут в

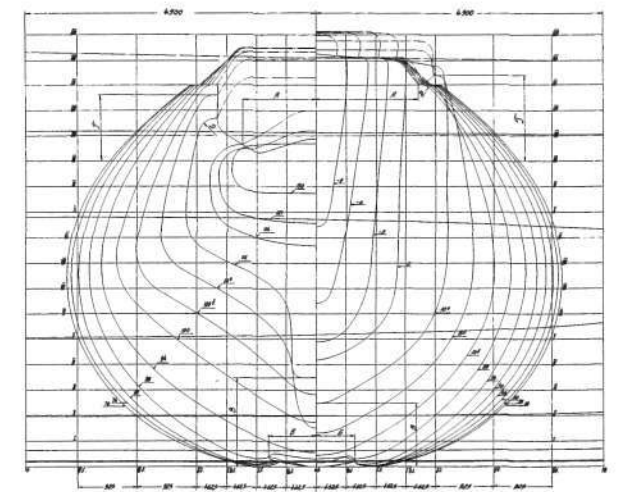
настоящее время удовлетворительно выполнять функции, как подводных крейсеров, так и эскадренных подводных лодок при условии доведения их надводной скорости до 24–25 узлов, путем установки на лодках, начиная с заказа 1939 года, новых дизелей мощностью по 6000 л.с., опытные образцы которых в настоящее время проектируются. Вопрос об эскадренных подлодках можно будет поставить через 3–4 года к моменту вступления в строй линейных кораблей». Правительство согласилось с этими предложениями, и в соответствующем постановлении КО СССР, вышедшем в том же 37-м, указало: «НКО и НКОВ [наркомат оборонной промышленности — Прим. авт.] после испытания первой лодки [типа «К» — Прим. авт.] представить в К.О. измененный проект подлодки XIV серии с внесением всех конструктивных поправок и улучшений, выявившихся при проведении испытаний. Одновременно проработать вопрос о возможности увеличения артиллерийского вооружения подлодки». Поскольку постройка головных кораблей сильно затянулась, плавно отодвигалось и проектирование улучшенных «катюш».

Лишь в январе 40-го, представляя на утверждение правительства приемный акт на «К-1», новый нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов подытожил: «Окончательное ре-

шение о закладке новых подлодок типа «К» можно принять после окончания гарантийного периода эксплуатации сданных в 1939 г. подлодок «К-1» и «К-2»; в настоящее время, в целях сохранения этого типа в системе вооружения РКВМФ, необходимо начать разработку проекта К-У (улучшенной), внося необходимые изменения в соответствии с постановлением Правительства №147сс от 1.10.37 г. и в соответствии с уровнем техники подводного кораблестроения».

Работа над «катюшей улучшенной» (первоначально XV серия, позже «КУ», пр. 41-а) поручалась коллективу ЦКБ-18 под руководством З.А. Дерибина. Фактически при сохранении старого вооружения планировалось лишь повысить надводную скорость за счет установки дизелей 10-ДКР мощностью 6000 л.с. Кроме того, устранились все просчеты, выявившиеся в ходе постройки и испытаний «катюш». Предполагалось разместить на части лодок самолет в герметическом ангаре. За счет широкого внедрения электросварки считалось, что надводное водоизмещение по сравнению с XIV серией вырастет всего на 50 т. Тем не менее, уже на ранней стадии проектирования выяснилось, что установка новых дизелей влечет за собой почти полную переработку исходного проекта. С учетом этого окончание эскизного проекта «КУ» было запланировано на 1941 г., технического — на 1942 г., с закладкой в течение того же года двух лодок на стапелях завода №196. Еще до наступления этих сроков грянула война, заставившая практичес-

ки свернуть все новое строительство боевых кораблей основных классов. Когда в 1943 г. конструкторы ЦКБ-18 по собственной инициативе вернулись к разработке эскизного проекта большой субмарины (пр. 611), про «катюшу» они уже не вспоминали, предпочтя выполнить все расчеты «с нуля».



Теоретический чертеж лодки XIV серии с «облицовкой» («ледовой шубой») Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

Строительство, испытания и модернизации

Тип «П» IV серия

«Союзверфь», ЭКО ОГПУ, ВМС РККА должны были совместными усилиями организовать строительство лодок новой IV серии на Балтийском заводе. С 16.1.1931 приступили к постройке одновременно трех подлодок «Правда», «Звезда», и «Искра» (первоначально предполагались названия «Правдист», «Чекист» и «Искровец»). Строителем был назначен Н.П. Болгаров (сменён позже Банком), ответственным сдатчиком — Г.М. Трусов. Параллельно шла доработка проекта. Разработкой корпусных конструкций занимался В.И. Васильев, механической части А.Г. Соколов (позднее П.В. Белкин и Э.Э. Крюгер, соответственно), дизельной установкой П.С. Савинов.

Необходимо отметить, что строительство столь крупных подлодок в немногочисленном на то время подводном флоте СССР не могло не вызвать повышенного интереса среди военных моряков и кораблестроителей. Многие из них, ознакомившись с деталями проекта, считали своим долгом высказаться. Так, командир бригады подводных лодок МСБМ М.Ф. Стороженко, окончивший в предыдущем году Военно-морскую академию, 8.3.1931 направил Наморси, в РВС Балтфлота и в НТК рапорт, содержавший весьма

критическую оценку строящихся эскадренных лодок. «Торпедное вооружение подводной лодки Асафьева [так в документе. — Авт.] не соответствует нормам торпедного вооружения. Лодка для действия момента. Имея 4 торпеды в аппарате и 4 запасных, лодка расходует все торпеды, и в весьма короткое время становится беспомощным подводным кораблём. [...]

Подлодка Асафьева не соответствует:

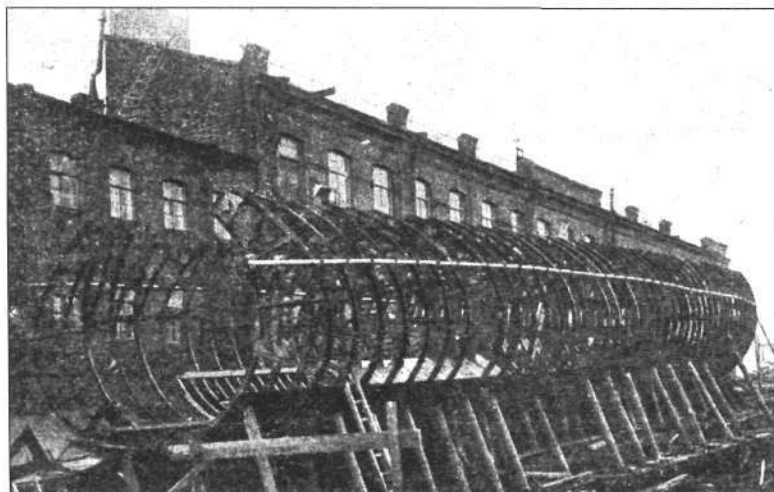
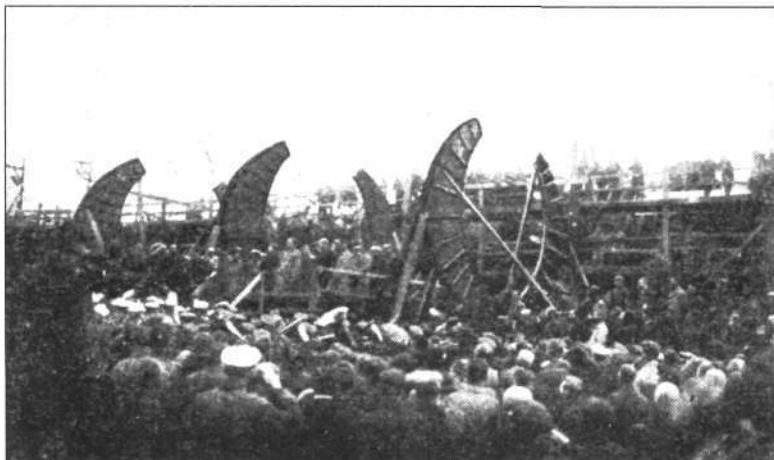
1. Нормам торпедного вооружения.
2. Торпедная стрельба пузырьная — явно гибельная для подводной лодки.
3. Глубина погружения не соответствует нормам глубин противолодочных средств борьбы. Явно гибельная: 40—50 метр.
4. Много ценного водоизмещения хищнически израсходовано на артиллерию — 44,5 тонны.

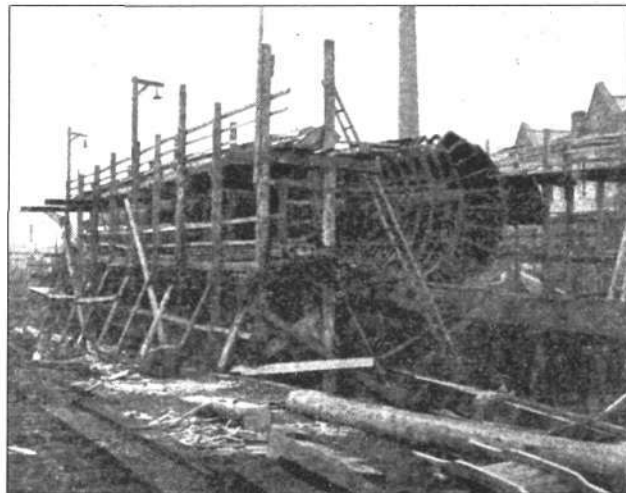
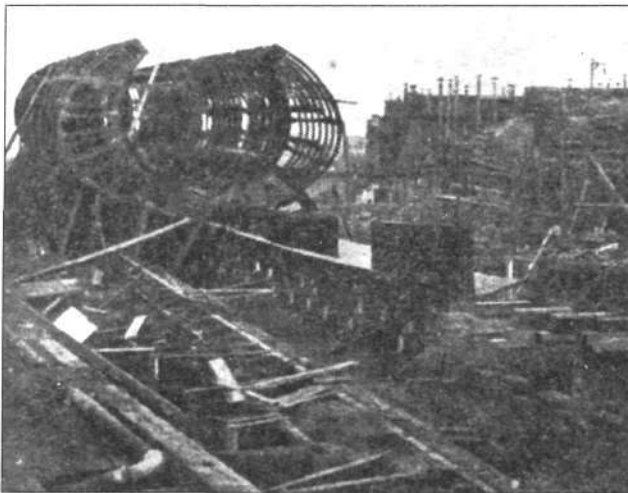
Из требований для торпедного вооружения, нормы погружения от средств борьбы не выдерживают никакой критики. Считаю, что лодка Асафьева ни в коем случае не должна быть принята».

Реакция НМС Р.А. Муклевича оказалась резкой: «Так выступать, как выступил Стороженко по поводу подлодок, нельзя, и Реввоенсовет должен на подобные выступления обратить серьезное внимание и в корне их пресечь. Стороженко еще нужно поучиться самому, а не стремиться поучать других в тех вопросах, в которых он еще слабо разбирается[...] Попутно обращаю внимание, что вновь выдвинутые флагманы обнаруживают прежнее стремление заниматься вопросами большой морской политики. С этими «традициями» прошлого необходимо покончить. Их дело учить подчиненные им соединения использованию своего оружия в бою и учиться самим, а что касается вопросов морской политики, то ее будут решать те органы, в компетенцию которых эти вопросы входят».

Начальник НИВК Н.В. Алякрицкий в своём рапорте на имя НМС от 7.10.1932 так же решительно возражал против продолжения строительства субмарин IV серии. «Лодка конструктивно плоха. Это и не могло быть иначе. Чтобы решить трудную задачу, поставленную конструктору, нужно было какое-нибудь техническое достижение. [подчеркнуто в документе — Прим. авт.] Этого не сделано, автор просто ухудшил все основные технические характеристики лодки для достижения большой скорости, мощной артиллерии и ограниченного водоизмещения. Этот путь не мог быть успешным. Без упорной работы победы не даются. Мы имеем типичный случай технической халтуры, которая сбивает подлинную творческую упорную работу по созданию наших подводных кораблей».

Постройка подводной лодки «Правда»
(слева и на с. 19)





Особую тревогу моряков и представителей НИВК вызывала прочность корпуса новой субмарины. Асафов полагал, что лодка будет в основном находиться на поверхности, а потому рабочая глубина 50 м при предельной глубине 75 м вполне достаточна. Военморы возражали, справедливо указывая на возможность появления при погружении и всплытии больших дифферентов, что может привести лодку длиной 90 м к проскакиванию оконечностей на запредельную глубину. Специалисты НТК не верили Асафovu и произвели собственные теоретические расчеты рабочей и предельной глубины погружения заложенных подлодок. Они составили 40 и 50 метров соответственно. Комиссия Сюзверфи, в составе В.А. Никитина, П.Ф. Папковича и В.Л. Поздюнина, на основании выполненных контрольных расчётов, определила эти величины в 35 и 45 м. С этим мнением солидаризировался и А.Н. Крылов.

В результате 15.8.1932 РВС СССР вновь рассмотрел вопрос о лодках IV серии и принял решение до получения результатов натурных испытаний временно приостановить их постройку. По указанию нового командира В. М. Орлова для проверки проекта образовывалась специальная комиссия, в которую включили Б.М. Малинина, Э.Э. Крюгера, П.Ф. Папковича и Ю.А. Шиманского. Позже к ним присоединился С.А. Базилевский. Комиссией было принято решение построить и испытать на Балтийском заводе в док-камере опытный отсек. 24.9.1932 испытание состоялось. Деформации начались при давлении, соответствовавшем глубине 68 м, при давлении, соответствовавшем 73 метрам, началось разрушение конструкции. Асафов с результатами испытаний согласился не вполне, считая, что отсек был изготовлен недостаточно подробно. Комиссия предложила для увеличения глубины погружения усилить прочный корпус подлодок установкой промежуточных шпангоутов. Реализация этого предложения осложнялась тем, что набор прочного корпуса был поставлен снаружи, в междубортном пространстве. Промежуточные шпангоуты пришлось выполнить разрезными, состоявшими из отдельных слабо связанных между собой частей, прерываемых на стрингерах легкого корпуса.

Как недостаток отмечался и избыточный запас плавучести (81%), вследствие чего в подводном положе-

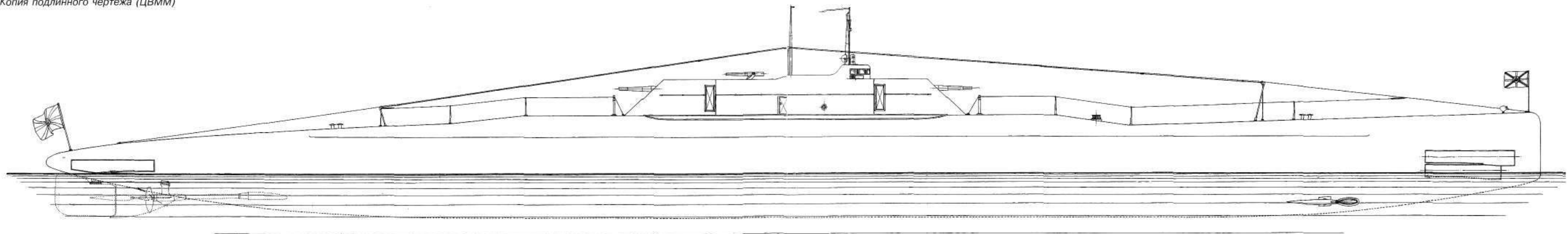
нии субмарина расходовала на перевозку балласта значительную часть мощности электромоторов. Серьёзные опасения вызывало отсутствие в проекте запаса водоизмещения на увеличение веса в ходе строительства. В весовой нагрузке ряд составляющих был либо не учтён, либо пропущен. Это могло привести к потере одного из главных тактических элементов «Правд» — скорости.

Началась всемерная борьба за облегчение субмарины. Это было особенно сложно сделать с учетом постоянно уточнявшихся массогабаритных параметров различного оборудования и систем. В итоге с лодки убрали вспомогательный дизель и уменьшили калибр орудий до 100 мм (создать приемлемую 130-мм артистическую завод «Большевик» все равно не смог). Изменено было и внутреннее расположение лодки.

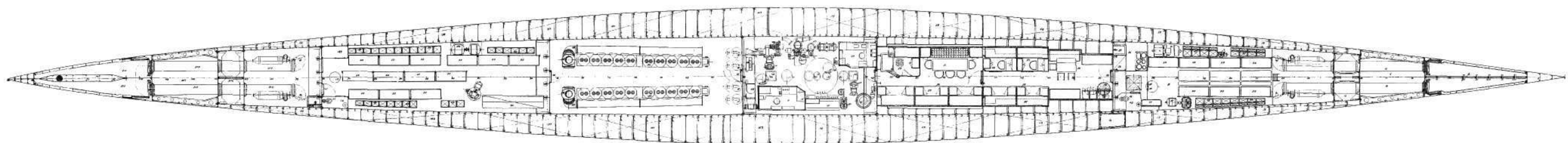
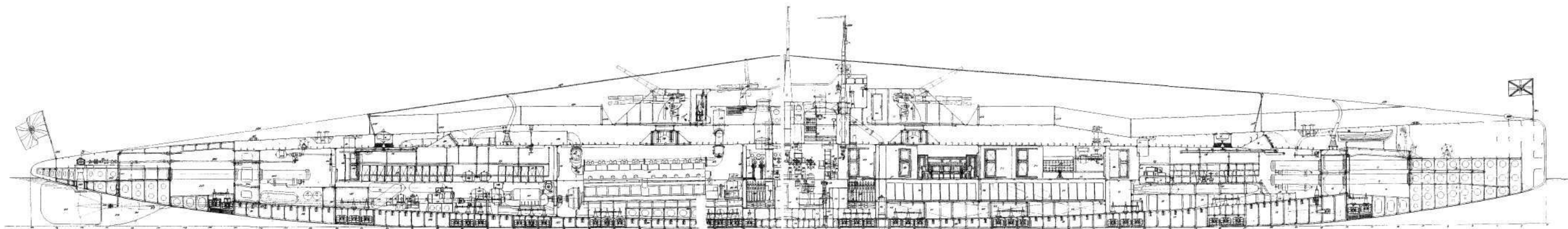
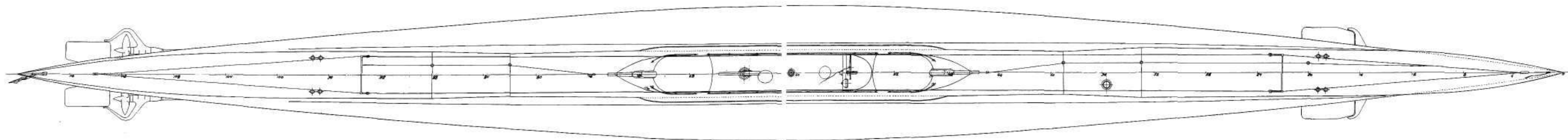
На заседании 7.10.1932 РВС СССР, заслушав конструктора А.Н. Асафова и его оппонентов, утвердил общий проект IV серии с изменениями и доработками. К этому времени общая готовность головной лодки достигла 25%. Строительство двух других было приостановлено в ожидании результатов натурных испытаний головного корабля. Достройка и сдача лодок проходила уже без скончавшегося в начале 1933 г. конструктора.

Вывести на испытания «Правду» удалось в конце 1934 г. Начальник Главморпрома Р.А. Муклевич в своём отчете отмечал: «Подлодка «Правда» числилась Управлением Военно-Морских сил экспериментальной. Основные замыслы, положенные в устройство этой лодки, не признавались рациональными среди работников УВМС. Путём больших усилий Балтийский завод форсированными темпами закончил «Правду» к концу 34 г. и вывел судно на испытания. При этих испытаниях были рассеяны те сомнения, которые высказывались скептиками в отношении поведения лодки при погружении и всплытии, и её маневренных качеств. Вместе с тем, не приведённая ещё в окончательный порядок лодка уже показала скорость в 20 узлов при неполной ещё нагрузке дизелей. Есть все основания полагать, что скорость 22 — 23 узла будет достигнута и лодка будет одной из самых быстроходных во всём мире. Сразу же у УВМС появился интерес к лодке и немедленно Главморпром получил поручение УВМС

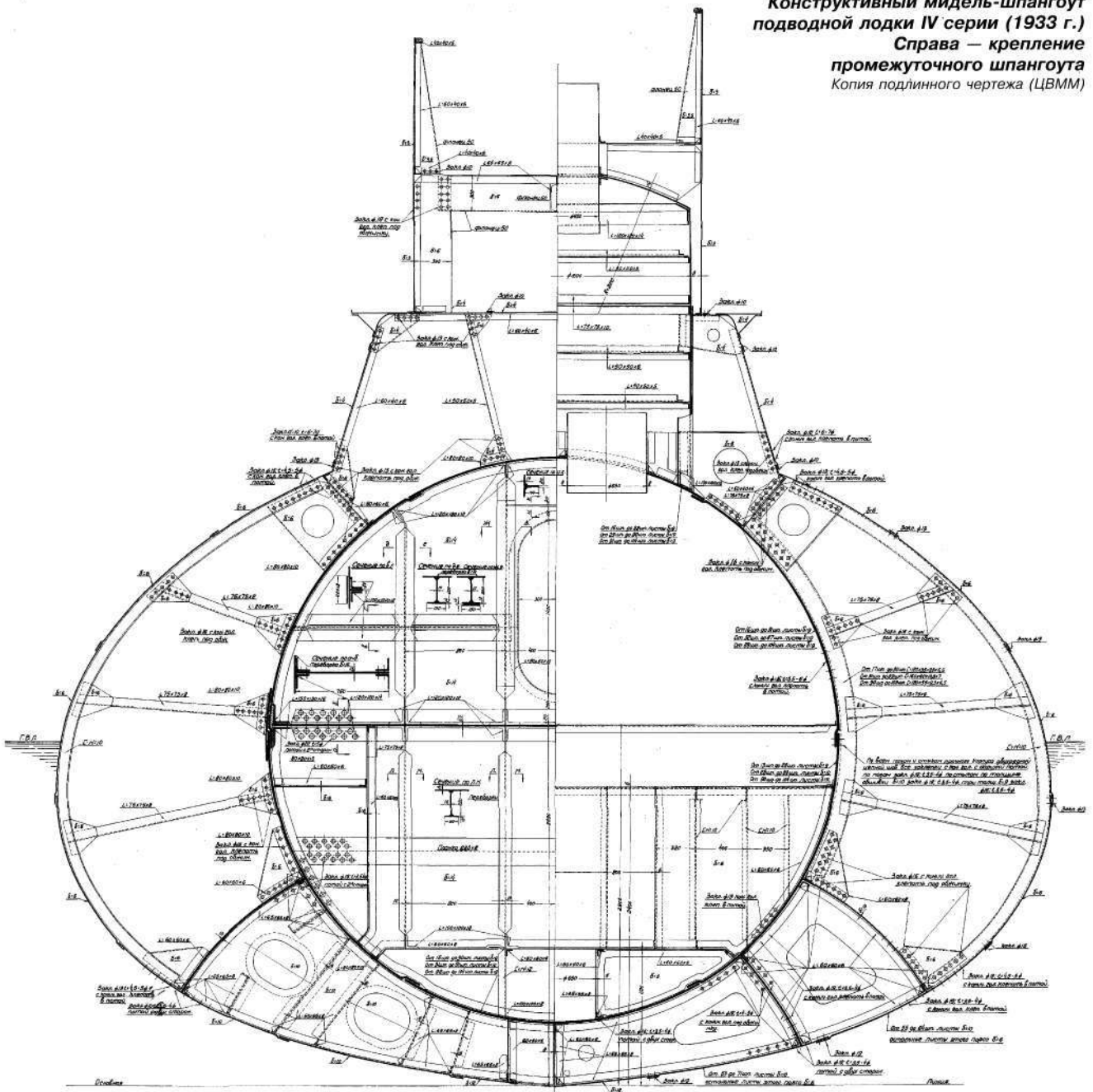
— Наружный вид —



— Вид сверху —



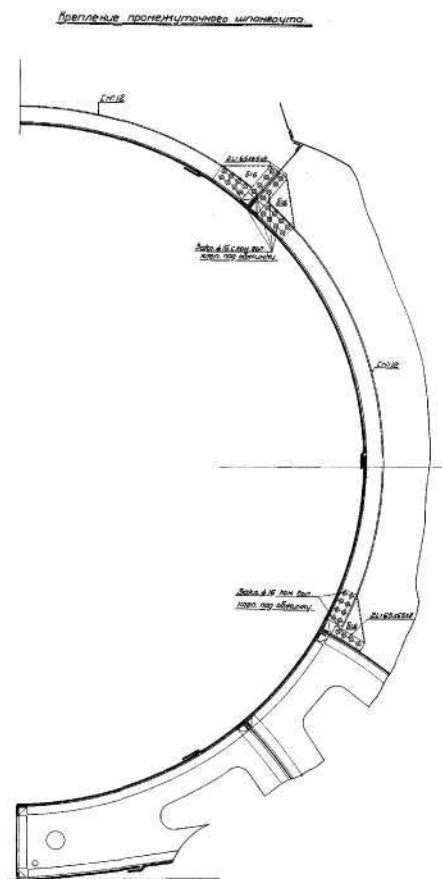
**Конструктивный мидель-шпангоут
подводной лодки IV серии (1933 г.)
Справа — крепление
промежуточного шпангоута
Копия подлинного чертежа (ЦБММ)**



произвести значительную перестройку этой лодки согласно тем общим тенденциям, согласно которым УВМС каждое появившееся новшество или лучшую конструкцию считает необходимым не только вводить на вновь строящихся судах, но и немедленно переделывать весь ранее построенный флот для проведения этого новшества или улучшения, не останавливаясь перед тем, что этими переделками старых судов параллелизуются те производственные возможности заводов, которые могли бы быть с лучшим результатом использованы в области нового судостроения. Не из-

бежала этой участи и п/лодка «Правда», на которой УВМС требует переделать аккумуляторные помещения и произвести ряд очень крупных переделок, основанных на желании применить те устройства, с которыми наша промышленность познакомилась на п/лодке Дешимага Е-2.

Главморпром не отрицает, что многие конструкции Е-2 лучше практиковавшихся нами ранее. Для познания этих улучшений и приобретались чертежи Е-2 и лицензия, но из этого ещё не следует, что вместо того, чтобы строить в дальнейшем новые лодки со



всеми этими улучшениями, требуется, жертвуя интересами этого нового судостроения, в первую очередь заняться перестройкой уже построенных лодок и притом весьма неплохих.

Итак, «Правда» также не сдана УВМС в 34 году, хотя и полностью закончена, и сейчас идет спор между УВМС и Главморпромом на почве отказа Главморпрома от принятия заказа УВМС на перестройку лодок этого типа, поскольку спецификационные требования удовлетворяются без переделок, а принятые в лодке конструкции во всем отвечают принятой у нас ранее практике и были в своё время утверждены УВМС».

Сдаточные испытания «П-1» начались 1.7.1935. К этому же сроку могли бы начаться испытания и второго sister-шипа — «Звезды», но для неё не была готова аккумуляторная батарея. Последний корабль серии вследствие задержки сдачи главных дизелей

на заводе MAN был предъявлен к испытаниям только 1 октября.

12.9.1935 было проведено погружение «Правды» без экипажа на гинях судна «Коммуна» до глубины 72,5 м (больше не получалось по техническим причинам). После почти 2-часового пребывания на этой глубине остаточных деформаций не обнаружилось. В ходе испытаний не обошлось без аварийных происшествий. Для определения времени заполнения отдельных ЦГБ и приёма всего балласта, а также времени, необходимого для продувания главного балласта воздухом низкого и высокого давления, «Правда» на сутки отправилась в специально отведенный район. Погода была отличная, стоял полный штиль. *«Проведя основные испытания, — вспоминал в своей книге Г.М. Тусов, — командир предложил комиссии всплыть, пообедать и попутно провентилировать лодку, оставив ее в полной готовности к погружению. Так и поступили.*

После обеда люди заняли свои места. По установившейся традиции старший инженер-механик лодки пошел проверить в отсеках готовность к погружению. В центральном посту он не очень внимательно проверил положение стрелок на приводах «открыто — закрыто». Это невнимание отчасти объясняется тем, что в посту находились самые лучшие специалисты, на которых можно было положиться. Обойдя все отсеки, старший инженер-механик доложил командиру о готовности прочного корпуса к погружению.

Так как лодка была раньше удифферентована, то для погружения достаточно было заполнить цистерны главного балласта и среднюю цистерну. И вот в то время, когда под воду стала уходить рубка, в лодке неожиданно послышался шум мощного потока воды; лодка получила отрицательную плавучесть и упала на грунт. По шуму воды сразу же определили, откуда она поступает. Оказалось, что грибовидный клапан шахты судовой вентиляции находился в открытом положении. Открывал его один человек (заводской работник), а закрывал другой, но он, рванув маховик на закрытие, не мог стронуть его с места (привод заклинило в открытом положении) и пришел к заключению, что клапан закрыт. Вода через шахту проникла в трубу судовой вентиляции, залила мотор вентилятора и стоящие рядом в трюме воздухоудушки; изоляция у этих механизмов понизилась до нуля; отсырела электропроводка и у других электромеханизмов.

Было применено аварийное продувание; лодка всплыла и вернулась в базу для ремонта».

Подводная лодка «Правда» в период прохождения испытаний. 100-мм орудия еще не смонтированы. 1935 г.



Имелись и более серьезные проблемы. В частности, выяснилось, что чрезмерная длина носовой оконечности приводила при выстреле к задеванию торпед за стенки ниш торпедных аппаратов. Пришлось обрезать носовые оконечности на 3,3 м, с изменением формы форштевня с вертикального на наклонный. Эти работы были выполнены зимой 1935/1936 гг. Укорочение носовой оконечности вызвало уменьшение полной надводной скорости на 0,8 узла.

Характеристики сданных флоту в 1936 г. с опозданием на два года субмарин оказались гораздо ниже заявленных, что, в сочетании с целым букетом разнообразных дефектов, сводило их ценность к минимуму. Каждая подлодка IV серии обошлась стране в 6300 тыс. руб. в «неизменных ценах» 1927 г. Планировавшаяся вторая серия, с цельносварным прочным корпусом и доработанными конструкциями систем не состоялась.

Опыт первой кампании 1937 г. обогатил подводников новым отрицательным опытом. Весенний штормовой поход «П-2» привел к поломке приводов носовых горизонтальных рулей. Был сделан вывод о необходимости капитально переделать их на всей серии. Отмечался хронический пропуск топлива из цистерн.

Самой большой неприятностью оказались большие зоны крутильных колебаний, что особенно сильно проявлялось в свежую погоду из-за «облегченных» винтов и их оголения на волнении. Отсутствие демпферов

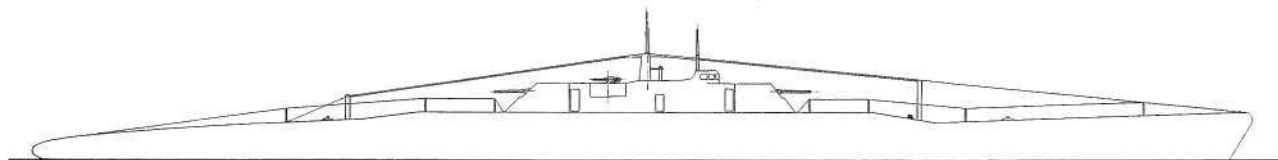
приводило к возникновению резонанса валолинии с корпусом, смещению фундаментов дизелей и промежуточных подшипников, ослаблению креплений подшипников главных электромоторов, что, в свою очередь, являлось причиной задиров муфт «Бамаг». Возникновение же задиров неизбежно приводило к понижению КПД муфт и было чревато их полным отказом. Кроме этого, муфты самопроизвольно включались при работе ГЭД на вал, работали со стуком и имели неравномерное выключение. При постановке в конце 1937 г. всех трех подлодок в ремонт выяснилось, что из пяти вскрытых муфт три имели задиры.

Для борьбы с крутильными колебаниями, этим подлинным «бичом» советских подлодок, предлагался широкий набор мер: использование демпферов (фирма MAN отказалась от этого заказа), гидромуфты, фрикционные муфты с неполным демпферованием, использование муфт с фрикционными накладками по образцу субмарин проекта «Н». Выбор остановился на разработанных НИВК демпферах, которые планировалось установить на «Правде», остальные корабли должны были получить демпфера, изготовленные по образцу субмарин IX серии.

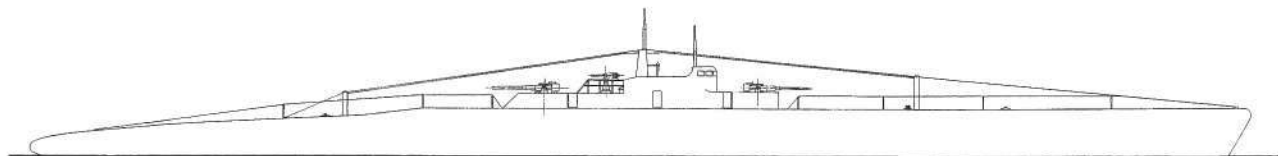
Варианты изменения надстройки подводных лодок IV серии (1938 г.). Реализован II вариант

Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

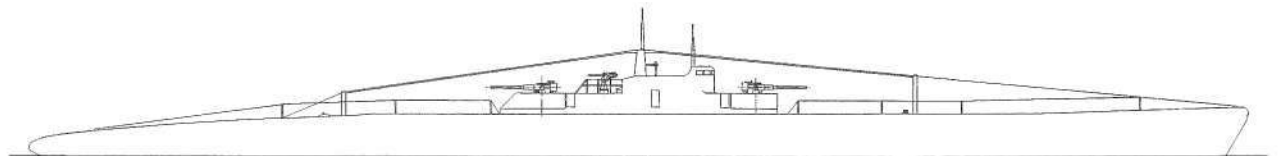
Существующий.



I вариант.



II вариант.



III вариант.



Постановление Правительства №93сс от 13/15.8.1937 предписывало провести на «правдах» следующие модернизационные работы: понизить пронаемую надстройку в средней части корпуса (т.н. «горб»), снять щиты у орудий, переделать систему задривания элеваторов, установить демпферы, заменить обрывавшиеся связи дизелей новыми (имеются в виду связи между фундаментной рамой, станиной и блоком цилиндров) по образцу двигателей типа «С».

Заказ на дополнительные работы № 157169 от 5.10.1937 получил завод №189. Местом проведения работ был определён Кронштадт. Кроме вышеуказанного, также необходимо было сменить пришедшие в негодность муфты «Бамаг», переделать вентиляцию аккумуляторных ям, установить более мощные вентиляторы, а также разрезающие насосы для бортовых топливных цистерн. Ожидалось, что корабли выйдут из ремонта 1.7.1938, но фактически прошел еще целый год, прежде чем они начали послеремонтные испытания.

Тип «К» XIV серия

Вначале предполагалось построить 62 крейсерско-эскадренные лодки, но серия ограничилась 12 единицами. Балтийский судостроительный завод им. С. Орджоникидзе (№189), в подчинении которого находилось ЦКБС-2 (ЦКБ-18), вопреки применявшейся ранее практике, головные корабли серии не строил. Эта задача возлагалась завод им. Марти (№194). Вторым предприятием оказался завод «Судомех» (№196). Постановление СТО №ОК-25-сс от 3.2.1936 «О морском судостроении на Дальнем Востоке» предписывало заложить на владивостокском Дальзаводе (№202) первые три единицы из шести, предназначенных ТОФ во втором квартале 1937 г. Комплекты должны были изготавливать заводы №194, а для последующей второй тройки — завод №189. Директор Балтзавода предложил отправлять детали россыпью, так как при сборке из трёх секций (на меньшее число разделить не удавалось по условиям железнодорожных габаритов) расхождения между стыками получались до 60 мм, что влекло за собой нарушение прочности и формы прочного корпуса. Главлморпром, согласившись на это предложение, указал отправлять оконечности и надстройки целиком или секциями по габариту. Дальзавод категорически не соглашался принять заказ на строительство субмарин при таком технологическом решении, указывая на отсутствие площадей для предварительной сборки секций перед установкой на ста-

пель. Кроме этого требовалось произвести подкрепления стапелей, установить перекатные краны, организовать плаз, разгрузочные площадки и складские помещения. В итоге от сборки «катюш» на Дальнем Востоке отказались, но предусмотрели возможность установки защитной «шубы» для перехода по Северному морскому пути.

Приказом Главлморпрома №66сс от 23.5.1937 предписывалось в кратчайшие сроки передать строительство всех лодок типа «К» (все материалы и договоры вместе с обязательствами) с Балтзавода на завод им. Марти. Главный конструктор проекта М.А. Рудницкий откомандировывался на завод №194 в должности главного строителя, за ЦКБ-18 оставалось только изготовление чертежей. Заложенные «К-54» — «К-56» фактически остались на заводе №189, но сроки работ были значительно удлинены. Строителями лодок были: П.Я. Турчин «К-1», Б.И. Иванов «К-2», Н.В. Усков «К-3», Е.П. Корсак. «К-21», И.М. Жученко, М.М. Коган, Г.В. Соловьев «К-22», М.М. Коган «К-23», И.Л. Каменецкий «К-51» — «К-53», Л.Н. Кабраков «К-54» — «К-56».

В отличие от предыдущих лодок, собиравшихся на открытых площадках и временных стапелях, постройка подводных лодок XIV серии осуществлялась уже на двух, северном и южном, открытых стапелях завода №194. «Судомех» предлагал строить сварные субмарины, так как организация всего заводского производства была не приспособлена к клёпке, дешевле было переработать проект, чем реорганизовать завод. Заводское КБ к октябрю 1936 г. разработало проект цельносварной лодки. Отдел кораблестроения ГШ ВМФ в январе 1937 г. от этого предложения отказался. Прочные корпуса крейсерских подводных лодок изготавливались традиционным методом клепки, сварными выполнили легкий корпус, надстройку и все фундаменты под главные и вспомогательные механизмы. Сочетание клепаной и сварной конструкций потребовало от технических бюро заводов тщательной проработки всех узлов и деталей.

Для строительства одной лодки требовались следующие материалы и механизмы: сталь листовая 663 т, углобульбовая сталь 43 т, сталь сортовая 102 т, трубы красной меди 28,5 т, трубы стальные 15 т, прутки латунный 13,5 т, кабель электрический 32 км, аккумуляторная батарея типа МАК 240 элементов, вспомогательный генератор мощностью 540 квт, главные дизеля 2х4200 л.с., вспомогательный дизель 1х800 л.с., главные электродвигатели 2х1200 л.с., осушительная

Первоначальные сроки готовности и платежей по плану постройки «судна №451» (будущая «К-1»)

№	Наименование	Срок по плану	Срок санкций	Размер платежа
1.	Установка гл. переборок на стапеле без арматуры	1.10.1936	-	15%
2.	Сдача прочного корпуса и испытания на давление с установленными фундаментами гл. механизмов и забортной арматурой.	1.1.1937	1.2.1937	15%
3.	Окончание на стапеле гидравлических испытаний всех систем, готовность судна к спуску.	1.4.1937	-	15%
4.	Погрузка на судно электрокомпрессоров и электронасосов.	1.4.1937	-	10%
5.	Погрузка на судно главных электромоторов.	1.5.1937	1.5.1937	8%
6.	Погрузка на судно главных двигателей.	15.6.1937	-	10%
7.	Первая зарядка батарей средствами самого судна.	15.7.1937	15.7.1937	10%
8.	Окончание заводских испытаний и предъявление к сдаточным испытаниям.	15.6.1937	-	7%
9.	Сдача корабля по акту комиссии.	1.10.1937	1.10.1937	8%
10.	Гарантийные работы.	1.11.1937	-	2%

помпа завода «Борец» производительностью 84 т/ч с электромотором 45 л.с., производительностью 18 т/ч с электромотором 45 л.с., разрезающий насос 300 л/ч, рефрижераторная машина 45 л.с., токарный станок 5 л.с., электромоторы вспомогательные 9 шт., общей мощностью 170 л.с., электромоторы вентиляторов 6 шт. — 24 л.с., баллоны ВВД 27 шт. объёмом 410 л., кислородные баллоны 30 шт. объёмом 40 л.

Отдел кораблестроения в начале 1937 г. предлагал для натурной проверки прочности прочного корпуса в районе минно-балластной цистерны построить на Чёрном море опытовый отсек и произвести погружение на глубину более 100 м. Балтзавод отказался от этого задания и предложил поручить его николаевскому государственному заводу «Им. 61 коммунара». Николаевцы, в свою очередь, предложили вести строительство на Севастопольском морском заводе, так как проводить испытания всё равно будут там. Конструкторское бюро решило, что испытания опытового отсека, с учётом необходимости двадцатикратного переопределения для достижения нужной глубины, а следовательно, необходимости хороших погодных условий, не проводить. Вместо этого провести испытания упрощённой модели (без конструкций бортовых цистерн) в половину натуральной величины в док-камере. С передачей строительства на завод №194 эта идея окончательно заглохла.

Первым тревожным звонком в предельно сжатом графике постройки оказались проблемы с главными машинами. Завод «Русский дизель» не успевал изготовить к декабрю 1936 г. два опытных дизеля 9ДКР. Первопричиной этого стала задержка выпуска рабочих чертежей. Поскольку машины такого типа собственной конструкции изготавливались заводом впервые, необходимы были длительные стендовые испытания. К декабрю мог быть окончен только один двигатель, при условии отсутствия задержек в контрагентских поставках. Стендовые испытания могли быть начаты не ранее 1 квартала 1937 г. В качестве запасного варианта предлагалось установить принудительный наддув дизелей с электроприводом. Основная трудность заключалась в изготовлении электромоторов мощностью 600—750 л.с. КБ считало такую конструкцию ненужной и применимой только в крайнем случае. Палочка-выручалочка в виде заказа за рубежом привела на самый верх, и нарком Оборонпрома М.Л. Рухимович обратился к Председателю СНК В.М. Молотову с предложением заказать дизеля у фирмы «Зульцер», со сроком изготовления 12 месяцев. Ещё в 1935 г. предполагалось приобрести подходящие моторы в Англии, но там заказа не приняли. Валютные фонды второй раз выделять не стали, как и на более скромный вариант «Русского Дизеля» — пару коленвалов и пару турбонаддувных агрегатов. Пришлось рассчитывать на собственные силы, а это вело к отставанию от сроков.

Параллельно «Русский Дизель» категорически возражал против желания Главлморпрома произвести вместе с моторами ещё и гидромуфты. Гидравлические муфты таких габаритов и мощности в СССР нигде не строились, требовалось время на тщательную отработку. Предлагалось поручить изготовление этих агрегатов Харьковскому паровозостроительному заводу. 1-й заместитель народного комиссара тяжёлой промышленности Г.Л. Пятаков принял окончательное решение по данному вопросу: завод должен изготовить

гидромуфты сам, в сотрудничестве с УМС, БСЗ и Бюро гидроредукторов.

Положение со строительством новых субмарин вызвало специальное заседание партийного комитета завода №194, состоявшееся 29.12.1936. Тема собрания обозначалась в духе времени: борьба с вредительством на постройке подлодок XIV серии. Констатирувалось серьёзное отставание от сроков. Головную «катушу» нужно было предъявить на испытания 1 октября, остальные 15 октября 1937 г. Контрагенты («Русский Дизель» и Электромотортрест) не подписывали контрактов из-за отсутствия приказа наркома оборонной промышленности, утверждающего сроки поставок. Указывалось на прямо вредительское решение Г.Л. Пятакова, назначившего поставку дизелей на май 1937 г. вместо декабря 1936 г., вследствие чего срок закладки кораблей отодвинулся с 25 ноября на 27 декабря 1936 г. Производство дизелей в свою очередь задержали поставки стального литья, коленвалов и вспомогательных механизмов (насосы масляные, водяные, продувочные). Для сборки дизеля потребуются пять месяцев (головной агрегат, серийные четыре), монтаж на лодке займёт два с половиной — три месяца, одновременно в сборке и испытаниях могут находиться четыре дизеля. Отмечались проблемы с поставками смежников, с разработкой и производством гидромуфт. Закладка 25 ноября не была обеспечена ни чертежами, ни металлом, несвоевременно поступающим с отечественных заводов и по импорту. Разбивка на плазе задержала закладку корабля из-за отсутствия окончательного варианта чертежей, эта работа была закончена в октябре—ноябре. В целом было понятно, что сложившиеся условия организации проектирования и поставок комплектующих заводу безо всяких «вредителей» не позволяли выдержать чрезмерно оптимистический график строительства. Позднее по уточненному плану строительства предъявление корабля на сдаточные испытания ожидалось 1.12.1937. Всё это могло быть выполнено только при соблюдении заводами-контрагентами сроков поставок. С целью ускорения сдачи лодки предлагалась временная установка вместо штатной батареи типа «С» батареи «КСМ» с числом элементов 240. В апреле 1938 г. батарею планировалось заменить штатной.

Следующий неприятный сюрприз произошёл летом 1937 г. При составлении рабочих чертежей XIV серии в ЦКБ-18 обнаружились просчёты в определении метацентрической высоты и нагрузки корабля. Главный конструктор Б.М. Малинин, уже один раз попавший в неприятную историю с расчётной ошибкой при строительстве «Декабристов», решил, не дожидаясь оргвыводов, сигнализировать через голову начальника КБ непосредственно директору завода №189, которому формально подчинялось бюро.

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО

экз. №2

ДИРЕКТОРУ ЗАВОДА.

После своего возвращения из командировки на Д.В. я, знакомясь с состоянием работ в ЦКБ-18, установил, что рабочие чертежи по судам XIV-й серии заканчиваются разработкой. Ввиду этого я предложил весовой расчётной группе Бюро форсировать составление нагрузки судов XIV-й серии, поставив сроком окончания этой работы 8 августа с.г.

23 июля с.г. тов. БАЗИЛЕВИЧ, руководитель 1-й секции Корпусного Отдела, ведущей указанную работу, доложил мне, что составление исполнительной (по рабочим чертежам) нагрузки подходит к концу и что им обнаружена крупная ошибка, имевшаяся в проектной нагрузке и ведущая к значительному подъёму центра тяжести корабля, а как следствие этого — к уменьшению его остойчивости. Ошибка обнаружена в плече по высоте Ц.Т. двигателей дизеля, кроме того обнаружены перегрузки по ряду статей. В результате всего Ц.Т. корабля поднялся на 7 см. [здесь и далее подчёркивание документа — Прим. авт.] и на столько же уменьшилась его остойчивость.

Мною немедленно были вызваны: строитель и бывший руководитель проекта XIV-й серии инж. РУДНИЦКИЙ М.А. и Начальник секции главных механизмов тов. АНУЧИН Н.В. для выяснения всех обстоятельств, связанных с составлением нагрузки и получившейся перегрузки. В результате разбора всех обстоятельств выяснилось:

1) С самого начала разработки общего проекта и рабочих чертежей по XIV-й серии ни руководитель проекта XIV-й серии инж. РУДНИЦКИЙ, ни Нач. Секции Главных Механизмов АНУЧИН не имели от завода «Русский Дизель» официальных данных о положении Ц.Т. двигателя 9-ДКР и ввели в нагрузку плечо Ц.Т. по высоте по своему усмотрению. Именно АНУЧИНЫМ было предложено считать Ц.Т. двигателя в верхней мёртвой точке мотыля, как (по его словам) рекомендовал делать покойный инженер ПЕРЦЕВ. К.К. М.А. РУДНИЦКИЙ это предложение принял; ни он, ни АНУЧИН о принятом решении меня в известность не поставили и я узнал о нём от них лишь сегодня 23 с/м. принятое Рудницким и Анучиным решение фиксировало Ц.Т. двигателей на 2,33 м. выше основной линии судна.

Не имея официальных данных от «Русского Дизеля» о Ц.Т. и сегодня, инж. БАЗИЛЕВИЧ, получив Ц.Т. машины того же завода, но мощностью в 6000 л.с., сделал исходя из неё пересчёт и получил для двигателя XIV-й серии положение Ц.Т. 2,83 м. над основной линией, т.е. на $1\frac{1}{2}$ метра выше. Эта цифра отнюдь не может считаться точной и окончательной, но уже она даёт повышение Ц.Т. всего судна на 4 с/м.

Точная цифра, по словам инженера Рудницкого, ожидается от «Русского Дизеля» 25 июля с.г.

2) Во всё время разработки рабочих чертежей инж. Рудницкий вёл систематический учёт (ежемесячно) изменений в нагрузке судна по мере разработки чертежей, для чего им лично велась особая тетрадь. Таким образом Рудницкий всё время был в курсе состояния нагрузки и на основании своих данных сигнализировал мне о полном благополучии в нагрузке и даже о наличии запасов. Подобные данные он сообщал не только мне, он делился ими и с Нач. Корпусного Отдела т. ВАСИЛЬЕВЫМ В.И. и с отдельными работниками; такие успокоительные данные размагничивали конструкторов и не сосредотачивали их внимание на борьбе за лёгкость конструкций, вследствие чего явился перевес в целом ряде конструкций против проекта. Перевесы получены в рулях, ограждении вертикального руля, оконечностях судна, минном сбрасывающем устройстве, волнорезах торпедных аппаратов и нектор. др.

Все эти перевесы привели к повышению Ц.Т. судна примерно на 3 с/м, что вместе с упомянутыми 4 с/м/ от неправильного Ц.Т. дизелей и даёт повышение Ц.Т. судна в первом приближении на 7 с/м.

3) Согласно договора с У.К. УВМС в ЦКБ-18 была развёрнута мною по возвращении с Д.В. работа по составлению общего проекта судов XIV-бис (проект 41-а). Согласно постановления Правительства этот проект должен быть вариантом XIV-й серии, отличаясь от неё лишь установкой ангара для самолёта и заменой двигателей в 4200 л.с. на двигатели в 6000 л.с., во всём остальном проект должен дать те же данные, что и XIV-й серия. В данный момент положение с этим проектом таково, что к 1 августа с.г. в карандаше будут готовы все проектные чертежи и расчёты. Так как при составлении проекта основным материалом служили суда XIV-й серии и так как данные о Ц.Т. двигателя 6000 л.с. были получены лишь в последние дни (они-то и помогли раскрыть ошибку в нагрузке XIV-й серии), то, естественно, эта ошибка оказалась и на проекте №41-а: остойчивость их получилась в период погружения равной нулю, т.е. проект негоден и требует кардинальной перedelки. В первую голову потребуются составление нового теоретического чертежа, т.к. для увеличения остойчивости необходимо увеличивать ширину судна. Полная перedelка проекта потребует $1\frac{1}{2}$ — 2 месяца.

Для полного освещения состояния нагрузки судов XIV-й серии мною предложено руководителю 1-й секции Корпусного Отдела инж. БАЗИЛЕВИЧУ произвести ещё раз проверку нагрузки по всем статьям и к этой работе привлечён инж. РУДНИЦКИЙ, как строитель и ответственный руководитель XIV-й серии.

Срок исполнения этой работы мною назначен не позже 26 июля с.г.

Если эта повторная проверка нагрузки не внесёт никаких существенных изменений в то её состояние, которое установлено мной 23 июля с.г., то следствия этого будут таковы:

1. Остойчивость судов XIV-й серии будет:

а) надводная не более 33 с/м вместо 40 с/м по спецификации;

б) подводная не более 26 с/м вместо 30 с/м по спецификации и 33 с/м, считавшейся во всё время разработки чертежей;

в) в позиционном положении (в период погружения) не более 8 с/м вместо 15 с/м по спецификации. [абзац отчеркнут карандашом слева, цифры также подчеркнуты карандашом. — Прим. авт.]

Если нельзя говорить, что эти получающиеся цифры остойчивости являются катастрофическими для кораблей, то во всяком случае, они констатируют значительное снижение тактических элементов корабля, оговоренных спецификацией.

2. Непотопляемость судов XIV-й серии получится сниженной против проекта: именно вследствие снижения остойчивости, указанной в предыдущем пункте, при полном запасе топлива, принимаемом в перегрузку в междубортные цистерны главного водяного балласта, не обеспечивается непотопляемость для целого ряда отсеков, что было обеспечено проектом. Таким образом условия непотопляемости приводятся к такому-же уровню, как это имело место на судах предыдущих серий, к обеспечению её лишь без топлива в перегрузку.

[На полях: «это не подтверждает и 29/VII — М.» — Прим. авт.] Обеспечение непотопляемости при топливе в перегрузку является особым отличием судов XIV-й серии и постоянно подчёркивалось инж. Рудницким.

Конкретными виновниками создавшегося положения считаю ответственного руководителя проекта судов XIV-й серии и строителя их инженера РУДНИЦКОГО М.А. и Начальника Секции Главных Механизмов Механического отдела АНУЧИНА Н.В. Должен был знать о состоянии нагрузки и бывший Начальник Механического Отдела КРЮГЕР, который однако также ни разу не сигнализировал мне о каком-либо неблагоприятии с нагрузкой.

Виновность Анучина усугубляется тем обстоятельством, что допущенная им ошибка является повторной. Совершенно такая же ошибка его секции была сделана в нагрузке судов XII-й серии и обнаружена в феврале с.г. тогда эта ошибка была расценена как проявление крайней халатности и беспечного отношения к нагрузке, и так как никаких вредных последствий ошибка за собой не повлекла, дело окончилось словесным выговором и предупреждением АНУЧИНА и Начальнику Механического Отдела КРЮГЕРУ. В настоящее время повторная ошибка не может расцениваться так мягко, её следует расценивать как преступную халатность и я считаю необходимым снять АНУЧИНА с занимаемой должности.

Что касается РУДНИЦКОГО М.А., то как Вам известно он снят с должности руководителя проектирования XIV-й серии (на правах моего помощника) приказом по ЦКБ №18 от 27 июня 1937 г. за №44.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что при самом начале разработки проекта 41-а (суда XIV-бис), т.е. во второй половине июня с.г., Рудницкий в разговоре с В.И. Васильевым выразил мнение, что не вредно было бы при проектировании судов XIV-бис пойти на некоторое изменение элементов корабля, именно увеличить ширину с 7 м на XIV с. до 7,4 м. Васильев выразил недоумение, зачем это надо, поскольку все данные XIV-й серии не говорят за необходимость такого изменения. Аналогичный разговор Рудницкий заводил и со мной, я так же выразил ему недоумение по этому поводу и он не стал вопроса углублять, сказав, что, мол, если бы это понадобилось, увеличение ширины судна можно сделать при разработке рабочих чертежей.

Сейчас эти разговоры дают основание предполагать, что Рудницкий знал о неблагоприятии в нагрузке судов XIV-й серии и думал исправлять положение на проекте 41-а, оставаясь на должности ответственного

руководителя. Это находит некоторое подтверждение в том недовольстве, которое Рудницкий высказывал по поводу своего снятия с должности моего помощника: он ссылаясь, что отстранение его от руководства проектированием противоречит постановлению Правительства, и собирался обжаловать снятие с должности перед Вами.

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ЦКБ №18
и Главный Конструктор:

/подпись: Б. МАЛИНИН 25/VII.37 г./ (Малинин)
25 июля 1937 г.

Оперативно 3.8.1937 в ЦКБ-18 собралось совещание по решению вопросов остойчивости XIV серии. Отмечалось, что центр тяжести поднялся с 3,02 до 3,09 м от основной линии. Последовательно облегчением мелких конструкций получили 3,07 м, использованием дюралюминий в ограждении рубки и переносе магистраль замещения топлива в прочный корпус — 3,06 м. Водоизмещение возросло с 1480 до 1486 т, метацентрическая высота: в крейсерском положении 0,4/0,33 м, позиционном положении 0,15/0,13 м, подводном положении 0,3/0,275 м. Непотопляемость обеспечивалась во всех случаях, кроме затопления дизельного отсека с одной прилегающей балластной цистерной при наличии запаса топлива в перегруз. Интересно, что большинство получивших облегчение конструкций: набор и обшивка ограждения рубки, крепления глушителей, фундаменты минного устройства, фундаменты приводов и установки носовых горизонтальных рулей, обтекатель и тумбы перископов, волнорезы кормовых торпедных аппаратов, поворотные платформы орудий по опыту эксплуатации требовалось подкреплять, аннулировав таким образом «экономия» весов (см. таблицу).

При постройке подводных лодок типа «К» повсеместно вводилось тонкостенное стальное литье. По-прежнему заводы самостоятельно изготавливали комплектующие для топливной, воздушной и трюмной балластной систем. С целью ускорения сборочных работ широко применялось натурное макетирование. Внесли свой вклад и заводские рационализаторы. По предложению бригады рабочих цеха № 15 арматуру осушительной магистрали выполнили в виде отдельных станций, что позволило, не нарушая утвержденной схемы, сократить объем монтажных работ до 4000 чел.-ч и сэкономить 2,5 т красномедных труб. Бригада слесарей того же цеха сумела сократить время испытаний отсеков и цистерн в 2—2,5 раза. Принятые меры позволили спускать лодки на воду с высокой степенью готовности по механизмам и системам, сводя объем достроечных работ к минимуму. Так, стапельный период «К-22» составил всего 10 месяцев, а официальные сдаточные испытания она прошла в рекордно короткий срок — за 18 ходовых дней.

К началу войны заводы №189 и №194 успели сдать флоту «К-1», «К-2», «К-3», «К-21», «К-22» и «К-23». Стоимость постройки головного корабля составила 23 млн., в серии была снижена до 18 млн. рублей.

На испытаниях удалось достичь заявленных параметров скорости хода и дальности плавания. Комиссия, проводившая в декабре 1939 г. испытания головной лодки «К-1» (первый корабль постройки завода №194), отмечала в приемном акте:

№	Наименование нагрузки	Вес, тонн	
		общий проект	рабочие чертежи
1.	Корпус	571,6	586,6
2.	Вооружение	144,9	146,4
3.	Главные механизмы надводного хода	211,1	216,6
4.	Главные механизмы подводного хода	230,6	238,6
5.	Системы и устройства	164,6	172,3
6.	Запас и команда	77,5	78,8
7.	В т.ч. топливо	44,7	46,5
8.	Смазочное масло	6,7	6,9
9.	Запас водоизмещения	27	7,5
10.	Твёрдый балласт	53,4	49,1

«1. Подводная лодка «К-1» имеет хорошие маневренные качества над водой и под водой. Подлодка послушна к изменению глубины, заданную глубину держит легко. Благодаря большой перископной глубине, подлодка хорошо управляется на этой глубине при состоянии моря до 6-ти баллов.

2. Подлодка имеет большие скорости хода под водой и над водой, полностью удовлетворяющие требованиям спецификации.

3. Дальности плавания надводным полным и экономическим ходами, при нормальном и дополнительном запасах топлива, получены больше заданных.

4. При торпедной стрельбе залпами из 2-х, 3-х и 4-х аппаратов подлодка почти не изменяет глубины и дифферента, воздушные пузыри незначительные.

5. Подлодка имеет большую автономность (50 суток) и удовлетворительную обитаемость.

6. Средства радиосвязи мощные и обеспечивают надежную связь подлодки на громадные расстояния.

7. Главные двигатели дизеля работают хорошо и надежно.

8. Система погружения и всплытия централизована, управление удобное».

Наряду с положительными чертами, наличествовал и ряд недостатков.

«1. Заливание носовой части надстройки на полных и средних ходах на большой волне, снижающее мореходные качества подлодки против ожидавшихся по проекту.

2. Остойчивость лодки под водой ниже спецификационной. Метацентрическая высота в подводном положении получена равной 0,24 метра против заданной 0,28 метра.

Благодаря этому в положении, когда все балластные цистерны заполнены, а минно-балластная цистерна №14 пустая, остойчивость подлодки равна нулю. Это обстоятельство вызвало необходимость поставить специальную блокировку цистерн №№ 5, 6 и 14, что обеспечило безопасность подлодки при погружении, но несколько усложнило систему погружения и всплытия.

3. Ненадежная работа привода отваливания носовых горизонтальных рулей, особенно при условии обмерзания.

4. Газоотводы главных и вспомогательного двигателей дизеля выбрасывают периодически много искр, чем демаскируется подлодка ночью.

5. Ненадежная работа верхних газоотводных клапанов главных и вспомогательного дизелей.

6. Размещение отдельных вспомогательных механизмов, устройств и систем (лебедка зенитного перископа, электромотор командирского перископа, компрессора воздуха низкого давления, электромоторы судовых вентиляторов, водяная станция Ц.П., масляные насосы главных двигателей, масляный холодильник вспомогательного двигателя, трубопроводы V и VI отсеков, трубопроводы дистилляторов) хотя и выполнено в соответствии с чертежами и проектом, но является неудовлетворительным, так как затруднен доступ при ремонте и обслуживании.

7. Не обеспечена очистка кормовой части трюма V отсека.

8. Большой шум при работе масляных насосов охлаждения упорных подшипников Митчеля.

9. Плавание в позиционном положении при работе дизелей невозможно, из-за заливания водой глушителей.

10. При съемке крестовины муфты «Бамаг» с конуса электромоторного вала потребуются снятие упорного вала.

11. Неудовлетворительная работа аккумуляторной батареи. При высокой температуре наружного воздуха и интенсивной эксплуатации батареи, температура электролита поднимается выше допустимых норм, что вызывает перерывы в зарядках и ограничивает использование батареи при больших разрядных токах.

12. Не обеспечено быстрое отключение аккумуляторных групп в случае аварии и затруднен ежедневный обмер изоляции батарей.

13. Не обеспечен доступ к осмотру коллектора вспомогательного генератора.

14. Установленный не герметичный электромотор насоса осушения систерны гидромукт не обеспечивает длительной нормальной работы насоса.

15. Питание гирокомпаса взято от сети освещения, что приводит к остановке гирокомпаса в случае выключения сети освещения.

16. Снижение изоляции электромоторов, расположенных в концевых отсеках (брашпиль, открывание крышек торпедных аппаратов, кормовых горизонтальных рулей), вследствие чего требуется периодическая их просушка.

17. Ввиду неудовлетворительной конструкции камбуза происходит попадание воды и пара на соединительные провода и контакты элементов, что вызывает необходимость частой разборки, чистки и замены перегоревших элементов.

18. Неудовлетворительная конструкция реле мигания машинного телеграфа приводит к выходу его из строя.

19. Неравномерный разряд полугрупп аккумуляторной батареи, вследствие питания освещения и слабых приборов от полугрупп.

20. Питание аварийного освещения взято через предохранители общего освещения, что в случае перегорания предохранителей выведет аварийное освещение из строя.

21. Увеличенное время погрузки полного запаса торпед (12 часов против 9 часов по спецификации).

22. Погрузка торпед в нижние кормовые аппараты крайне затруднена.

23. Увеличенное время погрузки полного запаса мин (6 часов 40 минут вместо 4 часов по спецификации)».

Общее заключение Приёмной комиссии содержало ряд дополнительных характеристик:

«Подводная лодка «К-1» представляет собою головную лодку XIV серии. Данный тип подлодки Приёмная Комиссия считает удачным.

I. Подводная лодка «К-1» является самым мощным подводным кораблем РКВМФ. Большая надводная и подводная скорость, громадная дальность плавания, мощное торпедное вооружение, сильное для подлодки артиллерийское вооружение, наличие минного вооружения, оснащённость новейшей техникой — ставят подлодку типа «К» на одно из первых мест среди подлодок других стран.

II. Подводная лодка «К-1» построена по отечественному проекту и целиком из отечественных материа-

лов, за исключением командирского перископа, рефрижераторной установки и счётчиков ампер-часов.

Приёмная Комиссия особо отмечает:

1. Возможность производства 4-х торпедного залпа.
2. Наличие автоматической торпедной стрельбы, допускающей любые комбинации торпед в залпе, при централизованном управлении из боевой рубки. Небольшие воздушные пузыри при залповой стрельбе.

3. Установленные на подлодке главные двигатели дизеля марки 9ДКР 51/55, изготовленные на заводе «Русский Дизель», показали надёжность их в работе, полностью удовлетворяющую всем требованиям подводных лодок.

4. Мощную радиоустановку, обеспечивающую двухстороннюю связь на любом театре.

5. Полностью разрешен вопрос со сложным маневром погружения и всплытия для подлодок подобного тоннажа с соответствующим запасом плавучести (41%), наличием установленной системы погружения и всплытия.

III. К недостаткам подлодки «К-1» Приёмная комиссия относит:

[...]

б. Закрытый тип мостика, имеющий свои положительные качества при плавании в открытом море при свежей погоде, затрудняет управление кораблём при швартовке и плавании в узкостях».

В приёмном акте «К-22» (зав. №109) — головной субмарины завода №196 — кроме общих с головным кораблём качеств дополнительно отмечалось:

«I. Положительные качества.

а) Прочный корпус подводной лодки собран хорошо, установка и монтаж заборной арматуры произведен вполне удовлетворительно — показателем этого является полное отсутствие пропусков воды на глубоководном погружении (85 мтр.).

б) Водяная станция Ц.П. размещена удачно и удобно для обслуживания.

в) Главные машины типа 9ДКР смонтированы хорошо, за весь период испытаний не было никаких аварий и поломок, работа машин безупречна.

г) Гидромфты 9ГМ-7 установлены впервые на подлодках этой серии и показали вполне надёжную работу, как при переднем ходе, так и при реверсах.

д) Искрогасители, установленные на подлодке, являются первыми установленными на подлодках этой серии, результат — резкое снижение выбрасываемых искр.

е) 15 литр. компрессора типа «ЭК-15» смонтированы хорошо, работа плавная, без стука. Данная подлодка первая имеет установку 15 литр. компрессоров из кораблей XIV серии.

ж) Качество монтажных работ по механической части хорошее, по электрочасти вполне удовлетворительно, отделка внутренних помещений корабля хорошая.

II. Недостатки.

а) Якорное устройство, ввиду несовершенной конструкции, затрудняет отдачу и выборку якорь-цепи.

б) Искрение глушителей главных и вспомогательных дизелей ещё полностью не устранено.

в) Работа агрегатов гирокомпаса, установленного во II-м отсеке, создаёт ненормальный шум, демаскирующий подлодку.

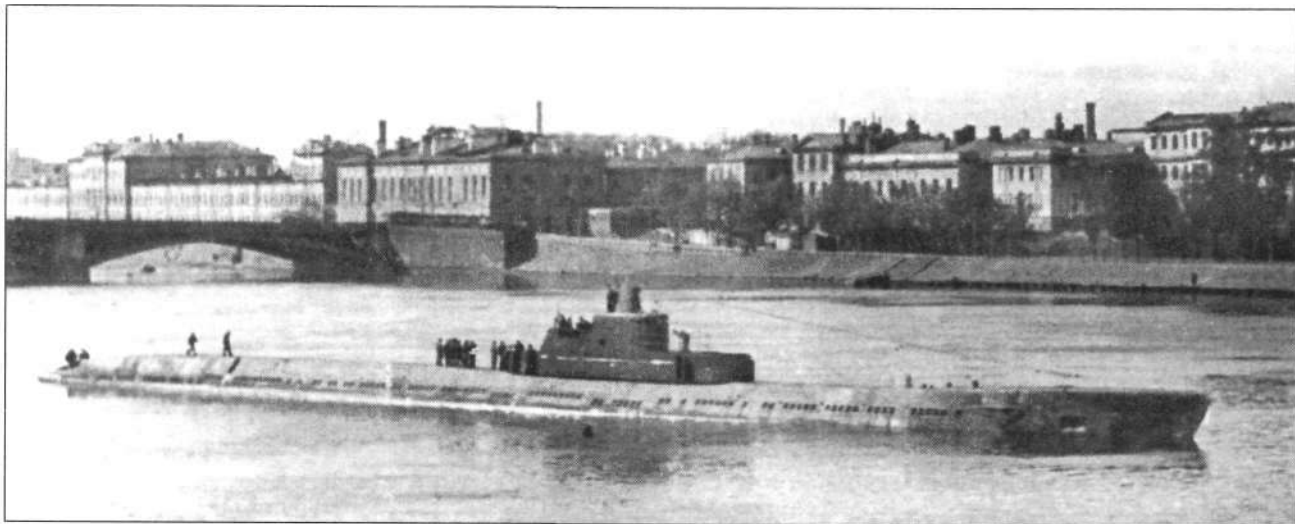
г) Газоотводные клапана двигателей после продолжительной работы машин задраиваются медленно и превышают норму на 15 секунд.

д) Переговорные трубы Ц.П. с концевыми отсеками имеют много изломов, в результате чего слышимость плохая».

О высоких боевых и маневренных качествах подводных лодок XIV серии указывалось и в докладе Наркома ВМФ флагмана флота 2-го ранга Н.Г. Кузнецова на имя Председателя Комитета Обороны при СНК СССР В.М. Молотова. «При базировании на Мурманск подлодки «К» смогут действовать в Средиземном море в течение 20 сут., не считая хода туда и обратно. При базировании на Камчатку подлодки «К» смогут ходить к Филиппинским островам, Новой Гвинее и Борнео или к Западным берегам Америки вплоть до Сан-Франциско с пребыванием на позиции в течение 20 суток». Прошло всего чуть больше года, и в августе 41-го по результатам первого боевого похода «К-2» командир БПЛ СФ Н.И. Виноградов записал следующий вывод: «6. Опыт боевого похода ПЛ «К-2» выявил практическую автономность ПЛ данного типа. В частности спецификационные данные, определяющие автономность в 50 суток не реальны. Действительная автономность (по топливу) не превышает 30—35 суток при средней напряженности боевых действий».

Вторая партия «катюш» не успела вступить в строй до начала войны. Согласно довоенным планам, «К-52» планировали сдать флоту в декабре, «К-51», «К-53» и «К-56» — в 4-м квартале 1941 г., а две оставшихся подлодки — в начале 1942 г. План военного кораблестроения, предложенный в правительство совместным документом НК ВМФ и НК СП 26.6.1941, не предусматривал новых мобилизационных закладок субмарин XIV серии и лишь переносил срок сдачи двух последних кораблей с 1942 г. на конец 1941 г. Фактически ничего из этого не получилось. В августе не прошедшие испытания «К-51» и «К-52», а также не достроенные окончательно «К-53» и «К-56» подготовили к переходу по ББК, который не состоялся из-за начавшейся блокады Ленинграда. Согласно донесению комбрига Героя Советского Союза капитана 1-го ранга Орла на середину сентября «К-54» и «К-55» находились на плаву в акватории завода №189 в технической готовности около 30—40%. Интересно отметить, что согласно отчетным данным ОВСПК на 28.1.1941 лодки имели техническую готовность 38 и 35% соответственно, а согласно планам НКСП на 3-й квартал их расчетная готовность на 1.7.1941 г. должна была составлять 53,9 и 61,4% соответственно. При этом на 10 субмарин 13-го дивизиона, в который входили обе «катюши», имелось всего 127 командиров и краснофлотцев, да и то все они были распределены по оборонительным позициям Октябрьского района Ленинграда.

В конце 1941 г. официально так и не принятые от промышленности «К-51» и «К-52» чуть было не вышли в боевые походы, но произошедшие по вине командования и личного состава аварии помешали осуществлению этих планов. На апрель 1942 г. «К-51», «К-52» и «К-56» считались в 93% готовности, «К-53» готовой на 87,7%, «К-55» на 65,6%, «К-54» на 56,8%. Сроки сдачи ленинградскими заводами по первым четырем кораблям планировались на май — июнь 42-го, по двум последним — на 1943 год. Реализовать эти на-



**Одна из балтийских подводных лодок типа «К»
(предположительно «К-56») на Неве в период
прохождения испытаний, 1943 г.**

дежды не получилось. Сыграла свою роль блокада, повреждения кораблей и разрушение заводов, ресурсы которых в первую очередь были направлены на ремонт уже находившихся в строю кораблей. Так, например, 26.4.1942 с завода им. Ленина (быв. Невский), где на приколе стояли недостроенные «К-54» и «К-55», поступило сообщение, что последняя «погрузилась у пирса». Расследование показало, что в условиях отсутствия экипажа охрана лодки осуществлялась дежурно-вахтенной службой завода, которая отсутствовала на посту по несколько суток, а в остальное время даже не пыталась обходить корабли и производить хотя бы их внешний осмотр. Как показало расследование, вес-

ной, вероятно в результате обжигания льдом, в обшивке ЦГБ №7 возникла вертикальная трещина длиной 120 мм, через которую цистерна начала заполняться водой. Со временем вода через не заделанные отверстия проникла и в ЦГБ №4, где имелось сообщение с прочным корпусом через отверстия отсутствовавших трубопроводов замещения топлива. Через какое-то время прочный корпус, приняв большое количество воды начал тонуть, а достигнув наклонного грунта — переворачиваться. Лодку удержали швартовы, хотя в нескольких местах кнехты вывернулись из гнезд. Прочный корпус оказался полностью залит водой, и на то, чтобы поднять его на поверхность с помощью эл-роновцев, ушло полтора месяца.

Тем не менее, в 1942—1943 гг. вступили в строй четыре первых корабля, которые приняли участие в войне на Балтике на завершающем этапе Великой Отечест-

венной. Следует подчеркнуть, что для упрощения конструкции и процесса испытаний на балтийских лодках минно-балластные цистерны были переоборудованы в топливные (после войны лодкам вернули проектное вооружение). Кроме того, со второй половины 43-го возобновилась достройка «К-54» и «К-55». Последнюю удалось сдать флоту в декабре 1944 г., но поскольку экипаж не успел завершить подготовку к весне 45-го, в войне она участия не приняла. Техническая готовность корпуса «К-54» за годы войны практически не изменилась, а, возможно, даже и понизилась вследствие снятия ряда механизмов и конструкций для ремонта «систершипов». По данным отчета ДСКРПЛ на декабрь 1943 г. она составляла всего около 30%. Эта подлодка бессменно фигурировала в планах военного кораблестроения до мая 1949 г., пока внезапно не поступило указание разделить ее на металл.

Послевоенные модификации

Сохранившиеся в составе ВМФ СССР субмарины типа «К» в 1948 г. были сосредоточены в составе Северного флота, а на следующий год переклассифицированы в большие, с присвоением индекса «Б». Серьезной модернизации не планировалось, так как началось поступление больших лодок пр. 611, с гораздо более высокими характеристиками. Тем не менее, перевооружение флота на ракетное оружие отчасти коснулось и «катуш». Для проведения экспериментальных стрельб крылатыми ракетами («самолетами-снарядами» по тогдашней терминологии) 10ХН, предназначенными для стрельбы по береговым целям, предполагалось использовать «Б-5» (быв. «К-51»). Тема по размещению на подлодке ракеты 10ХН имела шифр «Волна». 10 ХН была разработана в ОКБ-51, представляя собой аналог немецкой «Фау-1»/Fi-103, отличавшийся от прототипа увеличенной до 3,3 т стартовой массой, наличием твердотопливных стартовых ускорителей, отстыковывающимися при хранении консолями крыла. Предполагалось проверить в корабельных условиях работоспособность систем ракеты, в том числе и автопилота. Предложение о разработке технического проекта переоборудования силами ЦКБ-18 утвердили совместным решением заместителей

военно-морского министра и министра судостроительной промышленности. Проект получил №628, работами в 1952 — 1953 гг. по заключенному с ГУК договору руководил И.Б. Михайлов.

