

Владимир БОЙКО
Владислав МАЦКЕВИЧ

КНИГА ПАМЯТИ

подводников ВМФ,
уроженцев г. Николаева
и Николаевской области,
погибших в XX веке



Миколаїв
2011

УДК 94 (47+57) «1941/1945»
ББК 63.3 (2) 622,88
Б 77

Бойко В. Н., Мацкевич В. В.

Б 77

Книга памяти подводников ВМФ, уроженцев г. Николаева и Николаевской области, погибших в XX веке. — Николаев: издатель Торубара Е. С., 2011. — 164 с., илл.

ISBN 978-966-2312-14-0

В книге собраны имена моряков-подводников Военно-Морского Флота — уроженцев г. Николаева и Николаевской области, погибших в годы Великой Отечественной войны, а также краткие сведения о них. Кроме того, в книге содержится информация о подводных лодках и военных действиях Подводного Флота в годы войны. Проанализирован боевой путь подводных лодок, на которых служили николаевцы.

Книга предназначена для всех интересующихся историей подводного флота.

УДК 94 (47+57) «1941/1945»
ББК 63.3 (2) 622,88

ISBN 978-966-2312-14-0

© В. Н. Бойко, В. В. Мацкевич, 2011
© Е. С. Торубара, 2011



**...И нет цветов и траурных аллей
На кладбищах подводных кораблей.
В том мирном море,**

**что досталось от них нам,
Мы вспоминаем их по номерам.
Ведь мы ходили с ними наравне,
Кто навсегда остался там, на дне,
Над кем для славы памяти святой
Вода легла гранитною плитой...**



Обращение губернатора г. Николаева

Дорогие николаевцы! Уважаемые читатели!

Все мы знаем, как быстро летит время. Время уносит память о событиях, уводит из нашей жизни людей, переживших великое и трагическое время войны. Всё меньше остаётся среди нас очевидцев того, как сражались, побеждали и гибли наши земляки, служившие на подводном флоте, созданном отчасти и руками наших земляков — николаевских рабочих-судостроителей. Но когда уходят очевидцы, не дающие исказить подвиг страны и народа, всё чаще из каких-то нор выскакивают псевдоисторики, пытающиеся убедить подрастающее поколение, что всё было не так. По их «трудам» получается, что не было стойкости, не было мужества, не было подвигов и самоотверженности наших солдат и матросов. Что войну выиграли заградотряды, и страх перед НКВД гнал наших дедов в атаки. Эта ложь усиленно внедряется и иногда даже даёт плоды. Скороспелые умники рассуждают о том, что война была напрасной, что жертвы были слишком велики... И противостоять этому яду, льющемуся в души новых поколений, можно только одним — храня память о деяниях наших прадедов, дедов и отцов — строивших и создававших, сражавшихся и побеждавших. Именно сохранению памяти о наших земляках, служивших и воевавших на подводном флоте, посвящена эта книга.

26 подводных лодок легли на дно Черного моря в годы войны. Вдумайтесь, современники, они легли туда вместе с экипажами, вместе с их мечтами и надеждами, планами на мирное будущее, семью и детей. Их внуки могли ходить рядом с вами по улицам нашего прекрасного города, радоваться мирной жизни. Это не сбылось... И если мы, из нашего времени, не можем им помочь кислородом или запасными торпедами, мы должны сохранить память о них. Рассказать об этой книге в каждой школе, довести её до каждой библиотеки. Чтобы слова тех, кто видел, кто пережил то время, не ушли в небытие, а встали заслоном на пути у бесчестных людей, пытающихся убить нашу общую память о подвиге нашего народа.

Прочтите эту книгу, и вы ещё раз услышите голоса тех, кто осваивал новую технику, кто учился на ней воевать, кто ушёл в море навсегда, чтобы стать Памятью. Тех, кто сражался и победил, кто вернулся в родные места, чтобы строить и жить. Вечная память героям!

Н.П. Круглов

От авторов

Немного более века существуют подводные лодки в составе Военно-Морского Флота. В России, став в 1906 году самостоятельным классом кораблей, подводные лодки прошли длительный путь развития и сегодня составляют основу боевой мощи российского флота, а подводные ракетные крейсера стратегического назначения, входящие в состав Морских Стратегических Ядерных Сил, являются важнейшей составляющей стратегической безопасности. Моряки-подводники участвовали во всех войнах прошедшего века, внесли огромный вклад в победу над фашизмом, сыграли важнейшую роль в обеспечении безопасности нашей Родины в годы «холодной войны», находясь на острие противостояния двух мировых систем. Героические подвиги моряков-подводников в Великой Отечественной войне и повседневный героизм людей, чей ратный труд всегда сопряжен с риском, золотыми буквами вписаны в славную летопись нашего Военно-морского флота.

Роль и значение Подводных Сил в решении задач по обеспечению национальных интересов и поддержанию военно-политической стабильности на морских и океанских просторах невозможно переоценить.

За минувшие годы благодаря ученым, конструкторам, инженерам, рабочим создана уникальная научно-производственная база подводного кораблестроения, разработано свыше 300 проектов подводных лодок, из них свыше половины реализовано в металле. Из 5 100 подводных лодок, построенных в мире в XX веке, каждая пятая ходила либо под Андреевским, либо под Советским флагами. На отечественных лодках впервые в мире были установлены баллистические и крылатые ракеты. Им же принадлежат рекорды скорости хода и глубины погружения.

Впервые идея подводного судна для военных целей была осуществлена в России крестьянином Ефимом Никоновым, который в 20-е годы XVIII века построил и продемонстрировал царю Петру «потаенное судно». В XIX веке были разработаны проекты подводных судов конструкции К. Черновского, А. Подолецкого, Н. Полевого, А. Титкова и др. Построены и испытаны подводные лодки К. Шильдера, И. Александровского, О. Герна и В. Бауэра.

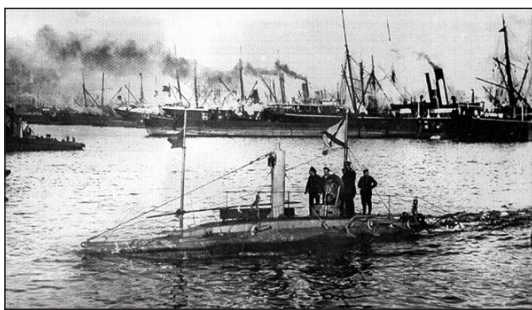
Первое серийное строительство подводных лодок в России связано с именем С. Джевецкого. Подводная лодка его конструкции построена в 1877 году, а успешно испытана в 1878 году.

В 1901 – 1902 годах по проекту лейтенанта Е. Колбасьева построена подводная лодка «Петр Кошка», оснащенная электродвигателем. Вскоре комиссия по проектированию подводных судов разработала проект подводной лодки «Дельфин», принятой в состав флота 14 октября 1903 года. По опыту ее эксплуатации в 1904 – 1905 гг. построили шесть подводных лодок типа «Касатка». Затем в составе русского флота появились подводные лодки иностранных конструкций.

19 марта 1906 года в Российском императорском флоте появился новый класс кораблей — подводные лодки. Первые попытки применить их в военных действиях относятся к русско-японской войне. Настоящее же боевое применение подводные лодки получили в годы Первой мировой войны.

По состоянию на октябрь 1917 года в составе русского флота насчитывалась 41 подводная лодка.

Первенцем советского подводного кораблестроения стала подводная лодка «Декабрист», заложенная в 1927 году. Позднее подводные лодки строились уже по 19 проектам: большие и минные заградители («Декабрист», «К», «Ленинец», «Правда»), средние («Шука», тип «С»), а также малые (тип «М»). К началу Второй мировой войны Совет-



*Первая подводная лодка Российского флота
«Дельфин»*



*Атомная подводная лодка-
ракетоносец проекта 667БДРМ*

ский Союз имел в составе ВМФ 211 подводных лодок, в дальнейшем были достроены 54 ПЛ из числа ранее заложенных и 164 прошли заводской ремонт.

После войны и до середины 50-х годов построено в общей сложности свыше 300 подводных лодок: около 50 малых XV серии и средних IX-бис

и X-бис серий, 215 средних проекта 613, 20 больших проекта 611, 30 малых проектов 615 и А615.

Первая отечественная атомная подводная лодка проекта 627 была спущена на воду в 1957 году, а уже к середине 60-х в составе ВМФ находилось 56 атомных подводных лодок первого поколения проектов 627, 627А, 645, 658, 659, 675. Тогда же началось интенсивное строительство подводных кораблей с крылатыми и баллистическими ракетами проектов В611, АВ611, 644, 665, 629.

С 60-х годов созданы атомные подводные лодки второго поколения: многоцелевые проектов 671, 671РТ, 671РТМ, 705, с крылатыми ракетами проектов 661, 670, 670М и с баллистическими — проектов 667А, 667Б, 667БДР и 667БДРМ. Построены новые дизель-электрические подводные лодки с торпедным (проектов 633, 641, 641Б) и ракетным (проекта 651) оружием. В 70-х годах морские стратегические ядерные силы имели более 70 ракетноносцев, и Советский Союз достиг в этом паритета с США.

С 80-х годов страна приступила к строительству атомных подводных лодок третьего поколения: многоцелевых проектов 945, 971, 685, с крылатыми противокорабельными ракетами проектов 949, 949А, стратегического назначения проекта 941. Тогда же началось строительство нового типа неатомных ПЛ проекта 877 и ее экспортных модификаций. В настоящее время на судостроительных предприятиях, хоть и с большой задержкой, строятся подводные лодки нового поколения: стратегическая атомная типа «Юрий Долгорукий», многоцелевая атомная «Северодвинск», спущена на воду и проходит испытания неатомная ПЛ «Санкт-Петербург».

Столетняя история подводных сил России свидетельствует о том, что подводные лодки были и остаются важнейшим инструментом российского флота при решении различных задач. И в нынешнем, XXI веке защита Отечества столь же приоритетна, как и много лет назад.

С момента своего зарождения подводные лодки всегда занимали особое место в военных флотах мира и пользовались заметной популярностью. Отчасти это объяснялось спецификой, даже некоторой экзотичностью их применения, но были и другие, более прагматичные причины. Например, относительная дешевизна собственно подводной лодки при достаточно высоких потенциальных боевых возможностях. Необходимо помнить, что после Первой мировой войны работоспособные средства обнаружения объектов в подводной среде только появлялись, а потому для флотов разных стран погружившаяся подлодка становилась просто недостижима. Одновременно они продемонстрировали способность уничтожать корабли всех классов, включая дредноуты, многократно превосходившие их по стоимости. Этим можно объяснить тот факт, что подводные лодки имели чуть ли не все военно-морские флоты мира. Понимание того, что для эффективного боевого применения подводных сил требуются специальные береговая инфраструктура и подготовка кадров, что эксплуатация подлодок обходится дороже равных по водоизмещению надводных кораблей, что главное оружие — торпеды — является самым дорогим из военно-морских вооружений, пришло лишь в конце 30-х годов.

Что касается боевых задач, то большинство стран предполагало, прежде всего, использовать подводные лодки в системе защиты своих портов и баз от ударов с моря. Лишь наиболее развитые военно-морские державы рассматривали их как наступательное оружие. С их точки зрения, подлодки должны были обеспечивать главные (линейные) силы в морском бою. Это могло выражаться в ведении разведки, в нанесении предварительных ударов по главным силам противника до решающего боя, в стеснении их маневра в районе боя самим фактом своего присутствия, в уничтожении поврежденных в артиллерийском бою кораблей противника и т.д. Однако, в конце 30-х годов XX века у всех ведущих военно-морских государств существовали и свои национальные взгляды на применение подводных лодок в военных действиях на море.

Советский Союз к началу Второй мировой войны имел около 200 подводных лодок, а к 22 июня 1941 года — 211. Из них 202 были построены на советских судостроительных заводах по отечественным проектам. Теория военно-морского искусства в целом правильно определила роль и место подводных сил в будущих военных действиях на море. В ней предусматривалось применение подводных лодок в борьбе с морскими экономическими и военными перевозками, в защите своих военно-морских баз и крупных приморских экономических центров, в нанесении ударов по силам флота противника в районах его баз. Причем подводные лодки и авиация рассматривались как главные силы при проведении наступательных действий, например, активных минных постановок. Особо отмечались необходимость применения подводных сил совместно с другими родами сил ВМФ. Однако реальная структура корабельного состава советского ВМФ, его количество и качество, а также качественное состояние морской авиации делали многие передовые теоретические разработки нереализуемыми на практике. Что касается качества советских подводных лодок, то к концу 30-х годов по основным тактико-техническим элементам они вполне соответствовали своему времени и не уступали большинству аналогичных кораблей зарубежных стран. Правда, это относится, прежде всего, к маневренным элементам и основному вооружению. Но с началом Второй мировой войны при определении качества подводных лодок все более весомыми стали новые, дополнительные критерии. К ним относились шумность, ударостойкость приборов и механизмов, способность обнаруживать и атаковать противника в условиях плохой видимости и ночью, скрытность плавания и точность применения торпедного оружия, и ряд других. Во многом эти проблемы не носили чисто кораблестроительного характера и относились к областям новейших технологий, например, к радиоэлектронике. К сожалению, отечественные подводные лодки к началу войны не имели современных радиоэлектронных средств обнаружения, торпедных автоматов стрельбы, устройств беспузырной стрельбы, стабилизаторов глубины, радиопеленгаторов, но зато отличались большой шумностью механизмов и устройств. Не был решен вопрос связи с подводной лодкой, находящейся в подводном положении. Практически единственным источником информации о надводной обстановке для погружившейся подводной лодки оставался перископ.

Для сравнения — до начала Великой Отечественной войны ВМФ получил от промышленности 117 надводных кораблей основных классов (крейсер, эсминцы, сторожевые корабли, тральщики, речные мониторы и канонерские лодки).

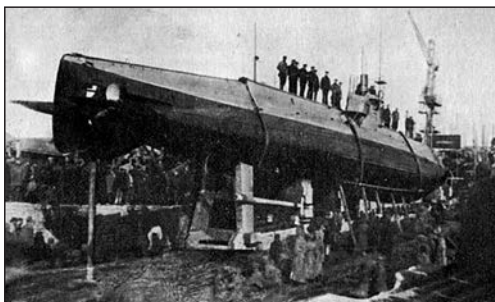
Причем это с учетом достроенных еще царских трех крейсеров, шести эсминцев и четырех канонерских лодок. Виден явный приоритет подводного кораблестроения.

Только в 1939 году, в связи с закладкой линейных кораблей и крейсеров новых проектов на надводное кораблестроение стало выделяться больше ассигнований, чем на подводное. Однако все равно к началу войны подводные лодки оставались самым массовым классом кораблей.

Главным содержанием данной Книги Памяти являются поименные списки моряков-подводников, уроженцев г. Николаева, погибших в боевых походах. Кроме поименных списков погибших моряков-подводников, помещены сведения справочного характера по тем подводным лодкам, на которых они проходили службу. В создании книги были использованы копии некоторых документов и публикаций, которые помогли раскрыть тему увековечивания памяти моряков-подводников ВМФ.

Вековая эпоха подводного флота страны показала, что подводники — железные люди, готовые до конца выполнить свой долг перед Родиной. Мы склоняем голову перед светлой памятью моряков, погибших в военное время на подводных лодках, перед теми, кто из отсеков шагнул в бессмертие, кому океан стал последней купелью. Вечная им память и слава!

Книга Памяти подводников, уроженцев г. Николаева и Николаевской области — это не увлекательный роман или приключенческая повесть. Книга Памяти содержит поименные списки подводников-николаевцев Военно-морского флота СССР, которые погибли в бо-



Спуск на воду ПЛ АГ-24 на Николаевском судостроительном заводе, 1921 г.

евых походах в период Великой Отечественной войны, кратко рассказывает о подводных лодках Советского флота, на которых они служили. Цель Книги Памяти — сохранить имена погибших подводников, родившихся и живших в Николаеве и области, для грядущих поколений с тем, чтобы наши потомки знали, кому они обязаны своей жизнью, свободой. Подводники, как и все воины, отдавшие свою жизнь за честь, свободу и независимость нашей Родины, заслужили вечную память и должны быть достойно увековечены.

В Книге Памяти указаны поименные списки погибших подводников всех четырех воевавших флотов. В них внесены 40 фамилий членов экипажей подводных лодок, уроженцев Николаева и области, ушедших в свой последний поход, из которого никто не вернулся.

Возможно, среди них есть ваши родственники, а скорее всего вы не знаете этих краснофлотцев, старшин и офицеров, которые перечислены в поименных списках. Но мысленно вы можете представить себе этих мужественных людей, отдавших свои жизни за свободу, честь и независимость нашей Родины, за то, чтобы мы с вами жили. Склоните головы перед светлой памятью павших, запомните их имена — это ваш нравственный долг.

Ваш взгляд остановится на картах, где обозначены предполагаемые места гибели наших подводных лодок. Не суждено им было вернуться к родным пирсам. Но они ничем не запятнали свой военно-морской флаг, а их экипажи остались чисты перед Отечеством и перед родными и близкими. Более подробно вы можете узнать о воевавших подводных лодках, если зайдете в библиотеки города Николаева.

Вы можете включиться в работу по увековечиванию памяти погибших подводников. Никто не мешает вам разыскать родственников подводника или лиц, кто учился или работал с ним, записать рассказы людей, которые помнят тех, кто не дожил до светлого дня Победы. Это будет вашим конкретным вкладом в работу по увековечиванию памяти подводников Военно-Морского Флота. Собранные материалы можно разместить в краеведческом, школьном музее, создав уголок памяти конкретному подводнику.

В море морякам обелисков не ставят, увековечивать память о моряках можно лишь на земле, там, где они родились, учились, работали до военной службы. Все, кто не вернулся из боя, заслуживают того, чтобы память о них жила вечно.

За шестьдесят пять лет, прошедших после войны, еще мало сделано, чтобы сказать: «Никто не забыт, ничто не забыто!». Мы, живые, в большом долгу перед павшими героями!

Пусть не расхолаживают вас трудности, с которыми встретитесь. Наше общество страдает хронической болезнью пренебрежения к своей истории, своему прошлому, своим традициям. Отсюда плохое содержание мест захоронения воинов, вандализм к установленным памятникам, переименование улиц, поселков, городов и другие проявления беспамятства.

Вы можете встретиться с людьми, которые фальсифицируют историю с целью принизить подвиг советского народа в Великой Отечественной войне, в том числе и подвиги советских подводников. Это не должно останавливать вас.

Верим, что кризисные явления в обществе пройдут, история все расставит по своим местам. Именно поэтому и предпринято издание «Книги Памяти подводников ВМФ, уроженцев Николаева и Николаевской области, погибших в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.», которое является пусть скромным, но достойным вкладом в укрепление исторической памяти.

Владимир Бойко,
капитан 1 ранга,
ветеран-подводник ВМФ

Владислав Мацкевич,
капитан 2 ранга,
ветеран-подводник ВМФ

СОСТОЯНИЕ ПОДВОДНОГО ФЛОТА ПОСЛЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Моряки Военно-Морского Флота сыграли важную роль в октябрьском перевороте 1917 года, а также в Гражданской войне 1918–1920 гг. Но уже в 1921 году в Кронштадте произошло восстание моряков-балтийцев против большевистского режима (лозунг мятежников гласил: «За Советы без коммунистов!»). Бунт был подавлен, однако его следствием надолго стало недоверие правящей верхушки партии большевиков по отношению к флоту. Помимо всего прочего, оно выразилось в том, что в организационном плане флот был превращен в составную часть армии (было создано Управление военно-морских сил Красной армии!!!), а его боевые задачи ограничили обороной побережья и поддержкой действий сухопутных войск.

Главный упор в военно-морских программах периода 1925–1935 гг. делался на развитие морской авиации берегового базирования, береговой артиллерии, «москитного флота» (торпедных катеров), а также подводных лодок малого и среднего водоизмещения. В соответствии с концепцией так называемого «малого флота», они предназначались для действий в прибрежной зоне и в закрытых морях.

К 1928 году от более чем 40 подводных лодок императорского флота (42 единицы в строю, либо спущенных на воду, по состоянию на 1 января 1917 года) в Красном Флоте остались только 10 старых лодок типа «Морж» и 4 типа «АГ», построенных в годы Первой мировой войны. Двухкорпусные лодки типа «Морж» были построены по проекту инженера И.С. Бубнова, разработанному еще в 1911 году. Однокорпусные лодки типа «АГ» (Американский Голланд) купили в США, у фирмы «Electric Boat Company», еще в 1916 году. Однако они строились по проекту, разработанному этой фирмой также в 1911 году.

Строительство новых лодок

Разработка эскизных проектов новых советских подводных лодок началась в 1925 году по приказу народного комиссара военных и морских дел М. В. Фрунзе. Однако в целях «экономии средств» было решено проектировать новые лодки на основе «лучших» зарубежных проектов вместо того, чтобы приобрести за границей субмарину новейшей постройки и досконально изучить ее устройство. В соответствии с данной идеей, проект лодки типа «Декабрист» представлял собой упрощенный и якобы «улучшенный» вариант большой итальянской субмарины типа «Balilla». Ее проект Б. М. Малинину удалось приобрести в Италии осенью 1925 года. Это были довольно подробные чертежи общего расположения данной подводной лодки, находившейся в то время в постройке (подводная лодка была заложена 12 января 1925 года).

Это подводная лодка имела водоизмещение 1450/1904 тонн, скорость 17,5/9 узлов; дальность плавания 7050/110 миль экономическим ходом; вооружение — 6 торпедных аппаратов калибра 533-мм (4 носовых и 2 кормовых), 1 120-мм орудие и 2 установки спаренных 13,2-мм пулеметов.

Проект лодки типа «Декабрист» (позже тип «Д») был утвержден Революционным Военным Советом СССР 17 февраля 1927 года, однако его доработка продолжалась в течение всего периода строительства лодок данного типа. Все 6 лодок были заложены в 1927 году. Три — в Ленинграде в марте, три — в Николаеве в апреле. Головная сошла на воду через 20 месяцев, следующие четыре — через два с лишним года, последняя (Д-6) — через три года после закладки.

Все лодки типа «Декабрист», вступившие в строй в 1931–1932 гг., страдали многочисленными серьезными недостатками. Несмотря на последующие доработки и основательную модернизацию, они так и остались ненадежными и нестабильными в плане погружения и всплытия.

Торпеды образца «53-27» тоже оказались неудачными, поэтому лодки долгое время использовали старые 457-мм торпеды образца 1912 года, которые они выстреливали с помощью специальных решеток, вставленных в трубы аппаратов.

Во время строительства этих первых советских подводных лодок была поднята со дна Финского залива британская подводная лодка L-55, затонувшая 4 июня 1919 года в результате подрыва на mine. Точное место лодки на грунте было установлено еще в 1926 году, подня-

ли ее 11 августа 1928 года, и после ремонта и длительных испытаний она вошла в боевой состав флота в августе 1931 года. Ее использовали для получения новых знаний о технологии подводного судостроения путем сравнения русских и британских способов решения одних и тех же проблем.

Водоизмещение лодок данного типа (L-55 принадлежала к 3-й серии) составляло 360/1150 тонн; скорость 17,5/10 узлов; вооружение — 6 носовых 533-мм ТА (боекомплект 12 торпед) и два 102-мм орудия.

Тщательное изучение особенностей конструкции L-55, а также опыт, приобретенный в ходе строительства, испытаний и эксплуатации лодок типа «Декабрист», стали основой для проектирования следующих лодок типа «Ленинец» (позже тип «Л»). Это были 25 лодок, построенных в период с 1929 по 1942 годы в четырех сериях (II, XI, XIII, XIII-бис).

Первые три лодки заложили на Балтийском заводе в Ленинграде 6 сентября 1929 года, следующие три — на заводе имени Андре Марти в Николаеве в марте – апреле 1930 года. Они представляли собой несколько улучшенный вариант проекта лодок типа «Декабрист». Корпус (1040/1335 т) повторял форму L-55. Он стал шире, получил були и прямой форштевень. Механизмы, приборы, торпедные аппараты и пушки остались те же, что и на «Декабристе».

Устройство для постановки мин являлось аналогом механизмов, примененных еще на «Крабе» в 1915 году (2 трубы на 7 мин, снабженные ленточными транспортерами).

Однако подводные лодки второй серии оказались неудачными. Недостатки этих подводных лодок были следующие:

- долго погружались (почти 3 минуты);
- были очень шумными на подводном ходу;
- имели опасные в эксплуатации аккумуляторные батареи (они стали причиной ряда аварий);
- имели плохую систему вентиляции аккумуляторных ям;
- орудия оказались неподходящими (потом заменили их на 100-мм и 45-мм);
- погрузка всех 12-ти торпед занимала чрезвычайно много времени (9 часов).

Ряд недостатков по части аккумуляторов и вооружения удалось устранить на лодках XI серии, строившихся с апреля 1934 года для морских сил Дальнего Востока.



Летом 1933 года руководство УВМС РККА, во главе с начальником морских сил В. М. Орловым, по заданию Политбюро ЦК ВКП(б) разработало план развития подводного флота на вторую пятилетку (1933 – 1937 гг.). По этому плану намеревались построить всего за 5 лет огромную армаду — 369 подводных лодок (69 больших, 200 средних, 100 малых). Эта цифра в полтора раза превосходила общую численность подводных сил Великобритании, США, Японии, Франции, Италии.

В 1933 году на верфях заложили 31 подводную лодку, в следующем году — уже 52. Такие масштабы и темпы оказались не по силам для отсталой советской промышленности. Судостроительная программа второй пятилетки провалилась. Вместо 369 лодок удалось построить только 137 (37% от плана), причем 52 из них (38% от числа построенных) являлись малыми лодками серий VI и VI-бис, не имевшими никакой боевой ценности.

В рамках данной программы с лета 1933 года было начато массовое строительство лодок среднего водоизмещения типа «Щука» (580 тонн) и малых лодок типа «М» (160, позже 200 тонн).

Лодки типа «Щ» первоначально разрабатывались для Балтийского моря как уменьшенный в габаритах, предельно упрощенный в технологии постройки и дешевый вариант лодки типа «Ленинец». Однако еще во время испытаний головной лодки «Щука» (Щ-301) в декабре 1931 года было решено строить по этому проекту лодки также для Дальнего Востока и Черного моря.

Лодки типа «Щ» строили в течение 13 лет (1930 – 1942 гг.), совершенствуя от серии к серии. Однако их общими недостатками оставались следующие:

- малая надводная скорость;
- неудовлетворительная маневренность;
- высокая шумность под водой;
- слабое артиллерийское вооружение;
- низкое качество постройки и частые поломки;
- недостаточно мощные и надежные средства радиосвязи;
- отсутствие ночных прицелов, радиолокаторов и гидролокаторов.

Малые лодки типа «М» (неофициально их прозвали «малютками») предназначались для использования в прибрежной зоне на Балтике, на

Черном море и Дальнем Востоке. За 12 лет (1932 – 1943 гг.) их построили 11 единиц. От серии к серии они увеличивались в размерах и совершенствовались. Лодки типа «М» можно было перевозить по железной дороге с одного театра военных действий на другой без разборки на секции. Небольшие размеры, быстрота погружения и хорошая маневренность под водой вполне соответствовали специфическим условиям мелководных акваторий Балтики и Черного моря. Но их вооружение было скорее символическим, чем реальным — всего две торпеды, к тому же не очень высокого качества. Дальность плавания и мореходность тоже являлись совершенно неудовлетворительными. В частности, 34 лодки типа «М-VI», доставленные на Дальний Восток, не могли ходить дальше внешних рейдов тех портов, где они базировались!



После создания первых двух типов с большой дальностью плавания («Д» и «Л») в 1933 – 36 гг. было построено три эскадренные лодки типа «Правда» (позже «П») по проекту конструктора А. Н. Асафова (развитие «L-55»). Вследствие серьезных конструктивных недостатков, а также плохих двигателей, строительство серии ими и ограничилось.

В начале 1937 года И. В. Сталин выдвинул идею создания «Флота Открытого моря». Наряду с легкими силами и подводными лодками малой и средней дальности действия, которые в предыдущем десятилетии считались основой военно-морских сил, было решено строить также линкоры, тяжелые и легкие крейсера, океанские подводные лодки. Начало строительства довольно большого числа океанских лодок дальнего действия (типов «К», «Л-XIII» и «С») было связано с этим крутым поворотом в советской военно-морской политике.

Во второй половине 30-х годов были заложены 12 лодок типа «К» (крейсерские). В 1936 году начали строить первые три лодки; в 1937 — еще четыре; в 1938 — пять. Их спроектировала в 1934 – 36 гг. группа конструкторов во главе с М. А. Рудницким.

За основу они взяли эскизный проект итальянского океанского подводного заградителя «Pierro Micca» (1567/1967 тонн; 90 7,7 5,3 м; 6 — 533-мм ТА, 20 мин; 2 — 120-мм орудия), заложенного в октябре 1931 года и спущенного на воду в марте 1935 года. Советский военный разведчик Лев Маневич скопировал его и переправил в СССР. В процессе проектирования также был учтен опыт проектирования, строительства и испытаний лодок типа «П». Подводные лодки типа

«К» предназначались для использования в Арктике и на Тихом океане. Первые шесть крейсерских лодок вступили в строй в 1939–40 гг. на Балтике, после чего их перевели на Север. Следующие пять в 1942–1944 гг. вошли в боевой состав Балтийского флота. Одна ПЛ осталась недостроенной.

Самыми лучшими советскими подводными лодками стали 50 лодок типа «С» (средние). Первая из них вступила в строй в сентябре 1936 года, две последние — в 1948 году. Их эскизный проект по заказу СССР разработала фирма «Deshimag» («Weser A.G.») в Бремене в период с августа 1933 по март 1934 года. Основой для него послужил проект подводной лодки Е-1, построенной в Испании в 1930–1933 гг. по проекту бюро «IvS», также был учтен только что разработанный проект немецких лодок типа «IА». Проект «Deshimag» воплощало в рабочие чертежи конструкторское бюро под руководством инженера С. Г. Туркова. Ему помогали: В. Н. Перегудов (корпус), В. Ф. Критский (двигатели), Д. В. Судравский (электрооборудование).

Подводные лодки типа «С» были быстроходными, устойчивыми, имели значительный запас хода. Однако только первые две получили немецкие моторы, а третья простояла полтора года без движения в ожидании отечественного двигателя. Однако их главное преимущество над советскими лодками других типов заключалось в том, что они были хорошо приспособлены для крейсерства в надводном положении и уничтожения транспортных судов противника артиллерийским огнем. Но ни на одном ТВД делать этого им не пришлось. А что касается подводных характеристик, то в этом плане лодки типа «С» выглядели не столь хорошо.

По сути дела, разработать хороший проект подводной лодки — это лишь половина дела. Оставшаяся половина — кто воплощает его в «железо», что представляют собой пресловутые «комплектующие изделия». В этом аспекте дела в отечественной промышленности всегда обстояли плохо. Главные двигатели и вспомогательные моторы, аккумуляторы, насосы, оптические и гидроакустические приборы, торпедные аппараты и торпеды советского производства значительно уступали по качеству своим зарубежным аналогам — немецким, итальянским, американским, британским. Советские лодки (за исключением всего лишь двух–трех) до конца войны не имели ни радиолокаторов, ни гидролокаторов. Первые радары и приборы «Asdik» были получены из США и Великобритании в конце 1943 года.

В двадцатые годы прошедшего века истерзанная войнами и революцией страна оказалась перед проблемой создания «второй руки государства» — Военно-Морского Флота. Скудные ресурсы, разрушенные сырьевая база, промышленные предприятия и, в частности, судостроительные верфи заставили правительство Страны Советов сосредоточить усилия на строительстве подводных лодок. В сентябре 1923 года правительственная комиссия разработала тактико-техническое задание на проектирование двух проектов подводных лодок — торпедной и подводного минного заградителя.

В марте 1927 года были заложены первые лодки 1-й серии типа «Д», в том числе и в Николаеве на заводе им. А. Марти (№198) — лодки Д4, Д5 и Д6. Одновременно шло проектирование и готовилось производство лодок типа «Л» серии II — минных заградителей и средних лодок III и V серий типа «Щ» на николаевских заводах.

С начала 30-х годов строительство подводных лодок различных типов и серий шло нарастающими темпами. В Николаеве лодки строили два завода: им. А. Марти (позже ЧСЗ, №198) и завод «им. 61 коммунара» (№200). Была налажена кооперация между судостроительными заводами в Ленинграде — Балтийским заводом (№189) и заводом в г. Горьком (№112). Лодки строились в Ленинграде, а затем собирались в Николаеве. Подобная кооперация существовала и между заводами №198 и №200 г. Николаева.

Всего на заводах Николаева до начала Великой Отечественной войны было построено 83 подводных лодки. Из них:

- типа «Д» серии 1 — 3 единицы (все для Черноморского флота);
- типа «Щ» V-бис 2 серии — 3 единицы (все для Черноморского флота);
- типа «Щ» X серии — 8 единиц (все для Черноморского флота);
- типа «Щ» X-бис серии — 1 единица (все для Черноморского флота);
- типа «С» IX-бис серии — 8 единиц (5 для Черноморского флота);
- типа «М» VI серии — 29 единиц (28 для Тихоокеанского, 1 для Черноморского флотов);
- типа «М» VI-бис серии — 15 единиц (10 для Балтийского, 5 для Черноморского флотов);
- типа «АГ» — 5 единиц (все для Черноморского флота);
- типа «Л» II серия — 3 единицы (все для Черноморского флота);
- типа «Л» XIII серии — 3 единицы (все для Черноморского флота);
- типа «Л» XIII 38 серии — 3 единицы (2 для Черноморского флота);

– типа «Л» XI серии — 3 единицы (все для Тихоокеанского флота).

Таким образом, для Черноморского флота заводы Николаева построили 35 лодок, для Балтийского флота — 10 лодок, Тихоокеанского — 34 лодки. 3 лодки IX-бис серии были взорваны недостроенными при оставлении Николаева, а Л-25 недостроена и в конечном итоге затонула в районе мыса Пицунда при буксировке.

На заводе им. А. Марти был построен специальный цех, где точным методом строились лодки. При этом на специальном стенде после сварки секций прочный корпус подвергался испытанию на прочность.

В музее судостроения и флота г. Николаева создана диорама этого цеха.

Это не значит, что николаевские заводы строили до войны только подводные лодки. Например, по данным отдела технической информации Черноморского завода в период 1917 – 1941 гг. на заводе было построено:

- крейсера пр. 26 — 2;
- крейсера др. проектов — 4;
- эсминцы — 17;
- лидеры эсминцев — 4;
- сторожевые корабли — 4;
- средние ПЛ — 21;
- малые ПЛ — 43;
- плавбаза ПЛ — 1;
- войсковой транспорт — 4;
- танкер — 11;
- ледокол — 2.



