

Владимир Бойко

**ТРАГЕДИИ
ЧЕРНОМОРСКОГО
ПОДПЛАВА**



УДК
ББК 8
<

Бойко В.

«Трагедии Черноморского подплава»

- Севастополь, издатель СПД Бакулин В.А., 2012 г.

- 356 стр с илл.

ISBN

Ветеран-подводник Военно – морского флота России, капитан 1 ранга Владимир Бойко в книге «Трагедии Черноморского Подплава» показывает, какую огромную цену пришлось заплатить подводникам Черноморского флота за Победу в Великой Отечественной войне, годы становления и в мирное время.

Книга снабжена множеством редких фотографий, предназначена подводникам ВМФ и широкому кругу читателей, интересующихся военно-морской историей XX века.

Уважаемые подводники и ветераны Черноморского Подплава! Уважаемые читатели!



Черноморский Подплав за полувековую историю Подводных Сил не сумел избежать гибели и аварий на подводных лодках, о которых рассказывается в книге «Трагедии Черноморского Подплава». О начале становления Черноморского Подплава, его действиях в Первую мировую войну и предвоенное время автор книги, ветеран-подводник ВМФ РФ Владимир Бойко, рассказал в предыдущих книгах-«Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде

Севастополя» и «Подводные лодки Первой мировой войны», вышедших в свет в начале 2012 года. В «Трагедиях Черноморского Подплава» автором охвачен период истории Подводных Сил Черноморского флота во время Великой Отечественной войны и в послевоенное время.

К 22 июня 1941 года в соединениях Черноморского флота имелось 44 боеготовые подводные лодки. Из них больших – 6, средних – 19, малых – 19. В строю находилось 25 подводных лодок, в ремонте – 19. За исключением пяти подводных лодок А-1 – А-5 (тип АГ), все подводные лодки были введены в состав Черноморского флота в 1930–1940-х годах и имели неплохие тактико-технические данные. В 1941–1944 годах советские подводные лодки провели на Черном море 152 атаки. В результате у противника были потоплены 12 транспортных судов, 2 буксира, 3 баржи, 6 быстроходных десантных барж, паром «Зибель», а также 19 болгарских и турецких каботажных судов и шхун. При этом были потоплены противником или пропа-



ли без вести 28 подводных лодок Черноморского Подплава: А-1, А-3, Д-4, Д-6, Л-6, Л-23, Л-24, М-31, М-33, М-34, М-36, М-51, М-58, М-59, М-60, М-118, С-32, С-34, Щ-203, Щ-204, Щ-206, Щ-208, Щ-210, Щ-211, Щ-212, Щ-213, Щ-214, Щ-216.

В 1950-е годы в Черноморский Подплав начали входить новые типы подводных лодок: в состав 2-й Бригады было принято девять подводных лодок тип «М» XV серии. С 1951 года в состав Подводных Сил Черноморского флота стали вводиться подводные лодки нового поколения – проекта 613. В 1960 году в Черное море по внутренним водным путям перешли две подводные лодки проекта 644, каждая из которых несла по две крылатые ракеты П-5. Эти ракеты, запущенные у нейтральных вод Черного моря, могли поразить любой объект на территории Турции, а Стамбул – стреляя из своих баз в Балаклаве и Севастополе. Первые две подводные лодки проекта 644 – С-46 и С-69 – были введены в состав 155-й Бригады подводных лодок в ноябре 1960 года и стали базироваться на Балаклаву. Их габариты позволяли входить в канал «Объекта К-825» (подземной базы подводных лодок).

В послевоенный период подводники-черноморцы понесли не боевые потери: в 1956 году предназначенная на слом подводная лодка С-201 затонула у причала в Поти (поднята и разделана на металл в Инкермане); в августе 1957 года при отработке элемента «Срочное погружение!» в Балаклавской бухте затонула подводная лодка М-351 (впоследствии поднята силами АСС флота, гибели личного состава среди подводников не было); 17 марта 1989 года при буксировке на разделку на металл в г.Одессу буксир МБ-303 в нарушение инструкций развил скорость в 10 узлов, в результате чего напором воды была отжата крышка торпедного аппарата и вода через негерметичные переборки затопила отсеки. Через 3 часа после начала буксировки подводная лодка затонула на траверзе мыса Херсонес. В 1998 году подводная лодка С-348 обнаружена на дне на глубине 98 метров.

В книге «Трагедии Черноморского Подплава» рассказано о гибели и авариях подводных лодок Черноморского



флота, помещены фотографии погибших подводных лодок, показан боевой путь каждой погибшей подводной лодки.

В приложении к книге приведены выписки из приказов и Директив Наркома ВМФ СССР Н.Г.Кузнецова в годы Второй мировой войны, касающихся Черноморского флота и предложения британского офицера-подводника по поводу эффективного использования подводных лодок Черноморского Подплава в годы Великой Отечественной войны после его участия в боевом походе подводной лодки М-34.

Книга «Трагедии Черноморского Подплава» готовилась не по приказу, а по зову души в дань памяти подводникам, отдавшим свои жизни её Величеству – Подводной лодке. Создание этой книги принадлежит профессиональному офицеру-подводнику, Владимиру Бойко, посвятившему себя и свою жизнь службе на атомных подводных лодках, равнодушному к истории и современному состоянию подводного флота.



При подготовке этой книги автор проделал большую исследовательскую работу, просмотрев массу печатных источников, но хочет предупредить читателя, что достоинства предлагаемой его вниманию книги, если таковые имеются, это, прежде всего достоинства источни-

ков, по которым она написана; в то же время ответственность за ошибки и неточность в этой работе автор целиком берет на себя. Читатель не сможет не заметить, что некоторые известные ему трагедии подводных лодок Черноморского Подплава описаны здесь иначе, чем в работах, которые он читал раньше. В этом нет ничего странного. Когда при написании своей книги автор консультируется с десятком источников, сообщающих об одном и том же случае, ему волей-неволей приходится выбирать нечто среднее, отбрасывая то, что, на его взгляд, является недостоверным, и, оставляя сведения, которые, по его мнению, не противо-



речат здравому смыслу. Автора, заимствующего для своего труда из нескольких источников, мы имеем право называть исследователем.

Данная книга предназначена подводникам ВМФ и широкому кругу читателей, интересующихся военно-морской историей XX века, создана в целях военно-патриотического воспитания молодежи, и является познавательной и полезной для ее изучения. В настоящее время автор закончил работу над трехтомником под общим названием «Подплав Черноморского флота», охватывающий три периода истории Подводных Сил ЧФ: 1907 – 1935; 1935 – 1945; 1945 – 2011 гг.

Память о погибших подводных лодках и подводниках навсегда останется в людских сердцах, будет бережно храниться подводниками новых поколений.

Владимир Попов
капитан I ранга
командир 153 Бригады
подводных лодок
(1988-1990)



От автора



Трагедии с двадцатью двумя подводными лодками Черноморского Подплава произошли в период 1904-1939 гг.:

- подводная лодка «Камбала» 29 мая 1909 года в ходе учебной атаки была таранена линкором «Ростислав» и затонула на внешнем рейде Севастополя;
- подводная лодка «Морж» 11 мая 1917 года пропала без вести в районе Босфора, подорвавшись на mine в районе Эрегли или была потоплена 15 мая 1917 года немецким гидросамолетом;
- подводная лодка №-3 (Дунайская флотилия) 12 апреля 1918 года захвачена и взорвана австрийцами в районе Рени на Дунае;
- подводные лодки «Лосось», «Судак», «Карась», «Карп», «Краб», «Налим», «Кит», «Орлан», «Лебедь», «Пеликан», «Кашалот», «Нарвал», «Гагара» и «Скат» 26 апреля 1919 года затоплены англо-французскими войсками в районе Севастополя. Восемь из них были в разное время подняты и сданы на слом;
- подводная лодка АГ-21 была затоплена англичанами в районе Потти. 25 мая 1928 поднята и после ремонта вошла в состав РККФ под наименованием «Металлист»;
- подводные лодки АГ-22, «Буревестник», «Утка» и «Тюлень» интернированы французскими властями в Бизерте (Тунис) в 1924 году, были сданы на слом в 1930 году;
- подводная лодка «Металлист» (№-16, АГ-21) 8 июня 1931 года столкнулась у устья реки Бельбек с эсминцем «Фрунзе» и затонула. 10 июня 1931 года поднята, отремонтирована и 1 января 1932 года введена в строй.

Об этих подводных лодках рассказано ранее в книгах



«Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя» и «Подводные лодки Первой мировой войны».

За период Боевых действий в Великой Отечественной войне в Черноморском Подплаве находились в строю 60 подводных лодок ВМФ СССР. С 1942 года им противостояли 5 немецких подводных лодок (тип II), доставленных по Дунаю, и 5 итальянских сверхмалых лодок (тип СВ), доставленных по суше. В боевом строю Черноморского флота числились подводные лодки:

29 малых лодок: А-1, А-2, А-3, А-4, А-5, М-30, М-31, М-32, М-33, М-34, М-35, М-36, М-51, М-52, М-54, М-58, М-59, М-60, М-62, М-111, М-112, М-113, М-114, М-115, М-116, М-117, М-118, М-120, М-202.

20 средних: Щ-201, Щ-202, Щ-203 («Камбала»), Щ-204 («Миного»), Щ-205, Щ-206 («Нельма»), Щ-207, Щ-208, Щ-209, Щ-210, Щ-211, Щ-212, Щ-213, Щ-214, Щ-215, Щ-216, С-31, С-32, С-33, С-34, С-36, С-37, С-38.

7 больших: Д-4, Д-5, Д-6 («Якобинец»), Л-4 («Революционер»), Л-5, Л-6 («Карбонарий»), Л-23, Л-24, Л-25.

Из этих 60 подводных лодок боевые потери составили 30 подводных лодок – ровно 50%.

В первые дни Великой Отечественной войны немцы заминировали подходы к Севастополю минами, сброшенными с самолетов, временно заблокировав находившиеся в нем подводные лодки. Четырем подводным лодкам удалось выйти в дальний дозор: в районах между Констанцой и Сулиной, Констанцой и Бургасом начались минные постановки.

Подводные лодки также крейсировали возле турецких и болгарских портов, и в районе Босфора, где ожидали германские корабли, на тот случай, если их пропустят турки из Средиземного моря. Во второй половине 1941 года советские подводные лодки действовали позиционным методом на морских коммуникациях противника в западной и северо-западной части Черного моря. Этот метод оказался малоэффективным в условиях мелководья, минных заграждений и сильной противолодочной обороны противника, при низкой активности судоходства в этот период. Каботажное судоходство вдоль румынского и болгарского побе-



режья предоставляло много заманчивых целей, но успехи советских черноморских подводных лодок были весьма незначительными, так как применялась неверная тактика.