Одна ракета 10ХН размещалась в прочном контейнере цилиндрической формы, установленном на верхней палубе позади прочной рубки. Контейнер рассчитывался на предельную глубину погружения. Внутри контейнера имелась пробковая изоляция. Ракета должна была храниться в контейнере со снятыми консолями крыла. В носовой части контейнера был люк для входа личного состава в контейнер. Старт ракеты производился против хода подводной лодки. Для старта 10ХН устанавливалось устройство, состоящее из фермы с механизмами ее подъема и опускания и механизмов подачи снаряда на стартовое устройство. Длина фермы составляла 30 метров, угол подъема — 14°. Стартовое устройство размещалось в диаметральной плоскости в кормовой части лодки. Связующим звеном между стартовым устройством и контейнером служила откидывающаяся кормовая крышка последнего. Кроме контейнера и стартового устройства с его механизмами, на лодке размещались: в центральном посту — пульт управления стартом, в контейнере — коммутационный пульт, а также переносные пульта проверки электросети стартового устройства, включения регистрирующей аппаратуры и т.п. Размещение ракетного вооружения производилось за счет снятия артиллерийского вооружения, запасных торпед к носовым аппаратам, кормового шпигла, аварийно-спасательного бую и судовых запасов.

Для запуска лодка должна была всплыть в надводное положение. Ракета на стартовой тележке выдвигалась из контейнера, после чего к ней пристыковывались консоли крыла. Затем ракета переводилась на стартовую ферму, крышка контейнера закрывалась. Пуск ракеты обеспечивал специальный гироскопический прибор, замыкавший цепь старта в пределах углов крена $\pm 30^\circ$ и дифферента $0-4^\circ$. Понятно, что для 50-х годов это было слишком долго. Кроме того, точность стрельбы 10ХН оставляла желать лучшего. Переоборудование было отменено в связи с решением СМ СССР от 19.2.1953 о прекращении работ по теме «Волна».

Основные этапы строительства подлодок типа «П» и «К»

№	Тактический номер и наименование	Завод-строитель	Заводской номер	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата подписания приемного акта
1.	П-1 «Правда»	189	218	21.5.1931	3.1.1934	9.6.1936
2.	П-2 «Звезда»	189	219	19.12.1931	15.2.1935	9.7.1936
3.	П-3 «Искра»	189	220	19.12.1931	1.12.1934	9.7.1936
4.	К-1	194	451	27.12.1936	28.4.1938	16.12.1939
5.	К-2	194	452	27.12.1936	28.4.1938	15.12.1939
6.	К-3	194	453	27.12.1936	31.7.1938	27.11.1940
7.	К-21*	196	108	10.12.1937	16.8.1939	30.11.1940
8.	К-22*	196	109	5.1.1938	4.11.1938	15.7.1940
9.	К-23	196	110	5.2.1938	28.4.1939	25.9.1940
10.	К-51	194	454	28.2.1938	30.7.1939	17.11.1943
11.	К-52	194	455	28.2.1938	5.7.1939	11.10.1942
12.	К-53	194	456	30.5.1938	1.9.1939	31.7.1943
13.	К-54	189	288	30.4.1937	3.3.1941	не достраивалась
14.	К-55	189	289	29.4.1937	7.2.1941	25.12.1944
15.	К-56	189	290	17.10.1937	29.12.1940	29.10.1942

* В период постройки до приказа НК ВМФ №0565 от 10.8.1940 подводная лодка с зав. №109 ошибочно носила название «К-21», №108 — «К-22». Точная дата присвоения ошибочных названий нуждается в уточнении.

КОНСТРУКЦИЯ

Описание конструкции подводных лодок IV серии (тип «П»)

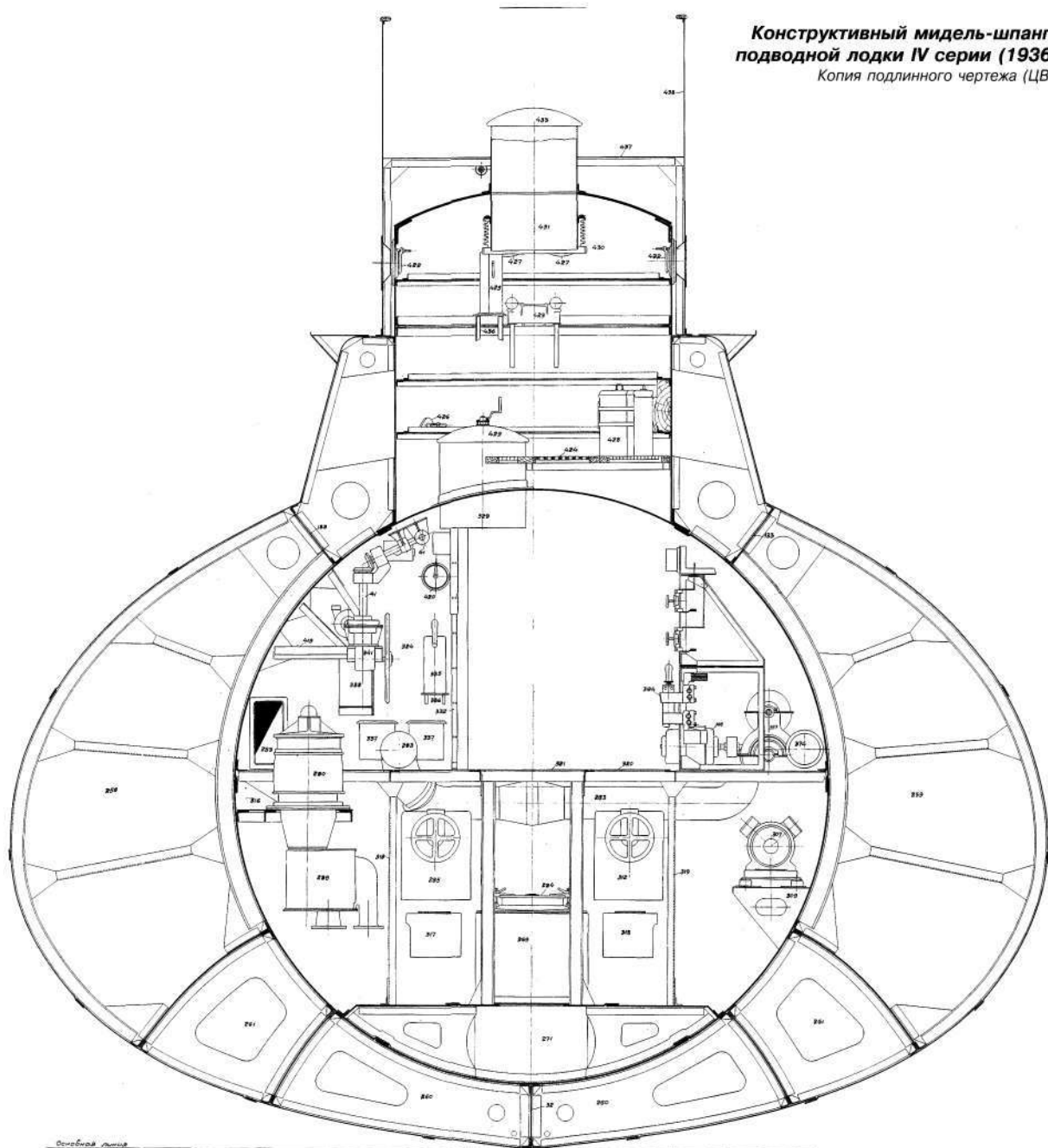
Корпус

Лодка двухкорпусная, семиотсечная. Прочный корпус кругового сечения имел обшивку 10 мм, соединения клёпаные. Переборки рассчитаны на наибольшую глубину погружения, выполнены из 14 мм стали, сварные. Водонепроницаемые двери из алюминия. Фундаменты под механизмы частично сварные. Прочная

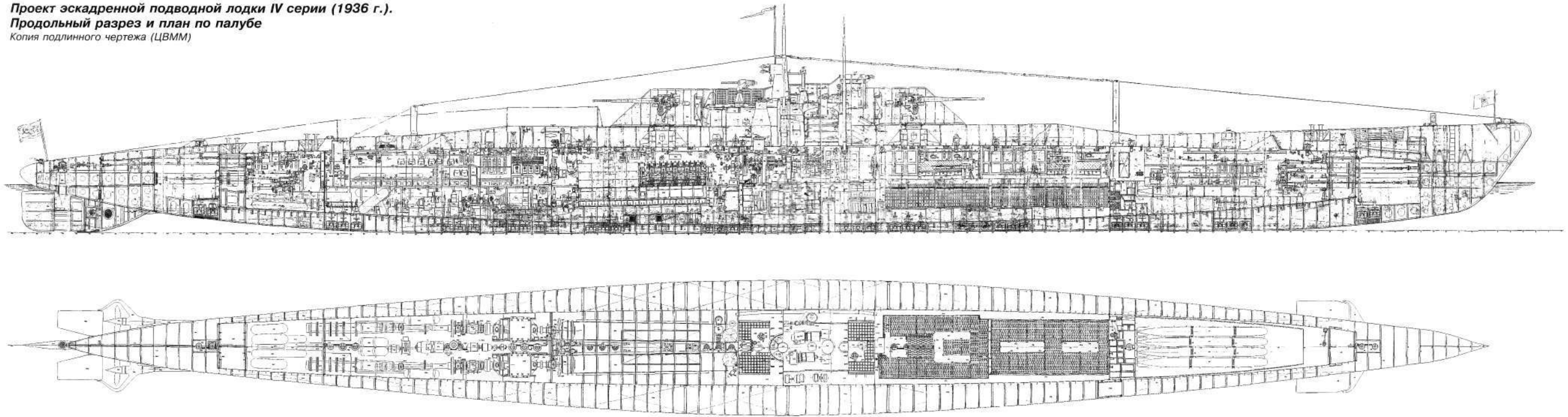
рубка имеет форму цилиндра со сферической крышей и выполнена из маломагнитной стали. В носовой и кормовой части 1-го и 7-го отсеков были расположены дифференциальные цистерны, а в трюме 1-го — торпедозаместительная, топливная и провизионная. В трюмных частях 2-го и 3-го отсеков под настилом аккумуляторных ям находились топливные и масляная

Конструктивный мидель-шпангоут подводной лодки IV серии (1936 г.)

Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



Специальный чертеж



цистерны. Двухсекционная уравнильная цистерна находилась в междубортном пространстве под центральным постом. Между прочным и легким корпусом размещались цистерны главного балласта (ЦГБ), включая среднюю группу. Цистерна быстрого погружения не предусматривалась. Легкий корпус имел обшивку 6 мм, надстройка сделана из 4-мм листов. Для

снижения верхнего веса палуба надстройки между носовыми оконечностями и ограждением рубки опускалась, из-за чего подлодка имела характерный «горбатый» силуэт.

Общекорабельные системы и устройства

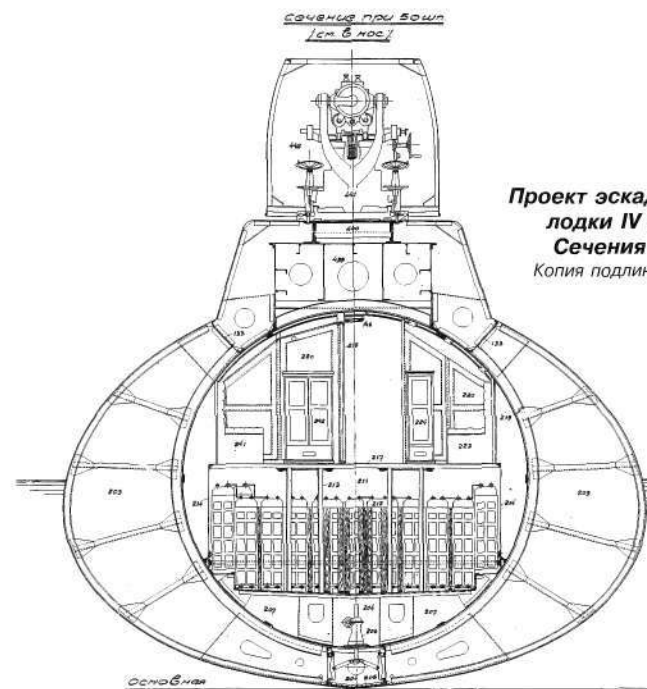
Цистерн главного балласта — 10 междубортных и две концевых. Кингстоны двухсторонние (68 захлопок с общей площадью около 11 м²), имели уникальные для отечественного подводного кораблестроения дистанционные электрические приводы с гибкими элементами в виде пружинных муфт. Отмечалась сложность, малонадежность и трудность в эксплуатации элект-

ропривода кингстонов ЦГБ, расположенных в труднодоступных местах. Клапана вентиляции цистерн приводились в действие пневматическими приводами. Управление всеми приводами производилось централизованно.

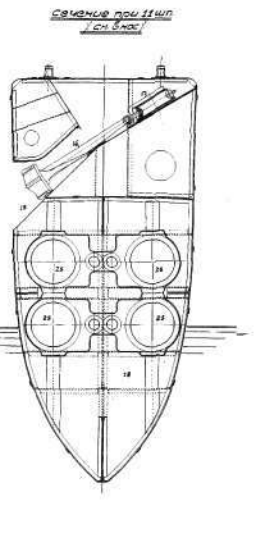
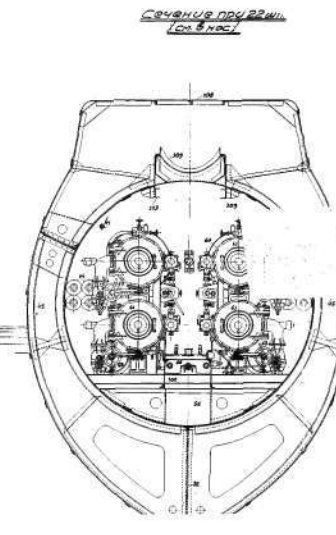
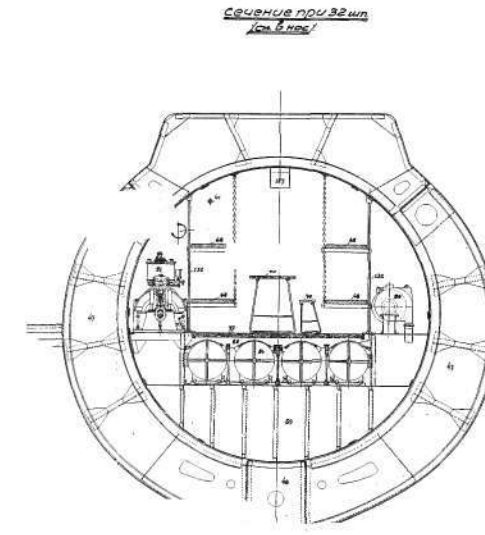
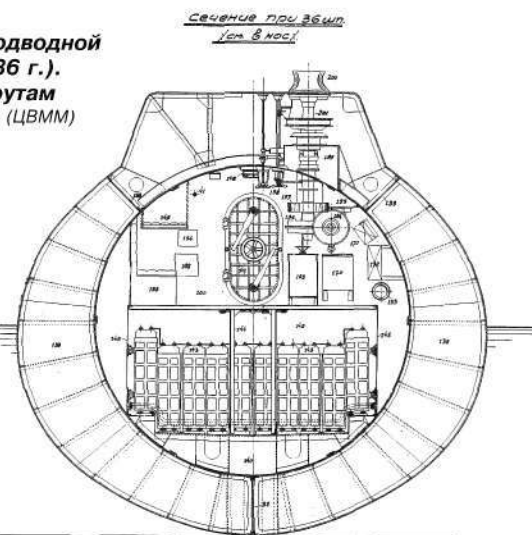
После выполнения всего комплекса модернизационных работ переход из крейсерского положения в позиционное занимал 45 с, из позиционного в погружённое 1 мин и из крейсерского в погружённое 1 мин 45 с. Для продувания концевых групп цистерн главного балласта использовались специальные компрессоры низкого давления фирмы Броун-Бовери, производительностью 60 м³/мин, создававшие давление в 1,4

атм. Интересно отметить, что на вступавших одновременно «эсках» уже стояла более прогрессивная система продувания концевых групп отработанными газами дизелей. Объяснялось это «долгостроем» «правд», на момент закладки которых данная система еще не была известна нашим инженерам. Резервной системой откачки водяного балласта являлся насос фирмы Рато, производительностью 250 т в час. Для осушения отсеков мог быть использован трюмный поршневой насос, производительностью 15 т/ч.

Для пополнения запаса сжатого воздуха имелось два компрессора высокого давления К-7 производительностью 6 л/мин при давлении 225 атм каждый.



Проект эскадренной подводной лодки IV серии (1936 г.).
Сечения по шпангоутам
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



Запас воздуха высокого давления размещался в пяти группах баллонов (22 баллона), помещенных в прочном корпусе.

Общесудовые системы водяного и дифференциального трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления выполнялись из меди. Электродвигатели приводов носовых и кормовых горизонтальных рулей размещались в оконечностях. Привод шпиль и брашпиля электрический. На лодке имеется один надводный якорь Холла.

Мореходность, дальность плавания и автономность

Лодки IV серии могли находиться в море в крейсерском положении при любом волнении, в позиционном до 5 баллов. При этом с усилением волнения они очень быстро теряли свои ходовые качества, поскольку из-за малой осадки на волнении их винты начинали выходить из воды. «Правды» имели плохую управляемость в подводном положении, для удержания на глубине требовалась скорость не менее 4 уз. Это объяснялось, с одной стороны, неудачными обводами, с наличием «горбов» на верхней палубе, создававших топящие моменты на подводном ходу, а с другой стороны, недостаточной площадью горизонтальных рулей. Чрезмерный запас плавучести привел к продолжительному времени погружения, проводившегося в несколько этапов. Большая зона запретных чисел оборотов линии вала в связи с крутильными колебаниями ограничивала маневрирование лодки.

Автономность корабля по запасам определялась в 28 суток.

Экипаж и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 10 офицеров, 16 старшин и 30 рядовых. Личный состав размещался на постоянных койках в 1, 2, 3 и 6-м отсеках. Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 3,2 т, размещался в 6-м отсеке.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) размещались четыре стальных торпедных аппарата калибра 533 мм с торпедами и четыре запасных торпеды под настилом, а также стрельбовые баллоны, кран для погрузки торпед, приводы носовых горизонтальных рулей, шпиль, первая группа ВВД. Койки экипажа располагались вдоль борта и в центральной части отсека, часть из них использовалась в качестве столов для приёма пищи. В отдельных выгородках у кормовой переборки отсека

располагались камбуз и галюн. Отсек имел торпедопогрузочный люк.

Во 2-м отсеке (аккумуляторном) на верхней палубе располагались по правому борту две каюты комсостава, по левому — стационарные койки краснофлотцев, в трюме — первая группа АБ.

В 3-м отсеке (аккумуляторном) на жилой палубе размещалась каюта командира, офицерская кают-компания, спальные диваны для офицерского состава. В трюме была размещена вторая группа АБ.

В 4-м отсеке (центральный пост) было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, ВВД, горизонтальными и вертикальным рулями, а также и другими системами и устройствами. Связь между центральным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. Кроме этого, в отсеке размещались радиорубка и рубка гидроакустики, командирский и зенитный перископы. В трюме устанавливались компрессоры низкого давления, два снарядных погреба, цистерна лага.

В 5-м отсеке (дизельном), кроме двух главных дизелей, располагались баллоны пускового воздуха дизелей, резервные топливные и водяные насосы.

В 6-м отсеке (электромоторном) были размещены два главных гребных электродвигателя с их станциями управления, разобщительные фрикционные муфты линий валов, две группы баллонов ВВД, компрессор высокого давления, вольтопонижающий агрегат, койки личного состава, опреснитель. Отсек был снабжен входным люком с выходом на палубу надстройки и торпедопогрузочным люком. Смысл установки данного люка не совсем понятен, поскольку согласно тактическому формуляру время зарядки аппаратов с подкачей торпед через него составляло 90 минут вместо 20 при зарядке через передние крышки.

В 7-м отсеке (кормовом торпедном), кроме двух торпедных аппаратов с торпедами (без запасных торпед), также находились электродвигатели приводов рулей, одна группа баллонов ВВД и умывальник.

В носовой проницаемой оконечности размещались надводный якорь, швартовное и буксирное устройства. В надстройке — четвёртая и пятая группа баллонов ВВД, шпиль, аварийно-сигнальные буи, глушители дизелей, а в носовой части — шлюпка.

В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались перископы, шахты подачи воздуха к дизелям и системы вентиляции, шахты подачи боеприпасов и выхода личного состава к орудиям, 100-мм и 45-мм пушки.

Описание конструкции подводных лодок XIV серии (тип «К»)

Корпус

Конструкция лодки была двухкорпусная. Прочный корпус, наибольшим диаметром 5,3 м, имел цилиндрикоконическую форму и выполнялся клепаным. Материал — сталь, толщиной 18 — 22 мм. Переборки разделяли прочный корпус на семь отсеков. Переборки: 1-го отсека, носовая 3-го, между 5-м и 6-м отсеками — сферические, рассчитанные на давление 10 кг/см². Кормовая переборка 3-го отсека плоская, рассчитанная на давление 10 кг/см². Переборки между 4-м и 5-м, а

также между 6-м и 7-м отсеками плоские, рассчитанные на давление 2 кг/см². Переборочные двери овальные. Концевые переборки были сферические, литые. Три зоны — 1-й отсек, 3-й, 6-й и 7-й, разделенные между собой только легкой переборкой, представляли собой отсеки-убежища, оборудованные постами аварийного продувания главного балласта.

В трюмной части 1-го и 7-го отсеков были расположены дифференциальные и торпедозаместительные, а также провизионная (только в 1-м) цистерны. В трюмных

частях 2-го и 4-го отсеков (под настилом аккумуляторных ям) находились топливные цистерны. Под центральным постом находились артиллерийский погреб и минно-балластная цистерна (на «К-51» — «К-56» переоборудована в топливную). Цистерна быстрого погружения была выгорожена в носовой части трюма 4-го отсека. Запасы масла и воды для охлаждения дизелей и работы гидромуфт размещались в цистернах, находящихся в трюмах 5-го и 6-го отсеков.

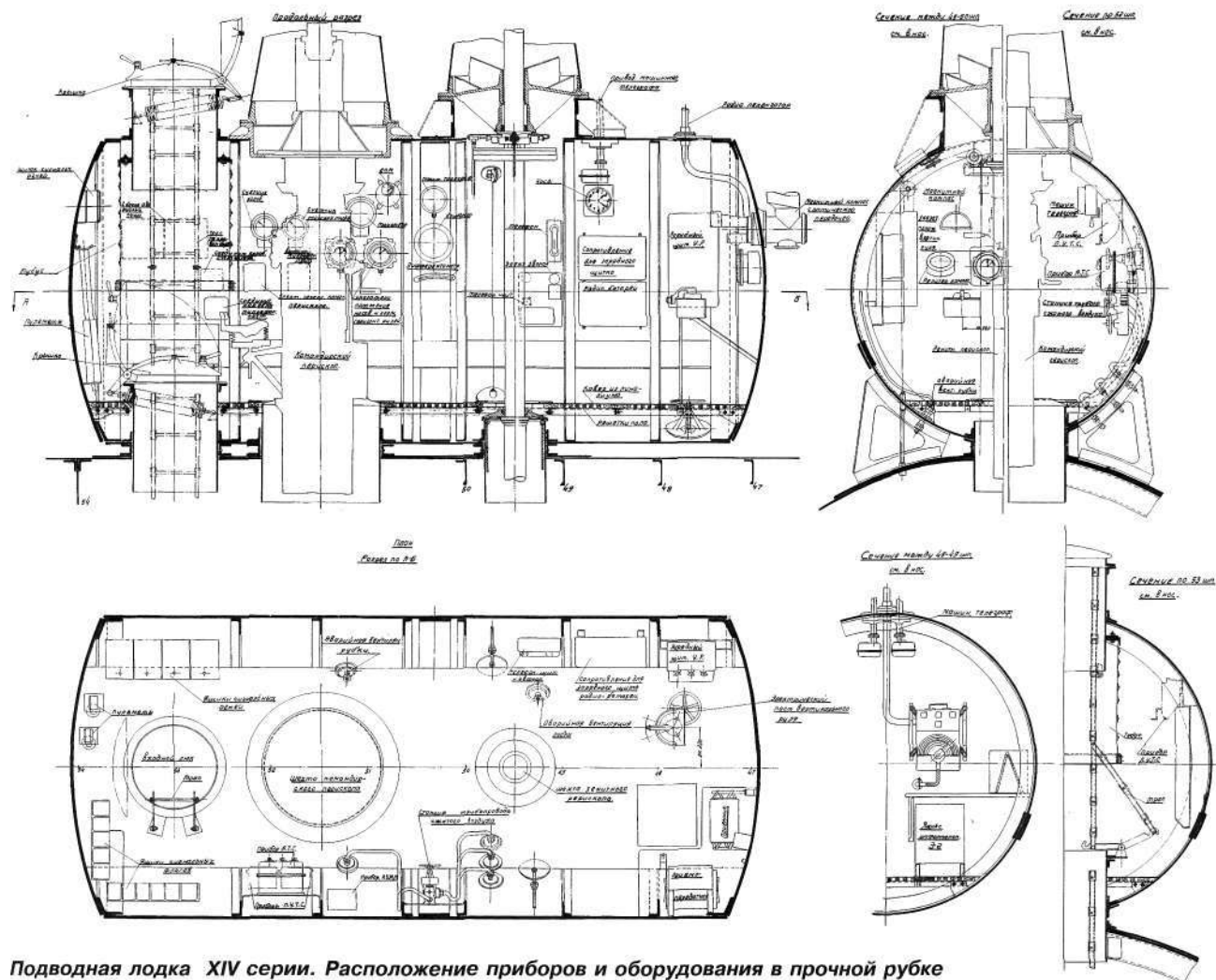
Над 3-м отсеком находилась прочная рубка, выполненная в виде горизонтального цилиндра диаметром 2,3 м, со сферическими переборками на торцах. В ней размещался главный командный пункт. Рубка могла быть использована как шлюзовая камера.

Прочный корпус вполне соответствовал спецификационным требованиям и в годы войны хорошо «держал» воздействия боевого и навигационного характера. Его высокие характеристики подтвердились и состоявшимся в октябре 1940 г. опытным погружением «К-1» в Мотовском заливе на глубину 120 м.

Легкий корпус, надстройка, все фундаменты под главные и вспомогательные механизмы (за исключе-

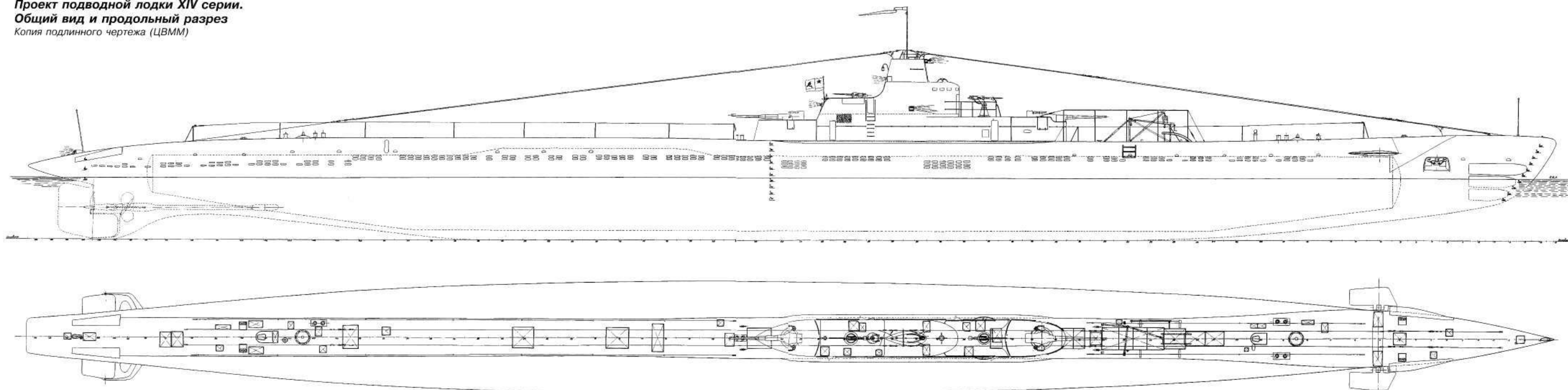
нием мест их крепления к прочному корпусу) выполнены сварными. Толщина легкого корпуса составляла всего 6 мм. Между прочным и легким корпусом размещались цистерны главного балласта (ЦГБ), а также уравнильные и быстрого погружения. Надводная непотопляемость гарантировалась при приеме запаса топлива в четыре ЦГБ из пяти. С полной загрузкой надводная непотопляемость не гарантировалась. Кроме того, в надстройке размещались дополнительные цистерны для хранения пресной воды (поскольку, как и следовало ожидать, вода в них зимой замерзала, в 1942 г. все эти цистерны демонтировали), а в кормовой части — два торпедных аппарата.

Легкий корпус был, пожалуй, центральной болевой точкой всего проекта, к которой высказывалось больше всего претензий. В «Сборнике материалов по военному кораблестроению №5», подготовленном НТК ВМФ в 1945 г. и целиком посвященном «катушам», по поводу него писалось: «Даже при достаточно отдаленных взрывах в сварных стыках между секциями цистерн появлялись трещины... Не только сотрясения от взрывов, но и сильные удары волн вызывали наруше-

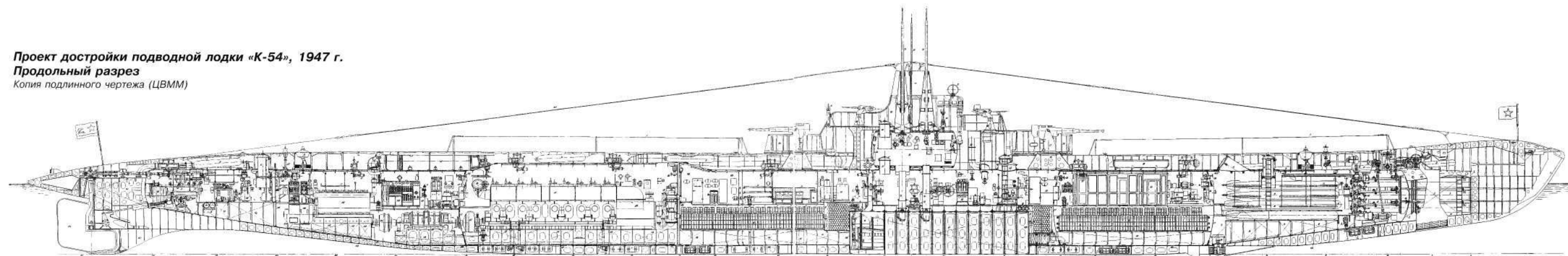


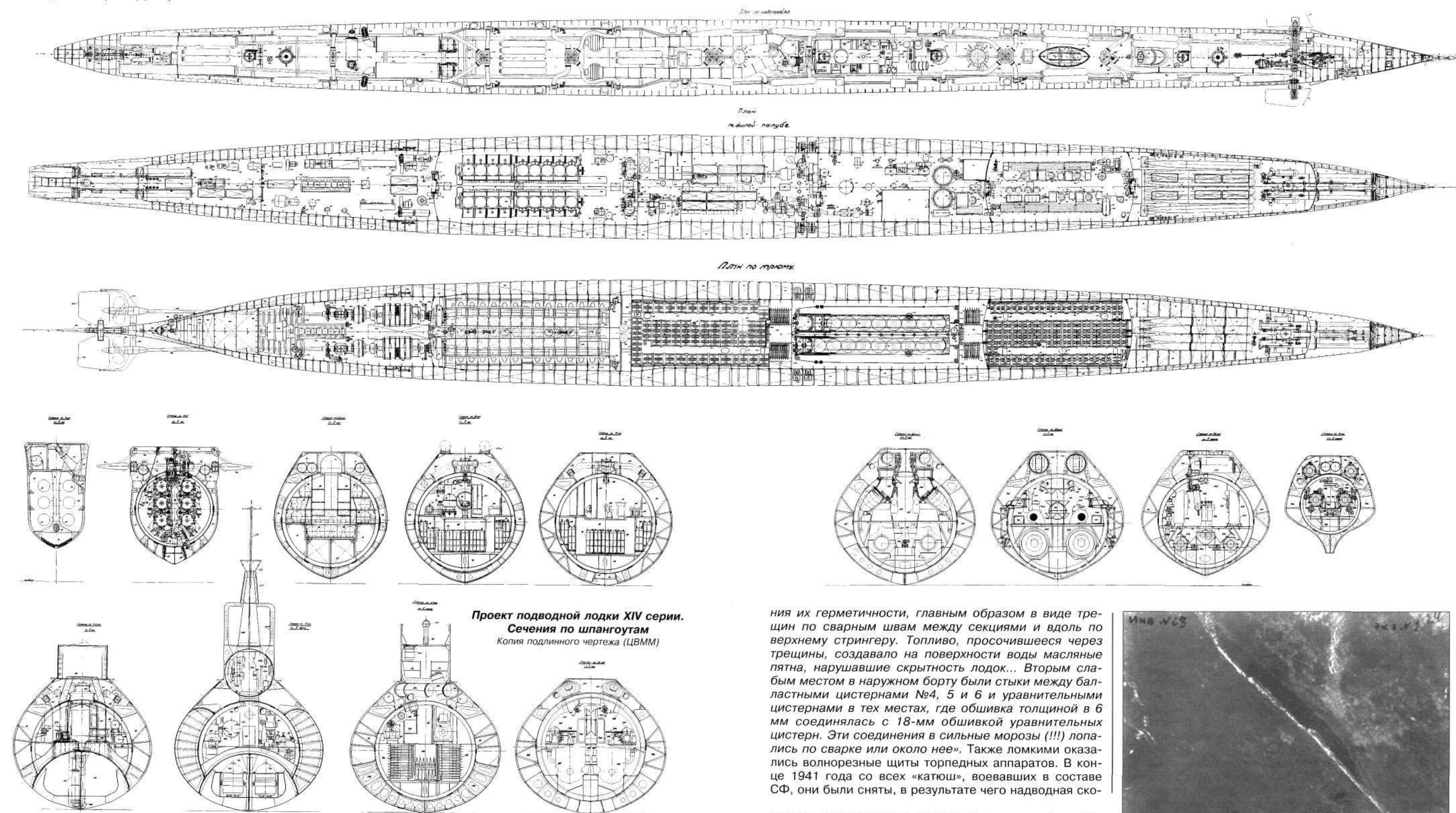
Подводная лодка XIV серии. Расположение приборов и оборудования в прочной рубке
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

Проект подводной лодки XIV серии.
Общий вид и продольный разрез
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



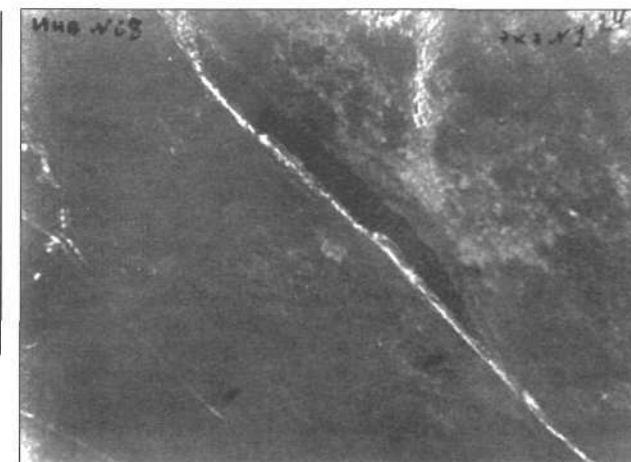
Проект достройки подводной лодки «К-54», 1947 г.
Продольный разрез
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)





ния их герметичности, главным образом в виде трещин по сварным швам между секциями и вдоль по верхнему стрингеру. Топливо, просочившееся через трещины, создавало на поверхности воды масляные пятна, нарушавшие скрытность лодок... Вторым слабым местом в наружном борту были стыки между балластными цистернами №4, 5 и 6 и уравнительными цистернами в тех местах, где обшивка толщиной в 6 мм соединялась с 18-мм обшивкой уравнительных цистерн. Эти соединения в сильные морозы (!!!) лопались по сварке или около нее». Также ломками оказались волнорезные щиты торпедных аппаратов. В конце 1941 года со всех «катюш», воевавших в составе СФ, они были сняты, в результате чего надводная ско-

Разрыв сварного шва легкого корпуса в районе 69-70 шп. левого борта подводной лодки «К-21», август 1942 г.





Носовая оконечность подводной лодки «К-3» увеличенной высоты

могла иметь место нулевая и даже отрицательная остойчивость со всеми вытекающими последствиями. Для обеспечения нормального и безопасного процесса погружения была срочно разработана система блокировки открытия клапанов вентиляции цистерн главного балласта № 5 и 6 с открытием крышек миносбрасывающих люков и клапана вентиляции минно-балластной цистерны № 14, таким образом, что клапаны вентиляции цистерн № 5 и 6 открывались лишь тогда, когда были полностью открыты крышки минносбрасывающих люков и клапан вентиляции цистерны № 14.

ЦГБ № 3, 4, 7, 8, 9 были приспособлены для хранения топлива. Надводная непотопляемость гарантировалась при приеме запаса топлива в четыре ЦГБ из пяти. С полной загрузкой надводная непотопляемость не гарантировалась.

Приводы кингстонов и клапанов вентиляции групповые, пневматические, с самотормозными пневматическими машинками. Дистанционное управление клапанами осуществлялось из центрального поста.

Общесудовые системы водяного и дифферентовочного трубопроводов, сжатого воздуха высокого давления, трубопровода низкого давления, общей вентиляции, спасательные устройства и прочее были выполнены такими же, как и на подводных лодках типа «С». Дифферентовочную систему обслуживали два (на «К-21» три) трюмных поршневых насоса ТП-18 производительностью каждый 18 т/ч на глубине 100 м. В качестве водоотливных средств использовались один центробежный насос М-125 (штатно) производительностью 84 т/ч на глубине 100 м и 36 т/ч на глубине 110 м, а также насосы охлаждения главных дизелей М-27-17-45 (по 190 т/ч на глубине 25 м). Общая производительность водоотливных средств в подводном положении на предельной глубине составляла 40 т/ч.

Для пополнения запаса сжатого воздуха имелось два компрессора высокого давления ЭК-15 производительностью 15 л/мин при давлении 225 атм. каждый. Запас воздуха высокого давления размещался в шести группах баллонов, помещенных в междубортном пространстве. Время пополнения запаса ВВД — 6 часов.

Время погружения лодки в боевое положение из крейсерского 60—65 с. Теоретически из позиционного положения это должно было занимать 20—30 с, однако плавать в позиционном положении под дизелями из-за заливания коротких вентиляционных шахт и глушителей «катюши» не могли даже при незначительном волнении. Когда плавание в позиционном положении все-таки имело место, субмаринам приходилось вместо дизелей использовать электромоторы. Для продувания главного балласта при всплытии предусматривались два турбокомпрессора производительностью 45 м³/мин каждый. Время нормального всплытия в крейсерское положение с продуванием ЦГБ воздухом низкого давления доходило до 10 минут, что считалось вполне удовлетворительным.

рость упала до 20—20,4 узлов. Не выдержала испытания Баренцевым морем и надстройка с ограждением рубки. В 10-балльный шторм на «К-1» надстройка сместилась настолько, что заклинила шпиль и носовые рули. На «К-23» в 9-балльный шторм надстройка сдвинулась на левый борт на 5 мм, заклинив шпиль и привод отваливания горизонтальных рулей. Эти же шторма с легкостью отрывали съемные щиты палубы и выбивали стекла в ходовой рубке. При деформации ограждения рубки переставали полностью закрываться откидные фальшборты 45-мм орудия. Это, в свою очередь, не давало возможности пользоваться выносным ночным торпедным прицелом ЛН, который должен был устанавливаться на фальшборте.

С целью повышения мореходных характеристик часть лодок («К-3», «К-51» — «К-56») оснастили носовой оконечностью с увеличенной высотой и развалом бортов. «По опыту плавания в Баренцевом море в штормовую погоду, — сообщалось в «Сборнике материалов» — эта носовая наделка хотя и уменьшила заливание, но крайне незначительно». Большой эффект имела замена съемных щитов палубного покрытия на крупноячеистые решетки (большая часть волны уходила в них, не достигая мостика) и установка волноотбойных козырьков. Лодки Северного флота (кроме «К-3») оснащались специальными наделками треугольной формы для предохранения носовых горизонтальных рулей от ударов волн.

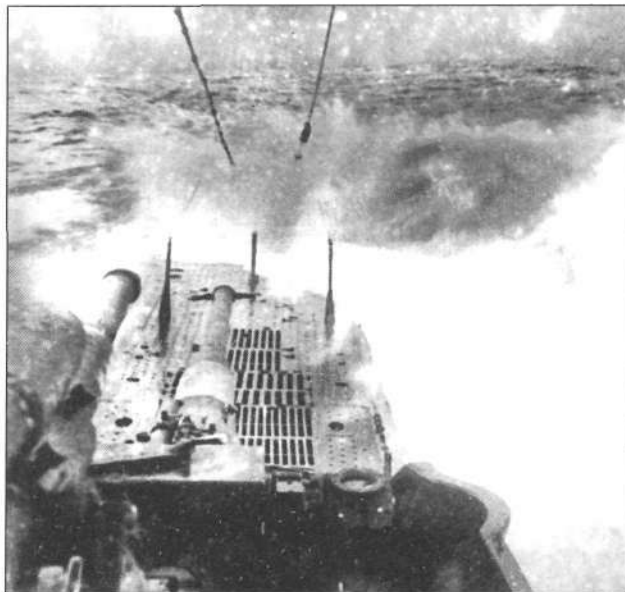
Общекорабельные системы и устройства

Между прочным и легким корпусом размещались 13 цистерн главного балласта (ЦГБ), а также уравнильные и быстрого погружения. Цистерны № 2, 12 и 13 бескингстонные. Цистерны главного балласта № 5 и 6 играли роль средней группы. Минно-балластная цистерна № 14 (расположенная внутри прочного корпуса и рассчитанная на полное забортное давление) заполнялась через крышки люков сбрасывания мин, имевших электрический привод, который из-за неудачной конструкции иногда заклинивало. В этом случае заполнение минно-балластной цистерны могло значительно отставать от заполнения остальной части главного балласта, и тогда в процессе погружения лодки

Приводы брашпиля, горизонтальных и вертикальных рулей — электрические. Носовые горизонтальные рули были складывающиеся и в сложенном виде располагались вдоль борта надстройки. На испытаниях «К-1» отмечалось: «Привод отваливания и заваливания ненадежен в работе, переключение с отваливания на перекладку также ненадежно и требует особенного тщательного наблюдения. Обильная смазка привода демаскирует лодку в подводном положении всплывающими масляными пятнами». Привод вертикального руля имел винт Дэвиса, который очень быстро изнашивался и требовал замены каждые два года. Отмечалось, что перекладка всех рулей вручную крайне затруднена и требует усилий одного-двух человек. Лодки оснащались авторулевым «Угорь», который хотя и работал хорошо, практически не применялся из-за необходимости частых смен курса, особенно в свежую погоду. Как и на других советских подводных лодках, многочисленные электрические приводы создавали большой шум и уже в начале войны считались совершенно неудовлетворительными с точки зрения соблюдения скрытности. Установка приборов и механизмов на амортизаторы, начавшаяся со второй половины 1942 г. значительно повысила их живучесть и несколько снизила уровень шума, но полностью ликвидировать его не смогла. Приводы шпиля и брашпиля были электрическими. На лодке имеется один надводный якорь Холла.

Мореходность, дальность плавания и автономность

Мореходность «катуш», как уже отмечалось раньше, была оценена в годы войны как совершенно неудовлетворительная. Ещё на испытаниях отмечалось, что на волне выше 5 баллов при средних и полных ходах носовая часть принимает много воды. *«Из мореходных качеств подлодок, — писалось в отчете Управления кораблестроения за годы войны, — на наших подлодках хуже всего обстоит вопрос с всхожестью на волну. Существующие обводы носовой части, надо полагать, в какой-то степени влияют на поведение ее на волне и на заливаемость, что в связи с начавшейся войной нам не удалось установить экспериментальным путем в опытном бассейне и на натурных испытаниях. Это обстоятельство в значительной степени влияет на уменьшение скорости подлодок при плавании их против волны».* Все это в полной мере относилось к «катушам», у которых острые обводы носовой части преднамеренно выбирались для достижения максимальных скоростей в надводном положении. Все это оказалось действенным для плавания при незначительном волнении, а при свежей погоде такие обводы давали прямо противоположный эффект: корабль «резал» волну вместо того, чтобы всходить на нее. Из-за этого носовые горизонтальные рули создавали на полных ходах фонтаны воды высотой до 4 метров. Для устранения этого недостатка на «К-1», «К-2», «К-21» — «К-23» были установлены наделки треугольной формы. При «зарывании» носовой оконечности волны перекатывались через мостик, унося с собой все незакрепленные предметы. Страдала не только верхняя вахта. Через открытый рубочный люк (через него поступал воздух к дизелям, поскольку короткие штатные шахты заливались еще сильнее и их приходилось зак-



Одна из подводных лодок типа «К» Северного флота в открытом море

рывать) обильные порции воды попадали в центральный пост, постоянно рискуя замкнуть расположенное там электрооборудование. Затем вода стекала в шахты перископов, где замачивала их нижние головки. Чтобы избежать заливания командирам приходилось корректировать курс в зависимости от направления движения ветра и волн, двигаться генеральным курсом галсами, что не могло не отражаться на решении боевых задач.

Высота и протяженность вентиляционных шахт и выхлопов дизелей были совершенно недостаточны. Это стало причиной неоднократного попадания субмарин в различные критические ситуации: так, вода, попавшая через шахту подачи воздуха к дизелям на переключатель электроподстанции в 5-й отсек «К-21» 12.2.1943, стала причиной серьезнейшего пожара. В другом случае накипь из морской соли на клинкетках выхлопов дизелей заставила командира субмарины Н.А. Лунина послать матросов на работы внутри надстройки, из-за чего «катуша» чуть было не попала под таранный удар немецкого эсминца.

Отмечалась слабость конструкции легкого корпуса (*«листы палубы местами прогибаются от тяжести человека»*). Иногда, под воздействием штормовых волн, он смещался, палубные люки продавливались, заклинивало привод складывания носовых горизонтальных рулей.

Скорость, которую развивали подлодки, также весьма сильно зависела от состояния моря. По данным ГМШ, она составляла 20 узлов при волнении до 3 баллов, 18 при 4 баллах, 11 при 5, 9 при 6 и 6 при 7 баллах. При волнении свыше 8—9 баллов движение под главными дизелями против волны становилось и вовсе невозможным, и быстроходные крейсера были вынуждены переключаться на вспомогательный дизель, который обеспечивал им скорость не более 3—4 узлов.

Кроме того, плохая оценка мореходных качеств определялась значительными кренами — до 30—35 гра-

дусов при волнении моря в 6—7 баллов и до 50—55 в условиях шторма. Период качки составлял 9 секунд, по характеру она была плавной и, по заявлению составителей «Сборника материалов», сравнительно легко переносилась личным составом.

Подводная управляемость также оставляла желать много лучшего. Теоретически управляемость на перископной глубине, как и у других отечественных подлодок, обеспечивалась до волнения моря в 6 баллов, но практически «К-52» в марте 45-го была вынуждена осуществить атаку с глубины 20 м из-за невозможности удержаться на перископной глубине уже при 5-балльном волнении. В то же время из-за большого водоизмещения лодки оказались достаточно инертными, при зыби «прилипали к волне», а при приеме достаточного количества воды в уравнильные цистерны для отрыва от приповерхностного слоя резко приобретали отрицательную плавучесть, что на небольших глубинах обычно приводило к удару о морское дно. При их плавании в севернорвежских шхерах или балтийском мелководье командирам пришлось проявлять особую осторожность, поскольку любое столкновение с грунтом могло закончиться повреждением топливно-балластных цистерн с неизбежной потерей скрытности. Поэтому командиры старались держаться на сравнительно большом удалении от берега, что также

обуславливало многочисленные случаи стрельбы с предельных дистанций и связанную с этим низкую результативность атак.

Предполагалось, что большой радиус действия позволит использовать «катюши» в отдаленных районах океана. Война доказала чрезмерный оптимизм этих оценок. По результатам первого боевого похода «К-2» в августе 41-го пришли к выводу, что действительная автономность по топливу не превышала 30—35 суток. Балтийские «катюши» заверенные уже в ходе войны получили еще более строгую оценку. Командир бригады капитан 1-го ранга С.Б. Верховский в заключении о боевом походе «К-51» писал: «Практика похода ПЛ «К-51» (и «К-53») показала, что при условии запаса топлива 220 тонн ПЛ типа «К» может пробыть в море в условиях зимнего времени и данной оперативной обстановки от 20 до 24 суток, т.к. маневрируя на позиции под одним главным дизелем в течение темного времени, расходует соляра в пределах 8,5—10,5 тонн [в сутки — Прим. авт.]. Таким образом, реальная автономность «катюш» составила лишь половину от проектной.

Экипаж и обитаемость

Экипаж лодки состоял из 10 офицеров, 20 старшин и 37 рядовых. Второй отсек был отведен под кают-компанию и одноместные каюты командного состава. В четвертом отсеке располагались кубрик и кают-компания старшин, а также электрический камбуз. Личный состав размещался на постоянных койках в первом, шестом и седьмом отсеках. Провизионные цистерны находились в 1-м и 4-м отсеках, правда, их емкости хватало только на половину принимавшихся в поход продуктов. Из-за этого продукты распределялись для хранения в жилых отсеках, где часть из них неизбежно портилась. Так, в ходе похода «К-53» в ноябре—декабре 1944 г. морякам пришлось выбросить до 30% картошки, капусты как пришедших в негодность. Рефрижераторные фреоновые установки, предназначенные для обеспечения сохранности продовольствия, фактически не использовались из-за отсутствия фреона.



Обед у торпедистов. Подводная лодка «К-22»
Фото Н.Веринчук



Кают-компания подводной лодки «К-22». Военком Л.Н.Герасимов проводит беседу с командным составом. 1943 г. Фото Н.Веринчук

Запас пресной воды внутри прочного корпуса составлял 3 т, что, как показала практика войны, было совершенно недостаточным. Пополнять его пытались при помощи двух штатных дистилляторов, производительностью 40 л/ч каждый, но в условиях качки их работа оказалась малопроизводительной и ненадежной. Поэтому в 1942 г. в уравнильной цистерне №1 сделали выгородку объемом около 10 м³, где и стали хранить увеличенный запас пресной воды. На «катушах» впервые в истории отечественного подводного кораблестроения появились душевые и ванны для личного состава. Впрочем, последние вскоре после начала войны были сняты, а душевыми не пользовались из-за слабого напора горячей воды и необходимости всемерно экономить пресную воду.

Внутреннее расположение

В 1-м отсеке (торпедном) размещались шесть стальных торпедных аппаратов калибра 533 мм с торпедами и 14 запасных торпед, а также стрельбовые баллоны, приводы носовых горизонтальных рулей, брашпиля. Койки экипажа (18) располагались по стенам и в центральной части отсека, часть из них могла быть использована в качестве столов для приема пищи. Отсек имел торпедопогрузочный и входной люки. Под настилом располагалась охлаждаемая провизионная цистерна, в отдельной выгородке у кормовой переборки отсека располагалась шахта ГАС.

Во 2-м отсеке (аккумуляторном) на верхней палубе располагались офицерская кают-компания и 5 одноместных кают командного состава (по правому борту одна, остальные напротив), в трюме — первая группа АБ. В отдельной выгородке у носовой переборки отсека располагались ванна, душ и гальюн. Также здесь расположены гирокомпас и рефрижераторная установка.

В 3-м отсеке (центральный пост) было сосредоточено управление системами погружения и всплытия, сжатого воздуха, горизонтальными и вертикальными рулями, аварийным продуванием главного балласта, а также дифферентовкой, откачкой воды из уравнильных цистерн и всех трюмов. Связь между централь-

ным постом и другими отсеками осуществлялась посредством использования переговорных труб и телефонов. Кроме этого, в отсеке размещались штурманская рубка, радиорубка и рубка гидроакустики, командирский и зенитный перископы. На палубе находились дифферентовочный и главный осушительный насосы. Через отсек проходили минные шахты. В трюме находилась минно-балластная цистерна, снарядные погреба, цистерна лага.

В 4-м отсеке (аккумуляторном) на палубе располагались кают-компания старшин, 24 койки команды, командные рундуки, провизионная кладовая, камбуз, душ, привод минного устройства, компрессор ВВД. В трюме была размещена вторая группа АБ и снарядные погреба.

В 5-м отсеке (дизельном), кроме двух главных дизелей и гидромуфт, располагались баллоны пускового воздуха дизелей, резервные топливные и водяные насосы.

В 6-м отсеке (электромоторном) были размещены два главных гребных электродвигателя с их станциями управления, разобщительные муфты линий валов, вспомогательный дизель-генератор, главный распределительный щит, койки личного состава, электромотор привода шпиля.

В 7-м отсеке (кормовом торпедном), кроме двух торпедных аппаратов с торпедами (без запасных торпед), также находились электродвигатели приводов рулей, два опреснителя. Отсек был снабжен входным люком с выходом на палубу надстройки.

В носовой проницаемой оконечности размещались надводный якорь, брашпиль, механизмы отваливания НГР, швартовное и буксирное устройства. В надстройке — клапаны вентиляции балластных цистерн, баллоны ВВД, шлюпка, аварийно-сигнальные буи, глушители дизелей, шпиль. В кормовой части располагались два торпедных аппарата. В ограждении прочной рубки, кроме самой рубки, размещались перископы, шахты подачи воздуха к дизелям и системы вентиляции, подачи боеприпасов и выхода личного состав к орудиям, погрузки мин в МБЦ, 100-мм и 45-мм пушки, надводный гальюн.

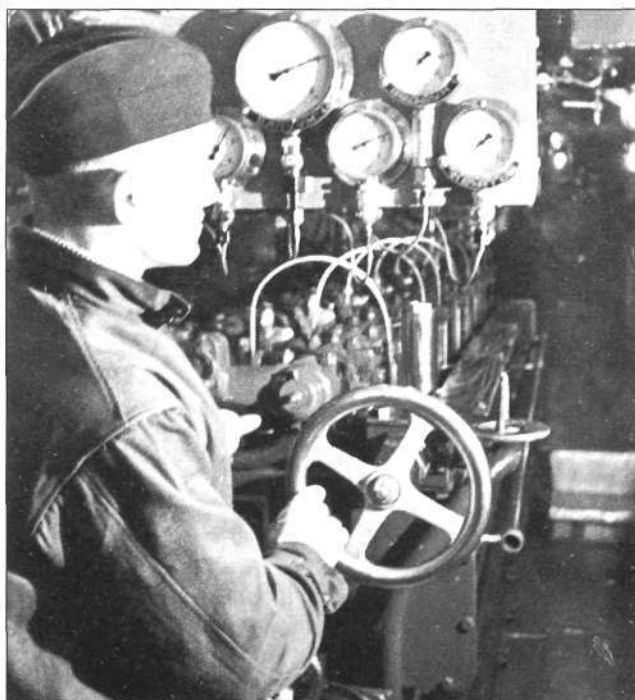
Системы и устройства подводных лодок

Энергетическая установка

Для надводного хода на «правдах» устанавливались два дизеля M10V49/48 постройки германской фирмы MAN, отличающихся относительно малым для того времени удельным весом (около 13 кг/л.с.). Стоимость — 500 тыс. руб. за штуку. Изготовление двигателей фирма начала в конце 1931 г., первый двигатель был закончен в середине 1934 г. Это обстоятельство было одной из причин задержки вступления «правд» в строй. Двигатели десятицилиндровые, четырёхтактные бескомпрессорные. Реверс осуществлялся посредством перемещения распределительного вала, имеющего два комплекта шайб (для переднего и заднего хода). Пост управления двигателем находится в его носовой части. Кроме обрыва связей между фундаментной рамой, станиной и блоком цилиндров, двигатель имел значительную зону крутильных колебаний. Фирма, зная о возможности проявления этого дефекта, предусматривала установку ртутного демпфера, с

которым и проводила стендовые испытания двигателей. Однако демпферы в комплект поставки в СССР не входили и от их изготовления под предлогом дефицита ртутной фирма уклонилась.

Главные дизеля «катуш» 9ДКР двухтактные, простого действия, реверсивные, бескомпрессорные с приводными ротативными продувочными насосами. Между дизелем и главным гребным электродвигателем была установлена гидравлическая муфта типа 9ГМ-7 (она же С-6) изготовления завода «Русский Дизель», реверсивная необратимая (не давала возможности пуска дизелей от электромотора). На заднем ходу муфта допускала передачу на линию вала мощности до 1200 л.с. Гидромуфта работала на воде. Утечки воды из гидромуфты поступали в цистерну гидромуфт, общую для обоих бортов, и откачивались оттуда за борт при помощи насоса, производительностью 30 м³/ч. Запретные зоны оборотов дизелей отсутствовали. Вторая муфта — между гребным электромотором



Моторист на вахте ПЛ «К-22». 1943 г. Фото Н.Веринчук



Пост управления дизелями на ПЛ «К-22». 1943 г. Фото Н.Веринчук

и упорным валом — была фрикционная типа «Бамаг». В то же время следует отметить, что дизеля оказались подвержены быстрому износу и по мере эксплуатации все чаще и чаще ломались. По воспоминаниям служившего на «К-21» командиром группы движения К.М. Сергеева, «дизель 9ДКР был по конструкции очень напряженной машиной и он [имелся в виду инженер-механик лодки — Прим. авт.] не сразу понял, что относительно небольшая перегрузка [возникшая после демонтажа волнорезных щитов носовых торпедных аппаратов — Прим. авт.] дизеля могла так губительно сказаться на нем».

Вторым недостатком дизелей была их «прожорливость» — расход топлива оказался заметно больше запланированного. В уже цитировавшемся «Сборнике

Характеристики дизелей подводных лодок

Технические характеристики	38К8	М10В	9ДКР
Год принятия в эксплуатацию	1936	1936	1940
Мощность, л.с.	800	2700	4200
Частота вращения, об./мин.	600	465	400
Число тактов	4	4	2
Направление вращения	Правое	Правое	Правое и левое
Число цилиндров	8	10	9
Реверс	нет	есть	есть
Наддув	нет	нет	нет

материалов» по этому поводу говорилось: «В среднем по 1942 г. расход топлива на ходовые сутки составил от 5,5 до 8 т. Таким образом, подводным лодкам типа «К» их полного запаса топлива хватит только на 45—30 суток и для обеспечения полного срока автономности в 50 суток, в особенности если оперативная обстановка потребует дачи полных ходов в течение некоторого времени, этот запас может оказаться недостаточным». Это полностью подтверждалось и в ходе боевого применения.

Дизель «9ДКР» имел определенные проблемы в эксплуатации: быстрый износ втулок рабочих цилиндров, способствовавший поломкам поршневых колец; обрывы шпилек рубашек рабочих цилиндров; трещины на поршнях рабочих цилиндров; разрушение клапанов; возникновение крутильных колебаний в приводе нагнетателя. Работа водяной, топливной и масляной систем дизеля оценивалась как хорошая.

На XIV серии был установлен дизель-генератор (дизель 38К8 + генератор типа ПГ84/42), при помощи которого можно было осуществлять экономический надводный ход и зарядку аккумуляторной батареи, а также давать ток на главные станции для электродвижения при совместной работе на гребные валы главных дизелей и главных электродвигателей во время максимального надводного хода.

Для движения лодки IV серии под водой использовались одноякорные электромоторы ПГ 84/95 с якорями равной мощности, по одному на каждом гребном валу. Реверс мотора на головной субмарине осуществлялся путем изменения направления тока в шунтовой обмотке, а на остальных путем изменения направления тока в обмотках якорей. Гребные электродвигатели «катуш» типа ПГ-11 двухъякорные, с якорями равной мощности, имели поворотную станину, дававшую возможность менять любую катушку возбуждения без поднятия и разборки электродвигателя.

Аккумуляторная батарея тип «П», отечественного производства, состоявшая из 224 элементов в двух группах, установлена под настилом 2-го и 3-го отсеков под щитами по образцу «ленинцев». Соединение групп параллельное. Скорость хода регулировалась различными вариантами подключения электромоторов

Характеристики электромоторов советских подводных лодок

Тип электродвигателей	ПГ 84/95	ПГ 11
Год принятия в эксплуатацию	1933	1939
Мощность номинальная, л.с.	550	1200
Обороты номинальные, об/мин	240	235

и групп (полугрупп) батареи. Вентиляция общеямовая.

«Катюши» получили аккумуляторную батарею типа «С». Четыре группы по 60 элементов располагались попарно в трюмах 2-го и 4-го отсеков. Группы соединялись между собой только параллельно. Имелся вывод средней точки от каждой группы для получения экономического подводного хода. Аккумуляторные ямы были устроены со сплошным металлическим настилом и проходом для обслуживания элементов. Это привело к уменьшению высоты вышерасположенных жилых и служебных помещений. Вентиляция батарей была смешанного типа: общеямовая, от общесудовой системы вентиляции, и индивидуальная каждого элемента, осуществлявшаяся одним батарейным вентилятором производительностью 3000 м³/ч, общим для обеих ям. Предусматривалась установка приборов для дожигания водорода К-5 и фильтров — поглотителей электролита (ФПЭН). В качестве недостатка отмечалась плохая вентиляция батарей, приводившая к повышенной температуре средних элементов.

С началом войны производство батарей для нужд ВМФ отечественными аккумуляторными заводами фактически прекратилось. Основной производитель — завод им. лейтенанта Шмидта в Ленинграде — из-за блокады города и отсутствия сырья практически прекратил производство. Особенно плохо было с батареями для «катюш», сравнительно недавно запущенных в производство и потому отсутствовавших в запасах флотов. Поскольку к началу войны большинство «катюш» имели батареи, погруженные на них еще перед швартовыми испытаниями, т.е. в 1939—1940 гг., ситуация с батареями стала приобретать угрожающий характер уже с весны 1942 г. Попытки организовать производство на новых заводах результатов не дали. На Северном флоте из-за отсутствия запасных батарей в апреле 42-го временно на прикол стала «К-3», в конце июля — «К-22». Из-за отсутствия сменной батареи ремонт «К-21», начатый в сентябре, затянулся почти на 4 месяца. Первое время из положения выходили тем, что передавали батареи с одних, например, недостроенных подлодок на находившиеся в строю. Батарею для «К-3» в августе — сентябре 1942 г. везли из блокадного Ленинграда, сняв с почти готовой «К-53».

Выход из положения был найден случайно, в период пребывания британских субмарин в Полярном. После визита советских моряков на «Тайгрис», где стороны обменялись своими взглядами и познаниями по вопросам безопасной эксплуатации батарей, выяснилось, что если батарея ПЛ придет в негодность по какой-либо причине, — «по нашему запросу наша английская фирма пришлет новую батарею с первым же конвоем». В данном случае наша сторона продемонстрировала редкую для себя предприимчивость, решив заказать той же фирме батареи не для английских, а для советских подлодок. Уже 22.9.1941 британской миссии в Москве были переданы спецификации по всем типам отечественных АБ. Судя по документам, первые батареи прибыли в СССР на судах союзного конвоя в

Характеристики аккумуляторных батарей

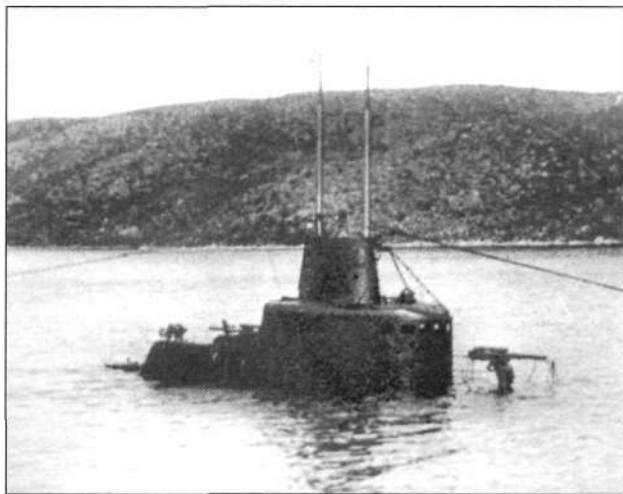
Тип батареи	Число элементов	Число групп	Продолжительность разрядки ч	Разрядный ток А	Емкость А ч
П	224	2	1,83	2200	4070
			3	1400	4200
			10	599	5900
			28	250	7000
С	240	2	1	4950	4950
			2	3000	6000
			3	2230	6690
			5	1500	7500
			10	870	8700
			20	480	9600
			45	232	10440
			60	180	10800

марте 1942 г., а приказом НК ВМФ №0506 от 12.6.1942 был установлен порядок их приемки. Благодаря ленд-лизу самый сложный период до развертывания производства на отечественных заводах к середине 1943 г. оказался преодолен.

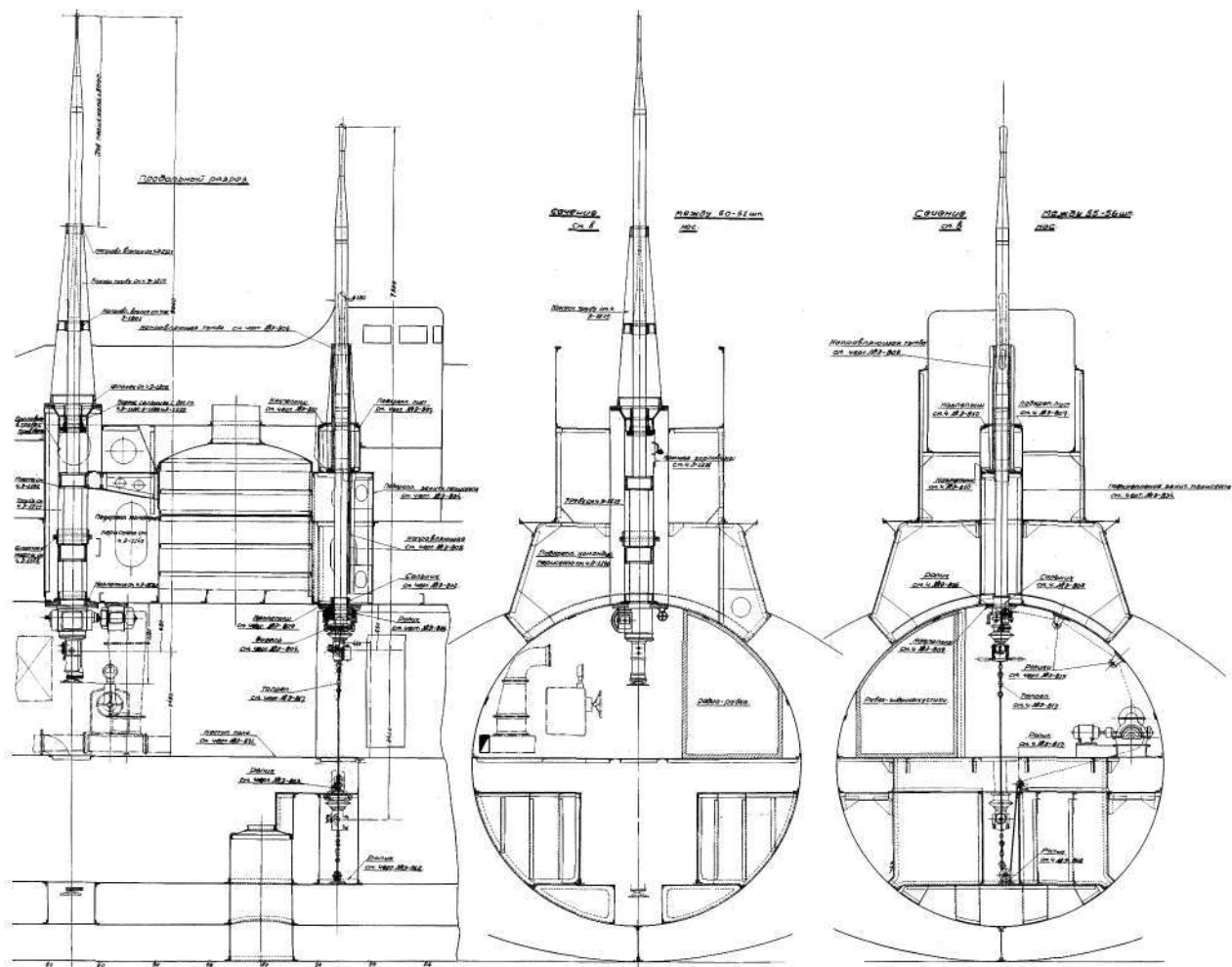
Средства наблюдения, обнаружения и целеуказания Перископы

Субмарины IV серии имели по два перископа (командирский и зенитный). Командирский фирмы Оффиничини Галилео имел длину 9 метров, зенитный, также итальянского производства, именовался «труба «D» и имел длину 8 метров. В остальном перископы были аналогичны тем, которые чуть позже начали выпускаться на советских заводах.

Тип «К» получил командирский и зенитный перископы (устанавливались в прочной рубке), которые имели оптическую длину 8,5 м и ход 4 м. Для первых шести лодок были закуплены немецкие командирские перископы с постоянным местом наблюдения, не зависящим от положения головки перископа (Standseherohr). Сначала, в 1940 г. купленные в Германии перископы с успехом испытывали на «К-3». Однако в эксплуатации они себя не оправдали. Плоха была не столько конструкция самого перископа, сколько специфические условия, в которых он оказался на «катюшах» —

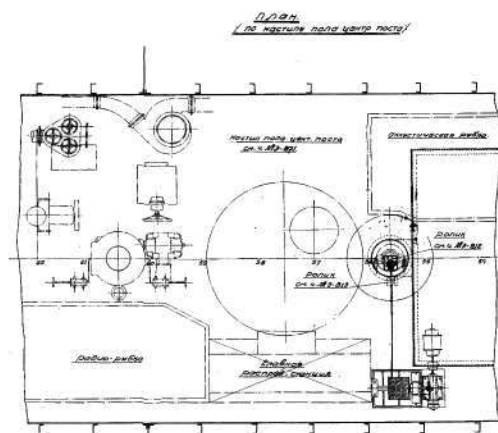


«К-21» совершает дифферентовку в Оленьей губе Кольского залива. Октябрь 1941 г.



Характеристики перископов отечественного производства

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



Перископное устройство эскадренной подводной лодки IV серии (1936 г.).
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

Характеристики гидроакустических станций подводных лодок

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

установленный вблизи рубочного люка, он из-за недостаточной герметичности замачивался водой, которая скапливалась в шахте. В начале 1942 г. импортные перископы были заменены на отечественные.

Шумопеленгаторы и станции звукоподводной связи

В нижней части носовой оконечности «правд» располагались 16 приёмников шумопеленгатора «Марс-ДМ-1». Позднее в период капитального ремонта 1937—1939 гг. на «П-3» и, возможно, «П-1» они были заменены на «Марс-16». Шумопеленгатор «Марс-ДМ-1» отличался плохой слышимостью и надёжностью, впрочем, ТТХ «Марс-16» также были не выдающимися. «Катюши» получили шумопеленгатор «Марс-16» изначально. Субмарины обоих типов имели станции звукоподводной связи «Сириус». В 1936—1939 гг. специалистами НИМИСТ была разработана гидролокационная станция «Антарес-1», которую в апреле 1941 г. смонтировали на «К-1». Уже первые испытания показали, что станция совершенно не защищена от мощной реверберационной помехи, делавшей ее в реальных условиях практически бесполезной.

Летом 1941 г. нашим подводникам представилась возможность ознакомиться с британским гидролокатором «Аздик-129» (в отечественном ВМФ «Дракон-129»), который 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. Такие гидролокаторы в конце 1942 г. получили «К-3» и «К-22», которые планировалось использовать в составе единой тактической группы. На них станции планировалось использовать в первую очередь в качестве станций звукоподводной связи, поскольку по уровню приема и передачи подводных сигналов они заметно превосходили отечественную «Сириус». Из этого ничего не получилось, поскольку «К-22» погибла в первом же групповом походе. Интересно отметить, что после этого процесс оснащения «катюш», включая балтийские, импортными гидролокаторами прекратился — ими в первую очередь оснащались подлодки среднего подкласса, где они использовались в качестве средства обнаружения якорных мин.

Штурманские приборы

На IV серии устанавливались следующие штурманские приборы:

- гидрокомпас ГУ М-VIII модель 1;
- магнитный 127-мм компас ГУ;
- лаги электромеханические ЭЛ системы Гаусс;
- эхолот магнитострикционный ЭСП;

Состав штурманского вооружения XIV серии несколько отличался:



Штурман «К-22» лейтенант В.П. Чурьпа за прокладкой курса. 1943 г. Фото Н.Веринчук



Гирокомпас «Курс-1» на «К-22» Фото Н.Веринчук

- гидрокомпас «Курс-1» — 2 единицы;
- магнитные компасы: ГУ М-1 модель 2 (в кормовой части мостика), 127-мм компас ГОН (герметический оптический нактоуз), установленный на мостике с пе-

Характеристики	Бурун
Диапазон волн, м	400—6300
Точность пеленгования, град.	±1,5
Длительность непрерывной работы, час	10
Компенсатор радиодeviации	электрический
Показания направления	курсовой угол, радиопеленг

редачей изображения картушки в рубку и центральный пост;

- лаг электромеханический ГО марка 3 модель 1;
- эхолот ЭЛ;
- радиопеленгатор типа «Градус-К»/ «Бурун».

Приёмо-передающая аппаратура

Из состава систем радиовооружения флота «Блокада-1 и -2» на подлодки IV серии устанавливались приемник длинноволновый «Дозор», передатчик «Окунь», коротковолновый регенеративный приёмник «Метель» и передатчик «Щука».

На «катюшах» связные системы были представлены передатчиками «Скат», «Окунь», приемниками «Дозор», 45-ПК-1 и приемопередатчиком «Рейд». Основным средством получения информации от базы являлся длинноволновый приемник «Дозор», а передатчиком — коротковолновый «Скат». Длинноволновый передатчик «Окунь» фактически являлся резервным — командиры старались им не пользоваться, так как боялись быть запеленгованы противником. Приемные антенны изначально крепились к сетеотводным лерам, но затем это изменили на крепление непосредственно к оконечностям и стойкам рубки. Впрочем,

это совершенно не спасало их от обрыва под ударами волн или от массы образовавшегося льда. Установка выдвжных перископных антенн ВАН-ПЗ осуществлялась только на балтийских подлодках и только в последний год войны: на «К-56» в 1-м квартале 1945 г. и на «К-53» — во втором.

Для обеспечения автоматической стабилизации движения подлодки по заданному курсу в 1938—1939 гг. была разработана аппаратура под шифром «Угорь». Рулевой мог выставить желаемое значение курса, а далее команды на компенсацию отклонений корабля выдавались автоматически от гирокомпаса. До начала войны было изготовлено несколько десятков комплектов аппаратуры «Угорь», все лодки типа «К» ее получили. В эксплуатации «Угорь» находился до 1946 г.

Вооружение

Торпедное оружие

Трубы 533-мм торпедных аппаратов изготавливались из стали. В конструкции аппаратов использовалась традиционная схема: на трубе располагались боевой баллон с запасом сжатого воздуха, боевой и ординарный клапаны, приводы открывания и закрывания передней крышки аппарата. «Правды» имели шесть аппаратов для 533 мм торпед: 4 носовых и 2 кормовых, кроме того, в 1-м отсеке хранились 4 запасных торпеды. Система БТС ни на одной из лодок не устанавливалась. Аппараты были оборудованы для стрельбы торпедами типа 53-27Л. Теоретически их было несложно подготовить для стрельбы современными торпедами 53-38, но фактически такие работы выполнены не были, по крайней мере до момента окончания войны. Погрузка торпед в аппараты через передние крышки требовала 20 минут, через торпедопогрузочный люк 1 час 30 минут, установка торпедопогрузочного устройства 3 часа 30 минут.