В СССР в середине 30-х годов велась работа по созданию двигателей единого хода. В отличие от немцев, сконструировавших газовую турбину и разработавших для нее специальное топливо высокой энергоемкости, отечественные инженеры пытались заставить обычный дизельный двигатель работать без притока атмосферного воздуха. Эксперименты продолжались более 15 лет и завершились тем, что в 1950-е годы были построены три десятка малых подводных лодок проекта 615. Они оказались не вполне удачными и отличались высокой аварийностью.

Артиллерия

На наших отечественных лодках стояли орудия двух основных типов:



Вручение медалей «За оборону Ленинграда» экипажу ПЛ К-52, 1945 г.

1. 100-мм пушка Б-24 образца 1933 года. Длина ее ствола была 51 калибр (5,1 м); вес фугасного снаряда образца 1928 года — 15,8 кг; масса заряда ВВ — 1,25 кг; начальная скорость — 800 м/с. Баллистическая дальность стрельбы

таким снарядом была 19,5 км, но прицельная дальность не превышала 9 км. Практическая скорость — 12 выстрелов в минуту. К началу войны такими пушками были вооружены подводные лодки типов «Д», «Л», «П», «С», «К».

2. 45-мм полуавтоматическая пушка 21-К образца 1932 года была переделана из противотанковой пушки образца 1931 года (ее в свою очередь переделали из 45-мм батальонной гаубицы образца 1929 года). Вес установки составлял 503 кг; длина ствола 46 калибров (207 см); радиус обслуживания — 150 см; снаряд весил 1,41 кг; начальная скорость — 760 м/с; практическая скорострельность не превышала 25 выстрелов в минуту. Дальность стрельбы по горизонтали достигала 8–9 км; по высоте — не более 4 км.

Специалисты артиллерии отмечали наиболее серьезные ее недостатки: низкая скорострельность, снаряд не имел дистанционного взрывателя (цель поражалась только прямым попаданием). По своим боевым качествам эта пушка ничем не превосходила 47-мм револьверную пушку Гочкиса образца 1888 года. И тем не менее, именно эти пушки являлись штатным оружием всех малых подводных лодок типа «М» и всех средних типа «Щ», а на больших лодках они использовались как зенитки.

Торпеды

К началу Великой Отечественной войны основным оружием подводных лодок являлись 533-мм парогазовые торпеды «53-27л» (образцов 1930 и 1933 гг.) и «53-38».

Торпеды «53-27л» выпуска 1930–1933 гг. имели длину 698 см, общий вес 1675 кг, заряд ВВ весил 200 кг. Они проходили 3,7 км на 30 узлах или 1,5 км на 43 узлах. Торпеды, выпускавшиеся с осени 1933 года, имели длину 715 см, общий вес 1725 кг, заряд ВВ весил 250 кг. Дальность и скорость хода оставались без изменений.

Торпеды «53-38» серийно выпускались с 1938 года. Они являлись копией итальянской торпеды «53F». Длина составляла 720 см, общий вес 1615 кг, вес заряда ВВ 300 кг. Режимы хода: 4 км на 44 узлах или 8 км на 34 узлах.

Отечественные торпеды по скорости и дальности хода уступали торпедам иностранного производства (которые проходили 5–6 км на 40–45 узлах). Кроме того, торпеды образца «53-27» отличались нестабильностью хода по глубине и при заполнении водой торпедных аппаратов двигатели этих торпед запускались самопроизвольно.

С 1929 года велись работы по созданию бесследных электрических торпед. Первые экспериментальные образцы прошли испытания в 1938 году, но качество оказалось чрезвычайно низким.

После этого нашим конструкторам удалось создать принципиально новый электромотор и новую аккумуляторную батарею. Новый вариант торпеды был изготовлен в 1940 году. Последовал цикл испытаний, и в 1942 году на вооружение была принята торпеда ЭТ-80. Длина ее была 749 см; общий вес — 1800 кг, заряд ВВ — 400 кг, она проходила 4 км на 29 узлах.



Погрузка торпед на ПЛ С-102.

По левому борту — Щ-402. 1943 г.

Мины



Погрузка мин на ПЛ К-21

Гальваноударные мины «ПЛТ» образца 1935 года предназначались для постановки с подводных заградителей типа «Л» всех серий. Они имели механизм автоматической постановки на якорь (на глубину до 130 м) и контактные взрыватели. Масса заряда ВВ составляла 230 кг тротила. В 1941 году была принята на вооружение гальваноударная мина «ЭП», специально сконструированная для крейсерских лодок типа «К». Ее можно было ставить на глубине до 160 м, а масса заряда ВВ возросла до 300 кг.

Заводы, строившие подводные лодки

- № 112 — «Красное Сормово» (Горький)
- № 189 — «Балтийский» (Ленинград)
- № 190 — им. А. А. Жданова (Ленинград)
- № 194 — «Адмиралтейский» (Ленинград)
- № 196 — «Судомех» (Ленинград)
- № 198 — бывший «Наваль» (Николаев)
- № 200 — бывший «Руссуд» (Николаев)
- № 202 — «Дальзавод» (Владивосток)

КОРАБЕЛЬНЫЙ СОСТАВ ПОДВОДНЫХ СИЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА 1941 – 1945 гг.

Большие подводные лодки

К большим подводным лодкам в Военно-морском флоте Советского Союза периода Великой Отечественной войны относились подлодки надводным водоизмещением 900 тонн и более. Этот подкласс включал корабли трех типов отечественной постройки — Д-I, П-IV, К-XIV и одну трофейную британскую подводную лодку L-55, но иногда к нему относят и подводные минные заградители типа «Л» нескольких серий. Все отечественные подводные лодки данного подкласса в свое время проектировались и строились для решения различных задач и поэтому, будучи двухкорпусными, значительно отличались друг от друга по составу вооружения и некоторым тактико-техническим элементам. По существовавшим в 1920 – 1930-е годы взглядам, отечественный флот должен был располагать позиционными и эскадренными подводными лодками, а также подводными крейсерами.

Первые предназначались для действий против надводных кораблей и судов противника в ограниченных районах с применением преимущественно торпедного оружия. Подводные же крейсера предполагалось использовать в отдаленных районах Мирового океана на коммуникациях противника, применяя в равной степени торпедное и артиллерийское оружие, а также мины. Эскадренные подводные лодки предназначались для совместных действий с эскадрой надводных кораблей.

Первые советские подводные лодки типа Д-I относились к позиционным, корабли типа П-IV создавались как эскадренные, а обозна-



Подводная лодка Д-1 «Декабрист»

чение третьего типа больших подводных лодок — К-ХIV («крейсерская») — говорит само за себя. Характерной чертой этих кораблей являлось то, что основой проектов кораблей типа «П» и «К» стали авторские ра-

боты. Перед самой Великой Отечественной войны началась работа над предэскизным проектом усовершенствованной подводной лодки типа «К», однако он завершен не был. Вообще от идеи универсального подводного крейсера в дальнейшем отказались, и в будущем новые подлодки большого водоизмещения скорее являлись развитием первых советских кораблей этого подкласса — типа «Д» I серии.

Большие подводные лодки типа «Д» I серии

К разработке проекта первой советской подводной лодки приступили в январе 1926 года и уже 19 сентября представили на рассмотрение начальника Морских Сил Республики. Сразу же, не дожидаясь официального утверждения Реввоенсоветом (это произошло лишь 17 февраля 1927 года), документы передали на Балтийский завод для постройки. 5 марта 1927 года там произвели официальную закладку первых трех подводных лодок I серии, впоследствии отнесенных к типу «Д» по первой букве названия головного корабля — «Декабрист».

Большие подводные лодки типа «П» IV серии

В середине 1930 года А. Н. Асафов, работавший как репрессированный в Остехбюро ОГПУ, предложил эскизный проект подводной лодки для совместных действий с надводными кораблями в единых боевых порядках. Более конкретно задачи для нее формулировались следующим образом: участие в эскадренном бою путем атаки противника в период развертывания совместно с авангардными силами и при уходе противника после боя; атака движущегося в море десанта противника, действуя группой лодок или совместно с легкими силами.

Таким образом, утвержденный 23 ноября 1930 года Реввоенсоветом страны проект эскадренной подводной лодки IV серии заведомо должен был стать настолько порочным, насколько конструктор сможет в нем реализовывать идею совместных действий с надводными кораблями. Так оно и получилось.



Подводная лодка П-3

Несмотря на задержку разработки общего проекта, в середине января 1931 года приступили к изготовлению рабочих чертежей, а 21 мая уже заложили головной корабль, получивший название «Правда» (отсюда тип «П»), и 19 декабря — еще два корпуса. От раннее спроектированных подводных лодок «Правда» отличалась и рядом других особенностей. В частности, впервые в отечественном подводном кораблестроении прочный корпус имел наружные шпангоуты. После передачи флоту подводные лодки IV серии не рассматривались как боевые и использовались в качестве учебных.

Большие подводные лодки типа «К» XIV серии

В 1934 году в Научно-исследовательском институте военного кораблестроения производилась проработка тактико-технического задания и вариантов предэскизных проектов крейсерско-эскадренной (тип «КЭ») подводной лодки.

Первоначально предполагалось, что она должна действовать совместно с эскадрой. Но потом от этого разумно отказались, и подлодка стала просто крейсерской (тип «К»), тот есть предназначенной для самостоятель-



Подводная лодка К-21

ных действий в отдаленных районах. За основу будущего корабля 15 апреля 1935 года утвердили авторскую работу М.А. Рудницкого. Проект получил номер 41, или XIV серия.

Программа военного судостроения на третью пятилетку предусматривала закладку 20 подлодок типа «К» с вступлением в строй головной в 1942 году. Но в январе 1940 года дальнейшие работы над проектом сначала приостановили, а с началом Великой Отечественной войны и вовсе прекратили, впоследствии к нему не возвращались.

Всего строилось 12 подводных лодок типа «К».

Средние подводные лодки типа «Щ» III серии

После принятия решения о создании больших подводных лодок типа «Д» и подводных минных заградителей типа «Л» встал вопрос о строительстве малых подлодок для действий в мелководном и стесненном в навигационном отношении Финском заливе. Эскизный проект новых лодок III серии, впоследствии перекалиброванные в средние, разрабатывался в большой спешке и в незавершенном виде был передан на Балтийский завод для создания общего проекта. В конце 1929 года его завершили и, не дожидаясь утверждения, сразу приступили к рабочим чертежам, а уже 5 февраля заложили головной корабль.

Подводные лодки III серии предназначались для массовой постройки. Поэтому их конструкцию максимально упростили и построили четыре корабля этой серии. Все они воевали на Балтике, там и погибли, за исключением Щ-303.

Средние подводные лодки типа «Щ» V-бис серии



ПЛ типа «Щ» V-бис серии в Севастополе

Сразу после начала строительства подводных лодок V серии подняли вопрос о строительстве новой серии «Щук» с устранением уже выявленных явных недостатков проекта, по крайней мере, III серии. Однако из-за

малых сроков, отпущенных на постройку, новая серия V-бис (ее одно время называли VII серией) стала просто повторением V серии. Вносимые изменения были очень незначительными и касались улучшения немногих лодочных конструкций и устройств, а также устранения дефектов, выявленных в процессе постройки подводных лодок предыдущих серий. Всего построили 13 подводных лодок V-бис серии. Все «европейские» участвовали в войне (КБФ — 2 ед., ЧФ — 3 ед.). Восемь тихоокеанских также застали войну с Японией, но в боевых действиях участвовали только три из них. Черноморцы потеряли одну из трех таких подлодок, а балтийцы — обе.

Средние подводные лодки типа «Щ» V-бис-2 серии

В октябре и ноябре 1933 года вступают в строй головные подводные лодки III и V серий, а в декабре того же года закладывается первая подводная лодка новой V-бис-2 серии, в которой реально учли недостатки, присущие кораблям первых серий.

Всего построили 14 подводных лодок V-бис-2 серии. Все они участвовали в войне (КБФ — 5 ед., ЧФ — 4 ед., ТОФ — 5 ед.), правда, из тихоокеанских реально воевали только две. В боевых действиях погибли по две черноморские и балтийские лодки этой серии.

Средние подводные лодки типа «Щ» X серии

В 1934 году только спускаются на воду первые подводные лодки V-бис-2 серии, а уже закладываются корабли новой, X серии. Теоретически последние являлись развитием «пятых» серий, так как фактически всесторонние испытания прошли только подлодки III серии, и, таким образом, насколько в последующих разработках сумели реально устранить массу явных недостатков базового проекта, практически еще никто не знал.

В конце 1934 года закладываются принципиально новые сред-



*Гвардейская ПЛ Северного флота Щ-402
X серии, 1943 г.*

ние подводные лодки типа «С». В связи с этим у некоторых руководителей ВМФ появились предложения вообще отказаться от дальнейшей постройки «щук» и полностью сосредоточиться на «немках», как тогда называли корабли типа «С» IX серии. Однако на это не пошли, так как уже имеющийся опыт реализации проектов принципиально новых кораблей показал, что их реальный ввод в строй может затянуться относительно плановых сроков.

Являясь дальнейшим развитием подводных лодок типа «Щ», новая X серия в основном сохранила все существенные качества своих предшественников. При ее создании старались учесть опыт и использовать наиболее удачные технические решения предыдущих проектов.

Всего построено 32 подводные лодки X серии. Щ-424 погибла в 1939 году на Севере, остальные участвовали в войне (СФ — 6 ед., КБФ — 7 ед., ЧФ — 6 ед., ТОФ — 10 ед.). Семнадцать из них погибли (СФ — 5 ед., КБФ — 6 ед., ЧФ — 6 ед.), т.е. около 81% (без учета ТОФ).

Средние подводные лодки типа «Щ» X-бис серии

К концу 1938 года в составе ВМФ имелось 74 подводные лодки типа «Щ» и одна достраивалась. Эти корабли строились восемь лет, были прекрасно освоены промышленностью, и их себестоимость была значительно снижена. При этом, изначально являясь не очень удачными кораблями, к тому времени они уже окончательно морально устарели. Однако, как и предчувствовали многие руководители ВМФ и промышленности, освоение серийного строительства принципиально новых подводных лодок типа «С» затягивалось. Поэтому, чтобы не уменьшать количество ежегодно сдаваемых флоту средних подводных лодок, приняли решение продолжить строительство кораблей типа «Щ» с некоторыми изменениями по опыту их постройки и эксплуатации, благо таковой уже реально имелся. Но на самом деле новый проект почти не имел принципиальных новшеств — подлодка уже исчерпала все модернизационные резервы.

Из 13 заложенных подводных лодок X-бис серии построено 11, из которых две вошли в строй до войны и семь — в ходе ее. Из четырех тихоокеанских подлодок одна взорвалась в базе и одна участвовала в боевых действиях против Японии. Из подлодок этой серии, участвовавших в боевых действиях против Германии (БФ — 4 ед., ЧФ — 1 ед.), к концу войны уцелела только одна на Балтике.

На заводе №194 в Ленинграде 28.06.41 г. были официально заложены две подводные лодки Х-бис серии, заводские №№ 552 и 553, однако уже в 1942 г. их постройку прекратили. На самом деле их постройку начали еще в 1940 г., и предназначались они для сборки в Мурманске на судовой верфи рыбного порта. Однако 19.10.40 г. это решение пересмотрели и постройку полностью поручили заводу №194.

Средние подводные лодки типа «С» IX серии

История создания средних подводных лодок типа «С» относится к 1932 году, когда группа отечественных специалистов-подводников выехала в Гаагу для посещения голландского проектно-конструкторского бюро «Ingeneer Kontor vor Schiffbau». Директором данного бюро являлся бывший командир-подводник кайзеровского флота Блюм, а техническим руководителем — известный конструктор германских подводных лодок доктор Ганс Техель. Принадлежало бюро германской фирме «Deschimag», и занималось оно проектированием и наблюдением за постройкой подводных лодок для различных государств. Бюро уже заявило о себе проектированием нескольких подлодок, в частности, для Франции, Японии и Испании. Последняя подлодка, имевшая обозначение Е-1, привлекла внимание советской делегации. Заинтересованность была обоюдная: немцам нужна была реализация своей продукции для финансирования дальнейших разработок, а нам — передовой опыт создания подводных лодок и передовые технологии. После изучения предоставленной документации подготовили договор, по которому фирма «Deschimag» обязывалась проектировать по нашему тактико-техническому заданию проект средней подводной лодки, а также содействовать в размещении ряда заказов на германских фирмах, но сначала советская сторона хотела получить гарантии возможности реализации согласовываемых элементов будущего корабля. Для этого нашей комиссии предложили посетить Картахену, где проводились испытания Е-1. Подлодка произвела хорошее впечатление, все элементы подтвердились, и договор вступил в силу. В течение 1933 года проект Е-2 (такое обозначение получил новый корабль) разрабатывался в Бремене при участии нескольких советских специалистов.

В январе 1934 года технический проект подводной лодки, названной IX серийей, представили руководству Наркомата тяжелой промышленности и командованию Военно-морского флота. Он получил одобрение, и начали разработку рабочих чертежей, которые визииро-



Подводная лодка С-1, Кронштадт, зима 1940 г.

вались представителями фирмы «Deschimag». Их закончили в начале 1935 года, но, не дожидаясь завершения работы над чертежами, в декабре 1934 года закладываются две, а затем и третья подлодка. Первоначально они получили буквенное

обозначение Н (немецкая) и только с 20 октября 1937 года стали называться типом «С» (средняя). Постройка первых двух корпусов шла по графику. В конце 1935 года их спустили на воду, вскоре приступили к швартовным испытаниям и только тогда сочли возможным отказаться от представителей немецкой фирмы. Можно предположить, что германская фирма в накладе не осталась хотя бы потому, что проработки проекта Е-2, финансиравшиеся советской стороной, легли в основу проекта германской подводной лодки VII серии, самой массовой подлодки Второй мировой войны. С другой стороны, это говорит и об удачности принятых технических решений. Третий корпус, где должны были устанавливать приборы и механизмы отечественного производства, из-за задержек поставок, прежде всего, дизелей, своевременно сдан не был.

Всего построили три корабля этого проекта. Подводная лодка С-2 погибла в советско-финляндской, а С-1 и С-3 — в первые дни Великой Отечественной войны.

Средние подводные лодки типа «С» IX-бис серии

Вскоре после начала строительства трех подводных лодок IX серии приняли решение об увеличении их количества. Однако, поскольку в будущем планировалось опираться на возможности отечественной промышленности, первоначальный проект требовал определенной корректуры, тем более что появились уже первые существенные замечания по кораблям базовой серии.

С началом войны с целью облегчить достройку кораблей типа «С» в условиях военного времени разработали технический проект подводной лодки IX-бис-2 серии. Помимо элементов упрощения не-

которых конструкций и замены остродефицитных материалов, в проекте учли опыт эксплуатации уже действующих подлодок. Проект утвердили и использовали при достройке кораблей типа «С», так что подлодки



Подводная лодка С-104

IX-бис серии, законченные постройкой в ходе и после окончания Великой Отечественной войны, можно отнести к IX-бис-2 серии. Вне всякого сомнения, корабли IX-бис серии являлись лучшими отечественными подлодками периода Великой Отечественной войны.

Всего заложили 45 подводных лодок данного проекта, из которых 14 вошли в строй до начала войны, 15 — в ходе, а 9 единиц — после ее завершения. Из 29 подлодок этой серии, находившихся в строю во время войны (СФ — 12, КБФ — 10, ЧФ — 4, ТОФ — 2, ККФ — 1), 13 погибло (СФ — 2, КБФ — 9, ЧФ — 2).

Средние подводные лодки типа «В»

К подводным лодкам типа «В» в советском ВМФ относили 4 корабля, полученные от Великобритании в счет репараций с Италии. Фактически эти подлодки относились к двум разным типам, а по британской квалификации — даже к двум разным подклассам.

Так, «Sunfish» являлась представителем средних подводных лодок типа S II серии, а остальные — малых подводных лодок типа U. Но и последние также несколько отличались друг от друга, т.к. «Ur-sula», подводная лодка, относящаяся к первой серии кораблей типа U, дополнительно имела два 533-мм торпедных аппарата в надстройке, заряжающиеся в базе.



Передача ПЛ В-1 в состав ВМФ СССР

Малые подводные лодки

В составе российского подводного флота в годы Первой мировой войны находились малые подводные лодки американской конструкции. Несколько таких кораблей, отнесенных к типу «АГ» («Американский Голланд»), после Октябрьского переворота 1917 года достроили на Черном море из завезенных еще в годы войны корпусных конструкций и оборудования. Толчком к проектированию первых советских «малюток» послужила необходимость усиления, а точнее, воссоздания Тихоокеанского флота. При полном отсутствии кораблестроительной базы на Дальнем Востоке пополнение флота возможно было только за счет кораблей, построенных в европейской части Союза и доставленных на Тихий океан морским и железнодорожным транспортом в разобранном виде, по секциям. Однако даже сборка уже построенных корпусов в тех условиях представляла большую сложность, поэтому было очень заманчиво создать такой боевой корабль, который совмещал бы в себе высокие боевые качества с габаритами, позволявшими транспортировать его в собранном виде по железной дороге. Ими могли стать малые подводные лодки, предназначенные прежде всего для обороны портов и военно-морских баз от внезапных ударов тяжелых кораблей противника. В предвоенные годы их строили четырьмя сериями: VI, VI-бис, XII и XV. Причем все они формально относились к одному типу «М», хотя корабли предпоследней, а тем более последней серии в значительной мере отличались от своих предшественников. Уже в ходе Великой Отечественной войны на базе «малютки» XII серии даже пытались создать подводный минный заградитель. Подводные лодки данного подкласса вписали еще одну отдельную страницу в историю отечественного подводного кораблестроения. Это связано с созданием так называемых единых двигателей, а иными словами, с попыткой применить главные дизели для работы в подводном положении.

Малые подводные лодки типа «М» VI-бис серии

Поскольку никаких иллюзий относительно боевых качеств подводных лодок VI серии никто не питал и об их основных недостатках догадывались еще на этапе проектирования, то, не ожидая вступления в строй головного корабля, 13 августа 1933 года принимается

решение о строительстве малых подводных лодок по улучшенному проекту. Проведение конструктивных мероприятий дало значительное улучшение скоростных и маневренных качеств лодки, хотя основные «боевые» элементы, такие

как время погружения, шумность, дальность плавания в подводном положении, остались прежними. Главным предназначением этих подлодок являлось участие в обороне портов и баз, применять их на коммуникациях противника не предполагалось.



ПЛ М-55 серии VI-бис в районе Севастополя, 1944 г.

Малые подводные лодки типа «АГ»

В 1916 году Россия заказала американской фирме Electric Boat Company одиннадцать подводных лодок, отнесенных в отечественном флоте к типу «АГ» («Американский Голланд»). Эти корабли в разобранном виде доставляли во Владивосток морем, а затем по железной дороге в Петроград (пять корпусов) и Николаев (шесть корпусов). Балтийские «Голланды» собрали в 1916 году, но в начале 1918 г. их взорвали в Ганге (Ханко) при угрозе захвата германскими войсками. Сборка трех черноморских «Голландов» началась в Николаеве в 1917 году, где их и застал Октябрьский переворот, Гражданская война и интервенция.

С июня 1920 года начали последовательную сборку хранившихся на складе подводных лодок АГ-24, АГ-25 и АГ-26. В сентябре с Каспия прибыли экипажи законсервированных в Баку подлодок «Минога», «Окунь», «Касатка»



ПЛ АГ-24, она же А-2, 1942 г.

и «Макрель», что резко ускорило ввод в строй черноморских подводных лодок. В 1920 – 1930 гг. все подлодки типа «АГ» прошли капитальный ремонт и целый ряд переименований. В конечном итоге АГ-21 стала А-5, АГ-23 — А-1, АГ-24 — А-2, АГ-25 — А-3 и АГ-26 — А-4.

Эти устаревшие во всех отношениях подводные лодки приняли активное участие в Великой Отечественной войне и даже добились сравнительно высоких результатов, во всяком случае, лучших, чем «малютки», исходя из количества потопленных целей на одну подлодку.

Подводные минные заградители

Минному оружию в отечественном флоте традиционно уделялось большое внимание; кроме того, Россия имеет неоспоримый приоритет в создании подводных минных заградителей, поэтому вскоре после начала постройки первых советских подводных лодок типа «Д» сразу встал вопрос о подводных минных заградителях.

В предвоенные годы подводные минные заградители строились четырьмя сериями, и все относились к одному типу «Л» («Ленинец»). Существовало еще несколько проектов кораблей этого подкласса, в том числе на базе строившихся торпедных подводных лодок типа «Щ». Новый проект минного заградителя разработали в 1928 году в Остехбюро (Особое техническое бюро по военным изобретениям Управления науки и техники Высшего совета народного хозяйства). Устройство для сбрасывания мин представляло собой две герметичные бронзовые точеные трубы, расположенные в кормовой части лодки. После передачи заводу им. К.Маркса изготовления минного устройства, последний выступил со своим вариантом проекта минного устройства: впервые в отечественных подводных лодках применили стальные торпедные трубы взамен литых бронзовых и они стали короче на 1 м. Надводная непотопляемость обеспечивалась при плавании без топлива в бортовых балластных цистернах. По опыту Черноморского флота подводные лодки II серии принимали на борт 65 т груза, или 60 т топлива, или 90 человек с оружием, могли находиться в море в крейсерском положении при состоянии моря 10 баллов, в позиционном — при состоянии моря 5 баллов.

Всего построили 6 подводных лодок II серии, по три для КБФ и ЧФ. В ходе войны одну балтийскую вывели из состава ВМФ, еще по одной на обоих флотах потеряли в ходе боевых действий.

Подводные минные заградители типа «Л» XIII серии

Вторую серию советских подводных минных заградителей вызвало к жизни все то же желание в кратчайший срок укрепить дальневосточные рубежи, т.е. новые подлодки должны были быть транспортабельны по железной дороге. 2 февраля 1934 года вышло постановление Совета Труда и Оборона СССР о постройке шести больших подводных лодок II-бис серии (впоследствии получила обозначение XI серия) для Тихоокеанского флота.

В соответствии с постановлением правительства строительство подводных лодок XI серии для Тихоокеанского флота должно было продолжаться с внесением лишь небольших изменений, отражающих опыт строительства и эксплуатации этих кораблей. Однако поступило предложение перейти к новому проекту, где учитывался весь опыт, накопленный за время постройки подводных лодок предыдущих серий, а также в процессе разработки рабочих чертежей строящихся в то время подлодок IX серии. В новом проекте (XIII серия) с целью улучшения ходкости в надводном положении увеличили относительное удлинение корабля и уменьшили диаметр прочного корпуса.

Все 7 подводных лодок XIII серии предназначались для Тихоокеанского флота и строились на заводах №189 в Ленинграде и №198 в Николаеве. Достраивались корабли на заводе №202 во Владивостоке. Для возможности доставки на Дальний Восток лодки изготовлялись секциями, которые перевозились на специальных железнодорожных транспортерах без остановки встречного движения, таким же образом, как ранее перевозились секции подводных лодок типа «Щ» и XI серии. В 1942 году две подлодки начали переход на Север, но до Полярного дошла только одна Л-15. Из оставшихся на Тихом Океане пяти кораблей четыре участвовали в боевых действиях против Японии, при этом одна из них погибла.

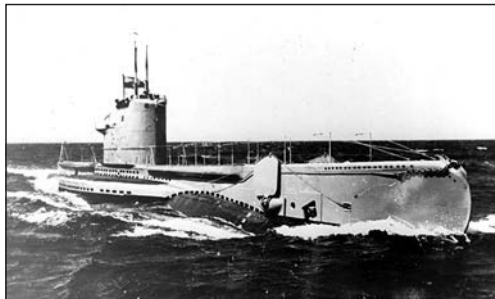


*Подводная лодка Л-24 в море,
1942 г.*

Подводные минные заградители типа «Л» XIII-38 серии

Подводные лодки XIII серии считались весьма удачными кораблями, поэтому приняли решение построить еще шесть таких кораблей для флотов европейской части Союза. Всех их заложили в 1938 году, поэтому серия стала обозначаться XIII-38.

Подводные минные заградители типа «Калев»



Подводный минзаг «Калев»

Подводный минный заградитель «Калев» построен в г. Барроу, Великобритания, по индивидуальному проекту. Его разработала британская фирма «Vickers Armstrong Ltd.» на основании тактико-технического задания

Эстонского морского штаба, выданного в 1934 году. После включения Эстонии в Советский Союз вошла в состав Балтийского флота.

ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941 – 1945 гг.

Подводный флот СССР по состоянию на 1 сентября 1939 года был самым большим в мире. Он насчитывал более двухсот подводных лодок в строю, причем все они были построены в течении десяти последних лет. Примерно 45 % от этого числа составляли небольшие подводные лодки, пригодные для действий только в прибрежной зоне.

С осени 1939 года до лета 1941 года в связи с большой войной в Европе строительство подводных лодок было ускорено. К началу войны с Германией советский флот уже имел 218 подводных лодок.

Однако подготовка командных кадров подводников не отвечала современным задачам. Предписанная им тактика боевых действий являлась неэффективной, она с самого начала ограничивала шансы на успех. Качество постройки подводных лодок также являлось низким. К тому же основу подводных сил на Балтике и Черном море составляли малые лодки, имевшие очень слабое вооружение, низкую мореходность и незначительную дальность плавания.

Подводных лодок средней и большей дальности действия было недостаточно. Но даже если бы их было больше, они бы не смогли ничего сделать в силу общей стратегической ситуации на сухопутных фронтах, сложившейся крайне неблагоприятной для моряков.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

В Балтийском море, закрытой и мелководной акватории, немцы и финны сделали ставку на применение мин заграждения. Советские подводные лодки пытались атаковать немецкое сообщение с портами Швеции — при весьма незначительных успехах, а на последнем эта-



ПЛД-2 «Народоволец»

пе войны также и каботажное судоходство в южной части моря.

Когда Германия напала на СССР, из 75 лодок Краснознаменного Балтийского флота боеспособными были около 35. Остальные 40 подводных лодок

находились в достройке, в ремонте либо годились только для учебных и вспомогательных целей.

Передовой базой подводных лодок на КБФ являлась Либава (Лиепая) на территории Латвии (1-я флотилия), но уже 25 июня 1941 года ее захватили немецкие войска. Не готовые к выходу 6 лодок пришлось взорвать, остальные ушли в Ригу, а когда пал и этот порт, они перешли в Таллинн.

Подводные лодки 2-й флотилии передислоцировались из Ханко (Гангэ) в Финском заливе в Таллинн. В августе немцы взяли Таллинн, и все уцелевшие лодки собрались в Ленинграде и Кронштадте, которые оказались в блокаде. Во время этих передислокаций многие лодки подорвались на минах, были потоплены авиацией или катерами-охотниками.

Летом – осенью несколько подводных лодок использовались для снабжения отрезанных балтийских островов и Ханко, при этом три лодки погибли. До прекращения навигации КБФ потерял 27 из 75 подводных лодок, которые имел в июне.

Это были М-71, М-74, М-78, М-80, М-83, М-94, М-98, М-99, М-103, Щ-301, Щ-319, Щ-322, Щ-324, Л-1, Л-2, П-1, С-1, С-3, С-5, С-6, С-8, С-10, С-11, «Калев», «Ронис», «Спидола».

Собственные успехи оказались малыми:

- Щ-307 потопила 9 августа германскую субмарину U-144;
- Щ-323 потопила 16 октября германский пароход «Baltenland» — бывший советский (латвийский) «Туатмила», захваченный немцами после начала войны.

В 1942 году немецкая система ПЛО значительно усилилась, а действия советских лодок еще более сократились. Минно-сетевые

заграждения немцев, в сочетании с их полным господством в воздухе, свели свободу действий КБФ до минимума. Подводным лодкам удалось совершить всего лишь несколько прорывов в открытую часть моря, но без особых успехов.

Всего в течение года подводники уничтожили 22 коммерческих судна. Крупнейшей жертвой стал германский пароход «Hindenburg», тяжело поврежденный подводной лодкой Щ-304 и затонувший через два дня.

В течении года погибли 12 подводных лодок: М-95, М-97, Щ-302, Щ-304, Щ-305, Щ-306, Щ-308, Щ-311, Щ-317, Щ-320, Щ-405, С-7.

В 1943 году подводные лодки не смогли прорваться в открытое море. В ходе безуспешных попыток прорыва 5 их них погибли (С-9, С-12, Щ-323, Щ-406, Щ-408).

После выхода Финляндии из войны, балтийские подводники начали боевые походы. В 1944 году они потопили 12 единиц: 6 вспомогательных судов и 6 коммерческих. Наиболее крупными жертвами стали: плавбаза подводных лодок «Seeburg», пароход «Nordenham», военный транспорт «Zonnewijk».

Погибла подводная лодка М-96.

В 1945 году наступавшая Красная Армия освободила потерянные базы Таллинн, Ригу, Либаву, а эвакуация войск и беженцев из Восточной Пруссии представила балтийским подводникам определенные возможности для атаки. Они потопили 3 вспомогательных судна, 9 грузовых и пассажирских судов.

Наиболее крупными жертвами стали: немецкие пассажирские пароходы, переделанные в военные транспорты Кригсмарине, «Wilhelm Hustlof» и «General von Steuben» — 30 января и 10 февраля их потопила подводная лодка С-13 (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско), грузо-пассажирские пароходы «Gottingen» и «Goaya».

Торпедами подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота в ходе военных действий потопили 35 различных судов суммарным водоизмещением 124 543 брт, подводную лодку и сторожевой корабль. Повредили 11 различных судов общим водоизмещением 45 491 брт.

Можно считать, что реально балтийские подводники торпедами уничтожили 37 судов противника общим водоизмещением 129 830 брт.