После падения Николаева и Херсона, Севастополь был окружен. Все подводные лодки ушли в Потю и Батум, где отсутствовала судоремонтная база для них.

Общие итоги первого полугодия войны были для подводного флота неутешительны. Командующий флотом дал суровую оценку действиям подводников в 1941 году. В Приказе по этому поводу говорилось: «Итоги подводной войны Черноморского флота за 6 месяцев войны показывают абсолютно неудовлетворительные результаты – при выполнении моих приказаний в части использования подводных лодок... За полгода потоплено шесть транспортов противника, в то же время погибло семь наших подводных лодок». В Приказе также были указаны конкретные недостатки и причины таких низких результатов. К концу 1941 года подводными лодками Черноморского флота в 24 торпедных атаках были потоплены 6 судов, в том числе 1 немецкая десантная баржа и 2 малых турецких судна. Наиболее крупными были: итальянский танкер «Superga» и румынский пароход «Peles» (оба потопила Щ-211), итальянский танкер «Torchello» (потопила Щ-214).

За шесть месяцев 1941 года погибли 7 подводных лодок: М-34, М-58, М-59, Щ-204, Щ-206, Щ-211, С-34.



С начала 1942 года по причине перебазирования флота в порты Кавказского побережья (Новороссийск, Туапсе, Очамчира, Батум, Потю) сократилось время пребывания лодок на позициях, и поэтому возникла необходимость использовать подводные лодки в качестве транспортов для снабжения Севастополя, вследствие чего их ограниченные боевые возможности еще больше сократились. Малые подводные лодки (тип «М» и тип «А») ограничили севером



западным сектором Черного моря, остальные подводные лодки действовали у берегов Румынии и Крыма.

С 17 мая 1942 года по 1 июля 1942 года двадцать четыре подводные лодки совершили 80 транспортных походов из Новороссийска и Туапсе к Севастополю. При этом им шестьдесят восемь раз удалось прорваться в осажденный Севастополь, двенадцать транспортных походов завершились неудачей: на этом маршруте погибло две подводные лодки.

В общей сложности подводные лодки доставили в Севастополь 3695 тонн груза (2156 тонн – снаряды; 1031 тонна – продовольствие; 508 тонн бензина).

Кроме того, были доставлены сорок шесть офицеров связи и медицинских работников, восемь ящиков орденов. Из Севастополя подводные лодки вывезли 1392 человека, около трех тонн документов и ценностей. Весь этот груз взял бы легко один грузовой пароход среднего водоизмещения, но в условиях полного господства немецкой авиации у берегов Крыма этот вариант полностью исключался.

За 1942 год потоплено подводными лодками ЧФ 15 судов противника: 8 турецких судов, 3 немецких, 3 румынских, 1 болгарское судно. Наиболее крупные жертвы: румынские пароходы «Carpati» (потопила А-3), немецкий пароход «Salzburg» (потопила М-118).

Погибло тринадцать подводных лодок: **М-31, М-33, М-60, М-118, Щ-208, Щ-210, Щ-211, Щ-212, Щ-213, Щ-214, А-1, Д-6, Л-24, С-32.**

В 1943 году на вооружении торпед для подводных лодок были внедрены новые взрыватели, но успехи оставляли желать лучшего.

За 1943 год было потоплено 17 кораблей противника: 10 немецких, 4 турецких, 2 румынских, 1 болгарское судно. Наиболее крупные: румынские пароходы «Suceava» (потопила С-33) и «Boy Feddersen» (бывший советский «Харьков») (потопила Д-4), немецкие пароходы «Santa Fe» (потопила Д-4), «Tishbe» (потопила Щ-215), болгарский пароход «Варна» (потопила Д-4). Погибло четыре подводные лодки: **М-51, Щ-203, А-3, Д-4.**

В начале 1944 года подводные лодки ЧФ действовали в



районе Одессы и Скадовска в контакте с самолетами-разведчиками. Операции в Черном море закончились после того, как осенью 1944 года нашими войсками были захвачены все румынские и болгарские порты.

За 9 месяцев 1944 года были потоплены 5 кораблей противника: 2 немецких, 2 турецких и 1 болгарское судно, наиболее крупное из них – германская не самоходная баржа Е-5. Погибли четыре подводные лодки: **М-36, Щ-216, Л-6, Л-23.**

Всего за 4 года Великой Отечественной войны подводные лодки Черноморского флота потопили торпедным, артиллерийским и минным оружием 43 судна, нанесли повреждения 13 транспортным судам. Гвардейскими подводными лодками ЧФ стали: М-35, М-62, С-33, Щ-205, Щ-215, Краснознамёнными подводными лодками-А-5, М-111, М-117, Л-4, С-31, Щ-201, Щ-209. Подводникам-черноморцам: капитану 2 ранга Б.А.Алексееву, капитанам 3 ранга М.В.Грешилову, Я.К.Иосселиани, капитан-лейтенантам А.Н.Кесаеву, Н.И.Малышеву, М.И.Хомякову, мичману И.С.Перову, старшему краснофлотцу А.С.Морухову-присвоено звание Героя Советского Союза.

1-я Бригада подводных лодок Черноморского флота удостоилась ордена Красного Знамени и наименования Севастопольской, 2-я Бригада-ордена Ушакова I степени и наименования Констанцской.

Навечно останутся в нашей памяти подвиги черноморских подводников в годы Великой Отечественной войны. Действуя в неимоверно тяжелых условиях, которые и не снились никаким другим подводникам стран, участвовавших во Второй мировой войне, подводники Черноморского Подплава показали образцы мужества, отваги и не-





плохой уровень оперативно-тактического мастерства.

После Великой Отечественной войны Черноморский Подплав также не избежал трагедий: в 1956 году предназначенная для разделки на металл подводная лодка С-201 затонула у причала в Поти, в августе 1957 года в Балаклавской бухте затонула подводная лодка М-351, 17 марта 1989 года подводная лодка С-348 затонула на траверзе мыса Херсонес.

Владимир Бойко
вице-президент
Союза ветеранов-подводников ВМФ и ВМС
Автономной Республики Крым
ветеран-подводник ВМФ РФ





ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ВМФ РОССИИ И СССР НА ЧЕРНОМОРСКОМ ТВД

1914-1918

Военные действия на Черноморском театре военных действий германо-турецкий флот развязал 29 октября 1914 года. Главной задачей Черноморского Подплава стало нарушение морских перевозок противника и блокада Босфора. При решении этих задач тактика подводных лодок получила наибольшее развитие. Подводные лодки сочетали, исходя из обстановки, позиционный метод с методом крейсерства, как в ограниченном, так и в обширном районе, стрельбу одиночными торпедами с залповой стрельбой. В нескольких случаях было организовано использование подводных лодок в тактических группах. За время военных действий (прекращены 16 декабря 1917 года) была потеряна лишь одна подводная лодка «Морж». Из-за малочисленности у Черноморского флота подводных лодок, способных действовать на большом удалении от своих баз, дефектов торпедного оружия, полностью прервать морские перевозки противника им не удалось, хотя во второй половине 1916 года они были близки к достижению этой цели.

1918 – 1924

Боевое применение подводных лодок имело весьма ограниченное значение. У Советов не было в то время Военно-морских Сил на Черном море, тем более Подплава. Лишь в марте 1920 года началось формирование Морских и речных Сил Юго-Западного фронта. В Николаеве Советам достались, находившиеся в сборке две подводные лодки тип АГ и детали для двух таких же подводных лодок, находившиеся в ящиках. Стояла на приколе подводная лодка «Нерпа» (тип «Морж»), предназначенная с 1917 года для капитального ремонта. 22 сентября 1920 года на подводной лодке АГ-23 был поднят Военно-Морской флаг. Вступлением в строй АГ-23 началось создание в составе Морских Сил Черного и Азовского морей Дивизиона подводных лодок.



За период 1914-1920 годов Черноморским Подплавом были потеряны восемнадцать подводных лодок: англо-французскими войсками затоплены 13 подводных лодок (АГ-21, «Гагара», «Кашалот», «Кит», «Лебедь», «Лосось», «Налим», «Нарвал», «Орлан», «Пеликан», «Скат», «Судак», «Краб»). В Бизерту (Тунис) ушли четыре подводные лодки: АГ-22, «Буревестник», «Тюлень», «Утка». Кроме этого, английские войска затопили в Севастополе подводную лодку «Карп», исключенную в марте 1917 года из списков кораблей Черноморского флота.



1941

В начале войны основной судоходный путь противника на Черном море пролегал вблизи западного побережья и соединял порты Констанца, Сулина, Бургас, Варна. Этот район, для которого характерны малые глубины (20-метровая изобата расположена в 10-20 милях от берега), был неудобен для действий наших подводных сил. Небольшая протяженность транспортных линий позволяла врагу совершать переходы из одного порта в другой в течение одной ночи. Напряженность судоходства была незначительной, так как основной груз-румынская нефть-доставлялся главным образом по Дунаю и железной дороге. Направление движения изменилось после оккупации противником Крыма. С этого времени перевозки стали осуществляться по трассам Констанца — Одесса и Одесса — Севастополь. Иногда суда шли и прямым, кратчайшим путем между Констанцой (или другими портами) и Севастополем. В качестве транспортных средств использовались, как правило, десантные паромы и другие мелкосидящие суда. Попасть в них торпедами было очень трудно.