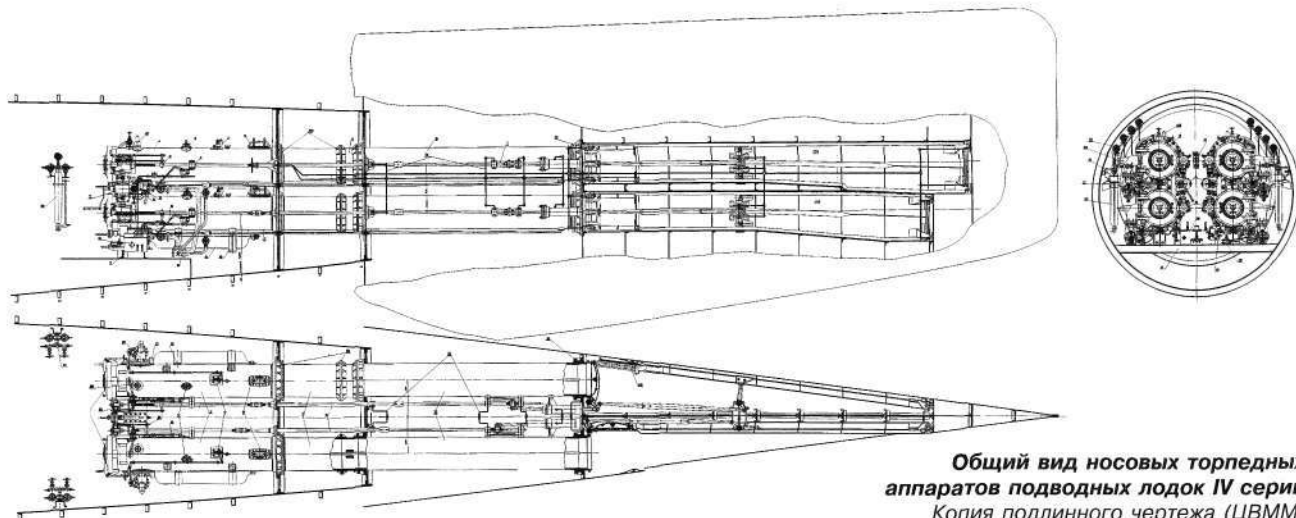
«Катюши» имели 6 аппаратов в носовой части и 4 в кормовой. В конструкции ап-

Характеристики приемо-передающей аппаратуры

Тип	Мощность, Вт,	Диапазон, м	Дальность, миль	Род работы		
				НЗТ	ТОН	ТЛФ
Передачики						
«Щука»	500—650	30—120	1000—2000	+	+	+
«Окунь»	60—75	200—1200	80—100	+	+	+
«Скат»	1000—2000	20—120	2000—4000	+	+	+
Приемопередатчики						
«Рейд»	4—6	4,75—5,2	4—15	-	+	+

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

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



Общий вид носовых торпедных аппаратов подводных лодок IV серии
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

паратов использовалась традиционная схема: на трубе располагались боевой баллон с запасом сжатого воздуха, боевой и ординарный клапаны, приводы открывания и закрывания передней крышки аппарата. Для открывания передних крышек носовых торпедных аппаратов впервые установили электропривод, дублированный ручным. Интересно отметить, что ручными приводами открывание передних крышек аппаратов осуществлялось за 50—55 секунд, а электрическим — за 80 секунд, в связи с чем в ходе войны последний был демонтирован. Верхняя пара кормовых аппаратов наружные, трубы их установлены в надстройке, а большая часть механизмов управления находилась внутри прочного корпуса. В связи с тем, что эти аппараты не обогревались, внутри них и в размещенных там торпедах в зимнее время замерзала вода, и использовать их становилось невозможно. Поэтому ни на североморских, ни на балтийских «катушках» зимой эти аппараты не заряжались. Все аппараты обеспечивали безаварийный пуск торпед с глубин до 15 м.

В первом отсеке находились на стеллажах 10 запасных торпед. Стеллажи первоначально были рассчитаны на обычные торпеды 53-38 без усиленного боевого зарядного отделения, и в годы войны их пришлось удлинять. Кроме торпед 53-38 и 53-38У, в конце 1944 г. с балтийской «К-51» попытались использовать новейшие парогазовые торпеды типа 53-39, но успеха это не имело. Дополнительно могли быть приняты еще четыре торпеды, помещавшиеся в специальных пеналах под нижними торпедными аппаратами, что несколько усложняло обслуживание аппаратов. Тем не менее из-за проблем с остойчивостью эти торпеды можно было принимать только в случае использования цистерн главного балласта в качестве топливно-балластных. Хотя эти цистерны использовались под топливные всегда, четыре дополнительных торпеды никогда не принимались. Фактически «катушки» успевали израсходовать свою автономность раньше, чем боезапас, и потому случаев возвращения из-за его полного израсходования никогда не было. Время перезарядки носовых аппаратов составляло 45—50 минут. Торпеды в кормовые аппараты принимались через их передние крышки, причем для загрузки нижних аппаратов требовалось придать подводной лодке дифферент на нос. В результате эта процедура занимала около 5 часов. Общее время приема торпед составляло от 5 до 12 часов.

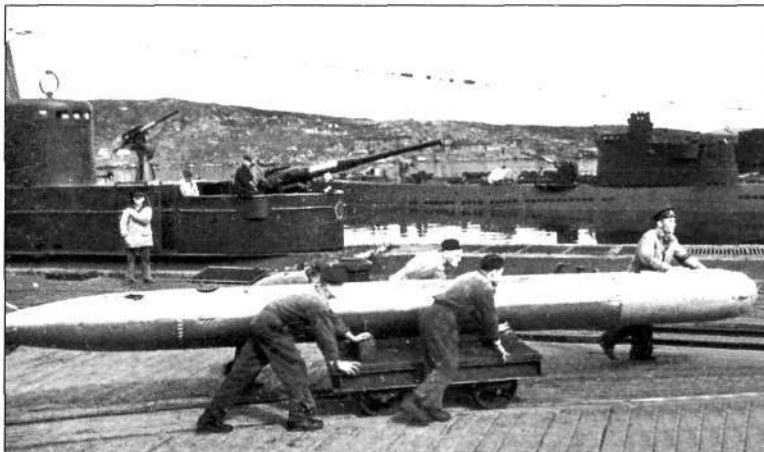
Система беспузырной торпедной стрельбы (БТС) изначально отсутствовала. Считалось, что такая крупная лодка после выстрела сама удержится под водой, следовательно, на установке БТС можно сэкономить. И действительно, после выстрела крейсера подвсплывали меньше, чем другие типы лодок, но их залп, при наличии пузырей на поверхнос-

ти, не становился менее заметен. В марте 42-го БТС получили «К-21» и «К-22» (по четыре комплекта БТС на носовые аппараты), «К-1», «К-2», «К-3». На надстроечные аппараты эта система не могла быть установлена в принципе. Копеечная экономия на БТС имела крайне негативные и далеко идущие последствия. Понимая, что воздушный пузырь от залпа скорее всего будет замечен противником, который постарается как можно быстрее сбросить на место появления пузыря глубинные бомбы, командиры «катуш» старались производить залпы с больших или даже предельных дистанций. Это, в свою очередь, приводило к обнаружению торпед на большом расстоянии от атакованных судов, которые, как правило, успевали уклониться. Именно отсутствие БТС стало одной из главных причин столь низкой успешности торпедных атак подлодок типа «К».

На подводных лодках этого типа имелись электрические «Автоматические коробки торпедной стрельбы» (АКТС), обеспечивающие возможность производства торпедной стрельбы из боевой рубки с интервалом времени между выстрелами до 2 секунд. Из-за ненадежности работы и невозможности обеспечить стрельбу по методу «с временным интервалом» АКТС практически не использовались. Командиру все равно приходилось диктовать свое решение на залп в концевой отсек голосом, где находился командир БЧ-2-3 или командир торпедной группы, непосредственно организовывавший боевую работу торпедистов.

ТТХ торпед

Образец	Год принятия на вооружение	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность и скорость хода, км- уз.
53-27	1927	533	7,0	1710	265	3,7—45
53-38	1938	533	7,2	1615	300	4—44,5 8—34,5 10—30,5 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



*Погрузка торпеды на «К-1».
Полярный, 1943 г.*

Торпедный боезапас подводных лодок КБФ, установленный 31.7.1944

ПЛ	торпеды в трубах	торпеды на стеллажах
«К-51», «К-52», «К-53»	6 53-39, 4 53-38 (из десяти 9 с МО-3, 3 с НВС)	3 53-39, 6 53-38 (из девяти три с НВС)
«К-56»	6 53-39, 4 53-38 (из десяти 9 с МО-3, 3 с НВС)	10 53-38 (в т.ч. 5 с НВС)

Первый отечественный счетно-решающий прибор (СРП) был принят на вооружение приказом №0283 от 11.4.1944 под шифром «ТАС-Л» (торпедный автомат стрельбы — лодочный). 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. Учитывая вес прибора 400 кг и габариты 835x450x1100 мм (т.е. не проходил в рубочный люк), установить его можно было только на больших подлодках и только в период капитального ремонта со снятием прочной рубки. До конца войны промышленность успела изготовить 10 «ТАС-Л», один из которых в конце 1944 г. начали устанавливать на «К-21».

Минное оружие

Для субмарин типа «К» был разработан оригинальный вариант минного устройства, имеющего некоторое сходство с итальянской системой инженера Каваллини. Мины располагались в минно-балластной цистерне, где, перемещаясь по рельсам, оканчивающимся в кормовой части откидным устройством над люками в днище цистерн, сбрасывались. Для перемещения мин использовались тросы, приводившиеся в движение электролебедками. Сбрасывание производилось вручную при помощи рукоятки, выведенной на пост управления сбрасыванием мин. При каждом погружении и всплытии мины оказывались в воде. Испытания устройства провели на недостроенном минном заградителе «Форель». Минный магазин составлял 20 мин типа ЭП-36. Испытать минное устройство на головной субмарине в полном объеме из-за отсутствия готовых мин не удалось. Проверялась только общая работа устройства сбрасыванием болванок в доке и без хода. Время погрузки всего комплекта составляло 6 часов 40 мин. «К-22» на сдаточных испытаниях показала, что постановка может производиться в подводном положении при скорости от 3 до 10 уз, и в надводном положении при скорости до 12 уз. Отмечалась простота устройства, главным дефектом которой была «трудность регулировки толкающей тележки, вследствие чего имеются случаи зажатия мины, находящейся над минным люком (на рычагах сбрасывания) следующей миной. В таких случаях приходится оттягивать тележку назад (в электрическую), что увеличивает интервал между минами до 3—4 секунд». Указывалось также на необ-

ходимость проверки мин при погрузке и прокатки их по рельсам сбрасывающего устройства из-за разнокалиберных размеров.

В процессе эксплуатации обнаружилось быстрое ржавление направляющих и роликов мин, а также перекашивание и сход мин с направляющих при деформациях корпуса лодки на волнении и при погружении. Попытки доработать систему с помощью устройства дополнительных роликов и направляющих не давали результата. Полностью устранить дефект было невоз-

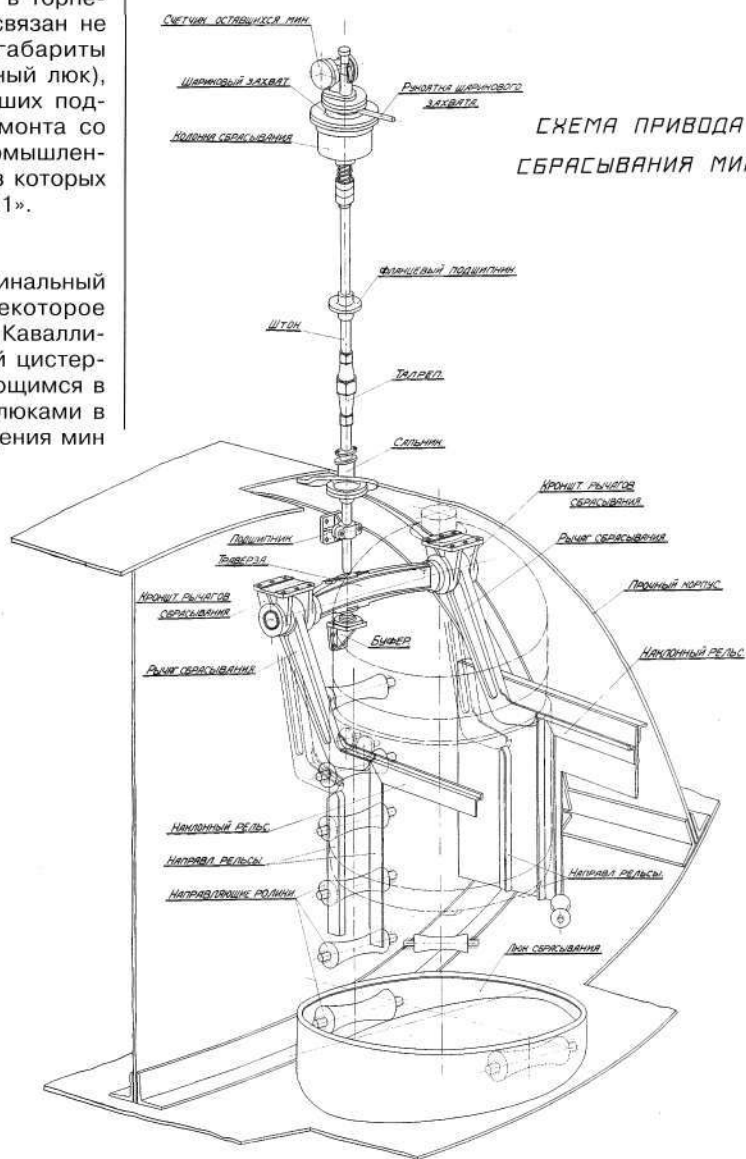
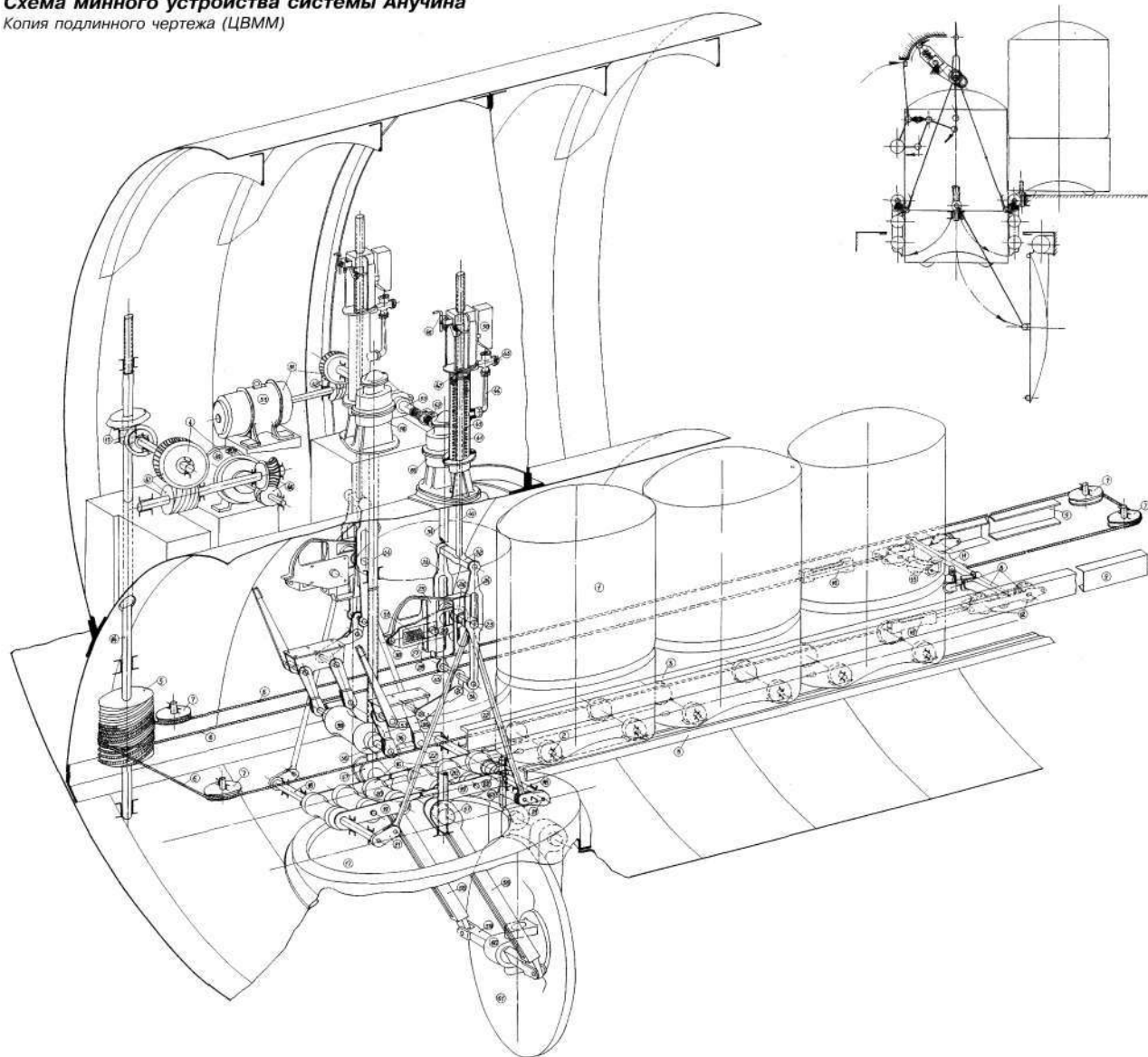


СХЕМА ПРИВОДА
СБРАСЫВАНИЯ МИН.

Минное устройство подводной лодки XIV серии. Схема привода сбрасывания мин. Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

Схема минного устройства системы Анучина

Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



можно, так как в подводном положении имела место деформация прочного корпуса, к которому крепились рельсы. В итоге североморские «катюши» мучились со своими устройствами всю войну (из 21 похода на постановки только в 12 минные устройства работали безупречно), а на балтийских, его смонтировали лишь после 1945 г. В отчете Управления кораблестроения за период Великой Отечественной войны по этому поводу говорилось следующее: «Установленное на подлодках т. «К» и т. «Л» минное вооружение полностью себя оправдало. Однако из-за сложности минного устройства подлодок т. «К» и слабого освоения его личным составом работа устройства в целом иногда происходила с перебоями. Как показал опыт, повторять принцип минного устройства подлодок т. «К» из-за его сложности нецелесообразно».

Разработка и принятие на вооружение мин ЭП (эскадренная подлодочная), шедшее с 1936 г., затянулось. На приёмных испытаниях мин, организованных параллельно со сдачей «К-22» 7.7.1940 из 12 мин, поставленных на всплытие, от якорей отделились только девять. Через два дня из 8 мин всплыла половина. Основной причиной были ошибки при подготовке мин к постановке, допущенные рабочими, действовавшими под руководством представителя НИМТИ военинженера 3-го ранга Буянова. Затем испытания продолжились на сдаваемой «К-21». Испытание 11 декабря закончилось тем, что из 20 поставленных мин всплыло 15. Лишь 7.2.1941 появился приказ №009, которым мина принималась на вооружение, но при этом ее испытания предписывалось провести повторно с минами серийного изготовления. На 22.6.1941 ВМФ располагал всего 16 практически минами без гид-

Тактико-технические характеристики мин

Параметр	ЭП	ЭП-Г
Год принятия на вооружение	1941	1943
Общий вес, кг	1050	1050
Вес заряда, кг	300	265
Наименьший минный интервал, м	50	50
Глубина места постановки, м		
Максимальная	155	155
Минимальная	25	25
Углубление, м		
Максимальное	9,1	9,1
Минимальное	1,2	1,2
Способ установки на заданное углубление	С грунта, петлевой способ	
Тип взрывателя	Гальваноударный	
Время прихода в боевое положение, мин	2 — 5	

ростатических коробок и пороховых замедлителей выдвижных гальваноударных колпаков. Все они находились на складе БПЛ СФ. Таким образом, в плане минного оружия подводные крейсера встретили войну безоружными. К счастью, до октября, когда завод №239 (г. Москва) начал эвакуацию, удалось выпустить 200 ЭП, отправленных на Северный и Балтийский флоты. Это позволило «катюшам» с сентября 1941 г. включиться в минную войну и иметь при этом определенный успех до того, как противник наладил систематическое траление на театре. Во 2-м квартале 1942 г. выпуск мин удалось возобновить, благодаря чему до конца войны ВМФ получил еще 1514 изделий типов ЭП и ЭПГ (глубоководная модификация).

Сами по себе мины ЭП также являлись объектом для критики. С началом войны выяснилась недостаточная длина минрепов с точки зрения глубин на Се-

верном морском театре, что и привело к разработке глубоководной модификации. Поскольку из-за ограничений, накладываемых механикой минного устройства, вес мин должен был остаться неизменным, для изменения глубины постановки оставался только один путь — утоньшение минрепов с 10,2 мм до 8,5 мм. Боевое использование новых мин состоялось лишь единожды — в апреле 1944 г. с «К-21». Еще в конце 1943 г. на одном из полигонов СФ решили проверить живучесть мин. До войны считалось, что около 50% мин будут оставаться на месте по прошествии двух лет с момента постановки, но действительность грубо опровергнула эти расчеты. Через 4,5

месяца была обнаружена лишь одна ЭП из девяти выставленных ЭП и ЭП-Г. Из восьми потерянных мин исчезновение трех обнаружилось осмотром на 53-е сутки (на 40-е сутки все были на месте), одной — на 60-е сутки, а остальных четырех между 60 сутками и концом эксперимента. В 75% изученных случаев потери мин являлось отделение прибора «бабочка». Второй претензией, помимо низкой живучести, являлось отсутствие до 1944 г. противотралных устройств. Лишь в трех последних постановках «К-21» некоторые мины обладали противотралным прибором «Чайка». Впрочем, это никак не отразилось на результатах постановок, которые были выставлены в стороне от вражеских фарватеров.

Артиллерийское вооружение

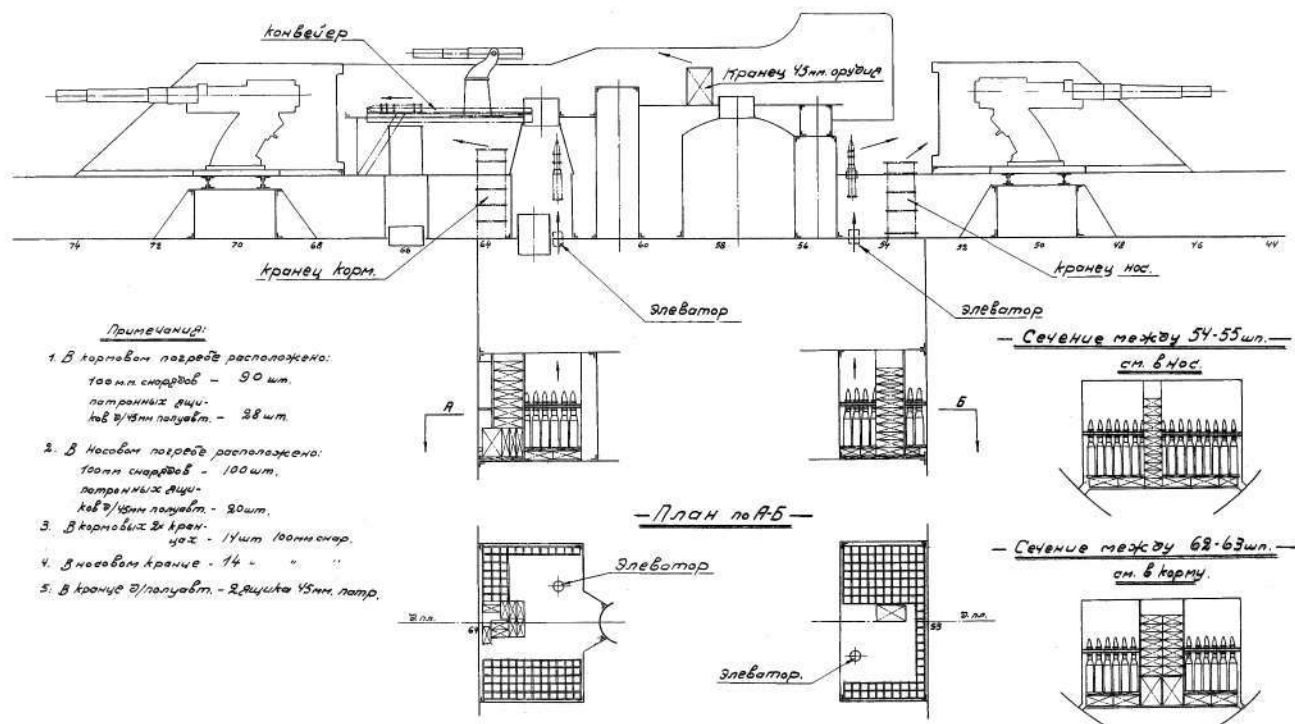
100-мм орудия Б-24ПЛ на типе «П» первоначально устанавливались на поворотных платформах с обтекаемыми щитами. Позже верхняя часть щитов была срезана, для удобства обслуживания установок. Кранцы первых выстрелов вмещали 13 снарядов для носового орудия и 7 для кормового. Данные артсистемы были сняты с «П-2» и «П-3» в конце 1941 г. и назад вернулись только в конце войны. На типе «К» «сотки» устанавливались на специальных поворотных площадках, имевших с трех сторон фальшборт. В целом эта артсистема оказалась удачной, позволяя вести огонь как по морским, так и по воздушным целям, что давало



Погрузка мин «ЭП» на «К-21», 1943 г.



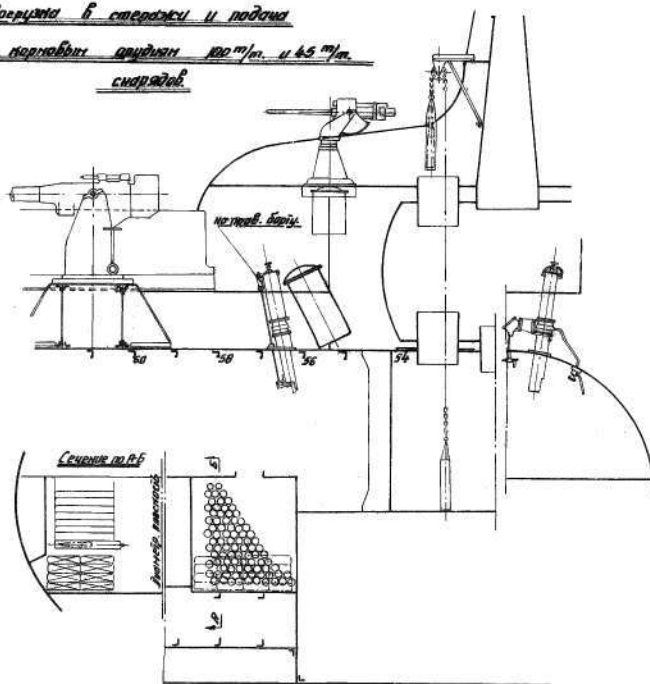
Носовые 100-мм и 45-мм орудия ПЛ типа «К»



Погреб боезапаса и схема подача снарядов к 100-мм и 45-мм орудиям на подводной лодке IV серии
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

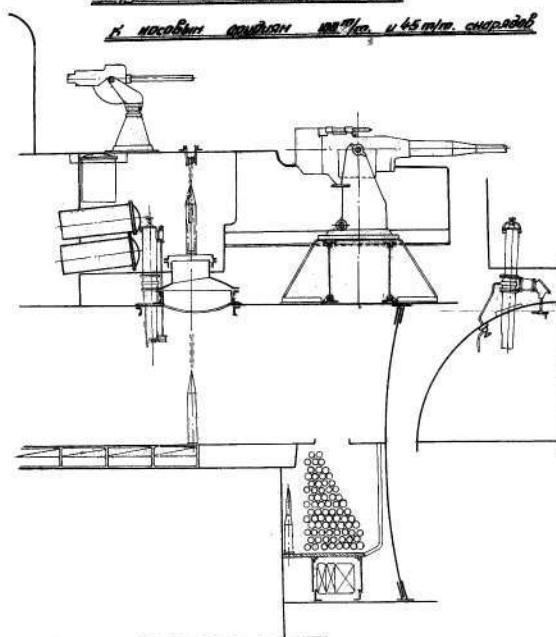
Погрузка в стелаж и подача

к кормовым орудиям 100 мм и 45 мм снарядов



Погрузка в стелаж и подача

к носовым орудиям 100 мм и 45 мм снарядов



Погрузка в стелаж и подача снарядов к 100-мм и 45-мм орудиям на подводной лодке XIV серии
Копия подлинного чертежа (ЦВММ)



45-мм носовая пушка подводной лодки «К-22». Вид из ходовой рубки

возможность использовать лодки для ПВО баз. Зенитное вооружение представляли 45-мм орудия 21-К (одно на «правдах» и по два на «катюшах») и выносные 7,62 мм пулеметы М-1. «Сорокапятка» оказалась плохой зениткой, а для стрельбы по кораблям имела

ТТХ артсистем

Характеристика \ индекс	Б-24ПЛ	21-К
Год принятия на вооружение	1938	1933
Калибр, мм	100	45
Длина ствола, калибры	51	46
Максимальный угол возвышения, град	45	85
Начальная скорость снаряда, м/с	875	760
Дальность стрельбы	21,8 км	4,5 км
Скорострельность, выстр./мин	10 — 12	25 — 30
Емкость магазина, ленты	-	-
Масса, кг:		
снаряда (пули)	15,8	1,41
заряда	5,3	0,36
Живучесть ствола	800	3000

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

слишком слабое фугасное действие снарядов. Пулемёты «Максим» имели неудовлетворительные характеристики для борьбы с самолетами 40-х годов. Кранцы первых выстрелов размещались в ограждении рубки 28 выстрелов для 100 мм и 80 у «сорокапятки», из расчета на каждое орудие (на «К-21» сокращены на половину). Для улучшения углов обстрела кормовой зенитки «катуш» в ходе войны были выполнены вырезы с постоянными фальшбортами. В 1943 г. начались проработки усиления вооружения лодок спаренными установками крупнокалиберных пулеметов ДШК. На «катуши» их предполагалось установить две: одна вместо 45-мм орудия в носовой части и другая в корму от рубки в специальном барбете. Это предложение осталось нереализованным. Предполагавшееся довооружение «П-2» и «П-3» спаренными установками пулеметов ДШК также не ушло дальше эскизов.

Прочие устройства

«К-3» единственная из всей серии получила пневматические сетепорезатели «Краб-3». Испытание их задержало субмарину на Балтике до начала войны. Всего устанавливалось восемь приборов: четыре в форштевне, два на верхней палубе в диаметральной плоскости и два на горизонтальных рулях. Работа устройства нареканий не вызывала, но в конце 1941 г. в связи с необходимостью облегчить носовую оконечность, которая плохо всходила на волну, оно было снято.

В 1942 году успешно завершились испытания дымоаппаратуры для подводных лодок (ДА-ПЛ). Баллон с дымообразующей смесью устанавливался в кормовой части прочной рубки, форсунка в кормовой части мостика, пульт управления внутри рубки. Общий вес аппаратуры составлял 405 кг, дымообразующей смеси 210 кг. Этого хватало на постановку двух — трех дымзавес, в течение 6 — 7 минут. Высота завесы при этом составляла 15 — 20 м, что считалось вполне достаточным, чтобы укрыть субмарину. 31.3.1943 появилось решение НК ВМФ №019, в соответствии с которым дымоаппаратуру следовало установить на всех подлодках типа «К» и «С». В первую очередь ее должны были получить балтийские «К-52», «К-56». Точно известно, что ДА-ПЛ установили на «К-21», но опробовать ее в бою она не успела — весной 44-го субмарина стала в капитальный ремонт.

Система регенерации воздуха

Необходимость в системе регенерации воздуха возникла в связи с требованием увеличения длительности непрерывного пребывания под водой новых лодок до трех суток. С.А. Базилевским была разработана автономная система регенерации. В каждом отсеке размещались индивидуальные машинки регенерации (ЭМРВ), состоявшие из центробежного вентилятора мощностью в 40 ватт, соединенного с прямоугольным коллектором, к которому подключались до шести патронов типа РВ-3, достаточных для регенерации воздуха, выдыхаемого 6-ю людьми. Основной запас патронов хранился в том же отсеке. Для полной регенерации воздуха требовалось еще добавление в него свежего кислорода. Эта задача решалась просто: сжатый до 160 атм. кислород хранился в 38 (тип «К» — 40) литровых баллонах и расходовался по мере надобности.

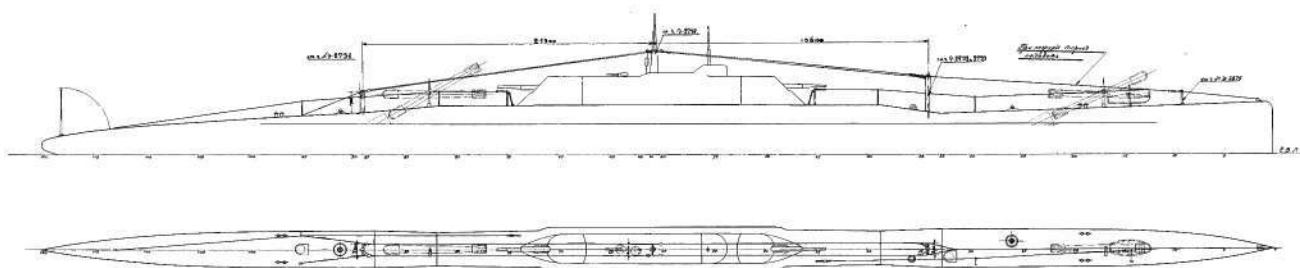


Схема радиосети и леерного устройства подводной лодки IV серии (1933 г.)

Копия подлинного чертежа (ЦВММ)

Системы регенерации лодок

Тип машинки	Количество машинок	Тип патрона	Количество патронов	Количество кислородных баллонов
Тип «П» ЭМРВ	13	РВ-3	1438	17
Тип «К» ЭМРВ	15	РВ-4 РВМЛ РВМП	1000 1200 1840	30
РУКТ-3	15	РВ-5	360	30

ти через редукционные клапаны с калиброванной шайбой. Применение этой шайбы ставило в зависимость расход газа от его давления, что позволяло с большой точностью регулировать подачу кислорода в отсек из расчета расходовать один стандартный баллон в сутки. Таким образом, обеспечивалось нахождение под водой продолжительностью до 72 часов. Основными недостатками системы, в целом зарекомендовавшей себя положительно, были значительные габариты и шумность. Эту систему получили оба типа лодок при постройке.

На лодках типа «К» устанавливались сконструированные в 1942 г. новые регенерационные установки конвекционного типа РУКТ-3 и регенерационные патроны РВ-5 к ним. Принцип действия основывался на способности патронов поглощать двуокись углерода и пары воды из воздуха с выделением кислорода. Одна машинка, снаря-

женная шестью патронами, могла обеспечить дыхание 36 человек в течение часа. Система не потребляла энергии, работала бесшумно и могла продлить пребывание подводных лодок под водой до 15 суток. 6.4.1944 состоялся приказ №0263, которым установка РУКТ-3 и регенерационные вещества «О-2» и «О-3» были приняты на вооружение флота. 18.12.1945 на снабжение ВМФ приняли газоанализатор углекислоты «Карбоскоп» (ГМУ-2), позволявший постоянно контролировать состояние этого важного параметра воздушной среды.



ТТЭ подводных лодок

	«П-3» 1944 г.	«К-21» 1943 г.	«К-52» 1944 г.
Водоизмещение нормальное, т:			
надводное	955	1490	1500
подводное	1671	2104	2117
Размеры максимальные, м:			
длина	87,7		97,65
ширина	8		7,4
осадка	2,9		4,04
Запас плавучести, %	75		41
Вооружение			
Торпедных аппаратов:			
носовых	4		6
кормовых	2		2
кормовых надстроечных	-		2
Торпед	10		24
Минных устройств	-	1 МБЦ	-
Мин	-	20	-
Артиллерия	2x100, 1x45		2x100, 2x45
Боекомплект, выстрелов	200/500		400/1100
Пулеметов	2		2
Скорость максимальная, уз:			
надводная	20,7	21	22,45
подводная	7,92	10,33	10,18
Радиус плавания, миль/скоростью, уз.:			
надводный	2218/18,8	2680/21	2900/22,45
	5063/15,3	7500/10,32	1500/9
подводный	9,9/7,9	11,5/10,336	10,2/10,18
	260/3,2	176/3,0	160/2,83
Энергетическая установка			
Тип дизелей	M10V 49/48		9ДКР 51/55
Мощность номинальная, л.с.	2x2700		2x4200
Обороты номинальные	465		400
Тип дизель-генератора	-		38K8
Мощность номинальная, л.с.	-		1x800
Обороты номинальные	-		600
Запас топлива, т			
Полный/нормальный	91,8/28,2	242/45,9	215/45
Тип электродвигателей	ПГ 21		ПГ 11
Мощность номинальная, л.с.	2x550		2x1200
Обороты номинальные, об/мин	275		235
Тип аккумуляторной батареи	П		С
Количество элементов/ групп	224/2		240/2
Продолжительность зарядки батареи, ч:			
при полной разрядке, ч	13,5	13-20	12
нормальная	13,5	13-20	12
Запас воды, т	3,2	3,45	15
Запас ВВД	8520 л	11,67 м³	11,07 м³
Глубина погружения, м			
рабочая	50		80
предельная	70		100
Автономность, сут	28		50
Время пребывания под водой, ч	72		72
Экипаж	56		66

Примечание: радиус плавания экономическим ходом у «К-21» указан расчетный с полным запасом топлива.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ

«Правды»

На протяжении всех 20-х годов советские моряки не прекращали разработку ОТЗ на эскадренную подводную лодку. Объяснить это стремление иначе, чем «военно-морской модой», трудно. РКВМФ в то время не имел и в ближайшей перспективе не планировал иметь эскадр крупных артиллерийских кораблей, для взаимодействия с которыми могла возникнуть необходимость в таких субмаринах.

Требования, предъявленные к «правдам», поражают сочетанием взаимоисключающих характеристик: большая подводная лодка с минимальной осадкой (это ещё можно объяснить предполагаемым ТВД — Финским заливом), но при всём этом быстроходная. С вооружением получился ещё больший казус: опыт прошедшей войны однозначно выводил на передний план торпеды и мины, здесь же требовалось в первую очередь установить артиллерию пригодную для боя с надводными кораблями, а торпедные аппараты размещались по остаточному принципу. Создание устойчивой артиллерийской платформы требовало большой ширины корпуса, но требование высокой скорости, наоборот, диктовало его сужение.

Надо отдать должное советским инженерам — они смогли почти все эти требования воплотить в металле. Военморы получили то, что заказывали, но сами поразились созданному. Крупнейшие на момент сдачи

отечественные субмарины типа «П» имели осадку меньше, чем «малютки». По надводной скорости им также не было равных, как и по бортовой артиллерии. Обратной стороной успеха стали отвратительные мореходные качества, особенно в подводном положении. Все это усугублялось целым букетом «детских болезней» механизмов и устройств, многие из которых не использовались в отечественном подводном кораблестроении ни до, ни после. Создание компактных и мощных дизелей в течение всего межвоенного периода было сложной задачей даже для немецких инженеров. За их высокие качества приходилось платить низкими эксплуатационными характеристиками, в первую очередь ресурс и прочностью частей двигателя. Наши инженеры из-за отсутствия необходимого опыта недооценили проблему крутильных колебаний, упростили конструкцию аккумуляторных ям, и только «нелюбовь» «правд» к плаванию под водой уберегла их от взрывов батарей, аналогичных тем, что происходили на «ленинцах». Продолжительные ремонты, по объёмам сходные с капитальными, позволили довести надёжность механизмов субмарин IV серии до приемлемого уровня, но никак не повлияли на отвратитель-

Ремонт гребного винта подводной лодки IV серии, зима 1940 г.



ную мореходность и управляемость под водой. В результате после 1,5 лет номинального вхождения в состав боевого соединения «правды» переклассифицировали в учебные корабли.

Недостатки ОТЗ и проекта предопределили неиспользование «правд» в Великой Отечественной войне. Использовать в соответствии с задачами, предусмотренными ОТЗ, было самоубийством, а для выполнения наиболее характерных задач для подлодок — нарушение коммуникаций — мешали плохие подводные характеристики, избыточные размеры, малый радиус плавания и слабость торпедного вооружения. Привлечение к решению спецзадач — транспортных перевозок и обстрела побережья — также не сопровождалось успехом. Как выяснилось из опыта подготовки к единственному походу «П-1», по своим транспортным возможностям она сильно уступала остальным типам больших подлодок («ленинцы» и «декабристы» за раз перевозили в блокированный Севастополь от 50 до 65 тонн сыпучих грузов, на «П-1» удалось разместить только 21

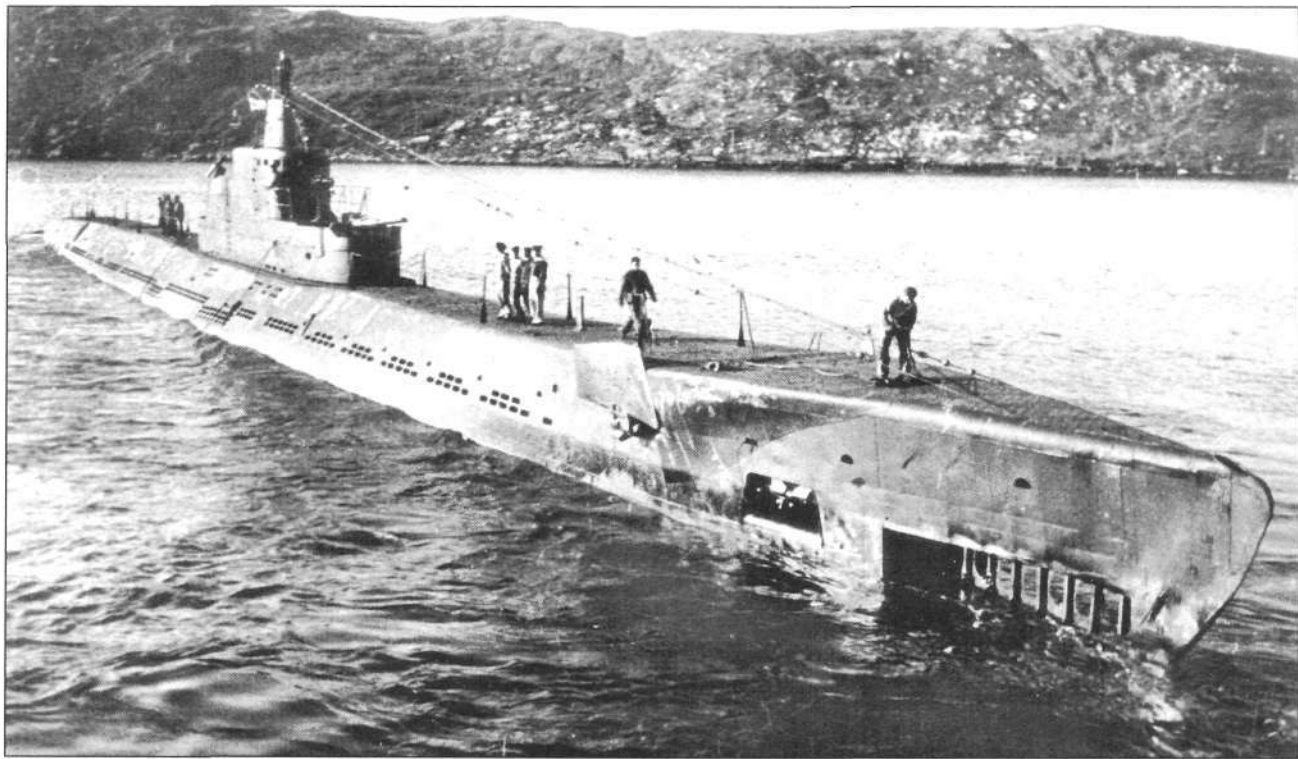
тонну). «П-2» вполне могла бы обстрелять побережье противника, если бы в ходе этого похода ей не пришлось бы погружаться. Попытка же удифферентоваться при наличии начального дифференцирующего момента привела к аварии, заставившей вернуться в базу. В результате «белые слоны» РККФ превратились в «чемоданы без ручки». С конца 1941 г. и до момента окончания войны уцелевшие «Звезда» и «Искра» простояли в Ленинграде, имитируя ремонт, который из-за отсутствия свободных доков и ЗИПа до конца 1943 г. фактически не осуществлялся. При этом корабли не консервировались, а напротив, обладали полными штатами экипажа. Вероятно, командование флота просто не решилось в открытую поставить вопрос об этом, поскольку к началу войны субмаринам едва исполнилось пять лет с момента вступления в строй, а в боевых действиях вплоть до 1945 г. использовались «декабристы», «ленинцы» и «щуки» первых серий. В конечном итоге «правды» вернули в разряд учебных кораблей, в котором они провели почти весь срок своей службы.

«Катюши»

В советское время в открытой печати в адрес подлодок XIV серии было принято писать лишь дифирамбы. Так например, командовавший Северным флотом в годы войны А.Г. Головкин в своих мемуарах писал: «теперь «катюши» (большие океанские лодки типа «К», неизменно вызывающие зависть у наших союзников) ходят на дальние позиции до Вест-фьорда». В унисон звучали и другие отлакированные литредакторами из Воениздата высказывания: «Катюши» — великолепные подводные крейсера, которые могут сделать честь флоту любой нации. Эти корабли... очень мореходны, обладают большой автономностью, что позволяет им действовать в океане, далеко от своих баз. Соответствует этим задачам и вооружение» (мемуары И.А. Колышкина) или: «Стою и смотрю как зачарованный, забылись и холод и ветер. Какая она громадная!... Массивная рубка, широкий мостик, четыре орудия, в том числе две могучих «сотки». Я знаю, что у «катюши» десять торпедных аппаратов, большой запас торпед, превосходная скорость — в надводном положении она может помериться в быстроте хода даже с некоторыми миноносцами» (И.В. Травкин). В выходивших же в те же годы «закрытых» трудах звучали совсем другие мысли: «Значительные недостатки имели и крейсерские подводные лодки типа К — XIV серия. Действия их при весьма значительных длине и водоизмещении, особенно на Северном театре вблизи северного норвежского побережья были затруднительными... Подводные лодки типа К — XIV серии по своим главным размерениям и водоизмещению относились тоже к большим подводным лодкам. Подводные маневренные элементы их были невысокими. По тактико-техническим данным подводные лодки типа К — XIV серии и типа Д — I серии предназначались и готовились для длительных боевых действий в большом удалении от своих баз, т.е. на западном участке коммуникаций (не только в Баренцевом море, но и за его пределами). Однако боевые действия крейсерских подводных лодок в шхерных условиях были затруднительными». Какие же из этих высказываний являются правдивыми?

Общую оценку проекта подлодок типа «К», как, впрочем, и любого другого корабля, следует проводить через анализ двух моментов: соответствия получившегося корабля заданному ОТЗ и соответствия ОТЗ тем задачам, которые реально пришлось решать кораблям данного типа в годы войны.

Конструкторам НИВК и ЦКБС-2 удалось воплотить в реальный корабль все заданные характеристики, пожалуй, за исключением дальности плавания и автономности. Это, безусловно, следует считать большим успехом. Увы, как это неоднократно бывало и ранее, высоких ТТХ добились частично за счет мореходных и эксплуатационных качеств. «Катюши» отличались весьма посредственной мореходностью и ходкостью, и, как все крупные субмарины, имели относительно большое время погружения и плохую управляемость под водой (инертность), особенно на перископной глубине. Главные дизеля оказались недостаточно мощными для столь крупных кораблей, работали с большой перегрузкой и имели удельный расход топлива больше расчетного. В результате получилось, что самые длительные походы советских субмарин пришлись не на крейсерские, а на средние подлодки. Легкий корпус, забортные устройства и арматура «катюш» оказались слишком легкими в прямом смысле этого слова и часто повреждались даже при небольшом внешнем воздействии от волн или прикосновения к грунту. Вентиляционные шахты оказались короткими, и не выполняли своих функций особенно в свежую погоду. Неудачная конструкция газодоводов дизелей не имела прямого отношения к самому проекту, но преодолеть ее так и не удалось, из-за чего имели место регулярные течи через клинкеты. Помимо весовой экономии при составлении проекта все это объяснялось и игнорированием требований, предъявляемых к кораблям для открытых театров. Оригинальное минное устройство на практике оказалось слишком хрупким и капризным, что привело к тому, что балтийские субмарины вводились в строй без него. Таким образом, прилагательное «большая» в словосочетании «большая подводная лодка» не являлось, как это часто



пытались представить в советское время, синонимом слов «надежная» и «живучая».

Ошибки конструкторов усугублялись просчетами заказчиков. Столь модная в 30-е годы идея эскадренной подводной лодки оказалась мертворожденной как из-за нерешенности вопросов боевого управления, небеспеченного тогдашним развитием средств связи, так и по условиям реальной обстановки, сложившейся в годы войны на флотах. Такие «эскадренные» качества, как высокая скорость и сильное артиллерийское вооружение являлись для нашего командования сильным соблазном, чтобы использовать субмарины типа «К» в соответствии с тактическими принципами, весьма похожими на те, в соответствии с которыми создавались линейные крейсера в начале XX века (уничтожать артиллерией слабого и уходить от сильного противника). В этой ситуации такие традиционные требования к подлодкам, как скрытность и умение применять торпедное оружие с малых дистанций отодвигались на второй план. Вообще же по качеству систем вооружения «катюши» сильно проигрывали иностранным аналогам из-за отсутствия обеспечивавших их применение «умных» приборов (ГАС, РЛС, ПУТС и т.д.), но это являлось общим местом для советских подводных лодок всех проектов.

Оказалась не востребованной и большая дальность плавания, тем более, что на практике она значительно

уступала расчетной. Предусмотренное весной 1941 г. наркомом ВМФ использование в случае войны североморских «катюш» в Скагерраке, при отсутствии общих и частных разведданных, а также точных карт этих районов выглядело чистой воды авантюрой. Крейсерские лодки с большим радиусом действия не понадобились и позднее, отчасти потому, что согласованная с союзниками зона действия советского флота ограничивалась районами в 380—300 миль от своих баз.

С учетом всего вышеизложенного оценка «катюш», традиционно дававшаяся в советское время, типа «гордость советского подводного кораблестроения», «грозное триединство» и так далее, представляется сильно завышенной. На самом деле по симбиозу своих боевых и эксплуатационных характеристик корабли данного проекта балансировали на грани удовлетворительной оценки, что прекрасно подтвердилось результатами их боевой деятельности в годы Великой Отечественной войны. Любопытно отметить, что, по-видимому, негласно к этой же мысли пришло и наше командование. Ведь не случайно, что «умные» приборы и оружие, появившиеся на флоте во второй половине войны, на подлодки типа «К» практически не попали. В результате своей первой и последней победы они добились именно артиллерией, то есть оружием, никогда не являвшимся для субмарин основным.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

«Правды»

Служба подлодок типа «П» оказалась весьма непродолжительной. После окончания достройки осенью 1934 г. «П-1», а с весны 1935 г. — «П-2» и «П-3» начали испытания в составе 11-го дивизиона 1-й бригады подлодок КБФ. Командовал дивизионом известный подводник и первый командир «Д-1» Б.А. Секунов. Испытания шли медленно, прерываясь на устранение выявленных недостатков. Несмотря на это, за успехи в освоении новой техники и боевой подготовке в конце года комдив Секунов и командир «П-1» А.П. Васильев были награждены орденами Ленина. С окончанием кампании 35-го года все три подлодки вернулись на завод для проведения цикла работ, связанных с переделками носовых оконечностей. Они продолжались ровно 4 месяца, после чего в течение июня-июля, наконец-то, были подписаны приемные акты. 23 июля 1936 г. субмарины влились в состав флота, после чего экипажи приступили к боевой подготовке. Больших успехов при этом добиться не удалось, поскольку выявлялись все новые и новые просчеты проектантов. Многие из них носили комплексный характер, т.е. проявлялись только при определенном наложении неблагоприятных условий. Весной 1937 года «П-1» поставили в ремонт, первоначальной целью которого являлись устранение выявленных неполадок на обоих линиях вала и замена патрубков выхлопа дизелей на патрубки большего диаметра. По ходу проведения работ выяснилось, что нуждаются в замене большинство разобщи́тельных муфт и аккумуляторная батарея, сменить которую удалось лишь к 1 августа. Одновременно, по примеру «П-2» заменили винты, а также несколько изменили конструкцию отдельных элементов системы погружения и всплытия, что позволило несколько сократить время погружения субмарины.

Тем временем в конце первой декады мая 1937 г. «П-2» совершила двухсуточный поход в Южную Балтику, сопровождая направлявшийся в Портсмут линкор «Марат». На обратном пути подлодка попала в 9-балльный шторм. Поскольку погружаться «правды» не любили — при заполнении главного балласта даже при небольшом волнении моря крены и дифференты могли доходить до 30 градусов — командир капитан 2-го ранга А.Г. Шишкин решил оставить корабль на поверхности. В результате подлодка чуть было не лишилась горизонтальных рулей, которые были поломаны ударами

волн. После постановки в док на заводе №189 выяснилось, что все несущие детали носовых горизонтальных рулей (баллер, румпель, тумба и упорный подшипник) требуют замены, а само устройство нуждается в изменении конструкции, направленном на укрепление соединения баллера с румпелем. Ремонта требовал и легкий корпус, получивший серьезные повреждения в штормовую погоду. Пока со всем этим возились, решили заодно и поменять гребные винты на винты новой конструкции, устранить задиры в пяти разобщи́тельных муфтах, а также пребрать дизеля.

Чуть меньше года потребовалось подводникам КБФ, чтобы составить окончательное представление о том, какое именно оружие попало им в руки. В рапорте командира 1-й БПЛ Е.К. Самборского на имя члена Военного совета КБФ Ильина от 1.6.1937 перечислялись следующие недостатки подлодок типа «П»:

1. Меньшая по сравнению с подлодками других типов глубина погружения. При этом особо подчеркивалось, что глубина погружения всего в 70 метров при длине корабля в 88 метров создает опасность для оконечностей даже при дифферентах (фактически при плавании на глубине 40 м даже при 15-градусном дифференте одна из оконечностей ПЛ проваливались на глубину больше максимальной).

2. Слабое крепление носовых горизонтальных рулей.

3. Слабость волнорезных щитов торпедных аппаратов, поломка которых приводила бы к невозможности открыть переднюю крышку аппарата.

4. Слабая конструкция легкого корпуса.

5. *«Недопустимая конфигурация надстройки [т.н. «горбы» — Прим. авт.], которая делает дифферентовку ненормальной, затрудняет управление под водой и лишает возможности переменить под водой передний ход на задний».*

6. Чересчур «легкая» конструкция барбетов орудий приводит к их заклиниванию от ударов волн при волнении свыше 5 баллов.

7. Из-за отсутствия цистерны быстрого погружения время срочного погружения ПЛ составляет 108 секунд.

8. Из-за слабости обшивки топливно-балластных цистерн при движении под водой возможно появление на поверхности масляных пятен.

9. Течь топливных цистерн в аккумуляторную яму.

10. Постоянные задиры муфт «Бамаг».

11. *«... большие запретные зоны (около 40%) числа оборотов главных дизелей и мало свободных зон для работы. Это не дает возможности включать устойчивые режимы работы дизелей в свежую погоду из-за оголения винтов (из-за малой осадки)».*

12. Ослабление крепления корпусов подшипников главного электромотора.

13. Разрывы анкерных связей дизеля (за 1936—1937 гг. было 2 таких случая).

14. Низкое качество аккумуляторных батарей.

15. Задиры поршней дизелей.

«П-3» в период ходовых испытаний



Подводная лодка «П-1» вскоре после вступления в строй

16. Трудность вращения командирского перископа силами одного человека.

17. Скорость открытия и готовности к работе артиллерийских элеваторов составляет 5 минут.

18. Малая производительность компрессоров ВВД.

19. Малый запас ВВД, не соответствующий большому запасу плавучести.

20. Малая производительность опреснителей.

21. Отсутствие подвода воздуха к орудиям (имелось в виду создание воздушного подпора, препятствовавшего бы попаданию воды в герметичные футляры прицельных приспособлений).

22. Слабое торпедное вооружение.

23. 100-мм орудие Б-24 не принято на вооружение в связи с тем, что руководитель АНИМИ т. Литовет обвинен как «враг народа».

Такие недостатки, по мнению автора рапорта, «не только тормозят боевую подготовку, но и делают совсем новые лодки типа «П» в настоящем их состоянии малобоеспособными». В то же время даже их устранение не ликвидировало названные самим же Самборским основные недостатки: малую глубину и большое время погружения, слабость торпедного вооружения и малую автономность.

К концу 1937 года стало очевидно, что без серьезных модернизационных работ подлодки так никогда и не смогут войти в разряд по-настоящему боевых кораблей. 1 декабря их поставили на ремонт на Балтийском заводе, затянувшийся почти на два года. В конце лета 39-го субмарины начали программу испытаний и в начале ноября вошли в состав флота. Правда, еще в апреле 38-го 11-й дивизион был переведен из 1-й (боевой) в 4-ю (учебную) бригаду, отвечавшую за подготовку подводников в УОПП имени С.М. Кирова. Таким образом, в начавшуюся 30 ноября 1939 г. войну с Финляндией «правды» вступили, числясь в составе учебного подразделения, к тому же с неподготовленными экипажами. Это стало официальной причиной отказа от их использования, хотя, вероятно, никто уже не ожидал от субмарин данного типа участия в сколько-нибудь серьезных военных действиях.

В результате единственной операцией, в которой довелось участвовать «правдам», была блокада побережья Эстонии в июне 1940 года. Вечером 18-го числа дивизион вышел в море и к началу следующих суток занял позиции в 3-4 милях вдоль побережья Нарвского залива: «П-1» у Нарва-Иесу, «П-2» у Валасте и «П-3» у Маху. Лодки демонстративно патрулировали вдоль побережья в надводном положении и постоянно выходили на связь, докладывая об отсутствии в море каких-либо перемещений эстонских судов. В 8 часов утра 20 июня дивизион в полном составе начал возвращение в Ораниенбаум, куда и прибыл к вечеру. Спокой-

«П-3» на Неве, лето—осень 1940 г.



Количество миль, пройденных подлодками типа «П» в ходе довоенной боевой подготовки (всего, в т.ч. под водой)*

	П-1	П-2	П-3
1936	4698 (97)	4572,4 (75,4)	3643,9 (107,8)
1937	10759,8 (1054,3)	10217 (786)	10979,8 (934)

* Таблица составлена по данным А.Ю. Царькова (Царьков А.Ю. Подводные лодки типа «П»// Морская коллекция, М., 2010 г. №10 (133), с. 23, 25). В то же время количество пройденных в 1937 году миль плохо вяжется с утверждениями того же автора, что «П-1» и «П-2» большую часть кампании простояли в ремонте (в частности, «П-1» с весны по меньшей мере по август). Для сравнения: «Д-6» в кампанию 1940 г. прошла 6832 мили (в т.ч. 405 под водой) за 103 ходовых дня, «Л-4» — 9458 миль (в т.ч. 1333 под водой) за 126 ходовых дней и т.д. В кампанию 1939 г. средний показатель пройденных миль для балтийских ПЛ составлял 3790, в кампанию 1940 г. — 3329 миль.



Подводная лодка типа «П», 1936 — 1937 гг.

ствие этого выхода нарушил только доклад командира «П-1» об обнаружении плавающей мины, но он, скорее всего, не имел под собой реальной основы. По итогам 1940 г. все три корабля числились во 2-й линии, пройдя сокращенный курс БП для учебных кораблей. Достаточно сказать, что на 10 подлодок 4-й БПЛ за год было произведено всего шесть торпедных стрельб с фактическим выпуском торпед. Вероятнее всего, их осуществляли «щуки», которых в составе бригады как раз числилось шесть штук. В конце 1940 г. все три «правды» начали текущий ремонт в Ораниенбауме силами личного состава. Он был закончен к концу мая



Подводная лодка типа «П» и эсминец типа «Новик» на Неве, 1940 г.



41-го, после чего все три подлодки прошли докование в Кронштадте. В начале 1941 г. 11-й ДПЛ и 4-я БПЛ были расформированы, а на базе последней был сформирован Отдельный учебный ДПЛ, все также приписанный к УОППу. Его командиром стал бывший командир (сменил Секунова в марте 1939 г.) 11-го ДПЛ капитан 2-го ранга Н.Э. Эйхбаум.

«П-1»

С началом войны ОДПЛ сразу же перешел в подчинение командиру Кронштадтской ВМБ. По очереди все «щуки» дивизиона сходили в боевые походы, но «правды» это не касалось — они продолжали базироваться на Ораниенбаум, лишь изредка совершая непродолжительные учебные выходы. В начале июля состоялся очередной выпуск специалистов УОПП, после чего УОПП был передислоцирован вглубь страны. С этого момента субмарины типа «П» вместе со «старушкой» «Б-2» начали свое «великое стояние» у причалов, продолжавшееся на протяжении всей войны. Разница заключалась лишь в том, что «Б-2» была построена в 1916 году, а «правды» находились в строю флота



всего пять лет и с этой точки зрения относились к кораблям новой постройки.

Однако неправильным было бы считать, что командование КБФ совсем забыло про подлодки и собиралось мириться с их пассивностью. 7 августа Военный совет КБФ обратился к заместителю наркома ВМФ И.С. Исакову с предложением вывести с Балтики все «катуши», «правды», законсервированные «малютки» VI-бис серии и недостроенные лодки со сроком готовности 1942 г. Пояснения к этому предложению отсутствовали, но несомненно командование флотом просто хотело избавиться от всех кораблей, непригодных для использования в войне на море. В Москве рассмотрели и принципиально одобрили это решение, но в значительной степени скорректировали. На Север переводились субмарины типов «К», «Л», «С» и «Д», в бассейн Волги — недостроенные подлодки. «Правды» и старые «малютки» из постановлений ГКО выпали совершенно, очевидно, по той простой причине, что тратить силы и время на перевод этих, бесполезных с военной точки зрения, единиц в наркомате не собирались. Так субмарины остались на Балтике.

6 сентября все подводные силы Балтфлота были сведены в одну бригаду, а буквально на следующий день у начальника Отдела подводного плавания (ОПП) штаба флота капитана 1-го ранга А.М. Стеценко возникла идея, как использовать «правды». Обстановка была крайне сложной: 28 августа флот ушел из Таллина, а после того, как 3 сентября в базу вернулись «малютки», осуществлявшиекрытие перехода, в Балтийском море не осталось ни одной нашей подлодки. Первые дни сентября подводники посвящали делам, никак не связанным с подводной войной: подготовке кораблей к подрыву в случае взятия немцами Ленинграда, разработке планов прорыва лодок через Балтийские проливы, обучению экипажей азам сухопутного боя и т.д. В связи с этим посылка в море одиночной подлодки, да еще и в транспортный поход на Ханко

Подводная лодка типа «П» на Неве

кажется какой-то неуместной импровизацией. Разумное объяснение, которое, правда, отсутствует в документах, могло быть только одно: идея исходила от командования флота, которое хотело опробовать теоретическую возможность снабжения отдаленной базы из Кронштадта, определить противодействие противника на маршруте, а в случае, если оно окажется серьезным, лодка-разведчик смогла бы спокойно оторваться от преследования под водой. Загвоздка была лишь в том, что «Правда» была плохой подлодкой. Тем не менее, по таким характеристикам, как осадка, ширина корпуса и скорость, она довольно сильно походила на надводный корабль, и в случае успеха операции можно было бы считать, что снабжение Ханко из Кронштадта вполне реально.

Утром 8 сентября «П-1» перешла из Ленинграда в Кронштадт, где начала подготовку к походу. Первоначально планировалось, что она сможет принять около 50 тонн груза, но фактически удалось разместить только 21 тонну, что без тары составляло 19,6 тонн. В течение дня на субмарину было погружено 154 ящика консервов (в торпедные аппараты и торпедозаместительную и топливную №1 цистерны), по сотне 130-мм, 100-мм, 76-мм и 45-мм снарядов (в трюм 1-го отсека и топливную цистерну №1), 1,9 тонны медикаментов (в трюмы 6-го и 7-го отсеков). Тем временем в штабе бригады наскоро разработали план перехода. Замысел операции основывался на возможности «П-1» преодолеть расстояние от Гогланда до Ханко в течение темного времени суток в надводном положении. При этом один расчет выполнялся для движения 18-узловым ходом (в этом случае у лодки оставалось 1,5 часа времени для ожидания в точке рандеву), а другой — 15-узловым экономическим. Точка рандеву назначалась в 6 милях юго-восточнее острова Руссаре, который находился в 3 милях южнее Ханко. При разработке рекомендованного курса учитывался маршрут перехода «М-98», которая, возвращаясь с позиции прикрытия «таллинского перехода», удачно обогнула с севера минное заграждение у мыса Юминданина. Непосредственно к месту встречи подлодка должна была подойти в подводном положении и в назначенное время всплыть. Если она опаздывала в точку рандеву больше, чем на 2 часа, встреча переносилась на сутки.

Утром 9-го корабль погрузился на дифферентовку на Большом Кронштадтском рейде, причем при этом обнаружилась течь соляра из ТБЦ №7. Несмотря на данный факт, в 13:30 следующего дня подлодка в сопровождении двух быстроходных тральщиков и двух сторожевых катеров вышла в море. К 19 часам конвой достиг точки в нескольких милях западнее острова Гогланд, откуда «П-1» была отпущена в самостоятельное плавание. Хотя до момента рандеву оставалось каких-то 11 часов, в пункт назначения она не прибыла... Несмотря на неудовлетворительность результатов данного похода, впоследствии корабли КБФ неоднократно ходили на Ханко и в целом успешно произвели эвакуацию данной базы. Таким образом, ни потерянный груз, ни провал разведывательной миссии никак не отразились на последующих действиях, что заставляет думать, что поход субмарины был и вовсе не нужен.

На протяжении нескольких десятилетий с момента гибели «Правды» высказывалось немало догадок от-

носительно места и времени данного события. На чем сходились все исследователи, так это на том, что субмарина скорее всего погибла на мине. И действительно, немецкие и финские документы свидетельствуют, что, несмотря на то, что «П-1» с эскортом дважды обнаруживалась в течение второй половины 10 сентября, никаких попыток ее перехвата противником не предпринималось, и никакие корабли или самолеты 10—12 сентября контакта с субмаринами в западной части Финского залива не имели.



**Командир «П-1»
И.А. Логинов**

Большую конкретику обрели эти предположения после того, как в декабрьском за 2008 г. выпуске журнала «Морской сборник» была опубликована информация о нахождении летом того же года при прокладке газопровода «Северный поток» остова большой советской подлодки периода Великой Отечественной войны. Авторам настоящей публикации по неофициальным каналам удалось узнать, что корпус находится в 26 километрах севернее (вероятно, несколько северо-западнее) мыса Юминданина в финских территориальных водах, всего в 200 метрах от их границы с эстонскими водами и в 1200 метрах от трассы газопровода. Остов имеет длину около 75 метров (что несколько короче, чем у подлодок типа «П» — вероятно, последствия боевых повреждений), ширину 12 метров и высоту возвышения над илистым грунтом — 9 метров. Идентификация осуществлена по двум 100-мм орудиям, которых не было ни на одной другой погибшей балтийской субмарине, кроме «Правды».

Что можно добавить к вышесказанному? Нашему командованию было известно о том, что противник развернул севернее мыса Юминданина мощные минные заграждения, которые с большой кровью были форсированы флотом во время знаменитого «таллинского перехода». Тем не менее, форсирование их подлодками считалось делом вполне возможным. Командиру «П-1» капитан-лейтенанту Логинову рекомендовали пройти именно тем маршрутом, которым возвращалась с моря в Кронштадт «М-98». Чуть позже этим же путем на позицию у Таллина успешно сходил «М-97». В то же время известный специалист по минному делу И.А. Киреев в своем исследовании по влиянию минных постановок противника на действия нашего флота, отмечал, что «малютки» и намного более широкая «Правда» имели заметно различные шансы на случайное прохождение между минами. Тем более что «малютки» преодолевали этот участок пути под водой, где им угрожала лишь встреча с минрепами, при которой можно было успеть среагировать и избежать подтягивания мины к корпусу, а «П-1» — в надводном положении, где встреча с миной означала неизбежную и быструю гибель. Она и стала причиной смерти 53 подводников.

Командовали «П-1» в 1934—1941 гг.: Васильев А.П. (1935—1936), Пьявченко Н.А. (12.1936—2.1938), Камнев Н.П. (5—11.1938), И.А. Логинов (11.1938—9.1941).

Основные показатели боевой деятельности подлодок «П-2» и «П-3» в 1941 г.

	П-2	П-3
Ходовых дней (в т.ч. после начала войны)	18 (7)	19 (13)
Ходовых часов:		
- над водой (в т.ч. после начала войны)	151,2 (81,5)	100,59 (25,1)
- под водой (в т.ч. после начала войны)	30,51 (1,05)	23,4 (-)
Проведено на грунте, ч (в т.ч. после начала войны)	16,29 (14,34)	-
Пройдено миль:		
- над водой (в т.ч. после начала войны)	1246,3 (481,8)	900,9 (154,4)
- под водой (в т.ч. после начала войны)	75,5 (-)	77,2 (-)
Количество погружений (в т.ч. после начала войны)	21 (2)	4 (-)
Количество зенитных стрельб	14	16
Количество снарядов, израсходованных при зенитных стрельбах:		
- 100-мм	60	-
- 45-мм	192	326

«П-2»

«Звезда» оказалась наиболее удачливой и активно действовавшей из всех «правд». В мае она окончила текущий ремонт и приступила к подготовке подводников (за 11 ходовых дней лодка прошла 764,5 мили в надводном и 75,5 мили в подводном положении), но за несколько дней до начала войны стала в док в Кронштадте. Вышла она оттуда только 2 июля. После завершения ремонта активность полностью сошла на нет — за июль—август субмарина имела лишь один ходовой день, а в остальное время отставивалась у причала в Ораниенбауме или на якоре в Лужской губе. В начале сентября корабль ушел в Ленинград, а когда возникло предложение по организации снабжения Ханко подводными лодками, утром 8-го перешел в Кронштадт. Когда гибель «систер-шипа» стала очевидной, поход «П-2» отменили, после чего она некоторое время «скрывалась» от немецкой авиации то на Восточном рейде, то у маяка Толбухина. Интересно отметить, что за весь этот период лодка погружалась лишь единожды, когда 25 сентября объявили воздушную тревогу, которую командир субмарины Попов решил переждать на грунте. Неоднократно корабль открывал огонь по пролетавшим самолетам, в том числе и главным калибром. Окончательно поняв беспочвенность нахождения «Звезды» в Кронштадте, в ночь на 26-е командование отправило ее в Ленинград.

К началу октября сухопутная линия фронта у города стабилизировалась, и со всей очевидностью стала вырисовываться перспектива зимовки на существующих позициях. В связи со скорым замерзанием восточной части залива у командования особое беспокойство вызывала оборона юго-восточных подступов к острову Котлин, которые немцы могли атаковать из района Стрельна — Петергоф по льду. 19 октября вице-адмирал Трибуц отдал приказ №00100, который предусматривал создание двух артдивизионов береговой артиллерии для защиты этого направления. Для формирования батарей, помимо прочего, передавались 100-мм орудия с «П-2», «П-3», «К-53» и «К-56». Приказ требовал закончить формирование к 30-му числу, но до этого у командования бригады возникла идея использовать «П-2» в артиллерийском варианте.

Еще 26 сентября командование КБФ своей директивой поставило перед БПЛ задачу прикрытия подходов

к Кронштадту на тот случай, если немецкое соединение во главе с линкором «Тирпиц» (о его появлении стало известно от британской разведки) попытается сюда прорваться. К моменту отдачи директивы линкор уже вернулся в базу, но, несмотря на это, наши подлодки в течение месяца находились на позициях ожидания. Одна из позиций была нарезана в Нарвском заливе. После возвращения командиров патрулировавших там подлодок утверждали, что наблюдали земляные работы на побережье, движение поездов и нормальную работу заводов. С этим смириться в штабе бригады не могли! Поскольку «П-2» на тот момент была единственной исправной и боеготовой подлодкой с двухорудийной 100-мм батареей, для выполнения задачи выбрали именно ее. В боевом приказе «Звезде» предписывалось произвести

бомбардировку «с целью деморализации тыла и выявления наличия и местонахождения батарей противника на побережье Нарвского залива». В качестве объектов для обстрела выбрали порт Нарва-Иесу, станции Нарва, Вайвара, Иеве, винокурный, пивоваренный и цементный заводы, а также населенный пункт Валасте. Огневые налеты продолжительностью не более 15 минут должны были производиться с разных огневых позиций в течение как минимум четырех ночей. Днем подлодка должна была занимать очередную позицию, четко определять свои координаты, становиться на якорь, а затем погружаться до наступления темноты. Тем временем командиру БЧ-2 предстояло разработать исходные данные. Поскольку штатного боекомплекта в 200 100-мм снарядов для такой обширной программы не хватило бы, после прихода в Кронштадт утром 24 октября субмарина приняла такое же количество дополнительно. Они были размещены на месте запасных торпед и на палубе 6-го отсека.

Вечером 25-го субмарина покинула Кронштадт и за 2 часа до рассвета прибыла на позицию. Командир подлодки капитан-лейтенант И.П. Попов сознательно не стал дифферентоваться на кронштадтском рейде, поскольку глубина там всего на метр превышала высоту субмарины от киля до верхнего среза перископных тумб, и решил это сделать на позиции, где глубина составляла 45 метров. После заполнения концевых групп главного балласта обнаружился дифферент в 4—5 градусов на корму. Несомненно, что дифферентующий момент создавали дополнительные снаряды в 6-м отсеке. Все попытки удифферентоваться перекачкой воды из кормовой в носовую дифферентную цистерну результата не дали, поскольку на море было 4—5-балльное волнение, и лодка попросту «прилипла» к поверхности. Зато при заполнении средней группы субмарина резко потяжелела и начала погружаться с нарастающим дифферентом на корму. После частичного продутия кормовых ЦГБ этот процесс удалось остановить, но при повторном открытии клапанов их вентиляции дифферент внезапно перешел на нос. Носовая часть под углом 25—30° погрузилась до глубины 40 м, прежде чем дача пузыря в носовые цистерны не остановила этот процесс. Теперь дифферент снова

пошел на корму, а когда были продукты ЦГБ №№ 10, 11, 12 субмарина выскочила на поверхность. Интересно отметить, что дифферент в 20—25° на корму при этом сохранился. Тогда Попов распорядился полностью продукт главный балласт и осмотреться в отсеках. Из поступивших докладов выяснилось, что вышли из строя гирокомпас, моторы кингстонов ЦГБ, рассогласовались аксиометры вертикального руля, но что еще хуже — пролился электролит из аккумуляторных баков. Поскольку на дне аккумуляторных ям находились топливные цистерны, заклепки которых сочились, электролит перемешался с соляром. Изоляция батареи резко упала, из ям повалил хлор. Попов решил отвести подлодку к острову Большой Тютерс, где моряки, работая в противогазах, должны были прощелочить яму. Однако все попытки поднять изоляцию батареи до удовлетворительного уровня оказались безуспешны, ввиду чего командир решил возвращаться в Кронштадт.