Места гибели подводных лодок Балтийского флота

1941 год

1. 23 июня — М-78
2. 25 июня — С-3
3. 27 июня — М-99
4. 29 июня — С-10
5. 1 июля — М-81
6. 21 июля — М-94
7. 2 августа — С-11
8. 25 августа — М-103
9. 28 августа — Щ-301

10. 28 августа — С-5

11. 30 августа — С-6

12. август — П-1

13. сентябрь — Щ-319

14. 12 октября — Щ-322

15. 12 октября — С-8

16. 1 ноября — «Калев»

17. 10 ноября — Щ-324

18. 14 ноября — Л-2

19. 14 ноября — М-98

1942 год

20. 13 июня — Щ-405

21. 15 июня — М-95

22. 18 июля — Щ-317

23. 4 сентября — М-97

24. 6 октября — Щ-320

25. 13 октября — Щ-302

26. 15 октября — Щ-311

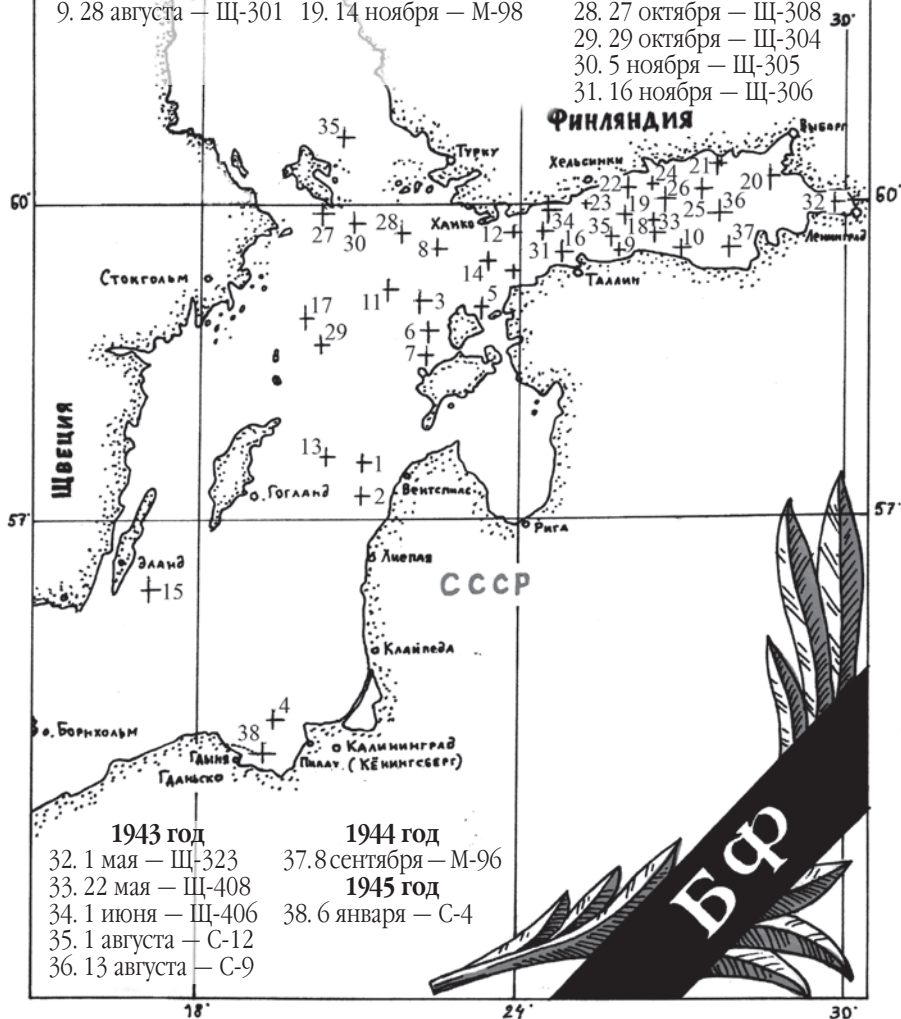
27. 21 октября — С-7

28. 27 октября — Щ-308

29. 29 октября — Щ-304

30. 5 ноября — Щ-305

31. 16 ноября — Щ-306



1943 год

32. 1 мая — Щ-323
33. 22 мая — Щ-408
34. 1 июня — Щ-406
35. 1 августа — С-12
36. 13 августа — С-9

1944 год

37. 8 сентября — М-96

1945 год

38. 6 января — С-4



На минах, выставленных подводными лодками КБФ, погибло 6 судов общим водоизмещением 11 911 брт, 2 миноносца и подводная лодка.

Подводные лодки КБФ потопили артиллерией 5 судов (1 524 брт).

За время Великой Отечественной войны подводными лодками Краснознаменного Балтийского флота уничтожено 48 различных судов общим водоизмещением 143 265 брт и 5 боевых кораблей, в том числе две подводные лодки, два миноносца и сторожевой корабль.

Подводные лодки Щ-323, Щ-320, Щ-406, Щ-307, Щ-310, «Лембит», С-13, К-52 были награждены орденами Красного Знамени, а подводные лодки Л-3, Щ-303, Щ-309 стали гвардейскими.

Бригада подводных лодок КБФ награждена орденом Красного Знамени.

Подводники-балтийцы Богорад С.Н., Калинин М.С., Коновалов В.К., Лисин С.П., Осипов Е.Я., Травкин И.В. удостоины звания Героя Советского Союза.

В 1990 году звание Героя Советского Союза было присвоено посмертно А.И. Маринеско. В 1991 году посмертно награжден орденом Ленина В.А. Егоров. В 1995 году звание Героя Российской Федерации было присвоено посмертно А.М. Матиясевичу.

Боевые потери на Балтийском море составили 38 подводных лодок, которые не вернулись из боевых походов. Кроме боевых потерь, Краснознаменный балтийский флот лишился еще 9 подводных лодок:

- 23–24 июня 1941 года из-за угрозы быть захваченным противником личный состав взорвал подводные лодки М-71, М-80, С-1, «Ронис» и «Спидола»;
- 25 июня 1941 года личный состав взорвал подводную лодку М-83, которая вернулась из дозора в Либаву, но из-за повреждений от взрыва авиабомбы не могла выйти в море;
- 23 сентября 1941 года при налете авиации на Кронштадт была потоплена подводная лодка М-74, находящаяся в консервации;
- 9 ноября 1941 года при артобстреле Ленинграда на Неве затонула подводная лодка Л-1, проходившая капитальный ремонт;
- 24 апреля 1942 года при артобстреле Ленинграда на Неве затонула недостроенная подводная лодка Щ-411.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

За весь период боевых действий в составе флота на Черноморском флоте побывали 56 подводных лодок. С 1942 года им противостояли 5 немецких подводных лодок типа II, доставленных по Дунаю, и 5 итальянских сверхмалых лодок типа «СВ», доставленных по суше.

В Черном море уже в первые дни войны немцы заминировали подходы к Севастополю минами, сброшенными с самолетов, временно заблокировав находящиеся там лодки. Четырём подводным лодкам удалось выйти. Они крейсировали вдоль румынских и болгарских портов, а также в районе Босфора, где поджидали немецкие корабли на тот случай, если их пропустят турки из Средиземного моря.

Каботажное судоходство вдоль румынского и болгарского побережья представляло много заманчивых целей, но успехи черноморских подводных лодок были весьма незначительными, так как они применяли неверную тактику. Вскоре пали Николаев и Херсон, а Севастополь был окружен.

Все подводные лодки ушли в Потти и Батум, где отсутствовало обслуживание, необходимое для их обслуживания.

В 1941 году ими были потоплены 6 судов, в том числе 1 немецкая десантная баржа, 2 малых турецких судна. Наиболее крупные жертвы: итальянский танкер «Superga» — Щ-211, румынский пароход «Pelles» — Щ-211, итальянский танкер «Torsello» — Щ-214.

Погибли 7 лодок: М-34, М-38, М-59, Щ-204, Щ-206, Щ-211, С-34.

Весной 1942 года возникла необходимость использовать подводные лодки в качестве транспортов для снабжения Севастополя, вследствие чего их ограниченные боевые возможности еще больше сократились. Малые подводные лодки (типов «А» и «М») ограничились северо-западным сектором Черного моря, более крупные действовали у берегов Румынии и Крыма. За полтора месяца 24 подводные лодки совершили 80 транспортных походов из Новороссийска и Туапсе к Севастополю. При этом им 68 раз удалось прорваться в осажденный порт, 12 походов завершились неудачей. На этом маршруте 2 подводные лодки погибли.

За год были потоплены 15 кораблей противника. Наиболее крупные жертвы: румынские пароходы «Carpati» и «Sulina» — А-3, немецкий пароход «Zalzburg» — М-118.

Места гибели подводных лодок Черноморского флота

CCCP

1941 год
1. июль — Щ-206
2. 21 октября — М-58
3. 1 ноября — М-59
4. 3 ноября — М-34
5. 6 декабря — Щ-204
6. 12 ноября — С-34
7. 30 ноября — Ш-211

1942 год

8. 28 марта — Ш-210
9. 19 июня — Ш-214
10. 26 июня - С-32
11. 25 августа — М-33
12. 8 сентября — Ш-208

1943 год

19. 4 января — М-36
20. 5 сентября — Ш-203
21. 22 сентября — М-51
22. 28 октября — А-3
23. 2 декабря — Д-4

1944 год

24. В конце января — Л-23
25. 10 февраля — Щ-216
26. 16 апреля — Л-6

24

13. 23 сентября — М-60
14. 1 октября — М-118
15. 15 октября - Ш-213
16. 10 декабря — Ш-212
17. 24 декабря — М-31
18. 29 декабря — Л-24

Виды

Симон

19+

19+

Погибли 13 подводных лодок: М-31, М-33, М-60, М-118, Щ-208, Щ-210, Щ-212, Щ-213, Щ-214, А-1, Д-6, Л-24, С-32.

В 1943 году успехи по-прежнему оставляли желать много лучшего, несмотря на внедрение новых взрывателей для торпед.

Были потоплены 17 кораблей противника. Наиболее крупные: румынские пароходы «Suceava» — С-33, «Boy Federsen» — Д-4, «Santa Fe» — Д-4, «Tisde» — Щ-215, болгарский пароход «Варна» — Д-4.

Погибли 4 лодки: М-51, Щ-203, А-3, Д-4.

В начале 1944 года подводные лодки действовали в районе Одессы и Скадовска в контакте с самолетами-разведчиками, но потери противника остались небольшими. Операции на Черном море закончились после того, как осенью 1944 года были захвачены все румынские и болгарские порты.

Были потоплены 5 судов противника. Наиболее крупное среди них — германская несамоходная баржа Е-5. Ее потопила Щ-202.

В период боевых действий на ЧФ в боевом строю числились 29 малых лодок, 20 средних, 7 больших. Из этих 56 единиц боевые потери составили 24 единицы.

Подводники-черноморцы внесли весомый вклад в дело разгрома фашистского агрессора, посягнувшего на честь и независимость нашей Родины.

Торпедами подводные лодки Черноморского флота в ходе военных действий потопили 21 различное судно суммарным водоизмещением 44 087 брт и четыре десантных корабля.

Торпедами повредили 7 различных судов, два десантных и 2 сторожевых корабля. 2 транспорта были потеряны безвозвратно. Можно

считать, что реально черноморские подводники торпедами уничтожили 23 судна общим водоизмещением 52 684 брт.

На минах, выставленными подводными лодками Черноморского флота, погибло судно (2 304 брт), минный



Мемориал погибшим подводникам в Севастополе

заградитель, 2 десантных корабля и катерный тральщик. Артиллерией подводные лодки ЧФ потопили 12 шхун (1 237 брт), самоходный паром и десантный корабль.

За время Великой Отечественной войны подводными лодками ЧФ уничтожено 35 различных судов общим водоизмещением 56 181 брт, самоходный паром и 10 боевых кораблей: минный заградитель, восемь десантных кораблей и катерный тральщик.

Подводные лодки Л-4, М-111, М-117, С-31, Щ-201, Щ-209, А-5 были награждены орденами Красного Знамени, а подводные лодки Щ-205, М-35, М-62, Щ-215, С-33 стали гвардейскими.

1-я бригада подводных лодок награждена орденом Красного Знамени и удостоена наименования «Севастопольская».

2-я бригада подводных лодок награждена орденом Ушакова I степени и удостоена наименования «Констанская».

Подводники-черноморцы Алексеев А. Б., Грешилов М. В., Иоселиани Я. К., Кесаев А. Н., Морухов А. С., Перов И. С., Хомяков М. И. удостоены звания Героя Советского Союза.

Боевые потери на Черном море составили 24 подводные лодки, которые не вернулись из боевых походов. Кроме боевых потерь Черноморский флот лишился еще 6 подводных лодок:

- 26 июня 1942 года при оставлении Севастополя ввиду невозможности вывести лодки в море подводные лодки А-1 и Д-6, проходившие ремонт на Морском заводе, были взорваны личным составом;
- 22 сентября 1943 года подводная лодка М-51, проходившая мерную милю около Очамчиры, ушла на глубину с открытым рубочным люком;
- 4 января 1944 года подводная лодка М-36 после ремонта вышла на ходовые испытания в район Кобуллети и не вернулась, предположительно погибла от аварии;
- 18 декабря 1944 года недостроенная подводная лодка Л-25 при следовании на буксире с СП-31 из Очамчиры в Потти из-за недостатка топлива на буксире была оставлена им в море, а 20 декабря при дальнейшей буксировке сторожевым кораблем «Шквал» через открытые крышки торпедных аппаратов заполнилась водой и затонула;
- 20 февраля 1945 года трофейная подводная лодка ТС-2 затонула в Потийском порту в результате взрыва торпед.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Масштабным действиям подводных лодок в Арктике препятствовали суровые погодные-климатические условия, труднодоступность целей, сложная минная обстановка и действия германских сил ПЛО.

По состоянию на 22 июня 1941 года в Арктике находились всего лишь 15 подводных лодок. В последующие годы Северный флот получил 25 лодок от промышленности, еще 4 лодки прибыли с Дальнего Востока, а 4 подводные лодки предоставил британский флот.

Значительный вклад в разгром фашистской Германии внесли подводники-североморцы.

Торпедами подводные лодки Северного флота в ходе военных действий потопили 18 транспортных судов суммарным водоизмещением 57 050 брт, 11 надводных кораблей, одну подводную лодку и несколько мотоботов.

Подводные лодки Северного флота торпедами повредили 6 транспортных судов, из которых 3 в результате полученных повреждений были выведены из строя до конца войны. Можно считать, что реально североморские подводники торпедами уничтожили 21 судно общим водоизмещением 73 135 брт.

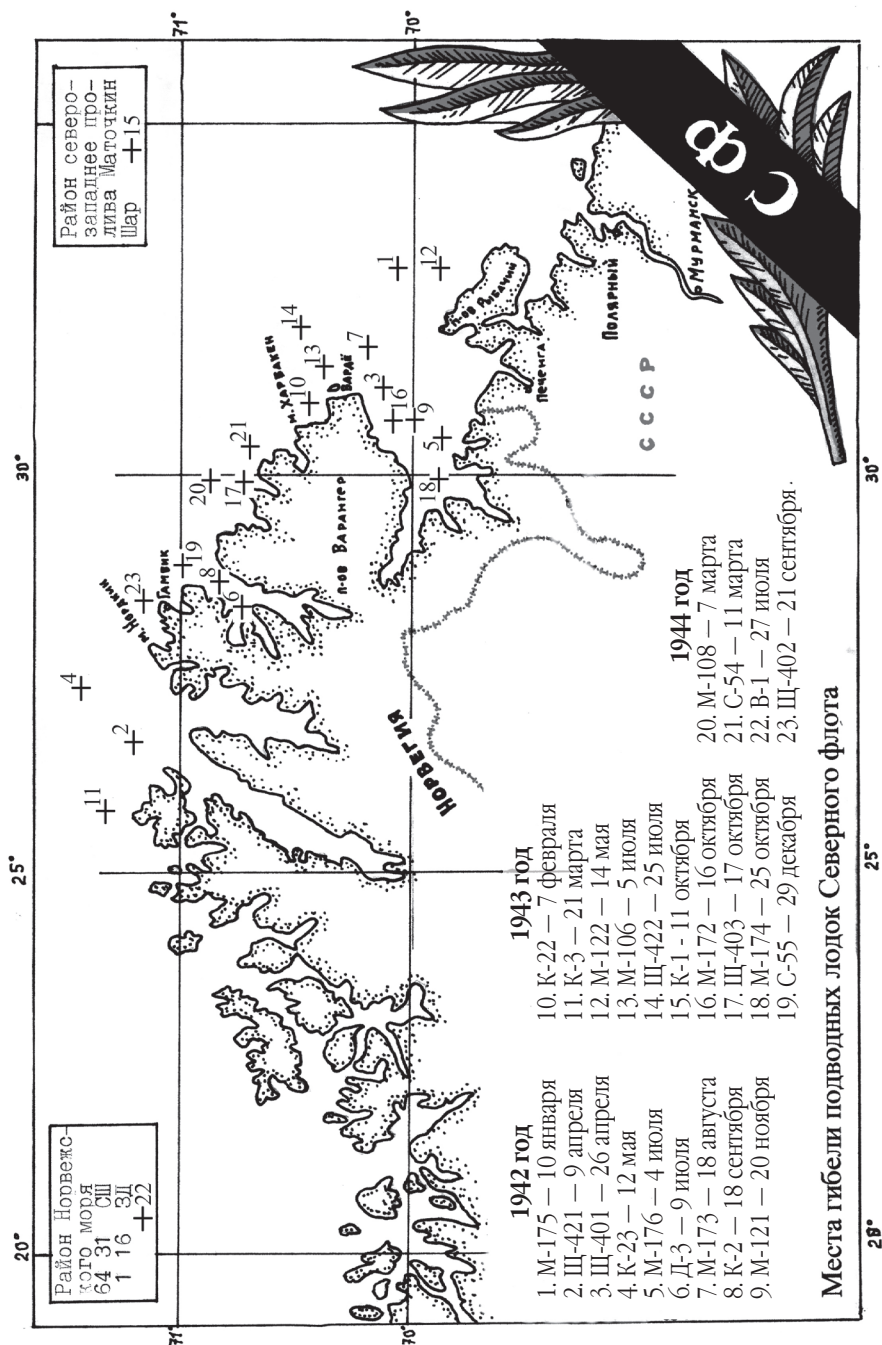
На минах, выставленных подводными лодками СФ, погибло 8 судов общим водоизмещением 19 048 брт, 3 корабля ПЛО, 2 сторожевых корабля и 1 тральщик. Можно считать, что общее число судов, погибших на минах подводных лодок СФ, достигает 9 общим водоизмещением 21 694 брт.

Подводные лодки СФ потопили артиллерией 7 судов и мотоботов, корабль ПЛО.

За время Великой Отечественной войны подводными лодками Северного флота уничтожено 37 различных судов общим водоизмещением 95 565 брт и 18 боевых кораблей, в том числе подводная лодка, кораблей ПЛО — 10, сторожевых и патрульных кораблей — 5, тральщик и катерный тральщик. Возможно, что, кроме этого, подводная лодка К-21 торпедным ударом по причалам поселка на о. Воген потопила один или два мотобота.

Подводные лодки Д-3, М-172, Щ-402, С-56 были награждены орденами Красного Знамени и удостоены звания гвардейских.

Подводные лодки Щ-421, К-21, Щ-403, Щ-404, С-51, С-101, С-104, Л-22, М-174, Щ-422 стали гвардейскими.





К-21 — подводная лодка-музей в Североморске

вич И. И., Щедрин Г. И. удостоены звания Героя Советского Союза.

Боевые потери на Северном флоте составили 23 подводные лодки, которые не вернулись из боевых походов.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

Кампания Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке была заключительной в Великой Отечественной войне. Благодаря тщательной подготовке и достигнутой внезапности, она прошла быстро — с 9 августа по 2 сентября 1945 года.

За этот небольшой период Советская Армия, Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия провели Маньчжурскую стратегическую, Южно-Сахалинскую наступательную и Курильскую десантную операции.

Подводные лодки Тихоокеанского флота решали задачи по нару-

шению морских коммуникаций противника: они потопили 3 транспорта и вспомогательных судна и повредили 1 транспорт.

Незначительные результаты объясняются кратковременностью боевых действий и незначительным плаванием судов в этот период.



С-56 — подводная лодка-мемориал во Владивостоке

Места гибели подводных лодок Тихоокеанского флота

1941 год

1. М-49 — 10-16 августа

1942 год

2. Щ-138 — 18 июня

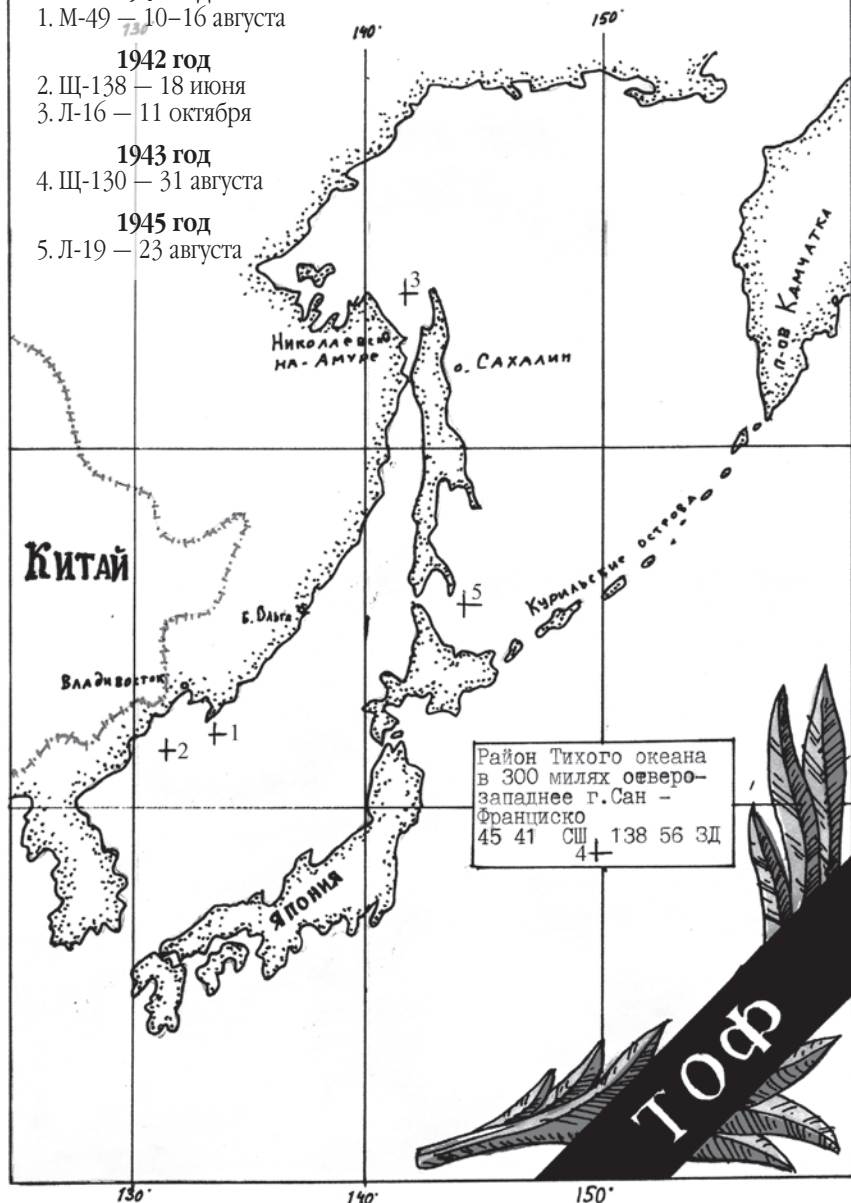
3. Л-16 — 11 октября

1943 год

4. Щ-130 — 31 августа

1945 год

5. Л-19 — 23 августа



Боевые потери Тихоокеанского флота в период войны с Японией составили 1 подводную лодку (Л-19 не вернулась из боевого похода).

Кроме того, в указанный период с 1941 по 1943 год Тихоокеанский флот потерял еще 4 подводные лодки: М-63, М-49, Щ-138, Л-16.

Великая Отечественная война принесла советским подводникам не только победы, но и потери кораблей и личного состава. Советский флот оказался единственным среди флотов великих держав, который закончил войну с меньшим числом подводных лодок, чем начинал.



**ПОИМЕННЫЙ СПИСОК ПОДВОДНИКОВ
ВМФ, УРОЖЕНЦЕВ г. НИКОЛАЕВА
И НИКОЛАЕВСКОЙ ОБЛАСТИ,
ПОГИБШИХ В ГОДЫ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
1941 – 1945 гг.**





Северный флот

ГОЛЬДИН Даниил Соломонович

старший лейтенант, командир БЧ-1

родился в 1919 году в г. Николаеве

погиб 4 июля 1942 года на подводной лодке **М-176**

ГОНЧАРЕНКО Александр Степанович

краснофлотец, моторист

родился в 1921 году в Новоодесском районе Николаевской области

погиб 21 марта 1943 года на подводной лодке **К-3**

ДЕМЕНЧУК Михаил Алексеевич

старший краснофлотец, старший трюмный

родился в 1918 году в г. Николаеве

погиб 21 марта 1943 года на подводной лодке **К-3**

КРИКОТИН Иван Макарович

краснофлотец, рулевой

родился в 1923 году в Кривоозерском районе Николаевской области

погиб 27 июля 1944 года на подводной лодке **В-1**

Балтийский флот

БОЙЧЕНКО Александр Иванович

старший инженер-лейтенант, командир группы движения БЧ-5
родился в 1914 году в г. Николаеве
погиб 29 июня 1941 года на подводной лодке **С-10**

ГАРАН Алексей Григорьевич

старший лейтенант, командир БЧ-1 подводной лодки С-4
родился в 1918 г. в Николаевской области
погиб 21 октября 1942 года на подводной лодке **С-7**

ЗАДОРЖНЫЙ Василий Гордеевич

краснофлотец, трюмный
родился в 1918 году в Николаевской области
погиб 22 сентября 1941 года на подводной лодке **Щ-319**

ИВАНОВ Сергей Григорьевич

краснофлотец, рулевой
родился в 1920 г. в д. Особено Ново-Одесского р-на Николаевской обл.
погиб 2 августа 1941 года на подводной лодке **С-11**

КАЦАВЕТ Тихон Сергеевич

краснофлотец, моторист
родился в 1921 г. в с. Иваневка Ново-Одесского р-на Николаевской обл.
погиб 2 августа 1941 года на подводной лодке **С-11**

КУЧЕРЕНКО Кузьма Андреевич

старшина 2 статьи, старший торпедист
родился в 1919 г. в с. Покровка Очаковского р-на Николаевской обл.
погиб 4 сентября 1942 года на подводной лодке **М-97**

НЕСТЕРЧУК Иван Фёдорович

краснофлотец, торпедист ПЛ «Лембит»
родился в 1921 г. в с. Михайловка Казанковского района
Николаевской области
погиб 26 февраля 1942 года при артиллерийском обстреле
похоронен в Ленинграде

ПОНОМАРЕНКО Александр Семенович

старшина 2 статьи, командир отделения мотористов
родился в 1917 году в д. Александровке Николаевской области
погиб 15 октября 1942 года на подводной лодке **Щ-311**

ПУЗЫРЕНКО Сергей Алексеевич

краснофлотец, радист
родился в 1920 году в г. Николаеве
погиб 18 июля 1942 года на подводной лодке **Щ-317**

САВИЦКИЙ Семен Васильевич

старшина 2 статьи, трюмный
родился в 1917 году в с. Мешково Николаевского района
Николаевской области
погиб 23 августа 1941 года на подводной лодке **М-103**

САНИН Григорий Александрович

главный старшина, старшина группы торпедистов
родился в 1913 году в Николаевской области
погиб 10 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-324**

САФОНОВ Георгий Алексеевич

инженер-капитан 2 ранга, командир БЧ-5
родился в 1913 году в с. Баштанка Баштанского района
Николаевской области
погиб 13 августа 1943 года на подводной лодке **С-9**

ШАПОВАЛОВ Дмитрий Михайлович

краснофлотец, кок
родился в 1919 году в Николаевской области
погиб 6 октября 1942 года на подводной лодке **Щ-320**

ЩЕРБАКОВ Александр Прокофьевич

краснофлотец, рулевой
родился в 1920 году в д. Первомайская Ново-Бутского района
Николаевской области
погиб 12 октября 1941 года на подводной лодке **С-8**

Черноморский флот

БАРКОВ Виктор Данилович

старшина 2 статьи, командир отделения торпедистов
родился в 1921 году в г. Николаеве
погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке **Л-6**

БУЗУШКО Петр Максимович

главный старшина, старшина группы трюмных
родился в 1914 году в г. Новая Одесса Николаевской области
погиб 28 июня 1942 года на подводной лодке **Щ-214**

ВАРНАВА Дмитрий Емельянович

главный старшина, старшина группы электриков
родился в 1911 году в г. Николаеве
погиб 8 сентября 1942 года на подводной лодке **Щ-208**

ГОЛОТА Матвей Артамонович

старшина 1 статьи, командир отделения электриков
родился в 1917 году в с. Варваровке Николаевской области
погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке **Л-6**

ГОРАН Василий Андреевич

главный старшина, боцман
родился в 1913 году в Николаевской области
погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке **Л-6**

ДЕРЕТЮК Иван Митрофанович

старший краснофлотец, моторист
родился в 1917 году в Каирском с/с Горностаевского района
Николаевской области
погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке **Л-6**

ДОЦЕНКО Иван Петрович

старший техник, лейтенант командир группы движения БЧ-5
родился в 1911 году в деревне Бурнаховка Снегиревского района
Николаевской области
погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке **Л-6**

ДУБОВЕНКО Федор Филиппович

главный старшина, старшина группы рулевых
родился в 1913 году в г. Николаеве
погиб 30 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-211**

КАРНЕЗО Борис Петрович

главный старшина, старшина группы электриков
родился в 1911 году в Николаеве
погиб в ноябре 1941 года на подводной лодке **С-34**

КАРПЕНКО Михаил Еремеевич

краснофлотец, трюмный
родился в 1917 году в Николаевской области
погиб 26 июня 1942 года на подводной лодке **С-32**

КОНЕРОВСКИЙ Константин Пименович

старшина 2 статьи, командир отделения мотористов
родился в 1917 году в с. Пересадовка Николаевской области
погиб 24 декабря 1942 года на подводной лодке **М-31**

КРАВЧЕНКО Владимир Павлович

старшина 2 статьи, командир отделения трюмных
родился в 1916 году в г. Очакове Николаевской области
погиб 30 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-211**

КРИНИЦКИЙ Владимир Григорьевич

старший лейтенант, командир БЧ-3
родился в 1908 году в г. Николаеве
погиб 27 ноября 1941 года на подводной лодке **С-34**

КРУПА Николай Семенович

краснофлотец, трюмный
родился в 1921 году в с. Малый Гулак Николаевской области
погиб 25 августа 1942 года на подводной лодке **М-33**

КУПРИН Александр Николаевич

воентехник 2 ранга, командир БЧ-5
родился в 1912 году в г. Николаеве
погиб 25 августа 1942 года на подводной лодке **М-33**

ЛУПОЛОВЕР Александр Михайлович

краснофлотец, моторист

родился в 1921 году в пгт Кривое Озеро Николаевской области
погиб 9 июля 1941 года на подводной лодке **Щ-206**

МЕЗИН Спиридон Федорович

главный старшина, старшина группы трюмных

родился в 1911 году на ст. Новополтавка Николаевской области
погиб 30 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-211**

МИХАЙЛОВ Иван Петрович

старшина 1 статьи, командир отделения мотористов

родился в 1917 году в с. Сергеевке Бугского района
Николаевской области

погиб 4 января 1943 года на подводной лодке **М-36**

МЯСКОВСКИЙ Зуня Меерович

политрук, военком подводной лодки

родился в 1911 году в г. Первомайске Николаевской области
погиб 25 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-204**

ПОЛУШКИН Роман Иосифович

капитан-лейтенант, дивизионный штурман

родился в 1913 году в г. Николаеве

погиб 22 сентября 1943 года на подводной лодке **М-51**
похоронен в братской могиле в Очемчири (Грузия).

СЕРГОВ Андрей Иванович

старший краснофлотец, старший рулевой

родился в 1919 году в г. Первомайске Николаевской области
погиб 17 января 1944 года на подводной лодке **Л-23**

ТКАЧЕНКО Николай Данилович

краснофлотец, строевой

родился в 1922 году в Николаевской области
погиб 17 января 1944 года на подводной лодке **Л-23**

ФАЕРМАК Моисей Ефимович

инженер-капитан-лейтенант, командир БЧ-5
родился в 1911 году в г. Николаеве
погиб 4 декабря 1943 года на подводной лодке **Д-4**

ФУРКО Василий Павлович

краснофлотец, моторист
родился в 1917 году в г. Новая Одесса Николаевской области
погиб 30 ноября 1941 года на подводной лодке **Щ-211**

ХИВРЕНКО Иван Терентьевич

старший краснофлотец, торпедист
родился в 1916 году в Николаевской области
погиб 11 июля 1941 года на подводной лодке **Щ-206**

ШАРАЕВ Николай Никитович

главный старшина, старшина группы мотористов
родился в 1913 году в г. Вознесенске Николаевской области
погиб 20 декабря 1942 года на подводной лодке **Щ-212**



**КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ
О ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ, ПОГИБШИХ
В ПЕРИОД 1941 – 1945 ГОДОВ,
НА КОТОРЫХ ПРОХОДИЛИ СЛУЖБУ
ПОДВОДНИКИ-НИКОЛАЕВЦЫ**



Подводная лодка Д-4

Заложена 25 марта 1927 года в Николаеве на заводе №198, заводской №27. 6 апреля 1929 года спущена на воду. 5 января 1931 года вошла в состав морских Сил Черного моря. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) И.С. Израилевича в составе 2-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок, находясь в ремонте в Севастополе. После завершения ремонта, в октябре, вместе с другими подводными лодками дивизиона перебазировалась в г. Потти, откуда начала выходы на коммуникации противника. 25 ноября с дистанции 25 км обстреляла Ялту, израсходовав сорок два 100-мм снаряда. Из-за частых осечек, начавшихся после 40-го выстрела (орудие имело заводской брак), прекратила обстрел и погрузилась.

С 7 мая по 4 июня 1942 года совершила 5 транспортных рейдов в осажденный Севастополь. Во время этих походов 27 мая в районе м. Айтодор была атакована торпедными катерами, а 29–31 мая — трижды авиацией противника, в том числе у м. Утриш торпедоносцем. В шестом транспортном походе 29 июня — 5 июля, имея на борту 44 т боеприпасов, 5,3 т продовольствия и 0,9 т других грузов, не смогла прорваться в Сева-



Подводная лодка Д-4

стополь из-за мощного противодействия противолодочных сил. В течение 1 июля в районе м. Херсонес неоднократно была атакована катерами и авиацией противника (насчитали 506 взрывов бомб).



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Д-4 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

3 июля в подходной точке фарватера №3 Севастополя атакована итальянскими ТКА MAS 570, MAS 571, MAS 573.

9 мая 1943 года командиром подводной лодки назначен капитан-лейтенант И.Я. Трофимов. С 3 декабря на связь не выходила и в базу не вернулась; предположительно погибла в результате подрыва на mine.