Обеспечивая защиту своих коммуникаций, противник еще до начала боевых действий выставил параллельно береговой черте минные заграждения. Границы заграждений долгое время оставались не выявленными, и случалось, что наши подводные лодки, находившиеся на позиции, манев-



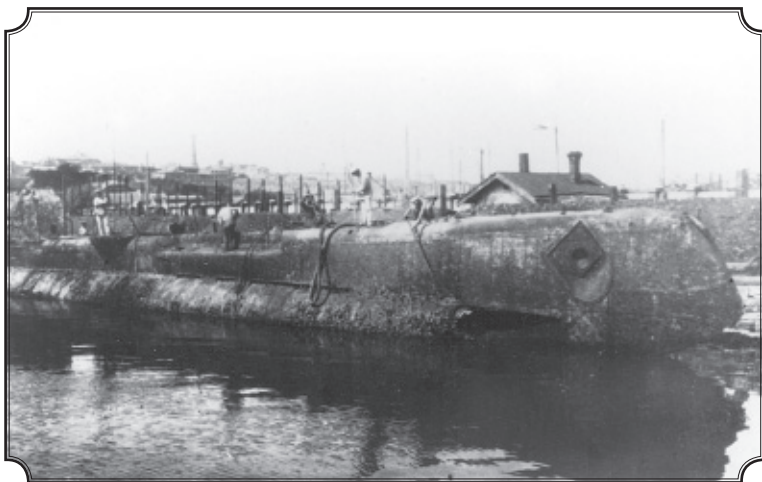
Подводная лодка «Нарвал»



Подводная лодка «Скат»



Подводная лодка «Лебедь»



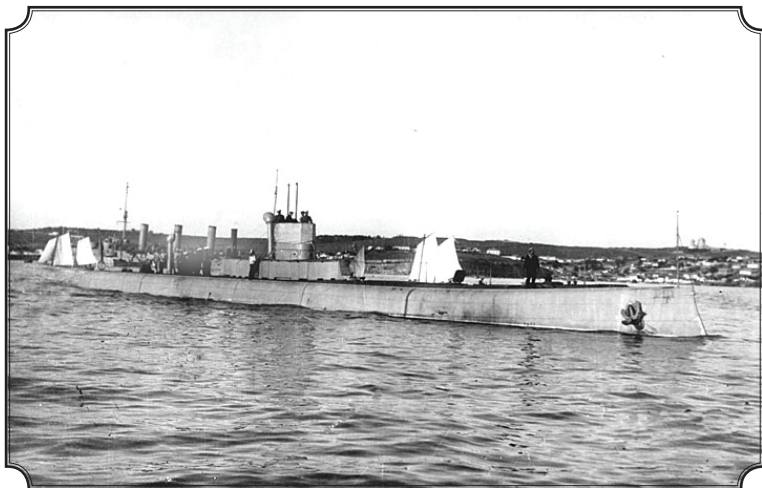
Подводная лодка «Пеликан»



**Подводная лодка «Орлан»
во время пробного погружения**



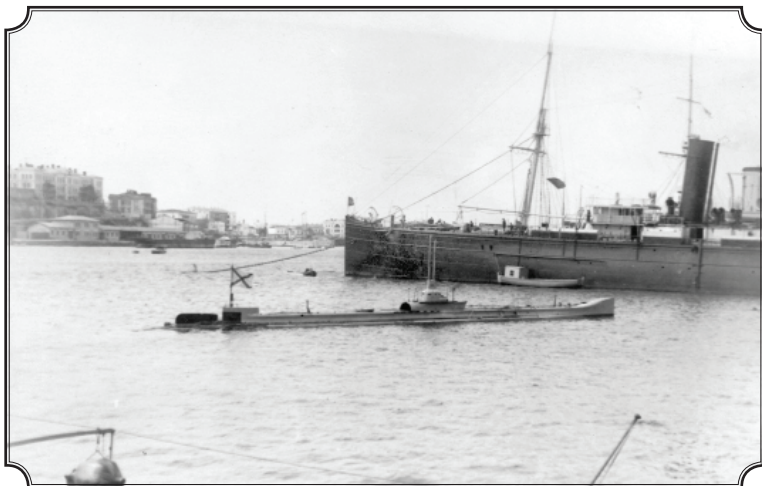
**Подводные лодки
«Лосось», «Судак», «Карп» и «Карась»
в Севастополе**



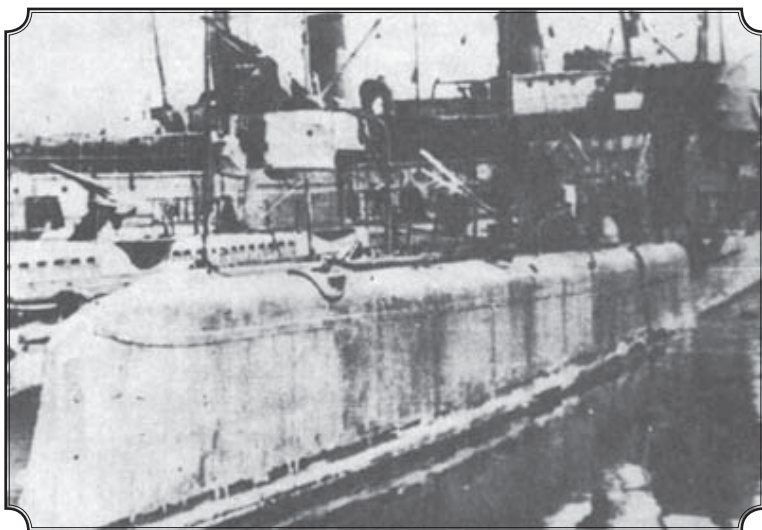
**Подводная лодка (минный заградитель)
«Краб»**



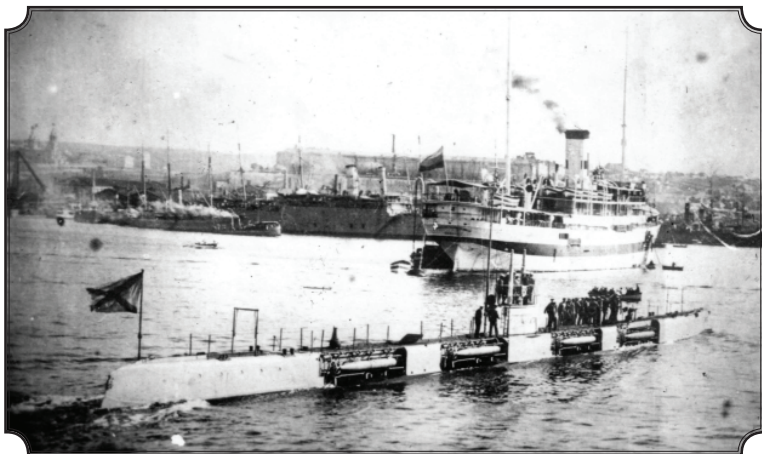
**Подводная лодка
«Кашалот»**



**Подводная лодка
«Камбала»**



**Подводная лодка
«Буревестник»
в Бизерте**



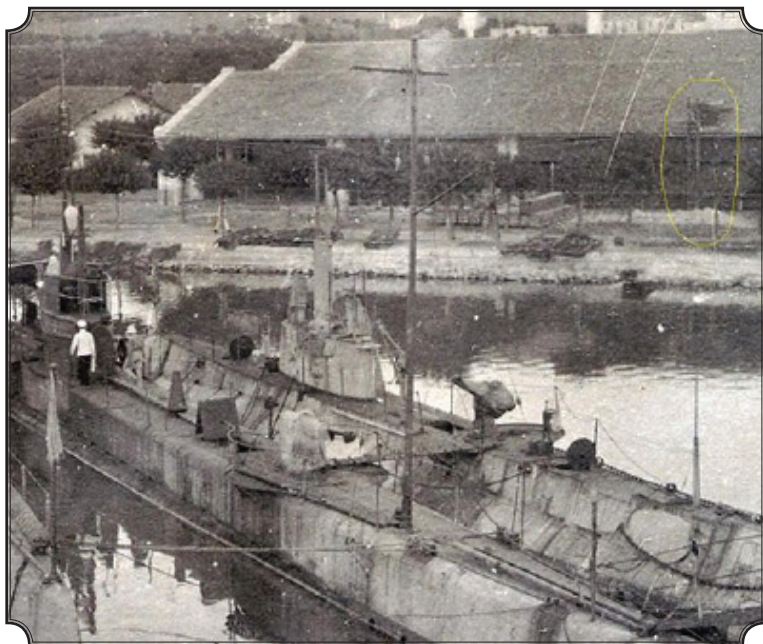
Подводная лодка
«Морж»



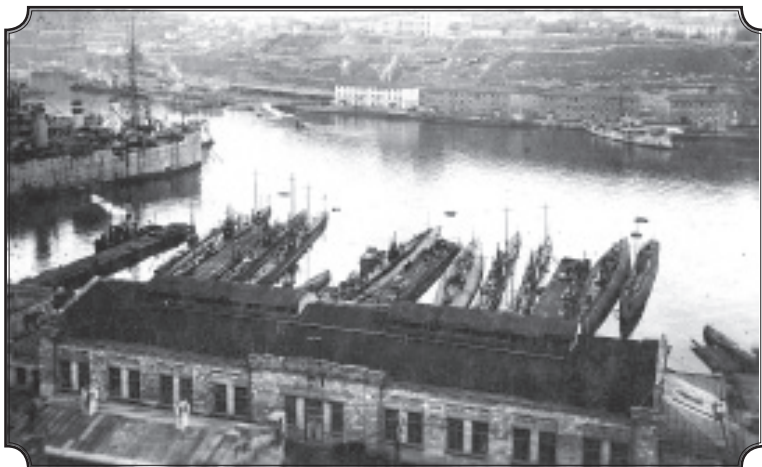
Подводная лодка
«Карп»



**Поводные лодки
«Утка» и «Тюлень»
в Бизерте**



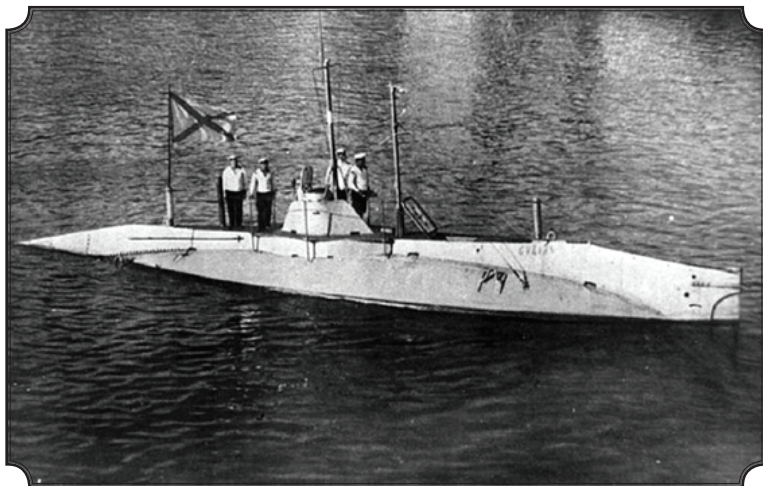
**Подводная лодка
АГ-22 в Бизерте (на втором плане)**



Подводные лодки в Севастополе. 1918 год.