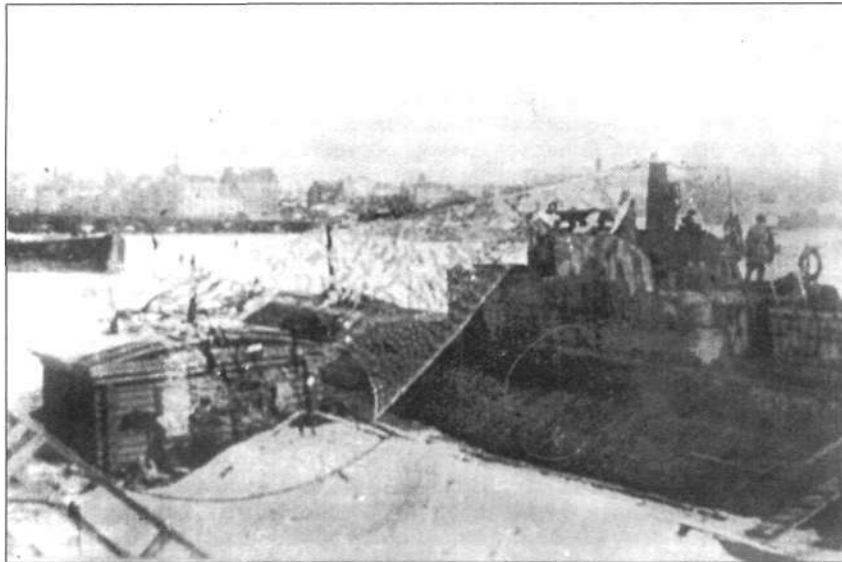
Из-за отказа гирокомпаса это пришлось осуществить в светлое время суток, что подвергло корабль немалому риску. Сначала верхняя вахта обнаружила прямо по курсу плавающую мину, а спустя 10 минут «Звезду» атаковала летающая лодка. Хотя сброшенные ею бомбы взорвались в полукабельтове от субмарины, легкий корпус получил четыре осколочные пробоины, а наводчик орудия (подлодка вела зенитный огонь) — легкое ранение. Спустя 3 часа, пройдя остров Сескар, субмарина попала под обстрел немецкой 105-мм батареи 2./НКА 928. Не имея возможности двигаться под водой, Попов решил не погружаться и в течение 40 минут уклонялся от обстрела артиллерийским зигзагом. Батарея произвела 15 двухорудийных залпов, но так и не смогла добиться накрытия. В 18:18 «П-2» ошвартовалась в Кронштадте, а на следующий день вместо нее в Нарвский залив послали «С-7». Эта подлодка выполнила полностью план стрельбы, но их единственным результатом, по-видимому, стала поломка 100-мм орудия, которое отказало в боевом походе 1942 года.

Для расследования причин невыполнения экипажем «Звезды» боевой задачи командование бригады создало специальную комиссию. Она провела расследование и пришла к выводу, что во всем виноват командир, который, якобы, *«переоценив свой опыт, действовал недостаточно осмотрительно и грамотно»*. В то же время комиссия так и не смогла инкриминировать Попову каких-либо серьезных ошибок, заметив только, что дифферентоваться следовало в районе с меньшей глубиной, а при обнаружении дифферента было необходимо выяснить его причину и устранить ее. Все это было лишено практического смысла. Истинной причиной аварийного происшествия стали характеристики подлодок типа «Правда», которые еще до войны демонстрировали неудовлетворительное поведение при погружении в свежую погоду. А с начальным дифферентующим моментом такое погружение и вовсе не могло закончиться ничем, кроме аварии. В своей объяснительной Попов писал: *«Я взялся за выполнение поставленной задачи перед кораблем лишь потому, что я команду лодкой «П-2» уже четвертый год и имею практический опыт по управлению ей. Использование лодки типа «П» для боевых действий, как подводной лодки, сопряжено с большими трудностями*

ввиду ее конструктивных и тактических недостатков. Мною были приложены все усилия для выполнения поставленной задачи, с большим желанием я и весь личный состав шли на позицию и дошли до точки назначения на позиции, но задание выполнить не удалось по выше указанным обстоятельствам». Видимо, комбриг Трипольский согласился с этими объяснениями, поскольку никакого наказания Попов не понес, а в мае 1942 г. был назначен командиром подлодки типа «К».

Утром 29 октября «П-2» ушла в Ленинград. С 13 ноября она вместе с поврежденной «П-3» стала на стоянку у Петроградской набережной. Интересно отметить, что за время пребывания в Кронштадте со «Звезды» не были сняты орудия, хотя 26 ноября батареи, куда должны были попасть ее пушки, была объявлена сформированной. Не понятно, было ли командование флотом в курсе этого лукавства, но в декабре у подводников появился шанс подогнать реальность под этот доклад. Зима в 1941 году началась рано и оказалась очень холодной. И войска, и население города нуждались в топливе и продовольствии. Некоторые запасы всего этого, с точки зрения «голодных» ленинградских норм, оказались в Кронштадте, но до установления ледостава их требовалось переправить в Ленинград. К концу кампании у флота остался лишь небольшой танкер «Шахтер», который не мог обеспечить всех потребностей. Когда возникла необходимость решить эту задачу, вспомнили об опыте подготовки «П-1» к походу на Ханко, когда расчеты показали, что принимаемый внутрь груз в таре весьма невелик, но в цистернах можно перевезти на порядок большее количество жидкого груза. Так «Звезда» превратилась в субмарину-танкер.

К сожалению, эта светлая мысль посетила командование флота только в начале двадцатых чисел декабря, когда ледовая обстановка в восточной части Финского залива уже была довольно сложной. Сплошного ледяного покрова еще не было, но в большом количестве плавали крупные льдины, которые под воздействием сильного ветра могли легко образовывать ледяные поля. Двигаться по такому фарватеру под дизелем лодка не могла из-за слишком высокой минимальной скорости, для движения под электромоторами не хватило бы энергии. В результате субмарину решили тащить на буксире. 23 декабря группа буксиров прошла по Неве к Петроградской набережной и потащила корабль к устью реки. При этом «Звезде» предстояло пройти под четырьмя мостами, которые требовалось развести. До войны это проблем не вызывало, но теперь в городе резко сократился объем вырабатываемой электроэнергии и все мосты приводились в действие ручными приводами! В результате с большим трудом отряды краснофлотцев успели развести мосты за полчаса до прохода лодки. Поздно вечером «П-2» достигла устья Невы, где буксир передали ледоколу «Вячеслав Молотов». Движение за ним больших проблем не вызывало, но конвой был обнаружен и обстрелян противником. К счастью, врагу не удалось осветить корабли, благодаря чему за 44 минуты обстрела он смог добиться лишь трех попаданий в ледокол, на котором был ранен один краснофлотец. «Звезда» повреждений не имела. Утром она ошвартовалась в Кронштадте, где с нее были сняты 100-мм орудия и приняты 200 тонн мазута. После этого она



Подводная лодка «П-2» в маскировочных сетях на зимовке в Торговом порту Ленинграда, 1941–1942 гг.



влилась в состав обратного конвоя, куда, кроме «Молотова», вошли БТЩ-205, спасательное судно «Нептун» и транспорт №565. Выйти немедленно помешали препирательства между тыловиками флота и Кронштадтской ВМБ, которые не хотели выделять необходимого количества топлива. В конце концов, весь мазут был принят, и рано утром 27-го конвой вышел в обратный путь. На этот раз он прошел незамеченным, но при швартовке в ленинградском торговом порту «П-2» столкнулась с «Нептуном» и получила небольшие повреждения легкого корпуса. Пробраться сквозь льды к своему месту стоянки было уже нереально, поэтому субмарине пришлось остаться в торговом порту на зимовку.

Последующая карьера «П-2» не изобиловала событиями. 4 апреля торговый порт, а главным образом

стоявший тут крейсер «Максим Горький» стали объектом крупного налета немецкой авиации. Субмарина открывала огонь (выпущено 17 45-мм снарядов), а на расстоянии от нее взорвалась пара авиабомб, отчего разбилось несколько лампочек и электроприборов. 30-го числа того же месяца, после вскрытия реки, она самостоятельно перешла на новое место стоянки у Тучковой набережной (ныне набережная Макарова). 5 мая командование бригады рапортовало штабу флота, что ремонт механизмов силами личного состава закончен, вступительная задача сдана экипажем на «хорошо», но субмарина не боеготова, поскольку требуется док для ремонта легкого корпуса. К тому же аккумуляторная батарея выработала свой ресурс, а запасная батарея необходимого типа отсутствует. Отсутствие батареи предопределило негласное решение командования не использовать лодку в кампании 1942 года. После этого ее экипаж был частично переведен на другие корабли, причем с конца мая по конец августа на «Звезде» даже не было штатного командира. 7 января 1943 г. учебный дивизион был расформирован, а обе «правды» перечислены в состав дивизиона строящихся и капитально ремонтирующихся лодок, не входившего в состав бригады. В «Справке по готовности ПЛ КБФ для боевых действий в кампанию 1943 г.», подготовленной ОПП ровно два месяца спустя, говорилось, что несмотря на то, что в данный момент ремонтные работы на «П-2» выполнены всего лишь на 24,6%, к 1 июня «П-2» и «П-3» будут технически готовы, но «как боевые лодки использованы быть не могут». Это было первым откровенным признанием невоз-

можности использования «правд» в боевых действиях. С началом навигации «Звезда» перешла к Калашниковской (ныне Синопской) набережной. Там ее экипаж продолжал вялотекущий ремонт (по состоянию на 1 января 1944 г. выполнен на 73%), а батарея использовалась для проворачивания механизмов на стоявшей рядом «П-3». К середине следующего года ремонт был окончен и даже возник вопрос о возвращении на лодку артиллерии, но когда выяснилось, что орудия «правд» расстреляны на 50–100 %, от этой идеи отказались. 10 августа 1944 г. приказом наркома ВМФ «П-2» вывели из боевого состава флота и передали в качестве опытового корабля Научно-исследовательскому морскому институту связи и телемеханики. В этом качестве лодка принимала участие в испытаниях радиопередатчиков «Скат-И» и «Бухта-И». С июня 1949 г.

Подводная лодка «П-2» на стоянке у Тучковой набережной, 1942 г.



корабль был переименован в «Б-31», а 11 сентября 1951 г. переведен в состав дивизиона судов ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского. Там он и служил до исключения из состава флота в 1956 году.

Командовали «П-2» в 1935—1945 гг.: Шишкин А.Г. (1935—1.1937), Якушкин В.Г. (1.1937—6.1938), Попов И.П. (9.1938—5.1942), Лошкарёв Л.А. (8.1942—4.1943), Афанасьев В.К. (11.1944—5.1945).

«П-3»

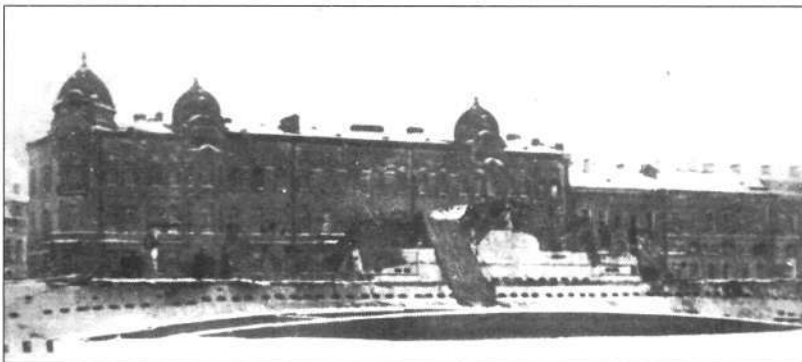
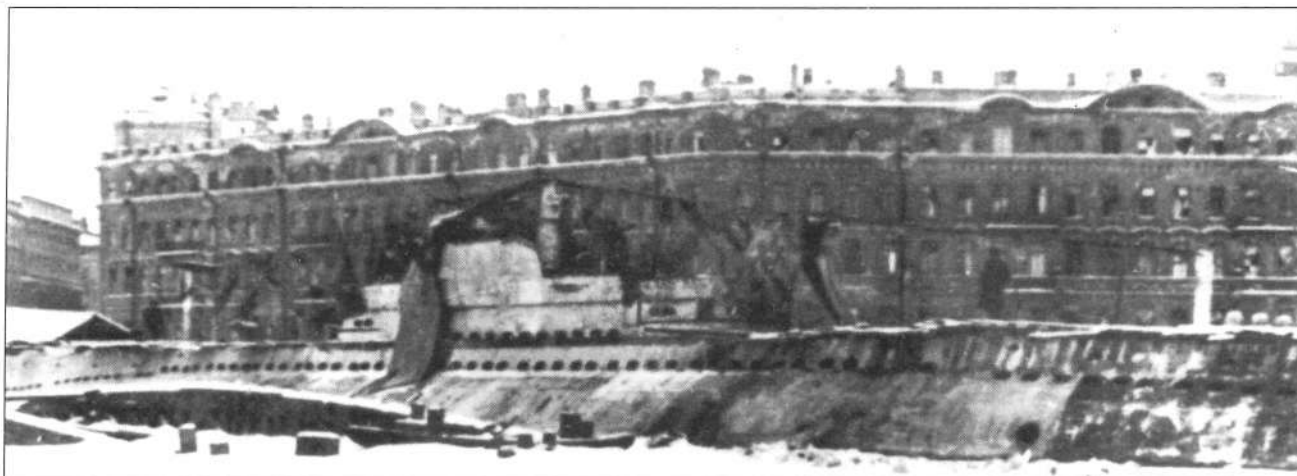
Хотя эта подлодка и пережила войну, можно сказать, что родилась она под несчастливой звездой — всю боевую карьеру ее преследовали поломки и боевые повреждения. К середине мая 1941 г. она закончила текущий ремонт, но уже 24-го при швартовке в Ораниенбауме повредила левое перо носовых горизонтальных рулей и погнула их баллер. Корабль был наскоро отремонтирован и успел в течение июня наплавать 703 мили из 901, пройденной за весь год. К этому же месяцу относились три из четырех погружений и все 77 миль, пройденных за год под водой. Тем не менее, из-за отсутствия безопасных полигонов и средств обеспечения боевой подготовки с началом войны количество выходов в море резко сократилось. В результате в июле «П-3» прошла только 23 мили за 4 ходовых часа. Отчасти это объяснялось еще и тем, что 16 июля во время стоянки на Восточном рейде Кронштадта субмарина получила таранный удар от

другой подлодки ОУДПЛ — «старушки» «Б-2», которая пыталась оказать помощь тонущему разъездному катеру. Был ли спасен катер, из документов непонятно, но «Искре» этот благородный поступок обошелся в пробитую ЦГБ №2 и вмятину в прочном корпусе по правому борту. Из-за отсутствия свободных доков и незаинтересованности командования в скорейшем вводе подлодки в строй ремонт тогда произведен не был. До начала сентября «П-3» находилась в Ораниенбауме (за август в течение 5 ходовых дней пройдено 49,8 миль), а затем в связи с приближением сухопутного фронта ушла в Ленинград.

Хотя подлодку не выделили для участия в транспортных походах на Ханко, командование объединенной бригады все-таки решило на всякий случай произвес-

Подводная лодка «П-3» после завершения модернизации





Подводная лодка «П-3» в маскировке у петроградской набережной зимой 1941/42 г.

приборам. В течение двух суток корабль наскоро прошел аварийный ремонт, выразившийся в снятии батареи, орудий и заварке пробоин в прочном корпусе. Вечером 25-го лодка вышла из дока и в ближайшую ночь была переведена в Ленинград. Дальнейший ремонт не производился, а с 13 ноября «П-3» была поставлена на швартовы у Петроградской набережной, где простояла 20 ближайших месяцев. Осадная

артиллерия до места стоянки не добивала, но немецкая авиация еще раз стала причиной серьезного беспокойства.

4 апреля 1942 г. вмерзшие в Неву корабли были атакованы немецкой авиацией. Главный налет производился против крейсера «Максим Горький», стоявшего в торговом порту, и линкора «Октябрьская Революция», находившегося в устье Невы. Тем не менее, одиночный бомбардировщик избавился от своего груза в районе стоянки «П-3». Около 19:30 на расстоянии 8—10 м справа от носовой оконечности лодки упали две 250-кг бомбы. Лед они не пробиты, но приборы и механизмы корабля все-таки получили взрывные контузии. В носовой группе аккумуляторной батареи ослабла расклинка, лопнули баки трех элементов, а у нескольких других нарушилась укупорка крышек. Разошлись швы обшивки цистерн главного балласта №№ 1 и 2, которые вскоре заполнились водой до уровня ватерлинии. По сравнению с прошлогодними повреждениями это оказалось мелочью. Тем не менее, общее состояние корабля было весьма плачевным — ему требовался весьма серьезный аварийный доковый ремонт, который и в мирное время занял бы несколько месяцев. Поскольку возможности судоремонта в блокированном городе были весьма скромными, их использовали только для восстановления по-настоящему ценных кораблей, а «Искра» к ним явно не относилась. Согласно отчетам, на 10 февраля 1943 г. было выполнено лишь 3,3 % работ, на 1 января 1944 г. — 10 %. Дело пошло чуть быстрее только после того, как «П-3»

ти ее ремонт. Утром 15 сентября «Искра» перешла в Кронштадт, где некоторое время стояла на Восточном рейде, но спустя пять дней все-таки была поставлена в док «Трех эсминцев». Не успели приступить к ремонтным работам, как немецкая авиация подвергла базу ожесточенным бомбардировкам. Очередной налет начался около 13:30 23 сентября. Одна из групп в составе девяти «юнкерсов» атаковала Морской завод и стоявшие в доках корабли. Доку, где стояла «П-3», досталось две бомбы, по-видимому, калибром по 250 килограммов. Одна из них попала в саму субмарину, прошла сквозь легкий и прочный корпус в районе 45-го шпангоута справа от диаметральной плоскости и взорвалась под корпусом. Другая бомба рванула на стенке дока слева от лодки. Возникший при взрывах пожар был быстро ликвидирован аварийной партией, а к осмотру остальных повреждений приступили только после прекращения воздушной тревоги. Они оказались достаточно серьезны: обшивка легкого корпуса (ЦГБ №2) между 40-м и 50-м шпангоутами была разрушена на площади 6 кв. м, прочная переборка по 45-му шпангоуту — на 1 кв. метр; 3-й отсек имел сквозную пробоину диаметром 350 мм, причем бомба разрушила 17 баков аккумуляторной батареи и топливную цистерну №2. Кроме того, взрывная волна вдавила переборку между аккумуляторными ямами с такой силой, что был раздавлен и один элемент носовой группы. Оказались разорваны электропроводка, магистраль пресной воды, воздуха среднего давления и множество труб, шедших к контрольно-измерительным

перевели к Калашниковой набережной и поставили в деревянный док — один из тех, в которых до войны субмарины проводились по Беломорско-Балтийскому каналу. К середине лета 44-го ремонт в основном был закончен, после чего приказом наркома ВМФ от 10 августа лодку передали ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского. Спустя год в составе КБФ была воссоздана Учебная бригада подлодок, и «Искру» перевели туда. С июня 1949 г. и до конца своей службы в июне 1952 г. субмарина носила имя «Б-1», выполняя функции учебного корабля.

Командовали «П-3» в 1935—1945 гг.: Симановский В.Н. (1935—1937), Пантелеев А.Н. (12.1937—5.1943), Лепешкин А.В. (5—7.1943), Долгов В.А. (8—10.1943), Морозов П.А. (7.1944—5.1945).



Экипаж подводной лодки «П-3» производит очистку подводной части корпуса

«Катюши»

Первая тройка «катыш» постройки завода им. Марти еще в 1939 г. образовала 20-й дивизион Отряда вновь строящихся подводных кораблей КБФ. После того, как в июне 1940 г. «К-1» и «К-2» ушли на Север, 20-й дивизион расформировали, а «К-3», надолго задержавшуюся на Балтике для проведения различных испытаний, временно зачислили в состав 12-го дивизиона 1-й бригады, куда входили подлодки типа «ленинец». Одновременно формировались 19-й («К-21» — «К-23»), а с октября 1940 г. и 1-й («К-51» — «К-53») дивизионы ОВСПК. Большое количество дивизионов отвлекало на себя офицерские кадры, которых не хватало для комплектования экипажей подлодок. Так,

по состоянию на январь 1941 г. штаты комсостава на уже принятых от промышленности субмаринах 19-го ДПЛ были закрыты на 80—90%, а на 1-м ДПЛ всего на 10—30%, при том, что вступление большинства кораблей планировалось на осень того же года. 15 мая 1941 г. на Главном военном совете ВМФ прозвучали следующие цифры: для укомплектования экипажей подлодок, вступающих в строй в 1941 г., не хватает 344 командира и 110 лиц технического состава. Из 48 командиров ПЛ имелось в наличии лишь 33, а одна «катыша», три «эски», «ленинец», две «щуки» и восемь «малюток» временно оставались «обезглавленными». И это несмотря на то, что еще в январе 41-го



«К-3» в позиционном положении. Балтика, 1940 г.



«К-3» на Балтике, предвоенное фото

Главный военный совет принял решение о коренном переформировании соединений подводного флота, предусматривавшем укрупнение дивизионов и направление освободившихся специалистов на укомплектование экипажей. Теперь ОВСПК, сменивший наименование на Учебную бригаду, включал в свой состав 14-й ДПЛ (капитан 3-го ранга И.Ю. Тузов, с августа 1941 г. капитан 3-го ранга Е.В. Шевцов), куда входили все «катюши»*. С началом навигации шесть из них («К-3», «К-21» — «К-23», «К-52», «К-53») планировались к переводу на Север в составе Экспедиции особого назначения №11 (ЭОН-11). До этого момента «К-3», «К-51» и «К-52» собирались привлечь к испытаниям сетепрорезателя «Краб-3» (апрель), минного устройства и мин ЭП (июль — сентябрь), устройства обогрева кормовых торпедных аппаратов, размещенных в легком корпусе (декабрь), и перископа с неподвижным нижним окуляром ПЕР-26 (октябрь). «К-1» и «К-2» должны были в июне—сентябре произвести испытания мин ЭП на Северном театре.

Все эти планы оказались нарушены войной. До ее начала на Север ушли только «К-23» и «К-21», к которым в августе добавились «К-3» и «К-22». 17.9.1941 дивизионы Учебной бригады влились в состав объединенной бригады ПЛ КБФ, а 6 октября после реорганизации бригады все шесть оставшихся «катюш» оказались в Дивизионе строящихся и капитально ремонтирующихся подводных лодок (ДСКПЛ; капитан 2-го ранга Е.В. Шевцов; с января 1943 г. капитан 2-го ранга Н.Э. Эйхбаум, с июля 1943 г. капитан 1-го ранга Д.А. Павлуцкий). По мере достройки они вступали

«К-1»

Приемный акт на подводку был подписан еще 16 декабря 1939 г., но необходимость устранения многочисленных недоделок привела к тому, что церемония подъема флага состоялась лишь 25 июня следующего года**. Сразу вслед за этим лодку начали готовить к переходу на Север. Уже 27 июля она прибыла в Молотовск и была включена в состав Северного флота. Приказом командующего флотом ей назначался срок организационного периода до 15 сентября, но фактически подводка не смогла выйти из него до начала Великой Отечественной войны. 8 февраля 1941 г. субмарина стала в гарантийный ремонт, осуществлявшийся выездной бригадой завода им. Марти. Поскольку адмиралтейцы не имели на Севере своей технической базы, работы затянулись сверх всякой меры и были официально закончены лишь 16 июня. Правда, в ходе ремонта была погружена новая аккумуляторная батарея, что обеспечило субмарине достаточно активное существование до тех пор, пока в конце 1942 года не наладились поставки батарей по ленд-лизу. Командир субмарины капитан 3-го ранга К.А. Чекин (1900 г.р., окончил УОПП в 1937 г.) происходил из капитанов дальнего плавания и до назначения на «катюшу» успел лишь одну кампанию отплавать в качестве командира «малютки» «М-83». На роль командира лодки военного времени он явно не годился и на второй день войны был зачислен в распоряжение военного совета СФ «по болезни». На смену ему назначили капитана 3-го ранга И.А. Смирнова (1902 г.р., окончил ВМУ им. Фрунзе в 1927 г., УОПП в 1932 г.), который плавал на субма-



Подводная лодка «К-1» на Неве, 1 мая 1940 г.

* Уже после начала войны имевшие минимальные степени готовности «К-54» и «К-55» были переданы в состав 13-го ДПЛ.

** Хотелось бы привести лишь небольшой пример относительности дат, характеризующих вступление в строй подводных лодок того времени: 26.5.1940 состоялся приказ НК ВМФ №0316, утверждавший приемные акты на «К-1» и «К-2». На основании его 11 июня состоялся приказ командующего КБФ №0278, в котором объявлялось «числить вступившими в строй и поднявшими Военно-Морской флаг Союза ССР с 26 мая 1940 г. (выделено мной — Прим авт.) подводные лодки 20-го дивизиона «К-1» и «К-2». Фактически же церемонии поднятия флагов состоялись 17 июня на «К-2» и 25 июня на «К-1».

ринах еще с 20-е годов, а в 1940 г. ненадолго возглавил штаб бригады подлодок СФ. Но 29 июня при первом же серьезном испытании — внезапном налете вражеской авиации на бухту Оленья, где стояла «К-1», — Смирнов запаниковал, и стало ясно, что вынести тяжелой боевой нагрузки он не сможет.

Командование бригады и флота возлагало большие надежды на подводные крейсера, но из-за отсутствия командиров и неотработанности задач боевой подготовки выход в море все более отдалялся. «Закрывать амбразуру своей грудью» пришлось действующему начальнику штаба бригады капитану 3-го ранга М.П. Августиновичу (1912 г.р., окончил училище Береговой обороны в 1933 г., УОПП в 1936 г.), который добровольно вызвался командовать «катюшей». Это был из ряда вон выходящий поступок, поскольку практически неизвестно случаев, чтобы кто-то из командиров руководящего звена просился на должность, опускающую его на две ступени вниз. До войны Михаил Петрович прошел на Севере путь от флагманского артиллериста дивизиона до начальника штаба бригады, был отличным моряком и волевым командиром. В аттестации за 1938 г. указывалось: *«Волевой и энергичный командир, но иногда излишне горяч. В море вынослив. В морской обстановке ориентируется. Твердыми знаниями по кораблевождению еще не обладает (кончил училище бер. обороны), но много работает над собой. Дисциплинирован, авторитетом среди личного состава пользуется. Политическая развит. Тактическая подготовка удовлетворительная»*. На момент начала войны он находился в отпуске, а приказ о его назначении на «К-1» состоялся в день возвращения — 14 июля. Уже 1 августа «катюша» вышла в море. Целью боевого похода к берегам Новой Земли, помимо отработки экипажа, являлась защита местного судоходства от немецких эсминцев, которые до того совершили два рейда на наши внутренние коммуникации. Результатов этот поход не имел, зато вскрыл просчеты штаба СФ и слабую подготовку моряков. Утром 4 августа у входа в пролив Карские ворота Августинovich обнаружил два рыболовных траулера неизвестной принадлежности. Поскольку субмарина находилась у них за кормой, сближение с ними под водой для опознания и возможной торпедной атаки оказалось невозможным. После всплытия «катюши» по приказанию командира был поднят сигнал «Немедленно застопорить машины!» Вместо его выполнения траулеры попытались оторваться, но уйти от подводного крейсера, им было не дано. Настигнув цель, Августинovich приказал дважды выстрелить из «сорокапятки». Лишь после этого траулеры остановились и вступили в переговоры, из которых выяснилось, что они являются мобилизованными тральщиками Беломорской флотилии. Данных о том, что в этом районе могла оказаться своя же субмарина, командиры тральщиков тоже не имели. Аналогичная ситуация произошла несколькими часами позже при попытке подойти к губе Белушья. Взлетевший оттуда гидросамолет ГСТ несмотря на трижды поданные с борта «катюши» опознавательные, на протяжении 35 минут обстреливал лодку пулеметным огнем, впрочем, так и не достигнув попаданий. Финал этого достаточно своеобразного похода наступил довольно быстро — утром 9 августа при очередном погружении оказались заклинены носовые горизонтальные рули, и подлодка,

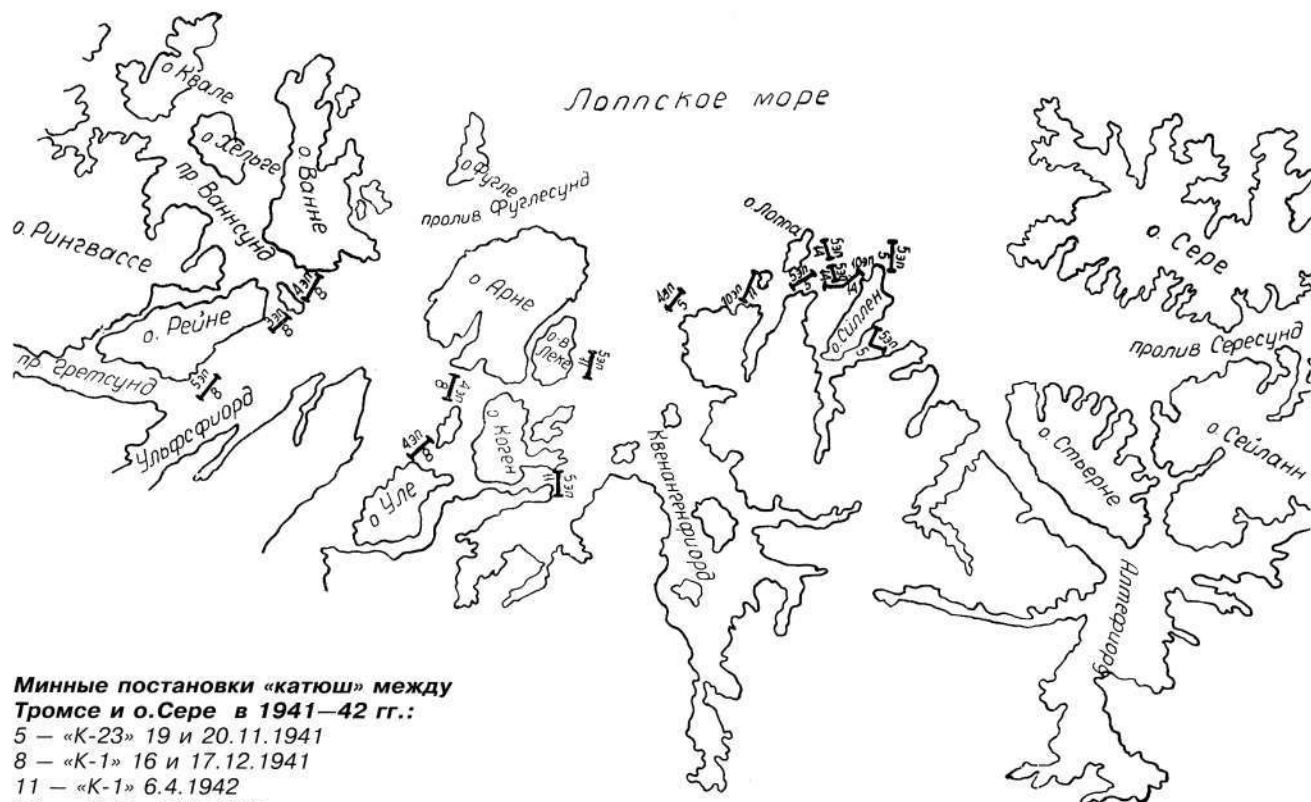
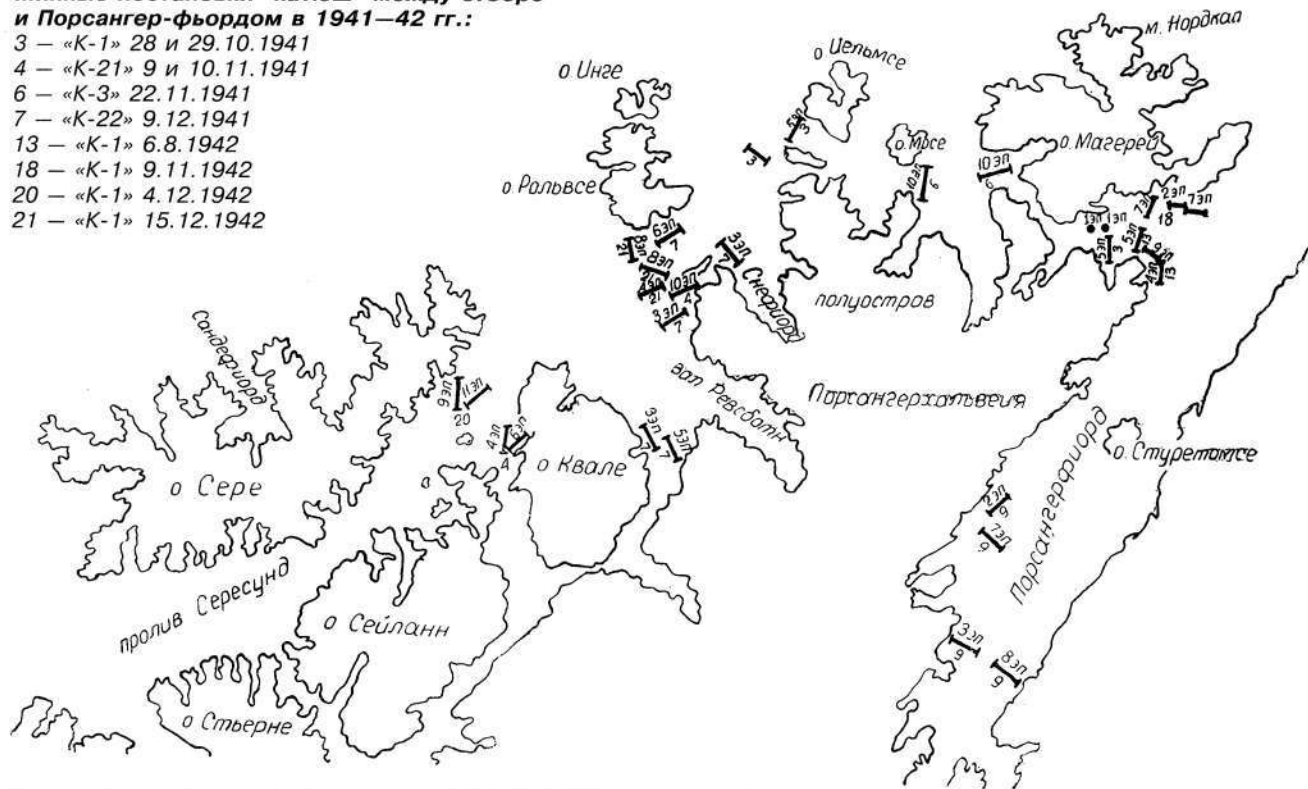
приобретая дифферент в 32 градуса, на глубине 60 метров ударилась о грунт носовой частью. Оказались заклинены крышки торпедных аппаратов, что делало дальнейшее нахождение в море бессмысленным. Как оказалось, причиной аварии стал отставший от корпуса и упершийся в горизонтальные рули лист обшивки — конструкция «катюш» не была рассчитана на постоянное плавание в суровых северных водах.

Следующей ступенью омоложения молодого экипажа стал поход с 28 августа по 25 сентября на самую удаленную на запад позицию — между Буде и Вест-фьордом. Здесь моряков ожидали большие испытания. Из 19 суток нахождения там в течение 13 поисков судов противника был невозможен из-за густого тумана или штормовой погоды. При первом же 8-балльном шторме была повреждена муфта переключения привода носовых горизонтальных рулей, из-за чего они вышли из строя до конца похода. Сорвало более десятка листов обшивки. В этом походе впервые в полной степени проявились все «прелести» плавания в закрытом шхерном районе. Чтобы добраться до фарватеров, которыми пользовался противник, субмарине сначала требовалось форсировать цепь ограждавших их со стороны моря островов. Мало того, что у наших подводников отсутствовали детальные карты этого, изобиловавшего подводными препятствиями района. Дело осложнялось тем, что в период полярного дня субмарине приходилось погружаться в 30 милях от островов, что заметно удлиняло маршрут, и, соответственно, сокращало время поиска цели на фарватере. В период полярной ночи задача не упрощалась — командир мог пытаться проникнуть внутрь шхерного района в надводном положении, постоянно рискуя попасть под расстрел береговых батарей, расположение которых было совершенно не известно. Потенциально большой успех сулило применение мин, но в том походе «К-1» их не несла. Дело в том, что к началу войны Северный флот располагал всего шестью практическими и 16 боевыми минами ЭП, причем последние было невозможно использовать из-за непригодных гидростатических коробок и пороховых замедлителей. Несмотря на все это, Августинovich несколько раз проникал на фарватер, но противник если и обнаруживался, оказывался в положении исключавшем атаку. Так, во второй половине 3 сентября мимо подлодки прошел переоборудованный в госпитальное судно лайнер «Берлин». В своем донесении Августинovich честно признался, что несмотря на отсутствие у лайнера охранения (на самом деле охранение в лице сторожевика «Целле» все-таки имелось), он не произвел атаку из-за незнания навигационной обстановки у берега — наши субмарины никогда ранее в этих водах не плавали. В своих выводах после похода командир писал: *«Считаю, что район №1 с его внут-*



**Командир «К-1»
М.П.Августинovich**

3 — «К-1» 28 и 29.10.1941
4 — «К-21» 9 и 10.11.1941
6 — «К-3» 22.11.1941
7 — «К-22» 9.12.1941
13 — «К-1» 6.8.1942
18 — «К-1» 9.11.1942
20 — «К-1» 4.12.1942
21 — «К-1» 15.12.1942



5 — «K-23» 19 и 20.11.1941
8 — «K-1» 16 и 17.12.1941
11 — «K-1» 6.4.1942
14 — «K-21» 16.8.1942

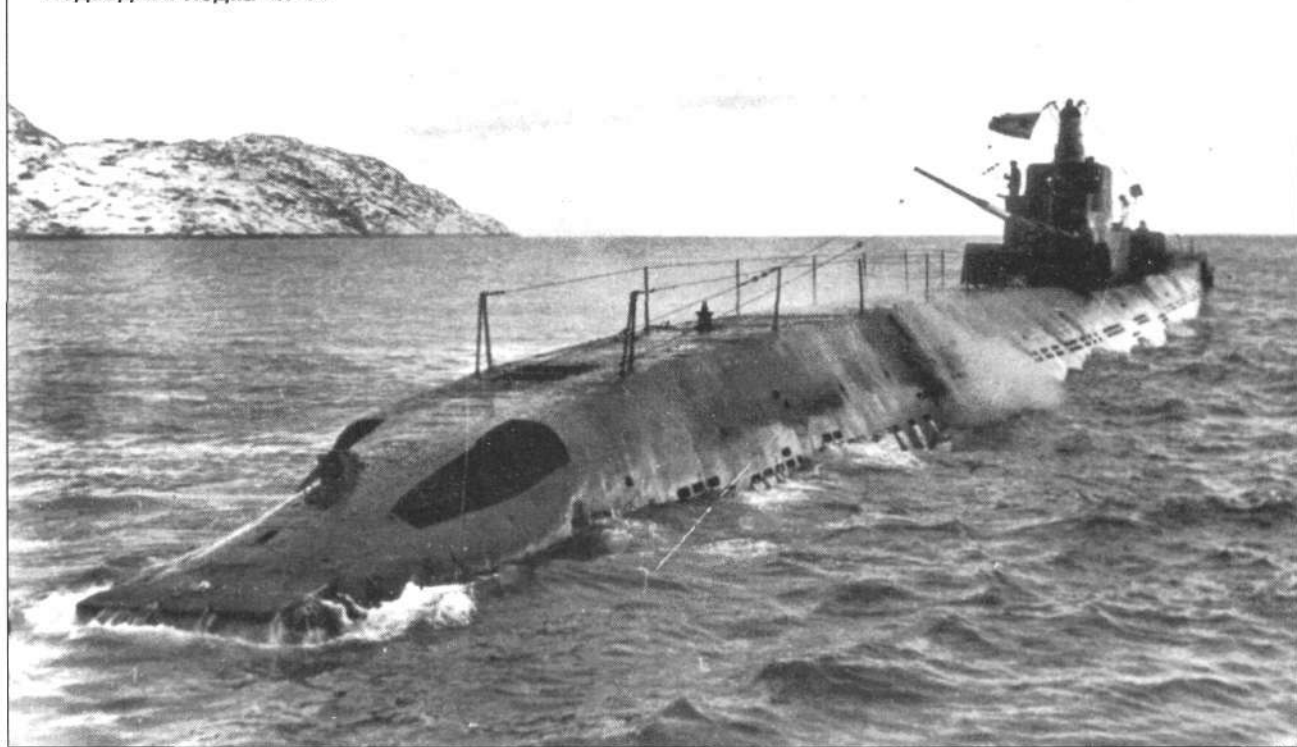
ренными шхерными фарватерами является чрезвычайно затрудненным для действий такой большой подводной лодки, как «К». Крайняя стесненность маневра, постоянная опасность оказаться на банках, сильное течение в узких рукавах фиордов чрезвычайно затрудняет и зачастую делает невозможным торпедную или артиллерийскую атаку». И все-таки при всей внешней безрезультатности следует иметь в виду, что в ходе этого крейсерства «К-1» прошла 4123 мили, а ее экипаж приобрел необходимую морскую выучку и навыки в эксплуатации новой материальной части.

В следующем походе, начавшемся 21 октября, «кастюше» впервые предстояло ставить мины. Лодка прибыла на позицию перед устьем Порсангер-фьорда вечером следующих суток, но не смогла приступить к постановке из-за густых снежных зарядов, снижавших временами видимость до полного нуля. Вечером 23-го волнение усилилось до 6, а затем до 9—10 баллов по 12-балльной шкале Бофорта. В таком состоянии море находилось в течение трех дней. Начались поломки — из-за крена, доходившего до 53 градусов (!!!), из аккумуляторных батарей неоднократно выливался электролит и произошла серия коротких замыканий. Лопнули сварные швы внутренней топливной цистерны, и 200 кг соляра затопили артиллерийский погреб и одну из аккумуляторных ям. Тем временем, из минно-балластной цистерны неоднократно доносились сильные стуки. Лишь днем 28-го, после того, как экипаж устранил повреждения, а штурман смог определиться, появилась возможность приступить к постановке. Пять первых мин вышли хорошо, но затем одновременно вышли из строя минные устройства обоих бортов. Постановку пришлось прервать. В ночь на 29-е минно-балластная цистерна была вскрыта. Как оказалось,

большинство мин соскочили с рельсов, развернулись и своими роликами стояли прямо на дне цистерны. С большим трудом экипажу удалось вручную установить мины правого борта на рельсы, а левого борта, где лопнул трос подающей тележки — разоружить и примотать тросами. Следует подчеркнуть, что попасть в минно-балластную цистерну можно было только через расположенные на палубе погрузочные люки. После того, как команда минеров спустилась туда, люки пришлось задраить — без этого в случае возникновения опасности субмарина не смогла бы погрузиться. Естественно, в этом случае всех находившихся в цистерне ожидала гибель. Оставшиеся восемь мин выставили днем 29 октября в проливе Брей-сунд. Командир считал, что вторая постановка прошла без сучка и задоринки, но на самом деле последняя мина была найдена после возвращения в базу (7 ноября) застрявшей в люке. И все-таки постановка «катюши» не оказалась безрезультатной. Днем 8 ноября в проливе Магере-сунд подорвался и затонул германский пароход «Флоттбек» (1930 брт), шедший в составе конвоя в Киркенес с военным грузом. О гибели судна советскому командованию стало известно спустя две недели, после того, как британская подводная лодка «Силайон», временно действовавшая в составе Северного флота, доставила в Полярный захваченного в море капитана норвежского судна, давшего много полезных сведений об организации немецких перевозок и потерях, нанесенных им подлодками Северного флота.

И все-таки нашлись и такие, кто считал, что командир «К-1» ведет себя в море недостаточно активно и избегает настоящего боя с врагом. Служили они в поллитотделе бригады подводных лодок и считали своим долгом всячески взбадривать подводников, чтобы те

Подводная лодка «К-1»

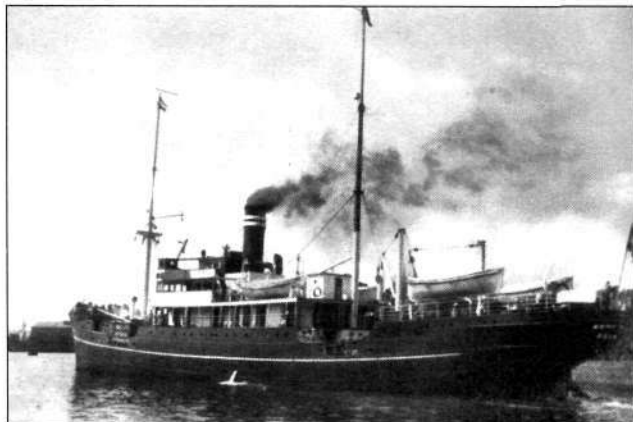


докладывали о все новых и новых победах. А успехи бригады к тому времени казались весьма солидными. До конца 1941 года подлодки бригады, совершенно не понеся потерь, доложили о 52 торпедных и артиллерийских атаках, 33 из которых считались успешными (после войны по документам противника подтвердился успех только пяти из них). Военный совет флота возбудил ходатайство о преобразовании бригады в гвардейскую, на нескольких командиров были написаны представления к награждению званиями Героев Советского Союза. По заявкам подавляющее большинство командиров имело на своем счету потопленные торпедами или артиллерией корабли, а тем, кто таких побед не имел, политотдел бригады объявил настоящую войну. Августинovich в категорию неудачников вроде бы не попадал, но и победных докладов от него поступало не так много, как хотелось бы. Перед октябрьским походом на подлодке поменяли комиссара, но и новый политработник не узрел в действиях Михаила Петровича ничего неправильного, за что после возвращения получил упрек в пассивности и малой компетентности в подводных делах. Доказывать свою храбрость командиру «К-1» предстояло в новом походе.

В четвертый раз «катюша» вышла в море 14 декабря для действий на позиции между норвежскими портами Тромсё и Хаммерфест. Вечером 16-го субмарина приблизилась к норвежскому берегу. Несмотря на плавание в районе большого числа норвежских рыболовных мотоботов, крейсер в надводном положении проник в Ульфс-фьорда. Дважды «К-1» вызывали береговые посты, но Августинovich как ни в чем не бывало проходил мимо. После постановки трех минных банок подлодка стала в тени под скалой и приступила к зарядке. Здесь она, казалось, была надежно укрыта от глаз противника, но, как назло, пошел снегопад, и очень скоро корпус «катюши» стал напоминать айсберг. Чтобы избежать обнаружения, Августинovich выслал на верхнюю палубу матросов с метелками, которые сметали снег за борт. Мало кто из наших командиров в 41-м действовал столь дерзко. Увидев, что командир вместо срочного погружения продолжает как ни в чем не бывало заряжать батарею, комиссар схватился за сердце и ушел с мостика внутрь лодки. Лично для него все подозрения в трусости Михаила Петровича развеялись как дым. С наступлением рассвета «К-1» погрузилась и выставила две оставши-

еся банки в Лунге-фьорде. Она оставалась на шхерном фарватере до 18 декабря, когда лишь по случайной случайности избежала гибели. В условиях темной безлунной ночи на расстоянии в 1,5 кбт сигнальщики обнаружили силуэт корабля, шедшего контркурсом. Августинovich приказал приготовить торпедные аппараты к выстрелу, и почти сразу последовал доклад, что позади корабля виднеется темное пятно, в котором командир предположил транспорт (на самом деле это была скала). Тем временем корабль, обнаруженный первым, поравнялся с подлодкой и внезапно открыл огонь из автоматических пушек. Им оказался немецкий охотник «Uj 1214», входивший в состав головного охранения конвоя. Сначала оба корабля разошлись на параллельных курсах, но немецкий охотник тут же описал циркуляцию, собираясь таранить «катюшу» в левый борт под прямым углом. Вероятно, сначала Августинovich еще не потерял надежды произвести торпедную атаку, поскольку команда к погружению была дана им с явным опозданием. Охотник уже надвигался на лодку, когда у его командира не выдержали нервы и он отвернул. Как позднее докладывал немецкий офицер в своем рапорте, он не был уверен, что мобилизованный китобой переживет столкновение со столь крупным объектом. В конечном итоге вместо тарана командир охотника предпочел описывать круги в стороне от подлодки, и лишь на третьем круге «катюша» ушла под воду. За это время (бой продолжался не менее 2 минут) охотник выпустил по подлодке 180 20-мм снарядов, но, судя по послепоходовому осмотру, не добился ни одного попадания. Не преуспели и немецкие гидроакустики, не сумев добиться контакта, когда лодка ушла на глубину. По результатам произошедшего разбирательства командир «Uj 1214» был снят с должности. Впрочем, и в политотделе БПЛ остались недовольны «поведением» «К-1». *«Вместо того, — писалось в политдонесении, — чтобы уничтожить буксир [охотник был опознан как буксирный пароход — Прим. авт.] артиллерийским огнем, лодка погрузилась, тем самым уклонилась от поставленной ей задачи, не пытаясь даже использовать своих преимуществ перед противником в артиллерийском вооружении».* С учетом того, что спустя 15 минут к месту боя стянулись два других охотника из головного охранения конвоя, можно легко представить, чем все это закончилось бы для «катюши».

Днем 18-го для охоты на субмарину в район прибыли четыре тральщика, которым профилактическим бомбометанием удалось вытеснить «катюшу» в море. Там она попала в шторм, продолжавшийся шесть суток. Треснули сварные швы топливных цистерн, вылезнул электролит, возникли многочисленные мелкие поломки и замыкания. Несмотря на это, после окончания шторма Августинovich снова предпринял попытку проникнуть в шхеры, где днем 28 декабря безуспешно атаковал торпедами пару немецких охотников. В базу корабль прибыл только 5 января. Его экипаж не знал, что вечером 26 декабря на выставленном в Ульфс-фьорде заграждении погиб норвежский пароход «Конг Ринг» (1994 брт), перевозивший немецких солдат-отпускников. Судно быстро затонуло, унеся на дно 257 из 269 находившихся на борту военнослужащих. С учетом тяжести понесенных противником утрат, эту победу можно назвать самой значимой из



Норвежский пароход «Конг Ринг»

Подводная лодка «К-1»

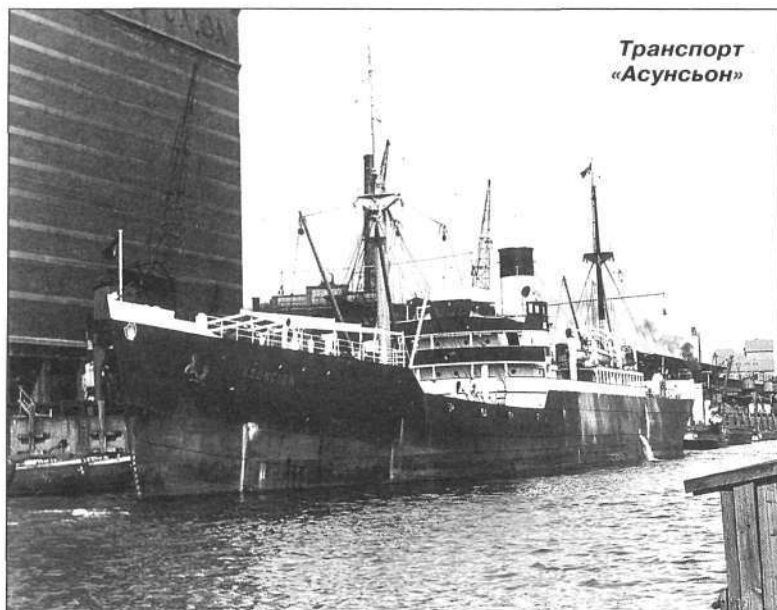


всех, каких наши подлодки добились на Северном морском театре за годы войны.

Командование бригады поставило за поход Августиновичу заслуженную хорошую оценку. В его аттестации за 1941 год указывалось: «Подводная лодка «К-1» к выполнению боевых задач подготовлена хорошо. Смелыми и решительными действиями [Августинович] утопил один фашистский транспорт. Выставил три активных минных заграждения у берегов противника. Установлена гибель двух транспортов противника на минах, выставленных подводной лодкой «К-1». Предан делу партии Ленина—Сталина и социалистической Родине. Политически и морально устойчив, хорошо знает свое дело, грамотный командир-подводник. Кораблем управляет хорошо. Дисциплинирован, состояние дисциплины на корабле в удовлетворительном состоянии. В начале командования кораблем требовательность к подчиненным была недостаточна, сейчас повышается. Организация службы стояла на низком уровне в начале войны (потеря плавучести, выстрел боевой торпедой у пирса), за последнее время на корабле улучшилась. Занимаемой должности соответствует».

Пятый поход «катюши» (30.1—19.2.1942) состоялся на восточный участок коммуникации в районе Тана-фьорда. Из-за густого тумана на протяжении двух недель подлодка не могла обнаружить противника и четырежды — войти в Тана-фьорд, где по плану похода ей предписывалось выставить мины. В конечном ито-

ге, боясь, что штаб отзовет подлодку в базу с неизрасходованным минным магазином, Августинович пошел во фьорд «вслепую». Лишь в глубине залива удалось поднять перископ и определить по береговым ориентирам. Из-за неудачно выбранного в штабе Северного флота места, постановка успеха не имела, к тому же у одной из мин якорь оказался неправильной формы, она застряла в люке, воспрепятствовав постановке шести оставшихся изделий. После этого в штабе решили вновь обратить внимание на западный шхерный отрезок коммуникаций. Туда был совершен шестой боевой поход между 1 и 22 апреля. Как оказалось впоследствии, он стал наиболее удачным. 6 апреля на подходе к месту постановки первой банки Августинович обнаружил два тральщика, осуществлявших контрольное траление фарватера. После их ухода там были выставлены две группы мин. Из-за того, что одиннадцатая застряла в люке, постановку пришлось прервать. К счастью, вскоре застрявшая мина выпала, и днем 7-го «К-1» в районе острова Лоппкальвен лодка избавилась от девяти оставшихся «сюрпризов». При этом сама субмарина подвергалась немалому риску. Лишь после возвращения в базу на одном из винтов обнаружился 15-метровый фрагмент минрепа немецкой мины, которые буквально за пару месяцев до того были выставлены для прикрытия шхерных проливов. В ночь на 10 апреля подлодка высадила разведгруппу на острове Серей, целью которой было наблюдение за немецким судоходством в проливе Се-



ре-сунд. К сожалению, группе, состоявшей из тех норвежцев, не удалось установить радиосвязь с Мурманском и через несколько месяцев бесплодных попыток все трое переправились на материк и достигли нейтральной Швеции, где осенью 1943 г. были интернированы. Летом 1945 г. все трое вернулись в Советский Союз, но там они были арестованы (вероятно, их заподозрили в перевербовке вражескими разведками) и получили по 10 лет лагерей. Один из норвежцев погиб в заключении, но двум другим удалось после освобождения вернуться на родину.

С 10 апреля «катюша» находилась на позиции прикрытия союзного каравана «PQ-14», попала в шторм и получила небольшие повреждения. Несмотря на кажущийся неуспех похода, все три банки оказались результативными. 8 апреля на одной из них погибло судно «Курцзее» (754 брт), в мае на другой — крупный транспорт «Асунсьон» (4626 брт; оба с грузом продовольствия). После этого немецкие тральщики протралили весь район, но не настолько тщательно, чтобы

принимал это за преследование и начал маневр уклонения с уходом на глубину. Всего между 19 и 27 мая подводники насчитали 315 взрывов, в т.ч. 72 в непосредственной близости от субмарины, хотя фактически она так и не была обнаружена противником. Обе попытки выйти в торпедные атаки сорвались — в первом случае из-за большого расстояния, во втором — из-за нарушения дифферентовки, за время восстановления которой оказался пропущен угол упреждения. Мин в том походе «катюша» не ставила. Последние сутки похода она провела на позиции прикрытия союзного каравана, причем днем 28-го была атакована «юнкерсом», но сброшенные им бомбы, к счастью, упали далеко. Командование выразило недовольство недостаточной активностью командира, но никаких «выводов» за этим не последовало.

Вообще же из-за усилившегося противодействия весна—лето 1942 года стали периодом заметного снижения активности и результативности действий североморских подводников. Даже в базе субмарины не могли чувствовать себя в безопасности — в ходе участвовавших налетов ряд подлодок получил повреждения. Не стала исключением и проходившая ремонт «К-1» — 2 июля она была буквально изрешечена осколками трех взорвавшихся рядом авиабомб. Лишь благодаря самоотверженным усилиям рабочих и экипажа она к началу августа была введена в строй, после чего сразу же вышла в новый боевой поход.

На этот раз Августиновичу предстояло выполнить привычную задачу: поставить мины в устье Порсангер-фьорда. С некоторой задержкой из-за густого тумана это удалось сделать вечером 6 августа. Постановка осуществлялась новым способом, который, по-видимому, придумал сам Августинович — не отдельными мелкими банками, как это делалось раньше, а «ожерельем», т.е. на одной дуге сложной



Комфлота Головки награждает личный состав «К-1» 27 июля 1942 г.

конфигурации. «Ложкой дегте» стал очередной отказ минного устройства, вызвавшийся в застревании в люке предпоследней мины. Спустя несколько часов она выпала сама, дав возможность закрыть люк. В последующие дни «катюша» продолжила действовать на позиции в торпедном варианте. Вечером 11 августа она чуть было не стала жертвой того же оружия, которым столь успешно действовала против вражеского судоходства. Когда субмарина в подводном положении отходила от берега для зарядки, над ней прогрехотал мощный взрыв. Лодку спасло то, что благодаря предусмотрительности командира, она шла на глубине 60 метров, в то время как противолодочная мина была установлена на 11 метрах от поверхности и сработала благодаря задеванию лодки за чувствительную антенну. В момент взрыва внутри подводного крейсера погасло все освещение, вышли из строя кормовые рули, и он получил значительный дифферент на нос. Тем не менее, доклады с мест показали, что повреждения оказались на удивление небольшими. Помимо большого количества разбившихся лампочек и измерительных приборов, сплющило ввод радиоантенны, через который в лодку начала поступать вода. Течь была легко устранена. После всплытия выяснилось, что па-



луба в носовой части сильно вогнута, а ограждение рубки и орудия поцарапаны осколками, которые в изобилии валялись на верхней палубе, зенитный перископ был заклинен и не выдвигался из тумбы. Михаил Петрович посчитал, что лодка может продолжить действия на позиции, но после доклада в штаб его отозвали домой. Изучив материалы похода «К-1», командование бригады пришло к выводу, что следует

Командир «К-1» М.П.Августинович у перископа
фото Е.Халдей



Сторожевой корабль «NM 21»



обязать всех командиров осуществлять подход к берегу через районы, предположительно заминированные врагом, на рабочей глубине погружения. В дальнейшем эта рекомендация спасла жизнь не одному экипажу БПЛ. Что же касается мин, выставленных «катушей» в том походе, то спустя месяц — 12 сентября — на них подорвался и затонул пароход «Роберт Борнхофен» (6643 брт), шедший в Киркенес с грузом угля.

В сентябре «К-1» выходила для прикрытия союзного конвоя (6—23.9.1942), а затем некоторое время ремонтировалась. Наконец-то ее экипажу удалось выявить причину постоянно возникавших неисправностей минного устройства. Оказалось, что из-за производственного дефекта кулачки вертикальных направляющих имели различную высоту. Когда при постановке мина наезжала на них, из-за дефекта кулачков ей сообщался крутящий момент, разворачивающий мину вокруг своей оси, что приводило к падению на люк и заклиниванию всего устройства. После того, как высоту кулачков выровняли, все последующие постановки проходили уже без проблем.



На мостике «К-1» старший лейтенант П.В.Лейберг. Декабрь 1942 г.

В начале ноября 1942 года в штабе Северного флота был разработан новый план минирования вод противника. В его реализации приняли участие три подводных минзага, но успех сопутствовал только «К-1» — на новом «ожерелье», выставленном в устье Порсангер-фьорда (поход 18—21.11.1942), 6 декабря погибли немецкие сторожевики «NM 01» и «NM 21». Оба шли в составе конвоя, «NM 21» подорвался на mine первым, а второй погиб при попытке спасти его экипаж. Спаслось лишь шесть человек с «NM 01» и один отпускник, в то время как остальные 65 находившихся на борту кораблей военнотружущих погибли. Конечно, такой успех отчасти объяснялся счастливым стечением обстоятельств, но налицо было и мастерство командира «катуши». Ведь мины были выставлены скрытно, точно на судо-

ходном фарватере и «ожерелье» располагалось таким образом, что при следовании по фарватеру корабли оказывались бы идущими не поперек, а вдоль линии мин — в противном случае на них не подорвалось бы два корабля. Остальные два похода, произведенных для реализации вышеуказанного плана (29.11—5.12 и 13—17.12.1942) оказались безрезультатны. После этого суммарный счет «К-1» и ее командира достиг семи погибших и одного поврежденного корабля противника. Правда, Августинович и его подчиненные об этом не знали. В 1942 году лодке засчитывалось только три корабля — редчайший случай для нашего флота, когда число декларируемых побед уступало числу реальных. Тем не менее, за успешное выполнение заданий командования в январе 1943 г. Михаила Петровича наградили орденом «Отечественной войны» 1-й степени. Тогда же корабль стал в текущий ремонт, затянувшийся до конца апреля. В марте ушедшего в Отдел подводного плавания СФ Августиновича* сменил Герой Советского Союза капитан 2-го ранга В.Г. Стариков, прославившийся своими походами на «М-171».

С новым командиром субмарина выходила в море дважды (6—14 июня и 28 июня—6 июля), но оба раза неудачно. 9 июня при подъеме зенитного перископа, верхняя головка изделия ударилась о загнутый во время шторма кронштейн топового огня и разбилась. К утру 12-го шторм утих и лодка в погруженном состоянии двинулась к месту постановки. Внезапно отказало управление мотором подъема командирского перископа, при выдвигании в нужный момент перископ не остановился, ударился о сальник рубки, оказался порван трос, и изделие упало в шахту с высоты 4 метров. Нижняя головка оказалась разбита, а вся оптическая система

* Впоследствии М.П. Августинович дослужился до комбрига БПЛ СФ, после окончания Высшей военной академии (ныне Военная академия Генерального штаба) служил старшим помощником командующего ВМС КНР и адмиралом-инспектором подводных сил Главной инспекции МО СССР. Последнее воинское звание — вице-адмирал.

сдвинулась. Субмарина потеряла возможность ориентироваться и наблюдать в подводном положении, из-за чего пришлось возвращаться в базу. Кроме того, в первом же выходе выяснилось, что лодка нуждается в гораздо более серьезном ремонте, чем она проходила до того — топливная цистерна пропускала соляр, происходили постоянные мелкие отказы приборов и механизмов, которые уже давно нуждались в замене, но не могли быть заменены из-за отсутствия ЗИПа. Второй поход вообще не увенчался достойными упоминания событиями. На случай выхода вражеской эскадры из Альтен-фьорда подлодка патрулировала севернее острова Сере, не приближаясь к берегу ближе 15 миль, чем обрекла себя на полное бездействие. После этого субмарину вновь поставили в ремонт, но он по объему выполнявшихся работ ничем не отличался от предыдущего — осмотр и чистка старых деталей с постановкой их после этого на место.

Неизвестно, сколько в таком ремонте мог бы находиться корабль, если бы не усложнение обстановки в Карском море. С конца июля в него проникла группа немецких подлодок, а спустя месяц у командования СФ возникли небеспочвенные опасения, что «У-боты», по аналогии с предыдущим годом, могут быть усилены крупным надводным рейдером (такой план под названием «Вундерланд-2» у германского командования действительно имелся). Лодку срочно привели в боевую готовность и, несмотря на отсутствие штатного командира (Стариков был в отпуске, вместо него командиром пошел комдив капитан 1-го ранга М.Ф. Хомяков), 5 сентября направили на позицию к северной оконечности Новой Земли. Больше она на связь не выходила и в базу не вернулась. Послевоенное изучение документов противника не дает оснований утвер-



ждать, что она стала жертвой атаки самолета, надводного или подводного корабля. Наиболее вероятной причиной гибели представляется подрыв на плавающей мине, которые сносились Гольфстримом к Новой Земле со всей акватории Северной Атлантики, Норвежского и Баренцева морей. Впрочем, нельзя полностью исключить и ошибки экипажа во внештатной ситуации (М.Ф. Хомяков никогда ранее не плавал на подлодке типа «К») или подрыв на минных банках, выставленных немецким тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» у северного побережья архипелага годом ранее. Будем надеяться, что тайна гибели самого результативного советского подводного минзага со временем раскроется. На его борту погибло 72 члена экипажа.

Командовали «К-1» в 1938—1943 гг.: Чекин К.А. (7.1938—6.1941), Смирнов И.А. (6—7.1941), Августинovich М.П. (7.1941—3.1943), Стариков В.Г. (3—10.1943).

«К-2»

Подлодка вышла на Север на следующий день после церемонии поднятия флага и уже 7 июля 1940 г., завершив переход каналом, прибыла в Беломорск. Согласно приказу командующего Северным флотом ее оргпериод должен был продолжаться до 15 августа, но фактически срок оказался значительно удлиннен. Дело в том, что 20 июля на переходе из Белого моря в Полярный подлодка столкнулась с сопровождавшим ее эсминцем «Карл Либкнехт». Командир последнего, обнаружив по курсу полосу тумана, решил сократить дистанцию до 2 кбт. Выполнявший поворот вахтенный офицер своевременно из него не вышел, но в последний момент эсминец успел развернуться почти параллельно к подлодке и отчасти погасить ход. Скользящим ударом корабль помял лодке легкий корпус, причинив немало повреждений и себе. Виновным в аварии был признан командир эсминца капитан 3-го ранга Нагорный, но с учетом предыдущей безупречной службы его не стали отдавать под трибунал, а ограничили судом чести и отстранением от самостоятельного управления кораблем.

После ремонта экипаж корабля приступил к занятиям боевой подготовкой, но тут случилась новая на-



**Комдив капитан 1-го ранга М.Ф.Хомяков и комбриг
И.А.Колышкин**



**Командир «К-2»
В.П. Уткин**

категорически заявил:

- Никуда я с лодки не уйду. Какое ж то лечение без морского воздуха? Поплаваю, тресочкой свежей питаюсь — и вся хворь уйдет.

Сырую треску, к слову сказать, он умел есть замечательно, по-поморски: кусал от большого куска, отрезая острейшим ножом перед самыми губами... И Василий Прокофьевич сумел добиться своего: командование оставило его на лодке». Прибывший в июле 41-го ему на смену выпускник ВМА капитан 3-го ранга М.А. Бибеев был оставлен в штабе бригады. К началу войны лодка только завершила гарантийный ремонт и готовилась к практическим минным постановкам в Кольском заливе. После начала войны экипаж наскоро сдал две первые задачи КПЛ и не успел провести ни одной торпедной атаки или артиллерийской стрельбы. Несмотря на это, 7 августа «К-2» вышла в первый боевой поход.

Старшим на борту являлся командир 1-го дивизиона БПЛ СФ капитан 2-го ранга М.И. Гаджиев (1907 г.р., ВМУ 1931 г., УОПП 1932 г., ВМА 1939 г.). Поскольку именно он был первым командиром дивизиона североморских «катуш», хотелось бы сказать о нем пару слов отдельно. С легкой руки некоторых специалистов в последнее время в исторической литературе он утвердился в образе лихого джигита, который безрассудно носился по морю в поиске с кем бы вступить в артиллерийскую дуэль. На самом деле документы рисуют совсем другой образ Магомета Имадудиновича — очень строгого в вопросах службы, упорного при выполнении поставленной боевой задачи и инициативного в бою. В предвыпускной аттестации Военно-морской академии о нем говорилось: «Весьма серьезен, деловит, хороших способностей. Схватывает быстро и усваивает проходимый материал хорошо. Легко и быстро ориентируется в обстановке, принимает правильные решения. Хорошо знает морское дело... Имеет хоро-

**Командир 1-го
дивизиона БПЛ СФ
М.И. Гаджиев**



пасть: заболел командир субмарины капитан-лейтенант В.П. Уткин (1905 г.р., мортехникум 1930 г., УОПП 1935 г., до назначения на «К-2» командовал «М-71» и «Щ-314»/«Щ-402»). «Перед самой войной», — писал в своих мемуарах Герой Советского Союза И.А. Колышкин, — у него обнаружили туберкулез. Врачи потребовали перевести его на берег. Но Вася-помор за происхождение из древней поморской семьи звали Уткина подводники — Прим. авт.]

шие отзывы с места стажировки летом 1939 г. — в должности командира дивизиона ПЛ. Энергичен, инициативен. Дисциплинирован и исполнительен. Всплывчив, горяч, но умеет сдерживать себя. Общителен, пользуется авторитетом». Еще в декабре 1935 г. за освоение новой техники и успехи в боевой подготовке (Гаджиев командовал «малюткой» «М-9» на Тихом океане) молодой командир был награжден орденом Ленина. Академическую стажировку Гаджиев проводил на Северном флоте во время советско-финляндской войны, причем, прибыв на штабную должность, он добился того, чтобы его переназначили стажером комдива — море и походы влекли его намного больше, чем штабная волокита. Стоит отметить и другую интересную деталь — даже в письмах к родным Магомет Имадудинович был необычайно пунктуален. Так, в своем письме от 1.8.1941 в Ленинград жене Екатерине он писал: «Получил твое письмо от 22 июля. Катуша, видимо, опустила ты его только 26 июля. В чем дело? Письма сюда идут без задержки. Твое письмо опущено 26 июля в 22 часа, получил его 31 июля в 24 часа, кажется нормально». При этом он был исключительно нежен и заботлив к жене и дочери, своими посылками и аттестатом помог им выжить в ленинградскую блокаду.

С первых дней войны между Гаджиевым и командиром 3-го дивизиона И.А. Колышкиным развернулось настоящее соревнование в том, чей дивизион лучше воюет и будет первым отмечен командованием. Для этого оба комдива буквально не вылезали из моря, практически обучая своих подчиненных, как нужно плавать и воевать. Себя в этой гонке Гаджиев не щадил. Так, 21 ноября 1941 г., вернувшись днем из двухнедельного похода на борту «К-21», он уже спустя 3,5 часа вышел в море для крейсерства на «К-3». И все-таки победа в этом соревновании досталась Колышкину — он первый стал Героем Советского Союза и, что главное, остался в живых. Комдив-1 же, успевший сходить до мая 1942 г. в 12 боевых походов и наплавать в общей сложности 155 суток, получил это же звание лишь посмертно...

До похода на «К-2» Гаджиев уже успел сходить в море на «Д-3» и потому неплохо представлял себе сложившуюся на вражеских коммуникациях обстановку. В период полярного дня не менее 70% времени нахождения на позиции наши подводники тратили на зарядку батарей, переходы в район зарядки и возвращение к берегу. Лишь в остальное время лодки наблюдали за прибрежной коммуникацией, да и то с расстояния в 5—7 миль, в результате чего нередко не обнаруживали ни одной цели на протяжении всего похода. Гаджиев решил противопоставить этому новую тактику: «К-2» почти постоянно ходила в надводном положении на расстоянии 7—10 миль от берега, не пропуская ни одной возможности атаковать. Одиночные суда атакывались артиллерией, суда конвоев — торпедами, причем для занятия выгодного для атаки положения широко применялся надводный обгон с последующим погружением по курсу противника. В случае неудачи лодка всплывала и пыталась обогнать караван вторично. Отчасти такое поведение объяснялось старой аккумуляторной батареей (в эксплуатации с марта 1939 г.), не позволявшей долгое время держать под водой большой ход. При совершении обгонов «катуша» неоднократно обнаруживалась кораблями и самолетами

противника, но их вялые обстрелы и бомбардировки не смогли причинить ей ни малейшего вреда.

Вот краткая хроника похода: днем 8 августа «К-2» в подводном положении проникла в Тана-Фьорд, но кораблей противника в нем не оказалось. Вечером 9-го под берегом был обнаружен одиночный «танкер». Пока Уткин маневрировал для торпедной атаки из-под воды, судно зашло на рейд Берлевога, но стоило «катюше» отойти в море, как «танкер» вышел и взял курс на восток. Боясь его потерять, субмарина всплыла и открыла огонь из носового 100-мм орудия с дистанции около 4 миль, которая к концу боя увеличилась до 7. Артиллеристы за 10 минут — пока судно не укрылось в Конгс-фьорде — успели сделать всего восемь выстрелов. Впоследствии комбриг Виноградов написал об этом боевом эпизоде — «решение правильное и смелое, но выполнялось оно неудовлетворительно. Вместо того, чтобы сразу всплыть и уничтожить противника на короткой дистанции, командир ПЛ решил увеличить дистанцию и вести огонь на преследовании одним носовым орудием».

Вечером 10-го был обнаружен конвой из двух сторожевых и двух транспортов, шедший курсом на Киркенес. К сожалению начальная дистанция и взаимное местоположение не дали возможности выйти немедленно в атаку из под воды, вот тогда Гаджиев и предложил обогнать караван и погрузиться перед ним. Несмотря на то, что подводный крейсер был обнаружен и обстрелян сторожевыми кораблями «Готе» и «Поляркрайс» (немцы, правда, обнаружение и обстрел отрицают), Уткин с Гаджиевым довели атаку до конца и выпустили по судам две торпеды из кормовых аппаратов. Взрывов слышно не было, и причиной промаха сочли утрату внезапности. В своих выводах Виноградов пожурил командира, что тот не подготовил на случай промаха второй двухторпедный залп, а также оставил еще одно многозначительное замечание. «При этом командир ПЛ, всплыв под перископ после атаки, — писал комбриг, — не рискнул атаковать транспорта артиллерией, опасаясь огня сторожевых кораблей. Как выяснилось из доклада командира ПЛ «К-2» и по данным справочным, эти сторожевые корабли имели по одной 47-мм пушке и скорость хода до 14 узлов, т.е. вдвоем они для ПЛ «К-2» опасны (могли отвлечь лодку от транспортов с двух направлений и наносить лодке повреждения). Таким образом, комбриг явно побуждал командиров «катюш» к использованию артиллерийского оружия против одиночных сторожевых кораблей, что ему тогда представлялось совершенно безопасным.