Срок боевой службы — 26,1 месяца (1.10.41 г. — 4.12.43 г.). 12 боевых (197 суток) и 6 транспортных (30 суток) походов, всего 217 суток. 8 торпедных атак, в результате которых потоплен 1 транспорт.

На подводной лодке Д-4 погиб уроженец г. Николаева

ФАЕРМАК Моисей Ефимович

инженер-капитан-лейтенант

Подводная лодка К-3

Заложена 27 декабря 1936 года в Ленинграде на заводе №194, заводской №453. 31 июля 1938 года спущена на воду. 19 декабря 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) К.И. Малафеева в составе Учебной бригады подводных лодок Балтийского флота, где отрабатывала боевые задачи после вступления в строй. Учитывая высокий уровень боевой подготовки, ее передали в оперативное подчинение командира



Подводная лодка К-3

1-й бригады подводных лодок. 26 июля вышла в район к западу от о. Борнхольм с задачей разведки и постановки мин, которые из-за неисправности минно-сбрасывающего устройства выставлены не были. С возвращением в базу подводная

лодка экстренно готовилась для перевода по Беломоро-Балтийскому каналу на Северный флот и 8 сентября прибыла в Молотовск (ныне Северодвинск). 17 сентября официально включена в состав Северного флота. После завершения курса боевой подготовки перешла 9 ноября в Полярный и включилась в состав 1-го дивизиона бригады подводных лодок. 3 декабря после атаки торпедами конвоя противника лодка не удержалась на глубине, подвсплыла, и ее атаковали глубинными бомбами. При уклонении от преследования лодка ударилась о подводную скалу и легла на глубине 83 метра. Учитывая точность бомбометания, командир предположил повреждение одной из цистерн и утечку из нее соляра, что должно было демаскировать местоположение К-3, а потому принял решение всплыть и в надводном положении уйти от преследования. После всплытия вступила в артиллерийский бой с тремя кораблями противника. Корабль ПЛО UJ1708 потопила, повредила UJ1403 (попадания двух 100-мм и двух 45-мм снарядов), израсходовав тридцать девять 100-мм и сорок семь 45-мм выстрелов. Получив незначительные повреждения в надстройке и ограждении рубки, подводная лодка благополучно вернулась в базу.

18 марта 1942 года подорвалась на mine в Порсангер-фьорде, но вернулась в базу и была поставлена в ремонт. С конца апреля до 17 октября стояла в базе в ожидании новых аккумуляторных батарей.

В начале 1943 года установлена гидроакустическая станция «Дракон-129». 3 февраля вышла в боевой поход совместно с К-22 под флагом командира бригады контр-адмирала Н. И. Виноградова, предполагалось выполнять совместные торпедные атаки, пользуясь звукоподводной связью. 5 февраля совместная атака не удалась, но К-3 выпустила торпеды по транспорту, после чего уклонилась погружением от контратаки эсминца. 7 февраля звукоподводная связь с К-22

прекратилась, и вскоре подлодки потеряли друг друга. В дальнейшем К-3 действовала самостоятельно, и только 8 февраля выяснилось, что на подлодке не в строю ГАС. 14 марта вышла в боевой поход в район между мысами Нордкин и Нордкап, на связь не выходила и в установленное время в базу не вернулась. Предположительно, после безуспешной атаки конвоя 21 марта потоплена в районе м. Нордкап глубинными бомбами кораблей ПЛО UJ1102, UJ1106, UJ1111.

Срок боевой службы — 18,1 месяца. 10 боевых походов (123 суток). 5 торпедных атак, в результате которых потоплен 1 корабль и повреждено 1 судно. Артиллерийским огнем 1 корабль потоплен и 1 поврежден. 1 минная постановка (20 мин).

На подводной лодке К-3 погибли уроженцы г. Николаева и области

ГОНЧАРЕНКО Александр Степанович

краснофлотец, моторист

ДЕМЕНЧУК Михаил Алексеевич

старший краснофлотец, старший трюмный

Подводная лодка Щ-204

Заложена 15 июня 1934 года в Ленинграде на заводе №194, заводской №216. В 1934 году секциями перевезена по железной дороге в Николаев на завод №200, где 31 декабря 1934 года спущена на воду под заводским №1040. 9 января 1936 года подводная лодка вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта И. М. Гриценко в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок в Севастополе. 25 ноября Щ-204 заняла позицию у Варны, на связь не выходила и в назначенный срок в базу не вернулась. Вероятнее всего, 6–9 декабря подводная лодка получила повреждения от авиации противника, а затем подорвалась на mine и погибла со всем экипажем.

Срок боевой службы — 5,6 месяцев, 3 боевых похода. Предположительно 1 безрезультатная торпедная атака.



Подводная лодка Щ-204 в боевом походе



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Щ-204 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

На Щ-204 погиб уроженец Николаевской области
МЯСНИКОВСКИЙ Зуня Меерович
 политрук, военком

Подводная лодка Щ-206 («Нельма»)

Заложена 5.01.34 г. в Николаеве на заводе №200, заводской №1030. 1.02.35 г. спущена на воду. 1.10.36 г. вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта С.А. Каракая в составе 3-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе. В первый день войны вышла в боевой поход и 23 июня должна была занять позицию у Мангалии. На связь не выходила и в назначенное время в базу не вернулась. Существует несколько версий возможной причины гибели Щ-206. Так, по румынским данным, 9 июля румынский миноносец «Nalusa» в 8 милях восточнее порта Мангалии атаковал глубинными бомбами подлодку, наблюдал большое масляное пятно и воздушные пузыри. В тот же день в 5 км от того места два румынских торпедных катера снова атаковали глубинными бомбами подлодку. Наконец, существует вероятность потопления Щ-206 советским эскадренным миноносцем «Сообразительный» 26 июня, когда он сопровождал лидер «Харьков» после обстрела Констанцы. Во всяком случае, эсминец бомбил какую-то неизвестную подлодку и наблюдал быстро погружающейся ее кормовую оконечность, а там могла находиться только Щ-206.



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Щ-206 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

Срок боевой службы — 4 суток (22.06.41 г. – 26.06.41 г.), 1 боевой поход.

На Щ-206 погиб уроженец Николаевской области

ЛУПОЛОВЕР Александр Михайлович

краснофлотец, моторист

ХИВРЕНКО Иван Терентьевич

старший краснофлотец, торпедист

Подводная лодка Щ-208

Заложена 18.05.34 г. в Николаеве на заводе №200, заводской №1032. 7.10.35 г. спущена на воду. 9.03.37 г. вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта Н.М. Беланова в составе 3-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе. В декабре встала в текущий ремонт. Днем 9 сентября на переходе



Подводная лодка Щ-208, 1942 г.

по ошибке подверглась артиллерийской атаке подлодки Л-4, от которой уклонилась погружением.

В январе 1942 года, завершив ремонт и пройдя курс подготовки, вступила в боевые действия. 23 августа вышла в боевой поход в район Констанца-Портницкое гирло, на связь не выходила и в базу не возвратилась. Предположительно, подрывалась на mine и погибла, ни разу не выйдя в атаку.

Срок боевой службы — 14,2 месяца (22.06.41 г. – 28.08.42 г.), 6 боевых походов.

На подводной лодке Щ-208 погиб уроженец г. Николаева

ВАРНАВА Дмитрий Емельянович

главный старшина, старшина группы электриков

Подводная лодка Щ-211

Заложена 3.09.34 г. в Николаеве на заводе №200, заводской №1035. 3.09.36 г. спущена на воду. 5.05.38 г. вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенант) А.Д. Девятко в составе 4-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе. 11 августа высадила группу из 14 болгар севернее м. Карабурун. 15 августа тяжело повредила транспорт «Peles», который выбросился на берег, это была первая победа черноморских подводников. 16 ноя-



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Щ-211 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

бля вышла в очередной боевой поход, на связь не выходила и в назначенный срок в базу не вернулась. Погибла 22 ноября в 6–7 милях восточнее м. Ак-Бурну от сильного взрыва, полностью разрушившего I и частично II отсеки, предположительно в результате атаки румынских кораблей.

Срок боевой службы — 5 месяцев (22.06.41 г. – 22.11.41 г.). 4 боевых похода. 4 торпедные атаки, в результате которых потоплено 2 судна.

На подводной лодке Щ-211 погибли уроженцы г. Николаева
и области

ДУБОВЕНКО Федор Филиппович

главный старшина, старшина группы рулевых

КРАВЧЕНКО Владимир Павлович

старшина 2 статьи, командир отделения трюмных

МЕЗИН Спиридон Федорович

главный старшина, старшина группы трюмных

ФУРКО Василий Павлович

краснофлотец, моторист

Подводная лодка Щ-212

Заложена 18.11.34 г. в Николаеве на заводе №200, заводской №1036. 29.12.36 г. спущена на воду. 15.12.38 г. вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитан 3 ранга) И. К. Бурнашева в составе 4-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок, находясь в ремонте в Севастополе. 25 октября, находясь на позиции в районе Варны, во время покладки на грунт подорвалась на mine, несмотря на значительные повреждения, сумела возвратиться в базу, поставлена в аварийный ремонт.

Новый 1942 год встретила в ремонте. Во второй половине июня дважды прорывалась в осажденный Севасто-



Подводная лодка Щ-212 в Потии



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Щ-212 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

поль. Во время второго похода на пути в Севастополь артиллерией отразила атаку противника. 30 июня вышла в очередной рейд на Севастополь, однако не смогла подойти к берегу из-за противодействия противника и 7 июля пришла в Батуми, не выполнив задачу. 23 октября командиром назначен капитан-лейтенант Г.А. Кукуй. Погибла 14 – 19 декабря в результате подрыва на mine со всем экипажем.

Срок боевой службы — 17,9 месяца (22.06.41 г. – 19.12.42 г.). 6 боевых (86 суток) и 3 транспортных (15 суток) походов.

На Щ-212 погиб уроженец Николаевской области

ШАРАЕВ Николай Никитович

главный старшина, старшина группы мотористов

Подводная лодка Щ-214

Заложена 13 июля 1935 года в Николаеве на заводе №200. 23 апреля 1937 года спущена на воду. 10 апреля 1939 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила в составе 4-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок, находясь в ремонте в Николаеве, временно исполнял обязанности командира капитан-лейтенант Г.П. Апостолов. 20 июля командиром назначается капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) В.Я. Власов. 3 ноября потопила артиллерийским огнем турецкую шхуну «Kaynakdere», израсходовав 8 выстрелов. 1 января 1942 года потопила артиллерийским огнем турец-

кую шхуну «Karaltere», израсходовав 106 выстрелов. 29 и 31 мая потопила подрывными патронами турецкие шхуны «Hudarvendigar» и «Mahbubdihan», а также 2 июня еще одну неустановленную турецкую шхуну, высажи-



Подводная лодка Щ-214

вая на них абордажные партии. Во всех случаях экипажи шхун после допроса отпускались на шлюпке. 17 июня вышла в осажденный Севастополь, доставив туда 26 тонн боезапаса, 4 тонны продовольствия и 27 тонн бензина. На обратном пути 19 июня в районе м. Айтодор потоплена итальянским торпедным катером МАС-571, два человека из экипажа взяты в плен.

Срок боевой службы — 11,9 месяца (22.06.41 – 19.06.42). 4 боевых (73 суток) и 1 транспортный (2 суток) походы, всего 75 суток. 2 торпедные атаки, в результате которых потоплено 1 судно. Артиллерийским огнем потоплено 2 судна, кроме этого 3 судна потоплены подрывными патронами абордажных партий.

На подводной лодке Щ-214 погиб уроженец Николаевской области

БУЗУШКО Петр Максимович

главный старшина, старшина группы трюмных



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Щ-214 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

Подводная лодка Щ-311

Заложена 6 ноября 1933 года в Горьком на заводе №112, заводской №550/5. 10 апреля 1935 года спущена на воду. 21 августа 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Участвовала в советско-финляндской войне и 7 февраля 1940 года удостоена звания «Гвардейская». 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта П. А. Сидоренко в составе 6-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне. 25 июня безрезультатно атаковала германской подлодкой U-145. 26 июня заняла позицию в районе Норчепингской бухты, где в течение 10 суток 13 раз обнаруживала цели, но только один раз попыталась атаковать, да и то неудачно — командир забыл отдать приказание на подготовку торпедных аппаратов и вспомнил об этом только в момент подачи команды «Пли!». 27 сентября высылалась на позицию к западу от о. Гогланд на случай попытки прорыва к Кронштадту эскадры германских кораблей. 9 ноября вышла из Кронштадта для действий в районе маяка Эландсрев. 15 ноября обнаружила сначала ходовые огни, а затем — и одиночно идущий транспорт. Сблизившись на дистанцию 2–2,5 кб, безуспешно выполнила четыре торпедных атаки. После этого открыла огонь из обоих 45-мм орудий с дистанции 3–5 кб, только тогда транспорт выключил ходовые огни и развернулся в сторону берега. Вскоре попала под огонь береговой батареи и легла на курс отхода, израсходовав двадцать 45-мм снарядов и добившись нескольких попаданий. В дальнейшем контактов с противником не имела. С прибытием в базу командиром назначен капитан 3 ранга А. А. Пудяков. 10 октября 1942 года вышла из Кронштадта для действий в Балтийском море, од-



Подводная лодка Щ-311 «Кумжа» входит в базу. 1939 г.

нако погибла при форсировании Финского залива. По-видимому, подорвалась на mine, но возможно, 12 октября юго-западнее маяка Тийскери потоплена глубинными бомбами финских сторожевых катеров VMV-13 и VMV-15.

Срок боевой службы — 15,7 месяца (22.06.41 г. – 12.10.42 г.). 4 боевых похода (57 суток). 4 безрезультатные торпедные атаки.

На подводной лодке Щ-311 погиб уроженец Николаевской области

ПОНОМАРЕНКО Александр Семенович

старшина 2 статьи, командир отделения мотористов

Подводная лодка Щ-317

Заложена 23.07.34 г. в Ленинграде на заводе №194, заводской №295. 24.09.35 г. спущена на воду. 1.11.36 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга А.Г. Андропова в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне в ремонте. 2 ноября вышла из Кронштадта в район о. Эланд, причем от о. Гогланд часть пути Щ-317 должна была идти в составе конвоя, следовавшего на Ханко. В ночь на 3 ноября самостоятельно прибыла к о. Гогланд и легла на грунт в назначенной точке. В 18.00 3 ноября начала всплытие согласно плана для присоединения к конвою, но была обнаружена по воздушному пузырю советским катером МО, принята за вражескую ПЛ и атакована глубинными бомбами. Получив повреждения приборов и механизмов от близких разрывов, всплыла и попала под артиллерийский обстрел: из 15 выпущенных по ней 45-мм снарядов несколько пробили прочный корпус в районе второго отсека. Только после подачи световых опознавательных сигналов охотник прекратил обстрел лодки. После заделки пробоины зашла в бухту Суркюля, причем на входе выскочила на камни и в конечном итоге 6 ноября вернулась в Кронштадт для ремонта.

24 января 1942 года командиром назначен капитан-лейтенант Н.К. Мохов. 11 июня покинула о. Лавенсари и вышла в боевой поход. 16 июня она донесла о благополучном форсировании Финского залива и только



Подводная лодка Щ-317

10 июля по запросу опять вышла на связь с докладом об израсходовании торпед и потоплении пяти транспортов. Получила приказание возвращаться в базу, но в Кронштадт не вернулась. Ее мог потопить 12 июля шведский эсминец «Stockholm» или в тот же день она могла подорваться на mine к западу от о. Вайндлю или о. Родшер. У Вайндлю район возможного подрыва подлодки бомбили авиация, а также финские минный заградитель «Ruotsinsalmi» и сторожевые катера VMV-16. Там, как и у о. Родшер, после бомбардировок авиацией 12, 13 и 16 июля всплыли деревянные обломки, матрасы, спасательные круги и т.д. Что, впрочем, случалось неоднократно после бомбежки мест ранее погибших судов и кораблей.

Срок боевой службы — 12,8 месяца (22.06.41 г. – 15.07.42 г.). 2 боевых похода. Предположительно 6 торпедных атак, в результате которых потоплено 3 судна и повреждено 1 судно.

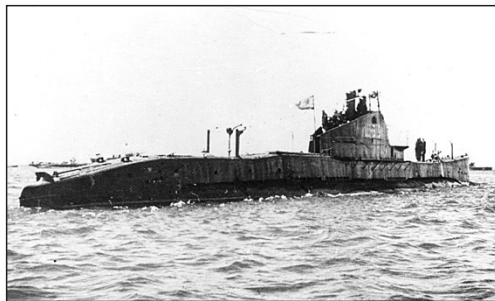
На подводной лодке Щ-317 погиб уроженец г. Николаева

ПУЗЫРЕНКО Сергей Алексеевич

краснофлотец, радист

Подводная лодка Щ-319

Заложена 31 декабря 1934 года в Ленинграде на заводе №194, заводской №367. 15 февраля 1935 года спущена на воду. 11 декабря 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта Н.С. Агашина в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне в ремонте. 20 сентября вышла из Кронштадта для действий в районе Лиепай, но на связь не выходила



Подводная лодка Щ-319

и в базу не вернулась. Предположительно подорвалась на mine и погибла в Финском заливе к западу от маяка Родшер.

Срок боевой службы — 3 месяца (22.06.41 – 22.09.41). 2 боевых похода (17 суток).

На подводной лодке Щ-319 погиб уроженец Николаевской области
ЗАДОРОВНИЙ Василий Гордеевич
краснофлотец, трюмный

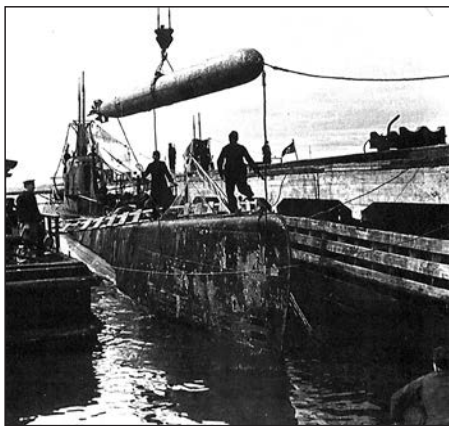
Подводная лодка Щ-320

Заложена 31.12.34 г. в Ленинграде на заводе №194, заводской №368. 12.02.35 г. спущена на воду. 11.12.36 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) И. М. Вишневого в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне. Выйдя 20 сентября во второй поход, из-за ошибок связистов только 6 октября смогла установить связь с базой, где ее уже считали погибшей.

13 июня 1942 года вышла из Кронштадта для действий на коммуникациях противника. В нарушение указаний командования совершила переход к о. Лавенсаари в надводном положении и подверглась атаке авиации противника. В результате взрыва 16 бомб в непосредственной близости от корабля оторвало минные отводы, вышли из строя многие приборы и механизмы. Несмотря на это, боевой поход продолжила. 1 октября вышла в очередной поход, но на связь не выходила и в базу не вернулась. Предположительно подорвалась 3 октября на плавающей мине в районе зарядки АБ к северу-западу от о. Вайндю. 23 октября награждена орденом Красного Знамени.

Срок боевой службы — 15,4 месяца (22.06.41 – 3.10.42). 4 боевых похода. 6 торпедных атак, в результате которых потоплено 1 судно.

На подводной лодке Щ-320
погиб уроженец Николаев-
ской области
ШАПОВАЛОВ
Дмитрий
Михайлович
краснофлотец, кок



Подводная лодка Щ-320

Подводная лодка Щ-324



Подводная лодка Щ-324 в Ленинграде

Заложена 31 декабря 1934 года в Горьком на заводе №112, заводской №550/8. 10 апреля 1935 года спущена на воду. 31 октября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Участвовала в советско-финляндской

войне, 21 апреля 1940 года награждена Орденом Красного Знамени. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта Г.И. Тархнишвили в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок в Таллинне. 3 ноября вышла из Кронштадта, имея задачу к 5 ноября занять позицию у входа в Финский залив для прикрытия эвакуации с Ханко. В назначенный срок получила донесение о занятии района, но больше на связь не выходила и в базу не вернулась. Предположительно подорвалась на mine и погибла.

Срок боевой службы — 4,5 месяца (22.06.41 г. – 07.1.41 г.). 2 боевых похода (23 суток).

На подводной лодке Щ-324 погиб уроженец Николаевской области

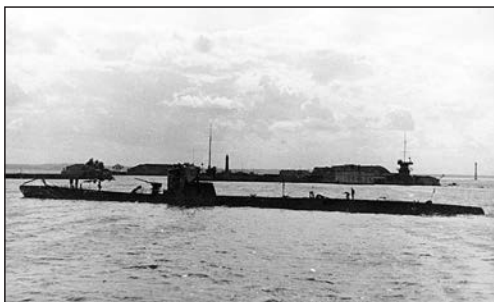
САНИН Григорий Александрович

главный старшина, старшина группы торпедистов

Подводная лодка С-7

Заложена 14.12.36 г. в Горьком на заводе №112, заводской №236, под литерным обозначением Н-7. 5.04.37 г. спущена на воду. 20.10.37 г. получила литерное обозначение С-7. 23.07.40 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) С.П. Лисина в составе 1-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в дозоре в Ирбенском заливе. Около 23 часов обнаружила на расстоянии 7–8 км два германских торпедных катера S35 и S60, которые дали наши опознавательные, однако, сблизившись на 2 км, вы-

пустили две торпеды, прошедшие по левому борту в 1–2 м, и обстреляли из пулеметов. С-7 погрузилась, но все же получила повреждения. В конце июля готовилась к переводу на Северный флот по Беломоро-Балтийскому



Подводная лодка С-7

каналу, но было поздно. В середине сентября начала подготовку к прорыву на Северный флот вокруг Скандинавии, но поход отставили. 27 октября вышла из Кронштадта в Нарвский залив для уничтожения военных кораблей и транспортов противника, а также обстрела ряда береговых объектов. Противника в заливе не обнаружила, но без противодействия обстреляла железнодорожные станции в Иеве и Вайвари, завод в Асери, населенные пункты Нарва и Нарва-Йысу, Тойла. 16 декабря во время стоянки в Ленинграде получила осколочные повреждения корпуса от близко разорвавшихся снарядов.

27 июля 1942 года после безуспешной торпедной атаки всплыла и попыталась уничтожить транспорт «Ellen Larsen» артиллерией, но по-



Экипаж подводной лодки С-7

сле второго выстрела 100-мм орудие вышло из строя. Однако транспорт на всякий случай выбросился на мель, откуда впоследствии был снят. 5 августа после неудачной торпедной атаки потопила транспорт «Pohjanlanlahti». 21 октября потоплена финской подлодкой «Vesihäisi» южнее Аландских островов. Четыре члена экипажа, в том числе командир корабля, попали в плен.

Срок боевой службы — 16 месяцев (22.06.41 г. – 21.10.42 г.), 5 боевых походов. 9 торпедных атак, в результате которых потоплено 3 судна. Артиллерийским огнем уничтожено 1 судно.

На С-7 погиб уроженец Николаевской области

ГАРАН Алексей Григорьевич

старший лейтенант, командир БЧ-1 подводной лодки С-4

Подводная лодка С-8

Заложена 14 декабря 1936 года в г. Горьком на заводе №112, заводской №237, под литерным обозначением Н-8. 05 апреля 1937 года спущена на воду. 20 октября 1937 года получила литерное обозначение С-8. 23 июля 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга М.С. Бойко в составе 1-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Усть-Двинске. 27 июня вышла в море. Далее сведения противоречивые. По одним данным, в Рижском заливе был обнаружен перископ подводной лодки, и под предлогом разрядки аккумуляторов М. Бойко вернулся в базу. Разбирательство подтвердило полную исправность батарей. По другой версии, перед С-8 всплыла подводная лодка противника, и командира обвинили в том, что он не пошел на таран, а погрузился. Последний мотивировал свои действия тем, что в носовых торпедных аппаратах находились торпеды, и он боялся их взрыва. В любом случае, никаких подводных лодок противника в том районе не было, а М. Бойко отдали под суд военного трибунала и расстреляли. 29 июня временно исполняющим обязанности командира ПЛ назначен капитан 3 ранга А.В. Трипольский. 1 июля вместе с другими кораблями бригады перешла в Пальдиски. 15 июля командиром ПЛ назначили старшего лейтенанта И.Я. Брауна. С 16 июля по 5 августа находилась на позиции в Ирбенском проливе, где неоднократно обнаруживала корабли и суда противника, но так

как держалась подальше от основного маршрута их движения, всегда опаздывала с выходом в позицию залпа. В конце июля готовилась к переводу на Северный флот по Беломору-Балтийскому каналу, но было уже поздно. В середине сентября начала подготовку к прорыву на Северный флот вокруг Скандинавии, однако поход отставили. 11 октября вышла из Кронштадта для действий в Балтийском море. До о. Кэри шла в обеспечении тральщиков, а далее должна была форсировать Финский залив самостоятельно ночью в надводном положении. Предположительно погибла в результате подрыва на mine.

Срок боевой службы — 3,7 месяца (22.06.41 г. – 13.10.41 г.). 2 боевых похода (23 суток).

На подводной лодке С-8 погиб уроженец Николаевской области:

ЩЕРБАКОВ Александр Прокофьевич

краснофлотец, рулевой

Подводная лодка С-9

Заложена 20.06.37 г. в Горьком на заводе №112, заводской №241, под литерным обозначением Н-9. 20.10.37 г. получила литерное обозначение С-9. 20.04.37 г. спущена на воду. 19.12.40 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга С.А. Рогачевского в составе 1-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Лиепае. 23 июня совместно с другими кораблями бригады перешла в Усть-Двинск. 20 июля дважды подверглась атакам германской подлодки U-140. 21 июля при стоянке в б. Триги (Моонзундские острова) подверглась атаке трех самолетов противника, получила повреждения. В конце июля готовилась к переходу на Северный флот по Беломорско-Балтийскому каналу, но было уже поздно. 6 ноября в Ботническом заливе пыталась переждать на грунте сильный шторм, но получила повреждения вертикального и го-



Подводная лодка С-9



Экипаж подводной лодки С-9

ризонтального рулей, а также винтов. 7 ноября при безграмотном всплытии в девятибалльный шторм с мостика смыло за борт командира, вахтенного офицера и сигнальщика. С возвращением в базу в управление подлодкой вступил новый командир старший лейтенант Н. В. Дьяков. 16 декабря при стоянке в Ленинграде получила осколочные повреждения корпуса во время артиллерийского обстрела.

14 января 1942 года командиром корабля назначен капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) А. И. Мыльников. 12 августа вышла из Кронштадта для действий на коммуникациях противника, но задержалась у о. Лавенсаари в ожидании благоприятной обстановки для форсирования Финского залива. 18 августа при всплытии попала в нашу противолодочную сеть, получила повреждения корпуса и устройств от взрыва сетевого патрона и вернулась в базу. 19 сентября во время зарядки АБ обнаружила два сторожевых катера противника, командир принял решение таранить, но они уклонились, и лишь срочное погружение спасло подлодку от существенных повреждений. 27 сентября попала под скользящий таранный удар транспорта. 28 сентября безрезультатно атаковала торпедой одиночный танкер, но всплыла и с дистанции 2–3 кб выпустила по нему семнадцать 100-мм снарядов. Транспорт загорелся, С-9 погрузилась. 30 сентября при срочном погружении по халатности через плохо задраенный

верхний рубочный люк стала поступать вода, затопило боевую рубку и частично ЦП, вода поступила в первую аккумуляторную яму. Дальнейшее пребывание в море подлодки стало бессмысленным, однако разрешение на возвращение в базу ей дали только 18 октября, куда она с трудом, но благополучно прибыла.

23 июля 1943 года вышла из Кронштадта в очередной боевой поход для разведки Нарген-Порккала-Уддского противолодочного рубежа. До о. Лавенсаари шла в обеспечении тральщиков, а 30 июля начала самостоятельное форсирование Финского залива. В районе о. Кери была обнаружена противолодочными силами противника, и только 5 августа смогла оторваться от них. 10 августа донесла об обстановке на противолодочном рубеже, а 12 августа — о начале движения в базу. Больше на связь не выходила, в назначенное время в точку randevу с эскортом кораблей не прибыла. 4 сентября к западному берегу о. Сескар прибило труп старшего рулевого С-9 с надетым прибором ИСА-М. Предположительно получила тяжелые повреждения в результате подрыва на mine и лишилась возможности всплыть. При этом часть личного состава попыталась выйти из аварийной подлодки через рубочный люк.

Срок боевой службы — 25,8 месяца (22.06.41 г. — 15.08.43 г.), 5 боевых походов. 3 торпедные атаки, в результате которых повреждено 1 судно. Артиллерийским огнем повреждено 1 судно.

На С-9 погиб уроженец Николаевской области

САФОНОВ Георгий Алексеевич

инженер-капитан 2 ранга, командир БЧ-5

Подводная лодка С-10

Заложена 10.06.37 г. в Горьком на заводе №112, заводской №242, под литерным обозначением Н-10. 20.10.37 г. получила литерное обозначение С-10. 20.04.38 г. спущена на воду. 31.12.40 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга Б. К. Бакунина в составе 2-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Усть-Двинске. 23 июня вышла в боевой поход с целью разведки подходов к Пиллау. 24 июня безрезультатно атакована германской U-140. 28 июня от нее пришло донесение, что она имеет повреждения, преследуется противником и

к рассвету будет в Лиепае. К тому моменту город уже заняли германские войска, и подлодка получила приказание идти в другую базу. Той же ночью приняли сигнал без позывных: «Терплю бедствие, нуждаюсь в немедленной помощи», который по характеру работы радиации признали принадлежащим С-10. Больше никаких сведений о подлодке не поступало, в базу она не вернулась.

Срок боевой службы — 7 дней (22.06.41 г. – 29.06.41 г.), 1 боевой поход.

На подводной лодке С-10 погиб уроженец Николаевской области

БОЙЧЕНКО Александр Иванович

старший инженер-лейтенант, командир группы движения БЧ-5

Подводная лодка С-11

Заложена 25.10.37 г. в Горьком на заводе №112, заводской №245. 25.04.38 г. спущена на воду. 22.06.41 г. встретила под командованием капитан-лейтенанта А.М. Середы в составе Учебной бригады подводных лодок в Кронштадте. 30.06.41 г. вступила в состав Краснознаменного Балтийского флота. С вступлением в строй перешла в оперативное подчинение командира 1-й бригады подводных лодок. 2 августа при возвращении в базу на подходах к проливу Соэла-Вяйну, следуя в охранении тральщика и трех катеров, около 18 часов подорвалась на магнитной мине и затонула. Катера подобрали командира

корабля и командира электромеханической боевой части, но оба они скончались от ран. Спустя шесть часов через кормовые торпедные аппараты вышли на поверхность три матроса.

Срок боевой службы — 1 месяц (30.06.41 – 2.08.41), 1 боевой поход. 1 безрезультатная торпедная атака.



*Мемориал 44 членам экипажа С-11
на братском кладбище в Риге*

На подводной лодке С-11 погибли уроженцы Николаевской области

ИВАНОВ Сергей Григорьевич

краснофлотец, рулевой

КАЦАВЕТ Тихон Сергеевич

краснофлотец, моторист

Подводная лодка С-32

Заложена 05.10.37 г. в Николаеве на заводе №198, заводской №348. 27.04.39 г. спущена на воду. 25.06.40 г. вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) С.К. Павленко в составе 2-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе. 28 августа высадила группу болгар в количестве 9 человек. 31 августа обнаружила сухогруз в охранении двух сторожевых катеров. Из-за безграмотных действий командира демаскировала себя и не смогла занять позицию залпа. 6 сентября во время зарядки аккумуляторных батарей визуально обнаружила дымы конвоя, командир приказал застопорить дизели и объявить тревогу. По этой команде старшина 1 статьи Н.Г. Резников самовольно открыл в центральном посту кингстоны цистерн главного балласта. Подводная лодка пошла на погружение, и, когда вода стала заливать мостик, командир спрыгнул в люк и задраил его за собой, оставив наверху вахтенного офицера лейтенанта Т.Ф. Сливко, старшин 2 статьи Ф.С. Светленко и И.И. Вайнера, а также краснофлотца П.К. Горбачева. Через полторы минуты С-32 продула балласт и всплыла в надводное положение, однако никого из ходовой вахты не обнаружили, не увенчались успехом и последующие поиски. Вечером 19 ноября обстреляла Ялту, израсходовав сто тринадцать 100-мм выстрелов.

С 30 мая по 24 июня 1942 года выполнила 7 транспортных рейдов в осажденный Севастополь, доставив туда 320 тонн боеприпасов, 80 тонн продовольствия, 80 тонн бензина и эвакуировав на Кав-



Подводная лодка С-32



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ШЛ С-32 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

каз 140 человек. 15 июня в 12.26 в районе м. Сарыч безрезультатно атакована итальянской сверхмалой подводной лодкой СВ-3. Выйдя 26 июня в восьмой рейд, имела на борту 40 тонн боеприпасов и 30 тонн бензина, в тот же день погибла. Предположительно в 17.50 потоплена бомбардировщиком He-111 из состава 2/KG 100/.

Срок боевой службы — 12,1 месяца (22.06.41 г. – 26.06.42 г.). 5 боевых походов (63 суток) и 8 транспортных (19 суток) походов.

На подводной лодке С-32 погиб уроженец Николаевской области

КАРПЕНКО Михаил Еремеевич

краснофлотец, трюмный

Подводная лодка С-34

Заложена 29 ноября 1937 года в Николаеве на заводе №198, заводской №350. 30 сентября 1939 года спущена на воду. 21 апреля 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга Я.М. Хмельницкого в составе 2-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе. Несмотря на незавершенность курса боевой подготовки после вступления в строй, 4 сентября вышла на позицию к берегам Румынии. 7 сентября обнаружила два эскадренных миноносца, два миноносца, две канонерские лодки и буксир ВМС Румынии и пыталась всех их по очереди атаковать. При этом сумела выпустить только одну торпеду,

как считал командир, по эскадренному миноносцу «Фердинанд», торпеда прошла мимо. После войны выяснилось, что фактически атаке подверглась канонерская лодка «Думетреску». После выхода на болгарское побережье в районе Созополя выбросило тела двух подводников (по неко-



Мемориал подводникам, погибшим в годы ВОВ, в г. Созополь, Болгария, на месте памятного знака экипажу С-34

торым данным, помощника командира старшего лейтенанта В.Л. Душина и боцмана главного старшины Ф.Д. Терехова) в гидрокостюмах и приборах ИСА-М. Предположительно погибла 12–13 ноября в результате подрыва на mine.

Срок боевой службы — 4,7 месяца (22.06.41 г. – 13.11.41 г.). Четыре боевых похода (53 суток). Одна торпедная атака.