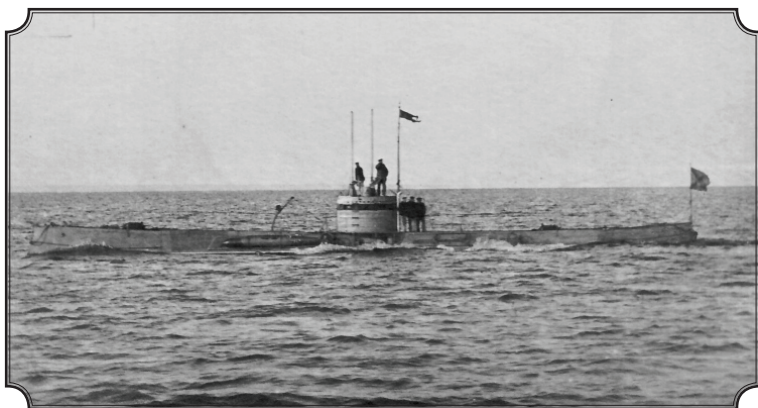
**Подводная лодка
«Лосось»**



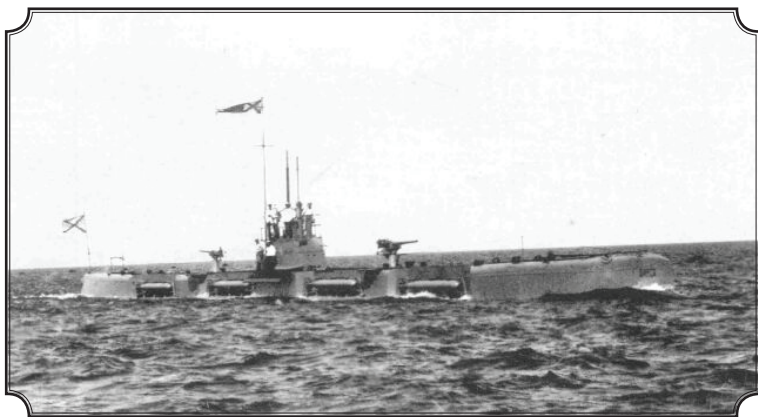
**Подводная лодка
«Судак»**



**Подводная лодка
АГ-21**



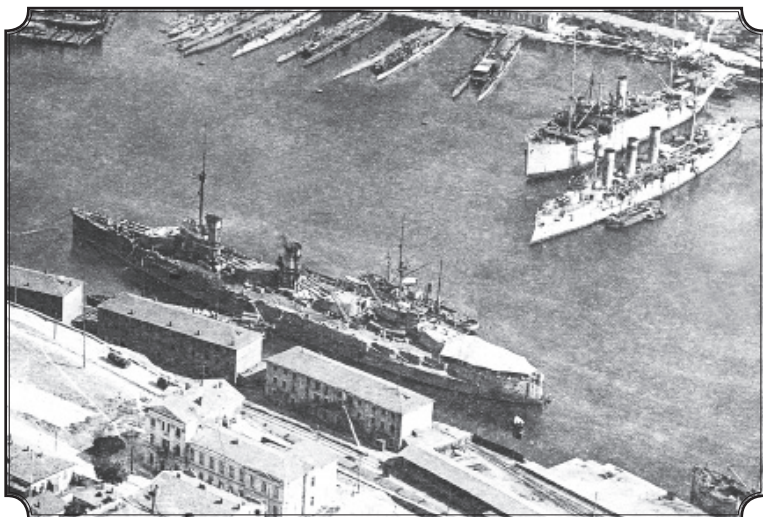
**Подводная лодка
«Налим»**



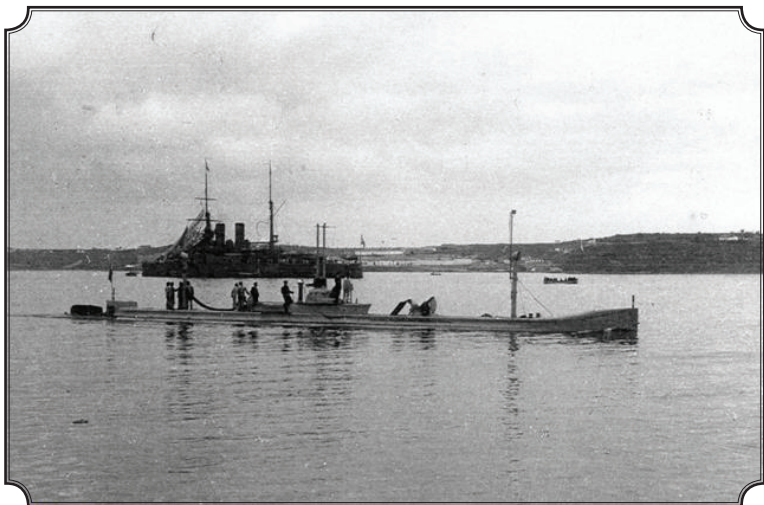
**Подводная лодка
«Гагара».
1917 год**



**Подводные лодки
«Карась», «Камбала» и «Карп»
у борта линкора «Двенадцать апостолов»**



**Севастополь. Южная бухта. Лето 1918 года.
Снимок сделан с германского самолета.**



**Подводная лодка
«Карась».
На втором плане линкор «Ростислав»**



**Подводные лодки у пирса Черноморского Подплава.
1918 год.**



рировали среди мин. Дополнительные сложности для подводных лодок создавали дрейфовые течения.

Подводные силы Черноморского флота были сведены в две бригады и один отдельный учебный дивизион. 1-я Бригада состояла из четырех дивизионов, включавших 22 большие и средние подводные лодки. 2-я Бригада подводных лодок состояла из трех дивизионов, включавших 15 малых подводных лодок. Отдельный учебный дивизион имел в своем составе три средние и четыре малые подводные лодки.

**Состав соединений подводных лодок
Черноморского флота
на 22 июня 1941 года**

1-я бригада				2-я бригада			Отдельный учебный дивизион (Новороссийск)
1-й дивизион	2-й дивизион	3-й дивизион	4-й дивизион	6-й дивизион (Поти)	7-й дивизион	8-й дивизион	
Л-4	Д-4	Щ-204			М-31		Щ-201
	Д-5	Щ-205	Щ-211	А-1	М-32		Щ-202
	Д-6	Щ-206	Щ-212	А-2	М-33		Щ-203
Л-5	С-31	Щ-207	Щ-213	А-3	М-34	М-35	М-51
Л-6	С-32	Щ-208	Щ-214	А-4	М-58	М-36	М-52
	С-33	Щ-209	Щ-215	А-5	М-59		М-54
	С-34	Щ-210			М-60		М-55
					М-62		

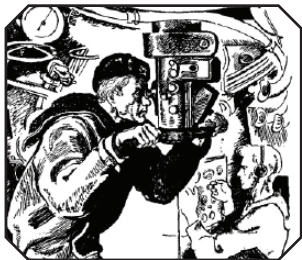
Дивизион ремонтирующихся и строящихся подводных лодок в Николаеве: С-35, Щ-216, М-117, М-118, М-120, Л-23, Л-24, Л-25.

В основу организации боевого использования подводных лодок на Черноморском флоте, как и на других флотах, был заложен позиционный метод. Здесь он был выражен наиболее четко. Позиции имели небольшие размеры и были разнесены одна от другой, на значительные расстояния. Вначале были назначены три позиции. Одна располагалась у мыса Олинька, другая — в районе порта Мангалия, третья — на подходах к мысу Эмине.

Первыми на позиции вышли подводные лодки Щ-205, Щ-206, Щ-209. За июнь—июль 1941 года было совершено



девять боевых походов, однако успеха они не принесли. Основная причина заключалась в том, что противник в начале войны резко сократил объем перевозок. Сказывались также и ограниченные размеры позиций, и отсутствие боевого опыта у командиров подводных лодок.



В августе 1941 года размеры позиций и их нарезка были несколько изменены, что благоприятно отразилось на действиях подводных лодок. В первом же походе на новую позицию подводная лодка Щ-211 потопила транспорт «Peles». В сентябре 1941 года Щ-211 торпедировала

итальянский танкер «Superga».

Во второй половине октября 1941 года вместо прежних позиций подводным лодкам было нарезано в западной части Черного моря пять довольно обширных районов. Разграничительные полосы ликвидировались. В результате подводные лодки получили возможность действовать как на прибрежных, так и на удаленных от берега путях движения судов. Для наблюдения непосредственно за подходами к портам, которыми мог пользоваться противник, дополнительно были отведены три небольшие позиции.

26 октября 1941 года подводная лодка М-35 обнаружила в перископ три буксира с двумя парами. Сблизившись на полном ходу до 3 кабельтовых, подводная лодка открыла по целям огонь из 45-мм пушки и пулемета. В результате один паром затонул, а другой был вынужден выброситься на берег. 27 октября 1941 года М-35 повредила фашистский транспорт «Lola».

5 ноября подводная лодка Щ-214 потопила итальянский танкер «Torchill». Это было уже второе уничтоженное судно из пяти крупных итальянских танкеров, перевозивших румынскую нефть в Италию. Движение этих судов прекратилось до середины мая 1942 года. Таким образом, удары черноморских подводников вызвали перебои в снабжении главного союзника Германии стратегическим сырьем.



Минные постановки на Черноморском флоте первое время выполнялись массированно, мины ставились на коммуникациях противника в линию. При этом предполагалось, что вражеские суда из-за минной опасности будут двигаться мористее и, таким образом, окажутся в зоне, благоприятной для атак торпедных подводных лодок. Для действий заградителей были выбраны подходы к портам Варна и Мангалия, а также район у мыса Олинька.

В августе в море вышла подводная лодка-подводный минный заградитель Л-5, которая поставила мины у мыса Олинька. Следом за Л-5 в поход вышла Л-4. Обе подводные лодки, чередуясь, действовали только в минном варианте. Позднее к ним подключилась Л-6. До конца года Л-4 совершила семь походов, Л-5 — пять, Л-6 — два боевых похода. Было поставлено более 260 мин, на которых подорвались два транспорта противника.

Всего за кампанию 1941 года подводные лодки Черноморского флота совершили 103 боевых похода, выполнили 24 торпедные атаки, потопили пять транспортов противника. Относительный успех подводников объясняется, по-видимому, тем, что противник использовал в основном малотоннажный флот — баржи, паромы, шхуны, сейнеры. Из 550 обнаруженных в 1941 году подводными лодками судов, 498 оказались судами подобного рода. Встречи с крупными транспортами были очень редки.

1942

Условия для действий подводных лодок Черноморского флота в 1942 году намного усложнились. В связи с осадой Севастополя им пришлось перебазироваться в Туапсе, Новороссийск, а затем в отдаленные порты Кавказского побережья: Поты, Очамчире, Батуми. Это намного увеличило протяженность пути следования к морским коммуникациям противника и соответственно сократило время пребывания на позициях. Если в течение первых четырех месяцев войны ежемесячно в море находились 12-13 подводных лодок, общий срок их пребывания на позициях составлял примерно 113 суток, то в первой половине 1942



года эти цифры соответственно сократились до 9 и 85. После перебазирования подводных лодок в Кавказские порты возможности для их ремонта значительно ухудшились.

Первые месяцы 1942 года не принесли успеха подводным лодкам. До середины февраля 1942 года было совершено девять боевых походов, но, как и раньше, кроме шхун, подводные лодки ничего не встречали. Причина была проста: в это время противник прекратил свои перевозки вдоль западного побережья Черного моря.