Ситуация повторилась спустя сутки: конвой был обнаружен, когда субмарина уже находилась за его кормой, но при попытке обгона вражеский «миноносец» (в его роли фигурировал учебный корабль «Бремзе») пошел прямо на «катюшу», вынудив ее погрузиться. Будучи единственным кораблем охранения войскового транспорта «Юпитер», «Бремзе» не стал преследовать противника, ограничившись срывом нападения. Учтя уроки последнего столкновения, Гаджиев решил ма-

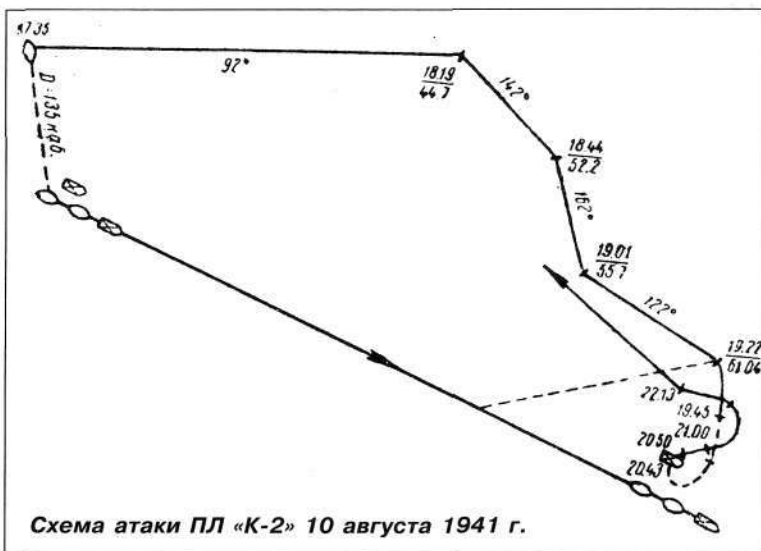


Схема атаки ПЛ «К-2» 10 августа 1941 г.

неврировать ближе к берегу. Это дало результат: конвой, обнаруженный рано утром 13-го, шел прямо на лодку. Увы, произвести на него атаку по всем правилам не удалось: из-за ошибок нетренированных рулевых-горизонтальщиков перископ то погружался, то сильно выходил из воды. Расчетный угол упреждения из-за этого оказался пропущен, но шанс атаковать еще оставался. При новом «выныривании» перископ был замечен и обстрелян с объекта атаки (снова обнаружение и обстрел не подтверждаются противником), после чего обе выпущенные торпеды ушли «в молоко». Днем 13-го у Тана-Фьорда был обнаружен одиночный «тральщик», занимавшийся тралением. С дистанции в 7 кбт по нему была прицельно выпущена торпеда, которая, по наблюдению Уткина, прошла в 5—7 метрах перед форштевнем из-за того, что цель в последний момент дала задний ход. Судя по донесению немецкого рыболовного траулера «Ганза», никакой торпеды с него не видели, но обнаружив между волнами перископ и половину рубки подлодки, сочли за благо круто повернуть в противоположную сторону. Поскольку перископ продолжал виднеться из воды, на траулере решили на всякий случай пойти к берегу. Это было сделано весьма своевременно — через 38 минут после выпуска торпед всплывшая «катюша» с дистанции 7—8 миль открыла по цели артиллерийский огонь. Сразу после этого «Ганза» обрубил трал и начал уходить зигзагом. Несмотря на отсутствие противодействия и попаданий в цель, Гаджиев после 15 выстрелов приказал прекратить преследование. 16 и 19-го лодка дважды не смогла из-под воды атаковать конвой, поскольку в момент обнаружения находилась далеко от берега, а старая аккумуляторная батарея не давала возможности развить полный ход на достаточное время. Первая и единственная за время похода бомбардировка произошла вечером 20 августа, когда подлодка попыталась выйти из под воды в атаку на одиночный «миноносец» (снова «Бремзе»), но была снова обнаружена. 10 глубинных бомб не причинили ей повреждений, но, вероятно, заставили Уткина и Гаджиева действовать более осторожно, что косвенно подтверждается тем, что за последние десять дней

похода «К-2» не обнаружила ни одной цели. Общий вывод за поход: «...командир ПЛ капитан 3-го ранга Уткин действовал смело и настойчиво, но недостаточно умело. ПЛ «К-2», обнаруженная противником в разных местах до 25 раз и несколько раз атаковавшая противника торпедами и артиллерией, хотя и не утопила никого, но создала большое напряжение для противника, затруднила его морские перевозки, оттянула на себя миноносец и часть ВВС противника [в ходе патрулирования «К-2» 19 раз уклонялась от самолетов срочным погружением — Прим. авт.]. В отчете бригады за август появился и другой интересный вывод: «Боевой поход ПЛ «К-2» является поучительным, т.к. показывает, что при большой скорости и наличии достаточно мощного артиллерийского вооружения позволяет неоднократно атаковать транспорта на их пути следования, применяя по обстановке либо торпедное, либо артиллерийское вооружение. Весь вопрос заключается в умелом использовании того или иного вооружения, чем, к сожалению, ПЛ «К-2» не отличалась». С учетом его можно не сомневаться, что идея максимально возможного использования артооружия «катюш» принадлежала не Гаджиеву, а именно Виноградову.

Второй поход «К-2» (7—18.9.1941) также с Гаджиевым на борту, казалось, прошел удачней — в районе порта Вардё была выполнена первая на Севере мин-

ная постановка. Правда, из-за отказа минного устройства удалось выставить только 12 мин. Трижды после выхода мин рычаги сбрасывания минного устройства не возвращались в исходное положение и их приходилось проворачивать физическими усилиями экипажа. В конечном итоге минное устройство все равно отказало — трос устройства левого борта вытянулся и лебедка перестала работать. Исправить повреждение в море экипаж не смог. Как выяснилось в базе, причиной отказа стала неправильная регулировка кинематики, производившаяся не с боевой, а с практической миной, имевшей вес на 70 кг меньше. Следует отметить, что сама минная постановка, выполненная в утренние часы из подводного положения, оказалась непростой. Она совершалась на расстоянии всего 2—3 кбт от банки, в случае выскакивания на которую «катюше», скорее всего, пришлось бы частично показаться на поверхности. При этом в случае обнаружения она неминуемо попала бы под обстрел береговых батарей, которые точно имелись у порта. К сожалению, мины были выставлены в стороне от фарватера, который как раз проходил по мелководью. Лишь спустя два месяца они были случайно обнаружены немецкими тральщиками и вытралены без каких-либо потерь.

После постановки подлодка перешла вдоль материкового берега на запад. Утром 12 сентября «катюша» с дистанции 4 мили атаковала артиллерией норвежский грузо-пассажирский пароход «Луфутен», осуществлявший местные перевозки на линии Берген — Киркенес. После первых выстрелов (всего «К-2» успела выпус-

Сигнальщик «К-2» П.К. Степушкин
Фото Н.Веринчук

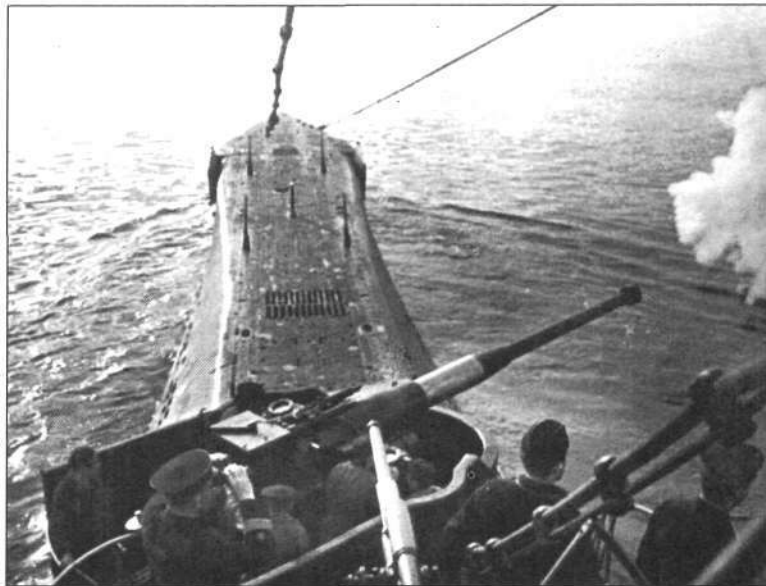




Норвежский пароход «Луфутен»

тить 26 100-мм снарядов) судно повернуло к берегу и, по-видимому, укрылось за каким-нибудь прибрежным островом. Этого экипаж субмарины не наблюдал, так как был вынужден срочно погрузиться от гидросамолета Ag-196. На лодке отчетливо слышали взрыв двух сброшенных с него глубинных бомб, затем спустя некоторое время отдаленный третий, который приняли за взрыв котлов тонущего судна. Отсутствие цели показал и осмотр в перископ. Поскольку все считали, что достигнут первый с начала войны артиллерийский успех советского подводного флота, особенно горячие поздравления пришлось на долю управляющего стрельбой командира БЧ-2-3 ст. лейтенанта З.М. Арванова. По возвращении он и Уткин были награждены орденами Красного Знамени. Арванов же предложил в честь одержанной артиллерийской победы на входе в гавань сделать холостой выстрел из пушки, что впоследствии укрепило на Севере как традиция — отмечать число выстрелов число потопленных за поход кораблей.

Этот кажущийся успех дал командиру «К-2» своеобразную индульгенцию на два следующих боевых похода (11—24.10 и 13.11—2.12.1941), которые были осуществлены уже без Гаджиева и не сопровождались ни одной попыткой выйти в атаку. Первый поход в район Хаммерфеста оказался совершенно бесполезен, поскольку из-за плохого состояния батареи (погружена в марте 1939 г.; при зарядке температура быстро доходила до 48—49 градусов, ее приходилось прерывать до следующей ночи, а накопленной емкости хватало лишь на 10—12 часов движения под водой малым ходом) «катюша» не предприняла ни одной попытки проникнуть на шхерный фарватер. Тем не менее, Уткин утверждал, что днем 19 октября находившуюся вдали от берега субмарину бомбил неприятельский сторожевик (немецкие данные об атаке отсутствуют). Командир все-таки собирался предпринять прорыв между островами, предварительно максимально зарядив батарею, но еще раньше, чем он это сделал, субмарину отозвали в базу. Двигаясь туда при волнении моря в 7 баллов, «катюша» была накрыта несколькими волнами и приняла около 40 тонн воды через рубочный люк и шахту подачи воздуха к дизелям. В результате этого были залиты главные дизеля, моторы минного устройства, компрессор низкого давления, воздухоподувки, мотор командирского перископа и шесть аккумуляторных баков. В своих выводах комбриг указал, что для действий на шхерных фарватерах необходимо



Орудийный расчет «катюши» ведет огонь

направлять субмарины с нормальным состоянием батареи, метнув тем самым камень в огород штаба флота, который сам планировал распределение подлодок по позициям.

Тем не менее, несмотря на то, что к концу похода батарея «К-2» наработала 125 циклов заряда-разряда при норме в 115—130, ее посылали в море еще раз. Теперь даже по оптимистическим записям Виноградова она могла обеспечить лодке движение экономическим ходом не дольше, чем на 8—10 часов, а при попытке удержать корабль на перископной глубине при среднем волнении разряжалась и вовсе моментально. Хотя на этот раз подводный крейсер направили на открытый участок коммуникации (м. Нордкин — Тана-фьорд), на фактических результатах это никак не отразилось. 14—16 ноября корабль штормовал в районе зарядки, а 22—25-го находился там же по распоряжению командования из-за совместной советско-британской акции по обстрелу Варде. Между этими вынужденными простоями 21-го Уткин имел встречу со сторожевиком, который, по-видимому, входил в состав шедшего из Киркенеса конвоя, но самого конвоя не заметил из-за плохой видимости и неисправности шумопеленгаторной станции. Теперь уже и командование согласилось, что дальше субмарину эксплуатировать нельзя, и отправило ее в ремонт на завод Главного управления Севморпути (ГУСМП) в поселке Роста. Получить новую батарею удалось только в начале марта, и к концу месяца подлодка была готова к новым походам. Вслед за этим последовали короткий (9—10.4.1942) выход для оказания помощи подорвавшейся на mine «Щ-421» (раньше снять экипаж с тяжело поврежденной субмарины успела находившаяся поблизости «К-22») и поход (11.4—4.5.1942) на открытый участок коммуникации в районе Вардэ — Тана-фьорд.

В его начале — 15-го числа — субмарина выставила минное заграждение. Впервые удалось выставить все 20 мин без жалоб на минное устройство. На этот раз постановка встала точно на фарватере, но не прошло

и суток, как ее обнаружили моторные тральщики, осуществлявшие контрольное траление. В течение пяти дней они уничтожили 15 из 20 мин, а заодно и три мины, выставленные катерами МО. Тем временем «катуша» уже перешла к Конгс-фьорду. Как и раньше, командира преследовали неудачи, связанные прежде всего с плохой подготовкой личного состава и низким качеством ремонта. Например, при срочном погружении от самолета не сразу до конца закрылась шахта батарейной вентиляции, из-за чего были залиты моторы минного устройства. Когда вечером 22 апреля Уткин обнаружил конвой, еще раньше, чем субмарина смогла выйти в атаку, ее саму по перископу заметил немецкий охотник. «Катуша» успела погрузиться до глубины 20 метров, так что восемь сброшенных «Uj 1104» бомб не причинили ей повреждений. Интересно отметить, что еще утром этот конвой подвергся атаке нашей «М-173», которой командовал служивший до февраля старпомом на «К-2» капитан-лейтенант В.А. Терехин. Бывший подчиненный явно обошел Утку, сумев отправить на дно транспорт «Бланкенезе». Следующая возможность для атаки представилась 2 мая. Наученный горьким опытом Уткин атаковал караван 4 торпедами с дальней дистанции. Из-за ошибки, допущенной в определении элементов движения цели, торпеды прошли за кормой транспорта «Ирис», но еще раньше имевшая системы БТС только на двух аппаратах субмарина была замечена по всплывшей рубке. От конвоя отделилась группа в составе охотников «Uj 1106», «Uj 1111» и сторожевика «V 6108». Хотя немецким корабля не удалось добиться гидроакустического контакта, они довольно точно обнаружили место нахождения субмарины по обнаруженному на поверхности масляному пятну (очевидно, сварные швы топливно-балластных цистерн за время похода потеряли герметичность). Оба охотника начали сбрасывать бомбы как раз в тот момент, когда Уткин собирался всплыть под перископ для определения результатов атаки. То, что он не знал о нахождении над ним преследователей, много говорит о состоянии акустики, хотя в донесении командир и охарактеризовал ее работу как «отличную». Каждый из немецких охотников сбросил в район нахождения по полному бомбовому залпу (всего 56 бомб), добившись частичного накрытия цели. От взрывов на лодке треснули сварные швы легкого корпуса, палубный настил и шахта подачи воздуха к дизелям, срезало 12 болтов крепления мотора носовых горизонтальных рулей, от чего сам мотор временно оказался заклинен. Узнав о повреждениях, командование отозвало «К-2» в базу. Там Утку встретили как победителя — два услышанных после залпа взрыва (сковывающие глубинные бомбы, сброшенные сразу после обнаружения торпед сторожевиком «V 5904») приняли за свидетельство потопления 6000-тонного транспорта. Правда, награждать командира не стали — прокладки показали, что субмарина большую часть времени держалась на расстоянии 4—5 миль от берега, а потому могла в нескольких случаях пропускать шедшие непосредственно у берега конвои. Кроме того, при отбое боевой тревоги вечером 2 мая старшина торпедистов вместо стравливания воздуха из боевого баллона торпедного аппарата №5 выпустил из него торпеду. Этот случай явно свидетельствовал, что и по прошествии нескольких месяцев войны

организация службы экипажа находилась все еще не на высоте.

После ремонта она выходила на позицию прикрытия каравана PQ-17 (26.6—17.7.1942). На этот раз Уткин имел официальное указание держаться в районе зарядки, поэтому его не критиковали за то, что корабли противника не были обнаружены ни разу. 26 августа подводный крейсер ушел в свой восьмой боевой поход. До 7 сентября он должен был патрулировать у устья Тана-фьорда, а затем уйти прикрывать союзный конвой PQ-18. Уткин не подтвердил ни получение приказа, ни свой уход с позиции. Должно быть, к этому времени его подводный корабль уже стал жертвой вражеских мин, выставленных вдоль норвежского побережья на удалении 5 миль от берега — того самого расстояния, на котором так любил маневрировать командир в своих предыдущих походах... Вместе с «К-2» погибло 68 подводников.

Командовал «К-2» в 1938—1942 гг.: Уткин В.П. (7.1938—9.1942).

«К-3»

Субмарина вступила в строй 27 ноября 1940 г., но еще до этого постановлением Комитета обороны при СНК №17/с от 16.4.1940 было принято решение привлечь ее к испытаниям различных технических новшеств. Лодка была оснащена носовой оконечностью специального типа для развала волны во время полных и средних ходов, сетепрорезателем «Краб-3» и немецким перископом с неподвижным местом наблюдения и вращающейся верхней головкой. Для продолжения испытаний корабль с 12 декабря находился в незамерзающей Либаве, но план выходов оказался на грани срыва из-за серьезного заболевания командира капитана 3-го ранга В.Н. Корсака (1902 г.р., мортехникум в 1930 г., КОПП в 1935 г.), списанного впоследствии с подплава по состоянию здоровья. С 5 января его подменял командир «К-22» И.Ю. Тузов, но при нем лодка в море скорее всего не выходила, поскольку с 17 января по 13 февраля проходила докование на заводе «Тосмаре». 14 февраля после реорганизации подводных сил КБФ Тузов стал командиром 14-го дивизиона УБПЛ и убыл к новому месту службы в Ленинград. Временно исполняющим обязанности командира стал старпом капитан 3-го ранга К.М. Волошин. 31 марта вышло указание заместителя наркома ВМФ И.С. Исакова, в соответствии с которым определялся порядок перевода очередного отряда кораблей на Север (ЭОН-11). «К-3» также следовало войти в состав отряда, для чего к 28 мая прибыть для выгрузки боезапаса и части механизмов в Кронштадт. Командованию флота сразу стало ясно, что выполнить программу испытаний и успеть к назначенному сроку в ЭОН-11 нереально. Оно обратилось к руководству ВМФ, но ответа не получило. Только 15 мая на подлодку назначили нового командира капитан-лейтенанта К.И. Ма-



**Командир «К-3»
К.И. Малафеев**

лафеева (1909 г.р., ВМУ 1932 г., СККС 1935 г.) — достаточно опытного подводника, командовавшего в период войны с Финляндией субмариной «С-3». В его аттестации, написанной М.И. Гаджиевым в феврале 1942 г. содержалась следующая характеристика: «... Политически и морально устойчив. Тактически грамотный, знающий свое дело командир-подводник. Дисциплинирован, дисциплина на корабле удовлетворительна. Недостаточно уделяет внимания на организацию службы. Характер вспыльчивый, часто в повышенном тоне отдает приказания подчиненным. Нет систематической требовательности, а только временами. Занимаемой должности соответствует. Необходимо повысить требовательность к подчиненным, быть более выдержанным и спокойным...». 22 мая «К-3» перешла в Усть-Двинск, базируясь на который в течение недели испытывала сетепорезатель, а 28-го вернулась в Либаву для ликвидации мелкой поломки. Вслед за этим 2 июня субмарина прибыла в Кронштадт, где должна была начать выгрузку ряда механизмов перед постановкой в транспортный док. Там она и встретила начало войны. Насколько известно, лодка успела отработать лишь вступительные задачи КПЛ.

26 июня в своей директиве №32/915сс командующий КБФ вице-адмирал В.Ф. Трибуц объявил, что нарком ВМФ приказал оставить «К-3» и «К-22» в составе Балтфлота, вооружить для боевых действий, после чего отправить в Ригу в распоряжение командования 1-й БПЛ. Правда, Рига была сдана уже на следующий день, а в начале июля сам штаб 1-й БПЛ прибыл в Кронштадт на плавбазе «Иртыш». 2 июля в политдонесении начальника политотдела УБПЛ полкового комиссара Майорова указывалось, что «К-3» принимает торпеды и производит мелкий заводской ремонт, после чего с 10 июля будет готова к боевым действиям. Зная, как у нас выдерживались все запланированные сроки окончания ремонтов, можно не сомневаться, что до того, как рано утром 25 июля «катюша» ушла в Таллин, ее экипаж имел лишь несколько дней на боевую подготовку.

Вечером 26-го лодка вышла для минной постановки на коммуникациях противника в районе западнее острова Борнхольм. Переход осуществлялся только ночью, а все дневное время командир тратил на отработку действий экипажа. Правда, учеба, связанная с движением корабля под водой, осуществлялась не более чем в течение 4 часов в день — так Малафеев пытался сохранить полный заряд батареи, разряжая ее лишь на тот объем, который можно было пополнить за ночное время работой одного вспомогательного дизель-генератора. В связи с этим переход на позицию занял 5 суток. Лишь утром 31 июля субмарина в подводном положении форсировала пролив между материковой Швецией и островом Борнхольм. Произведенная разведка показала, что в данных водах ходят лишь парусно-моторные шхуны, после чего Малафеев решил перейти на коммуникацию Засниц — Треллеборг, где, как ему, вероятно, было известно, осуществлялось движение железнодорожных паромов. В течение ночи здесь было обнаружено восемь одиночных транспортных судов, что обещало постановке скорый и обильный успех. В 08.35 субмарина приступила к постановке мин. Сразу же выяснилось, что люки минного устройства по обоим бортам открылись только

наполовину и мины из них не выходят. Причем крайние мины легли на крышки люков, зафиксировав их, таким образом, в полуоткрытом положении. С таким положением нижних крышек вскрыть верхние и произвести осмотр цистерны было невозможно. Конечно же, Малафеев мог атаковать цели торпедным оружием, но после некоторых размышлений решил этого не делать, чтобы не компрометировать воды, где противник чувствовал себя в полной безопасности. Скрепя сердце командиру пришлось возвращаться в базу. Атаковать встреченные суда торпедами командир не решился, поскольку не знал, имеет ли право применять оружие в прилегающих к Швеции водах. В ночь на 3 августа субмарину обнаружили немецкие сторожевики «V 307» и «V 311», несшие дозор в бухте Хане, но сброшенные ими бомбы взорвались далеко за кормой ушедшей в надводном положении «катюши», которая этого даже не услышала. Интересно отметить, что до этого в немецких штабах sporadически велась дискуссия о том, действительно ли в Южной Балтике находятся советские подлодки, поскольку никаких объективных признаков присутствия в виде торпедных атак и выставленных мин не наблюдалось. Теперь же в своих комментариях к донесению сторожевиков штаб группы ВМС «Норд» записал: «Из безрезультатности применения русскими ПЛ в Балтике нельзя делать вывод, что их там и не было. Точно можно говорить, что в восточной Балтике почти постоянно было от 2 до 7 подлодок в море».

В ночь на 5 августа Малафеев предпринял первую попытку связаться со штабом флота для получения указаний о месте и времени randevu с кораблями, обеспечивавшими возвращение. На дважды переданное сообщение последовала только квитанция о его приеме от плавбазы «Иртыш». Следует отметить, что только 4 августа приказом командующего КБФ «К-3» была передана из состава УБПЛ в 1-ю БПЛ, и штабные операторы последней либо не знали об этом, либо не придали значения. В любом случае сообщение лодки не было доложено с «Иртыша» (находился в Кронштадте) в штаб флота в Таллине. За это время подлодка, двигаясь тем же маршрутом, что осуществлялся выход, достигла района западнее Моонзундских островов, который являлся «охотничьим угодьем» субмарин противника. В конце июля немецкая «U 140» потопила там «М-94» и атаковала «С-9», но командир «катюши» об этом, по-видимому, не знал и не предпринимал никаких особых мер предосторожности. Всплыв в ночь на 6-е, Малафеев напрасно ждал указаний и в 02.20 продублировал свое сообщение. На этот раз оно было принято приемным радиоцентром в Таллине. Пока «катюша» ждала ответа, чуть было не произошла катастрофа. Светлой ночью «К-3» была обнаружена с «U 142», которая вскоре выпустила по нашей подлодке одну торпеду, но промахнулась, по-видимому, из-за неверного определения дистанции (немецкий командир считал, что он атакует «щуку»). Лишь случайность — очередное погружение — спасло советскую субмарину от готовившегося двухторпедного залпа. Интересно отметить, что с борта «катюши» некоторое время видели вражескую подлодку, но приняли ее за свою типа «С». Получить указания штаба удалось лишь на следующую ночь. Их было сразу два — отойти к Стокгольму, чтобы не мешать развертыванию

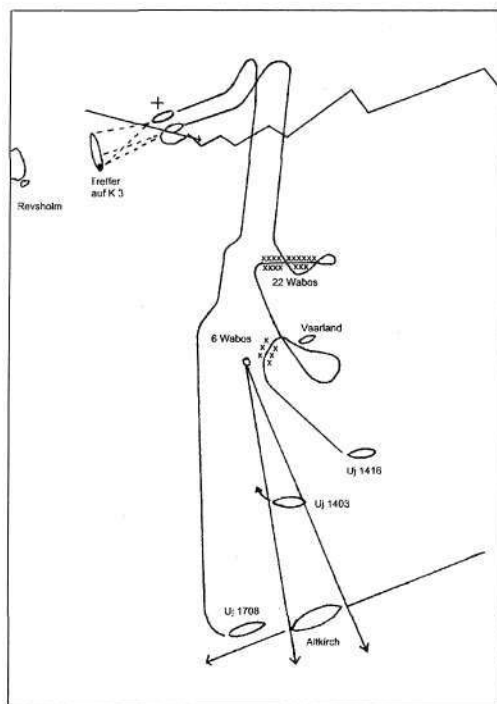
трех подлодок типа «С» (лодки вышли в море 6 августа и указание об отходе к Стокгольму уже потеряло свою актуальность, тем не менее спустя сутки передающий центр все еще продолжал его транслировать!), и второе — в 12 часов 8 августа прибыть в район северо-западнее мыса Ристна. Малафееву удалось разобратся в этих хитросплетениях и выполнить последнее указание. Несмотря на то, что возвращение в Таллин прошло непросто — отряд был безрезультатно атакован самолетами, а в тралах «фугасов» взорвалось пять мин, — к утру 9 августа субмарина бросила якорь в Таллине. Из него она ушла в составе последней группы подлодок, пересекавшей Финский залив с запада на восток до печально известного «таллинского перехода» — 15 августа. При этом отряд пересек три линии мин заграждения «Юминда», причем в каждом случае происходил либо подрыв мины в тралах, либо подсечение. Только после прибытия в Кронштадт выяснилась причина отказа минного устройства. Оказалось, что после всплытия с глубины подводники забыли снять давление с минно-балластной цистерны. При попытке открыть люки оказались сломаны шарниры крышек, починить которые в море было невозможно — закономерный результат посылки в море субмарины с совершенно неподготовленным экипажем.

В Кронштадте экипаж подводного крейсера узнал, что его включили в состав 1-го эшелона ОЭН-15 — спешной и не до конца реализованной попытки спасти максимально возможное число балтийских субмарин перед возможным падением города на Неве. Спустя четыре дня «К-3» уже разгруженная перешла в Ленинград и уже 21-го начала переход в доке. Подобная спешка оказалась нелишней — подлодка стала одной из последних, кому удалось уйти из города, который спустя несколько дней оказался в тисках блокады. 9 сентября «катюша» прибыла в Беломорск и остаток месяца провела в восстановительном ремонте. Октябрь ушел на ускоренный курс боевой подготовки, после которого 9 ноября субмарина прибыла в Полярное.

Первый же боевой поход на Севере принес ее экипажу славу. Покинув 21 ноября Полярное, она спустя два дня выставила из позиционного положения два минных поля на западных подходах к проливу Магерёсунд. В этот раз минное устройство не капризничало. Впоследствии на одной из банок погибло норвежское каботажное судно «Ингёй» (327 брт). После постановки подлодка продолжала действовать в районе Хаммерфеста. Малафеев пытался днем под перископом плавать в шхерах, а однажды даже всплыл у берега, чтобы догнать и атаковать одиночное судно артиллерией, но случайно пролетавший немецкий самолет заставил «катюшу» погрузиться. Между 28 ноября и 2 декабря субмарина штурмовала в районе зарядки (при этом Малафеев весьма положительно отзывался о развитой носовой надстройке), но после успокоения погоды сразу же направились на коммуникацию. В 13.28 3 декабря она атаковала четырьмя торпедами с дистанции 16—17 кбт немецкий конвой в составе транспорта «Альткирх» и трех охотников. Увы, при залпе лодка показала на поверхности перископ и часть рубки, что сразу же было замечено охотником «Uj 1403». Благодаря поднятой им тревоге транспорт уклонился от залпа, хотя на подлодке и слышали ка-

кие-то взрывы, принятые за свидетельство попадания. Отделившись от конвоя, охотник пошел к точке погружения субмарины, которое еще некоторое время было хорошо заметно, благодаря сильному водовороту. В самом месте погружения и на северо-западном курсе от него (немцам не удалось установить гидроакустический контакт) пятью сериями была сброшена 21 глубинная бомба (кроме того, одну серию из шести бомб сбросил подошедший «Uj 1416»). Рвались они довольно близко, так, что субмарину швыряло вверх-вниз. Но еще хуже бомб оказалось несовершенство наших карт — лодку трижды било о грунт на глубинах 60, 78 и 83 метра при том, что карта уверяла, что тут все 115. После каждого удара лодка на некоторое время замирала на грунте, но видя, что место покладки сразу же начинало бомбиться, Малафеев всплывал и вновь начинал маневр уклонения. Появились и повреждения: в IV и V отсеках начали слезиться несколько заклепок обшивки прочного корпуса. Срезался шплинт привода верхней захлопки газоотвода вспомогательного дизеля, в результате чего захлопка не садилась на место и пропускала воду. По приказанию командира БЧ-5 личный состав VI отсека принимал все меры к тому, чтобы не допустить попадания воды внутрь подводной лодки, в частности усилием двух человек был обжат нижний клинкет газоотвода, но, несмотря на это, вода проникла в дизель и цистерну циркуляционного масла. В конце концов в 14.14 «катюша» в третий легла на морское дно, выключив все шумящие механизмы. Тем временем «Uj 1403», получивший повреждения от своего же оружия (от взрывов полопались трубки конденсатора машины и появилась течь), вернулся к конвою, а его место заняли два других охотника — «Uj 1708» и «Uj 1416». Последнему удалось около 14.30 на некоторое время обнаружить лодку гидроакустикой, после чего он вышел в атаку, сбросив большую серию. *«Характер производства бомбометания при лежании на грунте, — писал в донесении Малафеев — через правильные промежутки времени 1,5—2 минуты одна бомба среднего и большого размеров. На глубине 78 метров от разрыва глубинной бомбы лодку подбросило с грунта на 15 метров, затем последовал удар о грунт. Бомбы рвались сверху довольно близко, так как был слышен полет бомбы, потом взрыв (установка глубины 30—40 метров). С помощью шумопеленгатора можно было установить, что преследуют меня и сколько кораблей. Выслушивают с застопоренными машинами, затем дают ход и бомбят».* Через ослабшие заклепки и пропускавший нижний клинкет газоотвода поступление воды внутрь прочного корпуса значительно увеличилось. Пускать водоотливные средства было нельзя из-за шумности их при работе.

Малафеев и обеспечивавший его поход Гаджиев пришли к выводу, что на поверхности образовался предательский след соляра, вытекавший из разбитых при ударах о грунт топливно-балластных цистерн. Фактически же немецкие материалы эту догадку советских подводников не подтверждают. Оценивая сложившуюся ситуацию, наши офицеры опасались, что любая новая серия бомб, установленная на правильную глубину, могла оказаться для субмарины последней. Через поврежденный клинкет газоотвода вода начала поступать внутрь лодки, заливая вспомогательный дизель. Включение же водоотливных средств на-





Экипаж охотника за ПЛ «Uj 1708» на борту своего корабля

«3.12.41, уничтожив торпедами ТР противника, ПЛ «К-3» (впервые в период данной Отечественной войны) вступила в артиллерийский бой с СКР и СКА противника днем в охраняемом противником районе, в течение пяти минут уничтожила оба корабля. Это первый случай, когда подводная лодка уничтожила почти весь конвой, т.е. ТР, СКР и СКА, причем единственный уцелевший СКА уклонился от боя и ушел, пользуясь фоном и близостью берега.

Это боевое столкновение, окончившееся блестящей победой, поднимает значение артиллерийского оружия и вселяет в командиров лодок уверенность в том, что сторожевые корабли и катера-сторо-

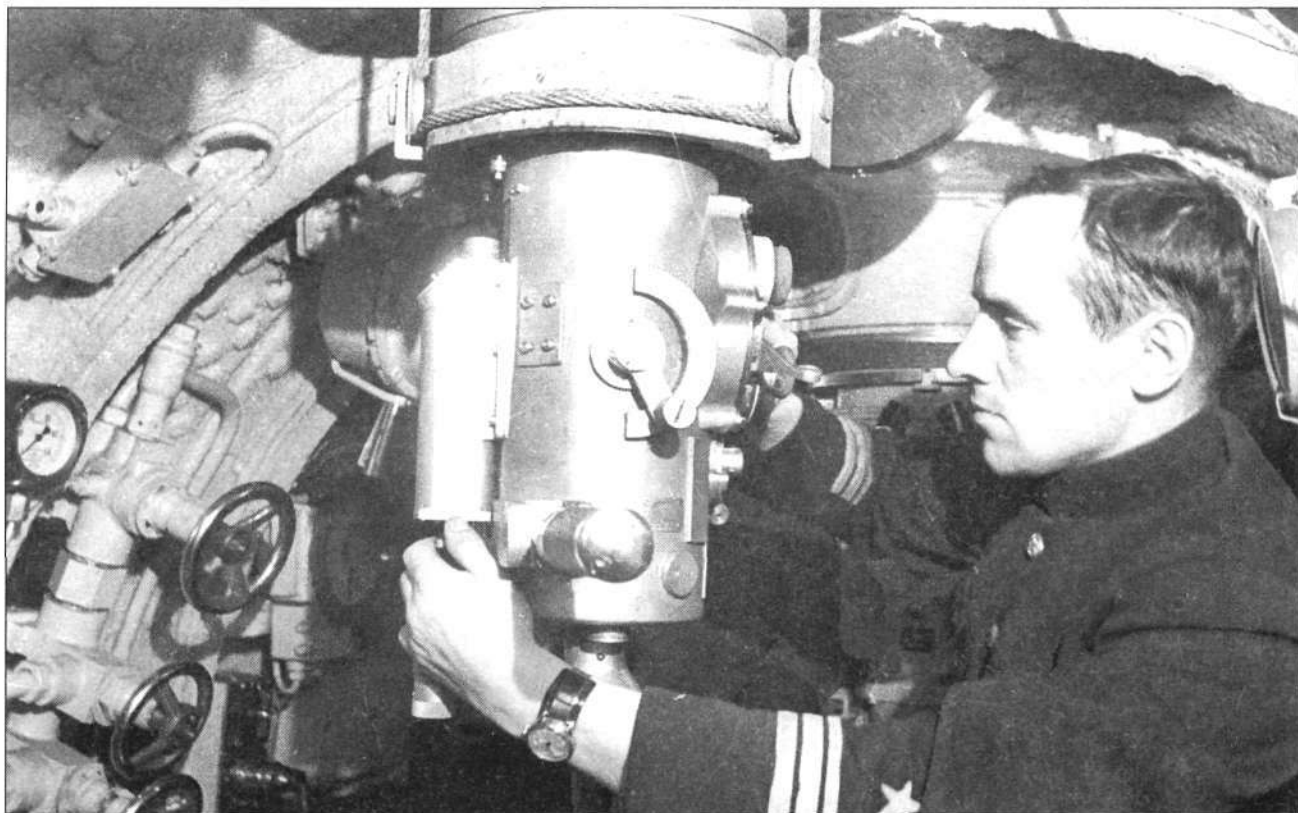
жевики представляют угрозу для больших подводных лодок в подводном положении. В надводном же положении большая лодка, имеющая большую скорость, мощную артиллерию и малое поражаемое пространство, является сама грозным оружием против подвижных сил ПЛО». Хотя о возможности привлечения противником авиации в данной цитате ничего не говорилось, в других случаях комбриг высказывался о зенитном вооружении «катюш» как о достаточно мощном и способном защитить корабль от атак с воздуха. В то же время комбриг подчеркивал, что подводным крейсерам, обладавшим очень хрупким легким корпусом, не следует при бомбежке ложиться на грунт, поскольку «бортовые цистерны с топливом... пропускают даже в нормальных условиях». По сумме показаний все это давало зеленый цвет начинавшей складываться «артиллерийской» тактике подлодок, предусматривавшей полное уничтожение небольших конвоев и «силового отрыва» от кораблей и самолетов ПЛО. Куда она может завести, стало ясно достаточно скоро...

Немцы же поняли, что все охотники и сторожевые корабли должны вооружаться как минимум одним оружием калибром 76—88 мм. Что же касается того похода, то его пришлось прервать — из поврежденных цистерн продолжал сочиться соляр, оставивший след на поверхности. Впрочем, экипаж «К-3» и так встречали победителями, а ее командир был награжден орденом Ленина. С 22 декабря по 19 января кораблю пришлось пройти аварийный ремонт с докованием на заводе ГУСМП в Росте — из-за ударов о грунт забортная арматура получила серьезные повреждения, требовали заделки лопнувшие сварные швы топливно-балластных цистерн. Тогда же сняли и сетепорезатель «Краб», как создающий излишнюю нагрузку на носовую часть.

В январе (22.1—17.2.1942) «катюша» совершила безрезультатный поход в устье Вест-фьорда. Интересно отметить, что лодке запрещалось заходить в сам фьорд без непосредственного указания штаба флота. То планировалось дать после получения соответствующей развединформации. О том, какого рода информация ожидалась, можно догадаться исходя из того, что Малафееву предварительно сообщили, что немецкий линкор «Тирпиц» находится в Тронхейме с

ны, что лодка вела бой без хода, и посчитали дым свидетельством попадания). Единственное оставшееся в строю орудие «К-3» вело огонь по «сторожевику». Три первых снаряда упали у форштевня, но затем немецкий корабль развернулся бортом и ввел в действие вторую 75-мм артиллерийскую установку (на самом деле охотник имел лишь одну 88-мм пушку на носу, возможно, командир хотел ввести в действие находившиеся на корме зенитные автоматы). Впрочем, бортом он скорее всего действительно развернулся, поскольку единственный достигший цели 100-мм снаряд попал в корму и вызвал детонацию находившихся там глубинных бомб. Немецкий корабль моментально затонул со всем своим экипажем. Этот переломный момент Малафеев в своем доносении относит к пятому залпу в 15.10, немцы же — к 12-й минуте боя. Далее наш командир утверждал, что вслед за «сторожевиком» комендоры отправили на дно шедший для спасения его экипажа сторожевой катер. В заключительной фазе боя (15.12—15.25) «К-3» сосредоточила огонь всей своей артиллерии на последнем оставшемся «катере». «Uj 1416», обладавшему всего двумя 20-мм автоматами, к тому же с экипажем, пораженным мгновенной гибелью мателота, не оставалось ничего, как закрыться дымзавесой и выйти из боя. Выпустив 39 100-мм и 47 45-мм снарядов подводный крейсер прекратил огонь и, как выразился Малафеев, «спокойно ушел в район зарядки». В это трудно поверить, но сигнальщики субмарины не заметили вступления в бой третьего немецкого корабля. Около 15.40 вернувшийся к месту боя «Uj 1403» открыл огонь по «катюше» с дистанции около 9000 м. За 20 минут его артиллеристы выпустили 60 88-мм снарядов, которые, согласно наблюдениям, ложились довольно близко от цели. К концу боя дистанция якобы сократилась до 7500 м (и это при том, что лодка шла уже полным ходом под двумя дизелями!), но в конечном итоге стрельбу пришлось прекратить из-за наступивших сумерек. Объяснение случившемуся может быть только одно: в условиях плохой видимости немцы обстреляли маленький остров Ревсхольм, рядом с которым «К-3» выплыла перед началом боя.

Обе стороны сделали из сражения далеко идущие выводы. Целесообразно привести пространную цитату из «выводов» Виноградова:



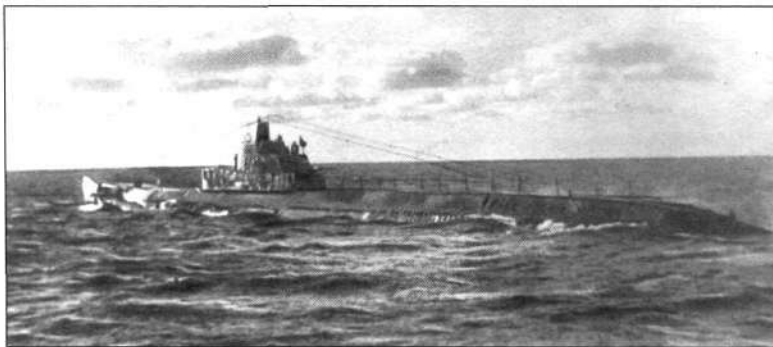
**Командир подводной лодки «К-3» Малафеев К.И.
1941 г. Фото Е.Халдей**

явным намерением атаковать союзные северные конвои. Можно не сомневаться, что и источником информации и инициатором похода была британская миссия. Правда, «К-3» мало чем смогла помочь союзникам. В течение 17 суток из 19 нахождения на позиции погодные условия (сила ветра 4—10 баллов, волнение 6-8 баллов) были таковы, что не давали возможности удерживать корабль на перископной глубине. К тому же сплошная низкая облачность дала возможность лишь дважды определить по береговым ориентирам и редко давала возможность определить свое место астрономическим путем. Не удивительно, что невязка при возвращении (лодка не имела возможности определить четверо суток, а лаг отказал) составила 56 миль! В условиях преобладающей плохой видимости субмарина подвергалась большой опасности со стороны плавающих мин, выносившихся течением из заминированного немцами Вест-фьорда. Малафеев наблюдал за время похода пять смертельных шаров, но не стал расстреливать их, стараясь соблюсти скрытность.

Неприятности случились во второй половине похода. 9 февраля при зарядке батареи в 5-м отсеке произошел пожар. Его причиной стало попадание воды через шахту подачи воздуха к дизелям на щит распределительной электроподстанции. Пожар удалось ликвидировать за 7 минут, но на 10 часов подлодка лишилась возможности дистанционно управляться вертикальным рулем. Впоследствии в конструкцию подстанций ввели специальные предохранительные кожухи. Впрочем, это было сделано не на всех «катушках», и год спустя куда более тяжелый пожар чуть бы-

ло не привел к гибели «К-21». Вторая авария тоже стала следствием технического несовершенства — нагар, накопившийся в газоотводе правого дизеля, воспрепятствовал своевременному закрытию клинкета. Хотя лодка в этот момент находилась в надводном положении, волнами, набегавшими с кормы за время, пока трое краснофлотцев ломали клинкеты, влилось около 20 тонн воды. Она временно вывела из строя правый дизель и мотор помпы осушения цистерны гидромукта. Резкое переливание соляра во внутренней топливной цистерне во время шторма привело к трещине в сварном шве и выливанию содержимого в аккумуляторную яму. Но особенно Малафеев сетовал на перископ: «В первые дни плавания вышел из строя командирский перископ от попадания воды из люка шахты перископа. Фактически лодка в море имеет только один перископ, так как перископ данной конструкции выходит из строя после первой волны, попадающей через люк в рубку (явление, повторяющееся в каждом походе и на всех ПЛ ПЛ типа «К»)). В бригадном отчете имелось следующее дополнение: «Как правило, выходит из строя электрочасть, плохо защищенная от попадания воды. Оптическая часть также работает неудовлетворительно; плохая герметичность и большая потеря света». Впоследствии на всех «катушках» немецкие перископы были заменены отечественными.

Несмотря на то, что погруженная в июне 1939 г. аккумуляторная батарея к концу февральского похода



Подводная лодка «К-3» в море

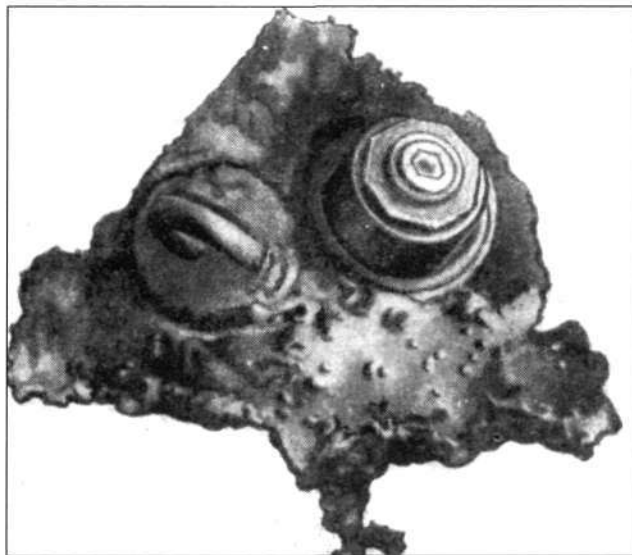
наработала уже 121 условный цикл, командование посылало субмарину в море еще дважды. Первый поход (15—20.3.1942 в устье Порсангер-фьорда), хотя и оказался непродолжительным, был весьма насыщен событиями. Несмотря на неблагоприятные погодные условия (среднее волнение, частые снежные заряды) и плохое состояние батареи, Малафеев большую часть времени проводил у берега — ночью в надводном поиске, днем под перископом. При этом «катюшу» не удалось удерживать на перископной глубине на скорости 2 узла под одним электромотором, что требовали соображения экономии ресурса полумертвой батареи. В результате, когда около 9 часов утра 18 марта подлодка всплыла под перископ (перед этим акустик засек шум винтов «миноносца»), ее выбросило на поверхность. Видимость в прибор отсутствовала, поскольку как раз в этот момент налетел снежный заряд. Подобных проблем не испытывали сигнальщики немецкого сторожевика «Алане», находившегося в охране проходившего рядом конвоя. На расстоянии 1—1,5 мили они заметили вынырнувшую на некоторое время рубку подлодки и объявили тревогу. Командир немецкого конвоя посчитал, что в условиях большого волнения, не дававшего судам возможность развить хотя бы средний ход, последние могут оказаться легкой добычей субмарины, и приказал конвою вернуться на рейд Хоннингсвога. Отход прикрывали сторожевики «Алане» и «Целле», сбросившие в месте появления рубки 11 глубинных бомб. Их взрывы нарушили герметичность шахты подачи воздуха к дизелям, из-за чего субмарина провалилась до глубины 55 метров. Поскольку преследователи продолжали кружить где-то за кормой и сбрасывать одиночные бомбы, Малафеев принял решение отойти в море на глубине 65 метров. В этом положении и находился корабль, когда в 11.25 над ним взорвалась противолодочная мина типа UMB. К счастью, эпицентр взрыва находился примерно в 50 м над лодкой, а сама мина обладала всего лишь 40 кг ВВ. Но и этого хватило, чтобы вывести из строя около половины ламп нормального освещения, многие измерительные приборы, все оборудование боевой рубки, шумопеленгаторную станцию и, главное, оба перископа. Через лопнувшую трубу главной осушительной магистрали в трюм центрального поста начала поступать вода. Получил повреждения кингстон уравнивательной цистерны, из-за чего субмарина постоянно приобретала отрицательную плавучесть. Оставаться с такими повреждениями в море было нельзя, и спустя два дня «К-3» вернулась в Полярное. Только тут благодаря найденному в тумбе ко-

мандирского перископа осколку выяснилось, что она получила повреждения именно от мины, а не от глубинной бомбы, как это считал командир. Впрочем, тогда командование бригады и флотом отнеслось к этому довольно спокойно, не сделав командирам подлодок никаких рекомендаций, как себя вести в миноопасных районах. Вскоре это обернулось для нас тяжелыми потерями. Что же касается «катюши», то после аварийного ремонта она между 10 и 21 апреля выходила в море

для прикрытия союзных конвоев QP-10 и PQ-14, но, если не считать немецкой подлодки, от которой Малафеев уклонился погружением, встреч с противником не имела.

После этого корабль надолго стал на прикол. Эксплуатировать дальше аккумуляторную батарею не было никакой возможности, а сменная отсутствовала — с начала войны производство батарей для нужд флота фактически прекратилось. Выход из положения попытались найти через заказ аккумуляторов по нашим спецификациям в Англии, но их производство затянулось. С апреля по июль СФ лишился пяти подлодок — трети от своего состава на момент начала войны, и потому остро нуждался в каждом подводном корабле. О том, как остро ощущалась эта потребность, свидетельствует тот факт, что 8 августа заместитель наркома ВМФ Исаков сделал специальное распоряжение о снятии батареи с практически готовой «К-53» и перевозке комплекта из блокадного Ленинграда на Север! Благодаря этому 17 октября «К-3» удалось вернуть в строй. За время вынужденного бездействия на лодке смонтировали импортную гидроакустическую станцию «Дракон-129».

После ввода в строй субмарина совершила два безрезультатных похода — на прикрытие союзных конвоев в районе севернее Хаммерфеста (7—23.11.1942) и



Осколок мины UMB с ПЛ «К-3»

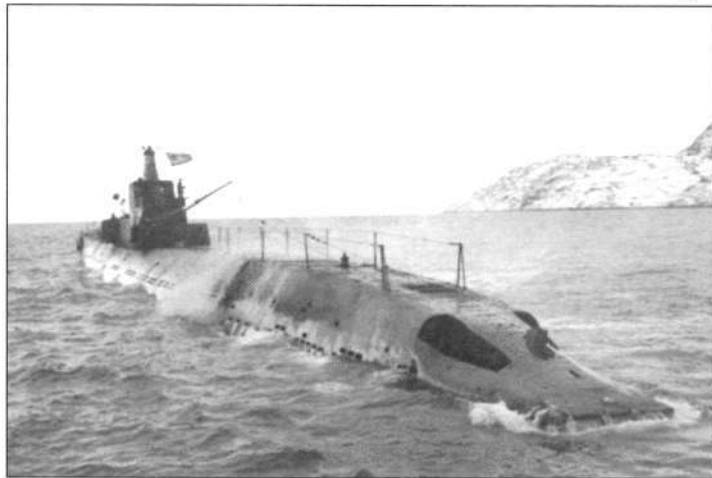
Подводная лодка «К-3» после окончания ремонта. 20 октября 1942 г.
Фото С.Шиманский



для атаки кораблей противника, напавших на союзный караван JW-51B (31.12.1942—7.1.1943). Если не считать самолетов и плавающих мин, встреч с противником не было, но при возвращении из первого похода субмарина несколько пострадала от шторма. Попытки идти со скоростью 10 узлов приводили к возникновению кренов до 52 градусов, из-за чего ход пришлось уменьшить до 2—3 узлов. При этом был пролит электролит, треснул бак аккумуляторной батареи, нарушилась герметичность шахты подачи воздуха к дизелям и топливно-балластной цистерны №7, оказался смыв

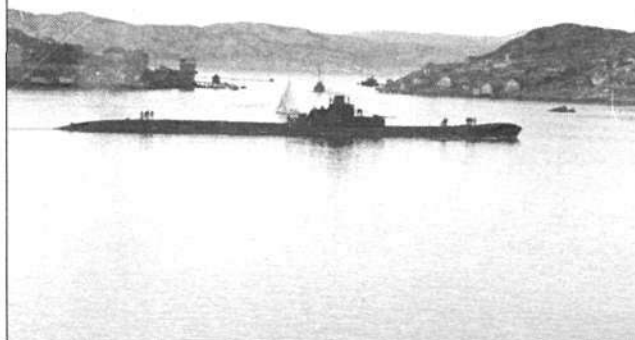
магнитный компас вместе с нактоузом. Второй поход, совершенный в условиях полярной ночи, и вовсе не сопровождался событиями — поднятая по тревоге субмарина достигла района позиции лишь спустя двое суток после окончания «новогоднего» боя.

Еще в последние месяцы 1942 года у командования бригады созрел более оригинальный замысел боевого использования «катюш». Речь идет о первой и единственной в советском подводном флоте попытке применить групповой метод ведения боевых действий. Для этого оснащенные ГАС «Дракон» «К-3» и «К-22»



Подводная лодка «К-3» проводит учебные стрельбы. 23 октября 1942 г. Фото С.Шиманский

Подводная лодка «К-3». 23 октября 1942 г.
 Фото С.Шиманский



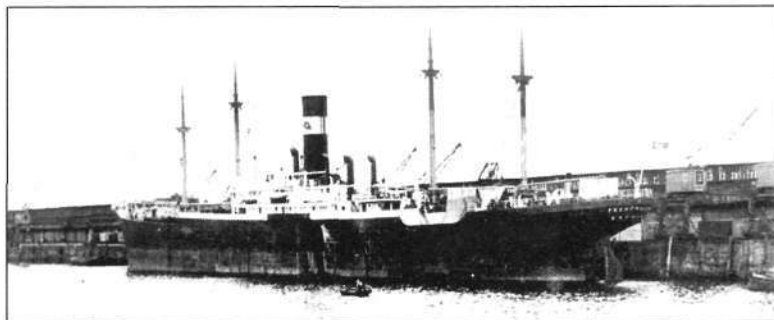
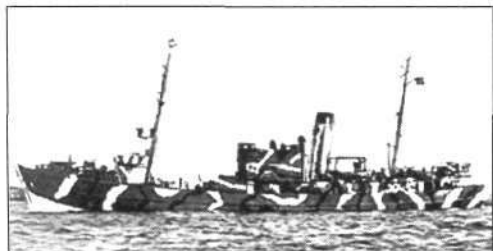
свели в одну тактическую группу и провели ряд учений. Подлодки должны были действовать на одной большой по размерам позиции, прочесывая ее вдоль берега в строю уступа. Днем в подводном положении связь между ними поддерживалась бы при помощи «Драконов» в режиме звукоподводной связи, ночью — при помощи световых сигналов. В случае обнаружения конвоя лодки, каждая самостоятельно, должны были осуществлять торпедные атаки, после чего командир группы принимал решение о совершении повторных атак, которые в определенных условиях (например, в случае уничтожения первыми залпами кораблей охранения) могли осуществляться и артиллерией.

Группа покинула Полярное днем 3 февраля. Ее командиром являлся сам комбриг контр-адмирал Н.И. Виноградов, который держал флаг на «К-3». Прибыв на позицию, субмарины осуществляли совместный поиск целей, который завершился обнаружением поздно вечером 5 февраля «двух крупных транспортных», идущих без охранения. На самом деле ими оказалась группа охотников («Uj 1101» и «Uj 1108»), шедшая для усиления охранения минзаса «Бруммер», осуществившего минную постановку у наших берегов. «Катюши» начали выходить в надводную атаку, но из-за ошибки рулевого шедшая задним мателотом «К-22» выкатилась из строя, потеряв из вида и цель и флагмана. «К-3» пришлось атаковать в одиночку. На глазах у комбрига Малофеев хладнокровно обогнал вражеский отряд, занял идеальную позицию на его носовых курсовых углях и четырехторпедным залпом поразил

«Uj 1108». Через полчаса корабль затонул, унеся на дно 19 немецких моряков. Лишь тогда, когда лодка начала поворот для второй атаки кормовыми аппаратами, ее обнаружил оставшийся «Uj 1101» и, открыв артиллерийский огонь, заставил погрузиться. Последующее преследование было прекращено из-за сложности установления контакта в свежую погоду и необходимости спасения экипажа торпедированного мателота. К утру лодка отошла в район зарядки, где рассчитывала встретиться с «К-22», но случайно столкнулась с тем самым немецким отрядом, охранение которого должны были усилить охотники (минзас «Бруммер», эсминцы «Ридель» и «Z 31»). Пришлось уклоняться срочным погружением. Лишь к вечеру обе «катюши» встретились, зарядили батареи и утром 7-го вернулись на прибрежную коммуникацию. Вскоре связь между двумя подлодками окончательно прервалась, стало ясно, что «К-22» и в дальнейшем «К-3» пришлось действовать в одиночку. Утром 12 февраля Малофеев не пожалел шести торпед на 10000-тонный транспорт из состава хорошо охраняемого «восточного» конвоя. Хотя немцы заметили залп, транспорт «Фехенхайм» (8116 брт) не успел отвернуть и получил попадание в корму. После взрыва экипаж в панике покинул судно, но вскоре, увидев, что оно получило лишь небольшой крен, вернулся. Затем своим ходом пароход достиг Бос-фьорда, где приткнулся к отмели. В январе 44-го судно было отправлено на ремонт в Германию, но ввести в строй его не успели и после войны затопили с грузом отравляющих веществ в Северном море. Свежая погода помогла скрыть точку залпа и сорвала гидроакустический поиск. В результате два немецких тральщика и два охотника сбросили лишь несколько серий (всего 40 бомб) наугад, чтобы предотвратить возможность для повторной атаки. Несмотря на это, хрупкий корпус «катюши» все-таки получил некоторые повреждения: было подорвано несколько клапанов забортной арматуры, начали пропускать воду сальники, появились трещины в сварных швах цистерн главного балласта №3, 4, 7 и 8. 14 февраля подводный крейсер вернулся в базу. Этот поход стал не только одним из самых удачных походов подлодок типа «К», но и одним из немногих, в ходе которого нашим подводникам-североморцам удалось поразить торпедным оружием более одной цели.

14 марта «катюша» отправилась к устью Порсангер-фьорда в свой восьмой боевой поход, ставший, как оказалось, последним. На связь она ни разу не вышла, но в отличие от большинства случаев, когда субмарины пропадали без вести, противник на протяжении длительного времени фиксировал ее нахождение на

Охотник за ПЛ «Uj 1108» (внизу) и транспорт «Фехенхайм» (справа)



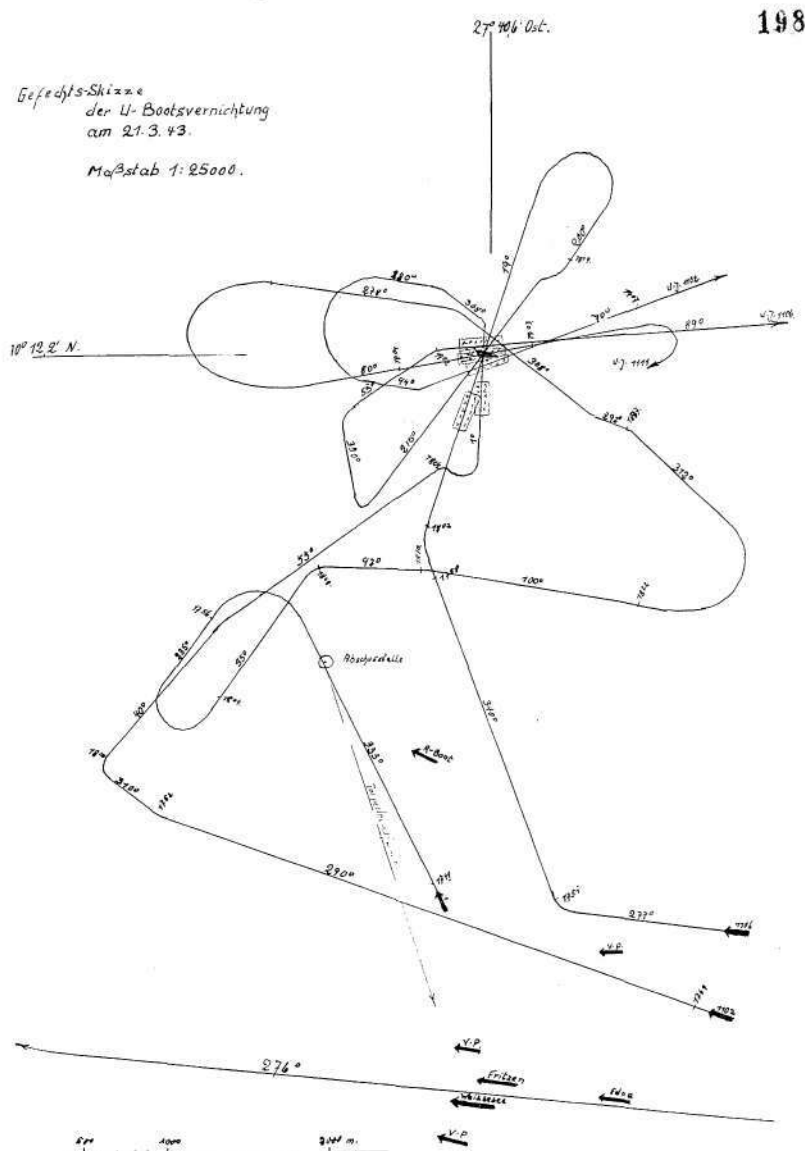
позиции. Утром 17 марта в районе Кьеле-фьорда неизвестная субмарина атаковала немецкий конвой, причем наблюдались четыре торпедных следа, а пятая «рыбина» самопроизвольно взорвалась, не дойдя до цели. Тройка охотников до вечера выслеживала лодку, но, так ничего и не добившись, ушла в базу. Более драматические события разыгрались спустя четыре дня. Около 17.50 21 марта шедший в составе охранения «западного» каравана моторный тральщик «R 63» поднял тревогу, после чего немецкие корабли и круживший над конвоем самолет He-115 наблюдали от трех до восьми (!!!) торпедных следов. Несколько торпед ударились о прибрежные скалы и взорвались, что явно свидетельствовало о том, что атака противнику не померещилась. Лодка была немедленно контратакована «хейнкелем» и «R 63», сбросившими в общей сложности 11 бомб, но видимого эффекта это не имело. Спустя 15 минут пилот самолета обнаружил на поверхности моря воздушные пузыри, в центр которых сбросил 250-килограммовую фугасную бомбу, и наблюдал быстрое появление масляного пятна. К тому времени к месту обнаружения подтянулась тройка охотников — «Uj 1111», «Uj 1102», «Uj 1106». В момент атаки самолета последний уже имел гидроакустический контакт с подводной целью в том же направлении. В 18.07 он сбросил по нему 19 бомб. Спустя 15 минут «Uj 1102», помимо все увеличивавшегося масляного пятна, наблюдал в точке плавающие на поверхности куски дерева. Он пробомбил место 30 бомбами, после чего появились воздушные пузыри. Теперь все немецкие охотники четко пеленговали объект, лежавший на грунте (глубина моря в точке атаки 215 метров), и около 19 часов произвели по нему групповую атаку со сбросом 43 бомб. Разлившееся после этого пятно нельзя было окинуть взглядом. Последние восемь бомб, сброшенные охотниками в 20.37, играли роль, что называется, «контрольного выстрела» — немцам и так было ясно, что подлодка, залегшая на грунт на такой глубине, в живых остаться не может.

Свидетельствовало ли немецкое донесение о несомненном уничтожении «К-3»? Нет, не свидетельствовало. Авторам известно еще несколько случаев, когда немецкие противолодочные корабли наблюдали схожую картину, а преследуемые ими субмарины не получали даже сколько-нибудь значимых повреждений. Обычно такое происходило тогда, когда по ходу преследования враг терял лодку и «возобновлял» контакт с корпусом ранее затонувшего судна. Вытекавшее из его цистерн топливо и давало на поверхности те самые пят-



Подводная лодка «К-3» выходит в свой последний поход

Схема немецкой противолодочной атаки 21.3.1943 в ходе которой, возможно, была потоплена «К-3» (из КТВ 11-й флотилии охотников за ПЛ)



на, которые так радовали немецких противолодочников. О том, что цель не являлась подлодкой, косвенно свидетельствует и отсутствие на поверхности моря таких неопровержимых свидетельств, как предметы обмундирования и служебные документы. Все это было выловлено на месте потопления «К-23», но не на месте атаки «К-3». К тому же 28 марта очередной шедший в Киркенес конвой подвергся в пределах позиции «катюши» новому нападению, в ходе которого немцы зафиксировали прохождение трех торпед. По утверждению противника, лодка совершила выстрел с дистанции 3–4 тыс. метров и точки залпа заметить не удалось. Ничего не добились и два выделенных для преследования лодки сторожевика. Ни одна из торпед не дошла до берега и не взорвалась, так что все произошедшее могло быть и ложным контактом. Вызывать «К-3» начали только с 31 марта, а до этого она могла не выходить на связь, сохраняя радиомолчание. С учетом всего вышеизложенного, а также нахождения в пределах позиции нескольких противолодочных минных полей, установить истинную причину гибели наиболее результативной по торпедно-артиллерийским атакам «катюши» не представляется возможным до сих пор. Экипаж лодки составляли 68 закаленных в боях подводников.

Командовали «К-3» в 1939–1943 гг.: Корсак В.Н. (2.1939–5.1941), Малафеев К.И. (5.1941–3.1943).

«К-21»

Эта подлодка вступила в строй в самом конце 1940 г. Приемный акт на нее был утвержден 25 декабря, а церемония подъема военно-морского флага состоялась 23.1.1941. Еще раньше, чем восточная часть Финского залива очистилась ото льда, субмарину включили в состав ЭОН-11. С учетом того, что разгрузка корабля началась в середине мая, можно утверждать, что экипаж уходил на Север совершенно не подготовленным. 8 июня «катюша» начала движение вверх по Неве и к 22-му достигла шлюзов в районе города Повенец (сев. побережье Онежского озера). В течение нескольких первых ночей войны немецкая авиация наносила удары по шлюзам и 28-го смогла нанести им серьезные повреждения, исключавшие проход кораблей. Ремонт шлюзов затянулся до 6 августа. Все это время лодка провела на стоянке близ поселка Вознесенье, где в Онежское озеро впадает река Свирь. Между 6 и 13 августа субмарина прошла шлюзы, а 24-го прибыла в Беломорск. В сентябре на архангельском заводе «Крас-



Командир «К-21»
А.А. Жуков

ная Кузница» на нее установили снятые перед переходом приборы и механизмы, вслед за чем экипаж прошел ускоренный курс боевой подготовки. То, что в ходе него отработать действия до удовлетворительного уровня не удалось, стало ясно уже на переходе в Полярное 24 октября. «Катюша» была атакована вражеским самолетом-разведчиком, от которого не смогла срочно погрузиться, поскольку не была удифференцирована для плаваний в ус-

ловиях Баренцева моря. Необходимо отметить, что несмотря на то, что подлодка прибыла с Балтики, ее командир капитан-лейтенант А.А. Жуков (1903 г.р., ВМУ 1933 г., УОПП 1936 г.) был «северянином» и до назначения на «катюшу» успел покомандовать «Щ-403» и «Д-2». За участие в операции по спасению папанинцев весной 38-го он был награжден орденом Красной Звезды. По службе командир характеризовался положительно — иначе не получил бы назначение на новейшую субмарину, но как и многим другим нашим командирам ему явно не хватало требовательности и организаторских способностей.

Не принес полного удовлетворения и первый боевой поход на шхерный участок коммуникации (7–21.11.1941), хотя в конечном итоге именно он оказался наиболее результативным за всю боевую карьеру корабля. Первостепенной задачей похода являлось минирование подходов к немецкой базе в Хаммерфесте. Вечером 9 ноября субмарина подошла к южному входу в пролив Бустад-сунд и уже готовилась начать ставить мины, когда перед ней появилось одиночное судно. Оно стало «яблоком» раздора между Жуковым и обеспечивающим командиром Гаджиевым. Первый из них считал, что лодке не следует демаскировать себя до постановки, а второй, что не следует упускать шанс атаковать. В конечном итоге возобладало решение старшего по должности, но младшего на 4 года по возрасту Гаджиева. Увы, торпедный залп, произведенный Жуковым «без души», не привел к успеху. Как оказалось, цель имела слишком маленькую осадку, торпеды прошли под ней, не вызвав ни малейшей реакции у подвергшихся нападению. От использования артиллерии благоразумно отказались и заминировали обнаруженный фарватер 10 минами. Следует подчеркнуть, что при этом «катюша» шла узким проливом (ширина 0,7 мили, длина 3,5 мили) ночью в подводном положении на глубине 20 метров. В своих выводах комбриг Виноградов написал, что «этот маневр — один из наиболее трудных маневров, произведенных подлодками в период войны и в мирное время». Днем 10-го с некоторыми задержками из-за заедания тележки минного устройства была выставлена вторая порция мин непосредственно у Хаммерфеста. На банках «К-21» впоследствии погибли норвежский транспорт «Бессхейм» (1774 брт) и охотник «Uj 1110». После этого лодка приступила к атакам целей с использованием торпедного оружия. Днем 12 ноября в условиях плохой видимости «катюша» с большой дистанции дважды стреляла по немецкому конвою, выпустив в общей сложности пять торпед. Увы, единственным результатом этого стало объявление тревоги немцами — они видели второй залп, одна из двух торпед которого прошла по поверхности за кормой конвоя, а в конце дистанции взорвалась при ударе о скалы. К счастью, та же плохая видимость, которая помешала Жукову верно прицелиться, не дала возможности противнику правильно определить точку залпа, даже несмотря на то, что лодка показала из воды антенные стойки. В непродолжительной контратаке приняли участие сторожевики «Нордкап» и «Нордвинд», сбросившие в общей сложности 22 «гостинца». Хотя в донесении Жуков охарактеризовал разрывы как близкие, никакой паники у необстрелянного экипажа не было. «Краснофлотец комсомолец Григорьев вынул



Жертвы мин «К-21»: норвежский транспорт «Бессгейм» (вверху) и немецкий охотник за ПЛ «Uj 1110» (слева)

коробок спичек — писалось в политдонесении, — положил их на руку и после каждого разрыва клал обратно по одной спичке, заявив: «Вряд ли мне все спички положить удастся, у них, наверное, бомб не хватит». И в самом деле, первопричиной неприятностей стали отнюдь не бомбы, а неточность наших морских карт. В начале атаки субмарина погрузилась на глубину 80 метров (глубина моря по карте 125 метров), с которой в процессе уклонения стала постепенно всплывать до глубины 20 метров. При этом, когда глубиномер показывал 65 метров, лодка неожиданно уперлась в препятствие. За этим последовало еще семь касаний, пока корабль не лег на грунт на глубине 42 метров. В условиях продолжавшегося преследования Жуков с Гаджиевым приняли весьма неразумное решение — переползти банку, «давая толчки машинами и манипулируя плавучестью». Результат был легко предсказуем: осмотр в базе показал, что у «катюши» имеется пробоина в ЦГБ №9, повреждены кингстоны ЦГБ №4 и нарушена герметичность топливно-балластной цистерны №3. Последнее имело принципиальное значение — через пробоину в море вытекло 35 тонн соляра, что обеспечило подлодке большой и хорошо заметный масляный след. Все попытки избавиться от него продуванием содержимого в море с последующим промыванием цистерны (для этого пришлось силами личного состава в условиях 8-балльного шторма открывать внешние заглушки на клапанах вентиляции цистерны!) так ни к чему и не привели, вследствие чего 21-го корабль вернулся в базу.

В целом боевой поход был оценен положительно, но командование бригады и политотдел резко разошлись в оценке поведения командира. Комбриг записал в «Выводах», что «командир ПЛ капитан-лейтенант Жуков получил первый боевой опыт и проверку для самостоятельных боевых действий». В подтверждение этих слов 15 декабря состоялся приказ командующего флотом о награждении Жукова орденом Красного Знамени. Выводы политработников были прямо противоположными. «Что касается поведения командира ПЛ «К-21», — говорилось в месячном политдонесении БПЛ, — то нужно сказать, что его действия достаточно энергичными не были. При выполнении боевого задания он иногда проявлял излишнюю нервозность, растерянность и боязливость.

Например, 9 ноября при всплытии ПЛ в надводное положение были обнаружены ходовые огни — силуэт корабля виден не был. Командир 1-ДПЛ капитан 2-го ранга Гаджиев предложил командиру подлодки атаковать вражеский корабль кормовыми торпедными аппаратами. Был произведен 2-х торпедный залп. Торпеды в цель не попали. Предполагают, что осадка корабля была меньше установленной глубины торпед и последние прошли под килем корабля.

После неудавшейся атаки командир лодки заявил военкому: «Если бы не комдив, я атаковать бы не стал, так как это обнаружит присутствие подлодки и не позволит произвести скрытную минную постановку».

После атаки лодка оставалась в этом районе в надводном положении, без хода до 22 часов, выжидая время для минной постановки.

По этому поводу Жуков говорил: «Так делать не годится — это тактическая безграмотность, подвергающая лодку опасности. Не зная района и берегов, мы находимся в надводном положении».

10 ноября после минной постановки у гавани Хаммерфест командир дивизиона предложил произвести торпедный залп по гавани в находившийся там корабль.

Командир ПЛ посмотрел в перископ и заявил: «Снежный заряд», а затем, обнаружив тральщик, вскрикнул: «Тральщик пускает ракеты» и хотел погрузиться. Комдив проверил и действительно увидел зеленую ракету. После чего ПЛ погрузилась, предполагая, что тральщик обнаружил лодку. Выкрики и поведение командира лодки были нервно-возбужденными, в голосе его чувствовался испуг.

В ночь на 13 ноября ПЛ «К-21» находилась в надводном положении у берегов противника. Комдив предложил держаться ближе к берегу, несмотря на это командир ПЛ Жуков несколько раз отрабатывал электромоторами, удаляясь от берега (течением подлодку прижимало к берегу). Краснофлотцам он сказал, что вот какой-нибудь ефрейтор увидит, прикатят пушку и расстреляют нас.

12 ноября, когда после торпедных атак подлодка подверглась бомбежке, командир ПЛ после разрыва первых бомб ушел из боевой рубки в центральный пост. На вопрос комдива тов. Гаджиева, почему он

ушел, Жуков ответил, что он пошел посмотреть на карте местонахождение ПЛ.

Несмотря на замечание комдива, через некоторое время он вновь покинул боевую рубку, мотивируя свой уход необходимостью посмотреть карту.

При возвращении ПЛ в главную базу была обнаружена плавающая мина. При попытке ее расстрелять командир подлодки проявлял излишнюю нервозность. Поведение его было нервно-истерическим (крики, ругань), что отрицательно сказывалось на действиях личного состава». И еще из политдонесения о походе: «Проявляя в своих действиях чрезмерную осторожность, а иногда и растерянность, Жуков вел излишние разговоры с личным составом. Когда в его присутствии краснофлотцы стали хвалить решительность командира дивизиона, Жуков заявил, что он без комдива действовал бы более решительно и что комдив якобы ограничивал его инициативу». Ноябрьское политдонесение кончалось словами: «Командованием бригады принято решение еще раз проверить командира ПЛ тов. Жукова в боевой обстановке». Но вряд ли это мнение действительно разделяло командование бригады, поскольку в свой следующий поход Жуков пошел без столь раздражавшего его обеспечивающего.

Во втором походе (6—28.1.1942) субмарина снова патрулировала шхерный участок от Лоппского моря до Хаммерфеста. В отсутствии инициативы Жукова упрекнуть было сложно. 13 января в утренних сумерках он атаковал немецкий конвой из надводного положения двумя кормовыми торпедами. Весьма характерно, что после залпа Жуков не стал погружаться, а развернулся на цель носовыми аппаратами, одновременно приказав артрасчетам занять места у орудий. Пока маневр выполнялся, часть экипажа услышала взрыв, а судно, по наблюдению командира, закрылось «пародымовой завесой». Лишь убедившись в том, что на лодку идет «миноносец» и катера, Жуков приказал погрузиться. По немецким данным, одна торпеда, шедшая по поверхности, пересекла кильватерную струю тральщика «М 1502» в 10 метрах от его кормы, после чего сторожевик «Поляркрайс» сбросил в направлении нахождения лодки 10 глубинных бомб. Никаких повреждений они не нанесли, что побудило Жукова действовать еще более агрессивно.