На подводной лодке С-34 погиб уроженец г. Николаева

КРИНИЦКИЙ Владимир Григорьевич

старший лейтенант, командир БЧ-3

КАРНЕЗО Борис Петрович

главный старшина, старшина группы электриков

Подводная лодка М-31

Заложена 31 августа 1938 года в Горьком на заводе №112, заводской №258. 25 февраля 1940 года спущена на воду. 7 ноября 1940 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенант) Е.Г. Расточиль в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Севастополе. 4 сентября, маневрируя в подводном положении, подорвалась на минном защитнике, в результате чего деформировались волнорезы торпедных аппаратов и была повреждена обшивка цистерны главного балласта №1. 2 февраля 1942 года, когда М-31 находилась в боевом походе, у нее вышел из строя перископ, и



Мемориальная доска с фамилиями экипажа ПЛ Д-3 и М-31 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

она досрочно вернулась в Севастополь. С 16 июня по 1 июля совершила три транспортных рейда в осажденный Севастополь, вывезя на Кавказ 12 человек, а также ценности государственного банка и сберегательных касс на сумму 14 456 430 рублей.

По румынским данным, 17 декабря в 21.52 потоплена глубинными бомбами германских кораблей UJ116, R30, FR2, FR7, FR8 в бухте Жебрианы.

Срок боевой службы — 17,8 месяца (22.06.41 г. – 17.12.42 г.). 12 боевых (100 суток) и 3 транспортных (7 суток) походов, всего 107 суток. 3 торпедные атаки, в результате которых потоплено 1 судно.

На подводной лодке М-31 погиб уроженец Николаевской области

КОНЕРОВСКИЙ Константин Пименович

старшина 2 статьи, командир отделения мотористов

Подводная лодка М-33

Заложена 31 августа 1938 года в Горьком на заводе №112, заводской №260. 23 июня 1940 года спущена на воду. 19 января 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-

лейтенанта) Д. И. Сурова в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Севастополе. 8 января 1942 года в районе Евпатории высадила разведгруппу. Через сутки забрать ее не смогла — разведчики в условленное место не прибыли. Во второй половине июня совершила два транспортных рейда в осажденный Севастополь. 22 июня через несколько часов после выхода в Севастополь, имея на борту 5,9 тонн боеприпасов, 1 тонну продовольствия и 6 тонн бензина, получила приказание возвратиться в Новороссийск из-за угрозы взрыва паров бензина. 23 июня после сдачи бензина на танкер перед погружением для дифферентовки во время остановки судовой вентиляции произошел взрыв паров бензина. В аккумуляторных отсеках просел настил, произошло возгорание элементов. Шесть человек получили ожоги первой и второй степени, наиболее сильно пострадали командир БЧ-5 и командир отделения трюмных.

21 августа, следуя на позицию, по ошибке безрезультатно была атакована советским самолетом. 22–25 августа, находясь на позиции в районе Одессы, подорвалась на двух минах и погибла.

Срок боевой службы — 14,1 месяца (22.06.1941 г. – 25.08.42 г.). 14 боевых походов (37 суток) и 3 транспортных (4 суток) походов, всего 41 сутки. 1 безрезультатная торпедная атака.

На подводной лодке М-33 погибли уроженцы г. Николаева
и Николаевской области

КРУПА Николай Семенович

краснофлотец, трюмный

КУПРИН Александр Николаевич

воентехник 2 ранга, командир БЧ-5

Подводная лодка М-36

Заложена 22 февраля 1939 года в Горьком на заводе №112, заводской №270. 20 августа 1940 года спущена на воду. 29 апреля 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) В. Н. Комарова в составе 8-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Севастополе.

18 августа, следуя на позицию, случайно встретилась с крейсером «Красный Кавказ», который, не заметив опознавательного сигнала,



Мемориальная доска с фамилиями экипажей ПЛ М-33, М-34 и М-36 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

атаковал погружившуюся подводную лодку, безрезультатно сбросив на нее две глубинные бомбы. 23 августа после атаки конвоя, когда из-за глубины места всего 8 метров подводной лодке пришлось буквально ползти по грунту, была выброшена на поверхность. Подверглась преследованию кораблей охраны и в результате близких разрывов глубинных бомб получила тяжелые повреждения прочного корпуса: сорвана задрайка люка 6-го отсека и его затопило водой; вышли из строя главные электродвигатели, трюмная помпа, компрессор и кормовые горизонтальные рули; погнуты перо вертикального руля, три лопасти гребного винта и оторван лист вертикального киля; после окончания преследования ушла в базу. 25 августа атакована одиночным торпедоносцем противника, от которого уклонилась погружением.

В октябре 1942 года подводную лодку выделили для переброски на Северный флот. 12–14 ноября погружена на железнодорожный транспортер и 24 ноября отправлена в Баку, куда благополучно прибыла через пять суток. С 6 по 10 декабря М-36 спустили на воду в Баку на территории судоремонтного завода имени Закфедерации. В дальнейшем от плана переброски подводной лодки на Север отказались. 16 октября 1943 года по железной дороге доставлена из Баку в Пот.

4 января 1944 года предположительно погибла около 6 часов в районе Кобулети во время ходовых испытаний при производстве вынужденного срочного погружения или в результате аварии.

Срок боевой службы — 18.7 месяца (22.06.1941 г. – 10.11.42 г.; 1.11.43 г. – 4.10.44 г.). 12 боевых походов (89 суток). 2 торпедные атаки, в результате которых потоплено 1 судно.

На подводной лодке М-36 погиб уроженец Николаевской области

МИХАЙЛОВ Иван Петрович

старшина 1 статьи, командир отделения мотористов

Подводная лодка М-51

Заложена 17 ноября 1932 года в Николаеве на заводе №198, заводской №239. 22 мая 1933 года спущена на воду. 9 сентября 1934 года вошла в состав Морских сил Черного моря. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) В.М. Прокофьева в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок в ремонте в Севастополе. 1 июля, закончив ремонт, вышла к месту постоянного базирования в Новороссийск. 27 октября перешла в Керчь для ведения разведки в северо-западной части Азовского моря, однако, сделав туда всего лишь один выход, 9 ноября вернулась в Новороссийск в связи с эвакуацией Керченской ВМБ. 28 декабря встала на якорь в 3,5 милях к востоку от м. Илия под Феодосией и в течение ночи на 29 и 30 декабря выполняла роль светящегося навигационного знака для обеспечения точного выхода сил высадки войск морского десанта в район порта Феодосия.

29 декабря 1942 года командиром корабля назначен капитан-лейтенант М.М. Голубев. 1 и 7 июля 1943 года обнаруживала германские подводные лодки, но в атаку выйти не сумела. 16 августа при попытке атаковать конвой была контратакована семью глубинными



Подводная лодка М-51



Мемориальная доска с фамилиями экипажей ПЛ М-118 и М-51 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

бомбами и получила повреждения: вышли из строя электроизмерительные приборы, приводы вертикального и кормовых горизонтальных рулей, дейдвудный сальник стал пропускать воду. Ночью личный состав в течение 1,5 часов работал в балластной цистерне, вводя в строй привод кормовых горизонтальных рулей. 22 сентября на мерной миле в районе Очамчире при переходе из крейсерского положения в позиционное на ходу под дизелями стала принимать балласт и затонула с открытым рубочным люком на глубине 13 метров; погибло 8 человек, в том числе командир подводной лодки. Шесть человек во главе со старшиной 1 статьи Н.И. Скрипченко вышли из подводной лодки через люк 4-го отсека, а еще пять — через носовые торпедные аппараты. 25 сентября поднята и отведена в Очамчири, командиром подводной лодки назначен капитан-лейтенант В. М. Александров. После восстановительного ремонта введена в строй, но в боевых действиях больше не участвовала.

Срок боевой службы — 38,8 месяцев (22.06.41 г. – 16.09.44 г.). 10 боевых походов (64 суток).

На подводной лодке М-51 погиб уроженец г. Николаева

ПОЛУШКИН Роман Иосифович

капитан-лейтенант, дивизионный штурман

Подводная лодка М-97

Заложена 26 июля 1937 года в Горьком на заводе №112, заводской №249. 20 июля 1938 года спущена на воду. 12 ноября 1939 года

вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта А.И. Мыльников в составе 8-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне в ремонте. 11 июля обнаружила германскую подлодку U-144, но из-за низкой организации службы атака сорвалась. Через несколько часов уже М-97 подверглась безуспешной атаке U-144. В ночь на 14 июля вновь обнаружили все ту же германскую ПЛ, но командир от атаки отказался.

14 января 1942 года командиром подводной лодки назначен капитан-лейтенанта Н.В. Дьяков. 14 февраля при стоянке в Ленинграде у Тучкова моста от взорвавшихся снарядов получила осколочные пробоины боевой рубки, легкого и прочного корпусов. Погибла южнее Хельсинки в результате подрыва на mine предположительно 11 сентября.

Срок боевой службы — 14 месяцев (22.06.41 г. – 11.09.42 г.). 5 боевых походов (36 суток).

На подводной лодке М-97 погиб уроженец Николаевской области

КУЧЕРЕНКО Кузьма Андреевич

старшина 2 статьи, старший торпедист



*Экипаж подводной лодки
М-97, ноябрь 1941 г.*

Подводная лодка М-103

Заложена 31.12.40 г. в Ленинграде на заводе №196, заводской №137. 12.10.40 г. спущена на воду. 29.12.40 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта В.Д. Нечкина в составе 8-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Ханко. 21 июля командиром корабля назначен старший лейтенант Г.А. Жаворонков. Погибла в 8 милях к северу от о. Вормси, предположительно 24–25 августа в результате подрыва на mine.

Срок боевой службы — 2,2 месяца (22.06.41 г. – 25.08.41 г.), 2 боевых похода.

На М-103 погиб уроженец Николаевской области

САВИЦКИЙ Семен Васильевич

старшина 2 статьи, трюмный

Подводная лодка М-176

Заложена 29.05.37 г. в Ленинграде на заводе №196 под литерным обозначением М-93, заводской №107. 12.10.37 г. спущена на воду. 21.06.38 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года ушла по Беломорско-Балтийскому каналу на Север. 16 июня присвоено обозначение М-176. 21 июня вошла в состав Северного флота. 22 июня 1941 года встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта, капитана 3 ранга) И. Л. Бондаревича в составе 4-го дивизиона бригады подводных лодок в дозоре у м. Цып-Наволоок. 30 октября высадила разведгруппу в восточной части Варангер-фьорда.

11 февраля 1942 года из-за большой невязки вместо Кольского залива вышла в район губы Порчниха, где ее безуспешно обстреляла береговая батарея №828, произведшая семь выстрелов. 28 мая в 18.22 в 20 милях севернее п-ва Рыбачий обнаружила ПЛ противника, но при выходе в атаку та погрузилась. 4 июля погибла в Варангер-фьорде, предположительно от подрыва на mine.

На М-176 погиб уроженец Николаевской области

ГОЛЬДИН Даниил Соломонович

старший лейтенант, командир БЧ-1

Подводная лодка Л-6 («Карбонарий»)

Заложена 15.04.30 г. в Николаеве на заводе №198, заводской №203. 3.11.32 г. спущена на воду. 11.05.35 г. вошла в состав Морских сил Черного моря. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 3 ранга С. П. Буль в составе 1-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок в Севастополе в ремонте. Закончив в начале октября ремонт, корабль прошел ускоренный курс боевой подготовки и уже 27 октября вышел в свой первый боевой поход для несения дозора у главной базы флота. В конце декабря совершила один транспортный рейд в

Севастополь. При этом 27 декабря из Южной бухты с дистанции 70–80 км обстреляла позицию противника.

10 января 1942 года на переходе Новороссийск–Поти из-за ошибки в определении места села на мель в

районе м. Дооб, получила значительные повреждения корпуса. 11 января снята с мели и отбуксирована в Новороссийск. 20 января на буксире спасательного судна «Юпитер» вышла в Потю, куда благополучно прибыла 24 января и встала в ремонт. За аварию военный трибунал приговорил командира лодки к 10 годам, штурмана корабля — к 8 годам, дивизионного штурмана — к 7 годам исправительно-трудового лагеря, с отсрочкой наказания и направлением в штрафную роту. 16 мая командиром корабля назначен капитан-лейтенант Ю.А. Стрельницкий. 18 сентября командиром корабля назначен капитан 2 ранга А.В. Бук.



Подводная лодка Л-6 «Карбонарий»



Мемориальная доска с фамилиями экипажей ПЛ Л-6 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

23 октября командиром корабля назначен капитан 3 ранга А.С. Жданов. В начале апреля 1943 года командиром корабля назначен капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) Б.В. Гремяко. Пропала без вести, по-видимому, погибла в результате атаки германского корабля ПЛО UJ115 и румынской канлодки «Ghigulescu» 18 апреля.

Срок боевой службы — 22 месяца (22.06.41 г. – 15.04.43 г.). 12 боевых (177 суток) и 1 транспортный (2 суток) походы. 4 торпедные атаки, в результате которых потоплено 1 судно. 3 безрезультатных минных постановки.

На подводной лодке Л-6 погибли уроженцы г. Николаева
и Николаевской области

БАРКОВ Виктор Данилович

старшина 2 статьи, командир отделения торпедистов

ГОЛОТА Матвей Артамонович

старшина 1 статьи, командир отделения электриков

ГОРАН Василий Андреевич

главный старшина, боцман

ДЕРЕТЮК Иван Митрофанович

старший краснофлотец, моторист

ДОЦЕНКО Иван Петрович

старший техник, лейтенант

Подводная лодка Л-23

Заложена 17 октября 1938 года в Николаеве на заводе №198, заводской №353. 29 апреля 1940 года спущена на воду. 22 июня 1941 года встретила под командованием капитана 2 ранга В.Л. Шатского в составе отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота в Николаеве у стенки завода на этапе заводских испытаний (86,9% готовности). 27 июля вышла своим ходом с загруженным боезапасом в Севастополь, куда благополучно прибыла 28 июля. В Севастополе продолжались ходовые и заводские испытания. 1 ноября вышла в Батуми, куда благополучно прибыла 3 ноября и продолжила ввод в строй. 31 октября 1941 года вошла в состав Черноморского флота.

7 января 1942 года командиром корабля был назначен капитан 3 ранга Н.Д. Новиков. 8 мая 1943 г. командиром корабля назначен капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) И.Ф. Фартушный.

В мае–июле совершила 7 транспортных рейдов в осажденный Севастополь, эвакуировав на Кавказ в том числе 117 офицеров штаба и управлений Севастопольского оборонительного района, а также 10 тонн механизмов



Погрузка торпед на подводную лодку Л-23

для Л-6. Вечером 17 ноября обнаружила два эсминца, от которых уклонилась срочным погружением, при этом в надстройке случайно оставлен и погиб старшина 2 статьи П. Головин.

1 января 1944 года вышла в последний боевой поход под флагом командира бригады капитана 1 ранга А.В. Крестовского. После 15 января на связь не выходила и в базу не вернулась, по-видимому, погибла в результате подрыва на mine.

Срок службы — 26,5 месяца (31.10.41 г. – 17.01.44 г.). 15 боевых (227 суток) и 7 транспортных (29 суток) походов. 3 торпедные атаки, в ре-



Мемориальная доска с фамилиями экипажей ПЛ Л-23 в Севастополе на территории мемориала подводникам, погибшим в годы ВОВ

зультате которых повреждено 1 судно. 4 минных постановки. Предположительно на выставленных Л-23 минах подрывался 15.06.43 г. ДК F121, который затонул при буксировке в районе м. Меганом.

На подводной лодке Л-23 погибли уроженцы Николаевской области

СЕРГОВ Андрей Иванович

старший краснофлотец, старший рулевой

ТКАЧЕНКО Николай Данилович

краснофлотец, строевой

Подводная лодка В-1

Заложена 22 июля 1935 года в г. Чатем (Великобритания). 30 сентября 1936 года спущена на воду. 13 марта 1937 года вошла в состав ВМС Великобритании под наименованием «Sunfish». 10 апреля 1944 года зачислена в состав советского ВМФ под обозначением В-1. 30 мая в Розайте на корабле поднят Военно-морской флаг СССР, командир — капитан 2 ранга И.И. Фисанович. После отработки личного состава 25 июля начала движение в Кольский залив, но в базу не прибыла.



Мемориал в честь 296 подводников, ушедших с военно-морской базы в г.Данди (Шотландия) и погибших. Среди них — экипаж ПЛ В-1

Существует несколько версий гибели В-1. По одной из них, подводная лодка по ошибке потоплена британским самолетом, возможно, она подорвалась на плавающей мине, но наиболее вероятной причиной гибели является авария.

На подводной лодке В-1 погиб уроженец Николаевской области

КРИКОТИН Иван Макарович

краснофлотец, рулевой

Подводная лодка «Лембит»

Подводный минный заградитель заложен в мае 1935 года на судостроительном заводе «Vickers Armstrong Ltd» в Барроу (Великобритания) по заказу Эстонской республики. В мае 1937 года минзаг вступил в строй и вошел в состав ВМС Эстонии. В начале июля «Лембит» прибыл в Таллин. За время недолгой службы в составе эстонского флота успел сделать три зарубежных визита — два в Хельсинки и один в Ригу. 19 августа 1940 года, с присоединением Эстонии к СССР, «Лембит» включен в состав Краснознаменного Балтийского флота. В связи с этим на корабле произошло почти полное обновление экипажа. Новых членов экипажа обучали работе с незнакомой советским подводникам техникой пятеро оставшихся эстонских моряков. С началом Великой Отечественной войны командиром лодки был назначен капитан второго ранга Матиясевич. Боевую службу лодка несла на Балтике. 6 октября 1941 года «Лембит» перешел в Ленинград, где осуществлял минные постановки и боевое патрулирование. Большую часть войны «Лембит» использовался только в торпедном варианте. Зимой 1941 – 1942 гг. в Ленинграде силами экипажа лодки был проведен ремонт минзага.

Днем 14 сентября 1942 г. «Лембит» обнаружил конвой противника и выпустил две торпеды по транспорту из его состава. Результатом стало потопление двух транспортов противника. На самой подводной лодке



«Лембит» в Хельсинки, зима 1944 - 1945 гг.



Экипаж подводной лодки «Лембит», 1942 г.

в результате обстрела глубинными бомбами произошел взрыв водорода во второй группе аккумуляторных батарей и пожар. Лодка была вынуждена залечь на грунт и ожидать ухода сторожевых кораблей. Спустя почти

10 часов борьбы за живучесть лодка оторвалась от преследования и вернулась в базу. По итогам данного выхода весь личный состав корабля был удостоен государственных наград, а командир субмарины представлен к званию Герой Советского Союза.

В ночь на 5 октября 1942 года подводная лодка «Лембит» перешла в Ленинград, где 11 ноября ее посетил нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов, после чего субмарина перешла в плавдок для ремонта и зимней стоянки. С наступлением весны 1944 года «Лембит» перешел в Кронштадт, где прошел курс боевой подготовки.

В течение 1944–45 гг. лодка совершила еще ряд боевых выходов.

17 января 1946 года «Лембит» выведен из боевого состава флота и переформирован в учебную подводную лодку. 18 июня 1946 года она получила обозначение «У-1», а с 12 января 1949 года стала называться «С-85». 10 июня 1955 года подводная лодка разоружена и переведена в категорию учебно-тренировочных станций. 30 января 1956 года ей было присвоено обозначение «СТЖ-24», а с 27 декабря 1956 года — «УТС-29». 3 августа 1957 года судно было передано в аренду заводу «Красное Сормово» в Горьком. 28 августа 1979 г. субмарину перевели в Таллин, и 5 августа 1985 года после восстановительного ремонта подводная лодка была установлена в качестве мемориала и филиала Музея ДКБФ в Пирите (Таллин).

После распада СССР «Лембит» зачислен в состав ВМФ Эстонии. Впоследствии корабль передан Эстонскому государственному морскому музею в качестве филиала.

На подводной лодке «Лембит» погиб уроженец Николаевской обл.

НЕСТЕРЧУК Иван Федорович

краснофлотец, торпедист



**МАРТИРОЛОГ
ПОГИБШИХ СОВЕТСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**



В годы Второй мировой войны подводный флот СССР потерял по различным причинам боевого и не боевого характера 109 подводных лодок. Утраченные подводные лодки перечислены в нижеприведенном мартирологе, который построен по хронологическому принципу. Справка по каждой погибшей подводной лодке включает в себя порядковый номер ее потери в данный период; название подводной лодки (литерно-цифровое обозначение, в том числе — и прежнее); в скобках указаны: наименование флота (флотилии), в состав которого подводная лодка входила к моменту своей гибели; серия или номер проекта (только для подводных лодок советской постройки), год вступления в строй, воинское звание, инициалы и фамилия последнего командира подводной лодки. Также указаны точные дата, время, место (район и географические координаты) и причина гибели подводной лодки. Количество погибших подводников на подводной лодке обозначается знаком «+», знак «+++» означает, что подводная лодка погибла со всеми находившимися на борту. В качестве дополнительной информации указываются даты возможного обнаружения погибшей лодки на дне моря и ее подъема.

1939 – 1945

1. **Щ-424** (Северный флот, 1936, капитан-лейтенант А. К. Малышев) — 20 октября 1939 года погибла в устье Кольского залива Баренцева моря в результате аварии (столкновение с рыболовным траулером РТ-43 «Рыбец»; **+32**). По некоторым данным, в апреле 1970 года ПЛ поднята и пошла на слом.

2. **С-2** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант И. А. Соколов) — 3 января 1940 года погибла в Балтийском море, в проливе Седра-Кваркен (Южный Кваркен) в 1 миле восточнее

острова Меркет (Финляндия) на mine финского минного заградителя «Louhi» (**+++50**). В 1999 году ПЛ обнаружена на грунте.

3. **Д-1** («Декабрист», Северный флот, 1930, капитан-лейтенант Ф.М. Ельгищев) — 13 ноября 1940 года затонула в Мотовском заливе Баренцева моря в результате аварии (погружение за предельную глубину; **+++55**).

4. **М-78** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, старший лейтенант Д.Л. Шевченко) — 23 июня 1941 года потоплена в Балтийском море в районе Виндавы торпедой немецкой подводной лодки U-144 (**+++15**). 22 июля 2000 года ПЛ обнаружена и обследована на грунте шведским исследовательским судном «Altair».

5–6. **М-71** (1935, капитан-лейтенант Л.Н. Костылев), **М-80** (1936, капитан-лейтенант Ф.А. Мочалов), **С-1** (1936, капитан 3 ранга И.Т. Морской, все — Краснознаменный Балтийский флот) — 24 июня 1941 года подорваны во избежание захвата противником в Либаве в гавани завода «Тосмаре», где находились в ремонте. Впоследствии подводные лодки подняты и сданы на слом — С-1 немцами, М-71 и М-80 советской стороной (после 1945 года).

6–7. **«Ронис», «Спидола»** (бывшие латвийские «Ronis» и «Spido-la», обе — Краснознаменный Балтийский флот, 1927, капитан-лейтенант А.И. Мадиссон и старший лейтенант В.И. Бойцов) — 24 июня 1941 года взорваны во избежание захвата противником в Либаве в сухом доке завода «Тосмаре», где находились в капитальном ремонте. 27 октября 1941 года сданы немцами на слом.

8. **С-3** (Краснознаменный Балтийский флот, 1938, капитан-лейтенант Н.А. Костромичев) — 24 июня 1941 года потоплена в Балтийском море в районе мыса Ужава глубинными бомбами немецкими торпедными катерами S-35 и S-60 (погибла большая часть экипажа, находившаяся на борту С-3, — весь свой экипаж (**+++47**), часть экипажей С-1 (**+39**), М-71 и М-80 и неустановленное число (несколько десятков) рабочих Лиепайского судоремонтного завода «Тосмаре».

9. **Щ-206** (Черноморский флот, 1936, капитан-лейтенант С.А. Каракай) — 26 июня 1941 года потоплена в Черном море в районе Констанцы (Румыния) как вражеская лодка глубинными бомбами советского эскадренного миноносца «Сообразительный» после ее оши-

бочной торпедной атаки на лидер «Харьков» **(+++42)**. По некоторым данным, после войны ПЛ обнаружена и обследована на грунте.

10. **М-83** (Краснознаменный Балтийский флот, 1935, старший лейтенант П. М. Шалаев) — 27 июня 1941 года взорвана своим экипажем в Либаве во избежание захвата противником и из-за невозможности выхода в море ввиду повреждений, полученных 24 июня 1941 года в результате ошибочной атаки гидросамолета МБР-2 43-й отдельной авиационной эскадрильи ВВС КБФ. После 5 августа 1941 года ПЛ поднята немцами и пошла на слом.

11. **М-99** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, старший лейтенант Б. М. Попов) — 28 июня 1941 года потоплена в Балтийском море в районе мыса Ристна острова Даго торпедой немецкой подводной лодки U-149 **(+++20)**.

12. **С-10** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, капитан 3 ранга Б. К. Бакунин) — 28 июня 1941 года погибла в Балтийском море в районе Паланги после подрыва на mine немецкого заграждения «Вартбург III» **(+++38)**.

13. **М-81** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант Ф. А. Зубков) — 1 июля 1941 года погибла в Балтийском море в районе банки Лайне на немецком заграждении «Гота» **(+12)**. В 1949 году ПЛ обнаружена на грунте, в июне 1965 года частично поднята и пошла на слом, а частично подорвана на грунте.

14. **М-94** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, старший лейтенант Н. В. Дьяков) — 22 июля 1941 года в Балтийском море торпедирована немецкой лодкой U-140 и затонула в районе мыса Ристна острова Даго **(+8)**.

15. **С-11** (Краснознаменный Балтийский флот, 1941, капитан-лейтенант А. М. Середа) — 2 августа 1941 года погибла в Балтийском море на подходах к проливу Солозунд на немецком минном заграждении «Кобург» **(+46)**. В 1949 году ПЛ обнаружена на дне, летом 1957 года поднята, в 1958 году частично пошла на слом, а частично вновь затоплена в Балтийском море.

16. **М-49** (Тихоокеанский флот, 1939, старший лейтенант И. В. Сибариновский) — 10–16 августа 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Японском море в районе Владивостока в заливе Посьет на советской mine **(+++22)**.

17. **М-63** (Тихоокеанский флот, 1940, старший лейтенант Б.С. Капицын) — 10–17 августа 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Японском море в районе Владивостока в заливе Посыет на советской mine (**+++21**). По некоторым данным, одна из этих двух лодок в 1954 году поднята и пошла на слом.

18. **С-6** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан-лейтенант Н.Н. Кулыгин) — после 22 августа 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Балтийском море в районе острова Эланд (Швеция) на mine (**+++41**).

19. **М-103** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, старший лейтенант Г.А. Жаворонков) — 25–26 августа 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Балтийском море в районе острова Вормс на немецком минном заграждении D.2 (**+++21**). В ноябре 1999 года ПЛ обнаружена на грунте бельгийским тральщиком — искателем мин М-923 «Narcise».

20. **С-5** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан 3 ранга А.А. Бащенко) — 28 августа 1941 года погибла в Финском заливе Балтийского моря севернее мыса Юминда на финском минном заграждении «Аюряпяя» (**+36**). По некоторым данным, после войны ПЛ обнаружена на грунте.

21. **Щ-301** («Щука», Краснознаменный Балтийский флот, 1933, капитан-лейтенант И.В. Грачев) — 28 августа 1941 года погибла в Финском заливе Балтийского моря севернее мыса Юминда на финском минном заграждении «Аюряпяя» (**+33**). По некоторым данным, после войны ПЛ обнаружена на грунте.

22. **П-1** («Правда», Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант И.А. Логинов) — 9–10 сентября 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Финском заливе Балтийского моря западнее острова Гогланд на mine (**+++54**).

23. **М-74** (Краснознаменный Балтийский флот, 1935, на консервации) — 24 сентября 1941 года затонула в Лесной гавани Кронштадта от близкого взрыва немецкой авиационной мины. Летом 1942 года ПЛ поднята, но в строй вновь не вводилась и после 02 декабря 1944 года пошла на слом.

24. **Щ-319** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант Н.С. Агашин) — после 29 сентября 1941 года (точная дата

не установлена) погибла у балтийского побережья Курляндии (Латвия) на mine (**+++36**).

25. **Щ-322** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан 3 ранга В. А. Ермилов) — 12 октября 1941 года погибла в Финском заливе Балтийского моря в районе острова Кери на немецком минном заграждении «Юминда» (**+++37**).

26. **С-8** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, старший лейтенант И. Я. Браун) — 13 ноября 1941 года погибла в Балтийском море в районе острова Эланд (Швеция) на немецком минном заграждении «Вартбург I» (**+++47**). В июле 1999 года ПЛ обнаружена и в 1999–2001 годах обследована на грунте.

27. **М-58** (Черноморский флот, 1939, капитан-лейтенант Н. В. Елисеев) — 18 октября 1941 года погибла в Черном море в районе Констанцы (Румыния) на румынском минном заграждении S12. После войны ПЛ обнаружена на грунте.

28. **М-59** (Черноморский флот, 1940, старший лейтенант Г. А. Матвеев) — 28.10–01.11.1941 (точная дата не установлена) погибла в Черном море в районе Сулины (Румыния) на румынской mine (**+++20**).

29. **«Калев»** (бывшая эстонская «Kalev», Краснознаменный Балтийский флот, 1937, капитан-лейтенант Б. А. Ныров) — после 20 октября 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Финском заливе Балтийского моря западнее острова Котлин в результате аварии технического характера или подрыва на mine (**+++41**).

30. **М-34** (Черноморский флот, 1940, капитан-лейтенант Н. И. Голованов) — после 3 ноября 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Черном море в районе Констанцы (Румыния) на румынской mine (**+++20**).

31. **Щ-324** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант Г. И. Тархнишвили) — 6–11 ноября 1941 года (точная дата не установлена) погибла в устье Финского залива Балтийского моря юго-западнее острова Бенгтшер на mine (**+++39**).

32. **Л-1** («Ленинец», Краснознаменный Балтийский флот, 1933, капитан 3 ранга С. С. Могилевский; в консервации) — 8 ноября 1941 года потоплена немецкой артиллерией в Ленинграде на реке Неве. В 1944 году ПЛ поднята и в 1949 году пошла на слом.

33. **М-98** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, капитан-лейтенант И.И. Беззубиков) — 14 ноября 1941 года погибла в Финском заливе Балтийского моря северо-восточнее острова Кери на немецком минном заграждении D46 (**+++18**).

34. **Л-2** («Сталинец», Краснознаменный Балтийский флот, 1933, капитан-лейтенант А.П. Чабанов) — 14 ноября 1941 года погибла в Финском заливе Балтийского моря в районе острова Кери на mine (**+50**).

35. **Щ-211** (Черноморский флот, 1938, капитан-лейтенант А.Д. Девятко) — 16–30 ноября 1941 года (точная дата не установлена) погибла в Черном море у мыса Ак-Бурну (Святой Атанас, район Варны, Болгария) на румынском минном заграждении S18 (**+++44**). В сентябре 2000 года ПЛ обнаружена и обследована на грунте.

36. **Щ-204** (Черноморский флот, 1935, капитан-лейтенант И.М. Гриценко) — 6 декабря 1941 года потоплена в Черном море у мыса Ак-Бурну (Святой Атанас, район Варны, Болгария) глубинными бомбами болгарского гидросамолета Ar 196 A-3 из состава 161-й эскадрильи (**+++43**). 4 июня 1983 года ПЛ обнаружена и в июне-июле 1983 года обследована на грунте.

37. **М-175** (Северный флот, 1938, капитан-лейтенант М.Л. Мелкадзе) — 10 января 1942 года потоплена в Баренцевом море севернее полуострова Рыбачий торпедой немецкой подводной лодки U-584 (**+++21**).

38. **Щ-210** (Черноморский флот, 1936, инженер-капитан 3 ранга И.Л. Зельбст) — 15–23 февраля 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Черном море в районе мыса Шаблер на румынском минном заграждении S15 (**+++46**). В 1983 году ПЛ обнаружена и в 1987 году обследована на грунте.

39. **Щ-421** (Северный флот, 1937, капитан-лейтенант Ф.А. Видяев) — 9 апреля 1942 года потоплена в Баренцевом море торпедой подводной лодки K-22 из-за невозможности спасения после подрыва предыдущим днем на немецком минном заграждении «Ханнелоре».

40. **Щ-401** (Северный флот, 1936, капитан-лейтенант А.Е. Моисев) — 24–29 апреля 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе острова Фулей (Норвегия) на немецком минном заграждении M5 (**+++43**).

41. **К-23** (Северный флот, 1940, капитан 3 ранга Л.С. Потапов) — 12 мая 1942 года потоплена в Баренцевом море в районе Окс-фьорда севернее мыса Нордкин глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками U-1109 (**+++71**).

42. **Щ-405** (Краснознаменный Балтийский флот, 1941, капитан 3 ранга И.В. Грачев) — 13 июня 1942 года погибла на Сескарском плесе Финского залива Балтийского моря, в 3 милях северо-западнее банки Нагаева в результате аварии неустановленного характера (**+++36**).

43. **М-95** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан-лейтенант Л.П. Федоров) — 15 июня 1942 года погибла в Финском заливе Балтийского моря юго-восточнее острова Гогланд на финском минном заграждении «Рукаярви» (**+++14**).

44. **Щ-214** (Черноморский флот, 1939, капитан 3 ранга В.Я. Власов) — 19 июня 1942 года потоплена в Черном море в 20 милях южнее мыса Ай-Тодор итальянским торпедным катером MAS 571 (**+40** членов экипажа и все находившиеся на борту раненые (около 80 человек). Из двух спасенных членов экипажа один впоследствии погиб в немецком плену).

45. **С-32** (Черноморский флот, 1940, капитан 3 ранга С.К. Павленко) — 26 июня 1942 года потоплена в Черном море юго-западнее Ялты бомбами немецкого самолета He 111 H6 (6N+DL) из состава 2-го отряда 1-й авиационной группы 100-й бомбардировочной эскадры (**+++48**). После войны ПЛ обнаружена на грунте.

46–47. **А-1** (1920, на консервации), **Д-6** (обе — Черноморский флот, 1931, в капитальном ремонте, старший на борту — помощник командира старший лейтенант П.В. Митрофанов) — 26 июня 1942 года взорваны в доке Севастопольского морского завода. Подводные лодки подняты в начале 1945 года и пошли на слом.

48. **Д-3** (Северный флот, 1931, капитан 3 ранга М.А. Бибеев) — 11–30 июня 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее мыса Хельнес (Норвегия) на немецком минном заграждении «III» (**+++53**).