В мае 1942 года противник активизировал действия в Крыму, интенсивнее стало и движение транспортных судов. Вечером 18 мая 1942 года подводная лодка Щ-205, находясь в 30 кабельтовых к северу от мыса Кара-Бурун, обнаружила транспорт. С наступлением густых сумерек Щ-205 всплыла в позиционное положение и начала сближение. Противник заметил подводную лодку на фоне светлой части горизонта, сразу же повернул к берегу и выбросился на отмель. Подойдя на дистанцию 12 кабельтов, подводная лодка обнаружила небольшую шхуну. Артиллерийский огонь был открыт по обоим вражеским судам. Спустя несколько минут на шхуне вспыхнул пожар, и она затонула. Транспорт получил несколько прямых попаданий.

Утром 23 мая 1942 года Щ-205 обнаружила другой транспорт, шедший в направлении пролива Босфор. Через 30 минут, когда дистанция сократилась до 6-7 кабельтов, подводная лодка выстрелила двумя торпедами с интервалом в 12 секунд. Противник заметил торпеды и, резко повернув к берегу, уклонился от них. Одна из торпед взорвалась, ударившись о берег. Подойдя на дистанцию 2,5 кабельтова, Щ-205 почти в упор выстрелила по транспорту, ставшему на якорь в 1-2 кабельтов от берега. Торпеда попала прямо в цель, но судно осталось на плаву. Через 13 минут подводная лодка выпустила еще одну торпеду – сухогрузный транспорт «Safak» затонул. В начале лета 1942 года боевая активность подводных лодок Черноморского





флота на коммуникациях противника резко снизилась, с 20 июня 1942 года практически прекратилась. Все подводные лодки были перенацелены на оказание помощи осажденному Севастополю и вернулись к действиям на морских путях лишь после того, как Севастополь был оставлен нашими войсками.

Первой после перерыва на морские коммуникации вышла Щ-216. Заняв позицию в районе мыса Олинька, подводная лодка несколько суток вела поиск кораблей и судов противника. 6 октября 1942 года, находясь недалеко от берега, наблюдала работу Старосулинского маяка и сделала заключение, что ночью возможно движение судов. Для встречи с ними подводная лодка отошла мористее, однако обнаружить ничего не удалось. Утром следующего дня подводная лодка вновь направилась к берегу. На подходе к Сулинскому рейду Щ-216 встретила землечерпалку, две шаланды, миноносец и четыре сторожевых катера. Эти объекты сочли неподходящими для атаки, более крупные цели не появлялись.

10 октября 1942 года Щ-216 находилась в позиционном положении в районе порта Сулина. С наступлением темноты командир вновь заметил работу маяка, а через час на дистанции 17 кабельтов обнаружил транспорт. С дистанции 6 кабельтов был дан залп тремя торпедами с интервалом 8 секунд. Через минуту в средней части транспорта произошел сильный взрыв, и судно начало быстро тонуть. Торпедированным оказался румынский транспорт «Karpati». Катера охранения выстрелили осветительные ракеты, когда подводная лодка уже уходила под воду. В последующие четверо суток Щ-216 встреч с противником не имела.

Ночью 21 октября 1942 года подводная лодка М-35 подошла на расстояние 50 кабельтов к порту Сулина и стала там на якорь. Оставаясь в надводном положении, М-35 вела наблюдение за входом в порт. С рассветом подводная лодка, не снимаясь с якоря, погрузилась на перископную глубину. В полдень она еще ближе подошла к порту и, отдав якорь, стала вести наблюдение в перископ. Примерно в 18 часов на расстоянии 35 кабельтов от входа в порт был обнаружен крупный транспорт противника, шедший в ох-



ранении миноносца и двух сторожевых катеров. Сблизившись с транспортом до 4 кабельтов, М-35 выпустила в него две торпеды. Через 30 секунд на подводной лодке услышали взрыв. Был потоплен транспорт «Progres». Корабли охраны, преследуя нашу подводную лодку, сбросили на нее 32 бомбы, но не причинили повреждений.

Метод постановки на якорь давал подводной лодке, осуществлявшей наблюдение за входом в порт, ряд преимуществ. Уменьшался расход электроэнергии и, следовательно, возрастало время пребывания ее вблизи побережья противника, снижалась вероятность подрыва на минах. Остановив двигатели, подводная лодка могла использовать ночью шумопеленгатор (в надводном положении и при работающих дизелях это было невозможно).

В кампанию 1942 года подводные лодки Черноморского флота 40 раз выходили в торпедные атаки. В 20 случаях атаки выполнялись по конвоям (два-три транспорта в охранении одного-двух миноносцев и нескольких сторожевых кораблей). Средняя дистанция стрельбы торпедами днем и ночью равнялась 5-6 кабельтов. В большинстве случаев применялась прицельная стрельба одиночными торпедами, лишь пять торпедных атак было выполнено с выпуском двух и более торпед. В результате восьми артиллерийских атак было уничтожено восемь легких судов противника.

1942 году подводные лодки действовали на коммуникациях самостоятельно, без поддержки других сил. Радиосвязь между подводными лодками и самолетами (равно как и между самими лодками) еще не была налажена, поэтому поступающая от штабов информация об обстановке запаздывала, теряя свою ценность.

В тактике подводных минных заградителей произошли некоторые изменения-они стали использоваться в минно-торпедном варианте. При этом подводные лодки сначала ставили мины в одном районе, а затем переходили в другой, где осуществляли поиск и атаки транспортов противника.

В августе 1942 года командование флота, чтобы не дать противнику возможности использовать Севастополь в ка-



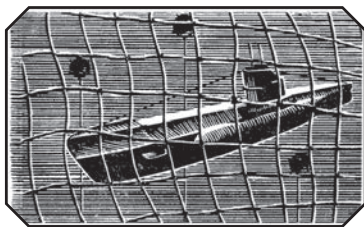
честве военно-морской базы и порта, поставило перед подводными лодками цель заминировать подходы фарватеры. Эта задача выполнялась подводными лодками Л-4 и Л-5. Совершив три похода, подводные лодки поставили в районе мысов Фиолент и Сарыч 56 мин. Всего в 1942 году подводными лодками Черноморского флота было поставлено 196 мин. Снижение интенсивности минных постановок по сравнению с 1941 годом можно объяснить отвлечением подводных заградителей на транспортирование грузов в осажденный Севастополь. Некоторые минные заградители посылались для действий на морских коммуникациях в чисто торпедном варианте.

Всего за кампанию 1942 года подводные лодки Черноморского флота уничтожили 16 транспортов и других судов противника.

1943

Изменение обстановки на Черном море началось уже в январе 1943 года. В феврале советские войска вышли к Азовскому морю и отрезали противнику пути отхода на север через Ростов. Для гитлеровских частей, находившихся на Таманском полуострове, оставалось открытым одно направление-через Крым.

В сложившихся условиях на первое место выдвинулась задача воспрепятствовать эвакуации войск противника морским путем. С этой целью подводные лодки были переразвернуты из западной части Черного моря в район Феодосии. На позиции от мыса Киик-Атлама до мыса Опук вышли четыре подводные лодки. В западном районе осталась лишь позиция вблизи мыса Тарханкут. Однако противник не стал пользоваться морскими путями. Для эвакуации своих войск он использовал Керченский пролив, а далее-сухопутные дороги Крыма и Украины. Поэтому подводные лодки, поджидавшие суда противника на





возможных коммуникациях, встреч с ним не имели.

После того как Крым оказался отрезанным нашими войсками, движение транспортных средств противника между Севастополем, Феодосией, Анапой, Керчью и западными портами Черного моря значительно усилилось. Особенно возрос объем перевозок к концу года. В сентябре число транспортов противника, прошедших по этим направлениям, превысило 1300 единиц. В качестве главной перевалочной базы использовался Севастополь. В связи с этими обстоятельствами подводные лодки снова вернулись на коммуникации, начинавшиеся у побережья Крыма. Здесь условия для боевых действий были благоприятными: открытая часть моря, большие глубины и, следовательно, незначительная минная опасность (до конца войны потерь подводных лодок из-за подрыва на минах не было). Благодаря усилению интенсивности перевозок за три последних месяца 1943 года наши подводные лодки имели около 540 контактов с кораблями и судами противника.

В течение года характер и методы боевого использования подводных лодок оставались без изменений. Подводные лодки по-прежнему действовали позиционным методом, практиковалось крейсерство в ограниченных районах. Второй метод особенно часто применялся в период, когда подводным лодкам стали назначаться районы боевых действий сравнительно больших размеров. Предпринимались усилия к налаживанию более тесного взаимодействия подводных лодок с разведывательной авиацией. С этой целью была



запланирована специальная операция, замысел которой сводился к следующему. Подводные лодки С-33, М-35, Щ-209 разворачиваются на позициях ожидания в северо-западной части Черного моря. Самолеты разведывательной авиации ведут поиск вражеских конвоев (транспортов) на трассе Сулина – Одесса-Севастополь.



При обнаружении противника самолеты сообщают данные о нем на подводные лодки. Для приема радиogramм от самолетов подводные лодки по расписанию всплывают в позиционное положение. Радиопередачи самолетов ретранслируются береговыми станциями.

Операция проводилась в запланированный период с 15 по 26 апреля 1943 года. Однако условия, в которых она протекала, оказались исключительно неблагоприятными. Сильный ветер и низкая облачность затрудняли полеты. В результате вместо 40 запланированных самолетовылетов было выполнено только десять. Из-за этого авиация не смогла обеспечить надежного наблюдения за коммуникацией противника, а подводные лодки не получили необходимой информации. Лишь 23 апреля 1942 года подводная лодка Щ-209, получив данные от самолета-разведчика, использовала их для выхода на курс конвоя. В итоге операции М-35 атаковала конвой, С-33 потопила транспорт. Операция показала, что наведение возможно и что его нужно отрабатывать далее.

6 июля 1943 года наш самолет-разведчик обнаружил вражеский конвой, следовавший из Сулины в направлении мыса Тарханкут. Получив данные о противнике, подводные лодки Щ-201, С-33 и Щ-203 перешли на новые, более выгодные позиции. Подводная лодка Щ-201 первой обнаружила вражеский транспорт. Ее атака была успешной. Однако у торпедированного судна оказался большой запас плавучести, и оно не затонуло. Утром 7 июля 1943 года его добились наши бомбардировщики.

Минные постановки осуществляли подводные лодки Л-4, Л-6, Л-23. Все они действовали в минно-торпедном варианте-сначала ставили мины, а затем направлялись на коммуникации противника. Было совершено шесть боевых походов, поставлено 120 мин.