Днем 19-го командир разглядывал в перископ ставивших сети норвежских рыбаков, когда внезапно рядом начали взрываться глубинные бомбы. Как оказалось, перископ субмарины был замечен гидросамолетом He-115, который сопровождал проплывавший рядом конвой. Получив сообщение с самолета, немецкий командир конвоя использовал все охранение — два охотника и сторожевик — для преследования субмарины. До наступления темноты «катюша» переменными курсами уклонялась от преследователей, сбросивших на нее не менее восьми десятков глубиннок. В представлении Жукова охоту устроили мотоботы, маскировавшиеся под рыбаков — ведь никого другого перед началом бомбардировки ни он, ни акустик не обнаружили. Посчитавшись с «коварными» рыбаками довелось вечером 21-го. Всплыв в надводное положение для зарядки, подводники обнаружили в направлении выставленного в предыдущем походе заграждения мотобот с тралом. На самом деле экипаж норвежского мо-

тобота «Ингё» ловил рыбу. Уже второй снаряд, выпущенный из 100-мм пушки, попал в расположенные на корме цели бочки с бензином. Они взорвались с такой силой, что деревянные детали конструкции бота упали на палубу находившейся на расстоянии 120 метров «К-21». Возвращение из похода было смазано значительной штурманской ошибкой — из-за недоучета воздействия течения подлодка оказалась в 40 милях к весту от расчетной точки и не смогла своевременно прибыть в базу. Проверка показала, что штурман «К-21» Лапшин решал астрономические задачи с ошибкой в 45 миль, а командир — в 28. И, тем не менее, командование посчитало поход вполне успешным. Узнав об этом Жуков «расслабился» и широко отметил свое возвращение на берег. Уже 9 февраля за пьянство парткомиссия бригады объявила ему строгий выговор с занесением, но поскольку командир «катюши» не изменил своего отношения к службе и сорвал плановый выход на позицию, в конце месяца его исключили из партии. После этого остаться на должности он уже не мог*, и 4 марта вместо него назначили бывшего командира «Щ-421» капитана 3-го ранга Н.А. Лунина.

Последний являлся весьма яркой личностью, выделявшейся из общей массы командиров благодаря живости характера, инициативности, одесскому юмору, но в то же время хорошо выраженным командирским и волевым качествам. В феврале 1942 г. в аттестации, написанной рукой Героя Советского Союза И.А. Колышкина, говорилось: «Морально устойчив, политически развит удовлетворительно. Имеет большой практический опыт управления кораблем, которым владеет отлично. Морские качества отличные. Плавает без аварий по вине личного состава. Волевой и требовательный командир. Личный состав его корабля подготовлен им хорошо, в трудную минуту в боевых походах растерянности не проявляет. Смелый и решительный командир. Находясь в боевых походах, активно производит поиск врага и днем и ночью... Умело уходит от преследования. Является хорошим



**Командир «К-21»
Н.А.Лунин**



**Командир «К-21»
Н.А.Лунин и
военком С.А.Лысов**

* 31.3.1942 А.А. Жуков был назначен командиром СКР «Рубин», которым оставался до 30.4.1944. Осужденный на 8 лет исправительно-трудового лагеря (причина автору не известна) он в июне 44-го был уволен из ВМФ, но 6.9.1945 зачислен вновь с присвоением звания капитан 3-го ранга. 21.9.1945 Жуков второй раз за свою карьеру был назначен командиром «К-21», оставаясь в этой должности до 6.10.1947. В феврале 1954 г. он был уволен в запас по возрасту с должности командира несамоходного артиллерийского судна «Волхов» (быв. ЛК «Петропавловск»/«Марат»).

воспитателем боевых качеств командного состава. Оперативно-тактическая подготовка хорошая. Много читает книг по вопросам оперативно-тактического искусства и военно-морской истории. Море любит. Северный театр знает хорошо. Дисциплинированный и авторитетный командир. Недостаточно тактичен к подчиненным. Недостаточно опрятен внешний вид, на что обращалось внимание неоднократно. Вынослив. Может сутками простаивать на мостике или у перископа...» За командование «щукой» он был представлен к званию Героя Советского Союза (указ о награждении вышел 3.4.1942), но современный анализ показывает, что реально ему удалось потопить лишь одно судно из семи заявленных. Увы, при разном уровне организаторских и волевых качеств, наши командиры оказались весьма схоже подготовленными в вопросах тактики — у большинства знания и навыки в этой области находились в зачаточном состоянии. В частности, это выражалось в пренебрежении Лунина к выполнению элементарного требования «Наставления по боевой деятельности подлодок» — стрельбе с минимально возможных дистанций. Командир считал, что допускаемые при стрельбе издали погрешности в определении элементов движения цели можно компенсировать выпуском полного носового торпедного залпа «катюши», но на практике это приводило лишь к выныриванию лодки на поверхность и обнаружению торпед на большом удалении от цели, что во всех случаях приводило к уклонению судов.

Впрочем, первый поход с новым командиром состоялся не на позицию, а для оказания помощи оказавшейся без топлива «Щ-402» (11—14 марта). Задача была успешно решена, если не считать того, что лодка получила небольшие повреждения обшивки и горизонтальных рулей при ударах корпусов кораблей друг о друга. На боевую позицию «К-21» вышла 21 марта. Сначала ей являлся район в 100 милях севернее мыса Нордкап, где лодка прикрывала прохождение союзного каравана PQ-13. Лунину сразу пришлось столкнуться со слабой подготовкой экипажа и конструктивными недостатками корабля. В первом же шторме внутрь корабля попало 25 тонн воды, вышел из строя командирский перископ. Как и раньше, из-за неудачной конструкции глушителя запекавшийся нагар препятствовал герметичному закрытию клинкетов газоотводов дизелей. Вечером 28-го командир послал в надстройку двух матросов с задачей очистить клинкеты вручную, но тут как из засады на лодку выскочили немецкие эсминцы «Z 26», «Z 24» и «Z 25», имевшие задачу атаковать суда PQ-13. Срочное погружение задержалось на 2 минуты, и, как показалось подводникам, лодка лишь в последний момент успела уйти из-под таранного удара. Вопреки мнению Лунина эсминцы не заметили субмарину, причем, даже если бы и заметили, преследовать ее у них не было бы времени. После этого по приказу командования «катюша» перешла в район Вардё. На протяжении двух последующих суток акустик докладывал об отдаленных взрывах, а командир наблюдал плававшие в пределах позиции мотоботы. Ему и в голову не приходило, что всему виной не активность противолодочных сил, а немецкая авиация, атаковавшая проплывавший неподалеку PQ-13. Наконец, утром 31 марта «К-21» встретила свой конвой. Здесь и проявился индивидуальный почерк Лунина — стреляя по цели с дистан-

ции в 22 кбт (фактически столько же составляла максимальная дальность хода торпед), он дал шеститорпедный залп. Немцы атаки не заметили даже несмотря на то, что «К-21» показала над водой рубку. Снова сказало отсутствие системы БТС и неотработанность действий личного состава БЧ-5, который слишком поздно начал принимать воду в уравнительную цистерну. После возвращения в Полярное с субмарины списали механика и штурмана, а на их место назначили новых. Именно с таким кадровым составом и уровнем подготовки экипаж вышел в свой пятый боевой поход, ставший одним из самых знаменитых в истории советского подплава.

Его первую часть — с 18 по 28 июня — подлодка провела на позиции северо-западнее Вардё. Встреч с противником не было, если не считать внезапную атаку вражеского самолета в ночь на 19-е. В результате близких разрывов двух авиабомб получили повреждения магистраль заполнения уравнительной цистерны №1 и кингстон цистерны быстрого погружения, из-за чего обе они заполнились водой. Компенсировать это удалось откачкой воды из уравнительной №2 и дифференциальных цистерн. К счастью, вторая атака, произве-



«К-21» выходит в поход, июнь 1942 г.

денная утром 27 июня, не имела негативных последствий, но еще раз подчеркнула, что с организацией службы на субмарине не все в порядке — вахтенный командир при обнаружении самолета вместо срочного погружения пригласил командира на мостик. На следующие сутки Лунин получил приказ занять позицию на выходе из шхер между островами Рольвсе и Магере, что и было выполнено. Через пять дней патрулирования в 16.22 5 июля гидроакустик донес об обнаружении шумов, которые, как оказалось позднее, принадлежали германской эскадре во главе с линкором «Тирпиц»...

Атака «К-21» на «Тирпиц» до сих пор является одним из наиболее дискуссионных эпизодов в истории советского ВМФ в Великой Отечественной войне. Суть дискуссии сводится к вопросу: удалось ли Лунину поразить линкор торпедой или нет. При этом с легкой руки писателя-мариниста В.С. Пикуля в качестве доказательной базы фигурируют различные косвенные доказательства и собственные рассуждения о нечистоплотности немецких моряков при ведении боевой документации — ведь противная сторона факт торпедирования категорически отрицает. Давайте попытаемся, абстрагировавшись от «политических» рассуждений, разобрать атаку «К-21» с точки зрения тактики и техники.

В 16.22 5 июля, когда «К-21» находилась в подводном положении, гидроакустиком по носу были обнаружены неясные шумы. Только спустя 20 минут вахтенный офицер приказал взять курс на источник шума и в 17.00 обнаружил в перископ рубку «подводной лодки» противника, которая, как показало последующее наблюдение, оказалась мостиком одного из двух эсминцев головного охранения германской эскадры. Командир вступил в управление кораблем только после визуального обнаружения «субмарины». Он сразу же объявил торпедную атаку.

Согласно немецким документам, в момент обнаружения эскадра шла курсом 30° со скоростью 24 узла. Крупные корабли были выстроены фронтом, слева направо «Адмирал Хиппер», «Тирпиц», «Адмирал Шеер». Впереди них строем фронта двигались семь эсминцев и два миноносца, каждый из которых выполнял незакономерный зигзаг. Ордер ПЛО усиливал поплавковый гидросамолет Ar-196, запущенный с борта «Тирпица».

Торпедная атака осложнялась следующими факторами:

- исключительно хорошими условиями видимости и малым (2—3 балла) волнением, при котором бурун от поднятого перископа мог просматриваться с большого расстояния;

- случайным сближением в начале атаки двух эсминцев и подлодки на дистанцию 20—50 кбт;

- отсутствием у командира «К-21» (как и у любого другого командира советского подводного флота) опыта атаки быстро движущихся целей с сильным охранением;

- незнанием Луниным истинных возможностей немецкой гидроакустической аппаратуры и противолодочного оружия. Ведь до этого Лунину приходилось сталкиваться только с конвоями, охранявшимися мобилизованными траулерами или китобоями, а тут целая эскадра, эскортировавшаяся семью эсминцами, двумя миноносцами и гидросамолетом. Как следствие

этого, неизбежно возникали опасения за судьбу корабля и экипажа.

- постоянным нарушением дифферентовки подлодки из-за боевого повреждения, полученного 19 июня.

Все это заставило осуществлять подъем перископа на весьма короткие промежутки времени, что не позволило организовать удовлетворительного наблюдения за целью. Это, в частности, подтверждается и теми фактами, что один из трех крупных немецких кораблей (по-видимому, наиболее удаленный от «К-21» «Шеер») на протяжении всей атаки так и не был обнаружен, а другой — «Хиппер», наоборот, был опознан как «Шеер».

Условно атаку «К-21» можно разделить на пять фаз:

1. 17.00—17.18. Маневрирование для атаки эсминца охранения. Фаза завершилась с момента обнаружения мачт крупных боевых кораблей.

2. 17.18—17.36. Выход подлодки на генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны левого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением смены курса эскадры с 60° на курс 330° (значения курсов приводятся в соответствии с донесением Лунина; немецкими материалами подтверждается лишь единственная смена курса в течение всей атаки — с 30° на 90° в 17.25). Неверные результаты этих наблюдений в конечном итоге привели к тому, что подлодке пришлось производить залп из весьма невыгодного положения — из кормовых торпедных аппаратов на расходящихся курсах.

3. 17.36—17.50. Выход «К-21» на «новый» генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны правого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением «смены курса» эскадры с 330° на старый курс 60°. В результате наблюдения в 17.50 Лунин определил, что лодка оказалась почти прямо по курсу «Тирпица» (курсовой угол цели 5—7° левого борта) на дистанции 35—40 кбт. Атака носовыми аппаратами невозможна.

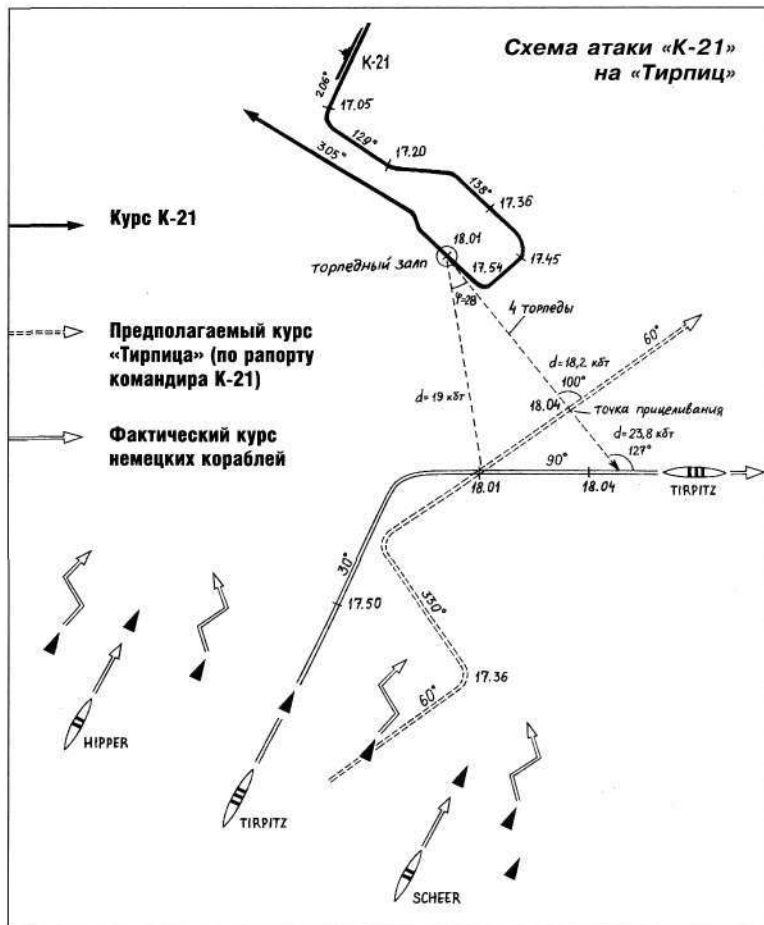
4. 17.50—18.01. Уход подлодки с курса «Тирпица» для атаки кормовыми аппаратами со стороны левого борта цели. При этом около 17.55 «К-21» совершила прорыв передовой линии охранения эскадры. Фаза завершилась торпедным залпом.

5. 18.01—19.05. Выход из атаки — отрыв от эскадры движением контркурсом. В 19.09—19.27 «катюша» передала сообщение о месте обнаружения, составе и курсе вражеской эскадры.

Особого внимания заслуживает торпедный залп. Согласно донесению Лунина, он производился из всех четырех кормовых торпедных аппаратов с дистанции 18—20 кбт, временным интервалом 4 сек, при угле упреждения 28°, угле встречи — 100°. Скорость цели определялась в 22 узла, а ее истинный курс в 60°. Из сопоставления с немецкими материалами известно, что в момент атаки эскадра шла со скоростью 24 узла курсом 90°. Столь значительная погрешность в определении элементов движения цели (ЭДЦ) объяснялась вышеизложенными факторами, а также тем обстоятельством, что из-за крайне малого времени подъемов перископа ЭДЦ определялись командиром «К-21» глазомерно. Залповая стрельба с временным интервалом обеспечивала перекрытие погрешностей в определении ЭДЦ только в тех случаях, когда ошибка в определении курса не превышала 10°, а в определе-

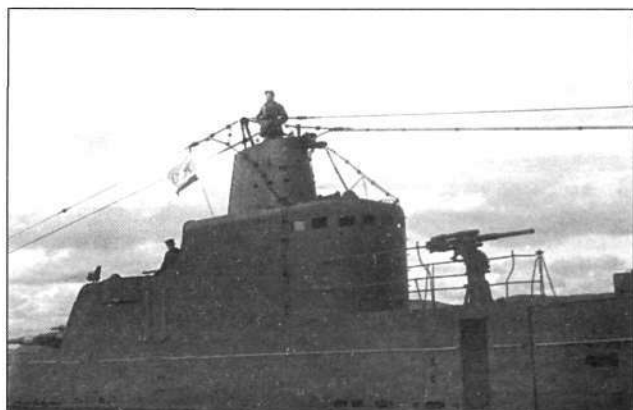
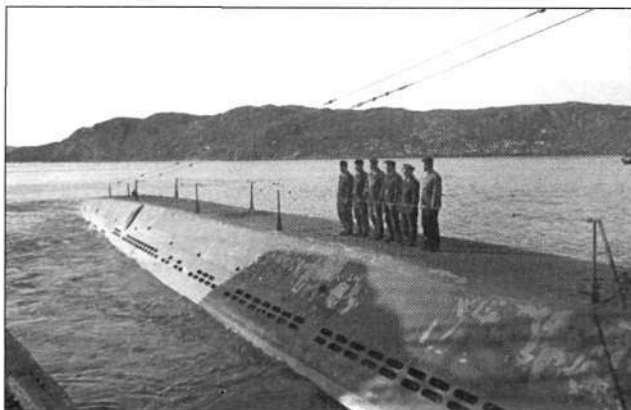
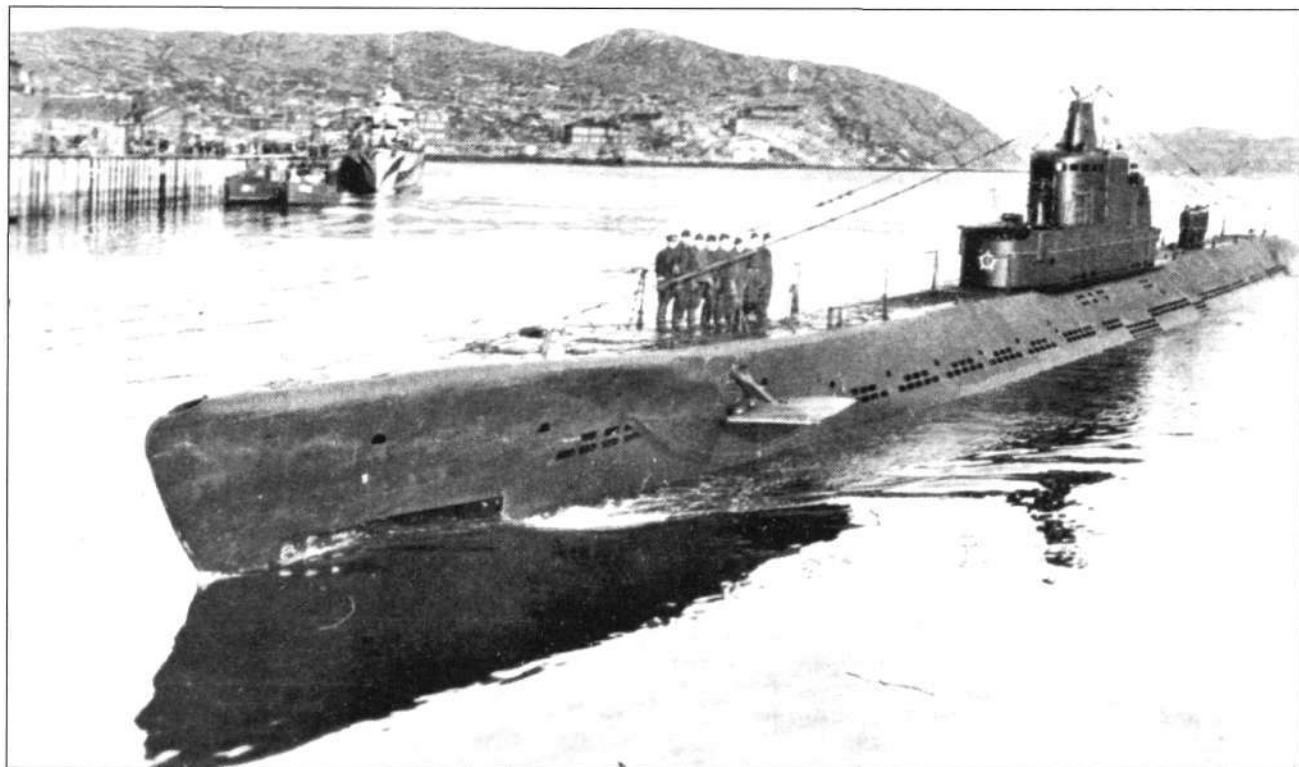
нии скорости — 2 узлов. Следует отметить и то, что в соответствии с действующими таблицами Луину следовало стрелять с интервалом не в 4, а в 14 сек. Впрочем, ошибка с определением курса «Тирпица» неизбежно приводила к промаху при любом временном интервале. Выбрав меньший интервал, командир, очевидно, старался сократить время нахождения на боевом курсе и, соответственно, время, в течение которого лодка могла быть обнаружена визуально по произведенному залпу. Не приходится сомневаться и в том, что выпуск большого числа торпед даже с 14-секундным интервалом привел бы к всплыванию «катюши», если командир после атаки попытался бы остаться под перископом. Поэтому сразу после спешно произведенного залпа Луин приказал принять воду в уравнительную и кормовую дифференциальную цистерны, развить полный ход и уйти на глубину 30 м. Таким образом, никакого визуального наблюдения за целью после атаки не производилось и не планировалось.

Вторым отрицательным моментом являлась большая дистанция, с которой подлодка производила залп. Если бы в его момент лодка и линкор шли примерно перпендикулярными курсами, а дистанция составляла 18—20 кбт, как это считал Луин, то торпедам предстояло бы пройти около 18,5—19 кбт. На самом деле из-за грубой ошибки с определением истинного курса цели «К-21» и «Тирпиц» шли расходящимися курсами, и угол встречи должен был составить не 100, а около 130°. При этом торпедам было необходимо пройти около 23,8 кбт. Максимальная дальность хода торпед 53-38 с той установкой режима, которой стреляла лодка, составляла 4000 м (21,6 кбт). При этом было известно, что одна из двух торпед, находившихся в кормовых аппаратах в прочном корпусе, травила воздух из воздушного резервуара и не смогла бы пройти заданную дистанцию, информации же о состоянии торпед в аппаратах легкого корпуса и вовсе никакой не было, поскольку они являлись необслуживаемыми. Из-за хронического недостатка торпед 53-38 — травления донных резервуаров — воздуха в резервуарах оказывалось меньше и двигатели торпед останавливались раньше. Из сопоставления наших и немецких данных по большому числу торпедных атак можно прийти к выводу, что до половины торпед не проходили заданной дистанции, а тонули, пройдя половину или две трети расстояния. Увы, из-за малого количества стрельбы боевыми торпедами наши подводники этого не знали и позволяли себе стрелять с предельных дистанций. Стрельба же с дальней дистанции 5 июля стала прямым следствием неверного выбора боевого курса, что, в свою очередь, объяснялось той поспешностью, с которой Луину пришлось менять решение на атаку в 17.50—17.53. Следует подчеркнуть, что введенными в действие приказом НК ВМФ №0219 от 10.3.1942 «Правилами стрельбы торпедами с подвод-



ных лодок» стрельба с дистанций 16—20 кбт по движущемуся кораблю при углах встречи свыше 90° запрещалась как бесполезная. Несомненно, что в сложившейся ситуации Луин был обязан использовать любой шанс, но одного рвения командира мало, чтобы обеспечить успех атаки. Все кормовые торпеды были установлены на глубину хода 2 метра и даже в случае попадания скорее всего не нанесли бы фатальных повреждений, поскольку поразили «Тирпиц» в броневой пояс.

В сумме все допущенные просчеты и погрешности не могли не привести к отрицательному результату — торпеды «К-21» должны были затонуть, пройдя предельную дистанцию, без пересечения курса цели. Те взрывы, которые слышали на лодке в 18.04, по-видимому, стали результатом срабатывания ударников торпед при ударе о каменистое дно после прохождения предельной дистанции, или распространившимися по подводному звуковому каналу взрывами на судах каравана PQ-17, которые в те самые часы и минуты безжалостно истреблялись немецкими подводными лодками и авиацией. Исходя из направления и скорости движения германской эскадры, можно утверждать, что взрывы торпед на дне (глубина моря в районе атаки составляла около 300 м) не могли быть зафиксированы на немецких кораблях ни визуальным, ни гидроакустическим наблюдением. Поэтому информация об обнаружении «Тирпица» какой-то под-



*Торжественная встреча «К-21» в
Полярном 23.8.1942 (вверху)
Вице-адмирал А.Г.Головко принимает
доклад Н.А.Лунина (внизу и справа)*



лодкой появилась у противника только в 20.25 тех же суток (в переводе на московское время) в результате перехвата и дешифровки сообщения британской радиостанции, которая ретранслировала радиogramму Лунина. О том же, что «К-21» «торпедировала» линкор, немцы узнали только из советских газет.

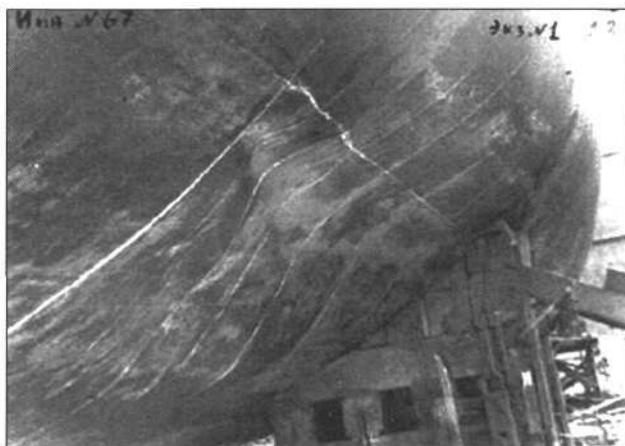
В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть, что атака «К-21» производилась в исключительно сложных условиях обстановки, к тому же экипажем, который отрабатывал и сдал лишь вступительные задачи КПЛ и имел довольно ограниченный боевой опыт. Несмотря на это Лунин, и его подчиненные продемонстрировали большое личное мужество, сумев выйти в атаку на крупнейший боевой корабль кriegsmarine, двигавшийся в мощном противолодочном охранении. Это достижение тем более примечательно, если учесть тот факт, что ни одной другой советской подлодке не удалось выпустить торпеды по боевому кораблю размером крупнее эсминца, хотя потенциальные возможности к этому имелись.

Утром 7 июля «катюша» была отозвана в базу, куда прибыла спустя двое суток. Ее встречали как победительницу — ведь Лунин доложил о «достоверном» попадании двух торпед в линкор, хотя и допускал, что их перехватил на себя эсминец, который в момент выстрела пришел на линию залпа. В штабе бригады его доклад трансформировался в потопленный эсминец и поврежденный линкор. Таким значительным списком побед на тот момент не могла похвастаться ни одна советская подлодка, и потому в октябре 42-го «К-21» стала краснознаменной. Приказами командующего СФ от 24.8.1942 48 членов экипажа «катюши» были награждены орденами и медалями, в том числе Лунин — орденом Красного Знамени.

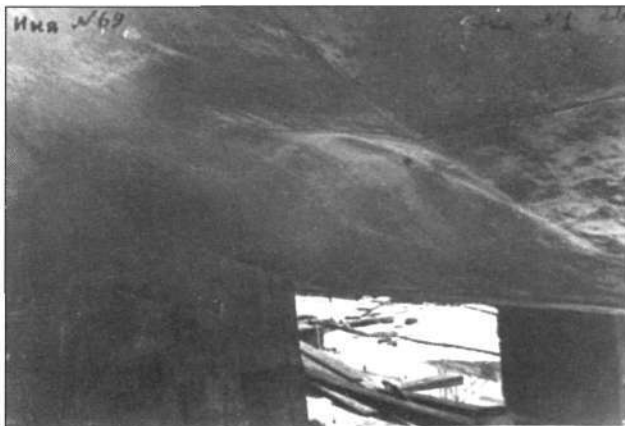
До своего награждения субмарина успела совершить еще два похода — в Лоппское море (14—23 августа) и к северной оконечности Новой Земли — мысу Желания (31 августа—21 сентября). Первый был походом на коммуникации противника и потому оказался более насыщенным событиями. Вечером 16 августа «катюша» произвела минную постановку в районе острова Силлен, выставив без отказов минного устройства 20 мин тремя банками. В своем донесении Лунин подчеркивал: «В 17.30 к моменту полной воды, определившись, начал ставить первую минную банку из 5 мин и затем последующие. Постановку закончил в 18.35. 3-х кратное определение показало, что место поставленных всех 20 шт. «ЭП» соответствует кальке задания по варианту 1». Эта же информация другими словами пересказывалась в бригадном отчете за 3-й квартал 1942 г. Тем удивительнее было прочитать в изданном в 1950 г. Военно-научным управлением Морского ГШ «Информационном бюллетене №13», посвященном минным постановкам наших субмарин, следующие слова: «После улучшения видимости и определения места оказалось, что лодка имела значительную невязку в числении и мины были поставлены не в соответствии с планом постановки. В дальнейшем эта постановка значительно стеснила



действия других наших лодок в Лоппском море». Трудно сказать, на каком этапе в штабе флота обнаружили промашку Лунина, но главное заключалось в том, что минная постановка и вовсе не была обнаружена немцами, что ясно дает понять, что она стала далеко от использовавшегося судоводного фарватера. Соответственно она не имела и результатов — так же



Последствия августовской аварии: вмятины в легком корпусе в районе 67—73 шп. левого (вверху) и правого (внизу) бортов. Вмятины в обшивке цистерны легкого корпуса «К-21» образовались вследствие обжатия ее на глубине при наличии в цистерне воздушного пузыря



как и последовавшая спустя трое суток торпедная атака. Картина очень напоминала атаки 31 марта и 5 июля. Командир считал, что первым четырехторпедным залпом из кормовых аппаратов с дистанции 22—22,5 кбт он отправил на дно минный заградитель и сторожевик. В доказательство Лунин писал: «... при такой видимости за время нахождения с опущенным перископом (10—9 минут) уйти им за пределы видимости невозможно, факт движения кораблей, а затем отсутствия в ордере 1 минзага и СКР наблюдался несколькими людьми». Увидев, что противник продолжает игнорировать присутствие снайперской подлодки, командир «катуши» решился на второй четырехторпедный залп, на этот раз из носовых аппаратов. Выстрелы по заднему из двух «оставшихся» сторожевиков были произведены спустя 26 минут после первого залпа, а спустя 2,5 минуты акустик зафиксировал два глухих взрыва. Плохо удифферентованная субмарина (в предыдущий день из-за среза шпилек крепления шахты подачи воздуха к дизелям внутри шахта заполнилась водой) смогла всплыть под перископ только через 9 минут. Несмотря на то, что на поверхности вовсе не наблюдалось кораблей противника, Лунин на этот раз проявил скромность и добавил к предыдущей атаке лишь один из двух сторожевиков. Все три победы были без колебаний засчитаны штабом БПЛ, после чего рубку «катуши» украсила звезда с цифрой «9». Когда 23 августа субмарина входила в Екатерининскую гавань, ее встречали не только командование бригады, но и командующий флотом вице-адмирал А.Г. Голов-

«К-21» у берегов Новой Земли, сентябрь 1942 г.



ко. Фактически же, как и в двух предыдущих случаях, неприятель не только не понес потерь, но даже не заметил самого факта атаки. По сравнению с этим поход к мысу Желания (о-ва Новой Земли) оказался бесцветным. Фактически, отправляясь туда, субмарина уже имела выработавшую ресурс батарею, а тяжелый крейсер противника «Адмирал Шеер», на перехват которого и выходила лодка, ушел из Карского мо-

Кормовой флаг «К-21» с Орденом Красного Знамени



Ремонт носовых горизонтальных рулей «К-21» в походных условиях

ря за четверо суток до того, как «К-21» вышла в поход. Единственная боевая ситуация возникла 9 сентября, когда Лунин получил информацию о том, что немецкая подлодка обстреляла остров Уединения, после чего «катюша» обогнула мыс Желания и предприняла поиск в восточном направлении. Утром 10-го она достигла меридиана 78.40 в.д., после чего легла на обратный курс. Противник в этом походе так и не был встречен.

В конце сентября «катюша» стала в ремонт, а точнее на прикол в ожидании сменной батареи — ресурс наличной пошел к концу. К счастью, поставки по ленд-лизу вскоре наладились, и в середине января 43-го лодка смогла вступить в строй. За исключением аккумуляторов, остальные приборы и механизмы оставались старыми, получившими солидный износ за время боевых походов. Отчасти это и стало причиной крупной аварии, произошедшей вечером 12 февраля.

За двое суток до этого «катюша» вышла в поход в Лоппское море. Переход осуществлялся, как обычно, в надводном положении, а значит ограждение рубки и находившаяся в нем шахта подачи воздуха к дизелям регулярно заливалась водой. В один из моментов проникшая через шахту влага попала на переключатели электроподстанции. Между ножами пакетника образовалась электрическая дуга, начался пожар, сразу же отключились запитанные через подстанцию масляные насосы и насосы системы охлаждения дизелей. Дизели были остановлены, и личный состав приступил к тушению пожара. Увы, сделать это сразу не удалось. Наоборот, пламя все усиливалось, температура поднялась, после чего начали гореть изоляция кабелей, краска и пробковая изоляция. Причиной этого была элементарная ошибка моряков — после начала пожара подстанция была обесточена лишь частично. Огонь продолжал разрастаться, и уже через 8 минут после возгорания личному составу был отдан приказ покинуть отсек и герметизировать переборки. Дело в том, что пламя стало подбираться к расходному баку дизелей, где находилось около тонны соляра. Его взрыв скорей всего привел бы к гибели подлодки. Впрочем, даже избежав этого, подводники оставались в незавидном положении — субмарина беспомощно покачивалась на волнах, не имея возможности ни погрузиться (Лунин боялся, что при ходе под электромоторами проводка с поврежденной изоляцией вызовет повторное возгорание), ни дать ход дизелями. Спустя час пожар утих сам собой. Тем не менее, результаты бурства огненной стихии оказались весьма впечатляющими — выгорело практически все оборудование подстанции и проходившие через отсек кабели, многие контрольные и измерительные приборы. Возвращение в базу было бы неизбежно, если бы старшина группы электриков по собственной инициативе не накопил бы на подлодке сверхштатные запасы всевозможного ЗИПа. Закипели ремонтные работы. К утру восстановили управление вертикальным рулем, а



спустя сутки после пожара удалось запустить главные дизели. Тем не менее, лодка продолжала оставаться в районе зарядки на протяжении еще четырех суток до полного устранения повреждений. Лишь 18-го она подошла к берегу, где выставила минное ограждение (20-я мина застряла в шахте и выпала 5 минутами позже), а спустя двое суток высадила на острове Арней разведгруппу, куда входили двое норвежцев и русский радист.

Дальнейшая судьба минной постановки и разведгруппы довольно примечательна. Поскольку на этот раз ограждение частично перекрывало «черный» фарватер немцев, ждать обнаружения пришлось недолго. Уже 21 февраля в трале моторного тральщика «R 56», сопровождавшего минзаг «Бруммер», взорвалась мина. Фарватер был закрыт для плавания на ближайшем участке, и на следующий день его уже тралили два крупных и два моторных тральщика. Им не удалось найти в пределах фарватера ни одной мины, и уже вечером 23-го путь был открыт для движения судов, которое, впрочем, в большинстве случаев осуществлялось за тралями. Прошло почти три месяца, прежде чем береговой пост доложил, что 17 и 19 мая наблюдал в районе русскую субмарину. Эта ложная тревога заставила немцев вновь начать контрольное траление в районе. На этот раз мина взорвалась в трале моторного тральщика «R 121», который 26 мая обеспечивал вне фарватера переход плавбазы катеров-тральщиков «Париж». Еще одна мина была разоружена и поднята на борт корабля. Со следующего дня плавбаза заняла позицию неподалеку от места обнаружения мин, а ее катера вытралили до вечера 29-го еще четыре мины. Судя по тому, что мины густо обросли водорослями, немцы пришли к выводу, что они поставлены давно и не представляют особой угрозы, поскольку осели на углубление больше заданного. Пожалуй, еще больше, чем неуспех постановки, огорчало то обстоятельство, что бурная деятельность немцев в этих водах привела к «засветке» разведгруппы. Уже на следующий день после окончания траления катера с «Парижа» обнаружили в одном из безлюдных фьордов 12 дрейфующих мин и приспособления для их спуска на воду. Самой разведгруппе удалось скрыться, но с этого момента



ее функции сократились до чисто разведывательных. Разведчики жили и сражались в экстремальных условиях и полном одиночестве. Не удивительно, что у норвежца Ингвальда Миккельсена помутился рассудок, и двум оставшимся членам (командир группы Ингульф Аспос и радист Владимир Чижевский) пришлось его ликвидировать. После начала охоты разведгруппе пришлось бежать и вступить в контакт с местным населением. Рыбаки помогали разведчикам менять пункты дислокации, перевозя их на мотоботах с одного места на другое, добывали разведсведения и свежие продукты. Все это продолжалось до 16 августа, когда в Тромсе гестапо арестовало связного группы. Под пытками он выдал местоположение разведчиков. 25 августа зондеркоманда приступила к прочесыванию острова, а спустя 10 дней группа приняла свой последний бой. Большие аресты были произведены и среди местного населения. 20 октября военный трибунал в Тромсе приговорил к смерти восемь норвежцев, 11 получили тюремные сроки от 10 до 15 лет, немалое число отделалось более мягкими приговорами.

Что же касается «К-21», то она под занавес того похода проникла в бухту Воген, где в ночь на 20 февраля выпустила по рыбацким причалам (Лунин считал, что у них пришвартованы сторожевые катера) четыре торпеды. Хотя взрывы, несомненно, были замечены на берегу, информация о самом факте этой атаки в немецких документах отсутствует — лодка осталась незамеченной и, очевидно, произошедшие взрывы немцы объяснили другими причинами. Нет данных и о том, что в ходе этой атаки пострадал хотя бы один корабль или судно. Вечером следующего дня «катюша» ошвартовалась в Полярном, где ее экипаж поздравили с «потоплением» плавбазы и четырех катеров.

Очередной поход на ту же позицию состоялся в апреле между 4-м и 17-м числами. К тому времени уже стало известно, что в период оккупации Ростова-на-Дону, теперь освобожденного Красной Армией, немцы повесили отца командира «К-21». Лунин не сомневался, что так враг ему отомстил за торпедированный «Тирпиц». После получения этого известия, по воспоминаниям очевидцев, он замкнулся в себе, стал резким, грубым и стал часто выпивать. Начали проявляться тюремные привычки и выражения (в 1938—1939 гг. Лунин больше года провел под следствием и в заклю-

чении за глупую шутку антисоветского характера). Все это необходимо учитывать при оценке действий командира в данном походе.

Лодка прибыла на позицию утром 6 апреля, а поздно вечером произвела постановку севернее острова Лоппен. В принципе благодаря разведчикам командованию СФ было известно, что судоходный фарватер проходит южнее Лоппена между островом и материком, но опасность попасть на свои же минные банки, выставленные другими «катюшами» в предыдущих походах, была довольно велика и потому командование распорядилось ставить мины севернее, где движение судов лишь предполагалось. Как и следовало ожидать, постановка, оказавшаяся далеко в стороне от используемого фарватера даже не была обнаружена противником. Днем 9 апреля на подходах к западному входу в пролив Серей-сунд Лунин обнаружил одиночный эсминiec типа «Карл Галстер». И в этом случае командир решил уничтожить цель шеститорпедным залпом, причем, как и 5 июля, интервал в выпуске торпед составлял всего 4 секунды. Поскольку лодка плохо погружалась даже несмотря на прием воды в уравнительную, спустя 4 минуты после двойного взрыва и 6 минут после залпа командир поднял перископ, чтобы проконтролировать результат. Он был — в том смысле, что поверхность моря оказалась пуста. Фактически же, даже несмотря на тот факт, что в этом случае дистанция хода торпед составляла 14 кбт (именно столько получалось исходя из скорости торпед и того, что они взорвались спустя 108 секунд после выстрела), немцы не только не потеряли корабля, но и не заметили атаки. Больше того — подробное изучение журналов боевых действий немецких флотилий, воевавших в Заполярье, вообще не дает оснований считать, что во время, указанное Луниным, через Серей-сунд шел корабль схожих размеров и архитектуры (эсминiec, минзаг или тральщик спецпостройки).

Считая, что после потопления эсминца район позиции будет перекрыт противолодочными силами, в ночь на 10 апреля Лунин запросил разрешения действовать в районе №1. Получив «добро», он 10—11 апреля попытался проникнуть к Харстадту, но понял, что в тех условиях это нереально — у «катюши» не хватило бы запаса электроэнергии дойти из района зарядки до порта и обратно. Вероятно, эта неудача разозлила командира, нервы которого и так были напряжены до предела. В результате днем 12 апреля он отдал приказ на открытие огня по невооруженным норвежским рыболовным мотоботам. В донесении Лунин писал: «На первых 2-х мотоботах к моменту начала открытия огня были подняты флаги, расцветку которых точно установить из-за расстояния не удалось, и есть предположение что они могут быть в одинаковой степени верно определены разными наблюдающими их как «фашистские», так и норвежские» (!). Впоследствии командир оправдывал свои действия тем, что хотел нанести удар по снабжению Германии рыбой. В политдонесении о походе все это описыва-

Огонь ведет кормовое 100-мм орудие «К-21»

лось несколько иначе: «Решение потопить рыболовецкие боты командир принял будучи в пьяном виде. Дальнейшие действия командира были нервными. Командир потребовал вынести на мостик ППШ, сам начал стрелять по рыбакам, но т.к. ППШ было установлено не на автоматику, командир мог произвести один только выстрел, а перевести на автоматическую стрельбу Лунин был не в состоянии, то последовали на мостике со стороны командира по адресу комендоров нецензурные слова с упреками «За что вас хлебом кормят». На мостик были вынесены три винтовки и в заключение пулемет ДП». Примечательно, что свой приказ об обстреле командир не отменил и тогда, когда было точно установлено, что перед ним находятся рыбаки страны, которая сама стала жертвой гитлеровской агрессии. В своем боевом донесении Николай Александрович сообщил о потоплении четырех мотоботов и тяжелом повреждении пятого, но поскольку это не подтверждалось показаниями находившегося на палубе личного состава (из политдонесения: «... по словам стоявших на мостике людей мотоботы не тонули, как об этом записано в журналах и докладывалось Луниным, а оставались на плаву»), лодке засчитали лишь потопление одного, что полностью соответствовало действительности. Кроме затонувшего мотобота «Фрёй», повреждения получили «Хавегга», «Барен» и «Эйштейн», а в бот «Гида», подвергшийся обстрелу последним, канониры «К-21» не успели попасть ни разу. Перед тем, как его обстрелять, «катюша» подошла к боту «Скрейн», с которого сняла весь экипаж — семь человек — и улов рыбы. Самому судну не было нанесено никаких повреждений, благодаря чему спустя двое суток немцы обнаружили его в море, взяли на буксир и привели в порт. Месть Лунина стоила норвежцам девяти убитых и пяти раненых (один из них позднее скончался от ран). Из семи захваченных рыбаков трое умерли в лагере для военнопленных, куда они попали после отказа вступить в разведотряд СФ, а остальные вернулись домой летом 1946 года. Справедливости ради нужно сказать, что на борту «катюши» норвежцы



встретили хорошее обращение. Как вспоминал один из вернувшихся на родину рыбаков, они жили в комовом отсеке, свободно перемещались по лодке, а Лунин даже угощал их водкой и показывал газетную вырезку с фотографиями — своей и линкора «Тирпиц».

Особенно неприятный привкус всей этой истории придало то, что во время обстрела четвертого мотобота волной был смыт за борт подносчик снарядов к носовой 100-мм пушке матрос Алексей Лабутин. Лабутин был включен в состав экипажа «К-21» непосредственно перед походом, а до того служил в подсобном хозяйстве береговой базы. В своем донесении Лунин написал: «...при наличии холодной воды, обстоятельств поведения краснофлотца на воде, неумение его плавать (что подтверждается сильным укачиванием и впервые совершенный поход) считал и считаю его гибель свершившимся фактом». Командир утверждал, что сразу после падения подносчик был накрыт волной, после чего исчез с поверхности, но даже несмотря на это он лег на обратный курс и обследовал место падения. Впрочем, те, кто разбирал материалы боевого похода, пришли к выводу, что «командир не

**Норвежские мотоботы «Скрейн» (внизу)
и «Барен» (справа)**





А.Лабутин в немецком плену

принял мер к спасению, а продолжал вести огонь по мотоботу, хотя обстановка и позволяла спасти краснофлотца Лабутина». Это же подчеркивалось и в политдонесении. Но чудеса иногда случаются и на войне — матросу удалось продержаться на воде около 20 минут, после чего он был вытащен из воды экипажем недобитого «катюшей» «Барена». Норвежцы утверждали, что несмотря на обстрел, они пытались просигналить на подлодку, что у них на борту находится русский мо-

ряк, но с субмарины ничего не ответили. Впоследствии Алексей вспоминал, что был потрясен таким поведением своих боевых товарищей, но даже несмотря на это, находясь в плену, он скрыл истинную фамилию командира лодки и искажил некоторые детали ее похода. Сам факт расстрела мотоботов и пленение Лабутина, не дававшее советской стороне оспорить свое отношение к инциденту, был использован немцами для широкой антисоветской кампании среди норвежского населения. Что же касается Лабутина, то в октябре 44-го благодаря помощи норвежских патриотов он бежал из лагеря для военнопленных, перешел шведскую границу и вернулся в СССР. В составе частей морской пехоты он участвовал в штурме Кенигсберга и был демобилизован в 1948 г. О его существовании «боевые друзья» из экипажа «К-21» узнали только в середине 90-х из переводных журнальных публикаций норвежского журналиста.

Очевидцы утверждали, что командование флотом торжественно встречало возвращение «катюши» из боевого похода и сразу после этого по бригаде распространился слух, что Лунин станет первым подводником дважды Героем. Лишь спустя три дня разразился грандиозный скандал, вызванный получением информации из Москвы о том, что норвежское правительство в эмиграции заявило протест по факту расстрела советской подлодкой мирных рыбаков (заявление было основано на публикациях местной норвежской прессы). Только тогда состоялся критический разбор похода, основанный не на донесении Лунина, а на результатах опроса членов экипажа. «Поход подводной лодки «К-21» был детально разобран 27/IV на совещании командиров ДПЛ и командиров подлодок, на котором указано Лунину на его неправильные действия, а также и на недостойное поведение Лунина на корабле и на его неправдоподобность в докладах командованию бригады и командующему флотом». Тем не менее, слава Героя Советского Союза и победителя в схватке с «Тирпицем» позволила ему выйти сухим из воды, а в июне, когда шум улегся, он был еще и награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. В составленном в июле 43-го отчете БПЛ за 2-й квартал появилась фраза «Поход признан командованием успешным», а за «потопление» эсминца цифра побед на рубке изменилась с «14» на «15». Мотоботы так и не засчитали, хотя один из них, в отличие от эсминца, затонул реально.

Дальнейшая боевая деятельность самой знаменитой, а с октября 43-го и единственной на Севере «катюши» резко пошла по убывающей. Многие приборы и механизмы выслужили положенные сроки, и уже никакие чистки и проверки накануне не могли заставить их безотказно работать в походе. Именно из-за этого сорвался боевой выход 27 июня — спустя 7 часов после выхода в море сломался упорный подшипник кормовых горизонтальных рулей, из-за чего при погружении дифферент на корму составил 25 градусов и вылился электролит. Многочисленными мелкими поломками был ознаменован и десятый поход (5—20 августа), в ходе которого подлодка так и не смогла проникнуть в пролив Серё-сунд. Минная постановка в районе острова Иельмсё вроде бы и была произведена в положенном месте, но оно оказалось за пределами судоходного фарватера. Впрочем, несмотря на это, флотская раз-

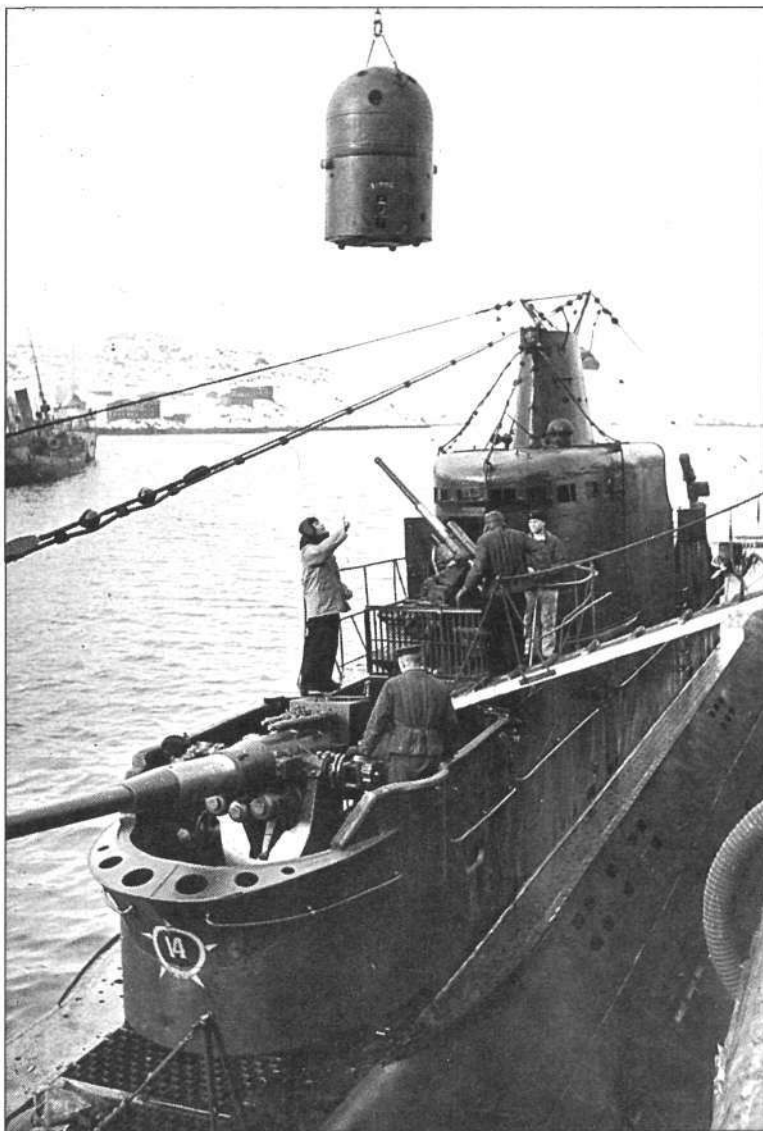


Пленные норвежские моряки сходя с борта «К-21», апрель 1943 г.

Погрузка мин на «К-21», 1943 г.

ведка (вероятно, все та же разведгруппа, которую «К-21» высадила в феврале) доложила о гибели на нем немецкого транспорта. Остальное время субмарина ожидала выхода из Альта-фьорда линкора «Тирпиц», но он не вышел и счет контактов с противником остался не открыт. Давали знать о себе и старые болячки — в походе перестал закрываться кингстон цистерны быстрого погружения и вместо нее пришлось пользоваться уравнильной.

В конце ноября Лунин получил назначение на должность командира 1-го дивизиона подлодок вместо погибшего М.Ф. Хомякова и новым командиром «катуши» стал ее бывший старпом З.М. Арванов (1915 г.р., ВМУ 1938 г.). Войну он прошел в должностях минера «К-2» и старпома «К-21», причем был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени и Красной Звезды. Здесь хотелось бы подвести краткий итог деятельности Лунина на посту командира прославленной подлодки. Ни на минуту не ставя под сомнение морские и командирские качества Николая Александровича, придется сказать несколько слов о причинах, по которым он не стал подводником №1 ВМФ СССР или хотя бы Северного флота. Бойкость, инициативность и большая уверенность в себе, которыми обладал Лунин, имели еще тот побочный эффект, который в военной среде называется «умением доложить». Анализ результатов торпедных атак и боевых походов ясно показывает, что это умение широко использовалось командиром практически с первых недель войны. В результате «красивые» доклады Лунина до апреля 1943 г. ни разу не проверялись и не ставились под сомнение. Это развратило способного офицера, позволило ему разрешить себе некоторые слабости и упрощения по службе, в частности при совершении торпедных атак, которые проводились с регулярными нарушениями требований НПЛ и других руководящих документов. Как следствие, в пяти торпедных атаках, которые осуществил Николай Алексеевич, являясь командиром «К-21», противник ни разу не фиксировал прохождения торпед, не говоря уже о том, чтобы нести потери. Лишь в одном из пяти случаев — атаке на «Тирпиц» — можно уверенно установить цель, по которой стрелял Лунин. В остальных идет несовпадение по времени и месту с немецкими документами о прохождении конвоев и кораблей. Тот факт, что в апреле 43-го Лунина был пойман за руку с недостоверным докладом о результатах атаки мотоботов, заставляет сомневаться в том, что и в других случаях все происходило так, как описывалось в боевых донесениях. Можно сказать, что своим легковерием и превозношением сомнительных успехов командование оказало Николаю Александровичу медвежью услугу и не дало ему достичь тех высот, на



которые он мог рассчитывать по своим морально-деловым качествам.

Из-за продолжавшегося ухудшаться техсостояния «катуши» под руководством Арванова субмарина совершила всего два боевых похода — между 26 декабря и 2 января по тревоге на перехват немецкого линкора «Шарнхорст» (возвращение затянулось из-за шторма) и между 6 и 12 апреля 1944 г. В свой последний поход «К-21» выходила уже не для полномасштабных действий на позиции, а лишь для минной постановки. Хотя обеспечивающим в нем являлся непревзойденный мастер минных постановок М.П. Августинович, мины снова



**Командир «К-21»
З.М.Арванов**

Подводная лодка «К-21» вернулась из похода, зима 1943/44 г.



оказались выставлены в стороне от фарватера. Основная вина в этом лежала на штабе и разведке флота, которые так и не смогли вскрыть начертание фарватеров на наиболее удаленном участке вражеских коммуникаций, но, несмотря на это, продолжали посылать туда подводные заградители, очевидно, рассчитывая при этом на случайный успех. Впрочем, и в этом случае неизвестно, на каком основании разведка доложила о подрыве и гибели вражеского судна, после чего суммарный боевой счет «катушки», по официальным данным, достиг 17 потопленных кораблей и транспортов. 24 апреля «К-21» посетил нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов. Спустя несколько дней субмарина стала в средний ремонт. К его периоду отложили установку приборов ПУГ, ПУПО, а также одного из первых на наших подлодках счетно-решающих приборов ТАС-Л. Его массо-габаритные характеристики были таковы, что для того, чтобы спустить прибор в центральный пост, пришлось демонтировать прочную рубку. В связи с этим на скорое вступление в строй рассчитывать не приходилось, завершить работы удалось только после окончания войны. Даже на 15.5.1945 г. «К-21» все еще находилась на заводе в Росте в технической готовности 81%, хотя плановый срок окончания ремонта минул еще 1 января.

Хотя по архивным документам обеих противоборствующих сторон боевая карьера красноречивой

«катушки» рисуется далеко не так блестяще, как это было принято считать в советский период, нельзя отрицать, что ее командный и рядовой состав честно выполнял все поставленные командованием задачи, а если и не всегда добивался при этом успеха, то в этом была не столько их вина, сколько их беда. Ведь подлодка фактически вступила в строй уже после начала войны, и заниматься боевой подготовкой экипажу было некогда — требовалось воевать! Как видно из рассмотрения боевых ситуаций, не блистали и командиры субмарин, но ведь и их до 1941 года почти не учили тому, что предстоит делать на настоящей войне. И сейчас «К-21» служит живым напоминанием героических и трагических будней наших подводников в годы Великой Отечественной войны. Ведь она оказалась единственной из шести североморских «катушек», дослуживших до дня Победы...

Командовали «К-21» в 1939—1945 гг.: Жуков А.А. (9.1939—3.1942), Лунин Н.А. (3.1942—11.1943), Арванов З.М. (11.1943—5.1945).

«К-22»

Сразу после окончания испытаний и подъема 4 августа 1940 г. военно-морского флага эта подлодка перешла в Либаву, базируясь на которую в период с 15 августа по 13 декабря завершила ходовые испытания, вступила в строй и отработала вступительные задачи

КПЛ. До наступления ледостава корабль вернулся в Кронштадт, где ему предстояло пройти гарантийный ремонт. 5 января штатный командир капитан 3-го ранга И.Н. Тузов был временно переведен на «К-3», а 15 февраля назначен командиром 14-го дивизиона Учебной бригады. Так субмарина оказалась без командира, хотя он в тот момент был нужен как никогда. Дело в том, что сразу после окончания ремонта и вскрытия залива ото льда «К-22» предстояло убыть на Север в составе ЭОН-11. Только в начале мая на должность назначили капитана 3-го ранга В.Н. Котельникова (1908 г.р., ВМУ 1931 г., УОПП 1936 г.) — достаточно опытного моряка-североморца, до того на протяжении трех с половиной лет командовавшего «Д-3». В аттестации, написанной на Котельникова в феврале 1942 г. М.И. Гаджиевым, говорилось: *«Политически развит и политику партии и правительства понимает правильно. Кораблем управляет хорошо. Оперативно-тактическая подготовка удовлетворительная. Лично сам дисциплинирован и требователен к себе, на корабле дисциплина в удовлетворительном состоянии. Характер мягкий и систематической высокой требовательности к подчиненным нет. Занимаемой должности соответствует. Необходимо повысить требовательность к подчиненным»*. Иными словами, это был твердый командир-середнячок, не выделявшийся особо ни в положительную, ни в отрицательную стороны. На то, чтобы прибыть к новому месту службы, ему потребовался месяц, из-за чего переход по ББК пришлось отложить. 22 июня 1941 г. подлодка встретила в Ораниенбауме, где отрабатывала первые задачи курса с новым командиром. С началом войны ЭОН-11 расформировали, а спустя два дня последовало указание начать подготовку к боевым действиям в составе КБФ. Повторный монтаж выгруженных приборов и механизмов продолжался до середины июля, вслед за чем экипаж приступил к сжато курсу боевой подготовки. В конце месяца «катюша» должна была перейти в Таллин, но этому помешало непредвиденное обстоятельство — вечером 23-го стоявшая на якоре на Восточном рейде Кронштадта «К-22» получила таранный удар от шедшей полным ходом «Щ-319». «Щука» испытывала ди-

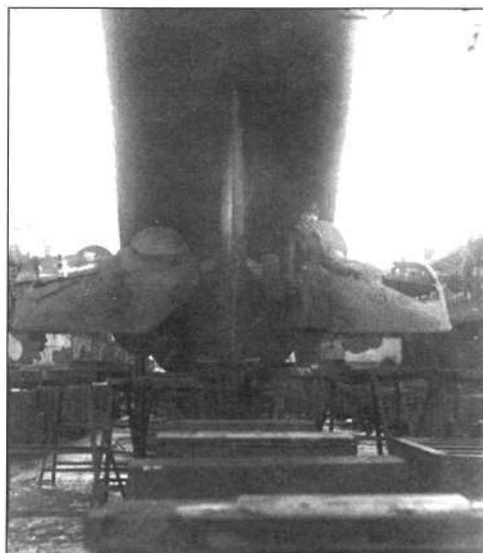
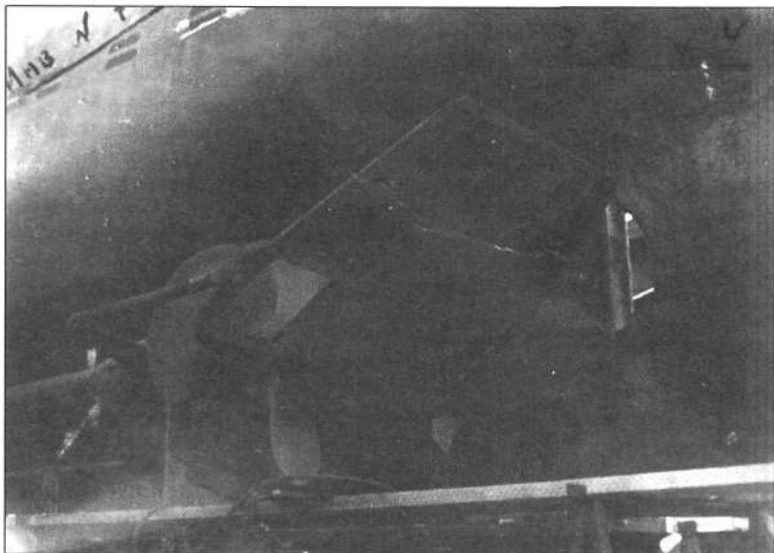
зелья, и командовавший ею старпом немного не рассчитал курс на циркуляции. К счастью, удар пришелся в правый борт в районе нулевого шпангоута, благодаря чему прочный корпус не пострадал. Заклинило переднюю крышку торпедного аппарата №3, получили повреждение надстройка и ЦГБ №1. Хотя продолжительность ремонта была оценена в 12—15 суток, уже 4 августа субмарина вышла из дока, но 3-й аппарат пришлось заглушить до изготовления и монтажа новой трубы. Впрочем, необходимости в спешке не было — последний до оставления Таллина отряд подлодок вышел из Кронштадта на запад в ночь на 3 августа, а в последующие дни из-за отсутствия кораблей обеспечения субмарины в Таллин не проводились. Тем временем планы командования в очередной раз изменились — в связи со стремительным и неблагоприятным изменением наземной обстановки под Ленинградом все подлодки типов «К», «Л», «С» и «Д» следовало немедленно увести с Балтики на Север. 14 августа «К-22» ушла из Кронштадта и спустя шесть дней начала переход по каналу. Он прошел без происшествий, и уже 4 сентября подлодка прибыла в Беломорск. Далее последовали монтаж снятых приборов и механизмов, профилактический ремонт, сдача вступительных задач курса, после чего 26 октября корабль перешел в Полярное.

Первый поход (30 октября — 18 ноября), произведенный на самую удаленную позицию №1 — в Вест-фьорде между портами Буде и Нарвик, — фактически оказался учебным. Пройдя за поход 4869 миль, моряки научились переносить шторма и бороться с авариями, причинами которых они зачастую сами и явля-



**Командир «К-22»
В.Н. Котельников**

Повреждения кормовых горизонтальных рулей «К-22», полученные в первом боевом походе



лись. Так, 6 ноября лодка внезапно начала проваливаться на глубину с нарастающим дифферентом на корму. Попытка управлять рулями ничего не дала, поскольку кормовые горизонтальные рули отказали. Лишь решительные действия командира привели к всплытию на поверхность с дифферентом в 24 градуса. Оказалось, что по недосмотру трюмного не был перекрыт клапан, связывавший цистерну осушения гидромурф и ЦГБ №11, и при погружении вода под давлением начала затопливать трюм 7-го отсека. Причину затопления нашли далеко не сразу, а сначала создали воздушное противодействие. Правда, спустя несколько минут оно было сравлено краснофлотцем, который по собственному почину прибежал в 7-й отсек из соседнего 6-го. Вследствие этого вода затопила отсек до нижнего комингса люка. Дальнейшее затопление было предотвращено всплытием, но вода вывела из строя находившийся в трюме отсека электромотор горизонтальных рулей. Из-за нагара неплотно прилежавшие клинкеты выхлопов дизелей пропускали воду, из-за чего каждые 10—15 минут приходилось включать помпу на откачку воды из трюмов. На поверхности образовывалось масляное пятно, и по всей вероятности, именно этот факт объяснял регулярное появление над лодкой немецких разведывательных самолетов. Что же касается противника, то в условиях преобладавшей темноты и снежных зарядов обнаружить его толком не удалось. Лишь однажды командир обнаружил неизвестное судно, но не смог атаковать его из-за большой дистанции и плохой видимости. Из-за шторма пришлось даже отказаться от обстрела береговой радиостанции, что также предусматривалось боевым заданием.

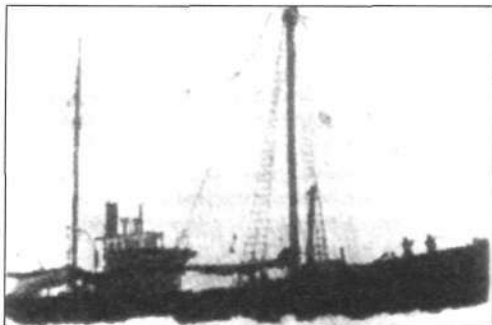
Отчасти именно из-за неудовлетворенности командования результатами первого похода в следующий «К-22» пошла с комбригом Н.И. Виноградовым на борту. Районом действия были выбраны северные подходы к Хаммерфесту, где в период наступившей полярной ночи можно было почти круглосуточно плавать в



надводном положении. Первой встречи долго ждать не пришлось. В ранние часы 9 декабря во время постановки мин из надводного положения (минное устройство отработало безупречно) было замечено каботажное судно в 350—400 тонн, которое Котельников с Виноградовым решили атаковать торпедой. Выстрел результатов не имел, очевидно потому, что осадка цели оказалась меньше глубины хода «рыбки». Комбриг сказал: «Командир, давайте по-гаджиевски!», и подлодка открыла артиллерийский огонь. За пять минут канониры «катюши» успели выпустить 24 45-мм снаряда и наблюдали ряд попаданий, после которых судно якобы запарило, а затем скрылось под водой. Впрочем, в последнем пункте моряки скорее всего выдавали желаемое за действительное — погружения они не видели, поскольку преследовать цель мешала своя же минная банка. По немецким же данным, обстрелу, причем совершенно безуспешному, подверглось каботажное судно «Вейдинг» (160 брт). По всей видимости, экипаж выключил ходовые огни, и судно попросту растворилось в ночной темноте. Но комом полчился только первый блин. Спустя двое суток «К-22» встретила уже три норвежских мотобота (один из них шел на буксире), и на этот раз ничто не помешало ей уничтожить безоружные цели. В течение 25-минутного обстрела (израсходовано 20 100-мм и 54 45-мм снаряда) мотоботы «Альфар» и «Боргар» были потоплены, а из их экипажей спаслось всего два человека. Третий мотобот, название которого установить не удалось, получил повреждения. Добить его не дали подоспевшие на орудийные вспышки немецкие охотники «Uj 1212» и «Uj 1211». При их появлении «катюша» срочно погружилась, после чего на нее было сброшено 28 глубинных бомб. Бомбардировка результатов не имела, если не считать того, что в ходе маневрирования и поиска подлодки охотники случайно обнаружили недавно выставленное ей заграждение в Рольвсесунде по всплывшим минам. Вызванные в район тральщики протралили фарватер через минную банку, а вторая была уничтожена 18 декабря при контрольном тралении. Таким образом, постановка «К-22» успеха не имела. Оставшаяся часть похода прошла в борьбе со штормом, а 25 декабря субмарина ошвартовалась в Полярном. Действия командира за поход были признаны правильными.

Широкую же известность «22-я катюша» обрела после следующего похода (13 января — 1 февраля), состоявшегося в район Конгс-фьорда. Продолжавшаяся полярная ночь помешала Котельникову обнаружить ходившие под берегом конвои противника, и 19 января он решил обследовать прибрежные бухты самостоятельно. Здесь его сразу же поджидал успех — в бухте Стурстейнбукт у Берлевога он обнаружил стоящий на якоре транспорт. С дистанции в милю из подводного положения (подойти ближе не давала глубина, с трудом скрывавшая такую крупную подлодку) «К-22» выпустила торпеду из носового аппарата. Поскольку видимый результат отсутствовал, в течение последующих 20 минут командир израсходовал по судну еще четыре торпеды из носовых и одну из кормовых аппаратов, но транспорт продолжал стоять как заколдованный. Это и не удивительно — шедший из Киркене-

«К-22» в походе, 1942 г.



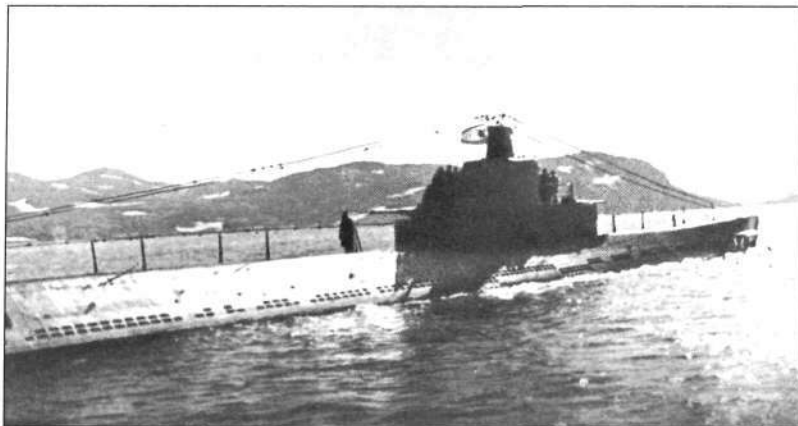
Норвежское судно «Вaalанд»

са в Тромсе норвежский пароход «Мимона» был выброшен на камни штормом еще 11 января, а поскольку район был весьма мелководным, торпеды с установкой глубины более 2 метров просто не могли достигнуть цели. Впрочем, даже если бы они попали, это ничего бы не изменило. Дело в том, что судовладелец, которому принадлежало судно, отказался от мысли поднять его, поскольку цена этой акции в условиях войны легко могла превысить выгоду от спасения парохода 1919 года постройки. Спустя три дня после крушения судно было признано окончательно потерянным, а его экипаж эвакуирован. Естественно, ничего этого командир «К-22» не знал.

В этот момент со стороны моря появилось второе судно, которое Котельников идентифицировал как сторожевик, переоборудованный из рыболовного траулера (судно якобы было камуфлировано, что указывало на его военную принадлежность). Решение действовать по-гаджиевски созрело мгновенно — уже через пять минут всплывшая субмарина открыла огонь главным калибром. Нужно отдать должное подготовке артиллеристов — стреляя с дистанции 20 кбт, они смогли накрыть цель уже вторым залпом. Спустя шесть минут с момента открытия огня судно, а оно оказалось норвежским «Вaalанд» (106 брт), ушло под воду. Оно шло из Тромсё в Вадсё с грузом почты и штучных товаров для норвежского населения и оказалось в месте боя случайно. Потери экипажа составили одного убитого, а остальные 15 человек, многие из которых были ранены, смогли, несмотря на обстрел, достигнуть берега в спасательных шлюпках. «Катюша» же тем временем перенесла огонь на «Мимону», которая, по наблюдениям Котельникова, стала медленно погружаться с креном на правый борт. В какой-то момент командир заметил за этим пароходом еще один меньшего водоизмещения. Он также был обстрелян и якобы затонул через 6 минут после «Вaalанда». Все это вызывает большие сомнения уже хотя бы потому, что обгоревший корпус «Мимоны» остался на старом месте и 6 февраля стал объектом торпедной атаки «С-101». Торпеды, которыми она стреляла, имели меньшую глубину хода, благодаря чему взорвались непосредственно у остова, и он



после этого сполз в море, погрузившись до дымовой трубы. Что же касается «К-22», то она в этот момент якобы была обстреляна с берега (немцы это отрицают, уверяя, что им стало известно о нападении только на следующий день), погрузилась, но затем была вынуждена всплыть, поскольку из-за нагара неплотно закрылись клинкеты, и ушла в море под дизелями. В оставшиеся дни похода подлодка встреч с противником не имела. Дело в том, что в момент отхода от берега 19-го числа сигнальщики «катюши» обнаружили следы на поверхности, принятые ими за следы торпеды, что заставило предположить, что в пределах позиции действует субмарина противника. Непонятные шумы винтов прослушивались и в последующие дни. Кроме этого, периодически слышались одиночные взрывы, а поскольку в перископ не наблюдалось ничего, кроме рыбачьих мотоботов, был сделан вывод, что они используются для целей ПЛО. В ночь на 27-е командование попыталось навести «катюшу» на шедший в Киркенес конвой, но он успел проскочить раньше, чем лодка Котельникова подошла с позиции зарядки к берегу. Всего же за время патрулирования через по-



район Тана-фьорда. В этом походе ее экипажу впервые довелось испытать на себе усиление вражеской противолодочной обороны на театре — 28 марта на борту лодки зафиксировали 72, а на следующий день 193 взрыва, классифицированных как взрывы глубинных бомб. По-видимому, они ими и являлись, но только сбрасывали бомбы не охотившиеся за «катюшей» корабли противника, а эсминцы и тральщики союзного каравана PQ-13, а также бомбившая их немецкая авиация. После нескольких дней уклонения от мнимого преследования Котельников подошел к берегу, где вечером 3 апреля обнаружил конвой. Фактически это был отряд

тральщиков, мобилизованных из рыболовных траулеров, два из которых осуществляли контрольное траление фарватера, а третий прикрывал их со стороны моря от нападения подлодок. Как оказалось, это было нелишним. Стараясь поразить несколько целей, Котельников выпустил две торпеды по ближайшему к себе тральщику «М 1505» и еще одну по шедшим в отдалении «М 1506» и «М 1508». Выпуск последующих рыбчин пришлось прервать из-за всплытия подлодки, по немецким данным, ее рубка вышла из воды на 2 метра и находилась в таком положении некоторое время, за которое противник успел взять ее под обстрел из 20-мм автоматов. «М 1505», находившийся всего в 1500 метрах, устремился на таран, а два других уклонились, положив руль круто на борт. Единственный преследователь сбросил 34 глубинные бомбы, но поскольку тральщик не обладал гидроакустикой, все они кидались наугад и не нанесли никаких повреждений. Несмотря на явную неудачу, Котельников посчитал по-

зицию «К-22» необнаруженными прошло семь конвоев. Тем не менее, по прибытии в базу Котельникова ожидал радостный сюрприз. Еще пока он был в море, флотская радиоразведка перехватила немецкие переговоры, в которых якобы высказывалось недовольство неприбытием в Киркенес 30 тысяч полушубков для действовавшего на мурманском направлении немецкого горнострелкового корпуса. В штабе флота эту информацию сопоставили с донесением «К-22» и пришли к выводу, что это именно она потопила целый конвой со столь необходимым для противника имуществом. Радость командования обернулась для экипажа звездопадом наград. Орденов и медалей удостоился 41 член экипажа подводного крейсера, причем сам В.Н. Котельников 20 февраля был награжден орденом Ленина. 3.4.1942 подлодка — единственная из «катюш» — удостоилась гвардейского звания.

В момент выхода соответствующего приказа «К-22» снова находилась в море — еще 26 марта она вышла в

«К-22» в Екатерининской гавани, 1942 г.



топленными транспорт на 8—10 тыс. тонн и сторожевик на том основании, что слышал все три взрыва торпед (не понятно, как он их выделил из массы взрывов глубинных бомб) и в его преследовании принимал участие лишь один корабль. Увы, окончание казавшегося удачным похода омрачилось трагическим событием — в ночь на 9 апреля Котельников получил приказ оказать помощь подорвавшейся на mine «Щ-421». Высокие скоростные качества «катюши» на этот раз оказались востребованы — меньше чем через 8 часов подводный крейсер оказался в северной части Порсангер-фьорда. Посовещавшись, Котельников и обеспечивавший поход «щуки» И.А. Колышкин решили, что буксировка в тех условиях обстановки слишком опасна и «Щ-421» придется затопить. «Щука» оказалась самым крупным кораблем, уничтоженным торпедой гвардейской подлодки. Приняв на борт второй экипаж, субмарине ничего не оставалось, как идти в Полярное, куда она и прибыла 10 апреля. В начале июня за этот поход Котельников был награжден орденом Красного Знамени.