49. **М-176** (Северный флот, 1938, капитан 3 ранга И.Л. Бондаревич) — после 20 июня 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Варангер-фьорда (**+++21**): 3 июля

1942 года потоплена глубинными бомбами немецкого тральщика М16 и кораблей 12-й флотилии охотников за подводными лодками или 27.06–04.07.1942 года погибла восточнее мыса Скальнес (Норвегия) на немецком заграждении «V».

50. **Щ-317** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан-лейтенант Н.К. Мохов) — 12 июля 1942 года потоплена в Балтийском море севернее острова Эланд (Швеция) глубинными бомбами шведского эскадренного миноносца «Stockholm» **(+++42)**. В 1999 году ПЛ обнаружена на грунте.

51. **Щ-138** (Тихоокеанский флот, 1942, капитан-лейтенант В.И. Гидульянов) — 18 июля 1942 года погибла в Николаевске-на-Амуре от взрыва собственных торпед в результате диверсии агента японской разведки **(+36** на Щ-138 и **+6** на стоявшей рядом и поврежденной взрывом Щ-118). Впоследствии поднята, но 18 августа 1942 года вновь затонула в шторм в Амурском лимане, вторично поднята 11 июля 1943 года и пошла на слом.

52. **М-173** (Северный флот, 1938, капитан-лейтенант В.А. Терехин) — 17 августа 1942 года погибла в Баренцевом море к северу от входа в Сьюльте-фьорд на немецкой мине или потоплена глубинными бомбами тральщика М11 **(+++21)**.

53. **М-33** (Черноморский флот, 1941, капитан-лейтенант Д.И. Суров) — 24 августа 1942 года погибла в Черном море в районе Одессы, в 7 милях южнее Большого Фонтана на румынском минном заграждении S33 **(+++21)**. В июле 1951 года ПЛ поднята и пошла на слом.

54. **Щ-208** (Черноморский флот, 1937, капитан-лейтенант М.Н. Беланов) — 30.08–08.09.1942 года (точная дата не установлена) погибла в Черном море в 5 милях юго-западнее острова Змеиный на румынском заграждении S44 **(+++44)**. В 1975 году ПЛ обнаружена и в следующем году обследована на грунте.

55. **К-2** (Северный флот, 1940, капитан 3 ранга В.П. Уткин) — 26.08–09.09.1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее мыса Нордкин на немецком заграждении «III» **(+++68)**.

56. **М-97** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан-лейтенант Н.В. Дьяков) — 11 сентября 1942 года погибла в Финском заливе Балтийского моря юго-западнее Порккалан-Каллбода на не-

мецком минном заграждении «Насхорн» **(+++19)**. В 1990 году ПЛ обнаружена и в 1997–1998 годах обследована на грунте.

57. **М-60** (Черноморский флот, 1940, капитан-лейтенант Б.В. Кудрявцев) — 26 сентября 1942 года погибла в Черном море в районе Одессы в 7 милях южнее Большого Фонтана в 150 метрах от М-33 на румынском заграждении S33 **(+++21)**. В 1948 году ПЛ обнаружена на дне, в октябре 1950 года обследована, в июле 1951 года поднята и пошла на слом.

58. **М-118** (Черноморский флот, 1941, капитан-лейтенант С.С. Савин) — 1 октября 1942 года потоплена в Черном море в районе мыса Бурнас бомбами немецкого гидросамолета BV138 из состава 3-й эскадрильи 125-й морской разведывательной авиационной группы **(+++21)**.

59. **Щ-320** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан 3 ранга И.М. Вишне夫斯基) — 3 октября 1942 года погибла в Финском заливе Балтийского моря северо-западнее острова Вайндю на немецкой мине **(+++37)**.

60. **Л-16** (Тихоокеанский флот, 1938, капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров) — 11 октября 1942 года потоплена в Тихом океане в 820 милях северо-западнее Сан-Франциско японской подводной лодкой I25 **(+++5)**.

61. **Щ-302** («Окунь», Краснознаменный Балтийский флот, 1933, капитан-лейтенант В.Д. Нечкин) — 14 октября 1942 года погибла в Финском заливе Балтийского моря северо-восточнее острова Большой Тютерс на немецком минном заграждении «Зееигель» **(+++37)**.

62. **Щ-311** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан 3 ранга А.С. Пудяков) — 12 октября 1942 года потоплена в Финском заливе Балтийского моря западнее острова Гогланд глубинными бомбами финских сторожевых катеров VMV13 и VMV15 **(+++38)**. Командир спасен и погиб в финском плену.

63. **Щ-213** (Черноморский флот, 1938, капитан-лейтенант Н.В. Исаев) — 14 октября 1942 года потоплена в Черном море в 5,5 милях восточнее Портицкого гирла Дуная глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками UJ116 «Ксантен» **(+++41)**.

64. **С-7** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, капитан 3 ранга С.П. Лисин) — 21 октября 1942 года потоплена в Аландском

море в 5 милях западнее маяка Седеррам торпедой финской подводной лодки «Весихииси» **(+42)**, 4 члена экипажа спасены и взяты финнами в плен. В июле 1998 года ПЛ обнаружена и обследована на грунте.

65. **Щ-308** («Семга», Краснознаменный Балтийский флот, 1935, капитан 3 ранга Л.Н. Костылев) — после 20 октября 1942 года (точная дата не установлена) погибла в устье Финского залива Балтийского моря в районе острова Утэ (Финляндия) на mine **(+++40)**.

66. **Щ-305** («Линь», Краснознаменный Балтийский Флот, 1935, капитан 3 ранга Д.М. Сазонов) — 5 ноября 1942 года потеряна в Аландском море северо-восточнее Симпнаса в результате столкновения с финской подводной лодкой «Ветехинен» **(+++38)**.

67. **М-121** (Северный флот, 1942, капитан-лейтенант В.П. Кожакин) — 8–14 ноября 1942 года погибла в Варангер-фьорде Баренцева моря на mine **(+++21)**.

68. **Щ-306** («Пикша», Краснознаменный Балтийский флот, 1935, капитан-лейтенант Н.И. Смоляр) — 15 ноября 1942 года погибла в Финском заливе Балтийского моря в районе острова Нарген на mine **(+++40)**. В первой половине 1970-х годов ПЛ обнаружена и обследована на грунте.

69. **Щ-304** («Комсомолец», Краснознаменный Балтийский флот, 1934, капитан 3 ранга Я.П. Афанасьев) — после 17 ноября 1942 года (точная дата не установлена) погибла в устье Финского залива Балтийского моря на mine **(+++42)**.

70. **М-31** (Черноморский флот, 1940, капитан-лейтенант Е.Г. Расточиль) — 17 декабря 1942 года потоплена в Жебриянской бухте Черного моря глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками UJ116 «Ксантен» **(+++22)**.

71. **Щ-212** (Черноморский флот, 1938, капитан-лейтенант Г.А. Кукуй) — 20 декабря 1942 года потоплена в Черном море в районе устья Сулинского гирла Дуная глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками UJ116 «Ксантен» **(+++42)**.

72. **Л-24** (Черноморский флот, 1942, капитан 3 ранга Г.П. Апостолов) — 24 декабря 1942 года погибла в Черном море в районе мыса Шаблер на румынском минном заграждении S15 **(+++57)**. В 1988 году ПЛ обнаружена и обследована на грунте.

73. **М-72** (Краснознаменный Балтийский флот, 1935, старший лейтенант С. М. Эпштейн, в консервации) — в декабре 1942 года (точная дата не установлена) затонула в гавани Морского завода в Кронштадте в результате повреждений, полученных при обстреле немецкой артиллерией. В 1944 году ПЛ поднята, но в строй вновь не вводилась. 2 декабря 1944 года исключена из состава флота и сдана на слом.

74. **К-22** (Северный флот, 1940, капитан 3 ранга В. Ф. Кульбакин) — 7 февраля 1943 года погибла в Баренцевом море в районе мыса Хельнее (Норвегия) по неустановленной причине или в результате аварии (**+++77**).

75. **К-3** (Северный флот, 1940, капитан 3 ранга К. И. Малофеев) — 21 марта 1943 года потоплена в Баренцевом море в районе Ботсфярда глубинными бомбами немецких охотников за подводными лодками UJ1101, UJ1102, UJ1106 (**+++68**).

76. **Щ-323** (Краснознаменный Балтийский флот, 1936, капитан 2 ранга А. Г. Андронов) — 1 мая 1943 года погибла в Балтийском море при выходе из Морского канала Ленинграда на немецкой донной mine (**+40**). В 1944 году ПЛ поднята и в 1949 году пошла на слом.

77. **М-122** (Северный флот, 1942, капитан-лейтенант П. В. Шипин) — 14 мая 1943 года потоплена в бухте Цып-Наволок Баренцева моря в 12 милях севернее одноименного маяка бомбами 2 немецких самолетов FW190 из состава 14-го авиационного отряда 5-й истребительной эскадры (**+++22**). После войны ПЛ обнаружена на грунте.

78. **Щ-408** (Краснознаменный Балтийский флот, 1941, капитан-лейтенант П. С. Кузьмин) — 24 мая 1943 года потоплена в Финском заливе Балтийского моря в районе острова Вайндло глубинными бомбами финских минных заградителей «Riilahti» и «Ruotsinsalmi» (**+++40**).

79. **Щ-406** (Краснознаменный Балтийский флот, 1941, капитан 2 ранга Е. Я. Осипов) — 1 июня 1943 года потоплена в Финском заливе Балтийского моря в районе Порккалан-Каллбода глубинными бомбами немецких гидросамолета Ar 196 из состава 127-й морской разведовательной авиационной группы, быстроходных десантных барж 24-й флотилии и финского минного заградителя «Riilahti» (**+++39**).

80. **М-106** («Ленинский Комсомол», Северный флот, 1943, капитан-лейтенант П. С. Самарин) — 5 июля 1943 года потоплена в Барен-

цевом море в районе Варде (Норвегия) тараном и глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками UJ1217 (**+++23**).

81. **Щ-422** (Северный флот, 1937, капитан 3 ранга Ф.А. Видяев) — 14 июля 1943 года потоплена в Баренцевом море в районе Варде глубинными бомбами немецких охотников за подводными лодками UJ1206, UJ1212, UJ1217 (**+++45**).

82. **С-12** (Краснознаменный Балтийский флот, 1941, капитан 3 ранга А.А. Бащенко) — после 1 августа 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Финском заливе Балтийского моря в районе острова Нарген (Найсаар) на немецком минном заграждении «Насхорн» (**+++45**).

83. **С-9** (Краснознаменный Балтийский флот, 1940, капитан 3 ранга А.И. Мыльников) — после 12 августа 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Финском заливе Балтийского моря северо-западнее острова Вайндло на немецком минном заграждении «Насхорн» или потоплена в районе острова Большой Тютерс глубинными бомбами финским сторожевым кораблем «Uisko» (**+++47**).

84. **Щ-203** (Черноморский флот, 1935, капитан 3 ранга В.И. Немчинов) — 26 августа 1943 года потоплена в Каламитском заливе Черного моря южнее мыса Тарханкут итальянской сверхмалой подводной лодкой СВ4 (**+++45**). В 1949 году ПЛ обнаружена, в 1950 году поднята и пошла на слом.

85. **Щ-130** (Тихоокеанский флот, 1936, капитан-лейтенант В.В. Стеценко) — 31 августа 1943 года потеряна в заливе Америка Японского моря в результате аварии (столкновение с подводной лодкой Щ-128; **+2**). ПЛ поднята 2 сентября 1943 года и вновь введена в строй.

86. **К-1** (Северный флот, 1940, временно исполняющий должность командира корабля командир 1-го дивизиона бригады подводных лодок СФ капитан 1 ранга М.Ф. Хомяков) — после 9 сентября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море на переходе из Полярного в район севернее мыса Желания (архипелаг Новая Земля) по точно не установленной причине (на дрейфующей немецкой мине или в результате аварии технического характера по причине незавершенного ремонта (**+++72**).

87. **М-51** (Черноморский флот, 1934, капитан-лейтенант М.М. Голубев) — 22 сентября 1943 года затонула в Черном море в районе

Очамчире в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса; **+8**). 25 сентября 1943 года поднята и в 1944 году вновь вступила в строй.

88. **М-172** (Северный флот, 1937, капитан-лейтенант И.А. Кунец) — 2–11 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Варангер-фьорда на немецком минном заграждении «Шлюсакорд» (**+++23**).

89. **Щ-403** (Северный флот, 1936, капитан 3 ранга К.М. Шуйский) — 13–17 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Тана-фьорда на немецкой мине (**+++46**).

90. **М-174** (Северный флот, 1938, капитан-лейтенант И.Е. Сухорученко) — 15–24 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Варангер-фьорда на немецкой мине (**+++25**).

91. **А-3** (Черноморский флот, 1922, капитан 3 ранга С.А. Цуриков) — 28 октября 1943 года потоплена в Каламитском заливе Черного моря юго-западнее Евпатории глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками (судна-ловушки) UJ117 «Рила» (**+++31**).

92. **Д-4** («Революционер», Черноморский флот, 1931, капитан-лейтенант И.Я. Трофимов) — 2 декабря 1943 года потоплена в Каламитском заливе Черного моря в районе Евпаторийского мыса глубинными бомбами немецких охотников за подводными лодками (**+++53**).

93. **С-55** (Северный флот, 1941, капитан 3 ранга Л.М. Сушкин) — 4–21 декабря 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее входа в Тана-фьорде на немецком минном заграждении «Коффергепакт» (**+++52**).

94. **М-36** (Черноморский флот, 1941, капитан-лейтенант В.Н. Комаров) — 4 января 1944 года погибла в Черном море на Кобулетской мерной миле на мине (**+++22**).

95. **Л-23** (Черноморский флот, 1941, капитан 3 ранга И.Ф. Фартушный) — 30 января 1944 года потоплена в Черном море в 60–80 милях юго-западнее Туапсе немецким гидросамолетом BV138С из состава 125-й морской разведывательной авиационной группы (**+++56**).

96. **Щ-216** (Черноморский флот, 1941, капитан 3 ранга Г.Е. Карбовский) — 17 февраля 1944 года потоплена в Черном море в 18 ми-

лях западнее мыса Тарханкут глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками UJ104 (**+++48**).

97. **М-198** (Северный флот, 1943, капитан-лейтенант И.И. Юдович) — 28 февраля 1944 года погибла в Конгсей-фьорде Баренцева моря на немецкой мине (**+++23**).

98. **С-54** (Северный флот, 1941, капитан 3 ранга Д.К. Братишко) — после 10 марта 1944 года (точная дата не установлена) погибла в Сюльте-фьорде Баренцева моря на немецкой мине (**+++50**).

99. **Л-6** («Карбонарий», Черноморский флот, 1935, капитан 3 ранга Б.В. Гремяко) — 16 апреля 1944 года потоплена в Черном море западнее Севастополя глубинными бомбами немецких охотника за подводными лодками UJ115 «Розита», гидросамолета BV138С из состава 125-й морской разведывательной авиационной группы и румынской канонерской лодки «Сублокотенант Гигулеску Ион» (**+++55**). После войны ПЛ обнаружена на грунте.

100. **В-1** (бывшая английская «Sunfish», Северный флот, 1937, капитан 2 ранга И.И. Фисанович) — 27 июля 1944 года ошибочно потоплена (принята за немецкую подводную лодку) в Норвежском море в 300 милях севернее Шетландских островов глубинными бомбами английским самолетом «Либереитор» из состава 86-й эскадрильи Берегового командования (**+++50**).

101. **М-96** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан-лейтенант Н.И. Карташев) — 8 сентября 1944 года погибла в Нарвском заливе Балтийского моря в районе банки Вигрунд на немецком минном заграждении «Зееигель» (**+++22**).

102. **Щ-402** (Северный флот, 1936, капитан 3 ранга А.М. Каутский) — 21 сентября 1944 года ошибочно потоплена (принята за немецкую подводную лодку) в Баренцевом море в 5,5 милях севернее Гамвика торпедой самолета А-20Ж «Бостон» из состава 36-го минно-торпедного авиационного полка ВВС СФ (**+++45**).

103. **С-4** (Краснознаменный Балтийский флот, 1939, капитан 3 ранга А.А. Ключкин) — в ночь на 7 января 1945 года погибла в Данцигской бухте Балтийского моря в 10 милях севернее мыса Риксхефт в результате столкновения в шторм с немецким миноносцем (**+++40**). После войны ПЛ обнаружена на грунте.

104. **ТС-2** (бывшая «Марсуинул», первоначально — румынская S2 «Marsuinul», Черноморский флот, 1943, капитан 3 ранга А.С. Алиновский) — 20 февраля 1945 года затонула в Потии в результате аварии (взрыв собственных торпед; **+14**). 28 февраля 1945 года поднята и вновь введена в строй.

105. **Л-19** (Тихоокеанский флот, 1939, капитан 3 ранга А.С. Кононенко) — 23 августа 1945 года погибла в проливе Лаперуза на японской мине (**+++64**). По другим данным, потоплена японской армейской сверхмалой подводной лодкой.

Итого в период Второй мировой войны 1939–1945 годов было потеряно 109 советских подводных лодок (106 безвозвратно), из них 44 погибли на минах, 8 потоплены подводными лодками, 17 — надводными кораблями, 8 — авиацией, 3 — совместно надводными кораблями и авиацией, 2 — береговой артиллерией, 8 — по точно не установленным причинам боевого характера, 7 — в результате аварий, 12 — по другим причинам небоевого характера. Море взяло к себе 3474 моряка-подводника.

Кроме того, в период Второй мировой войны 1939–1945 годов по разным причинам были потеряны еще 14 советских подводных лодок, не вступивших фактически в строй, официально не включенных в состав флота или исключенных из него:

1–6. **С-36–С-38, С-58–С-60** (все — 1941 года закладки) — 14 августа 1941 года из-за невозможности спуска на воду и вывода в море и во избежание захвата противником взорваны на стапелях на Николаевском судостроительном заводе имени Андрэ Марти (№198) в Николаеве. Впоследствии сданы немцами на слом.

7. **Щ-411** (на плаву в достройке для Краснознаменного Балтийского флота) — 24 апреля 1942 года потоплена на реке Нева в Ленинграде немецкой артиллерией. Впоследствии достроена.

8. **К-55** (на плаву в достройке для Краснознаменного Балтийского флота) — 28 апреля 1942 года затонула в результате аварии (поступление воды внутрь прочного корпуса) на реке Нева в Ленинграде. Впоследствии поднята и достроена.

9. АПЛ **«Пигмей»** (опытовая сверхмалая подводная лодка 1936 года постройки, переданная в том же году флоту, но в его состав официально не включавшаяся, в консервации) — 29 июня 1942 года

захвачена на берегу в Феодосии немцами, но в строй ими вновь не вводилась и в начале 1944 года во избежание захвата противником затоплена в Двухякорной бухте Черного моря. В 1975 году ПЛ обнаружена и обследована там на грунте.

10–11. **«Лосось», «Политрук»** (бывшая «Подводная лодка №11», первоначально «Нерпа», 1915, обе — бывшие подводные лодки, затем — учебные болванки Аварийно-спасательной службы Черноморского флота) — в конце июня 1942 года затоплены в Севастополе. «Лосось» в 1975 году поднята и пошла на слом.

12–13. **Б-7** (бывшая «У-3», бывшая «Красноармеец», первоначально «Леопард», 1916), **Б-8** (бывшая «Товарищ», первоначально «Тур», 1917). Обе — бывшие плавучие зарядовые станции Краснознаменного Балтийского флота) — в 1942–1943 годах (точные даты не установлены) потоплены немецкой артиллерией в Ораниенбауме. В 1944 году подводные лодки подняты и пошли на слом.

14. **Л-25** (на плаву, в консервации) — 18 декабря 1944 года затонула в Черном море в 15 милях от мыса Пицунда в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса).

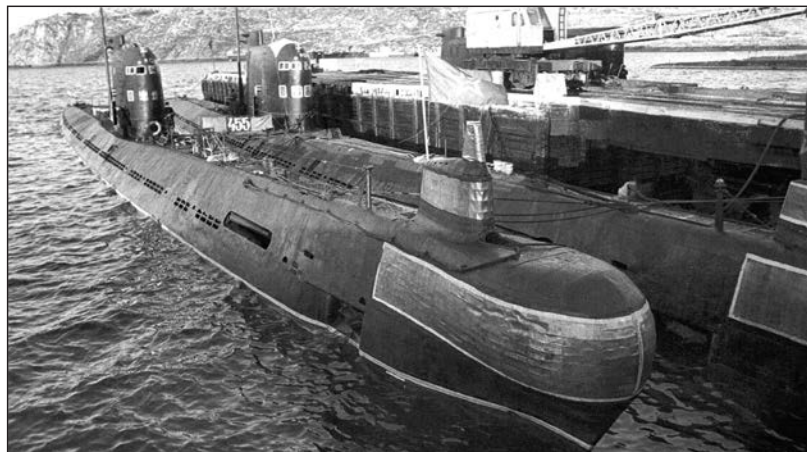
Кроме того, из-за войны не были окончены постройкой еще 23 советские подводные лодки — **К-54, М-219, С-27–С-30, С-39–С-50, С-61, С-62, Щ-413, Щ-414.**

ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

16 октября 1946 года Правительство СССР приняло послевоенную судостроительную программу, по которой до 1955 года наметило построить боевые корабли по новым проектам, разработанным с учетом опыта войны. В соответствии с программой военного кораблестроения развернулось массовое строительство дизельных подводных лодок трех основных новых проектов 613, 611, 615 и их модификаций.

С 1957 по 1961 год на заводе «Красное Сормово» было построено 22 единицы средних подводных лодок проекта 633, более удачного проекта дизельных лодок на то время. Этот проект являлся дальнейшим улучшением подводных лодок проекта 613.

С 1958 года на заводах «Судомех» и «Ново-Адмиралтейском» и частично на заводе №402 в 1962 году строились большие подводные лодки проекта 641. Это один из наиболее удачных проектов дизель-



Подводные лодки пр. 641 4-й эскадры ПЛ СФ, Полярный.

электрических подводных лодок. Автономность этих подводных лодок составляла 90 суток, дальность плавания экономическим надводным ходом достигала 30 000 миль, а в режиме РДП — 17 900 миль. По существу, эти подводные лодки явились дальнейшим развитием подводных лодок проекта 611. Для ВМФ их было построено 58 единиц.

В 1966 – 1988 годах послевоенного строительства дизельных подводных лодок нашими судостроительными заводами строились корабли, отвечающие принципиально новым требованиям — это малозумность и высокая маневренность под водой, большие дальности обнаружения подводных лодок противника, автоматизация скоротечной атаки под водой. В определенной степени этим требованиям отвечали подводные лодки проекта 641Б и в наибольшей степени подводные лодки проекта 877.

Большие противолодочные подводные лодки проекта 641Б строились на заводе «Красное Сормово» с 1972 по 1982 год. Всего было построено 18 единиц.

Средние противолодочные подводные лодки проекта 877 строились с 1982 года на заводах в Комсомольске-на-Амуре, «Красное Сормово» и на «Адмиралтейском». Всего построено было для отечественного флота 24 единицы.

Максимальное количество неатомных подводных лодок, сданных в течение 1 года ВМФ СССР, составляло 74 единицы в 1955 году.

В связи с созданием военно-политического блока НАТО в сложных и опасных военно-политических условиях СССР реагировал развитием и совершенствованием своих Подводных Сил флота. Создание отечественного океанского ракетно-ядерного атомного флота преследовало основные стратегические цели:

- создать силы, способные бороться с ударными морскими соединениями и стратегическими подводными ракетноносцами стран НАТО;

- создать адекватную угрозу территориям стран вероятного противника;

- иметь подводные силы для эффективных действий на океанских и морских коммуникациях против конвоев и десантных отрядов.

Для достижения этих целей с учетом геополитической обстановки в СССР в качестве главных сил были выбраны подводные лодки, вооруженные баллистическими и крылатыми ракетами комплексов

Р-11ФМ6 и П-2. Первоначально в качестве носителей стратегических баллистических и крылатых ракет использовались дизель-электрические подводные лодки океанского радиуса действия проектов АВ-611 (5 единиц), 629 (23 единицы) и 651 (16 единиц), строившихся в период 1954–1965 годов.

16 сентября 1955 года в 17 часов 32 минуты подводная лодка проекта В-611 Б-67 произвела первый в мире запуск ракеты Р-11ФМ в Белом море. 10 сентября 1960 года впервые в СССР состоялся успешный подводный экспериментальный пуск моделированной ракеты Р-11ФМ с подводной лодки проекта Б-611 Б-67.

Наряду со строительством атомных подводных лодок модернизировались подводные лодки проекта 629 под возможность подводного старта баллистических ракет — проект 629А. Одна из таких подводных лодок К-129 в марте 1968 года погибла в Тихом океане.

9 сентября 1952 года принято Постановление СМ СССР «О проектировании и строительстве объекта 627». 24 сентября 1955 года на заводе №402 (г. Северодвинск Архангельской обл.) заложена первая атомная подводная лодка СССР. 4 июля 1958 года впервые в истории отечественного флота для движения корабля была использована атомная энергия. С января 1959 по 1962 год атомная подводная лодка проекта 627 К-3 находилась в Военно-Морском Флоте в опытной эксплуатации. С конца 50-х годов прошлого века одновременно с совершенствованием дизельных подводных лодок началось строительство атомных подводных лодок (ПЛА) первого поколения: ПЛА с торпедным вооружением проекта 627, 627А (всего построено 13 единиц), ПЛА с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) проекта 658 (серия из 8 единиц), ПЛА с крылатыми ракетами (ПЛАРК) проекта 659 (серия из 5 единиц), ПЛА с крылатыми ракетами (ПЛАРК) проекта 675 (серия из 29 единиц).

На всех атомных подводных лодках установлены атомные реакторы с водяным теплоносителем. Опытная ПЛА с реактором на жидкометаллическом теплоносителе (ЖМТ) К-27 проекта 645 была построена в единственном экземпляре.

На базе строительства и эксплуатации ПЛА первого поколения в конце 50-х годов прошлого столетия начались работы по созданию и строительству ПЛА второго поколения. Базовыми проектами ПЛА второго поколения стали проект 671, проект 670, проект 667.

На долю подводных лодок второго поколения (дизельных и атомных) выпала и самая большая нагрузка в «холодной войне» на море. Интенсивность использования подводных лодок в боевом дежурстве и на боевой службе составляла до 300 суток в год.



Подводная лодка пр. 667БДРМ

С массовым вступлением в боевой состав ВМФ ПЛА второго поколения был достигнут ядерный паритет СССР с США. Основное внимание при разработке подводных лодок третьего поколения (проекты 945, 971, 949 и 941) было уделено снижению уровня шумности, комплексной автоматизации процессов управления при помощи боевых информационно-управляющих систем, дальнейшему совершенствованию условий обитаемости для экипажа и приданию подводным лодкам более высоких тактико-технических характеристик путем оснащения их наиболее совершенными видами и системами наблюдения, разведки, навигации и оружия.

Всего за период до 1991 года было построено 122 подводных ракетноносца, в том числе 91 атомный корабль, из них 83 ракетных



Подводная лодка пр. 995

подводных крейсера стратегического назначения, вооруженных пятью типами ракетных комплексов второго и третьего поколений и их модификациями.

Максимальное количество атомных подводных лодок, сданных в течение 1 года, — 12 единиц — приходится на 1970 год (8 единиц пр. 667А, 2 единицы проекта 670, 2 единицы проекта 671).

Максимальное количество подводных лодок в составе ВМФ СССР приходилось на начало 1981 года. Всего 426 единиц, из них: 174 атомные подводные лодки, в том числе 76 атомных подводных ракетно-носцев стратегического назначения (14 были в стадии переоборудования по другому назначению), 47 с крылатыми ракетами и 51 многоцелевая торпедная; 252 дизель-электрические подводные лодки, в том числе 124 большие, 127 средние и 1 малая.

По состоянию на 25 декабря 1991 года в составе ВМФ СССР находилась 241 подводная лодка, из них: 152 атомные подводные лодки, в том числе 62 атомных подводных ракетно-носца стратегического назначения, 32 с крылатыми ракетами, 53 многоцелевые торпедные и 5 специального назначения; 89 дизель-электрических подводных лодок, в том числе 81 большая, 6 средних и 2 малые.

В 1946–2006 годах в СССР и России было построено 748 подводных лодок, в том числе: 244 атомные, 504 неатомные, 23 трофейные неатомные, 46 подводных лодок в период 1966–2006 годов были поставлены на экспорт.

Подводными лодками СССР установлено три мировых рекорда:

- самая быстроходная подводная лодка К-18 проекта 661 в 1971 году установила мировой рекорд по подводной скорости хода — 44,7 узла (83 км/час);

- самая большая подводная лодка ТК-208 проекта 941 — 23 200 м³, 1981 год, занесена в 1988 году в книгу Гиннеса;

- самая глубоководная подводная лодка К-278 проекта 685 «Комсомолец» — 1027 метров в 1984 году.

Ни один из этих рекордов по состоянию на 2012 г. не превзойден.

За успешное освоение новой техники, выполнение специальных заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу присвоено звание Героя Советского Союза 16 руководителям специальных заданий, 20 командирам атомных подводных лодок, 21 офицеру-подводнику.



**ПОИМЕННЫЙ СПИСОК
МОРЯКОВ-ПОДВОДНИКОВ, УРОЖЕНЦЕВ
Г. НИКОЛАЕВА И НИКОЛАЕВСКОЙ
ОБЛАСТИ, ПОГИБШИХ
В МИРНОЕ ВРЕМЯ**



Балтийский флот

КОЦЮК Петр Митрофанович

матрос, трюмный

родился в 1933 году, призван Заводским РВК Николаевской области
погиб 12 августа 1956 года на подводной лодке **М-259**
Краснознаменного Балтийского флота, похоронен в г. Кронштадт

Северный флот

КУЗ Виктор Сергеевич

старшина 2 статьи, командир отделения трюмных
родился в 1940 году в с. Князь-Григорьевка Горностаевского района
Николаевской области
погиб 11 января 1962 года на подводной лодке **Б-37**

ПАСТАЛАТИЙ Виктор Семенович

матрос, торпедист

родился в 1947 году, призван Доманевским РВК Николаевской обл.
погиб 8 сентября 1967 года на атомной подводной лодке **К-3**
(«Ленинский Комсомол») Краснознаменного Северного флота

ПОВСТЬЕВ Юрий Николаевич

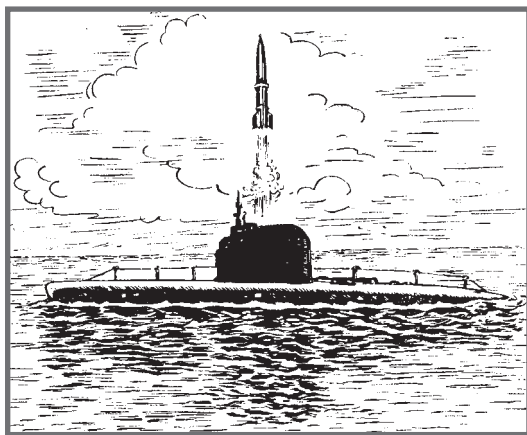
инженер-капитан 3 ранга, командир дивизиона движения
родился в 1930 году в г. Николаев

погиб 4 апреля 1961 года на атомной подводной лодке **К-19**
Краснознаменного Северного флота, похоронен в Ленинграде

Тихоокеанский флот

СУЛИМОВ Владимир Сергеевич

сдаточный механик Амурского судостроительного завода
родился в 1947 году в г. Снегиревка Николаевской области
погиб 8 ноября 2008 г. на атомной подводной лодке **К-152** («Нерпа»)



**КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ
О ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ,
ПОГИБШИХ В МИРНОЕ ВРЕМЯ,
НА КОТОРЫХ ПРОХОДИЛИ СЛУЖБУ
ПОДВОДНИКИ-НИКОЛАЕВЦЫ**



Подводная лодка М-259

Подводная лодка проекта А615 (заводской №668) заложена 12 января 1954 года на эллинге судостроительного завода №196 («Судомех») в г. Ленинграде как малая подводная лодка. 22 апреля 1954 года зачислена в списки кораблей ВМФ СССР. 5 ноября 1954 года спущена на воду, находилась в подчинении 39-го Дивизиона СиРПЛ КБФ. С 4 июня по 23 сентября 1955 года выполнила программу государственных ходовых испытаний. 13 декабря 1955 года вступила в строй. 17 января 1956 года включена в состав 159-й Бригады 27-й Краснознаменной дивизии подводных лодок БФ с базированием на г. Ливну. 12 августа 1956 года произошла авария во время отработки задач в море с экипажем подводной лодки М-351. Подводная лодка получила серьезные повреждения в результате взрыва в энергетическом отсеке, но вскоре была восстановлена и вновь введена в строй.

17 августа 1956 года перечислена в состав Ленинградской ВМБ. 15 декабря 1965 года выведена из боевого состава ВМФ, законсервирована и в п. Приозерск на озере Ладожское поставлена на отстой. 1 апреля 1968 года расконсервирована и вновь введена в строй. 3 сентября 1972 года исключена из состава ВМФ СССР в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 15 декабря 1972 года расформирована и впоследствии на ленинградской базе «Главвторчермета» на Туруханских островах разделана на металл.

На подводной лодке М-259 погиб уроженец Николаевской области

КОЦЮК Петр Митрофанович

матрос, трюмный

Подводная лодка Б-37

Подводная лодка заложена 18 июля 1958 года на заводе №196 «Судомех» в Ленинграде. Спущена на воду 5 ноября 1958 года. В мае 1959 года подводная лодка переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на достроечную базу



Работы по подъему Б-37

в г. Северодвинск для прохождения сдаточных испытаний и 5 ноября 1959 года вступила в строй. 3 января 1960 года вошла в состав 33-й дивизии подводных лодок Северного флота с базированием на г. Полярный. В августе 1960 года приняла участие в учениях «Метер» в Атлантическом океане.

11 января 1962 года на подводной лодке взорвался боезапас — 11 торпед. Первый и второй отсеки были полностью уничтожены. 59 человек экипажа, находившиеся на борту, погибли, остались в живых только командир, находившийся в момент взрыва на пирсе, и командир дивизиона движения БЧ-5, находившийся в штабе дивизии. В результате взрыва была повреждена и затонула находившаяся рядом подводная лодка С-350 проекта 633, на ней погибло 11 человек. Также погибло несколько человек из находившихся в тот момент на пирсе. Обе подводные лодки затонули, работы по их подъёму заняли 22 дня. Некоторое время Б-37 стояла у пирса с заглушкой на месте оторванной носовой части. Правительственная комиссия не смогла установить причину взрыва. Основные версии: случайный выстрел из оружия вахтенного, нерегламентный ремонт торпеды паяльной лампой, дефект торпеды.