В ходе кампании 1943 года подводные лодки Черноморского флота совершили 102 боевых похода, большинство пришлось на действия у южного побережья Крыма. Было выполнено 87 торпедных атак. Подводные лодки потопили и повредили 27 транспортов и других легких судов, уничтожили 18 боевых кораблей и вспомогательных судов противника.



Возросшая эффективность действий подводных сил Черноморского флота объясняется разными причинами. По-видимому, главная из них – усиление напряженности судоходства противника. Другая причина – возросшее боевое мастерство командиров, хорошо освоивших разнообразные тактические приемы и методы использования подводных лодок. Значение имело то обстоятельство, что подводные лодки стали действовать в районах с большими глубинами, где минная опасность практически отсутствовала.



1944

Районы действий подводных лодок в 1944 году: мыс Тарханкут – Севастополь-южный берег Крыма. В эту часть акватории Черного моря за два месяца – январь и февраль – подводные лодки совершили 17 боевых походов. Из семи выполненных торпедных атак три были успешными. 10 февраля 1944 года подводная лодка Щ-216 потопила транспорт, шедший в охранении эсминца и двух сторожевых кораблей. Ночью подводная лодка произвела залп четырьмя торпедами, две из них попали в цель. 27 марта 1944 года подводная лодка Щ-215 атаковала транспорт, шедший в охранении трех сторожевых кораблей. Третью победу принесла М-117, которая потопила один транспорт противника.

В марте 1944 года началась подготовка к операции по освобождению Крыма, и подводные лодки перестали выходить в море (на позициях оставались С-31 и Щ-215). Нужно было провести необходимый ремонт, пополнить запасы топлива и продовольствия, дать отдых экипажам. После перерыва с началом операции предстояло развернуть на подходах к Крыму возможно большее число боеспособных подводных лодок. Таким образом, если раньше подводные лодки совершали боевые походы с примерно равной периодичностью, то в 1944 году их действия начинают приуро-



чиваться к армейским операциям, проводимым совместно с флотом.

Развертывание подводных лодок для участия в Крымской операции началось 11 апреля 1944 года. Первыми вышли в поход Л-6, М-35, М-111 и А-5, за ними М-62. Находившиеся в море С-31 и Щ-215 заняли места в соответствии с общим планом операции. До 9 мая 1944 года было развернуто еще шесть подводных лодок: М-55, Л-4, М-54, Щ-202, Щ-201 и С-33.

На период операции в качестве основного был принят позиционно-маневренный метод использования подводных лодок. Из 18 назначенных позиций 16 располагались в северо-западной и западной частях Черного моря, а две у южного берега Крыма. Размеры позиций были довольно большими. В зависимости от интенсивности перевозок противника подводные лодки переводились и внутри позиций, и со сменой одной позиции на другую.

В ходе операции подводными лодками успешно использовались данные воздушной разведки. М-111 получила непосредственно от самолетов 30 радиogramм. В результате подводная лодка уничтожила четыре корабля противника: два транспорта и два тральщика. М-62 получила 48 радиogramм от самолетов. Л-4, приняв сведения о конвое, вышла ему навстречу и атаковала транспорт «Frideriks».

В ходе операции осуществлялось и взаимное наведение подводных лодок. Щ-201, получив данные о противнике от М-62, сблизилась с конвоем и атаковала его. В результате был потоплен подбитый ранее транспорт «Dachia» вместе с буксировавшим его тральщиком. 33 раза выходили подводные лодки на противника по данным, полученным от самолетов-разведчиков, и 19 раз по данным, поступившим от подводных лодок.

Боевые действия подводных сил в операции можно характеризуются как исключительно напряженные: за 28 суток было выполнено 50 торпедных атак, потоплено 23 транспорта противника.

С окончанием Крымской операции в боевой деятельности подводных лодок вновь наступила пауза-началась подготовка к разгрому немецко-фашистских войск на



территории Румынии и Болгарии. В рамках очередной операции подводные лодки действовали в западной части Черного моря, в районе между Констанцой и Бургасом. Подводные лодки совершили 15 боевых походов, выполнили семь торпедных атак, три из которых-успешно. Малое число торпедных атак подводных лодок на завершающем этапе войны объясняется тем, что противник практически прекратил морские перевозки. В сентябре 1944 года по окончании операции подводные лодки были возвращены в свои базы. Больше им не пришлось выходить на задания.

Подводя итоги боевой деятельности подводных лодок на черноморских коммуникациях, можно сделать следующие выводы. Борьба с морскими перевозками противника являлась главной задачей подводных лодок на протяжении всей войны. Условия для их действий были очень трудными: коммуникации в основном проходили вблизи



побережья противника, по малым глубинам и были хорошо защищены минными заграждениями. Напряженность коммуникаций оказалась незначительной, перевозки осуществлялись в основном малотоннажными транспортными средствами.

Первоначально подводные лодки использовали позиционный метод. По мере накопления боевого опыта в него вносились изменения. Так, с осени 1941 года размеры позиций были значительно увеличены, подводные лодки стали выходить для зарядки аккумуляторной батареи за пределы позиции. Командиры получили возможность более свободно маневрировать при поиске противника. Обозначился переход к действиям по методу крейсерства в ограниченных районах.

С 1943 года стал практиковаться метод маневрирования позициями. Внедрению его способствовала более успешная деятельность разведывательной авиации. Наибольшее распространение он получил в период Крымской



операции в 1944 году. Перемещение подводных лодок с одной позиции на другую осуществлялось штабом бригады (штабом флота) на основании данных, поступавших от самолетов и подводных лодок. Участилось получение информации подводными лодками непосредственно от самолетов и подводных лодок.

В ходе войны развивались и совершенствовались способы боевого применения торпедного оружия. Если в начале войны стрельба производилась преимущественно одиночными торпедами, то в 1942 году стал применяться способ стрельбы несколькими торпедами с временным интервалом. С осени 1943 года подводные лодки стали применять многоторпедные залпы, используя способ стрельбы «веером». В ходе ведения боевых действий командиры лодок стали более широко использовать гидроакустические средства (шумопеленгаторы) для поиска и атак транспортов противника. Применение подводными лодками артиллерии для борьбы с морскими перевозками было ограниченным. Выяснилось, что пушки калибра менее 100мм в борьбе с транспортными средствами противника малоэффективны.

Всего за войну подводные лодки Черноморского флота, участвовавшие в боевых действиях, выполнили 191 торпедную атаку, израсходовали 387 торпед. Подводники – черноморцы добились 90 попаданий, уничтожив при этом 62 транспорта.

1-я Бригада подводных лодок Черноморского флота была удостоена ордена Красного Знамени и наименования «Севастопольская», 2-я Бригада — ордена Ушакова I степени и наименования «Констанская».

Подводные лодки Л-4, М-111, М-117, С-31, Щ-201, Щ-209, А-5 были награждены орденом Красного Знамени, подводные лодки М-35, М-62, Щ-215, С-33, Щ-205 стали гвардейскими. Подводники-черноморцы-капитан 2 ранга Б.А.Алексеев, капитаны 3 ранга М.В.Грешилов и Я.К.Иосселиани, капитан-лейтенанты А.Н.Кесаев, Н.И.Малышев, М.И.Хомяков, мичман И.С.Перов и старший краснофлотец А.С.Морухов-удостоены звания Героя Советского Союза.