Пятый боевой поход (28 апреля — 2 мая), совершенный на позицию прикрытия союзного каравана, оказался самым коротким. Перед выходом лодка удифферентовалась в Кольском заливе без хода, а весь переход совершила без единого погружения. Каково же было удивление Котельникова, когда при первом погружении корабль стал последовательно менять дифферент то 23 град. на нос, то 20 на корму. Оказалось, что при швартовке к борту «щуки» 9 апреля оказался сломанным румпель кормовых горизонтальных рулей, а двукратная проверка рулей перед походом водолазами не смогла этого выявить. Пришлось возвращаться в базу. Утром 2 мая «катюше» несказанно повезло: замеченная в последний момент плавающая мина ударила в борт корабля в районе центрального поста, но не взорвалась. «Почему не взорвалась мина — счастье», — скупой записал в своем донесении Котельников.

Еще больше шансов погибнуть имелось в шестом походе (26 июня — 13 июля), имевшем цель прикрыть союзный караван PQ-17. За время нахождения на позиции наблюдалось 12 плавающих мин и 13 раз пришлось срочно погружаться от самолетов противника. Один из них утром 3 июля прострочил легкий корпус и надстройку пулеметной очередью. Три раза «катюша» имела встречи с немецкими подлодками, причем каждый раз они обнаруживались в то время, когда сама подлодка находилась в надводном положении, представляя собой весьма заманчивую цель для атаки. Такое неразумное поведение объяснялось закритическим состоянием аккумуляторной батареи, которая еще по состоянию на возвращение из третьего похода работала 122 цикла заряда-разряда! Хотя «К-22» избежала вражеских ударов, предотвратить печальную участь большинства судов конвоя она не смогла. Единственное, что удалось Котельникову, так это обнаружить при возвращении шлюпку с командой потопленного английского транспорта и передать ее координаты спасателям. Это спасло жизни 28 союзным морякам. По всей вероятности, именно за этот поступок Котельников позднее был награжден британским орденом.

С этого момента подводный крейсер был вынужден временно стать на прикол. До декабря «катюша» успела сменить аккумуляторную батарею и получить импо-

ртный гидролокатор «Дракон-129». Сменился и командир подлодки — на место ставшего комдивом Котельникова пришел капитан 3-го ранга В.Ф. Кульбакин (1912 г.р. ВМУ 1934 г., УОПП 1936 г.). В начале войны он командовал балтийской «С-6», но в июле 41-го был тяжело ранен при налете авиации противника и длительное время находился на излечении. Под его началом субмарина выходила по тревоге на перехват немецких кораблей, атаковавших 31 декабря караван JW-51B, но бой кончился фактически еще до выхода лодки в море и потому, если не считать плавающих мин, до конца похода ничего обнаружено не было.

Первой серьезной задачей для нового командира стала отработка совместного плавания с «К-3», вместе с которой ее планировалось использовать в составе одной тактической группы. Командование считало, что



**Командир «К-22»
В.Ф.Кульбакин**



**Мостик «К-22». Слева — старший лейтенант командир торпедной группы Тищенко. 1943 г.
Фото Н.Веринчук**

такая группа сможет круглосуточно перекрывать движение конвоев в пределах одной позиции либо наносить по конвоям скоординированные удары с разных направлений. Самым узким местом здесь являлись связь и боевое управление, и поэтому подводники тренировались обмениваться световыми сигналами в надводном и звуковыми в подводном положении. Учения прошли успешно, и 3 февраля группа вышла в море. На борту «К-22» находились комдив Котельников и замполит бригады капитан 2-го ранга Р.В. Радун. Встреча с противником состоялась вечером 5-го, но выйти в торпедную атаку «катюша» не смогла — цель заслонялась флагманской «К-3». В ходе атаки подводные крейсера потеряли друг друга и встретились лишь во второй половине дня 6 февраля. Затем они вернулись к берегу и продолжили поиск в надводном положении. С наступлением рассвета 7-го подлодки погрузились, но в течение еще семи с половиной часов обменивались послылками ГАС. В 19.37 с флагмана вызвали «К-22» с приказом перейти в надводное положение, но она на него не ответила. Впрочем, впоследствии выяснилось, что «Дракон» на «К-3» вышел из строя и в момент дачи посылок мог не работать. Не обнаружилась гвардейская подлодка и впоследствии, в базу она так же не прибыла. С учетом того, что противолодочных кораблей в момент потери связи рядом не было, для командования бригады стало очевидным, что причиной гибели являлся подрыв на mine. После войны выяснилось, что в этом районе действительно еще с мая 42-го стояло минное поле. Оно находилось на расстоянии 6—7,5 миль от берега в зоне, которая считалась опасной, и плавать тут рекомендовалось на рабочей глубине погружения (не менее 75 м). В данном районе совместно действовавшие субмарины оказались, по-видимому, потому, что маневрировать столь крупным кораблям у берега было попросту затруднительно. Возможно, отчасти поэтому в дальнейшем групповые действия подлодок не практиковались.

Командовали «К-22» в 1939—1943 гг.: Тузов И.Н. (9.1939—2.1941), Котельников В.Н. (4.1941—10.1942), Кульбакин В.Ф. (10.1942—2.1943).

«К-23»

Судьба этой «катюши» оказалась самой короткой. Она вступила в строй в конце кампании 1940 г. (флаг поднят 6 ноября) и с началом зимы стала в гарантийный ремонт в Кронштадте. Командиром корабля с мая 39-го являлся пожилой по меркам того времени и опытный подводник капитан 3-го ранга Л.С. Потапов*



Командир «К-23»
Л.С.Потапов

Л.С. Потапов* (1903 г.р., параллельные классы ВМУ в 1933 г., УОПП в 1935 г.), служивший в РККА еще со времен Гражданской войны. Попавший после окончания войны служить в морские силы Дальнего Востока, он с 1924 г. служил на комиссарских должностях на кораблях Амурской флотилии. В должности комиссара монитора «Свердлов» он участвовал в боях с китайцами в ходе во-

оруженного конфликта на КВЖД в 1929 г. Его карьера подводника началась после окончания параллельных классов училища и проходила на балтийских подлодках. В своих документах он всегда указывал, что происходит из крестьян-середняков, но особый отдел смог добыть на него другую информацию: «Происходит из социально чуждой среды. Отец при царской власти служил чиновником, имел наемную силу. Сам Потапов имел тесную связь с Буц и Кунатицким, арестованными органами НКВД за шпионаж в 1937 г.». Репутация участника Гражданской войны с января 1918 г. и партстаж с 1920 г. спасли Потапова от репрессий, хотя на некоторое время его перевели с командной должности на преподавательскую работу в УОППе. Тем не менее, кадровый голод в РККФ сделал свое дело — в мае 39-го Потапов получил назначение на «К-23».

Сразу после окончания техобслуживания, которое по времени должно было совпасть с весенним вскрытием восточной части залива ото льда, субмарине предстояло перейти на Север в составе ЭОН-11. Поскольку «катюша» оказалась первым кораблем, ушедшим на Север в рамках данной экспедиции, хотелось бы сказать несколько слов об этом мероприятии в целом. Еще 23 апреля начальник Главного управления политпропаганды ВМФ И. Рогов докладывал куратору ВМФ в ЦК ВКП(б) А. Жданову (копии направлялись И.В. Сталину и Н.Г. Кузнецову):

«Главным Управлением Политической Пропаганды ВМФ была проверена политическая работа и исполнение приказа Народного Комиссара ВМФ за №0029 на подводных лодках Учебной бригады ПЛ Балтфлота, подлежащих переводу на Северный флот.

Настроение у основной массы бойцов и командиров хорошее, исключение представляют краснофлотцы по 5-му году службы и некоторые младшие командиры сверхсрочной службы. Эта группа высказывает недовольство переводом на Северный флот и делает всяческие попытки к тому, чтобы остаться на Балтфлоте. Отдел Политической Пропаганды Учебной бригады ПЛ в своей работе уделяет недостаточное внимание подводным лодкам, уходящим на Северный флот, не заметил отрицательных настроений у младших командиров сверхсрочной службы...

При проверке установлено, что ПЛПЛ, переводимые на Северный флот, средним и младшим начальствующим составом полностью не укомплектованы. До сего времени не укомплектованы и не назначены:

ПЛ «К-21»

1. Командир БЧ-2-3.
2. Командир рулевой группы
3. Лекарский помощник
4. Командир отделения — 2 ч.

ПЛ «К-22»

1. Командир подводной лодки
2. Командир БЧ-1

* По данным В.Н. Иващенко (Мужеников В.Б., Иващенко В.Н. Аварии и катастрофы подводных лодок. Часть III. СПб., 2009. С. 299—302), основанных на приказах НК ВМФ по личному составу, с мая 1939 г. до конца апреля 1941 г. Л.С. Потапов являлся командиром «К-21», а А.А. Жуков — «К-23». Поскольку послужных картах данных офицеров содержится прямо противоположная информация, вопрос нуждается в дополнительном изучении.

3. Командир минно-торпедной группы

4. Лекарский помощник

5. Командир отделения — 2 ч.

ПЛ «К-23»

1. Командир минно-торпедной группы

2. Командир моторной группы

3. Командир отделения — 2 ч.

Командир подводной лодки «К-23» Потапов болен туберкулезом и по состоянию здоровья едва ли пригоден к службе на Северном флоте.

Командир подводной лодки «К-3» лежит в госпитале с серьезным заболеванием и плавать не может.

Вопреки приказу Народного комиссара ВМФ, Военный совет пытается откомандировать командиров с ПЛ ПЛ, уходящих на Северный флот, так например командир рулевой группы Гаран 15.IV.41 г. был откомандирован с ПЛ «К-21» на ПЛ «С-4».

Штабом Балтфлота взят в длительную командировку командир 14 дивизиона ПЛ ПЛ (идущих на СФ) т. Тузов, и лодки остались по существу без руководства по их подготовке к переводу.

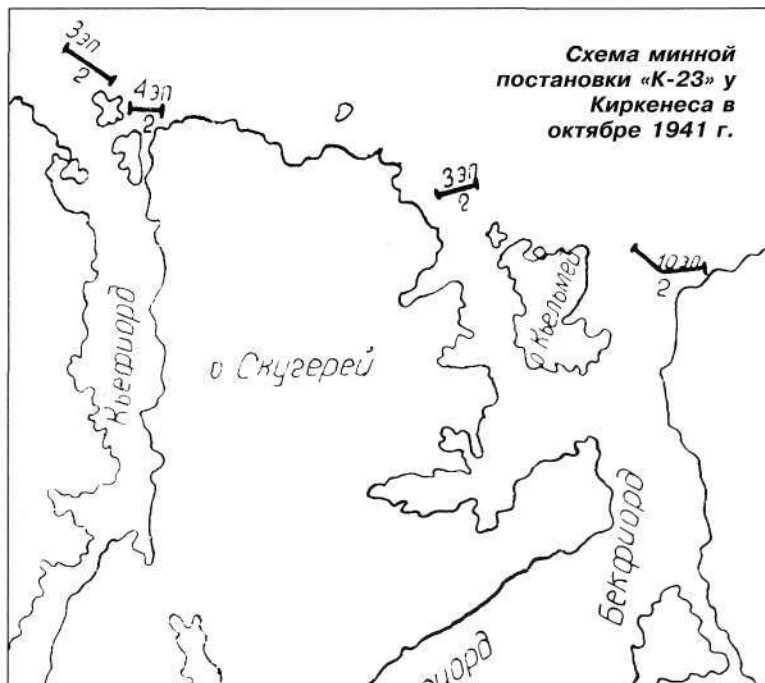
Еще хуже обстоит дело с укомплектованностью личным составом ПЛ ПЛ «К-51» и «К-52», переводимых осенью 1941 г. на Северный флот. На ПЛ «К-52» не назначено 7 чел. средних командиров и 5 чел. младших командиров. На ПЛ «К-51» не назначено 6 чел. средних командиров и 3 чел. младших командиров.

Такое положение с укомплектованием подводных лодок, переводимых на Северный флот, считаю непереносимым». Далее ЧВС просил обязать командование Балтфлота в 10-дневный срок укомплектовать подлодки ЭОН-11 командными кадрами. Решение Главного Военного совета ВМФ по этому докладу найти не удалось, но ясно, что несмотря на все старания кадровых органов замены Потапову не нашлось. 24 мая подлодка, первой из состава экспедиции пришла в село Рыбацкое и ровно спустя месяц, на второй день войны прибыла в Беломорск. Несмотря на столь раннее прибытие на Север, в боевых действиях она приняла участие не скоро — остаток лета был потрачен на профилактический ремонт и прохождение КПЛ, что оказалось весьма не лишним. Лишь 30 сентября подводный крейсер перешел в Полярный, где его экипаж еще раз продемонстрировал отработку вступительных задач и стал готовиться к боевым походам.

Первый же из них оказался нелегким. Вечером 24 октября «катюша» вышла в море для постановки мин на выходе из Киркенеса с комдивом Гаджиевым на борту, но сразу же попала в сильный шторм — тот самый, который вывел из строя минное устройство «К-1» и смыл за борт вахтенного офицера на «С-102». Для «К-23» он имел не менее значимые последствия — волнами были порваны антенны радиосвязи, сошли со штырей орудийные платформы, а главное, были залиты водой оба перископа, что делало запланированную постановку у базы противника из подводного положения и вовсе невозможной. Для устранения неисправностей пришлось возвращаться в Полярное. Вечером

27-го лодка вышла в море вновь, но уже спустя час вернулась, поскольку метеоусловия не улучшились. Лишь третья попытка увенчалась успехом. Днем 29-го экипаж субмарины продемонстрировал неплохую подготовку, точно определившись на месте и выставив без задержек все 20 мин в полном соответствии с планом. В своих «выводах» комбриг Виноградов записал: «Капитан 3-го ранга Потапов проявил умение управлять кораблем и решать тактические задачи в сложной обстановке, ввиду чего может быть послан для боевых действий самостоятельно (без командирского обеспечения)». Минная постановка имела успех. В ранние часы 5 ноября на одной из них подорвался тральщик «М 22» из состава головного охранения немецкого конвоя. Несмотря на серьезные повреждения носовой части и ранения 10 членов экипажа, корабль удалось удержать на плаву и впоследствии ввести в строй. Успех постановки объяснялся тем, что ранее на театре советские активные постановки не обнаруживались, и входившие в состав конвоя тральщики использовались как обычные эскортные корабли.

Именно поэтому заграждение, выставленное в следующем походе (16.11—9.12.1941) успеха не имело — немцы обнаружили две банки контрольным тралением и уничтожили их, не понеся потерь, а две другие оказались выставлены в стороне от фарватеров. После этого лодка осталась действовать в Лоппском море в обычном качестве. Воспользовавшись наступлением полярной ночи, Потапов в ранние часы 26-го проник в шхерный район в надводном положении и имел ряд встреч с норвежскими судами. Одно из них — каботажный куттер «Старт», принятый за 700-тонный транспорт, он решил обстрелять. На борту катера возникла паника, усугублявшаяся присутствием восьми немцев-пассажиров из рейхскомиссариата Норвегии, в число которых входили крупный чиновник (по неко-



Подводная лодка «К-23»



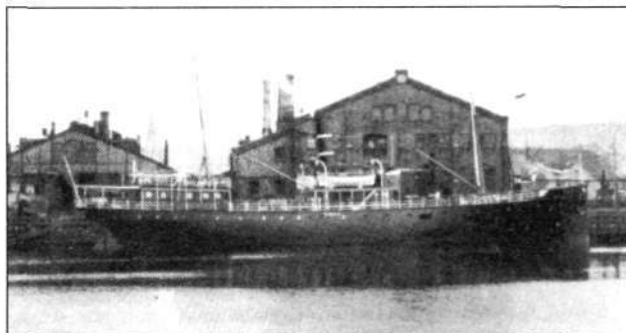
торым данным, шеф гестапо в стране) доктор Кнаб, три офицера СД и инженер с супругой. Кнаб и все три матроса-норвежца бросились в единственную спасательную шлюпку и попытались спастись бегством, но у оставшихся на борту хватило ума выключить ходовые огни, после чего катер попросту растворился в темноте. Через пять минут комендоры «катюши» прекратили огонь, посчитав цель уничтоженной. И «Старт» и шлюпка достигли ближайшего порта Хасвик без происшествий, если не считать того, что за малодушие Кнаб был снят с должности. Остаток похода экипажу «К-23» пришлось провести в борьбе со штормом, что не оставило шансов пополнить боевой счет. Несмотря на это командование признало действия Потапова активными и соответствовавшими обстановке.

В свой следующий поход — 3—23 января 1942 г. в район Порсангер-фьорда — корабль пошел с начальником отдела подводного плавания штаба СФ В.П. Карпуниным. Тот хотел лично ознакомиться с обстановкой на вражеских коммуникациях, поучаствовать в боях, и плавание действительно получилось незаурядным. В соответствии с планом похода подлодка проникла в центральную часть Порсангер-фьорда, куда ранее не решалась зайти ни одна наша субмарина. Днем 6 января была начата минная постановка, которую пришлось прервать после сбрасывания 11 мин и выхода из строя минного устройства левого борта. Как выяснилось позднее, одна из мин сошла с рельсов и развернулась вокруг оси, а при попытке подать ее к люку оборвался трос подающей тележки. В этой ситуации Потапов принял смелое решение — произвести осмотр и ремонт устройства не выходя из фьорда. Вечером «катюша» всплыла и стала под защиту теней скалы. Следует подчеркнуть, что с людьми, работавшими внутри минно-балластной цистерны, подводный крейсер не был готов к срочному погружению, и в случае обстрела с берега попал бы в критическую ситуацию. Личный состав, отправленный в цистерну, знал, что в случае крайней необходимости подлодка погрузится, что не оставляло им никаких шансов на спасение. С борта «катюши» было прекрасно видно, как по прибрежной дороге ездят автомашины, а немецкий наблюдательный пост, находившийся на противоположном берегу фьорда, один раз скользнул по корпусу крейсера прожектором. Через пять ча-

сов устройство было введено в строй и постановка продолжилась. Когда на борту оставались две последние мины, устройство снова забарахлило и операцию по вскрытию пришлось повторить. В конце концов все мины были выставлены, но смелость и старания экипажа оказались потрачены впустую — места постановки, намеченные штабом, оказались в стороне от используемых противником фарватеров. В последующие дни лодка продолжила действовать в устье фьорда, непосредственно перед крупным вражеским портом Хонингсвог. Вечером 8-го по ходовым огням было замечено неизвестное судно, которое попытались атаковать из надводного положения. При подготовке залпа старшина торпедистов перепутал значение ревунов и выпустил торпеду по сигна-

лу «Приготовиться к атаке!» Пока разбирались с причиной выстрела, судно растворилось в темноте. Утром обнаружилась новая одиночная цель, но на этот раз командир решил действовать хладнокровно и решительно лег на курс сближения. Затем сигналами он приказал судну остановиться и подошел к его борту. Произведенным на английском языке опросом было установлено, что «К-23» встретила норвежский куттер «Амбергет». После этого Потапов приказал забрать с судна флаг и расспросил его шкипера на ломаном английском об организации местного судоходства. Затем куттер был отпущен, что стало единственным случаем, когда командир советской подлодки отказывался от враждебных действий по отношению к плавсредству покоренной нацистами страны! Впоследствии Виноградов прокомментировал это решение как грубую ошибку и нарушение указаний командующего СФ о захвате «языков». Что же касается действий против немцев, то здесь все оказывалось значительно сложнее. Так, днем 14 января «К-23» попыталась выйти в атаку на группу тральщиков, осуществлявших контрольное траление, но была обнаружена по перископу. Этому способствовал тот факт, что Потапов поднял перископ на 3 минуты в то время, когда субмарина шла полным подводным ходом. Как результат — срыв атаки и бомбометание с тральщика «М 1501», которое, правда, не имело никаких результатов.

Своего самого крупного за всю карьеру успеха «катюша» добилась днем 19 января. В перископ был обнаружен одиночный транспорт водоизмещением в



Норвежский пароход «Сёрей»

4000 тонн, шедший на восток. Поскольку субмарина находилась у него за кормой, торпедная атака оказалась невозможна. Но что мешало действовать «по-гаджиевски»?! «К-23» всплыла и устремилась в погоню за транспортом, который, заметив это, ускорил ход и скрылся за мысом Сверхолт-клуббен. Обогнув мыс, Потапов обнаружил судно стоящим в бухте. Незамедлительно был открыт артиллерийский огонь. За 8 минут комендоры «катюши» выпустили 31 100-мм снаряд, из которых, согласно наблюдениям подводников, 23 попали в цель. Следует подчеркнуть, что командир действительно сильно рисковал — как правило, все бухты, предназначенные для стоянки судов, обеспечивались постами наблюдения и береговыми батареями. К счастью для «К-23», немцы еще не успели установить здесь орудия. Не зная об этом, Потапов выстрелил по судну две торпеды, которые прошли мимо и затем были найдены противником у береговой черты невзорвавшимися. Тем не менее, судьба парохода оказалась предопределена — он погиб в результате вызванного попаданиями пожара. Увы, и на этот раз атакованное судно было не немецким, а норвежским — «Сёрей» (506 брт), которое перевозило пассажиров и штучный груз из Хоннингсвога в Кьелле-фьорд. На его борту погибли моряк и пассажир, а еще пять норвежцев и три немецких солдата, находившиеся на берегу, получили осколочные ранения. Вообще же нападение подводного крейсера на якорную стоянку вызвало у немцев большой переполох, что отчасти объяснялось тем, что о нем было первоначально доложено как о надводном корабле — большем эсминце или малом крейсере. Посланные в погоню с аэродрома Бардусфосс три «юнкерса» вернулись ни с чем, поскольку к тому времени субмарина уже спокойно ушла в море и погрузилась. В целом действия командира оценивались высоко, при этом отмечалось особое упорство при выполнении минной постановки и потоплении транспорта. В то же время критиковалось решение отпустить норвежцев и недостаточная на взгляд Виноградова, организация службы (случай выпуска торпеды 8 января). Тем не менее, по возвращении в базу Потапов был награжден орденом Красного Знамени.

Четвертый боевой поход (28 февраля — 26 марта) не был отмечен знаменательными событиями. С позиции у Конгс-фьорда в течение похода субмарину перенацелили накрытие каравана PQ-13, а затем вернули обратно. Много времени отняли борьба со штормами и зарядки собственной аккумуляторной батареи, которая к концу похода выработала 102 условных цикла. В донесении Потапов писал: *«При таком состоянии АБ рост температуры электролита во время зарядки до 45 градусов дает возможность погружаться [только] через день, так как приходится зарядки прерывать, что затягивает [их] до 18—20 часов»*. Действовать под берегом в надводном положении было уже слишком опасно — полярная ночь заканчивалась, а защита противником своих коммуникаций заметно усилилась. Кратковременные подходы к побережью завершались лишь обнаружением мотоботов, которые, как командир теперь точно знал, принадлежали ни в чем не повинным норвежцам. На разборе результатов объяснения Потапова во внимание приняты не были, и он подвергся суровой критике. *«Поиск противника на позиции №4А, — писал комбриг Виног-*

радов, — протекал недостаточно активно. Подлодка совершенно не вела ночного поиска противника вблизи побережья... В результате пребывания на позиции ПЛ «К-23» кораблей противника не обнаружила за исключением нескольких мотоботов и боевого воздействия на противника не производила». Не удивительно, что в следующий раз в море ему предстояло выйти с комдивом Гаджиевым на борту.

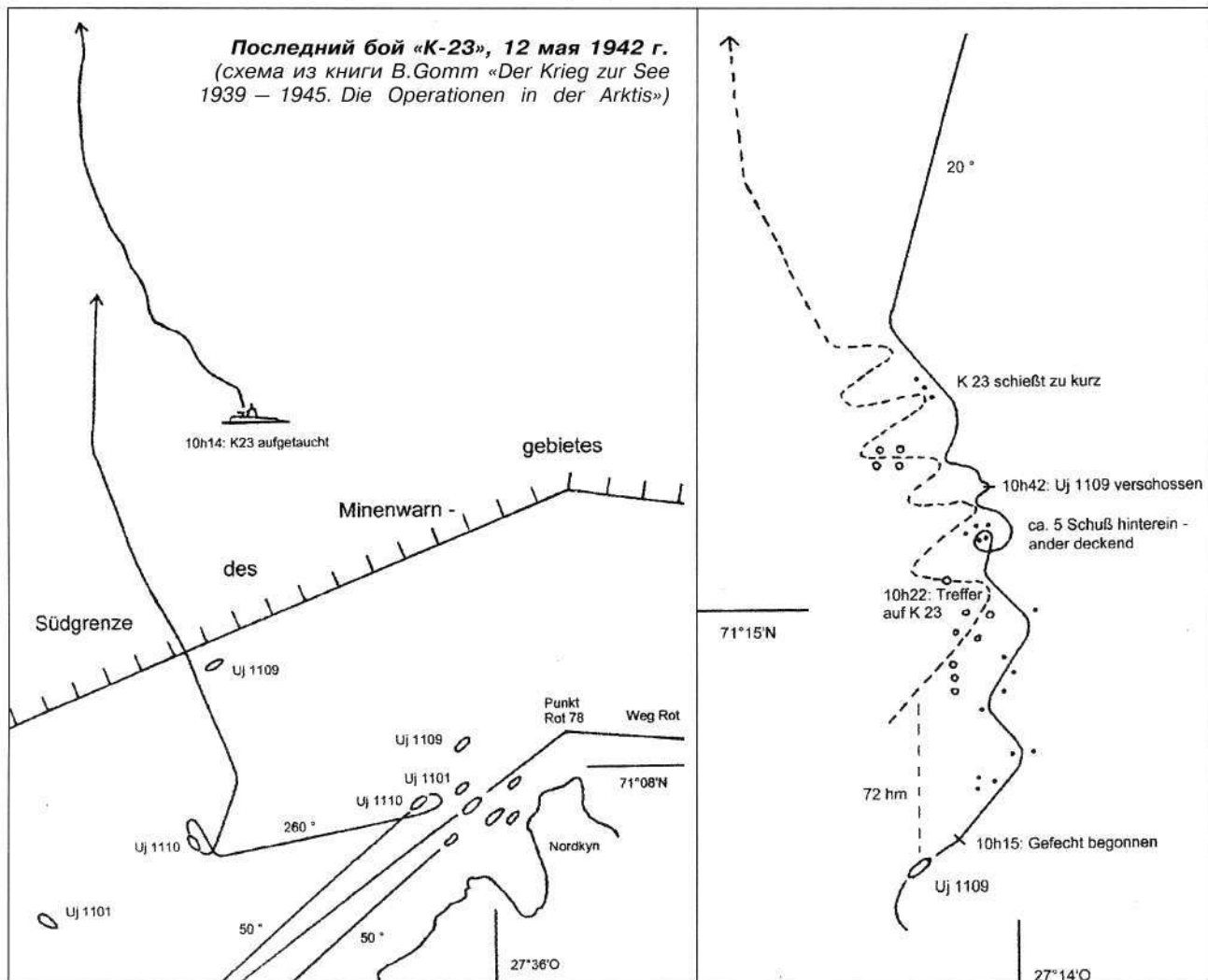
Из этого похода подлодка не вернулась, и почти всю информацию о произошедшем с ней приходится брать из документов противника. С 28 апреля по 5 мая она находилась на позиции прикрытия каравана PQ-14, после чего получила приказ занять позицию в устье Тана-фьорда. Спустя неделю, в 09.22 (во всем описании эпизода использовано берлинское время) 12 мая направлявшийся на восток немецкий конвой зафиксировал атаку подводной лодки, произведенную с дальней дистанции. До судов торпеды не дошли, но одна из них затонула в 10 метрах от борта охотника «Uj 1110», который являлся флагманом противолодочной группы, в которую кроме него входили «Uj 1101» и «Uj 1109». После атаки группа отделилась от конвоя для поиска, который из-за низкого качества гидроакустической аппаратуры имел мало шансов на успех. Вскоре была обнаружена торпеда без боевой части, которая вертикально плавала в воде, и с «Uj 1110» спустили шлюпку, чтобы ее подобрать. Именно в этот момент, в 10.14 «К-23» неожиданно для немцев всплыла. Перед этим на нее не было сброшено ни одной бомбы, да и сами охотники находились достаточно далеко от места всплытия — ближайший «Uj 1109» в 39 кбт, остальные на расстоянии 70—75 кбт. Лодка сразу же легла на курс отхода и спустя минуту открыла артиллерийский огонь. Любопытно отметить, что она шла зигзагом так, чтобы иметь возможность вести огонь из обоих 100-мм орудий то через правый, то через левый борт. Несмотря на это, она постоянно увеличивала дистанцию до охотников, которые также открыли огонь («Uj 1101» и «Uj 1110» вскоре прекратили его из-за недолетов, выпустили 78 и 44 снаряда соответственно) и легли на догонный курс.

Огневая фаза продолжалась недолго, но фактически именно она решила исход всего столкновения. Через семь минут с момента открытия огня 88-мм снаряд поразил «катюшу» в левый борт в районе носового среза ограждения рубки. Несмотря на то, что немцы наблюдали над подлодкой выброс черного дыма, вряд ли она получила очень серьезные повреждения — не было заметно ни снижения скорости, ни уменьшения плотности артогня. Возможно, пострадала одна из располагавшихся вблизи рубки топливно-балластных цистерн, так как с проходившего спустя некоторое время вблизи этого места немецкого охотника наблюдалось пятно масла или топлива. Видимо, это заметили и на лодке, продув содержимое цистерны в море. По крайней мере, на этом этапе боя предательского масляного следа субмарина еще не оставляла. Мог пострадать и прочный корпус, поскольку в следующей фазе боя подлодка держалась на сравнительно небольшой глубине, что могло указывать на наличие небольшой течи, которую уменьшали противодавлением. Ответные снаряды «К-23» падали вокруг «Uj 1109», периодически поражая его борта осколками, из-за чего он также перешел на зигзаг. Бой продолжался до

10.42, когда после 95 выстрелов на охотнике кончились фугасные снаряды. «Катюша» продолжала огонь еще некоторое время, но затем также прекратила его ввиду бесперспективности — дистанция продолжала увеличиваться, и в 11.51 подлодка вышла за пределы видимости противника. Еще в 11.00 с борта субмарины было отправлено единственное донесение: «Транспорт торпедами, два СКР артиллерией уничтожил, квадрат 8114, курс ост. Имею повреждения от стрельбы. Командир ДПЛ». В ответ на это в 13.00 командующий флотом приказал подлодке возвращаться в базу, но успела ли она его принять, не известно — в 13.09 в бой вступила немецкая авиация.

Самолеты были вызваны еще в 10.31, но смогли стартовать только спустя полтора часа. Вполне вероятно, что к этому времени на борту «катюши» уже считали, что опасность миновала и можно заняться устранением повреждений. По крайней мере, к такому выводу можно прийти исходя из того факта, что подлодка не смогла уклониться от атаки первого самолета срочным погружением. В двух заходах Ju-88 сбросил на «К-23» четыре 250-кг бомбы, одна из которых, по заявлению летчика, взорвалась всего в метре

от кормы. Видимо, дистанция все-таки была больше, поскольку при таком близком разрыве «катюша» скорее всего потеряла бы ход. Но, несмотря на то, что этого не произошло, взрыв нарушил герметичность топливных цистерн, оставивших теперь на поверхности четкий масляный след, достигший спустя час длины 5—6 миль. Группа охотников, не отставая, шла по этому следу и надеялась, что авиация сможет поддержать лодку под водой до момента их прибытия. Так и случилось. В 13.45—13.49 второй самолет отбомбился в голову следа, а в 14.54 оба приняли участие в штурмовке показавшейся из воды рубки субмарины, после чего «К-23» снова пришлось уйти на глубину. Спустя час самолеты убыли из района, но как раз в этот момент в него подоспела противолодочная группа. Поскольку «катюша» продолжала идти на небольшой глубине со средней скоростью и оставлять след, установить с ней контакт не составило большого труда. В 16.30 все три охотника в строю уступа произвели ковровое бомбометание, сбросив в общей сложности 63 бомбы. После одного из взрывов на поверхность выбросило воздушный пузырь с содержанием какой-то темной массы, предположительно соляра.



Затем наблюдался движущийся воздушный пузырь длиной до 100 м — по-видимому, на лодке пытались продуть при помощи ВВД поврежденные цистерны главного балласта. Предположив, что лодка набирает глубину, в 16.42 командир «Uj 1109» сбросил на этот пузырь еще 9 бомб с установками глубины 75 и 120 метров. Вероятно, было достигнуто прямое попадание, поскольку на этот раз традиционный воздушный пузырь с маслом сопровождался появлением на поверхности фрагментов пробковой изоляции, деревянных деталей и бумаг. Немцы утверждали, что в течение еще 8 минут фиксировали шум винтов, но, очевидно, это была уже агония в процессе погружения на дно, находившееся в 250 метрах от поверхности. Вскоре след превратился в неподвижное пятно, которое все больше и больше увеличивалось в диаметре. На месте катастрофы немцы подобрали следующие предметы:

1. Прошитые деревянными щепками ткани человеческого легкого.
2. Свод англо-русских инструкций с пометкой «секретно».
3. Один из листов из этой книги с секретными данными.
4. Курс стрельб для револьвера обр. 1895 г. и пистолета 1930 г.
5. Курс стрельб для винтовки обр. 1891/1930 г. Оба курса были подписаны «лейтенант В. Колгир» (вероятно ошибка, допущенная немцами при чтении кириллицы; имелся в виду ст. лейтенант В.Д. Колчин — командир БЧ-2-3 «К-23»).
6. Книга «Фашистские ВВС».
7. Курс стрельб для пулемета.
8. Историческая книга издательства НКО.
9. Книга «Перекоп. Воспоминания времен революции».
10. Выпуск журнала «Новый мир».
11. Два журнала с романами.
12. Обрывок газеты на русском языке от 11.2.1942.
13. Чертежи электроустановки.
14. Обрывки шерстяного одеяла и меховой шапки.
15. Фрагменты, относящиеся к внутреннему интерьеру подлодки: пробковая изоляция, деревянные щиты с привинченными крепежом, полированные деревянные рамки и т.д.

16. Кусок дубовой доски с осколками снаряда.

17. Сильно расщепленные куски дерева, один из которых покрыт шерстяной тканью.

Все это в сумме не оставляло сомнений в том, что «К-23» уничтожена.

Можно сказать, что гибель субмарины произошла в результате удачного для противника стечения обстоятельств, в цепи которых можно назвать и попадание снаряда, и наличие на аэродроме незадействованной для других задач фронтовой бомбардировочной авиации, и несвоевременное погружение «катюши» от первой атаки с воздуха. Но всего этого никогда бы не произошло, если бы Гаджиев и Потапов не решили бы всплыть. В трудах советских историков всегда выражалась полная уверенность в том, что лодка всплыла для вынужденного боя из-за повреждения топливно-балластных цистерн, примерно так, как это было в случае с «К-3» в декабре 41-го, но в действительности все оказалось наоборот. Что же заставило наших подводников подняться на поверхность?

Высказывавшуюся рядом историков версию, что подлодка всплыла для того, чтобы перетопить артиллерией все корабли охранения, считая, что это ей сойдет безнаказанно, мы не разделяем. Весь характер маневрирования субмарины с начала боя указывал, что она старалась не сражаться, а оторваться от вражеских кораблей. Возможно, на борту произошла какая-то авария, но, скорее всего, исчерпался заряд весьма потрепанной батареи. Если представить, что для полного заряда требовалось не менее двух ночей, но даже в этом случае удавалось зарядить батарею всего на 50—70% от штатной емкости, учесть, что лодка должна была довольно долго сближаться с конвоем до атаки и оставить заряд на случай непредвиденных обстоятельств, становится понятно, что после совершения торпедной атаки Потапову и Гаджиеву пришлось выбирать между покладкой на грунт и ожиданием вражеской контратаки и всплытием с отрывом в надводном положении. Напомним, что к тому времени сформировалось устойчивое мнение, что благодаря своему мощному вооружению и высокой скорости хода «катюша» в состоянии в одиночку полностью уничтожить небольшой конвой. К немецким охотникам герой боя 3 декабря относился без особого уважения и считал, что кратковременный артиллерийский бой с одним из них не выходит за рамки разумного риска. Не следует забывать, что на подлодку Потапова команда отправили именно для того, чтобы показать командиром пример активности, а то, что благоприятный период для таких действий уже прошел, можно было установить только практически. К сожалению, это тактическое новаторство стоило жизни и самому Гаджиеву и еще 70 морякам. Своего Героя Магомед Имадутинич получил, но только спустя пять месяцев после гибели...

Командовал «К-23» в 1939—1942 гг.: Потапов Л.С. (9.1939—5.1942).

«К-51»

К началу войны на этой «катюше» заканчивались монтажные работы (степень технической готовности 88,2%). Кораблем командовал капитан-лейтенант А.В. Лепешкин (1906 г.р., курсы командиров запаса в 1931 г., УОПП в 1937 г., ВМА в 1939 г.) — талантливый изобретатель, автор конструкции гидробура, а позднее и системы, предотвращавшей подрыв подлодки на антенных минах — так называемых «минных кринолинов». В его служебной аттестации за 1942 г. указывалось: «...вопросам организации корабля внимания уделял недостаточно. Дисциплинирован, к подчиненным требователен недостаточно. Самолюбив и обидчив, о себе высокого мнения. В своих действиях смел и решителен. Оперативно-тактическая подготовка хорошая... Имеет рационализаторские способности и работает в этой области. Вопросами порядка на корабле занимается недостаточно. Морские качества хорошие. Состояние здоровья плохое, болеет



**Командир «К-51»
А.В. Лепешкин**



**Командир 4-го
дивизиона БПЛ
КБФ В.А.Егоров**

экспедицию в самом начале, но до 10-х чисел сентября корабль простоял в доке на случай возобновления движения. Как известно, попытки снять блокаду тогда к успеху не привели. Напротив, 16 сентября «К-51» вместе с другими субмаринами КБФ спешно покинула находившийся под угрозой захвата Ленинград и перешла в Кронштадт. Там на протяжении 10 дней она успешно уклонялась от авиационных налетов и артиллерийских обстрелов (всего за 1941 г. субмарина произвела восемь зенитных стрельб, в которых израсходовала 27 100-мм и 198 45-мм снарядов). Вечером 25-го лодка вернулась в Ленинград и стала на стоянку у Литейного моста. Там «катюша» простояла ровно два месяца, когда ее перевели на Адмиралтейский завод для подготовки к длительному походу в Балтийском море. Дело в том, что еще в октябре у командира 4-го дивизиона БПЛ КБФ капитана 3-го ранга В.А. Егорова созрел оригинальный план 120—130-суточного крейсерства подлодки типа «К». Его суть заключалась в том, что «катюша» выходила на позицию в южную незамерзающую часть Балтийского моря непосредственно перед наступлением ледостава в Финском заливе, а возвращалась после его окончания. На первом этапе похода субмарина должна была перейти к острову Гогланд, где до 15 января ей следовало пройти испытания и отработать личный состав по основным задачам КПЛ. Проведенные Егоровым и главным конструктором «катюш» М.А. Рудническим расчеты показали, что такое крейсерство возможно при условии осуществления ряда конструктивных доработок корабля. В частности, ЦГБ №3, 7, 8, 9, а также минно-балластная цистерна переделывались в топливно-балластные, что увеличивало общий запас топлива на подлодке до 320 тонн. Одна из уравнилельных цистерн оборудовалась для приема дополнительного запаса пресной воды. Переделали газоотводные клапаны дизелей и во избежание заклинивания при плавании во льдах сняли волнорезные щиты у четырех носовых торпедных аппаратов. Ни одна из переделок, как, впрочем, и остальные приборы и механизмы подлодки, не были проверены испытаниями, поскольку стремительно наступавшие холода требовали как можно быстрее отправить корабль в поход. Следует отметить, что вначале к этому походу готовили «К-52», но после того, как на ней произошла авария, эстафета перешла к «К-51». Время же в значительной степени

нервным расстройством». Как выяснилось позднее, из-за этого расстройства на должность командира боевой субмарины Лепешкин не подходил. К началу августа кораблестроители, которым активно помогали сами моряки, с опережением в месяц вывели корабль на швартовые испытания. Они находились в самом разгаре, когда последовала команда немедленно завести субмарину в транспортный док и подготовить к переходу по ББК в составе ЭОН-17. Как известно, выход немцев к Неве сорвал

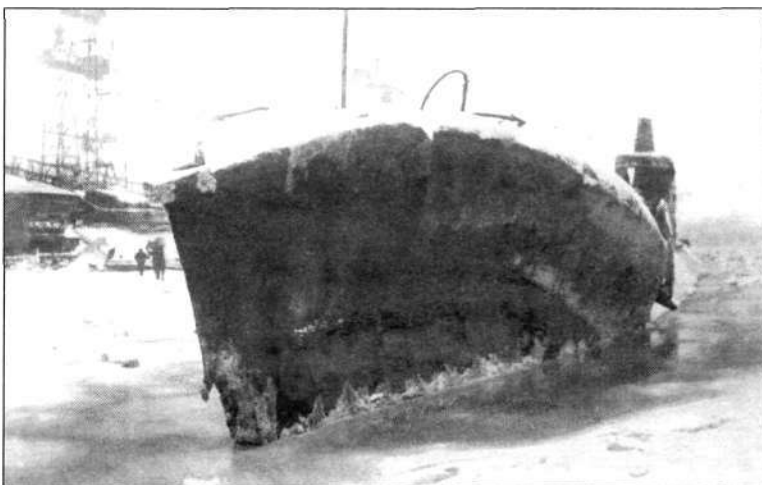
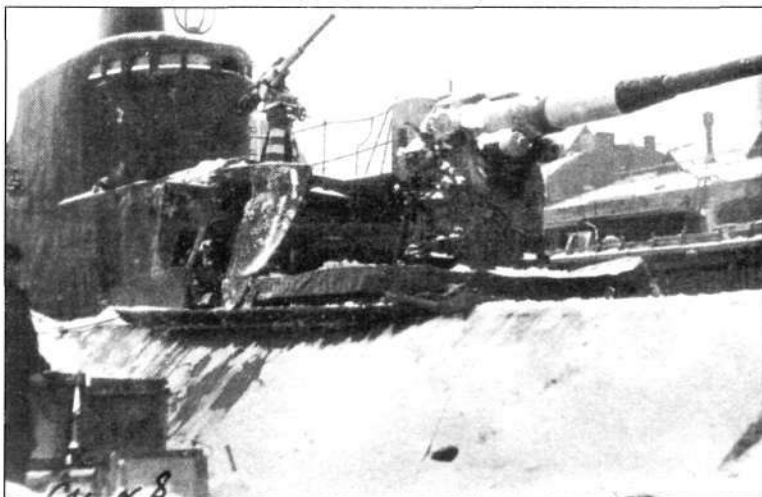
оказалось упущенным — когда субмарина пришла на завод, ей пора уже было выходить в море. Чтобы уложиться в срок, пришлось работать с большим напряжением, несмотря на начавшуюся страшную блокадную зиму. «Вся тяжесть работ, — писалось в политдонесении, — легла на личный состав ПЛ, так как завод не мог полностью обеспечить рабочей силой, и к тому же отсутствие пара, электроэнергии и воздуха [высокого давления] усложняло подготовку ПЛ к походу. Электроэнергия и воздух для пневматического инструмента давались с подлодки. Бойцы и командиры в течение двадцати суток, недосыпая ночами (сон 3—4 часа), не считаясь ни с какими трудностями, физическим перенапряжением, с большим подъемом и воодушевлением готовили ПЛ к боевому походу. Ярким примером проявления мужества является организация погрузки на ПЛ 20-ти торпед. Погрузка происходила день и ночь на протяжении двух суток, при температуре воздуха — 15 град. Из-за тяжелого льда баржа с торпедами не была подведена к борту ПЛ и поэтому приходилось подготовленные торпеды спускать на лед и на салазках подтаскивать к ПЛ... Исключительно трудно было грузить торпеды в 4 кормовых аппарата и тем не менее без единой поломки и повреждения все торпеды были погружены, закреплены, а впоследствии были проверены и подготовлены к боевому выстрелу». Для осмотра и ремонта топливно-балластных цистерн внутрь их опускалось по два специалиста, после чего в цистерну подавалось давление, вытеснявшее воду и позволявшее осмотреть кингстоны.

К походу готовили не только корабль, но и экипаж. В командование подлодкой вступил комдив Егоров, а Лепешкин стал его помощником. Экипаж прошел тщательный отбор, в ходе которого девять моряков были заменены по настоянию врачей, а пять — из-за невысоких морально-деловых качеств. Помимо экипажа, участие в походе должен был принять сам М.А. Рудникий и шесть рабочих.

17 декабря готовность субмарины к выходу проверили командующий КБФ вице-адмирал В.Ф. Трибуц и член ВС Смирнов. Тем же вечером с большим трудом «катюша» смогла пробиться сквозь льды в акватории Адмиралтейского завода и в ночь на 18 декабря за двумя ледоколами начала движение в Кронштадт. При этом караван был обнаружен и обстрелян противником. Уклоняясь, ледокол «Молотов» отдал буксир, и остаток пути субмарина прошла своим ходом. В гавани Кронштадта она столкнулась с буксиром и повредила себе носовую часть. Возникло подозрение, что сместились трубы торпедных аппаратов, но из-за отсутствия времени проверка не выполнялась. До вечера 21-го числа осуществлялся ремонт, одновременно на «катюшу» были приняты усиленные запасы топлива, масла, продовольствия и боеприпасов. Правда, это имело и обратный эффект — продукты и более 500 литров водки (наркомовские 100 грамм в пересчете на весь экипаж на 4 месяца вперед) были распределены по всему кораблю, что привело к неоднократным случаям потребления их личным составом. В ночь на 22-е субмарина за ледоколом «Ермак» начала переход к острову Лавенсари. Как назло, в этот день началась кратковременная оттепель с сильным ветром, сопровождавшаяся подвижкой и торошением льдов. На пе-

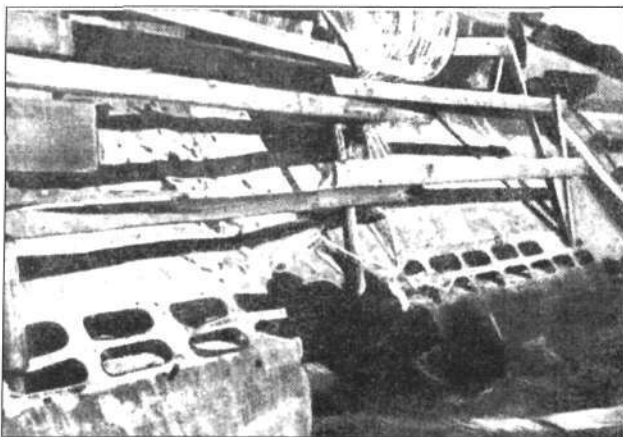
Ледовые повреждения подводной лодки «К-51», декабрь 1941 г.

реходе «катюшу» неоднократно затирало и «Ермаку» приходилось возвращаться, чтобы освободить ее из ледового плена. Однажды льды так сильно сдавили корпус корабля, что кормовая часть ушла под воду, и через газоотводы оказались залиты все три дизеля и трюм 5-го отсека. Но еще более неприятный случай произошел утром в районе острова Сескар. Льды загнали субмарину на глубину 3 метра по глубиномеру центрального поста, а их нагромождение на надстройке и мостике привело к массовым поломкам расположенных там устройств. Не считая многочисленных деформаций легкого корпуса и ограждения рубки, вышли из строя обе 100-мм пушки, была нарушена герметичность ЦГБ №1 и 2, погнуто перо носовых горизонтальных рулей, повреждена часть размещенных в надстройке баллонов ВВД, порваны антенны. Проверить исправность передних крышек торпедных аппаратов было невозможно, поскольку все они были плотно блокированы льдом. Днем лодка достигла Лавенсари, где экипаж в течение двух суток пытался устранить полученные повреждения. Наконец, днем 24 декабря было произведено первое (!) с начала подготовки к походу пробное погружение, которое сразу же показало, что корабль перегружен примерно на 60 тонн и даже с не до конца принятым главным балластом камнем падает на дно. При ударе о грунт были получены новые повреждения цистерн главного балласта, что вкупе с необходимостью выгрузки части твердого балласта и запасов потребовало нового цикла работ на рейде Лавенсари. Они продолжались еще два дня, но снова не привели к положительному результату — даже после выгрузки всего запланированного и осушения всех цистерн маневренного балласта (уравнительных, дифференциальных, быстрого погружения) отрицательная плавучесть все равно составляла около 20 тонн. Неизвестно, чем бы все это закончилось, если капитан «Ермака» не заявил, что наличного запаса угля на ледоколе хватит только на обратный переход в Кронштадт. Поскольку к тому времени стало очевидным, что полностью восстановить боеспособность подлодки можно только в заводских условиях, командование КБФ скрепя сердце дало разрешение на возвращение. Утром 28-го «катюша» прибыла в Кронштадт, а спустя двое суток перешла в Ленинград и была поставлена на зимовку в торговом порту рядом с крейсером «Максим Горький». «Основной причиной срыва лодкой выполнения боевой задачи, — писалось в отчете комбрига А.В. Трипольского о походе «К-51», — явился недостаточный учет трудностей проводки Финским заливом при сложившейся ледовой обстановке, в крайне неблагоприятных метеорологических условиях (ветер 6–7 баллов, подвижка льда). Необходимо отметить чрезмер-



ный просчет в нагрузке подлодки, допущенный конструкторским бюро завода №194 и специалистами бригады подлодок, хотя это до известной степени объясняется тем, что ПЛ «К-51» не проходила сдаточных испытаний». С последним можно согласиться лишь отчасти, поскольку отчетная документация о походе явно указывала на то, что загрузка субмарины запасами проводилась явно без учета расчетов специалистов — всего брали по максимуму, исходя из вместимости помещений. После возвращения комдив Егоров вернулся к выполнению своих прямых обязанностей, а Лепешкин попал в госпиталь Военно-морской медицинской академии, поскольку на нервной почве у него оказались парализованными рука и нога. 14 января он был переведен помощником на «Щ-323», а в командование подводным крейсером вступил капитан 3-го ранга А.Г. Андронов (1907 г.р., ВМУ в 1931 г., УОПП в 1936 г.), ранее возглавлявший экипаж «Щ-317».

На этом история «ледового похода» не закончилась. В конце января при сдаче продуктов, полученных на несостоявшийся поход, выявилась крупная недостача: 269 кг галет, 149 кг печенья, 116 кг консервов, 289 кг рыбы, 209 кг круп, около 16 кг масла, 23 кг молока, 5,5 кг шоколада, 209 л водки и это не считая того, что



Повреждения «К-51», полученные в результате разрыва артиллерийского снаряда у борта 4 апреля 1942 г.

было списано по актам, в т.ч. по причине порчи продуктов. Комиссия, возглавляемая военкомом ДСКР ПЛ полковым комиссаром Волковым, почти полностью оправдала подводников и пришла к выводу, что «перерасход продуктов на ПЛ «К-51» был допущен в силу того, что командование подлодки, стремясь быстрее подготовить ПЛ к выходу на боевую позицию в декабре месяце допустило усиленное питание личного состава, работавшего сверх всяких норм времени, а также питанием 10—15 рабочих завода в течение 3—5 суток, надеясь образовавшийся перерасход покрыть в море за счет экономии». Насколько эти объяснения соответствовали истине, сказать трудно. Начальник Главного политехнического управления ВМФ И.В. Рогов, который судил о ситуации не только по прямым докладом, 16 марта издал директиву №13с, где и недостача и списание по актам порчи и утраты (еще 261 литр водки, 214 кг копченостей и 4500 штук яиц) признавались воровством, хищением и разбазариванием. «Продукты расходовались на свадьбу одного из лейтенантов, растаскивались по квартирам» — указывал Рогов. В выводной части директивы он объявлял о снятии с должности военкома БПЛ полкового комиссара Майорова и предупреждал о неполном служебном соответствии военкома «К-51» старшего политрука Рацуцкого. Вероятно, по командной линии были наказаны и Егоров, Лепешкин и старпом Александров. История с хищением продуктов стала также формальным поводом к смещению с должности командира БПЛ капитана 1-го ранга А.В. Трипольского, к которому еще с осени 41-го имелись серьезные претензии по уровню дисциплины в вверенном ему соединении.

Всю зиму и начало весны «катуша» находилась на стоянке в Торговом порту. Его территория хорошо простреливалась осадной артиллерией из района Стрельны, и 11 марта случайный снаряд, попавший в расположенную на

берегу казарму экипажа, убил одного и ранил семь краснофлотцев. После этого моряков перевели жить на корабль. В апреле немецкое командование провело операцию «Айсштосс», имевшую цель уничтожить вмерзшие в лед корабли Балтфлота. Лодка смогла пережить налет и артобстрел 4 апреля (одна бомба упала на удалении 50 метров), но 24-го вблизи нее взорвались два снаряда. Наибольшие повреждения доставил второй, калибром приблизительно в 150-мм, который упал в 1—1,5 метрах от левого борта в районе 3-го отсека. Погиб вахтенный краснофлотец. На следующий день субмарина осуществляла переход вверх по Неве к новому месту стоянки у Калашиковской набережной, когда начался воздушный налет. На этот раз в 20—25 метрах от корабля разорвалась бомба, причинившая дополнительные осколочные повреждения. Осмотр, произведенный на новом месте стоянки, привел командование к неутешительным выводам. Наиболее серьезным оказалось повреждение обшивки балластной цистерны №5 с левого борта ниже ватерлинии площадью около 4 кв. метров. Кроме этого, в прочном корпусе и рубке насчитали 11 пробоин от 20 до 50—60 кв. сантиметров каждая (в том числе четыре на уровне ватерлинии), разошлось несколько швов. Весь легкий корпус превратился в решето — в нем насчитали 382 осколочные пробоины, из них 182 в ограждении рубки. По сумме повреждений, полученных в результате декабрьского похода, а также взрывов снарядов и бомб кораблю требовался длительный доковый ремонт. Это происшествие фактически вычеркнуло корабль из числа участников кампании 1942 года — из-за большого объема работ подлодку временно поставили на прикол, а часть команды, включая командира, перевели на другие корабли. Лишь в конце сентября субмарину перевели на завод им. Ленина (быв. Невский), а спустя три месяца поставили в плавучий док у Петропавловской крепости. Там устранили повреждения подводной части. Достройка силами личного состава с участием рабочих Адмиралтейского завода производилась в течение всего 1943 г., пока корабль стоял в акватории завода им. Ленина. Это позволило 17 ноября официально ввести подводный крейсер в строй. За месяц до этого на него был назначен постоянный командир капитан 2-го ранга В.А. Дроздов (1905 г.р., ВМУ в 1933 г., УОПП в 1936 г.), до того имевший длительный стаж командования тихоокеанскими «Щ-102» и «Л-19». С июня 44-го началась подготовка экипажа к боевым походам, которая завершилась к началу ноября. Между 11 и 15-м числами «катуша» перешла в финский порт Турку, в шхерах рядом с которым ее экипаж в течение восьми дней впервые отрабатывал погружение, всплытие и плавание в подводном положении. Лишь 23-го субмарина вышла в свой первый боевой поход на позицию в районе Кольберга.

Обстановка, сложившаяся на тот момент на немецких коммуникациях, была довольно своеобразной. С одной стороны, немецкое командование осуществляло через восточную и среднюю часть Балтики весьма интенсивные перевозки, которые далеко не всегда удавалось обеспечить достаточным количеством кораблей охраны. С другой, флотская разведка не смогла вскрыть начертания коммуникаций в средней и западной части театра, что значительно усложняло



**Командир «К-51»
В.А.Дроздов**

«К-51» в походе



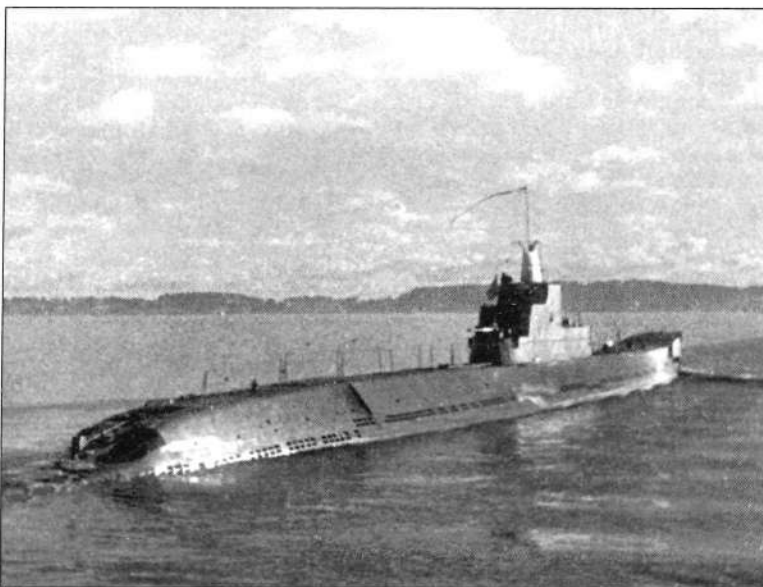
подводникам выполнение боевой задачи. Наиболее очевидный маршрут, пролежавший непосредственно вдоль побережья Померании, был для субмарин недоступным из-за мелководья и наличия там значительной минной опасности в виде полей, выставленных британской авиацией. Где проходил глубоководный фарватер, никто точно не знал, и фактически «К-51» патрулировала южнее него, в том районе, где можно было встретить разве что одиночные рыболовные суда. Именно они и стали главным объектом приложения усилий «катюши». Утром 27 ноября Дроздов обнаружил сразу три траулера, которые мирно ловили рыбу, стоя без хода на небольшом удалении друг от друга. Командир принял их за тральщики, ожидающие конвой в точке randevu, и решил потопить их всех последовательными торпедными атаками, но не тут-то было. Первая же выпущенная торпеда ушла в молоко, предположительно в силу того, что прошла под целью (глубина установки 2 м). Топить корабль артиллерией Дроздов считал слишком рискованным, и атаку пришлось прервать. Более решительно командир действовал в следующей аналогичной ситуации, имевшей место в ночь на 28-е. Выпустив три торпеды по судну, имевшему, по оценке командира, водоизмещение 5—6 тысяч тонн, и не достигнув попаданий, Дроздов приказал открыть огонь. Представляется, что это решение было неслучайным, и, несмотря на официальное осуждение практики артиллерийских атак, командир придерживался на этот счет особого мнения, постоянно тренировал артиллеристов, благодаря чему по итогам артиллерийских стрельб «К-51» заняла первое место в бригаде и третье на флоте. Уже второй залп дал накрытие, а на четвертой минуте судно загорелось, после чего командиры перешли на беглый огонь. На протяжении 50 минут подлодка с дистанции мили расстреливала судно, израсходовав для этой цели 144 100-мм снаряда, после чего наблюдала его гибель. Несмотря на это, авторам лишь недавно удалось установить истинную жертву данной атаки. Из переписки с немецким историком Г.-Ю. Хайзе выяснилось, что ею скорее всего являлся траулер «Золлинг» (260 брт). 22 ноября он вышел из Данцига для рыбной лов-



Штурман «К-51» М.М.Кочергин у перископной тумбы, 1944 г.

ли в район севернее Кольберга, где находился с 23 по 26-е совместно с траулером «Роланд», после чего пропал без вести. Его поисками никто специально не занимался, но 19 декабря другой траулер «Венус» обнаружил в море неизвестный ранее затонувший корабль, с которого водолазы смогли поднять спасательный круг с надписью «Золлинг». Все 13 членов экипажа, составлявших команду траулера, погибли.

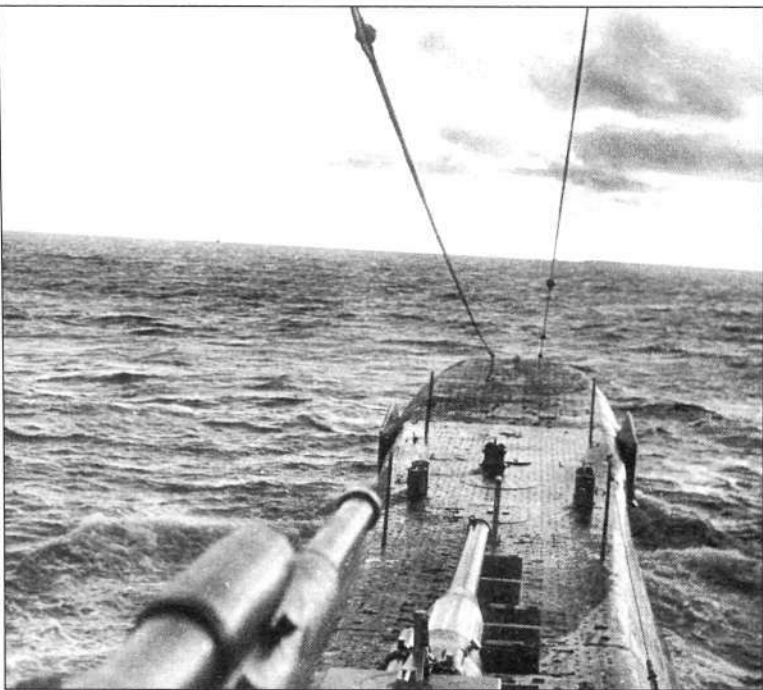
Воодушевленный первым успехом, Дроздов продолжал крейсерство. Днем 28-го субмарина попала в рыбачьи сети, что само по себе уже должно было навести на мысль, что судоходных фарватеров тут быть не может. Тем не менее, встреченную вечером 29-го пару судов командир идентифицировал как конвой, состоявший из транспорта и тральщика. К досаде экипажа, все шесть выпущенных в трех залпах торпед в цели не попали. Это же повторилось и утром 1 декабря, когда «катюша» атаковала из надводного положения одиночное судно. Раздосадованный повторяющимися неудачами Дроздов радировал в базу, что торпеды тонут из-за замерзания машинного крана и рулевой машинки, но командование отказалось признать такую возможность и взвалило всю вину за промахи на ко-



Подводная лодка «К-51» возвращается в базу. Район Хельсинки, 1944 г.

мандира. Не исключено, что неудачи имели и более прозаическую причину. Дело в том, что «К-51» первой на КБФ применяла новейшие торпеды 53-39, которые, возможно, имели заводской брак (в частности, наблюдалось, как одна из торпед, выпущенных 28-го, сильно рыскала по курсу). Так или иначе, но доверие к новейшей торпеде оказалось подорванным, и больше ни одна из балтийских подлодок их не использовала. В той же ситуации Дроздов вернулся к проверенному оружию — артиллерии. На второй минуте послышался глухой взрыв, который на лодке истолковали как взрыв котлов, а через 10 минут стрельбы в упор неизвестное судно затонуло. С высокой долей вероятности можно утверждать, что им был другой

аварийного освещения, чем вызвал короткое замыкание. Последствия пожара устранили 36 часов, но поскольку выяснилось, что топлива на корабле осталось всего на четыре дня, командиру пришлось просить разрешения на возвращение в базу. Если первый поход «К-51» и не был отмечен крупными успехами, то, по крайней мере, она не требовала серьезного ремонта, как в аналогичной ситуации случилось с ее «систершипами». На разборе похода Дроздов получил лишь удовлетворительную оценку, поскольку использование торпедного оружия комбриг Верховский оценил на неудовлетворительно, а в версию об отказе торпед просто не поверил. Тем не менее, оценка материализовалась в орден Ушакова 2-й степени.



Второй и последний поход субмарины начался 23 января 1945 г. Позиция была той же, и это обстоятельство позволило Дроздову действовать более уверенно и не тратить лишнего времени на разведку. Зная, что в открытом море можно ожидать появления конвоев неделями, командир решил рискнуть проникнуть на прибрежную коммуникацию. Это решение привело к успеху — вечером 28 января у маяка Рюгенвальде было замечено крупное судно, стоявшее на якоре. Из четырех выпущенных торпед две попали, ознаменовав конец находившегося в немецком фрахте датского угольщика «Виборг» (2028 брт). Это судно стало самым крупным боевым успехом «К-51» и единственным, одержанным при помощи торпедного оружия. Для перезарядки торпедных аппаратов подлодка отошла в открытое море, где Дроздов смог убедиться, что противолодочная оборона противника со времени последнего похода заметно усилилась. Дважды субмарина подвергалась артил-

Подводная лодка «К-51» в море. Весна 1945 г.

**Артиллерийский расчет «К-51»
чистит оружейный ствол после боя.
1945 г.**

лерийскому обстрелу, побывала под глубинными бомбами, а однажды, находясь на перископной глубине, попала под атаку противолодочного самолета. Проанализировав боевые столкновения, Дроздов пришел к выводу, что все атаки на «К-51» были следствием обнаружений ее при помощи радиолокатора, что сделало его действия более осторожными. В результате «катюша» оказалась отнесена в северную часть позиции, где ей начали встречаться шведские корабли и суда. И если первые всегда несли четко различимые марки нейтралитета, то вторые не всегда могли этим похвастаться. В ночь на 7 февраля Дроздов дважды безуспешно пытался в темноте торпедировать неизвестное судно, и лишь подойдя ближе смог различить, что его силузет образовывали две шведские малые рыболовные шхуны (одна из них — «Рамона», по-видимому, являлась той самой «Рамоной», которую 11.4.1945 потопила «К-56»). После этого командир решил еще раз попытаться счастья у побережья Померании, но ничего там не нашел. Впрочем, попытка продолжалась недолго — минная опасность и излишне крупные размеры лодки подспудно внушали мысль как можно быстрее отойти в открытое море. Здесь «катюша» вновь оказалась между фарватерами, на что указывали частые случаи попадания подлодки в рыбацкие сети, но Дроздов не сделал из этого каких-либо выводов. Безрезультатное патрулирование продолжалось до 14 февраля, когда субмарина получила приказ возвращаться в базу. С 26-го числа она стала на длительный ремонт в Хельсинки. Как указал в своем доносении командир, подлодка не имела ни одного докования на протяжении последних трех лет. Вспомогательный дизель нуждался в срочном ремонте, а биение правой линии вала не оставляло надежд на соблюдение скрытности. Комбриг Верховский счел действия Дроздова пассивными и выставил за поход удовлетворительную оценку. Впрочем, это не помешало командиру в послевоенное время дослужиться до звания контр-адмирала и должности командира дивизии подлодок. Окончание войны «К-51» встретила в доке.

Командовали «К-51» в 1940—1945 гг.: Лепешкин А.В. (5.1940—1.1942), Андронов А.Г. (1—7.1942), Шмонов Н.Е. (врид; 7.1942—10.1943), Дроздов В.А. (10.1943—5.1945).

«К-52»

К началу войны эта подлодка имела наибольшую степень технической готовности среди всех «катюш», строившихся для Тихоокеанского флота. За июнь и июль она успела пройти заводские и швартовные испытания, а в августе приступить к ходовым. Увы, из-за прорыва немцев к Ленинграду их пришлось прервать. По этой же причине сорвалась и попытка в последний момент перевести все оказавшиеся на Балтике подлодки типа «К» на Север в составе ЭОН-17. С 17 по 25



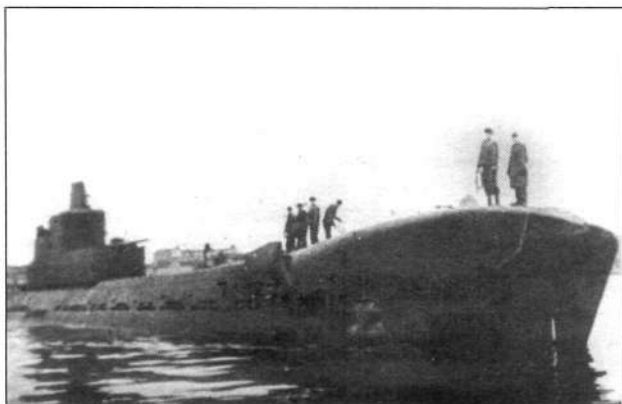
сентября корабль укрывался от налетов авиации противника, лежа на грунте на Малом Кронштадтском рейде или отстреливаясь от самолетов (в семи стрельбах израсходовано 42 100-мм и 150 45-мм снарядов). В ночь на 26-е субмарина перешла в Ленинград, но при подходе к месту стоянки врезалась в опору Литейного моста, получив повреждения форштевня. Тем не менее, по уровню технической готовности и подготовки экипажа (он единственный сдал вступительную задачу) эта «катюша» считалась лучшей среди всех оказавшихся на Балтике, и потому, когда в конце октября командир 4-го дивизиона БПЛ капитан 3-го ранга В.А. Егоров предложил оригинальный план 120-суточного крейсерства в Южной Балтике в течение всего зимнего периода, выбор командования пал именно на «К-52». Учитывалось при этом и то обстоятельство, что возглавлявший экипаж подлодки капитан 3-го ранга Е.Г. Шулаков (1906 г.р., ВМУ в 1931 г., УОПП в 1935 г.) имел пятилетний стаж командования субмаринами Тихоокеанского флота и определенный опыт дальних походов. 23 ноября, когда «катюша» осуществляла на буксире переход с места стоянки на Адмиралтейский завод для окончательной подготовки к выходу, с ней произошла авария. Недостаточное количество воды, принятое в ЦГБ, не оставляло ей шанса пройти под неразведенным Республиканским (ныне Дворцовым) мостом, но когда это стало очевидно, на буксире не услышали команды «стоп». Пока передавали сигналы на буксир, упустили время принять воду в цистерны и дать задний ход электромоторами. В результате при ударе о мостовую пролет были разорваны тумбы перископов, а сами перископы загнуты под углом 45 градусов. Естественно, после этого ни о каком походе уже не могло быть и речи. Всю зиму «катюша» простояла на стоянке у Летнего сада, а весной у Калашниковской набережной, где с участием заводских рабочих на ней были устранены все повреждения. При этом недостающие запасные части брались с недостроенных «К-54» и «К-55». 11 октября лодка официально вступила в строй, а спустя десять дней перешла в Кронштадт, где начала подготовку к боевому походу на позицию западнее острова Борнхольм, где ей предстояло произвести минную постановку. Монтаж и регулировка минного устройства затянулись, и в



**Командир «К-52»
И.В. Травкин**

1942—1943 гг. в должности командира «Щ-303» он совершил три боевых похода, доложил о пяти победах (подтвердилось лишь повреждение одного транспорта), а главное, стал единственным из тех, кого в 1943 г. посылали к немецким сетевым заграждениям в западной части Финского залива и кто смог вернуться в базу. Под его руководством подготовка экипажа продолжалась в Кронштадте, но в связи с тем, что восточная часть Финского залива все еще продолжалась оставаться прифронтовым районом, учебные выходы были не слишком частыми. Тем не менее, к середине октября командование посчитало «катушу» полностью готовой к боевым действиям. Затем последовал переход финскими шхерами, и 10 ноября субмарина вышла на просторы Балтики.

Увы, ее крейсерство в Данцигской бухте продолжалось очень недолго. Еще по пути на позицию Травкин атаковал шведский паром, совершавший переход из Стокгольма в порт Висбю на острове Готланд, но промахнулся и после опознания цели от атаки отказался. Данцигская бухта встретила «катушу» негостеприимно — усиленными вражескими дозорами и большим волнением. При вечернем всплытии 15 ноября первым вышедший на мостик Травкин был накрыт штормовой волной и сброшен через рубочный люк на палубу центрального поста. Падение с высоты нескольких метров не прошло для командира бесследно — была сломана правая рука, травмирован череп и поврежден глаз. Командование пришлось передать обеспечивавшему поход комдиву Шулакову. Но это оказалось только отсрочкой приговора. В аналогичной ситуации вечером 21-го волна захлестнула шахту подачи возду-



ха к дизелям и через нее залила оба дизеля. Субмарина остановилась, и тут, как назло, из темноты показались сторожевые корабли. Пришлось производить срочное погружение, но поскольку в дизельном отсеке уже работали над устранением предыдущей неисправности, команду на погружение не услышали и не перекрыли клапан замещения топлива из топливно-балластной цистерны №8. В результате в топливные цистерны №2 и 3, расположенные внутри прочного корпуса, стал поступать соляр под давлением в несколько атмосфер, что спустя мгновение привело к тому, что обе цистерны раздулись, а затем лопнули. Их выгнувшиеся стенки раздавили 10 баков 2-й группы аккумуляторной батареи, из которых вылился электролит. К счастью, своевременно произведенное отключение группы позволило избежать короткого замыкания и пожара. Тем временем, потерявшая плавучесть лодка стремительно проваливалась вниз и на глубине 85 метров упала на грунт, повредив легкий корпус. Для полноты впечатлений обнаружившие подлодку сторожевики сбросили на нее 12 глубинных бомб, но они не нанесли дополнительных повреждений. Спустя несколько часов аварийная бригада под руководством командира БЧ-5 М.А. Крастелева, работавшая в затопленном до палубного настила трюме 4-го отсека, смогла прекратить поступление воды и изолировать поврежденные баки. Несмотря на это о продолжении похода не могло быть и речи. 24 ноября субмарина прибыла в арендованную у финнов базу Ханко, откуда перешла для ремонта в Кронштадт. Первый блин оказался комом, что вполне закономерно для похода корабля со слабо подготовленным экипажем.