7 мая 1963 года подводная лодка Б-37 была исключена из состава ВМФ СССР и сдана в ОФИ для разделки на металл.

На подводной лодке Б-37 погиб уроженец Николаевской области

КУЗ Виктора Сергеевич

старшина 2 статьи, командир отделения трюмных

Подводная лодка К-3 («Ленинский Комсомол»)

Атомная подводная лодка 627 проекта 21 июля 1954 года зачислена в списки кораблей Военно-Морского Флота СССР. 24 сентября 1955 года заложена на стапеле цеха №42 ССЗ №402 в г. Молотовске (Северодвинск) как первая в СССР атомная крейсерская подводная лодка. В январе 1957 года подводная лодка принята в состав 150-го Дивизиона опытовых подводных лодок 339-й Бригады строящихся подводных лодок Беломорской Военно-Морской базы Северного флота.

В сентябре 1957 года произведен физический пуск обоих реакторов, начаты испытания ГЭУ от энергоустановки СКР «Леопард». 7 октября 1957 года подводная лодка выведена со стапеля цеха №42. 9 октября 1957 года спущена на воду боковым методом. В октябре 1957 – июне 1958 гг. выполнила программу швартовных испытаний. 1 июля 1958 года поднят Военно-Морской флаг СССР. На торжественном подъеме флага присутствовали ГК ВМФ, Министр судостроительной промышленности, Президент АН СССР. По стечению обстоятельств подъем произошел за несколько минут до времени спуска флага. С разрешения ГК ВМФ Военно-Морской флаг был оставлен на ночь.

3 июля 1958 года были начаты государственные испытания. 4 июля 1958 года в 10.03, впервые в истории отечественного флота, крейсерская подводная лодка дала ход под атомной энергетической установкой. 26 ноября – 2 декабря 1958 года в Кандалакшском заливе Белого моря произведено глубоководное погружение на глубину 310 метров и плавание без всплытия в течение трех суток со скоростью 20 узлов. На перископной глубине произошло столкновение с притопленным бревном, в результате чего был погнут перископ. 17 декабря 1958 года подводная лодка принята в опытную эксплуатацию под гарантию промышленности устранения выявленных недостатков. Подводные испытания были прерваны на 59 часу из-за течи циркуляционных насосов 1 контура. Кроме того, некоторые механизмы и оборудование АЭУ оказались недостаточно надежными и вышли из строя ранее установленного срока. Вследствие имевшего место выхода из строя отдельных механизмов и оборудования ГЭУ, полностью выполнить утвержденную программу испытаний не удалось. В январе 1959 года постановлением Совета Министров СССР подводная лодка переда-

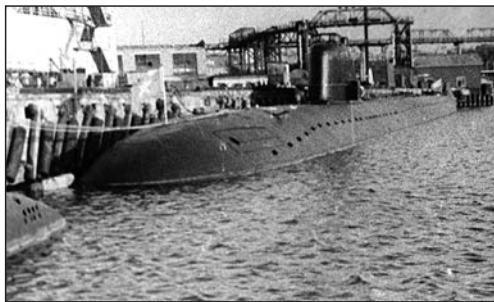


Подводная лодка К-3 («Ленинский Комсомол»)

на в опытную эксплуатацию. На первой атомной подводной лодке начаты ревизия механизмов и работы по ее модернизации. В марте 1959 года присвоен тактический номер «К-3».

12 марта 1959 года включена в состав 206-й Отдельной Бригады Северного флота с базированием в г. Северодвинске. В июне 1959 года введена в строй, продолжены ходовые испытания. 23 июля 1959 года за успешное освоение новой техники командиру подводной лодки капитану 1 ранга Л. Осипенко присвоено звание Героя Советского Союза, участники создания подводной лодки были награждены орденами и медалью.

С 20 августа по 11 сентября 1959 года К-3 совершила переход из Белого моря в Баренцево море для освоения пункта базирования в губе Западная Лица. К-3 приняла участие в учении сил противолодочной обороны Северного флота и в испытании гидроакустических станций. С 1 по 15 ноября 1959 года провела первый дальний поход. По решению ГК ВМФ К-3 при неисправной ГЭУ правого борта совершила плавание под кромку льда в Карском, а затем в Гренландском морях. При нахождении в Гренландском море подо льдом одновременно вышли из строя главный генератор левого борта и главный турбозубчатый агрегат правого борта. Благодаря высокой специальной подготовке, инициативе и мужеству личного состава БЧ-5 были использованы сложные режимы движения и переключения технических средств, позволившие благополучно провести испытания. Поход



*Головная отечественная АПЛ «К-3»
(«Ленинский комсомол») пр. 627 в акватории
завода «Звёздочка», Северодвинск*

был осложнен тем, что при всплытии в Гренландском море из-за отсутствия достаточного опыта в эксплуатации эхоледомеров «ЭЛ-1» К-3 ударилась о лед и получила повреждения ограждения рубки и выдвижных устройств. С 22 по 30 августа 1959 года

совершила поход, в котором осуществила плавание под паковый лед по желобу Франц-Виктория с целью испытания навигационных комплексов в высоких широтах. Перед погружением под кромку льда личный состав проявил самоотверженность и высокие специальные знания в работе по устранению больших утечек гидравлики.

С декабря 1959 по мая 1960 года прошла ремонт и модернизацию на ССЗ №402 в г. Северодвинске для установки навигационного комплекса «Сила-Н-627», деаэрационной и водохимическительной установки и ряда работ по модернизации с заменой вышедшего из строя оборудования. Часть приборов навигационного комплекса располагались в первом отсеке, там же была оборудована вторая штурманская рубка, но в результате переделок четыре нижних торпедных аппарата бездействовали, а запас торпед сократился почти вдвое. В январе 1960 года К-3 переведена в состав 339-й Отдельной Бригады строящихся подводных лодок Северного флота. В декабре 1960 года – феврале 1961 года выполнены швартовные испытания и комплексные испытания деаэрационной установки, в результате которых принято решение о ней как непригодной для эксплуатации. С 26 мая по 7 августа 1961 года выполнила программу ходовых испытаний: практически отработала элементы для плавания подо льдом, управление подводной лодкой на заднем ходу и вертикальное всплытие без хода. 7 августа 1961 года К-3 переведена во вновь сформированную 3-ю Дивизию подводных лодок Северного флота с местом базирования в губе Малая Лопатка. 17 – 31 августа 1961 года выполнила переход с заходом под лед в Арктический бассейн через пролив

Виктория. 20 – 24 сентября 1961 года выполнила стрельбу практическими торпедами. В декабре 1961 года совершила выход в полигоны для отработки курса Боевой Подготовки, но из-за неисправностей в энергетической установке задачи №2 и №3 отработаны не были.

Весной 1962 года в пункте постоянного базирования произведен навигационный ремонт силами СРЗ-10 и ПО «Севмашпредприятие» с установкой паросборников и докованием. 4 – 10 июля 1962 года совершила контрольный выход перед походом на Северный Полюс. 11 – 21 июля 1962 года выполнила поход на Северный Полюс. 12 июля к концу суток была обнаружена неисправность циркуляционного насоса охлаждения главного конденсатора. Замену трех подшипников производили в подводном положении, ремонт продолжался около 14 часов. 13 июля всплыла в Гренландском море для встречи с тральщиком для уточнения данных о ледовой обстановке. Из-за плохой обстановки встреча состоялась только в 18.00. 14 июля около 10.45 в подводном положении вошла под кромку льда.

15 июля осуществила первое за поход всплытие во льдах Арктики. 17 июля в 06.59 по московскому времени впервые в истории отечественного флота прошла в точке Северного Полюса в подводном положении. 18 июля осуществила второе за поход всплытие во льдах Арктики. В подледном положении прошла 1 294 мили за 178 часов. 21 июля вернулась из похода к Северному полюсу в Грениху.

Руководитель похода контр-адмирал А. Петелин, командир К-3 капитан 2 ранга Л. Жильцов и командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга Р. Тимофеев были удостоены звания Героя Советского Союза. Весь личный состав К-3 был награжден орденами и медалями.

В сентябре 1962 года на К-3 была обнаружена разгерметизация тепловыделяющих элементов. Подводная лодка прибыла на ССЗ №893 в г. Северодвинск для ремонта и модернизации и была временно подчинена 339-й Отдельной Бригаде подводных лодок СФ. 9 октября 1962 года присвоено почетное наименование «Ленинский Комсомол». Название «Ленинский Комсомол» подводная лодка унаследовала от одноименной дизельной подводной лодки М-106 Северного флота, погибшей в одном из боевых походов в 1943 году.

26 февраля 1963 года – 29 октября 1965 года К-3 передана для дальнейшего ремонта с заменой реакторного отсека. Отработанное топливо было выгружено, а отсек залит специальным составом.

На К-3 был выполнен ряд работ по модернизации с установкой нового навигационного комплекса «Сигма», аппаратуры автоматического, ручного и программного управления подводной лодкой и управления противоаварийными средствами. В 1963 году экипаж К-3 был награжден переходящим Красным Знаменем ЦК ВЛКСМ.

29 июля 1964 года газета «Красная звезда» опубликовала открытое письмо экипажа лодки «Ленинский Комсомол» с инициативой начала социалистического соревнования в ВС СССР в честь 20-летия Победы в Великой Отечественной войне. Это движение получило название «Эстафеты боевой славы». 29 октября – 7 ноября 1965 года выполнена программа ходовых испытаний. 24 ноября 1965 года подписан Государственный акт об окончании ремонта и передачи подводной лодки Военно-Морскому Флоту.

29 ноября 1965 года прибыла к постоянному месту базирования в губу Западная Лица. 23 марта 1966 года при всплытии на сеанс связи севернее маяка «Русский» столкнулась с вынесенным из Белого моря ледяным полем, в результате чего на ограждении рубки образовалась вмятина, и был погнут перископ. В марте – июне 1966 года выполнила программу ряда различных испытаний. В июне 1966 года производилась киносъемка К-3 в надводном положении на ходу, моменты погружения и всплытия. 10 июля – 29 августа 1966 года выполняла задачи Боевой Службы в Атлантическом океане, Саргассовом море и Мексиканском заливе, имея на борту 4 торпеды со специальным боеприпасом. Плавание проходило в течении 49 суток без всплытия на поверхность. 12 марта – 30 апреля 1967 года произведено плановое докование и чистка труднодоступных мест прочного корпуса на СРЗ-10 в г. Полярном. 18 – 21 июня 1967 года проведены испытания по всплытию во льдах и пролому льда от 10 до 80 см. Испытания проведены успешно, но получены незначительные повреждения корпуса ограждения рубки и антенны станции «Свет».

10 июля – 11 сентября 1967 года выполняла задачи Боевой Службы в Средиземном море, имея на борту 4 торпеды со специальным боеприпасом. 8 сентября при возвращении с Боевой Службы на 56-е сутки похода северо-восточнее Фарерских островов на глубине 49 метров в 01.52 в 1-м отсеке возник пожар. При переходе личного состава во 2-й отсек пожар перекинулся и туда. При попытке разведки обстановки во 2-м отсеке волна угарного газа ворвалась в Централь-

ный Пост. Все 14 человек, находившиеся в этот момент в 3-м отсеке, потеряли сознание.

Единственный державшийся боцман Луня сумел в одиночку продуть балласт, отдраить входной люк, вытащить командира и его заме-



Авария на АПЛ «К-3»

стителя на палубу. Капитан 2 ранга Д. А. Жилиев, придя на мостике в сознание, спустился в Центральный Пост и по телефону на Пулт ГЭУ приказал командиру дивизиона движения инженер-капитану 3 рангу Ю. Некрасову принять командование подводной лодкой, прислать аварийную партию для борьбы за живучесть Центрального Поста и спасения личного состава. Приказание было выполнено, но за это время в трюме Центрального Поста от тяжелого отравления окисью углерода умер старшина 2 статьи М. Слукин.

На помощь К-3 были направлены буксир МБ52, спасатель «Бештау», большой противолодочный корабль «Стройный» и крейсер «Железняков». Первым к аварийной подводной лодке подошел разведывательный корабль «Вертикал», наведенный на потерявшую связь К-3 самолетами Ту-16, и сопровождал ее до территориальных вод СССР. В результате аварии погибло 38 человек из состава экипажа и прикомандированный на поход флагманский химик дивизии капитан-лейтенант В. Смирнов. 14 сентября 1967 года погибшие члены экипажа похоронены в братской могиле недалеко от поселка Заозерный Кольского полуострова Мурманской области. За проявленную стойкость и верность своему воинскому долгу все погибшие матросы, старшины и офицеры занесены в Книгу Почета Краснознаменного Северного флота. Семьям погибших боевые друзья оказали материальную помощь собранными денежными средствами. Семьям погибших офицеров и сверхсрочнослужащих предоставлены отдельные квартиры в городах Москве и Ленинграде. По заключению Государственной комиссии пожар произошел вследствие прорыва гидравлическим маслом паронитовой прокладки в машинке клапана вентиляции цистерны главного балласта №2 правого борта.

Под рабочим давлением сильно распыленное гидравлическое масло ударило в отсек, вспышка произошла из-за технически допустимых норм искрения процентного содержания кислорода в отсеке. Действия личного состава оценены как правильные.

Из открытого письма Президенту Российской Федерации Д. Медведеву (письмо бывшему Президенту РФ В. Путину осталось без ответа) от врача первой советской атомной подводной лодки К-3 в период ее ходовых и государственных испытаний в 1958 году, полковника медицинской службы в отставке Мазюка Игоря Аркадьевича:

«...Подводная лодка возвращалась в базу после двухмесячного боевого дежурства в океане. В результате разрыва системы гидравлики в торпедном (первом) отсеке ночью произошел объемный пожар, который немедленно перекинулся и во второй, жилой, отсек бегущими, горящими, как факелы, матросами. В течение нескольких минут в этих двух отсеках погибли 39 человек. Командир ПЛ капитан 2 ранга Ю.Ф. Степанов успел закрыть переборочный люк в третий отсек и спас тем самым от поджога остальные отсеки лодки, предотвратив ее гибель с оставшимся экипажем. После высадки в Норвежском море на аварийную К-3 оперативной группы был проведен анализ сложившейся обстановки и констатировано, что во втором и первом отсеках быстро накапливается из аккумуляторной ямы взрывоопасная водородно-воздушная смесь, которая от тления или искрящихся приборов может взорваться,



Памятник погибшим на «К-3» в г. Заозёрск (Западная Лица)

приведа к детонации находящиеся на стеллажах и в торпедных аппаратах боевые торпеды с обычными боеголовками и четыре ядерные торпеды мегатонной мощности каждая, также находящиеся в торпедных аппаратах.

Все корабли Северного флота, участвовавшие в спасательной операции, заняли места в противоатомной ордер, чтобы не пострадать при ядерном взрыве лодки. На самой лодке началась подготовка мероприятий по предупреждению взрыва.

Из добровольцев подготовили две аварийные партии, которые должны были войти в аварийные отсеки из третьего, закрыть переборочный люк между первым и вторым отсеками, закрыть грибки вентиляции аккумуляторной батареи, через которые водород поступает в отсеки, и отключить батарейные автоматы. Все это нужно было выполнить в полной темноте при окружающей температуре выше 50 градусов по Цельсию и в изолирующих органы дыхания противогазах ИП-46. Однако войти во второй отсек никому из обеих аварийных партий не удалось. Увидев в небольшую щель приоткрытого люка обезображенные пламенем тела своих товарищей, матросы аварийных партий срывали маски изолирующих противогазов из-за начавшейся рвоты, и мне приходилось оказывать им медицинскую помощь, так как штатный врач этой лодки был недееспособен из-за отравления средней степени тяжести продуктами горения. Возникла тупиковая ситуация, а взрыв мог произойти в любую минуту. Тогда командир 3-й дивизии контр-адмирал Н.К. Игнатов приказал войти в аварийные отсеки двум механикам руководящего звена, чтобы предотвратить взрыв. Оба наотрез отказались выполнять боевой приказ командира дивизии и предложили Н.К. Игнатову мою кандидатуру. Пригрозив механикам трибуналом, если все останутся живы, комдив приказал мне одному войти в отсеки и выполнить намеченные мероприятия. Приказ был отдан вежливо, но без церемоний, так как меня, единственного на лодке дееспособного врача, отрывали от оказания неотложной медицинской помощи двум десяткам пострадавших в аварии подводникам и бросали на амбразуру, чтобы заменить двух струсивших здоровых механиков в реальной схватке со смертью. Где еще могло произойти такое позорище?! Ведь подготовка инженеров-механиков в вопросах организации и борьбы за живу-

честь при авариях в сотни раз превышает по объему и качеству скромные навыки, которые получали тогда врачи. Кроме этих отказавшихся руководителей, на лодке были еще четыре десятка не пострадавших механиков.

Но выбор остановили на мне, и я без обсуждения выполнил приказ. С большим трудом, только в трусах, носках и перчатках, я смог протиснуться во второй отсек сквозь приоткрытую щель люка, подпертого изнутри обгоревшими трупами. Мне пришлось войти в отсек без страховки, и я отчетливо понимал, что у меня нет шансов вернуться оттуда живым, если мне станет плохо, так как за спиной у меня находились только двое струсивших механиков, которые, наверняка, не станут меня спасать. Ползком, по скользким от сукровицы трупам, я добрался в носовую часть второго отсека и, освободив от трупов люк, задраил его. После этого последовательно выполнил все запланированные операции по предупреждению взрыва. Попытавшись отдышаться, я непроизвольно выпрямился и ударился головой об острые обгоревшие металлические крепления приборов на подволоке и пробил маску противогаза и кожу головы. Лицо стала заливать кровь из раны, и последним усилием воли, ползком, мне удалось выбраться из этого ада.

После моего выхода из 2-го отсека были локальные взрывы водорода, о которых свидетельствовало резкое повышение температуры переборки. К счастью, батарея не взорвалась со всеми неизбежными катастрофическими последствиями. Уже в базе я был приглашен руководством государственной комиссии по расследованию этой тяжелой аварии, которую возглавляли первый заместитель Главкома ВМФ адмирал В. А. Касатонов, вице-адмирал Г.Н. Холостяков и командующий Северным флотом адмирал С.М. Лобов. Поскольку я был единственным, кто побывал в море в аварийном отсеке, меня попросили подробно отчитаться о своих действиях по предупреждению взрыва и высказать мнение о причине пожара. К тому времени все выполненные мной действия во 2-м отсеке были увидены специалистами госкомиссии при его вскрытии в базе.

...Я обратился с письменными доказательствами к заместителю генерального прокурора РФ С.Н. Фридинскому и с просьбой открыть уголовное дело по факту преступной фальсификации записи в вахтенном журнале аварийной атомной подводной лодки К-3 в

сентябре 1967 года, из которой следует позорящий ВМФ и страну вывод, что борьбой за живучесть на этой лодке никто не занимался, так как все струсил и безвольно подставил страну под риск международного ядерного конфликта. Ровно через месяц я получил отписку из Главной военной прокуратуры за подписью В.И. Леонтьева, что «...в настоящее время каких-либо оснований не доверять сведениям, отраженным тридцать девять лет назад в вахтенном журнале ПЛА К-3, не имеется».

...Что касается меня, то я гарантирую изложенную правду своей жизнью и не желаю продолжения издевательств чиновничьей «шпаны» над ветераном «холодной войны» на море, доказавшим свою преданность Родине ясным и эффективным поступком, который с иезуитской настойчивостью игнорируется теми, кто даже в мыслях повторить и сделать то, что сделал я, не сможет. А «до блестящая» прокуратура умывает руки и покрывает преступников.

...Я обращаюсь с просьбой к средствам массовой информации России, Украины и зарубежья перепечатать это письмо и таким образом найти живых свидетелей этой драмы, чтобы доказать, что еще есть в нашей жизни честные и порядочные люди, обладающие мужеством отстаивать непростую правду нашего Отечества. Надеюсь, что есть в резерве честные исполнители воли президента, способные после изучения всех материалов госкомиссии и следствия профессионально разобраться в этой неприглядной истории с ПЛА К-3 «Ленинский комсомол».

14 сентября – 5 ноября 1967 года произведен аварийный ремонт на ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинске. 20 апреля – 5 мая 1967 года произведено плановое докование подводной лодки. 21 – 29 июля 1968 года со 184-м экипажем приняла участие в тактическом учении КСФ и ДКБФ совместно с флотами стран Варшавского договора «Север». 26 августа – 21 декабря 1968 года произведен навигационный ремонт на СРЗ-10 в г. Полярном. 17 октября 1968 года в связи с пятидесятилетием ВЛКСМ награждена Памятным Знаменем МО СССР. 8 декабря 1969 года прибыла в губу Пала на СРЗ-10 в г. Полярный для производства среднего ремонта с модернизацией.

25 февраля 1971 года К-3 переведена в состав 17-й Дивизии подводных лодок КСФ. 28 декабря 1972 года подводная лодка после окончания ремонта перешла из губы Пала в губу Большая Лопаткина

для окончательного ремонта и загрузки ЗИП. 8–9 января 1972 года К-3 совершила межбазовый переход и прибыла к постоянному месту базирования 17-й Дивизии подводных лодок КСФ в губе Гремиха. 29 октября – 5 ноября 1972 года приняла участие в учениях на приз ГК ВМФ по обнаружению ПЛАРБ. 12 мая – 1 июня 1973 года выполнила задачи Боевой Службы в Атлантическом океане и Средиземном море. В 1974 года в составе дивизии переформирована в состав 11-й Флотилии подводных лодок КСФ с базированием на губу Гремиха. 15 марта – 5 мая 1974 года выполнила задачи Боевой Службы в Норвежском море и Северной Атлантике.

В феврале 1975 года при нахождении в полигоне Боевой Подготовки на глубине 60 метров произошло короткое замыкание в автоматическом переключателе резервного питательного насоса в 7 отсеке. Пожар был ликвидирован подачей ЛОХ из 8-го отсека, получили серьезные ожоги 2 человека. 24 апреля – 13 июня выполнила задачи БС в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях. В 1975 году атомная подводная лодка «Ленинский Комсомол» занесена в летопись трудовых дел ВЛКСМ, а ее экипаж удостоен Почетной грамоты ЦК ВЛКСМ и награжден Памятным знаменем МО СССР. 31 января – 21 февраля 1976 года проведено плановое докование в губе Гремиха. 1 июня – 27 июня 1976 года произведено аварийное докование на СРЗ-10 в г. Полярном. 25 июля 1977 года переклассифицирована в Большую Подводную Лодку. С 29 декабря 1981 года на СРЗ-10 в г. Полярный поставлена в средний ремонт с заменой кабельных трасс. 8 января 1981 года при проведении ремонтных работ произошел пожар, в результате которого выгорели недавно замененные кабельные трассы. 30 декабря 1981 года закончен средний ремонт, и БПЛ передана 184 экипажу для перехода к постоянному месту базирования. 25 мая – 25 июня 1982 года К-3 выполнила задачи Боевой Службы со 184-м экипажем на борту в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях. БС была посвящена XIX съезду ВЛКСМ. 15 августа 1982 года принята основным экипажем и в январе 1983 года поставлена в ремонт на СРЗ-10 в г. Полярном. 28 сентября 1984 года после окончания ремонта введена в состав сил постоянной готовности.

В 1985 году приняла участие в учениях «Океан-85», «Атлантика-85», «Север-85». 2–27 июля 1985 года выполнила задачи Боевого Дежурства и Боевой Службы в Норвежском море. В апреле 1986 года

поставлена на ремонт на СРЗ-10 в г. Полярном. В сентябре 1986 года передана экипажу БПЛ К-21 для продолжения ремонта. 20 сентября 1987 года с экипажем К-21, не завершив среднего ремонта, прибыла к месту постоянного базирования в губу Гремиха. 17 октября 1987 года приказом ГК ВМФ выведена из боевого состава ВМФ.

9 сентября 1988 года К-3 переформирована в учебно-тренировочное судно и поставлена на прикол в губе Гремиха. 14 марта 1989 года переименована в Б-3. 30 сентября 1993 года переведена в состав 285-го Дивизиона подводных лодок, выведенных из боевого состава. 5 ноября 1993 года переведена в состав 14-й Бригады подводных лодок, выведенных из боевого состава.

В ноябре 2002 года отбуксирована на ФГУП 10 СРЗ в г. Полярный на утилизацию, но в последующем было принято решение о переоборудовании подводной лодки в музей. В настоящее время ПЛА «Ленинский Комсомол» находится на стапеле в эллинге судоремонтного завода «Нерпа» в Снежногорске (Мурманская область) с выгруженной зоной ядерного топлива. Согласно постановлению Правительства РФ первая советская атомная подводная лодка К-3 проекта 627 «Ленинский Комсомол» должна быть переоборудована в музей.

На подводной лодке К-3 («Ленинский Комсомол»)

погиб уроженец Николаевской области

ПАСТАЛАТИЙ Виктор Семенович

матрос, торпедист

Подводная лодка К-19

16 октября 1957 года атомная подводная лодка К-19 зачислена в списки кораблей Военно-Морского Флота СССР. 27 декабря 1957 года в г. Обнинске сформирован экипаж. 17 октября 1958 года была заложена в цехе №50 на ССЗ №442 в г. Северодвинске как головная крейсерская подводная лодка с баллистическими ракетами проекта 658. 10 марта 1959 года на ССЗ №442 после обучения прибыл экипаж подводной лодки и был зачислен в состав 339-й Бригады СРПЛ Беломорской флотилии СФ. В 1959 году при производстве работ по оклейке корпуса в балластных цистернах произошел пожар, погибло 3 человека. 11 октября 1959 года К-19 была выведена из цеха в бассейн.



Подводная лодка К-19 в доке

В ходе торжественной церемонии брошенная рукой командира БЧ-5 бутылка с шампанским, скользя по винтам и обрезиненному корпусу подводной лодки, не разбилась. 17 октября 1959 года спущена на воду и переведена к достроечной стенке завода. Для подачи пара на период достройки ис-

пользовался лидер эсминцев «Баку». 17 октября 1959 года – 12 июля 1960 года прошла швартовные испытания.

В январе 1960 года из-за несогласованности действий сдаточной команды и членов экипажа произошла авария: оператор ПУ ГЭУ при опробовании системы управления компенсирующими решетками допустил посадку компенсирующих решеток ядерного реактора на нижние концевые упоры так, что погнулся шток привода компенсирующей решетки. Для устранения последствий аварии потребовалось вскрыть крышку реактора, выгрузить все тепловыделяющие элементы, заменить сборку реактора на новую, произвести перегрузку реакторов, вскрыть легкий и прочный корпуса, демонтировать многие системы. Операторы ПУ ГЭУ, допустившие аварию, были списаны с корабля, командир БЧ-5 понижен в воинском звании на одну ступень, сдаточный механик получил строгий выговор, ответственный сдатчик был снят с занимаемой должности. В мае-июне 1960 года К-19 прошла докование и одновременную перегрузку активной зоны с заменой поврежденного оборудования. Во время отворачивания шпилек крышки реакторов рабочие столкнулись с загадочным явлением.

Слесарь, выполнявший эту операцию, обнаружил в графитовой смазке на резьбе несколько штук довольно крупных, длиной 10–15 мм, черных, очень жестких на ощупь жуков, которые, помещенные на ладонь, спокойно передвигались. Для ответа на вопрос, как эти насекомые могли существовать в графитовой смазке уже не-

мало поработавшего на мощности реактора, их отправили в один из специализированных НИИ, но на заводе ответ так и не был получен.

12 июля 1960 года поднят Военно-Морской флаг. 13 июля – 17 июля 1960 года проведен выход на заводские ходовые испытания. 12 августа – 12 ноября 1960 года выполнила программу государственных испытаний, впервые опробовав пятисуточный режим полного подводного хода на предельной мощности, который завершился успешно. Но при всплытии в надводное положение оказалось, что большая часть резинового покрытия корпуса отслоилась, что в последующем потребовало повторного обрезинивания корпуса. При глубоководном погружении на предельную глубину на глубине 280 метров по периметру крышки люка в реакторный отсек стала просачиваться и распыляться забортная вода, о чем через оператора ПУ ГЭУ было доложено в Центральный пост. Но командир подводной лодки принял решение продолжать погружение. На отметке в 300 метров в отсеке встал плотный водяной туман, видимость резко снизилась, и когда из отсека поступил доклад «Заливает шестой отсек!», командир К-19 и ответственный сдатчик приняли решение об аварийном всплытии. Подводная лодка, переложив все рули на всплытие, увеличив скорость, начала аварийное продувание всех балластных цистерн. В результате предпринятого маневра К-19, выскочив на поверхность в непосредственной близости от обеспечивающего корабля, завалилась с опасным креном 45° на правый борт, а затем на левый борт.

В октябре 1960 года при удалении за борт досок от продуктового ящика через ДУК девятого отсека произошло заклинивание крышки этого устройства, и в отсек стала поступать вода, затопившая отсек на одну треть. 12 ноября 1960 года подписан приемный акт, К-19 вошла в состав Северного флота. В ноябре 1960 года в ледовых условиях совершила переход к месту базирования в губу Малая Лопатка и была зачислена в состав 206-й Отдельной Бригады подводных лодок Северного флота.

В декабре 1960 года при выполнении первого самостоятельного ввода ГЭУ операторами было допущено снижение уровня теплоносителя в компенсаторах объема первого контура реактора, что повлекло разрушение подшипников главного циркуляционного насоса, а затем выход из строя всего насоса. Вызванная из Северодвинска группа рабочих в течение недели выполнила работы по замене насоса без

вскрытия прочного корпуса, протаскив громоздкий агрегат из третьего в шестой отсек через переборочные люки. 7 июня 1961 года вошла в состав Северного флота. В 1961 году при выполнении операции по погрузке ракетного оружия был придавлен крышкой шахты и погиб матрос. В течение 1961 года отрабатывала задачи Боевой Подготовки, сделала три выхода, прошла под водой 5 892 мили, над водой — 529 миль.

В июне-июле 1961 года участвовала в учениях «Полярный круг». 3 июля 1961 года при возвращении после учений в пункт базирования в 70 милях от острова Ян-Майнен произошла авария реактора правого борта. В 04.00 при ходе в подводном положении и работе реакторов обоих бортов на мощности 35% вахтенный КГДУ обнаружил по контрольно-измерительным приборам падение давления и уровня в 1 контуре кормового реактора. Была сброшена аварийная защита реактора, отключены ресиверные баллоны газа высокого давления от 1 контура. Однако анализа показаний всех приборов личный состав не сделал, а занялся поисками места предполагаемого разрыва и принятием мер для поддержания циркуляции в контуре, стремясь



Оказание помощи аварийной ГЛ К-19 во время пожара на борту, 1972 г.

в первую очередь приостановить разогрев активной зоны реактора и ее расплавление, поскольку считал, что после расплавления ядерного топлива возможно создание критической массы и ядерный взрыв.

Попытки поддержания циркуляции по 1 контуру с помощью ГЦНПК и вспомогательного насоса, а также подъема давления в контуре насосами Т-4А и ЭПН-1, продолжавшиеся примерно два часа после начала аварии, результатов не дали: циркуляционные насосы срывало, несколько позже вспомогательный насос вышел из строя. В 04.22 К-19 всплыла в надводное положение и продолжала движение при работе реактора и линии вала левого борта. Через 30–40 минут после начала аварии появилась и быстро начала расти гамма-активность. Появившуюся газовую и аэрозольную активность удалось несколько снизить вентиляцией реакторного отсека. В 07.00 была предпринята попытка аварийной проливки реактора через магистраль воздухоудаления по нештатной схеме от насоса Т-4А. Однако сразу после пуска насоса шланг был сорван. Очередная попытка создания циркуляции по 1 контуру с помощью ГЦНПК привела к выходу его из строя. В 08.45 после приварки героическими усилиями аварийной партии трубопровода к воздушнику вновь была собрана нештатная аварийная схема проливки реактора.

Подачей воды в реактор температура в активной зоне была снижена с 400 градусов до 330 к 12.20 тех же суток. В результате разгерметизации реактора и проводимых работ, а также удаления воды из реакторного отсека трюмным насосом 10 отсека радиационная обстановка на подводной лодке резко ухудшилась, загрязнение распространилось по всему кораблю. Командиром было принято решение об эвакуации экипажа. 4 июля 1961 года, через сутки после начала аварии, в 04.00 весь личный состав был снят на дизельные подводные лодки С-159 и С-270, но позже передан на подошедшие эсминцы. На случай появления иностранных кораблей К-19 была подготовлена к затоплению. Причиной течи 1-го контура явился разрыв импульсной трубки от напорной линии циркуляционного насоса к датчикам 1-го контура, вследствие чего на ПУ ГЭУ прибор показывал нулевое значение, хотя давление в контуре частично сохранялось. Об этом свидетельствовало наличие давления в баллонах газа высокого давления, отключенных после начала аварии. По показаниям манометра реакторного отсека оно равнялось 92 кг/см^2 , что свидетельствовало

о малой течи, а не разрыве 1-го контура, как посчитал личный состав. После аварии физиками-ядерщиками была доказана невозможность ядерного взрыва корабельного реактора даже после полного расплавления тепловыделяющих сборок. В июле – декабре 1961 года после того, как К-19 была отбуксирована в базу (была поставлена на бочку на рейде в губе Западная Лица), в течение шести месяцев проходила дезактивацию. В результате сильного переоблучения в течение нескольких суток скончалось 6 человек, а впоследствии еще 2 человека.

9 июля 1961 года перечислена в состав вновь созданной 31 Дивизии подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с прежним местом базирования. В июле – августе 1961 года после постановки К-19 на бочку на рейде в губе Западная Лица подводной лодке К-107 была поставлена задача — выгрузить с К-19 и загрузить в свою шахту ракету Р-13. Задача была выполнена, но не с первого подхода к борту К-19, так как был достаточно высокий уровень радиации. В конце концов ракета была перегружена в шахту на подводную лодку К-107. 6 августа 1961 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и отвагу, проявленные при выполнении боевой задачи, 26 членов экипажа награждены орденами и медалями.

14 декабря 1961 года К-19 отбуксирована на ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинск. В январе 1962 года согласно решения Совета Министров СССР от 30 января 1961 года подводная лодка была принята в восстановительный ремонт с заменой реакторного отсека и модернизацией по проекту 658М. 15 октября 1963 года К-19 спущена на воду после окончания модернизации. 14 декабря 1963 года К-19 вышла на государственные испытания, в течение которых успешно выполнила стрельбу ракетой Р-21 из подводного положения. 30 декабря 1963 года подписан приемный акт о передаче подводной лодки с ракетным комплексом Д-4 в состав ВМФ. 17 марта 1964 года выпущена Директива о передислокации дивизии в бухту Ягельная в губе Сайда и переподчинении ее в состав 12-й Эскадры подводных лодок СФ. 15 февраля 1965 года переформирована в состав 31-й Дивизии подводных лодок 12-й Эскадры подводных лодок СФ с базированием на бухту Ягельная губы Сайда.