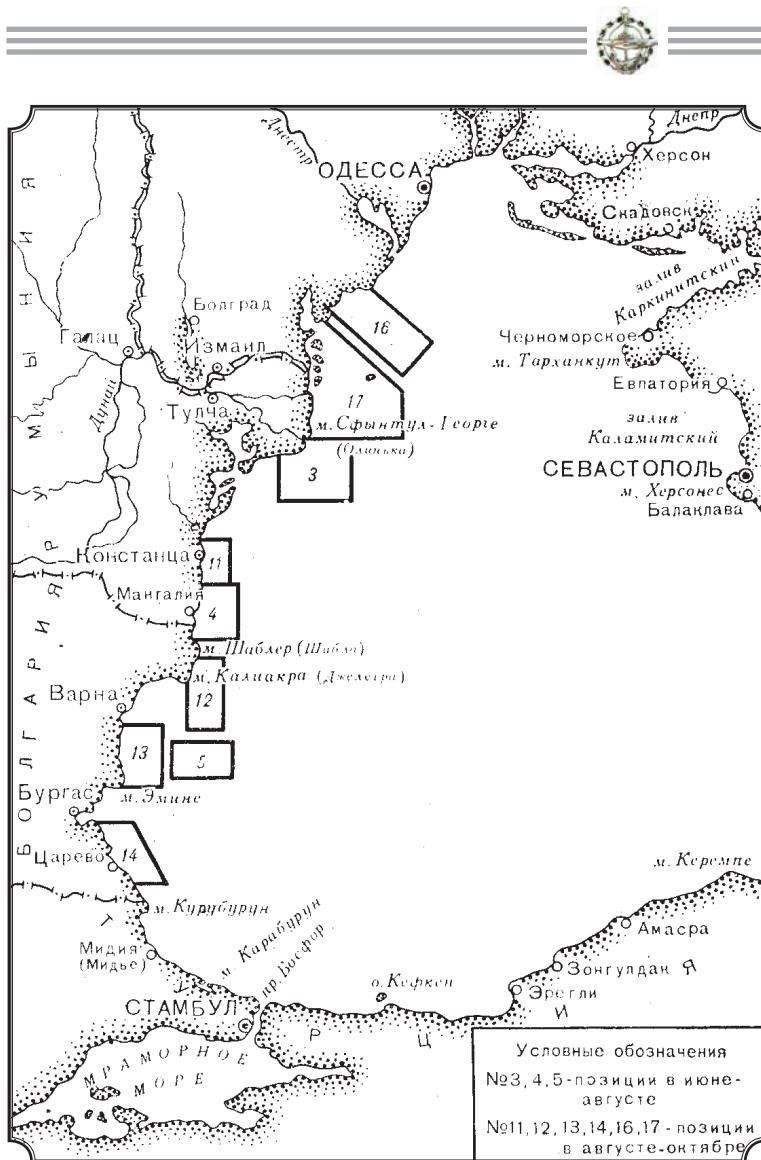


1945-2011

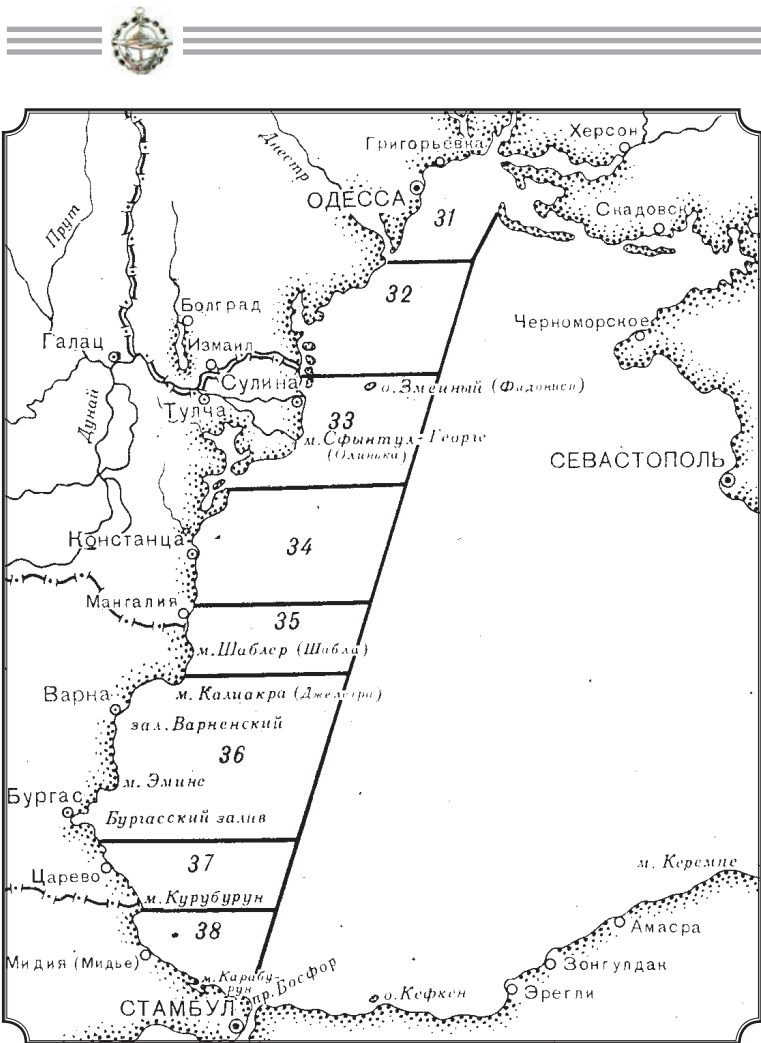
В послевоенное время основные усилия были направлены на восстановление технической готовности подводных лодок, принимавших участие в Великой Отечественной войне. Затем началось пополнение Черноморского Подплава новыми типами подводных лодок: на вооружение были приняты подводные лодки тип «М» XV серии, с 1951 года в состав Черноморского Подплава стали вводиться подводные лодки нового поколения – проекта 613. Затем подводные лодки проектов 611, А615 и 633 проекта. В 1960 году в Черное море по внутренним водным путям перешли две подводные лодки проекта 644, в 1963 году поступили на вооружение ракетные подводные лодки проекта 651. В составе Черноморского Подплава также находились подводные лодки проектов 640, 641, 641Б, 877, 665, 619.

В послевоенный период Черноморский Подплав понес не боевые потери: в 1956 году предназначенная на слом подводная лодка С-201 затонула у причала в Потии; в августе 1957 года при отработке элемента «Срочное погружение!» затонула подводная лодка М-351; 17 марта 1989 года при буксировке на разделку на металл подводная лодка С-348 затонула на траверзе мыса Херсонес.

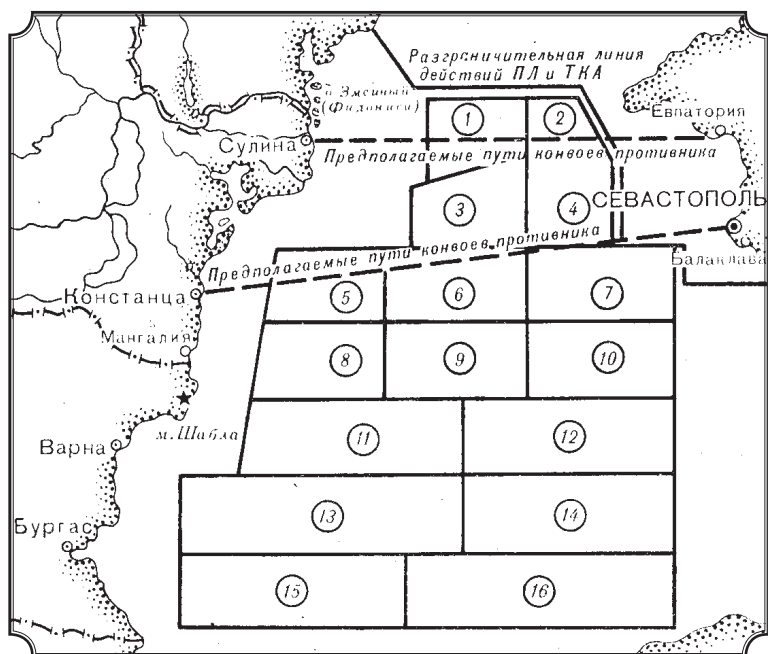




**Схема позиций
 подводных лодок Черноморского флота
 в 1941 году**



**Схема позиций
подводных лодок Черноморского флота
в 1943 году**



**Схема позиций
подводных лодок Черноморского флота
в 1944 году**



ФОРМА ОДЕЖДЫ СОВЕТСКИХ ПОДВОДНИКОВ

Виктор Б. (слева) и Виктор В. (справа) в форме офицеров подводного флота, 1941 г.

Виктор Б. (слева) и Виктор В. (справа) в форме офицеров подводного флота, 1941 г.

Форма одежды советских подводников периода Второй мировой войны

Подводные лодки тип АГ (тип «Н» (проект 602) фирмы «Holland»)



Подводные лодки тип АГ (тип «Н» фирмы «Holland») являлись одним из самых удачных и массовых проектов своего времени. Они служили на флотах семи госу-

дарств, а количество кораблей в серии в то время уступало только массовому производству германских подводных лодок UBIII серии. На момент вступления в состав Российского Императорского флота подводные лодки этого типа, получившие литерное обозначение «АГ», являлись наиболее совершенными русскими подводными лодками. Одним из главных достоинств этих подводных лодок являлась большая живучесть, обеспечиваемая разделением корпуса водонепроницаемыми переборками, на пять отсеков. Подводные лодки отличала хорошая мореходность и надежность всех механизмов и конструкций. В 1930-х годах советские подводные лодки тип АГ подверглись модернизации и приняли активное участие в боевых действиях в ходе Великой Отечественной войны. Как окончательно устаревшие советские подводные лодки фирмы «Holland» исключены из состава флота в середине 1950-х годов, переслужив все свои однотипные зарубежные подводные лодки.

Подводные лодки тип АГ первоначально строились фирмой «Electric Boat & Co» в Ванкувере (Канада) по заказу Великобритании, но были перекуплены Россией. По договоренности с американской фирмой «Holland», которая разработала проект, подводные лодки строились в виде отдельных секций, после чего в 1916 году на пароходе перевезены во Владивосток, а затем по железной дороге доставлены к месту сборки – 5 единиц на Балтийский завод в Петроград и 6 – на завод «Наваль» в Николаев. Помимо этих 11 единиц Россией в 1916 году были заказаны еще 6 подводных лодок,



но правительство Керенского, пришедшее к власти после февральской революции, отказалось оплачивать работы. Балтийские подводные лодки в сентябре – ноябре 1916 года вошли в состав Балтийского флота и под обозначением АГ-11-АГ-15 приняли участие в Первой мировой войне.

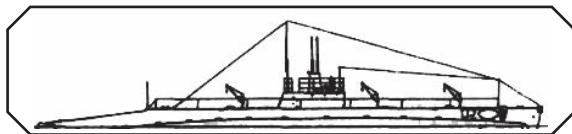
Хаос октябрьского переворота 1917 года и Братоубийственная война помешали достройке подводных лодок Черноморского флота и вводу в строй, что уберегло подводные лодки от гибели. В строй успели ввести только две подводные лодки АГ-21 в 1918 и АГ-22 в 1919 годах. Корпуса АГ-23 и АГ-24 оставались на стапелях, а секции и механизмы АГ-25 и АГ-26-в ящиках, в том виде, как их доставили из Америки. АГ-21 вошла в состав Морских Сил Юга России, но позже была захвачена английскими интервентами и по приказу английского командования затоплена в районе Севастополя 26 апреля 1919 года. 25 мая 1928 года АГ-21 поднята и после ремонта вошла в строй Советских Морских Сил Черного моря. АГ-22, войдя в состав Морских Сил Юга России, в ноябре 1920 года вместе с другими кораблями и судами Русского Императорского флота ушла в Бизерту (Тунис), где 29 декабря 1920 года интернирована французскими властями. 29 октября 1924 года АГ-22 была официально признана собственностью СССР. На Родину подводная лодка не вернулась- в 1930 году АГ-22 была сдана на слом. В мае 1920 года советское правительство приняло решение о достройке четырех подводных лодок, оставшихся в Николаеве.

Сроки ввода в строй двух первых подводных лодок были предельно сжаты и в помощь судостроителям в Николаев были откомандированы 72 моряка с подводных лодок, действовавших на Каспии. 1 июня 1920 года подводная лодка АГ-23 спущена на воду. В этот же день была заложена подводная лодка АГ-24.

Последняя из черноморских подводных лодок Голланды – АГ-26 вступила в строй 11 июля 1923 года. 25 мая 1928 года Черноморской партией ЭПРОН была поднята затопленная англичанами АГ-21. После восстановительного ремонта подводная лодка 30 декабря 1930 года вошла в состав Морских Сил Черного моря под именем «Металлист» (№-16), впоследствии А-5.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА А-1



Подводная лодка тип АГ (Американский Голланд) построена в 1916 году американской фирмой «Electric Boat & Co» на судовой верфи «Barnet Yard» в Ванкувере (Канада) по заказу Великобритании. Перекуплена Россией и в виде отдельных секций перевезена из США во Владивосток, затем по железной дороге доставлена в Николаев на завод «Наваль», где была перезаложена 29 апреля 1917 года как подводная лодка АГ-23.

Из-за начавшейся Гражданской войны и иностранной военной интервенции постройку подводной лодки прекратили. АГ-23 продолжала стоять на стапеле, пока в Николаеве менялась власть-14 января 1918 года здесь были Советы, 17 марта город заняли немцы, в конце года их сменила Антанта. 14 марта 1919 года Николаев снова стал советским, но войска Русской Добровольческой Армии освободили Николаев, и продержались в нем до 31 января 1920 года, когда части Красной Армии вновь захватили город.

Строительство подводной лодки было возобновлено только весной 1920 года. Осмотр стапеля, проведенный начальником Механической части Управления Подводного Плавания Главного Технического Управления Морских Сил Республики В.Я.Солдатовым показал, что подводная лодка находится в до-





статочной высокой степени готовности и ее ввод в строй не потребовал бы больших материальных и людских затрат в разоренной Смутной стране.