Ремонт продолжался до конца января 45-го. После его окончания подлодка перешла в Хельсинки, откуда финские ледоколы вывели ее на чистую воду на выходе из шхер Аландского архипелага. С 22 февраля «катуша» находилась на позиции у берегов Восточной Померании, вдоль побережья которой противник осуществлял интенсивные перевозки в порты Данцигской бухты и Курляндского полуострова. При этом Травкин столкнулся со ставшей уже традиционной для дальних коммуникаций проблемой — прибрежные фарватеры были недоступны из-за мелководья и британских донных мин, точного же начертания глубоководного фарватера разведка не установила. В результате субмарина действовала на удалении 25—30 миль от берега, между фарватерами, примерно в том районе, где ловили рыбу немецкие траулеры. Представляется, что именно они и были реальными целями атак в ночи на 24 февраля и 8 марта, днем 1-го и вечером 4-го числа этого месяца. По крайней мере, за это говорит то обстоятельство, что подлодка атаковала одиночные суда относительно небольшого водоизмещения или пары «транспорт» — «сторожевик», в то время как настоящие конвои противника имели куда больший состав и включали более крупные пароходы или даже океанские лайнеры. Ни разу «катуша» не была контратакована, но, несмотря на это, в большинстве случаев Травкин даже не предпринимал попыток выяснить истинный результат атаки — так силен был выработанный в 1942—1943 гг. навык «выстрелил — ушел». Что же касается фиксируемых после пуска торпед взрывов, то у них могло быть множество других причин. Впрочем, авторам доводилось слышать и другие мне-



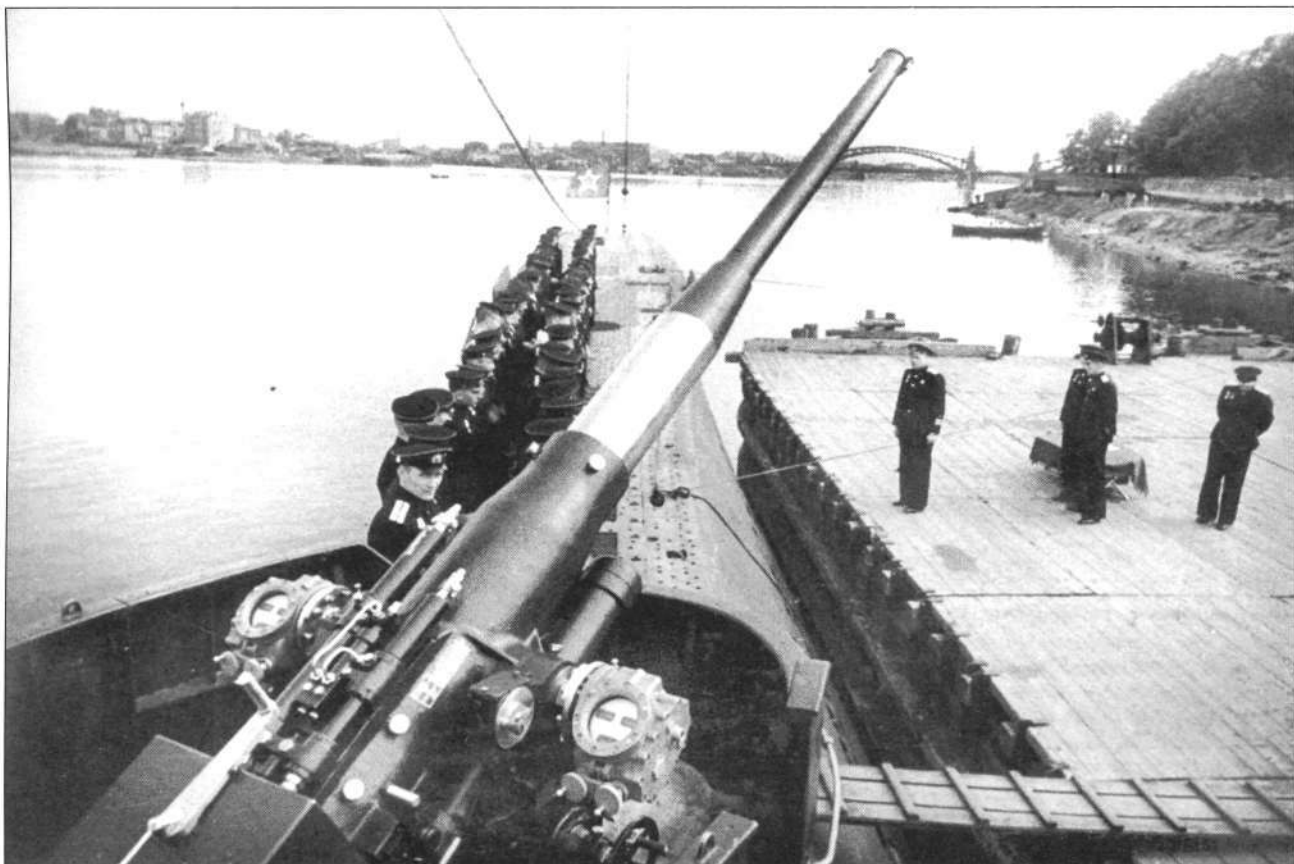
Подводная лодка «К-52» в Хельсинки, 1945 г.

ния. Так, один из весьма уважаемых подводников, служивший в тот момент на БПЛ КБФ в сравнительно большой должности, прямо говорил, что у Травкина на «К-52» был очень «лихой» помощник, который убедил командира в том, что смотреть на представление победных докладов надо «проще». Так или иначе, но по донесению во всех четырех случаях подлодка одерживала победы, хотя ни одна из них не подтверждается противной стороной. Единственный же раз, когда «К-52» действительно попыталась атаковать крупные силы противника, говорил не в пользу Травкина. В ночь на 7 марта она случайно оказалась в районе немецкого глубоководного фарватера «76» в тот момент, когда по нему из Готенхафена в Свиномюнде переходило соединение в составе тяжелых крейсеров «Лютцов», «Адмирал Шеер», двух эсминцев и двух миноносцев. Правда, из состава всего отряда сигнальщики подлодки заметили лишь силуэт одного миноносца. При атаке столь быстроходных целей дорога каждая минута, и командир быстро занял выгодную позицию и произвел залп. Увы, неожиданно для самого Травкина торпеды были выпущены не из кормовых, смотревших в сторону цели аппаратов, а из носовых. Оказывается, что в горячке боя сам командир забыл уточнить, из каких аппаратов он собирается стрелять. Затем залп все-таки дали и из кормы, но благоприятный момент оказался упущенным. К тому же, как следует из немецких материалов, «катюша» была обнаружена радиолокационной станцией на крейсере «Лютцов», после чего он дал сигнал к повороту «все вдруг». Корабли отряда благополучно уклонились от торпед, что, впрочем, не помешало Травкину написать в донесении: *«Через одну минуту после выхода торпед видел взрыв одной торпеды. На корпус же лодки были слышны ясно два сильных последовательных взрыва, попадание торпед не вызывает сомнения»*. В связи с почти полным израсходованием боекомплекта (за время похода подлодка выпустила 17 торпед) субмарина ушла с позиции и 11 марта прибыла в Хельсинки. Именно после



этого похода командование бригады написало представления к награждению Травкина званием Героя Советского Союза, а «К-52» — орденом Красного Знамени, что и было реализовано соответствующими Указами от 20 апреля 1945 года.

В этот день «катюша» шла к берегам Померании в третий раз. В ночь на 21 апреля она достигла места и приступила к крейсерству. С момента последнего похода обстановка несколько изменилась в связи с тем, что почти все примыкавшее к позиции побережье было занято частями Красной Армии и теперь немецкие конвои были вынуждены ходить исключительно глубоководным фарватером, рядом с которым и действовала субмарина. Тем не менее, две первых атаки — днем 21-го и вечером 22-го — по-видимому, вновь были выполнены против рыболовных судов. Атаки конвоев, курсировавших между Данией и Данцигской бухтой, тоже состоялись (в ночи на 25 и 27 апреля), но вопреки победным докладам подлинными успехами они не сопровождались. Очевидно, сказались отсутствие навыков в определении элементов движения цели в ночное время и стрельбы из надводного положения. Израсходовав все торпеды к носовым аппаратам, сразу после последней атаки субмарина направилась в Хельсинки, куда и прибыла вечером 30 апреля. Там она и находилась на момент окончания войны. Как это ни парадоксально, но «К-52» оказалась единственной



Награждение членов экипажа «К-52» медалями «За оборону Ленинграда», 1944 г.



из балтийских «катюш», которая не добилась ни одной подтвержденной победы, зато была удостоена правительственной награды и имела командиром Героя Советского Союза.

Командовали «К-52» в 1941—1945 гг.: Шулаков Е.Г. (1.1941—3.1944), Травкин И.В. (3.1944—5.1945).

«К-53»

Эта «катюша» к началу войны имела наименьшую степень технической готовности из всех подлодок XIV серии, строившихся Адмиралтейским заводом. Завер-

шить достройку не удавалось из-за не поступивших от контрагентов деталей подъемного устройства перископов. Как и любой недостроенный корабль, «К-53» долгое время не имела стабильного экипажа и командира. Вероятно, именно по этой причине даже в тревожный сентябрь 41-го она не покинула акваторию завода. Это произошло лишь после того, как 22 июня 1942 г. место стоянки накрыла немецкая осадная артиллерия. Хотя основной удар приняла стоявшая рядом «Щ-408» — она получила два прямых попадания — досталось и «катюше». Осколками разорвавшегося поблизости снаряда в восьми местах пробило обшивку ЦГБ №7 по левому борту. Интересно отметить, что тонкий легкий корпус подводного крейсера пострадал даже от взрывной волны — в куске обшивки площадью 1,6 на 1,8 метров впоследствии насчитали 75 небольших вмятин. Сразу после этого корабль ушел на стоянку у Калашниковской набережной, игравшей в то время роль затона для недостроенных или поврежденных и не ремонтирующихся кораблей, но в начале сентября ненадолго вернулся на завод. Узнав, что ввод в строй снова откладывается, замнаркома ВМФ адмирал И.С. Исаков распорядился снять с субмарины комплект баков аккумуляторной батареи и отправить их на Северный флот. Еще раньше — в октябре 41-го — для формирования береговых батарей были розданы все корабельные пушки. В конце года лодка стала в акватории завода им. Ленина, где после возвращения орудий и налаживания поставок аккумуляторных батарей по ленд-лизу ее 31 июля 1943 г. все-



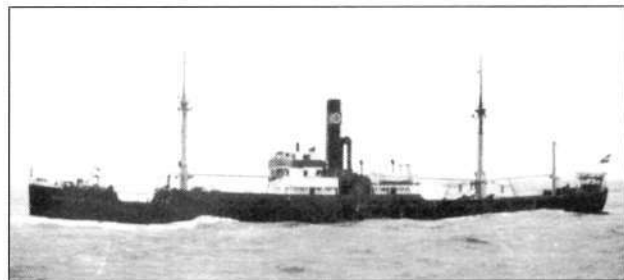
**Командир «К-53»
Д.К.Ярошевич**

таким образом удалось сдать флоту. Впрочем, в условиях, когда подводные силы КБФ оказались заблокированы в восточной части Финского залива из-за установки противником сплошной противолодочной сети на линии Таллин — Хельсинки, сроки ввода в строй уже не имели принципиального значения. Только в марте следующего года на подлодку был назначен постоянный командир капитан 3-го ранга Д.К. Ярошевич (1911 г.р., ВМУ в 1937 г.), совершивший в 1942 г. один поход в Балтийское море в качестве командира «Щ-310». Именно под его руководством летом 44-го экипаж подготовился к боевым действиям, вслед за чем в ноябре последовал переход в финский порт Турку, который после выхода Финляндии из войны стал одной из маневренных баз бригады подлодок.

Первый поход, начавшийся 23 ноября, не принес «катуше» реальных успехов. На позиции у Либавы, где ей довелось действовать, немцы ранее неоднократно обнаруживали наши субмарины и потому выставили сильные противолодочные патрули. В море же шансы на обнаружение конвоев заметно падали, тем более что всю прилегающую к порту зону конвой противника старались миновать в темное время суток. Первую цель удалось обнаружить поздно вечером 4 декабря, когда лодка проводила зарядку в надводном положении. Желая попасть наверняка, Ярошевич сблизился с атакуемым транспортом на дистанцию в 2,5 кбт, но выпущенные торпеды сошли с курса из-за 7-балльного волнения. Подлодка, в свою очередь, была обнаружена сторожевым кораблем «V 1604», который открыл по ней артиллерийский огонь и вынудил срочно погрузиться. Поскольку глубина под килем составляла всего 25—27 метров, не было ничего удивительного в том, что массивная «катуша» по инерции пролетела нужную глубину и с силой ударилась кормой о грунт. Затем подлодка продолжила движение, но свирепствовавший на поверхности шторм еще дважды ударял ее о дно. Вертикальный руль после этого перестал перекачиваться, и лишь через некоторое время удалось расходить его до 10—15 градусов на оба борта. Тем не менее, командир, имевший полное право попроситься на базу, решил остаться на позиции. Вторая атака была произведена в ночь на 10 декабря, и хотя Ярошевич и утверждал, что лично наблюдал попадание, находясь на мостике, в немецких документах не содержится ни упоминаний о потоплении, ни даже об обнаружении советской подлодки. Спустя три дня выяснилось, что из-за повышенного расхода топлива (нормальные ходовые испытания, на которых можно было бы установить истинные характеристики корабля, не проводились) его осталось только на возвращение в базу. 16 декабря «К-53» прибыла в Хельсинки, где до 1 марта проходила послепоходный ремонт. Комбриг Верховский счел действия Ярошевича правильными, а с учетом того, что экипаж выходил в боевой поход впервые, повысил оценку до хорошей.

Второй поход сопровождался более интересными событиями. С 8 марта субмарина действовала на позиции у Кольберга, где до нее крейсировала «К-51». Поскольку подходить к берегу из-за минной опасности было слишком рискованно (на этом основании командир не стал выполнять приказ об атаке кораблей противника, обстреливавших советские войска под Кольбергом), оставалось только надеяться на обнаружение конвоев, следовавших глубоководным фарватером, и тут Ярошевичу повезло. Днем 17 марта он с дистанции 5 кбт атаковал и потопил шедший одиночно транспорт «Маргарета Кордс» (1912 брт). Корабли проходившего в полтора милях немецкого конвоя спасли экипаж судна, но преследовать подводный крейсер не стали. Увы, повторить этот успех в последующие дни не удалось. В ночь на 22-е субмарина была обнаружена сторожевиками противника, которые сбросили на нее 4 глубинные бомбы, а вечером того же дня эсминцем «Z 39» и миноносцем «Т 36». Эти два корабля лишь недавно вступили в строй и теперь отработывали программу артиллерийских стрельб и поиска подлодок, для чего им выделили субмарину «U 1102». Однако события развернулись так, что отрабатывать упражнения пришлось не на своей, а на вражеской подлодке — «К-53». На протяжении 22 и 23 марта корабли несколько раз обнаруживали «катушу» посредством гидроакустики, но поскольку этот район использовался и в качестве учебного полигона для подготовки подводных сил кригсмарине, атаки глубинными бомбами были запрещены и экипажи кораблей использовали для отпугивания лодки обычные ручные гранаты. Утром 24-го «Z 39» и «Т 36» ушли в базу, но им на смену пришел конвой, который хотя и не обнаружил «катушу», зато подвергся нескольким налетам нашей авиации, взрывы бомб которой (всего на «К-53» насчитали 219 взрывов) Ярошевич принял за крупномасштабное преследование. Почти сутки подлодка пролежала на грунте, а когда всплыла, сигнальщики зафиксировали две торпедных атаки, произведенных субмариной противника (к сожалению, уничтожение немецких документов в конце войны не дает возможности прокомментировать этот случай). После этого командир счел за благо отойти к шведскому побережью для уточнения счисления и зарядки в спокойных условиях. Затем «К-53» на сутки вернулась на позицию, откуда в связи с исчерпанием запасов топлива и продовольствия ее отозвали в базу. Ярошевича похитиковали за недостаточную активность и выставили удовлетворительную оценку.

В Хельсинки субмарина ремонтировалась со 2 по 30 апреля, вслед за чем вышла в море еще раз. На этот



Транспорт «Маргарета Кордс»



раз она заняла позицию у побережья Восточной Померании, где по замыслу должна была прервать движение между портами Данцигской и Кильской бухт. В связи с явно ощущавшимся концом войны, блокированные на прижатых к морю плацдармах немецкие солдаты и беженцы всеми силами пытались уйти на запад, так что недостатка в целях не ощущалось. Вечером 6 мая Ярошевич произвел торпедную атаку на один из конвоев (по-видимому, отряд немецких эсминцев, который днем вышел на запад с якорной стоянки у мыса Хель), но из-за тумана и опасения столкнуться с одним из атакуемых кораблей стрелять пришлось с глубины по акустическим пеленгам, что привело к промаху. Вслед за этим Ярошевич получил приказ перекрыть выходы из Либавы, но и это задание удалось выполнить не лучше, чем предыдущее. Единственный конвой был обнаружен 9 мая на дистанции, не позволявшей стрелять торпедами, а всплыть и атаковать корабли артиллерией командир не решился. Несмотря на объявление о капитуляции Германии, поставленная подлодке задача не отменялась и в последующие дни. «Катюша» продолжала свое крейсерство до 24 мая, причем даже смогла пополнить боевой счет, потопив 13-го числа несколькими выстрелами брошенный в море немецкий катер. Интересно отметить, что «К-53» стала единственной балтийской подлодкой данного типа, имевшей подтвержденную победу при стрельбе торпедами из подводного положения.

Командовали «К-53» в 1941—1945 гг.: Городничий Л.И. (3—7.1941), Федотов М.В. (9.1941—4.1943), Кабо И.С. (5.1943—2.1944), Травкин И.В. (2—3.1944), Ярошевич Д.К. (3.1944—5.1945).

«К-56»

Эта подлодка стала головной из трех «катюш», строившихся Балтийским заводом. Командовал кораблем капитан 3-го ранга Г.А. Гольдберг (1905 г.р., Мортехникум в 1929 г., УОПП в 1935 г.), имевший стаж командования субмаринами с начала 1936 г. К началу войны на подлодке заканчивался монтаж приборов и меха-

низмов, а в первые военные месяцы успели начаться заводские и швартовные испытания. Их пришлось прервать в августе 41-го в связи с приближением немцев к Ленинграду. Вместе с «К-51» и «К-52» почти всю вторую половину сентября субмарина провела в Кронштадте, отбиваясь от налетов немецкой авиации. Из своих «сорокапятков» она произвела 18 стрельб, выпустив 144 снаряда. Что же касается 100-мм орудий, то они были переданы в береговую оборону еще раньше, чем были смонтированы на корабле. В ночь на 26-е при возвращении в Ленинград на подлодке произошла авария. Из-за среза кулачков зацепления перестал работать привод насоса осушения цистерны гидромукта. Эта привело к цепной реакции: гидромукта заполнилась водой, самостоятельно включилась, что привело к резкому повышению нагрузки на единственный работавший электродвигатель. Сработал автомат защиты первой группы батарей, напряжения же от второй группы оказалось недостаточно для запитывания привода вертикального руля. Поскольку в этот момент он находился в положении 30 град на левый борт, подлодка вылетела на бровку Морского канала. К счастью, повреждения были незначительными и корабль после ликвидации аварии снялся с мели задним ходом. Впрочем, эта авария оказалась далеко не последней. 17 апреля 1942 г. при очередной зарядке батареи на подводном крейсере произошел пожар, в результате которого полностью выгорела распределительная станция вспомогательного дизеля. Для продолжения достройки ее пришлось взять из запаса для недостроенной «К-55». Только 29 ноября корабль вступил в строй (без 100-мм орудий), но из-за неподготовленности экипажа и сложившейся в Финском заливе обстановки участие в боевых действиях пришлось отложить до осени 44-го. Еще в мае 42-го Гольдберг, несмотря на две аварии, стал командиром дивизиона «щук», его преемником на «К-56» стал капитан 3-го ранга И.П. Попов (1908 г.р., ВМУ в 1934 г., УОПП в 1936 г.) — достаточно опытный подводник, командовавший лодками с 1937 г., но в то же время нес-



**Командир «К-56»
И.П. Попов**

колько переоценивавший собственные способности и весьма недисциплинированный на берегу. Еще в 1941 г. он бросил семью, а с 1943 г. женился гражданским браком с другой женщиной, что в то время воспринималось как многоженство. Склонный к частому употреблению спиртных напитков не только на берегу, но и на службе, Попов к весне 42-го сумел вызвать к себе массовые антипатии со стороны экипажа «П-2», который даже обратился к уполномоченному особого отдела

с просьбой обратить внимание на их командира! В ситуации острого кадрового голода командование решило не трогать Попова и перевести его на другой корабль. Именно под его руководством 14 октября 1944 года «К-56» вышла из Кронштадта, чтобы первой из всех балтийских «катюш» совершить боевой поход на просторы южной части моря.

По замыслу, подлодка должна была действовать совместно с авиацией, которая наводила бы ее на конвои врага, а в остальное время находиться на позиции ожидания южнее о. Эланд. Впрочем, очень скоро выяснилось, что по ряду причин наши самолеты-разведчики не могут обеспечить ее надежными разведданными на расстоянии 400—450 км от своих баз. В связи с этим командование приказало Попову за-

нять позицию у южного входа в пролив Кальмарзунд. В 1942 году это был один из оживленнейших узлов коммуникаций, через который из Швеции в Германию шли транспорты с железной рудой, но теперь обстановка резко изменилась. Еще в августе и сентябре 44-го шведское правительство объявило о разрыве торговых отношений с Германией и запрете на посещение своих портов германскими судами. Очевидно, в штабе КБФ об этом не было известно, либо шведские заявления не вызвали особого доверия. Попов действовал достаточно энергично и не побоялся вести ночной поиск целей в надводном положении. В ночь на 22 октября, заметив три постоянных огня, он решительно лег на курс сближения, но вскоре обнаружил, что все они принадлежат установленным на южной оконечности Эланда навигационным створам. «Катюша» начала отходить в море, но тут внезапно всем корпусом выскочила на мель. Впрочем, упредить известный случай со «шведским комсомольцем» Попову не довелось — после продувания почти 124 тонн воды и соляра сначала из минно-балластной цистерны и цистерны быстрого погружения, а затем и ЦГБ №3, 4, 7, 8, 9 подлодка облегчилась настолько, что смогла сойти на чистую воду. Последующий осмотр вскрыл повреждения легкого корпуса, забортной арматуры, ограждения вертикального руля и левого винта, который оказался погнут. Такова была цена штурманской ошибки, которая в условиях плавания у берега с многочисленными ориентирами представляется совер-

«К-56» в Хельсинки. На переднем плане — подводная лодка «Лембит», 1944 г.

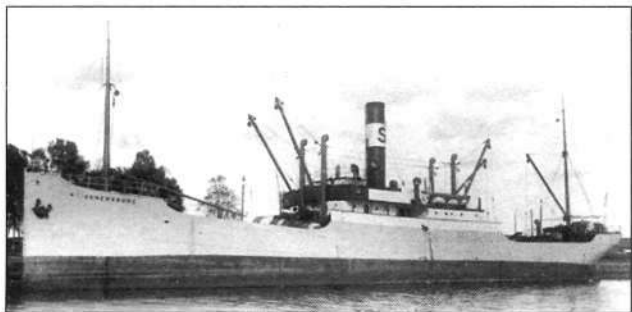




Пароход «Балтенланд» (быв. латвийский «Вальдона»)

шенно непростительной. В ночь на 24 октября Попов получил приказ занять позицию в Данцигской бухте. Плавание в этом районе продолжалось недолго. «Катюша» попала в сильный шторм, который командир решил переждать на грунте. Однако даже на глубине 25 метров безумство стихии ощущалось довольно сильно — корпус корабля сильно било о каменистое дно, что нанесло тонкой обшивке дополнительные повреждения. Осмотр, произведенный днем 25-го, привел к неутешительным выводам: в результате многочисленных повреждений топливно-балластных цистерн за лодкой волочился широкий соляровый «шлейф». После этого Попову не оставалось ничего другого, как попроситься вернуться в базу. За посадку на мель и не использование ряда возможностей атаковать (командир «К-56» опознал эти корабли как шведские) комбриг Верховский выставил за поход неудовлетворительную оценку. Далее последовал ремонт в Кронштадте, который продолжался до начала декабря. 12 декабря подлодка прибыла в Турку, откуда спустя 5 дней вышла на позицию к Кольбергу, сменив там «К-51».

Второй поход обеспечивал комдив Шулаков, и, видимо, именно этому обстоятельству «К-56» обязана своими главными достижениями. Хотя первая торпедная атака утром 23 декабря на одиночное судно, несмотря на видимый успех, не была даже зафиксирована противником, вечером 25-го Попов обнаружил крупный конвой, который решили атаковать из надводного положения. Первый залп успеха не принес (оказалось что цель — 10000-тонный транспорт — вопреки наблюдениям командира не имела хода), а из-за



Шведский пароход «Венерсборг»

приближения катера Попов приказал срочно погрузиться. Шулаков оказался более инициативным и решительным — он приказал Попову всплыть и догнать конвой. После упорного 3,5-часового преследования тремя оставшимися в носовых аппаратах торпедами удалось торпедировать и потопить транспорт. Затем по инициативе комдива был дан залп из кормовых по входившему в состав того же конвоя танкеру. Внезапно «танкер» повернул на лодку и открыл огонь из автоматической пушки, заставив ее погрузиться. Впрочем, это не отбило у Шулакова желания одержать новую победу. Уже спустя 25 минут субмарина всплыла и начала поиск цели, чтобы расстрелять ее артиллерией. Конвой был обнаружен спустя 55 минут, но еще раньше, чем подводники успели что-то предпринять, сторожевик осветил лодку прожектором и открыл огонь из тяжелого орудия. Вслед за этим вражеский корабль на протяжении почти 5 часов преследовал «катюшу», сбросив на нее 6 глубинных бомб. Немецкая картина событий существенно отличается от вышеизложенной. В результате второго залпа был торпедирован совершавший одиночный переход пароход «Балтенланд» (3038 брт), который в тонущем состоянии был обнаружен находившимся поблизости охотником «Uj 1434». Именно он и был опознан как «танкер», который столь упорно пыталась атаковать «К-56». Отогнав подлодку, охотник занялся спасением экипажа судна и практически завершил это, когда «катюша» показалась вновь. Легко предсказать, чем могла закончиться ночная встреча с «танкером», будь немецкие артиллеристы чуть более удачливыми...

Вторая успешная атака пришлось на вечер 29 декабря. Все прошло как на учениях: обнаружение 6000-тонного судна в надводном положении, сближение на дистанцию 8,5 ктб, трехторпедный залп, попадание в судно, которое быстро ушло под воду. Проблема заключалась только в том, что реально жертвой атаки стал шведский пароход «Венерсборг» (1046 брт), совершавшее рейс вдоль побережья Швеции из Сундсвалля в Кёпенгаген с грузом целлюлозы. Точно не известно, видели ли с борта «К-56» марки нейтралитета, но сомнения в национальной принадлежности должны были возникнуть хотя бы потому, что судно, в отличие от немецких, шло со всеми включенными навигационными огнями. Решающим обстоятельством явилось то, что пароход в момент торпедирования лежал на курсе 220 градусов, который вел его прямо на оккупированный немцами остров Борнхольм. Еще раньше с «К-56» заметили, что в ту ночь на острове светил маяк, и, сопоставив эти два факта, комдив с командиром решили атаковать. Судьба 20 человек шведского экипажа (в него входили и две женщины) сложилась трагически. Хотя ни один из них не погиб при взрыве торпеды и все оказались в спасательных шлюпках, часть погибла при попытке высадиться на берег в условиях сильного прилива, часть от переохлаждения. Спасти удалось лишь одному из матросов, которого утром 1 января с прибрежной скалы сняли проплывавшие мимо рыбаки. «Венерсборг» стал седьмым шведским судном, уничтоженным нашими субмаринами за время Великой Отечественной войны, но в отличие от потоплений 1942 года оно было лишено какой-либо военной целесообразности и стало результатом нерегламентированности действий наших

субмарин на Балтике с точки зрения международного права. Дело в том, что советское правительство никогда не делало заявлений об установлении морской блокады Германии, координатах блокадной зоны и уж тем более о фактически имевшем место приказе подлодкам вести неограниченную подводную войну. Выдававшийся командирам в конце 1944 г. боевой приказ запрещал лишь атаки в территориальных водах Швеции, а до них в данном случае было далеко. Можно предположить, что, объяви мы об этом открыто, шведы плавали бы только в пределах своих вод, а так они рассчитывали на марки нейтралитета и отличительные огни, которые фактически лишь помогали нашим сигнальщикам обнаружить цель на большом расстоянии. Вышеизложенное не означает, что наши подводники старались потопить каждое встреченное шведское судно. В подавляющем большинстве случаев, увидев марки, командиры от атак отказывались, но при определенном стечении обстоятельств, как в случае с «Венерсборгом», судно могло быть опознано как вражеское на такой дистанции, с которой марки не различались. Что же касается финала того похода, то последняя торпедная атака — на крупный конвой — состоялась в ночь на 2 января, но попасть в цель не удалось, а поскольку все находившиеся на борту торпеды были израсходованы, 5-го «катюша» прибыла в Хельсинки. Комбриг Верховский в своем заключении назвал действия Попова «достаточно смелыми и активными», хотя и попенял ему за слабую натренированность в определении элементов движения цели на глаз. Общая оценка за потопление трех транспортов суммарным водоизмещением 24 тыс. тонн — «хорошо».

Тем не менее, награждать Попова не стали. По всей вероятности, причиной тому стали его новые «подвиги» на берегу. В январском 1945 г. политдонесении БПЛ указывалось следующее:

«Некоторые крупные и ответственные командиры сами нарушают дисциплину (Попов, Лобанов, Маринеско и др.), слабо занимаются воспитательной работой с подчиненным им офицерским составом, не учат их воспитанию личного состава и не требуют беспрекословного выполнения приказаний. Причем некоторые офицеры нарушают дисциплину и это видят либо узнают краснофлотцы, и этот дурной пример становится достоянием самих подчиненных.

Командир К-56 Попов вел себя недисциплинированно, воспитательной работой с личным составом занимался не систематически и формально. В январе совершил самовольную отлучку, склонив своего подчиненного командира БЧ-5 т. Барсукова. Вместе в ресторане в Хельсинки связались с женщиной финкой, напились пьяными, скандалили*. Забыли о чести советского офицера, опорочили ее на территории иностранного государства, совершили тяжкое преступление перед Родиной... По поведению капитана 3-го ранга Попова офицерский состав выражает свое возмущение. Попов вообще морально нечистоплотен. Имеемые данные о самовольных отлучках и связях с финскими женщинами ранее, Попов отрицает. При явных фактах, когда предъявляли вещи, оставленные у женщин (пистолет и фуражка), и то Попов отрицал свое пребывание у финских женщин.

На доклад комбрига командующий КБФ арестовал Попова на 7 суток. Но вряд ли это мероприятие вып-



«К-56» в Хельсинки, 1944 — 45 гг.

равит положение, как лично с Поповым в его поведении, так и среди офицеров бригады.

И эти качества незамедлительно по ходу времени передавались личному составу. Краснофлотцы К-56 старшина 1 статьи Балабас, член ВКП(б), старшина 1 статьи Карасев, член ВКП(б) и командир отделения радистов Ющенко, во главе с офицером старшим инженер-лейтенантом Хряпа после похода были направлены в Ленинград в дом отдыха подводников. 18 января по возвращению в Хельсинки в поезде напились пьяными, начали хулиганить, ругаться, скандалить. Ющенко в пути, не доезжая станции Териоки застрелился из оружия системы «наган», которое ему не положено было носить. Офицер Хряпа не сумел предотвратить скандала во время пути, так как сам был выпивши». И это политдонесение было не единственным в своем роде. В конечном итоге в марте Попова иск-

* Фактически речь шла о произошедшем 21 января случае, когда, находясь в самовольной отлучке, после знакомства с двумя владевшими русским языком финками Попов и Барсуков решили продолжить вечер на квартире у одной из женщин. Вслед за обильным возлиянием подводники заснули, а после пробуждения устроили драку друг с другом. Испуганные женщины вызвали краснофлотский патруль, который задержал Барсукова, в то время как Попов сумел выскочить в окно и вернуться на корабль. На дознании он отрицал свое участие в произошедшем, несмотря на то, что ему в качестве доказательств были предъявлены забытые им на квартире фуражка с подписанной фамилией и личное оружие.

Еще раньше перед возвращением Попова из первого похода в расположение бригады пришла другая женщина, которая просила разрешить ей свидание с Поповым, который к обозначенному времени обещал ей вернуться из боевого похода. Особый отдел начал расследование по факту разглашения военной тайны, но и оно было спущено на тормозах.

лючили из партии, но от командования лодкой ввиду отсутствия замены не отстранили. 29 марта субмарины вышла в третий поход со старым командиром и заместителем начальника политотдела капитаном 3-го ранга Н.Н. Собколовым.

Поняв, что ему надо «набирать очки», Попов старался действовать как можно активнее. Прибыв на позицию у побережья Восточной Померании 4 апреля, он уже после полудня тех же суток вышел в атаку на крупный конвой, шедший из Данцигской бухты на запад. По наблюдениям командира, караван включал в свой состав легкий крейсер типа «Эмден», крупную плавбазу, а также несколько кораблей и судов меньшего водоизмещения. Четырехторпедный залп по крейсеру был выпущен с дистанции 10 кбт, причем спустя полторы минуты акустик доложил о трех взрывах. Хотя преследованию подлодка не подвергалась, под перископ Попов решился подвсплыть только спустя 42 минуты. Согласно его наблюдениям, большая часть судов все еще находилась на месте атаки, предположительно поднимая людей из воды, а крейсера не было видно. По немецким данным, накануне вечером из Данцигской бухты вышел конвой, куда входила плавбаза китобойных судов «Вальтер Рау» (13751 брт), а спустя несколько часов другой, включавший учебный артиллерийский корабль «Орион» (бывший вспомогательный крейсер) и лайнер «Вангони» (7848 брт). По-видимому, кто-то из них и был принят за легкий крейсер*. Ни одно из этих судов 4 апреля не погибло и даже не было повреждено. Что же касается услышанных взрывов, то скорей всего их причиной являлось профилактическое бомбометание, факт наличия которого еще до атаки признал в боевом донесении и сам Попов. Последующие действия подлодки пошли по нисходящей в связи с кажущейся активизацией сил протинника. Днем на перископной глубине подлодку атаковали самолеты, ночью, когда она осуществляла поиск в надводном положении — обстреливали корабли. Наконец, в ночь на 11 апреля Попов обнаружил «одиночный вражеский тральщик без хода», с которым решил покататься за все обиды. Хотя выпущенные торпеды прошли под целью, артиллерийский огонь с дистанции всего 2 кбт сделал свое дело — через 12 минут с начала обстрела корабль пошел на дно. Правда, будь он на самом деле тральщиком, «катуше» скорей всего не поздоровилось бы — ее мощная 100-мм артиллерия оказалась фактически незадействованной (у кормового орудия прикипела пробка, закрывавшая казенник (не проверялась в течение длительного времени), а носовое очутилось вне углов обстрела; лишь в конце боя успело сделать 4 выстрела), а огневой мощи «сорокапятки» скорей всего не хватило бы для того, чтобы заставить вражеских артиллеристов замолчать. Жертвой в данном случае оказалась шведская рыболовная шхуна «Рамона» (57 брт), один из членов экипажа которой погиб. Хотя и в данном случае нейтральное судно несло постоянные отличительные огни, в оправдание Попова можно при-

вести тот факт, что место потопления находилось в 46 милях от берегов Швеции, зато всего в 30 милях восточнее Борнхольма. Сразу вслед за этим лодка подверглась длительному преследованию (зафиксировано 77 взрывов), которое на самом деле являлось не чем иным, как ударами нашей авиации по конвою, шедшему через позицию «К-56» из Свинемюнде в Либаву. В последующие дни по различным причинам сорвалось еще несколько атак, причем в последнем случае, 21 апреля из-за того, что подлодку обнаружил охранявший суда тральщик «М 322». Он обстрелял перископ из зенитных автоматов, а затем сбросил на «катушу» 18 глубинных бомб. Поскольку глубина моря в том месте составляла всего 30 м, Попов принял рискованное решение лечь на грунт, которое он объяснил тем, что *«глубины малые и лодка сильно шумит и хорошо прослушивается противником»*. Лишь ошибка немецких наблюдателей, неточно определивших место обнаружения перископа, позволила избежать трагического финала — от взрывов на корабле осыпалась пробковая изоляция, разбились все лампочки, которые не были закреплены на амортизаторах. После этого командир счел за благо отойти к шведским берегам, откуда он попросился в базу, ссылаясь на отсутствие дистиллированной воды для доливки батарей. 26 апреля подлодка прибыла в Хельсинки, где вскоре стала в док. Действия Попова были оценены лишь на «удовлетворительно» в связи с тем, что он не пронаблюдал гибель крейсера, расстреливал «тральщик» со слишком близкой дистанции и во время атаки глубинными бомбами лег на грунт. Тем не менее, 26 мая его наградили орденом Красного Знамени. Правда, это не уберегло его от снятия с должности 13 июня с формулировкой *«за пьянство, недисциплинированность и бытовую распушенность»*. В связи с этим нельзя не отметить другой парадоксальный факт: именно на «К-56» пришлось более половины тоннажа, потопленного балтийскими «катушами». Это определенным образом ставит Попова в один ряд с «подводником №1» А.И. Маринеско, с которым у него оказалось очень много схожих в биографии пунктов... Правда, Попов не стал командиром тральщика и не был понижен в звании. В октябре 45-го он получил назначение в ВМУ имени Фрунзе сначала на преподавательскую, а затем на строевую должность, получив в апреле 1946 г. погоны капитана 2-го ранга. По всей видимости, из произошедшего с ним офицер никаких выводов не сделал, поскольку в июне 1951 г. внезапно очутился в распоряжении командующего СФ, а в марте 52-го, после непродолжительного прохождения службы в береговых учебных подразделениях был уволен по статье 43 пункт «а» за систематическое пьянство.

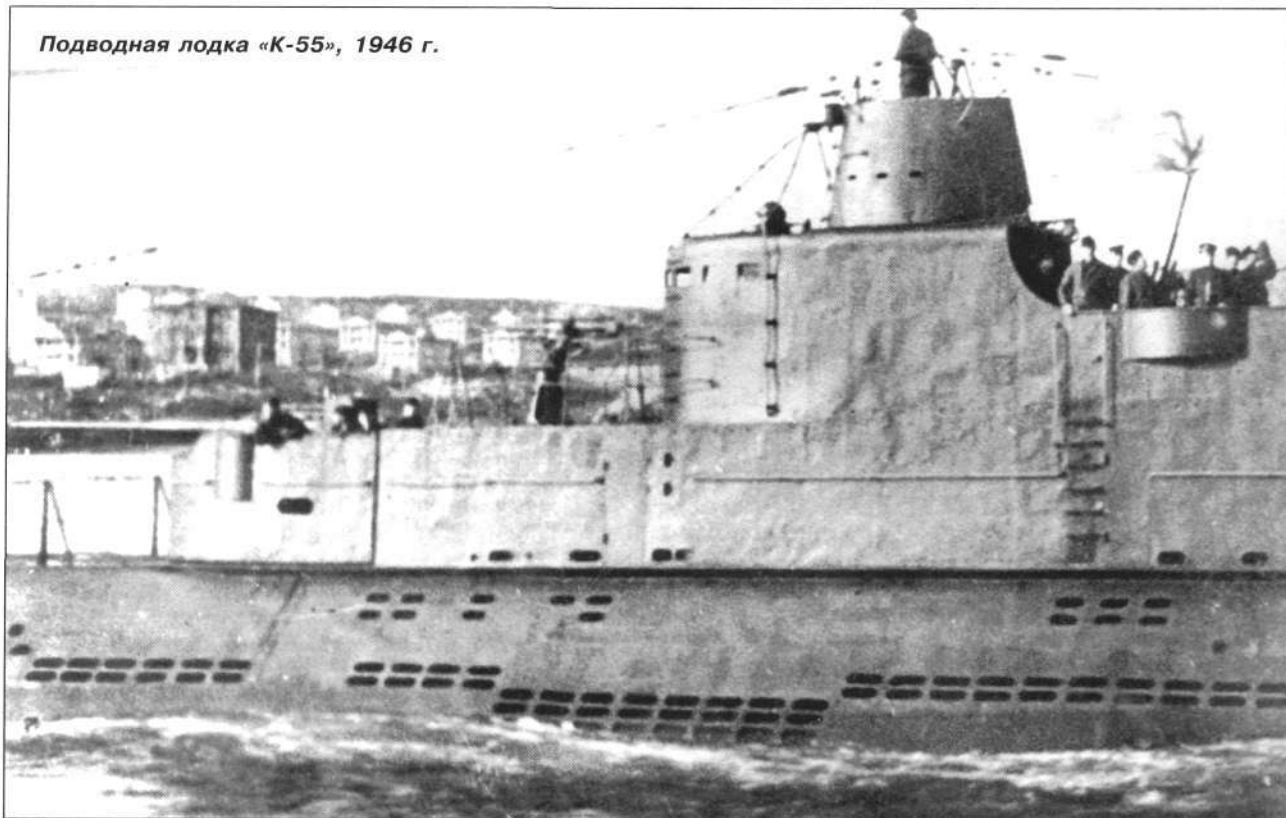
Командовали «К-56» в 1940—1945 гг.: Гольдберг Г.А. (6.1941—5.1942), Попов И.П. (5.1942—5.1945).

Служба «катуш» после войны

Затянувшийся ремонт «К-21» был окончен к концу 1945 г., и с июня по август 1946 г. она совершила длительный поход для осуществления боевой подготовки в Белое море. С 15 по 21 августа прошли инспекторские тактические учения под руководством главкома ВМС адмирала флота Н.Г. Кузнецова. Экипаж лодки выполнил поставленные задачи на «хорошо», за что заслужил благодарность от главкома. В конце года

* О потоплении легкого крейсера типа «Эмден» еще раньше — 10 февраля — доложил командир «С-13» А.И. Маринеско. На самом деле потопленным кораблем оказалось госпитальное судно «Штойбен». Информация о потоплении второго «Эмдена» в течение двух месяцев не могла не вызвать недоверия в штабе КБФ.

Подводная лодка «К-55», 1946 г.



экипаж получил премию в 8 тыс. рублей, а командир «катюши» Жуков — наградные часы.

Укомплектованный пятью подводными крейсерами 2-й дивизион БПЛ КБФ до осени 1945 г. базировался и ремонтировался в Финляндии, а в конце года перешел в Либаву. В феврале 1946 г. КБФ был разделен на 4-й и 8-й флоты, соответственно разделилась и его бригада подлодок. Дивизион «катюш» сохранил свой

номер и место базирования, оказавшись в 1-й краснознаменной бригаде 4-го ВМФ. Там лодки оставались до лета 1948 года, когда весь дивизион перевели на Север вокруг Скандинавского полуострова. В Полярном субмарины 4 сентября официально влились в состав 1-го ДПЛ СФ, где к тому времени оставались «К-21», «Л-20» и «Л-22». Поскольку оба «ленинца» спустя два месяца были переведены в другое подраз-

Подводная лодка «К-52», Архангельск, 1949 г.





Артиллеристы «Б-9» (бывш. «К-56») после стрельбы на приз ГК ВМФ, 1953 г.

деление, 1-й дивизион оказался единственным, куда были сведены все шесть сохранившихся к тому времени «катюш». В июне 1949 г. все они в порядке возрастания старых названий получили новые тактические номера «Б-4» — «Б-9». В марте 1951 г. в соответствии с новой штатной структурой подводных сил дивизион, куда в октябре 50-го вернулись «Б-20» и «Б-22» (быв. «Л-20» и «Л-22»), был преобразован в 161-ю бригаду 33-й дивизии подводных лодок (быв. БПЛ СФ). В конце 1953 г. «Б-7» и «Б-8» были отправлены в Молотовск для модернизации, но от этих планов отказались, и в следующем году обе вернулись с завода, причем «Б-8» была переклассифицирована в плавучую зарядовую станцию. Эту судьбу разделил и «ветеран» «Б-4» (быв. «К-21»).

Еще в начале 50-х дивизион активно занимался боевой подготовкой и достиг при этом заметных успехов. В конце 1952 г. «Б-7» провела инспекторскую призовую торпедную стрельбу, а «Б-7», «Б-8» и «Б-9» сдали основные задачи КПЛ-48 с оценкой «хорошо». На бригаде служило 272 отличника боевой и политической подготовки. В следующем году «Б-7» и «Б-9» проверила инспекция Министерства обороны. Она отметила удовлетворительное состояние матчасти и знания личного состава, а среди недостатков — недостаточную подготовленность офицерского состава. Большинство субмарин сдало все задачи КПЛ-52 на «хорошо», а «Б-9» даже перешла в 1-ю линию, но «Б-5» и «Б-6» застряли в ремонте на СРЗ-35 и целый ряд задач вообще не сдавали. При этом «Б-6» пришлось дважды проходить доковый ремонт из-за коррозии заклепок топливных цистерн. Кампания 1954 г. фактически стала последней, в которой принимали участие «катюши». Большую часть времени они провели у пирсов, устраняя различные поломки — ведь за послевоенные годы субмарины не прошли ни одного серьезного ремонта. К тому же давала знать о себе характерная болезнь нашего подводного флота, проявлявшаяся еще до войны — из-за нехватки офицерских кадров большое количество командиров-подводников было переведено на новые корабли проекта 613, кото-

рые во все возрастающем количестве вливались в состав дивизии. Проверка дивизии, произведенная Главной инспекцией МО СССР в конце октября 1955 г., показала, что 161-я БПЛ небоеспособна «из-за укомплектованности ее устаревшей материальной частью — не способна выполнять присущих подводным лодкам боевых задач». В 1955—1956 гг. все оставшиеся «катюши» были выведены из боевого состава, хотя фактически уже за два года до этого боевая подготовка их экипажей прекратилась.

До наших дней дожила лишь одна «катюша» — «К-21». Вслед за тем, как почти 30 лет она прослужила в качестве учебно-тренировочной станции, 24.06.1983 г. после восстановительного ремонта она стала филиалом музея Краснознаменного Северного флота в Североморске.

Командовали дивизионами «катюш»: 2-м ДПЛ БПЛ КБФ/1-й БПЛ 4-го ВМФ — Шулаков Е.Г. (3.1944—9.1948).

1-м ДПЛ БПЛ СФ/161-й БПЛ 33-й дивизии ПЛ СФ — Августинovich М.П. (3.1944—12.1946), Алексеев Е.Н. (12.1946—5.1951), Калинин М.С. (5.1951—11.1953), Ветчинкин П.П. (11.1953—4.1955).

Результаты боевой деятельности подводных лодок типа «К»

Итоги боевой деятельности «катюш» представлены в таблице на с.139.

Суммарный показатель уничтоженного тоннажа в 27236 брт составляет 10,2% от всего тоннажа, потопленного советскими субмаринами за годы Великой Отечественной войны, что на первый взгляд является весьма высоким показателем, особенно с учетом того, что из 170 наших подлодок, принявших активное участие в войне, лишь десять относились к типу «К» (5,9%). Тем не менее, если обратиться к анализу результативности главного способа поражения целей — торпедных атак, — то тут картина окажется далеко не такой благоприятной — «катюшами» отправлено на дно всего 3,5% тоннажа, уничтоженного торпедным оружием (для сравнения: на «щуки», составлявшие 25,9% списочной численности, приходится 35,2% потопленного торпедами тоннажа). Особенно разительный дисбаланс наблюдается у подлодок типа «К», воевавших на Севере, среди которых лишь одна достигла успеха, применяя торпеды. Оказывается, что при средней результативности торпедных атак подлодок СФ за войну в 13,5% у «катюш» этот показатель составляет лишь 7,4% (с учетом четырех атак подлодок, не вернувшихся из походов). Что же касается доли в артиллерийских и минных успехах (33,7% и 52,4% общего тоннажа по всем флотам соответственно), то она, исходя из характеристик, объективно должна была быть выше, чем у кораблей других проектов, не имевших в большинстве ни мощной артиллерии, ни минных устройств (кроме типа «Л»).

Потери лодок типа «К» составили ровно половину от числа участвовавших, что отчасти объясняется тем, что четыре балтийские подлодки начали воевать только с конца 1944 года в намного более благоприятных условиях обстановки, чем она была в первом периоде войны. Если же брать потери «катюш» Северного флота, воевавших с 1941 года, то они соста-

ПЛ	торпеды	артиллерия	мины	Всего
К-1	-	-	+ 5 ТР (15947 брт), 2 СКР, = 1 ТР (7863 брт)	+ 5 ТР (15947 брт), 2 СКР, = 1 ТР (7863 брт)
К-2	-	-	-	-
К-3	+ 1 БО, = 1 ТР (8116)	+ 1 БО	+ 1 ТР (327)	+ 1 ТР (327), 2 БО, = 1 ТР (8116)
К-21	-	+ 2 м/б, = 3 м/б	+ 1 ТР (1774), 1 БО	+ 1 ТР (1774), 1 БО, 2 м/б, = 3 м/б
К-22	-	+ 1 ТР (106), 2 м/б	-	+ 1 ТР (106), 2 м/б
К-23	-	+ 1 ТР (506)	= 1 ТЩ	+ 1 ТР (506), = 1 ТЩ
Всего за ПЛ типа «К» СФ	+ 1 БО, = 1 ТР (8116)	+ 2 ТР (612), 1 БО, 4 м/б, = 3 м/б	+ 7 ТР (18048), 2 СКР, 1 БО, = 1 ТР (7863), 1 ТЩ	+ 9 ТР (18660), 2 СКР, 3 БО, 4 м/б, = 2 ТР (15979), 1 ТЩ, 3 м/б
К-51	+ 1 ТР (2028)	+ 2 РТ (495)	-	+ 1 ТР, 2 РТ (2523)
К-52	-	-	-	-
К-53	+ 1 ТР (1912)	-	-	+ 1 ТР (1912)
К-56	+ 2 ТР (4084)	+ 1 ПМШ (57)	-	+ 2 ТР, 1 ПМШ (4141)
Всего за ПЛ типа «К» КБФ	+ 4 ТР (8024)	+ 3 РТ (552)	-	+ 4 ТР, 3 РТ (8576)
Всего ПЛ типа «К»	+ 4 ТР (8024), 1 БО, = 1 ТР (8116)	+ 2 ТР, 3 РТ (1164), 1 БО, 4 м/б, = 3 м/б	+ 7 ТР (18048), 2 СКР, 1 БО, = 1 ТР (7863), 1 ТЩ	+ 13 ТР, 3 РТ (27236), 2 СКР, 3 БО, 4 м/б, = 2 ТР (15979), 1 ТЩ, 3 м/б

вили пять из шести (83,3%; для сравнения «щуки» всех флотов — 70%).

За успехи, достигнутые на «катюшах», два подводника получили звания Героев Советского Союза (М.И. Гаджиев и И.В. Травкин), что, как и в массе других случаев, не совсем верно характеризовало картину персональных заслуг. Наиболее удачливый командир подлодки типа «К» М.П. Августинович, уничтоживший больше половины принадлежавшего данному проекту тоннажа, своей самой высокой наградой числил орден боевого Красного Знамени.

В чем же причины столь слабой результативности «катюш» при использовании торпедного оружия? Попробуем разобраться в этом на примере кораблей, воевавших в составе Северного флота. Первое, что бросается в глаза, это то, что семь из 23 атак (30,5%), по которым имеются данные, были произведены с дистанций более 16 кбт, т.е. с расстояния, с которого очень сложно глазомерно определить элементы движения цели и которое торпеды могут не пройти в связи с ограниченностью дальности хода. Безусловно, свой отпечаток на боевую деятельность наложили и недостатки проекта, о которых в советское время говорить было не принято. Отчасти к стрельбе с дальних дистанций принуждала сама конструкция подлодок, поскольку им было тяжело подойти близко к берегу на меньшие глубины из-за крупных размеров, к тому же командиры хотели таким способом снизить шанс обнаружения подводного крейсера, который из-за инертности очень тяжело было удерживать на глубине после многоторпедного залпа. Еще шесть атак (26%) были произведены против мелких судов с малой осадкой или судов, находившихся на мели. Безусловно, то обстоятельство, что больше половины залпов было произведено против целей, которые было практически невозможно поразить, свидетельствует о слабости подготовки командиров наших субмарин. В целом так-

тическая подготовка командиров «катюш» представляется более низкой по сравнению со средним уровнем по нашему подводному флоту в целом. Это объяснялось длительностью постройки кораблей, в ходе которой командиры утрачивали необходимые навыки, а также отсутствием нормальной боевой подготовки после вступления в строй из-за начала войны. Второй причиной является в целом слабая тактическая подготовка командиров «северян», не имевших нормальной БП в довоенные годы и на кораблях других проектов. Остальные 10 залпов (43,5%) были произведены в условиях, когда мог быть достигнут успех. Почему это произошло только в двух случаях? В основном по тем же причинам, по которым с низкой эффективностью действовали и другие наши подлодки — потеря скрытности в момент залпа, отказы торпедного оружия, отсутствие современных методов стрельбы, которые невозможно было реализовать без соответствующего аппаратного обеспечения. Следует подчеркнуть еще один момент: пик активности североморских «катюш» пришелся на зиму 1941/1942 гг., когда командиры еще не научились толком воевать и не сумели воспользоваться слабостью немецкой противолодочной обороны на театре. В дальнейшем им уже не выпадало таких шикарных возможностей, тем более что несколько кораблей погибло, а другая часть стала на прикол из-за отсутствия аккумуляторных батарей или из-за необходимости ремонта. Балтийские подводные крейсера также могли бы добиться намного большего, если бы их действия обеспечивались разведкой.

В целом результаты боевой деятельности «катюш» оказались обескураживающе малыми, не сопоставимыми с теми надеждами, которые на них возлагались. Впрочем, это не помешало морякам, служившим и сражавшимся на этих подлодках, вписать свое имя золотыми буквами в историю нашего подводного флота в минувшей войне.



Приложение 1. Судьба подводных лодок (по данным С.С. Бережного)

П-2, с 9.6.1949 — Б-31. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ и 11.9.1951 переведена в состав д-на судов ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского для использования в учебных целях, 9.8.1955 разоружена и переформирована в БШ, а 20.6.1956 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 17.8.1956 расформирована и впоследствии на ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах разделана на металл.



Подводная лодка «Б-31» (б. «П-2») в Ленинграде, июль 1952 г.

П-3, с 9.6.1949 — Б-1. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ и 2.10.1951 переведена в состав КВМК, а 2.6.1952 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа, а корпуса ПЛ — НИИ ВМФ № 11 для использования в опытовых целях.

К-21, с 9.6.1949 — Б-4, с 20.6.1956 — ПЗС-51, с 17.8.1956 — УТС-5. 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 11.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в ПЗС, 17.8.1956 перестроена в УТС и в Екатерининской гавани поставлена на прикол, а 24.7.1983 после восстановительного ремонта установлена в качестве мемориальной ПЛ и филиала музея СФ в Североморске и 15.3.1984 исключена из списков судов ВМФ.

К-51, с 9.6.1949 — Б-5, с 18.1.1956 — ПЗС-24, с 27.12.1956 — ЗАС-1, с 18.3.1958 — УТС-30. С



Подводная лодка «К-21» на приколе. Рядом поставленные от взрыва подлодки «Б-37» и «С-350». Полярный 1962 г.

25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ, а 27.7.1948 перечислена в состав СФ и летом 1948 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Молотовск (Северодвинск). 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 27.12.1956 отнесена к подклассу ЗАС и 12.3.1958 переоборудована в УТС, а 13.3.1975 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.7.1975 расформирована.

К-52, с 9.6.1949 — Б-6, с 18.1.1956 — ПЗС-25, с 27.12.1956 — ЗАС-2, с 18.3.1958 — УТС-31. С 25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ, а 27.7.1948 перечислена в состав СФ и летом 1948 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Молотовск (Северодвинск). 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 29.12.1955 выведена из боевого состава, разоружена и переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 27.12.1956 отнесена к подклассу ЗАС и 12.3.1958 перестроена в УТС, а 20.3.1978 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 26.1.1979 расформирована.

К-53, с 9.6.1949 — Б-7, с 9.11.1954 — ПЗС-53, с 15.9.1956 — УТС-7. С 25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ, а 27.7.1948 перечислена в состав СФ и летом 1948 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Молотовск (Северодвинск). 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 11.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 25.8.1956 переоборудована в УТС, а 11.2.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 14.3.1960 расформирована и вскоре в губе Зап. Лица вытаскана на осушку.

К-54 23.6.1950 исключена из списков кораблей ВМФ в связи со сдачей «Главвторчермету» для разделки на металл.

К-55, с 9.6.1949 — Б-8, с 9.11.1954 — ПЗС-52, с 27.12.1956 — ЗАС-5, с 24.12.1957 — УТС-58. С 25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ, а 27.7.1948 перечислена в состав СФ и летом 1948 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Молотовск (Северодвинск). 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 11.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, 27.12.1956 отнесена к подклассу ЗАС и 28.11.1957 перестроена в УТС, а 31.3.1979 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1979 расформирована.

К-56, с 9.6.1949 — Б-9. С 25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ, а 27.7.1948 перечислена в состав СФ и летом 1948 переведена по внутренним водным системам из Ленинграда в Молотовск (Северодвинск). 12.1.1949 отнесена к подклассу больших ПЛ. 30.12.1956 выведена из боевого состава, отнесена к подклассу опытовых ПЛ и передана в подчинение ЦУ ВМФ. 24.9.1957 потоплена в губе Черная при обеспечении испытаний ядерного оружия в Баренцевом море у берегов архипелага Новая Земля и 16.10.1957 исключена из состава ВМФ.

Литература и источники

Документальные источники:

Фонды архивов ГА РФ, РГА ВМФ, РГАЭ, РГВА, ЦВМА, ВА-МА (ФРГ), NARA (США).

Исторические документы и исследования:

- Адмиралтейские верфи 1926—1996. СПб. 1996.
Адмиралтейские верфи — подводному флоту России. С.-Пб., 2003.
Александров Ю.И. Отечественные подводные лодки до 1918 года. М., 2002.
Александров Ю.И., Гусев А.Н., Джеломанов В.Т. и др. Отечественные подводные лодки. Проектирование и строительство. С.-Пб., 2004.
Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.
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.
Братбак Б. Свенгрюн 12 апреля 1943 года — на войне страдает безоружный. Пер. с норв. Ставангер, 2000.
Бюллетени Минно-торпедного управления ВМФ №6, 7, 9. М., 1943.
Бюллетень военного кораблестроения НК ВМФ №1. М., 1945.
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.
Григайтис К.Л. Двигатель 9ДКР 51/55. М., Л., 1941.
Гриченко П.Д. Боевая деятельность подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота на Балтийском море в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1952.
Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Часть I, II, III. 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.
Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания. 1918—1941 гг. М., 2006.
Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей Военно-Морского Флота Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Краткий справочник. М., 1971.
Коришунов Ю.Л., Лямин Б.К. Мины ВМФ СССР. СПб., 1998.
Коришунов Ю.Л., Строков А.А. Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994.
Краснов В.Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. М., 2004.
Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941—1945 гг.: Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941—1945 гг. Кн. 1—4. М., 1990—1992.
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 о боевых повреждениях кораблей ВМФ и поведение их при различных условиях службы в военное время. Раздел IX. Подводные лодки. Выпуск 3. Подводные лодки типа «К». Л., М., 1945.
Материалы по боевым и навигационным повреждениям кораблей Военно-Морских Сил во время Великой Отечественной войны. Раздел IX. Подводные лодки. М., 1951.
Мужеников В.Б., Иващенко В.Н. Аварии и катастрофы подводных лодок. Часть III. СПб., 2009.
Петров А.М., Асеев А.Д., Васильев Е.М. и др. Оружие российского флота. С.-Пб., 1996.
Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок 1941 — 1945 гг. СПб., 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.
Столешников Ю.М. Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984.
Томашевский А.В. Использование подводных лодок СССР на коммуникациях противника за 21 месяц войны.// Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-Морского Флота Союза ССР №6. М., 1943.
Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1963.
Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.
Царьков А.Ю. Подводные лодки типа «П»//«Морская коллекция». М., 2010. №10 (133).
Breyer S. Soviet warship development. Volume 1: 1917 — 1937. Conway maritime press., 1992.
Dinklage L., Witthoft H.J. Die deutsche Handelsflotte 1939—1945. Bd.1—2. Gottingen, 1970—1971.
Gomm B. Der Krieg zur See 1939 — 1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. Wiesbaden, 2000, 2003.

- Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.1—8. Munchen, 1982—1992.
Harnak W. Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. Herford, 1978.
Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.
Kriegsforliste Norske skip 3, September 1939 — 8. Mai 1945. Oslo, 1949.
Kutzleben K., Schroeder W., Brenneke J. Minenschiffe 1939—1945. Herford, 1982.
Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatischen Gewässern 1941—1945. Munchen, 1958.
Prager H. G. «Panzer Schiff «Deutschland»/Schwerer Kreuzer «Lutzow». Ein Schiff — Schicksal von den Hintergründen seiner Zeit. — Munchen, 1973.
Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two. Lnd., 1992.
Rohwer J. Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations 1939—1945. Lnd., 1997.
Schwadtke K.-H. Deutschlands Handelsschiffe 1939—1945. Oldenburg, 1974.

Мемуарная литература:

- Виноградов Н.И. Подводный фронт. М., 1989.
Головко А.Г. Вместе с флотом. М., 1979.
Кольшкин И.А. В глубинах полярных морей. М., 1970.
Сергеев К.М. Лунин атакует «Тирпиц». С-Пб., 1999.
Травкин И.В. В водах седой Балтики. М., 1959.
Травкин И.В. Всем смертям назло. М., 1987.

Материалы журналов:

- «Военно-исторический журнал», «Вопросы истории естествознания и техники», «Морская коллекция», «Морской сборник», «Судостроение», «Тайфун», «Флотомастер», альманахов «Гангут», «Подводник России», «Северные конвои», «Тайны подводной войны», «Цитатель».

Список сокращений

АБ	— аккумуляторная батарея	НТК (НТКМ)—	Научно-технический комитет (морской)
ББК	— Беломорско-Балтийский канал	ОВСПК	— Отряд вновь строящихся подводных кораблей
БП	— боевая подготовка	ОТЗ	— оперативно-тактическое задание
БПЛ	— бригада подводных лодок	ОУДПЛ	— Отдельный учебный дивизион подводных лодок
БЧ	— боевая часть	ОФИ	— отдел фондового имущества
ВВД	— воздух высокого давления	ПЛО	— противолодочная оборона
ВКП(б)	— Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)	ПУГ	— прибор установки глубины
ВМА	— военно-морская академия	ПУПО	— прибор установки прибора Обри
ВМБ	— военно-морская база	РЛС	— радиолокационная станция
ВМС	— военно-морские силы	РДП	— работа двигателя под перископом
ВМУ	— военно-морское училище	РВС	— Революционный военный совет
ГАС	— гидроакустическая станция	СКБ	— специальное конструкторское бюро
ГКО	— Государственный комитет обороны	СНиС	— служба наблюдения и связи
ДПЛ	— дивизион подводных лодок	СТО	— Совет труда и обороны
ДСКР ПЛ	— дивизион строящихся и капитально ремонтирующихся подводных лодок	СФ	— Северный флот
ЗПС	— звукоподводная связь	ТБЦ	— топливно-балластная цистерна
КБ	— конструкторское бюро	ТОФ	— Тихоокеанский флот
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот	ТР	— транспорт
КВ	— короткие волны	ТТЗ	— тактико-техническое задание
КВМК	— Кронштадтская военно-морская крепость	УБПЛ	— Учебная бригада подводных лодок
КПСС	— Коммунистическая партия Советского Союза	УВМС	— Управление Военно-морских сил
ЛенВМБ	— Ленинградская военно-морская база	УКВ	— ультракороткие волны
МСБМ	— Морские силы Балтийского моря	УК ВМФ	— Управление кораблестроения Военно-Морского Флота
МСДВ	— Морские силы Дальнего Востока	УОПП	— Учебный отряд подводного плавания
МСЧМ	— Морские силы Черного моря	ЦБП	— цистерна быстрого погружения
НИВК	— Научно-исследовательский институт военного кораблестроения	ЦГБ	— цистерна главного балласта
НКВД	— Народный комиссариат внутренних дел	ЦКБ	— центральное конструкторское бюро
НК ВМФ	— Народный комиссариат Военно-Морского Флота	ЦНИИ	— центральный научно-исследовательский институт
НКСП	— Народный комиссариат судостроительной промышленности	ЦП	— центральный пост
		ШПС	— шумопеленгаторная станция
		ЭОН	— Экспедиция особого назначения

Морозов Мирослав Эдуардович
Кулагин Константин Леонидович

Подводные крейсера Сталина. Советские подлодки типов П и К

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Подписано в печать 01.02.2011.
Формат 84х108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 15,12. Тираж 2 200 экз.
Зак. № 2501.

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



ISBN 978-5-699-47895-8



9 785699 478958 >

Фото И. Курганова



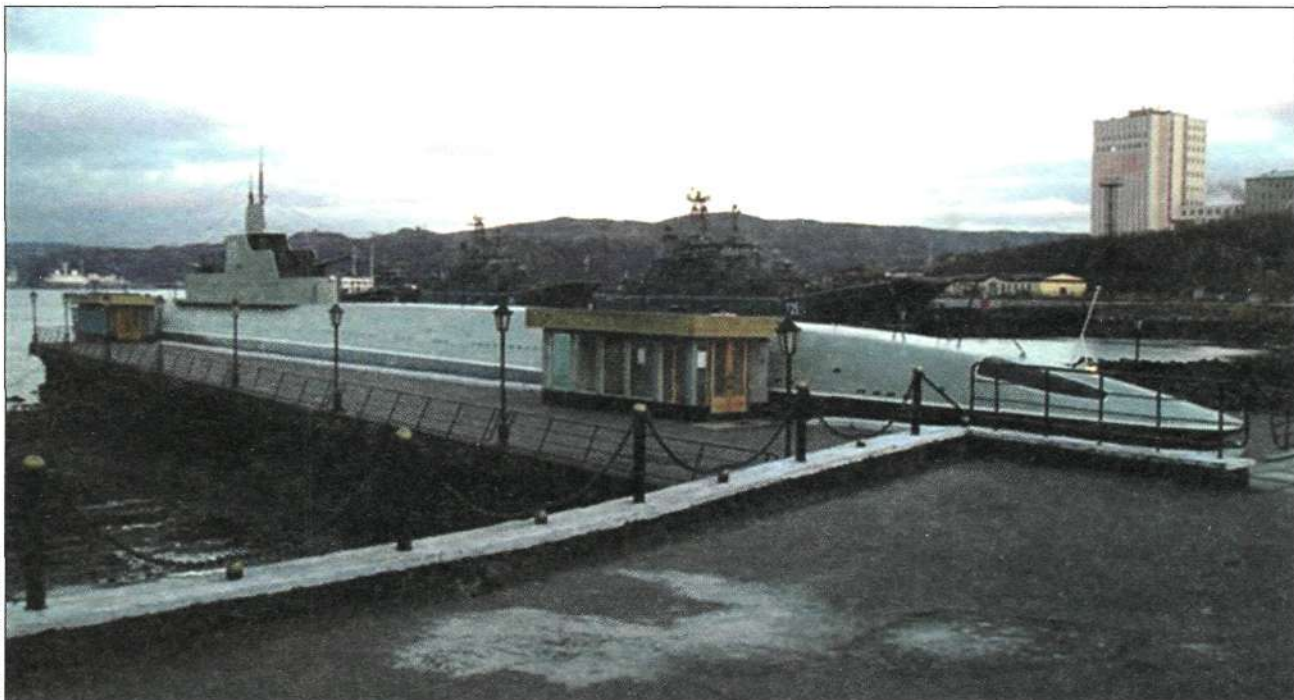
Фото И. Курганова



Фото И. Курганова

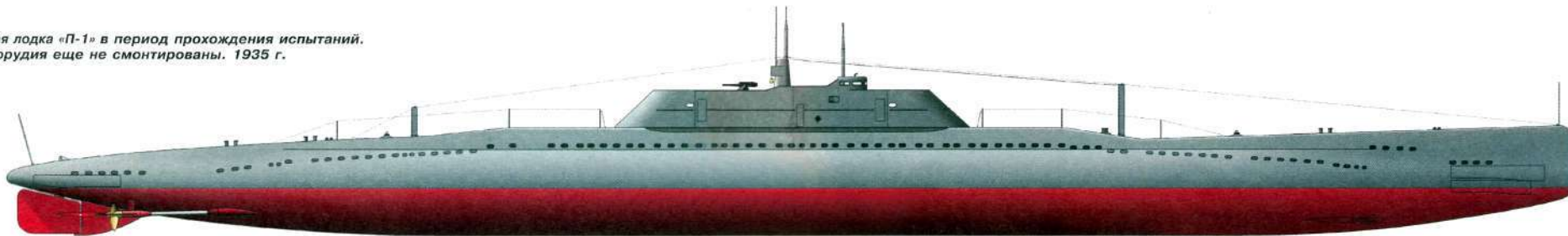
Остов подводной лодки «К-55» в бухте Незаметная в 2000 г. (вверху слева) и в 2005 г. (два снимка вверху справа)

Фото И. Курганова



Находящаяся на вечной стоянке «К-21» ныне является филиалом Военно-морского музея Северного флота (Площадь Мужества, Североморск)

Подводная лодка «П-1» в период прохождения испытаний.
100-мм орудия еще не смонтированы. 1935 г.



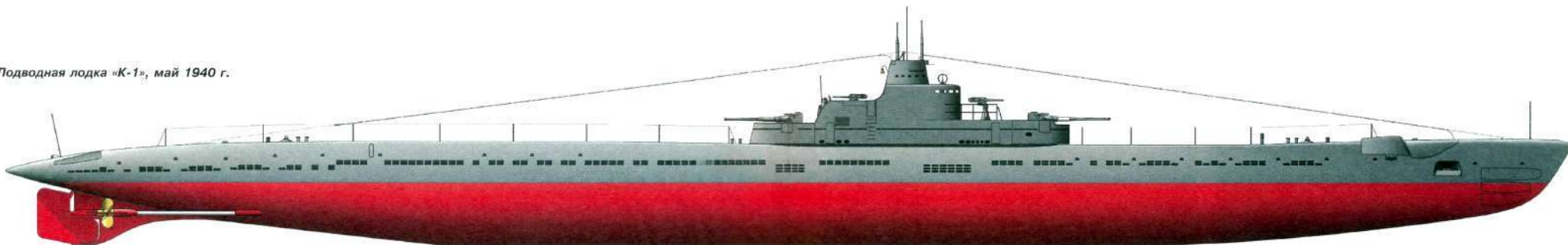
Подводная лодка типа «П», 1936 г.

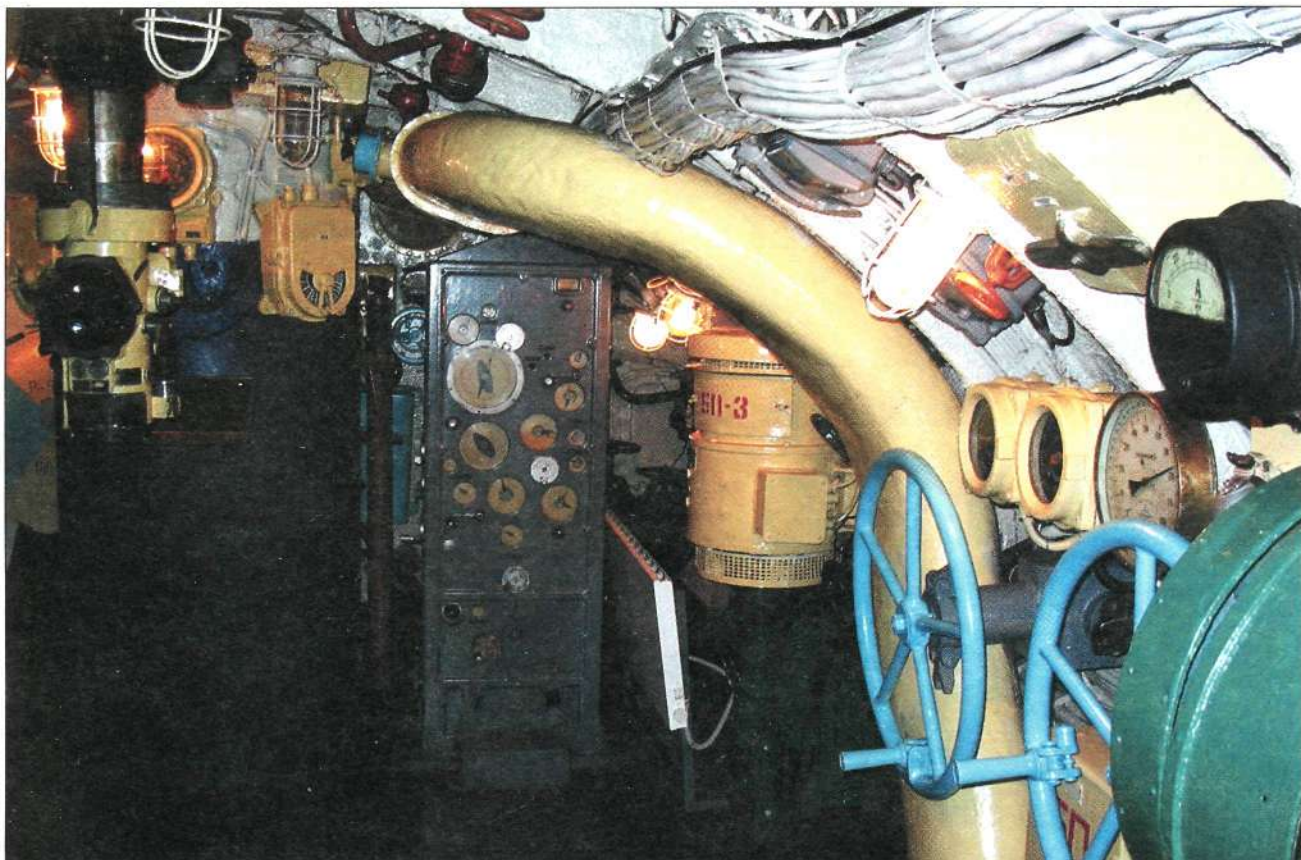


Подводная лодка «П-3», лето 1940 г.



Подводная лодка «К-1», май 1940 г.



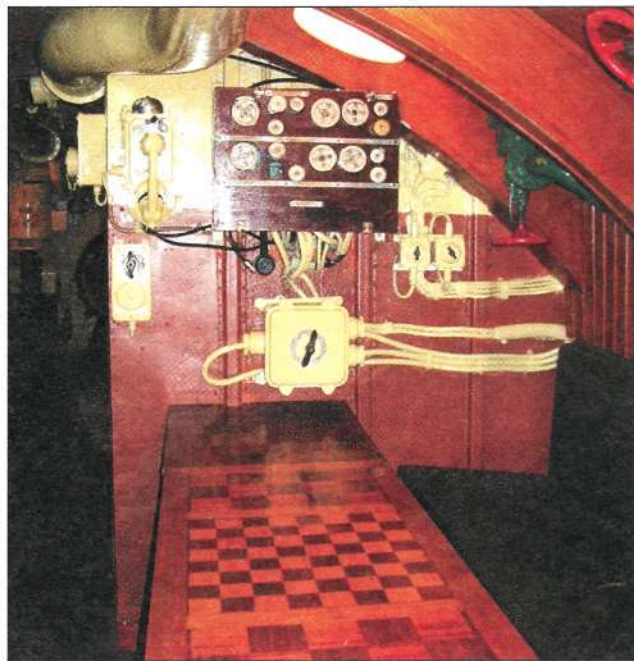


Подводная лодка «К-21».

В в е р х у: интерьер центрального поста, вид в корму по левому борту.

В н и з у с л е в а: носовые торпедные аппараты правого борта.

В н и з у: кают-компания офицеров во 2-м отсеке.





В годы Великой Отечественной войны «**катюшами**» называли не только реактивные системы залпового огня, но и самые большие и быстроходные советские подлодки – подводные крейсера типа К. Именно на Краснознаменной «К-21» Герой Советского Союза Н.А. Лунин атаковал флагман Кригсмарине линкор «Тирпиц»; на минах, поставленных «К-1», подрывались 8 вражеских кораблей и судов – лучший результат среди подводных заградителей нашего флота, – а всего на счету «катюш» более 30 побед. Однако за эти успехи пришлось заплатить высокую цену – из тринадцати эскадренных и крейсерских подлодок шесть не вернулись из боевых походов. По чьей вине потери оказались настолько высоки? Почему после двух неудач подлодки типа П были фактически поставлены на прикол, а результативность «катюш» в торпедных атаках оставляла желать лучшего? Какие ошибки были допущены на стадии проектирования и строительства? И что еще замалчивалось более полувека? На все эти вопросы отвечает новая книга ведущих историков флота, ставшая итогом многолетних изысканий в отечественных и зарубежных архивах.

ISBN 978-5-699-47895-8



9 785699 478958 >