В 1966 году К-19 выполнила задачи первой Боевой Службы длительностью 41 сутки. 10 марта 1967 года комсомольская организация

К-19 была занесена в Книгу Почета ЦК ВЛКСМ и награждена Грамотой «За мужество, стойкость, высокое боевое мастерство и образцовую эксплуатацию техники». 11 апреля 1967 года комсомольская организация подводной лодки награждена Памятным Знаменем ЦК ВЛКСМ. В октябре 1967 года К-19 заняла первое место в состязаниях по тактической подготовке на приз ГК ВМФ в честь 50-летия Октября. Подводная лодка была награждена Красным Знаменем Совета Министров СССР, переходящим Призом и Грамотой ГК ВМ.

В ноябре 1967 года – декабре 1968 года К-19 прошла текущий ремонт. 15 ноября 1969 года при отработке задач боевой подготовки с 345-м экипажем на траверзе мыса Териберский в подводном положении при изменении глубины с 60 на 90 метров в 07.30 произошло столкновение с американской ПЛА SSN-615 «Gato», в результате чего обе лодки получили серьезные повреждения. К-19 всплыла в надводное положение и вернулась в пункт базирования с повреждениями носовой оконечности.

4 декабря 1969 года экипажу вручено Памятное Знамя ЦК ВЛКСМ. С 20 октября по 9 декабря 1970 года выполнила задачи второй Боевой Службы. С 27 апреля по 29 июня 1971 года выполнила задачи третьей БС. В декабре 1971 года вышла на четвертую Боевую Службу с 345-м экипажем. При первом погружении подводная лодка провалилась на глубину более 100 метров, но аварийным продуванием балласта всплыла на поверхность. Проверка расчета дифферентовки ошибок не выявила. Повторное погружение снова привело к провалу на глубину. При детальном осмотре трубопроводов трюмной помпы обнаружен свищ на трубопроводе от уравнильной цистерны, по причине которого трюмная помпа не имела возможности откачивать воду из уравнильной цистерны, а уравнильная цистерна считалась пустой, в то время как в действительности была заполнена. После наложения бугеля из ткани с эпоксидной смолой подводная лодка продолжила движение по плану Боевой Службы. 24 февраля 1974 года при движении подводной лодки на глубине 120 метров в 10.54 в трюме 9 отсека произошло возгорание масла, вылившегося из свища на трубопроводе судовой гидравлики 17 февраля и попавшего на воздухонагреватель фильтра локального узла очистки воздуха. Из-за промедления с объявлением аварийной тревоги и ошибочного доклада о возгорании щита ГРЩ-3 пожар быстро потушить



«К-19» во время второй аварии

не удалось, через две минуты после объявления тревоги К-19 всплыла в надводное положение, но из-за разрыва перемычки ВВД в отсеке создавалось давление более 3 кг/см^2 , что усугубило ситуацию. Огонь перекинулся в 8 отсек, в концевом 10 отсеке оказались отрезанными 12 человек. Позже были загазованы и другие отсеки. Была сброшена аварийная защита реакторов, операторы покинули ПУ ГЭУ. Из-за ошибочных действий личного состава был залит морской водой дизель-генератор правого борта, а дизель-генератор левого борта не удалось запустить из-за неисправности регулятора возбуждения, в результате чего подводная лодка осталась в дрейфе без средств энергообеспечения с запасом ВВД около 44%. 8 марта 1972 года по морскому обычаю похоронены лейтенант В. Хрычиков и старшина 2 статьи К. Марач. К концу дня к аварийной подводной лодке подошли корабли и суда спасательного отряда (всего в операции по спасению подводной лодки было задействовано более 30 кораблей и судов Северного и Черноморского флота).

Подошедшими судами проведена эвакуация 52 членов экипажа по канатной дорожке и 32 подводников — вертолетом с БПК «Вице-адмирал Дрозд». На подводную лодку был подан воздух высокого давления и электропитание. 18 марта 1972 года из 10-го отсека выведе-

но 12 человек личного состава, находившегося там с начала аварии. 2 апреля 1972 года после буксировки на расстояние 2 160 миль буксирами «СБ-38», «Стерегающий», СС «Бештау» и СС «Агажен» К-19 прибыла в Североморск. В результате аварии и спасательной операции на борту подводной лодки погибло 28 человек и еще два человека в штормовых условиях из других экипажей на борту плавбазы «Магомет Гаджиев» и на крейсере «Александр Невский». 25 членов экипажа похоронены в г. Полярном, капитан 3 ранга Л. Цыганков по просьбе родственников похоронен на Братском кладбище в г. Севастополе.

15 июня – 5 ноября 1972 года на СРЗ «Звездочка» в г. Северодвинске прошла ускоренный аварийный ремонт с целью проверки мобилизационных возможностей предприятий промышленности, а с целью проверки психологической устойчивости личного состава для приема подводной лодки после восстановления был назначен 345-й экипаж. В ноябре 1972 года при возвращении после ремонта в пункт базирования при прохождении боновых ворот в ограждении рубки произошло возгорание пиломатериалов, погруженных на заводе. Возгорание потушено силами личного состава и подошедшими буксирами. 8 января – 28 февраля 1973 года выполнила задачи пятой Боевой Службы с оценкой «Отлично».

18 марта 1973 года выполнила ракетную стрельбу с оценкой «Отлично». В мае 1973 года с первым экипажем Крейсерской подводной лодки К-40 перешла в п. Островной Йоканьганской ВМБ для проведения перегрузки активных зон. 1 июня 1973 года начаты работы по перегрузке активных зон. 19 июля 1973 года передана экипажу К-19. 13 сентября 1973 года закончены работы по перегрузке активных зон. 27 февраля – 14 апреля 1974 года выполнила задачи шестой Боевой Службы с оценкой «Отлично». 18 марта 1975 года выполнила зачетную ракетную стрельбу с оценкой «Отлично». 22 ноября 1975 года начат средний ремонт с модернизацией по проекту 658С на СРЗ-10 в г. Полярном, в ходе которого на подводной лодке был демонтирован ракетный комплекс Д-4. Вместо него установлено ВБАУ «Залом». 25 июля 1977 года переклассифицирована в БПЛ. 15 ноября 1978 года произошло возгорание окрашенных поверхностей и термоизоляции на подволоке 6 отсека, погашенное подачей фреона системы ЛОХ. 26 июля 1979 года переклассифицирована в подводную лодку связи, присвоен тактический номер КС-19. 30 ноября 1979 года после успеш-



Аварийное всплытие

ного прохождения ходовых испытаний передана ВМФ СССР. Вошла в состав 18-й Дивизии подводных лодок 11-й Флотилии подводных лодок КСФ с базированием на губу Гремиха (Йоканьга). В декабре 1979 года по итогам боевой и политической подготовки экипаж занял 1-е ме-

сто на соединении. В 1980 – 1982 годах успешно проведены испытания новой техники связи. В 1981 году переформирована в состав 18-й Дивизии подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок КСФ с базированием на губу Нерпичья (Западная Лица). По другим данным, в 1980 – 1982 гг. входила в состав 49-й Бригады подводных лодок 9-й Эскадры подводных лодок КСФ с базированием на губу Ара (г. Видяево).

15 августа 1982 года в 18.01 в аккумуляторном отсеке при проведении лечебного цикла произошло короткое замыкание в щите батарейных автоматов правого борта. В результате короткого замыкания и выброса пламени электродуги получили ожоги разной степени тяжести 2 человека, один из которых скончался в госпитале. Причиной аварии явилось попадание на разнополярные шины постороннего предмета. В декабре 1982 года окончена опытная эксплуатация ВБАУ «Залом», устройство принято на вооружение. В 1983 году перечислена в состав 7-й Дивизии подводных лодок КСФ с базированием на губу Ара (Видяево). В 1984 году экипаж производил испытания новой техники связи силами СРЗ-10 в г. Полярном. На время испытаний и модернизации подчинена 46-й Отдельной Бригаде ремонтирующихся подводных лодок КСФ с базированием на Полярный. В 1985 – 1986 годах установка и испытание новой техники связи. В 1987 году экипаж успешно сдал курсовые задачи, вошел в состав кораблей 2-й линии. В 1988 году возбуждено ходатайство перед ГШ ВМФ и ГТУ ВМФ о выводе из боевого состава. 19 апреля 1990 года К-19 выведена из бое-

вого состава ВМФ в резерв, произведены организационно-штатные мероприятия, в ходе которых численность экипажа сокращена с 114 до 44 человек. 4 декабря 1992 года К-19 перечислена в состав Отдельной Бригады подводных лодок и поставлена на прикол в губе Пала. В 1992 году была переименована в БС-19. В 1996 году перечислена в состав 346-го Дивизиона кораблей отстоя и поставлена на прикол в губе Ура (г. Видяево). В марте 2002 года планировалась для съемок фильма «К-19» по запросу американской киностудии, но ГК ВМФ отказал в сотрудничестве. В мае 2002 года отбуксирована на ФГУП ПО СРЗ «Нерпа» в бухту Кут для утилизации. В августе 2003 года на территории ФГУП ПО СРЗ «Нерпа» состоялось последнее посещение подводной лодки членами экипажа, после чего корпус К-19 был разделан на металл, не смотря на обращение общественности с предложением о переоборудовании подводной лодки в музей. Срезанная рубка оставлена на территории предприятия для последующей установки на месте захоронения членов экипажа в г. Полярном. В октябре 2003 года находилась в завершающей стадии утилизации. После формирования трехотсечного блока с ядерным реактором последний был доставлен в базу временного хранения в губе Сайда.

В феврале 2008 года в корпусном цехе СРЗ «Нерпа» велось создание мемориала подводной лодки К-19. Предполагалось воссоздать прежний силуэт рубки ракетносца, внутри которой разместить демонстрационный зал длиной 22 метра и высотой 6 метров, который будет обустроен подъемно-мачтовыми устройствами и соответствующими приборами. По информации пресс-службы, к концу лета сформированную конструкцию предполагалось разрезать на транспортные секции для отправки в Москву. Памятник предполагалось установить на одной из московских набережных. Все работы по созданию проекта памятника-мемориала, монтажу конструкций и установке должны были выполнять спе-



Памятник погибшим на ПЛ «К-3»

циалисты СРЗ «Нерпа». Финансировал проект Благотворительный Фонд первого экипажа К-19. Данных об установке мемориала на настоящий момент нет.

Всего с момента постройки К-19 совершила 6 Боевых Служб общей продолжительностью 310 суток, с борта подводной лодки произведено 22 запуска БР Р-21 и выполнено 60 торпедных стрельб. К-19 прошла 332 396 миль за 20 223 ходовых часа. За первую в Военно-Морском флоте серьезную аварию ядерного реактора с тяжелыми последствиями среди подводников получила прозвище «Хиросима».

На подводной лодке К-19 погиб уроженец г. Николаева

ПОВСТЬЕВ Юрий Николаевич

инженер-капитан 3 ранга, командир дивизиона движения

Подводная лодка К-152 («Нерпа», «Chakra»)

Российская гвардейская атомная подводная лодка проекта 971У «Щука-Б» заложена на стапелях Амурского судостроительного завода в конце 1991 года под заводским номером 518. Спуск на воду состоялся 24 июня 2006 года. Первоначально передача подводной лодки ВМС Индии планировалась 15 августа 2007 года, но Амурский судостроительный завод задержал строительство корабля на десять месяцев. 11 июня 2008 года на К-152 начались испытания перед вводом в эксплуатацию. В конце октября подводная лодка вышла в открытое море. 31 октября лодка совершила первое погружение. 8 ноября 2008 года в рамках очередного этапа государственной приёмки К-152 «Нерпа» вышла из акватории завода «Звезда» в Большом Камне для производства торпедных стрельб в одном из районов боевой подготовки флота. В этот день на «Нерпе» на палубах второго отсека произошло несанкционированное срабатывание системы пожаротушения. ПДК в среднем по 2-му отсеку была превышена в 300 раз. На некоторых гражданских специалистах кислородные аппараты были надеты, но включены не были. В результате 20 человек погибло (3 военнослужащих и 17 гражданских специалистов), 21 человек получил ожоги дыхательных путей, удушья и обморожения. На подводной лодке находилось 208 человек, в том числе 81 военнослужащий, остальные — гражданские лица: сдаточный экипаж, который управлял подводной



Подводная лодка К-152 «Нерпа» на военно-морском параде

лодкой, и другие заводские специалисты. ГЭУ авария не затронула, опасности радиоактивного заражения не возникло. К-152 своим ходом прибыла на пункт временного базирования в город Большой Камень, пострадавшие были доставлены на берег большим противолодочным кораблём «Адмирал Трибуц», откуда направлены в госпиталь Тихоокеанского флота в соседний населённый пункт Фокино.

Прокуратурой было возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил вождения и эксплуатации военного корабля, повлёкшее по неосторожности смерть более двух лиц». Следователи военно-следственного управления СКП установили, что систему пожаротушения несанкционированно включил один из матросов экипажа. Против него было возбуждено уголовное дело по статье «Причинение смерти по неосторожности». Невнятные показания матроса в целом сводятся к тому, что он начал менять настройки датчиков системы пожаротушения от скуки, поскольку кто-то ему сказал, что система отключена. Установив для датчиков температуры слишком высокие показатели, он тем самым вынудил противопожарную систему заподозрить пожар в отсеке. Когда система выдала запрос на тушение пожара, матрос ответил на него разрешающей командой, после чего в отсеки стал поступать фреон. Однако член сдаточной команды подводной лодки, инженер-механик Амурского судострои-

тельного завода, сказал, что, по его мнению, матрос не мог самостоятельно запустить систему, а причиной аварии являются конструкторские недоработки в системе «Молибден» (пульте общекорабельных систем) — система не доведена, доработки системы последние три месяца не велись.

4 декабря 2008 года было сообщено, что в систему пожаротушения вместо тетрафтордибромэтана (малотоксичного вещества IV класса опасности) был закачан тетрахлорэтилен — ядовитое соединение, отравление которым может приводить к летальному исходу.

10 февраля 2009 года Амурский судостроительный завод подал в суд на поставщиков фреона, который был использован на «Нерпе». Комиссия, проводившая расследование аварии, после завершения работы присвоила итоговому акту гриф «Совершенно секретно».

31 марта 2011 года Военная прокуратура ТОФ передала дело в Тихоокеанский флотский военный суд. Обвинения были предъявлены командиру подводной лодки — по статье 286 часть 3 пункт «в» УК РФ и трюмному машинисту — по статье 109 часть 3 и статье 118 часть 2 УК. 25 апреля на предварительном слушании суд принял решение, что дело будет рассмотрено с участием присяжных заседателей. Первое заседание суда состоялось 22 июня. Суд проходил в закрытом режиме в связи с секретностью обсуждаемых сведений. На заседании 5 июля матрос отказался от сделанных ранее признаний и фактически заявил о своей невиновности. Свои прежние показания он назвал самооговором, данным им под «воздействием силовых структур». 30 сентября 2011 года коллегия присяжных оправдала обвиняемых. Однако 17 октября прокуратура подала в Военную коллегия Верховного суда представление об отмене приговора.

На восстановление после аварии потребовалось 1,9 млрд рублей, что предположительно связано с разрушением части оборудования корабля тетрахлорэтиленом, являющимся активным растворителем. Был заменён фреон, изменён алгоритм управления системой пожаротушения. Проведена ревизия оборудования и переподготовка всей сдаточной команды, насчитывающей около 200 человек.

В феврале 2009 года высокопоставленная делегация ВМС Индии провела инспекцию состояния АПЛ. Перед проведением инспекции было сообщено, что комиссия будет состоять из 4-х человек, в том числе главный инспектор по ядерной безопасности.



Подводная лодка К-152 «Нерпа»

Повторные заводские ходовые испытания начались 10 июля 2009 года. В составе нового экипажа остались люди, пострадавшие при аварии и прошедшие реабилитацию.

Первый этап испытаний был успешно завершён 27 июля. Через несколько дней начался второй этап испытаний, который продолжался 3 недели и завершился в конце августа. В октябре начался последний этап государственных испытаний, который был завершён 25 декабря. 28 декабря 2009 года подводная лодка прошла все этапы заводских и государственных испытаний. В этот же день в городе Большой Камень Приморского края состоялась торжественная церемония вхождения атомной подводной лодки «Нерпа» в боевой состав ВМФ России. По состоянию на май 2011 год подводная лодка находилась в Большом Камне, где расположен завод «Восток».

После многочисленных переносов сроков сдачи в лизинг 30 декабря 2011 года был подписан акт приёма-передачи. 23 января 2012 года состоялась торжественная церемония передачи АПЛ в ВМС Индии сроком на 10 лет. Церемония прошла на территории судоремонтного завода в городе Большой Камень. По приглашению индийской стороны на церемонии присутствовал командир подводной лодки, командовавший К-152 во время аварии 2008 года.

Подводная лодка получила имя INS «Chakra». Ранее это имя носила советская подводная лодка К-43 проекта 670 «Скат», входившая в индийский флот на условиях лизинга в 1988 – 1992 годах.

4 апреля 2012 года подводная лодка была официально принята на вооружение индийских ВМС.

На подводной лодке К-152 («Нерпа») погиб
уроженец Николаевской области

СУЛИМОВ Владимир Сергеевич

сдаточный механик Амурского судостроительного завода



**МАРТИРОЛОГ
погибших подводных лодок Отечества
(1945 – 2011)**



За послевоенный период (от окончания Второй мировой войны до момента последнего случая гибели российской подводной лодки) подводный флот СССР и России потерял по различным причинам 17 подводных лодок. Все они перечислены в данном Мартирологе, который построен по хронологическому принципу. Типовая справка по каждой погибшей подводной лодке включает в себя порядковый номер ее потери в данный период для подводного флота Отечества в целом, ее название, наименование флота (флотилии), в состав которого она входила к моменту своей гибели, место и причину гибели данной подводной лодки, количество погибших подводников указано цифрами. В качестве дополнительной информации указываются даты возможного обнаружения погибшей лодки на дне моря и ее подъема.

Отдельно указаны случаи потерь русских и советских подводных лодок, официально еще не вошедших к этому моменту в состав флота или же, наоборот, уже исключенных из его состава.

1945 – 2003

1. **М-19** (7-й ВМФ, Тихоокеанский флот) — 1 июня 1948 года затонула в Японском море в районе Советской гавани в результате аварии (столкновение с подводной лодкой М-12). 2 июня 1948 года подводная лодка поднята спасательным судном «Песчаный» и вновь введена в строй.

2. **С-117** (бывшая Щ-117 «Макрель», 7-й ВМФ, Тихоокеанский флот) — 15 декабря 1952 года погибла в Тихом океане в Татарском проливе в районе Холмска (остров Сахалин) в результате аварии неустановленного характера. Погибло 52 подводника.

3. **М-200 «Месть»** (Краснознаменный Балтийский флот) — 21 ноября 1956 года затонула в Финском заливе Балтийского моря в районе Таллинна в результате аварии (столкновение с эскадренным миноносцем «Статный»). Погибло 29 подводников.

4. **М-351** (Черноморский флот) — 22 августа 1957 года затонула в Черном море в районе Балаклавы в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса). 26 августа 1957 года подводная лодка поднята спасательным судном «Бештау» и вновь введена в строй.

5. **М-256** (Краснознаменный Балтийский флот) — 26 сентября 1957 года затонула в Финском заливе Балтийского моря в районе Таллинна в результате аварии. Погибло 35 подводников. В 1957 году подводная лодка поднята спасательным судном «Коммуна» и вновь введена в строй.

6. **С-80** (Северный флот) — 27 января 1961 года затонула в Баренцевом море севернее полуострова Рыбачий в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса). Погибло 68 подводников. 24 июля 1969 года подводная лодка поднята спасательным судном «Карпаты» и из-за невозможности ввода в строй взорвана.

7–8. **Б-37** (Северный флот), **С-350** (Северный флот) — 11 января 1962 года затонули в Кольском заливе Баренцева моря в Полярном в результате аварии на Б-37 (взрыв собственных торпед). Погибло 122 подводника на обеих подводных лодках, а также на берегу. В 1962 году обе подводные лодки подняты и пошли на слом.

9. **К-129** (бывшая Б-103, Краснознаменный Тихоокеанский флот) — в период 8–12 марта 1968 года (точная дата не установлена) затонула в Тихом океане в 350 милях северо-западнее Гавайских островов по неустановленной причине. Погибло 97 подводников. 4 июля 1974 года частично поднята американским судном «Glomar Explorer».

10. **К-8** (Краснознаменный Северный флот) — 12 апреля 1970 года затонула в Бискайском заливе Атлантического океана в 300 милях северо-западнее побережья Испании в результате аварии (внутренний пожар). Погибло 52 подводника.

11. **С-178** (Краснознаменный Тихоокеанский флот) — 21 октября 1981 года затонула в заливе Петра Великого Японского моря у острова Скрыплева в результате аварии (столкновение с судном «Рефрижератор-13»). Погибло 32 подводника. 15 ноября 1981 года подводная лодка поднята спасательным судном «Жигули» и пошла на слом.

12. **К-429** (Краснознаменный Тихоокеанский флот) — 24 июня 1983 года затонула в бухте Крашенинникова (по другим данным — Саранная) Тихого океана в 4,5 милях от восточного побережья полуострова Камчатка в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса). Погибло 17 подводников. 6 августа 1983 года подводная лодка поднята, но 13 сентября 1985 года вновь затонула в бухте Сельдевая (район Петропавловска-Камчатского), 22 сентября 1985 года вторично поднята и в дальнейшем использовалась в качестве учебно-тренировочной станции.

13. **К-219** (Краснознаменный Северный флот) — 6 октября 1986 года затонула в Саргассовом море в 600 милях северо-восточнее Бермудских островов в результате аварии (взрыв ракеты и пожар). Погибло 4 подводника.

14. **К-278** «Комсомолец» (Краснознаменный Северный флот) — 7 апреля 1989 года затонула в Норвежском море в 100 милях юго-западнее острова Медвежий (Норвегия) в результате аварии (внутренний пожар). Погибло 42 подводника.

15. **Б-33** (Краснознаменный Тихоокеанский флот) — 26 января 1991 года затонула во Владивостоке в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса). 27 января 1991 года подводная лодка поднята и пошла на слом.

16. **К-141 «Курск»** (Северный флот) — 12 августа 2000 года затонула в Баренцевом море в результате внутреннего взрыва. Погибло 118 подводников. 13 августа 2000 подводная лодка обнаружена и обследована на грунте. 8 октября 2000 года поднята.

17. **К-159** (Северный флот) — 30 августа 2003 года затонула в Баренцевом море у северного побережья Кольского полуострова вблизи острова Кильдин в результате аварии (поступление воды внутрь корпуса) во время буксировки на утилизацию. Погибло 9 подводников. В тот же день подводная лодка обнаружена на глубине 238 метров и обследована.

Итого в послевоенный период (1945 – 1991) было потеряно 17 советских подводных лодок (в том числе 1 — дважды, 11 — безвозвратно), из них 15 — в результате аварий, 1 — по точно не установленной причине.

Море взяло к себе 677 моряков-подводников.

Кроме того, в послевоенный период были потеряны еще 2 бывшие подводные лодки, официально исключенные из списков флота:

С-201 (бывшая Щ-201 «Сазан», Черноморский флот) — в 1956 году (точная дата не установлена) затонула в результате аварии в Черном море в Поти.

ЗАС-10 (бывшая ПЗС-57, первоначально С-104, Тихоокеанский флот) — 10 декабря 1957 года как плавучая зарядовая станция потеряна в заливе Васильева острова Парамушир (Курильские острова) в результате навигационной аварии. Впоследствии ПЗС поднята и пошла на слом.

Список используемой литературы

1. Аммон Г.А., Березовский Н.Ю. Боевая летопись Военно-морского флота: 1917–1941. — Москва: Воениздат, 1992.
2. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945 гг. Справочник. — М.: Воениздат, 1988.
3. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945. — М.: Воениздат, 1988.
4. Березовский Н.Ю., Бережной С.С. Боевая летопись Военно-морского флота, 1941–1945 гг. — Москва: Воениздат, 1992.
5. Боевая деятельность подводных лодок Военно-морского флота СССР в Великую отечественную войну 1941–1945 гг. / Под общей редакцией Хаханова С.Н. — Т. 1. — Москва: Военное издательство, 1969.
6. Боевой путь Советского Военно-морского флота / Издание 3-е, дополненное. — Москва: Воениздат, 1974.
7. Боженко П., Воронов А., Смагин А., Стрельбицкий К. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904–1991 // Тайны подводной войны. — № 5 (ноябрь 1999 г.). — С. 57–67.
8. Гавриленко Г.И., Каутский И.А., Дмитриев Ф.А. Книга памяти подводников Военно-Морского Флота, погибших в годы Великой Отечественной войны / Издание 2-е, исправленное и дополненное. — СПб, 1997.
9. Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение. — М.: Воениздат, 1990.
10. Документы Архивного отдела Центрального Военно-морского Архива Министерства Обороны Российской Федерации, г. Москва.
11. Документы Российского государственного архива Военно-Морского Флота, г. Санкт-Петербург.
12. Дроговоз И.Г. Большой флот страны советов. — Мн.: Харвест, 2003.
13. Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.
14. Из бездны вод. Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников / Составитель Н.А. Черкашин. — М.: Современник, 1990. — 557 с.

15. Исторические журналы подводных лодок.
16. Исторические журналы соединений подводных лодок.
17. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР 1945–1991 гг. — Санкт-Петербург: Историческое морское общество, 1996.
18. Максимов Ю.А. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. при воздействии оружия противника. — Москва: Воениздат, 1956.
19. Морозов М.Э. Подводные лодки в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — Часть 2. Черноморский флот. — М.: Стратегия КМ, 2003.
20. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. — Часть 1. Краснознаменный Балтийский флот. — М.: Полигон, 2001.
21. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. — Часть 3. Северный флот. — М.: Стратегия КМ, 2005.
22. Не вернувшиеся из глубин / Составитель В.Н. Костриченко. — Севастополь, 1999.
23. Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945. — СПб., 2004. — 285 с.
24. Платонов А.В., Лурье В.М. Командиры советских подводных лодок 1941–1945. — Санкт-Петербург: Цитадель, 1999.
25. Русин Ю.А. Книга памяти подводников. — Санкт-Петербург, 1994.
26. Тайны подводной войны. Малоизвестные страницы Второй Мировой войны на море 1939–1945 гг. — Вып. 1. — М.: Московский Клуб истории флота, 1995. — 108 с.
27. Тарас А.Е. Подводные лодки Второй мировой войны. — Мн.: Харвест, 2004. — 478 с.
28. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. — Ленинград: Судпромгиз, 1963.
29. Широкопад А.Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. — Москва: АСТ, 2002.
30. Широкопад А.Б. Оружие отечественного флота. — Минск, М.: Харвест, АСТ, 2001. — 656 с.



Бойко Владимир Николаевич,

капитан 1 ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота, кандидат военных наук, член Союза писателей-маринистов. Родился в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии Краснознаменного Северного Флота. Участник 16 боевых служб. После увольнения в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и службы занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной гражданской службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил общественными организациями ветеранов Военно-Морского Флота Российской Федерации. Автор публикаций «100 лет со дня гибели русской подводной лодки «Камбала», «50 лет Атомному Подводному Флоту», «Гибель подводной лодки Л-24», «Бухта Голландия», «Трофейные румынские подводные лодки на службе Черноморского флота СССР», «Подводные лодки Севастопольского ВВМИУ», «Подготовка офицеров Русского флота в 1905–1920 гг.», «Подготовка офицеров ВМФ СССР», «Подводные лодки Севастопольского ВВМИУ», Книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Верхневолжья, погибших в XX веке, книг «Севастопольский Морской Кадетский Корпус — Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Не служил бы я на флоте...», Книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Одессы,

Севастополя, Запорожья, Харькова, Николаева, Херсона, погибших в годы Великой Отечественной войны, инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, погибшим в годы Великой Отечественной войны. За высокие достижения в военно-морской общественной деятельности в 2008 году удостоен Высшей международной общественной награды — ордена «Золотая Звезда».

Участник 43-го и 44-го Международных конгрессов подводников в Москве, Шербуре и Париже, Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



Мацкевич Владислав Витольдович,

капитан 2 ранга, родился в 1934 году в Забайкалье. В 1958 году закончил высшее военно-морское инженерное училище подводного плавания в г. Севастополь (затем СВВМИУ). Назначен командиром моторной группы, а спустя год — командиром БЧ-5 подводной лодки С-345 25 БПЛ Северного флота. Через два года назначен на должность пФ-5 по живучести 25 бригады ПЛПЛ СФ, затем в 1963–64 годах был советником флагманского инженер-механика подводных сил (бригады) республики Индонезия. После завершения заграничного командирования служил пФ-5 по живучести 22 БПЛ 37-й дивизии ПЛПЛ Балтийского флота, а через два года назначен пФ-5 штаба 37-й дивизии ПЛПЛ. Прошел курсы повышения квалификации при 91-м НИИЦ ОДАС МО, НИИ Коломенского машиностроительного завода и СВВМИУ. Неоднократно участвовал в несении боевой службы на ПЛПЛ и крейсере «Свердлов» в составе походного штаба.

В 1968 году по состоянию здоровья переведён старшим преподавателем военно-морской кафедры Николаевского кораблестро-

ительного института им. адмирала Макарова (НКИ). На кафедре им оборудована специализированная аудитория по эксплуатации корабельных дизелей, лаборатория действующей техники и лаборатория дефектоскопии. Многократно участвовал в дальних шлюпочных походах студентов по Черному морю и Днепру. В 1970 году, к 50-летию НКИ, им вместе с другим преподавателем ВМК создан музей адмирала С.О. Макарова, в котором продолжает работать научным руководителем на общественных началах. Музей включен в «Морской энциклопедический словарь». В 70–80-х годах им заложена основа фонда старых книг по истории флота в НКИ. Закуплено более двухсот книг XVIII, XIX и начала XX веков. Подавляющее большинство — раритеты. Приобретено несколько сот томов журналов «Морской сборник», начиная с I тома 1848 года. После демобилизации из рядов ВМФ в 1984 году ему предложено организовать службу стандартизации и метрологии университета. Разработал 7 стандартов НКИ и ряд методических документов в системе управления качеством НИОКР.

В настоящее время работает главным метрологом Национального университета кораблестроения имени адм. Макарова (бывший НКИ). В марте 2006 г. участвовал в праздновании 100-летия подводных сил России в г. Санкт-Петербурге.

С 2010 г. — председатель Николаевского отделения Всеукраинской ассоциации писателей-маринистов.

ПЕРВЫЙ УКРАИНСКИЙ ЖУРНАЛ ПОДВОДНИКОВ



Независимое Военное Обозрение «Фарватер submariners» является научно-популярным иллюстрированным изданием. Материалы, используемые в обозрении, основаны на фактах из архивов участников тех или иных событий, ставших историей подводного и надводного флотов. Журнал поддерживает тесную связь с историками флота и любителями морской тематики. «Фарватер submariners» знают и читают во многих городах Украины, России, Белоруссии, Франции, Польши, США, Англии, Германии.

С нашим журналом вы окунетесь в виртуальный мир моряков-подводников, примете участие в тайных операциях «стальных акул» и расследовании их загадочных исчезновений. Вы узнаете о судьбах, славе и трагедии экипажей и их субмарин, познакомитесь с описанием, схемами, фотографиями и историями различных проектов дизельных и атомных подводных лодок.

Коллектив НВО постоянно работает над формой и содержанием журнала. Мы принимаем пожелания, замечания и просьбы читателей, что положительно сказывается на качестве издания.

Редакция НВО журнал «Фарватер submariners» тесно сотрудничает с Советом Всеукраинского союза писателей-маринистов и заключила соглашение о создании единого главного издательского органа организации с использованием названия журнала — «Издательский центр «Фарватер submariners» Всеукраинского союза писателей-маринистов».

Вы можете приобрести «Фарватер submariners» через наш интернет-магазин или по подписке через редакцию.

Адрес редакции: 61204, Украина, г. Харьков, пр-т Людвига Свободы, д. 48А, кв. 245

Реквизиты для связи:

тел.: (057) 338-37-89, (097) 489-94-51,
e-mail: info@farvater-submariners.com.ua,
e-mail: farvater_submariners@meta.ua

Сайт: www.farvater-submariners.com.ua



Ю.С. Крючков
«Подводные лодки и их создатели 1900-2000: драмы людей, кораблей и идей»

Твёрдый переплёт, 512 страниц,
678 иллюстраций

**КУПИТЬ ПО ЦЕНЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВА:**

(067) 800-70-70, (0512) 37-81-28
e-mail: eltalisman@pochta.ru

Почтовый адрес: а/я 255, г. Николаев,
Украина, 54018

Автор – Юрий Семенович КРЮЧКОВ, доктор технических наук, профессор, академик Академии судостроительных наук Украины, член Национального союза журналистов Украины.

Книга о прошлом, настоящем и будущем подводных лодок, об основных вехах столетнего развития этих самых наукоёмких кораблей, их техники и вооружения, о взаимосвязи достижений подводного кораблестроения с достижениями науки и техники, о тернистом пути от примитивных погружающихся лодок до истинно подводных кораблей, и о людях, их создавших.

Впервые история развития подводных лодок тесно увязана с творческими биографиями их создателей (более 65 биографий конструкторов). Подробно рассказывается о важнейших событиях в развитии подводных лодок, о достижениях, трудностях и ошибках — о драмах идей, кораблей и людей. Особое место уделено созданию и развитию энергетических установок, оружия нападения и защиты, средств связи и наблюдения.



ОТ РУКОПИСИ ДО ТИРАЖА

Верстка, дизайн, корректура, оцифровка схем и чертежей, подбор иллюстраций, печать книг, брошюр, журналов и газет.

(067) 800-70-70 

Літературно-художнє видання

Бойко Володимир Миколайович
Мацкевич Владислав Вітольдович

**КНИГА ПАМ'ЯТІ
підводників ВМФ,
уродженців м. Миколаєва
й Миколаївської області,
що загинули у ХХ столітті**

(російською мовою)

Комп'ютерна верстка, дизайн та коректура:
Торубара О.С.
Ілюстрації: Торубара В.В.

Формат 60 x 84^{1/16}. Умов. друк. арк. 13,25.
Тираж 100 пр. Зам. №2/11.

Видавець ФОП Торубара О.С.
54001, м. Миколаїв, вул. Наваринська, 5/17
тел.: (0512) 37-81-28, (067) 800-70-70
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2832 від 19.04.2007