В апреле 1920 года командиром АГ-23 назначен бывший лейтенант Русского Императорского флота **А.А.Иконников**. На церемонии спуска на воду присутствовали представитель ЦК ВКП(б) нарком просвещения А.В.Луначарский и командующий Морскими Силами Юго-западного фронта Измайлов. В сентябре подводная лодка АГ-23 приступила к ходовым испытаниям в Днепро-Бугском лимане, затем перешла в Одессу, где, совершив несколько пробных выходов в Одесский залив, 21 октября 1920 года вступила в строй и стала первой советской подводной лодкой на Черном море, приняв участие в заключительном этапе Гражданской войны, совершив пять безуспешных походов в район Одессы и Каркинитского залива в октябре 1920 года к берегам Крыма в середине ноября 1920 года и Кавказа в феврале 1921 года. В ноябре 1920 года, когда корабли Русского флота уходили из Крыма, АГ-23 находилась в море-на подводную лодку был отдан приказ: атаковать караван, но он не был выполнен, так как вместо радиста на АГ-23 прислали железнодорожного телеграфиста, который не был знаком с радиоаппаратурой. В начале ноября 1921 года АГ-23 вместе с подводной лодкой АГ-24 сопровождала советскую делегацию во главе с М.В.Фрунзе в Турцию. 31 декабря 1922 года подводная лодка получила наименование «Незаможный», а с 12 июня 1923 года- «Шахтер» (№-12). В 1928-1929 годах подводная лодка прошла капитальный ремонт, после которого, в начале октября 1930 года нанесла визит в Стамбул. В 1932-34 годах «Шахтер» находилась на капитальном ремонте. 15 сентября 1934 года подводная лодка получила обозначение «А-1». В 1941 году А-1 ставят на капитальный ремонт и модернизацию на завод №-201 в Севастополе.

22 июня 1941 года А-1 встретила в составе 6-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота под командованием старшего лейтенанта **С.А.Цурикова**. 3 ноября 1941 года командиром А-1 назначен капитан-лейтенант **Б.С.Буянский**. Чтобы не отвлекать силы судоремон-



та от помощи современным кораблям, вскоре ремонт А-1 был прекращен, подводная лодка законсервирована до начала войны электромоторы подводной лодки были направлены на Харьковский электромеханический завод.

В ходе боев за Севастополь подводная лодка была неоднократно повреждена в ходе авиационных налетов и артиллерийских обстрелов противника. 26 июня 1942 года А-1 была взорвана личным составом, в виду угрозы захвата германскими войсками и невозможности выйти в море.

В апреле 1945 года подводная лодка А-1 поднята и 24 апреля 1945 года сдана на слом.

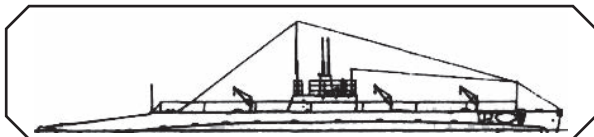
ТТД подводной лодки А-1:

Водоизмещение: надводное/подводное-361/440,5 тонн. Основные размеры: 45,7 x 4,8 x 2,7 метров. Скорость хода: надводная/подводная-12,8/7,5 узлов. Дальность плавания: над водой 2700 миль, под водой 100 миль. Силовая установка: два дизеля по 480 л.с., два электромотора по 240 л.с. Вооружение: одно 47-мм и одно 37-мм орудие, один 7,62-мм пулемет (с 1916 года: четыре носовых 457мм торпедных аппарата, одно 47-мм орудие; с 1938 года-одно 45-мм орудие). Глубина погружения: до 50 метров. Экипаж: 32 человека.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА А-3



Подводная лодка тип АГ (Американский Голланд) строилась американской фирмой «Electric Boat & Co» на судовой верфи «Barnet Yrd» в Ванкувере (Канада) по заказу Великобритании. Перекуплена Россией и в виде отдельных секций перевезена из США во Владивосток, а затем по железной дороге доставлена в Николаев на завод «Наваль». В августе 1917 года зачислена в списки российского флота как подводная лодка АГ-25, перезаложена 11 июля 1921 года в Николаеве на заводе «Россуд». 5 апреля 1922 года подводная лодка спущена на воду. 26 мая 1922 года под командованием красного командира **Н.А.Горняковского АГ-25** вошла в состав Морских Сил Черного моря. 23 марта 1923 года подводная лодка получила наименование «Марксист», 15 сентября 1934 года подводная лодка получила наименование А-3. В 1925 и 1929 годах «Марксист» совершила поход в Турцию. В 1934-1935 году подводная лодка прошла капитальный ремонт и модернизацию.

22 июня 1941 года А-3 встретила под командованием старшего лейтенанта **Н.И.Малышева** в составе 6-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота



в капитальном (по другим данным в аварийном) ремонте в Севастополе. 3 июля, закончив ремонт, подводная лодка вышла к месту постоянного базирования в Потти, откуда начала выходы в дозор юго-за-



паднее Поти в июле – сентябре и западнее Батуми в октябре 1941 – январе 1942. 11 ноября 1941 года командиром подводной лодки назначен старший лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант, капитан 3 ранга) С.А.Цуриков. В начале 1942 года встал вопрос о привлечении подводных лодок тип «М» и тип «АГ» к действиям на вражеских коммуникациях в западной части Черного моря. Базируясь на Поти, при своей автономности подводные лодки этого типа не могли долго находиться в зоне боевых действий, поэтому было принято решение об их переводе в Севастополь. 24 марта А-3 прибыла в Главную базу ЧФ. При движении Инкерманским створом на траверзе Круглой бухты подводная лодка подверглась обстрелу полевой артиллерией противника. Погрузившись, подводная лодка вошла в Севастополь под перископом. Вечером 29 марта 1942 года А-3 вышла для патрулирования района Фидониси, но противник встречен не был. Так же завершился выход к Одессе в конце апреля – начале мая. Днем 1 мая подводная лодка обнаружила транспорт противника, но атаковать его из-за невыгодного курсового угла и мелководья не смогла.

Утром 29 мая возле Одессы подводная лодка двумя торпедами потопила транспорт «Sulina» из состава конвоя, следовавшего из Констанцы в Николаев, и вечером 6 июня А-3 благополучно прибыла в Туапсе. После трехнедельного текущего ремонта в Поти подводная лодка направлена к Одессе. 8 июля, на переходе в район действий, в 25 милях к югу от Балаклавы А-3 была обстреляна из пулемета самолетом противника. В результате авиационного налета подводная лодка поучила три пробоины в ограждении рубки и повреждение перископа. 16 июля в районе Одессы А-3 внезапно атакована самолетом противника, сбросившего несколько глубинных бомб-вышел из строя перископ, и подводная лодка покинула позицию. Следующие четыре патрулирования (в августе 1942 года – район Алушта – Феодосия, в декабре Ялта – Феодосия, в феврале 1943 года – у Феодосии, в марте – у мыса Киик-Атлама) прошли безрезультатно. Днем 11 мая 1943 года у мыса Айтодор А-3 выпустила две торпеды по десантной барже из состава конвоя. Атаке подвергся не понесший потерь конвой, состоя-



ций из артиллерийских лихтеров MAL1, MAL2 и MAL3, который контратаковал подводную лодку, сбросив на безопасном удалении от нее двенадцать глубинных бомб. Указанная в ряде источников в качестве жертвы торпед А-3 германская десантная баржа MFP130 не может являться в качестве таковой, так как 29 апреля 1942 года она подрывалась на mine, в строй так не была введена и была потоплена подводной лодкой С-33 в мае 1944 года. Утром следующего дня подводная лодка атаковала конвой из двух десантных барж, на А-5 слышали два глухих взрыва, спустя 16 минут после атаки командир в перископ наблюдал только одну баржу. Атаку посчитали успешной, преследования подводной лодки не было. Во многих источниках объектом успешной атаки А-3 называют десантную баржу MFP241, но этот корабль погиб у побережья северной Норвегии зимой 1944 – 1945 года. Одна из барж наблюдала торпедный след, прошедший под килем судна. Патрулирования у южных берегов Крыма в июне и августе не дали результатов, противник не был встречен.

Вечером 22 октября 1943 года А-3 вышла в боевой поход. Подводная лодка должна была действовать в Каламитском заливе в районе мыс Урет – Евпатория. С наступлением темноты 3 ноября А-3 должна была оставить позицию и 6 ноября прибыть в Очемчири. Вечером 28 октября с подводной лодкой состоялся последний сеанс радиосвязи. Командир А-3 докладывал, что этим днем обнаружил транспорт в охранении эсминца, но из-за штормовой погоды не атаковал. Больше на связь А-3 не выходила, в базу не вернулась. Вероятно, подводная лодка погибла на одной из плавающих мин 28 октября – 3 ноября 1943 года. Ее корпус на дне до сих пор не найден. Многие источники с разницей во времени и месте указывают причиной гибели А-3 глубинные бомбы охотника Uj117 (судно-ловушка «Shiff №-19», бывший болгарский рыболовный траулер «Rila»), и трех противолодочных катеров из состава 23-й противолодочной флотилии (Хорватский Морской легион, Uj2302, UJ2303, UJ2306, бывшие KFK82, KFK83, KFK86). Утром 4 ноября эти корабли провели атаку подводной лодки и наблюдали признаки ее гибели. Эти же корабли атаковали



неизвестный подводный объект днем 16 октября (А-3 была в базе) в Каламитском заливе в районе Тарханкута. Атака охотников около 16 часов 28 октября тоже не могла стать причиной гибели А-3, так как после этого подводная лодка выходила на связь. На борту А-3 в ее последнем походе было 32 подводника – все они посмертно награждены орденом Отечественной войны.

Подводная лодка А-3 совершила 20 боевых походов: 07.07.1941 – 14.07.1941, 19.07.1941 – 25.07.1941, 01.08.1941 – 06.08.1941, 14.08.1941 – 21.08.1941, 07.09.1941 – 14.09.1941, 24.09.1941 – 01.10.1941, 30.10.1941 – 05.11.1941, 07.01.1942 – 09.01.1942, 29.03.1942 – 09.04.1942, 23.04.1942 – 07.05.1942, 25.05.1942 – 06.06.1942, 07.07.1942 – 17.07.1942, 08.08.1942 – 30.08.1942, 21.12.1942 – 03.01.1943, 01.02.1943 – 14.02.1943, 03.03.1943 – 17.03.1943, 05.05.1943 – 14.05.1943, 02.06.1943 – 13.06.1943, 03.08.1943 – 17.08.1943, 22.10.1943.



ТТД подводной лодки А-3:

Водоизмещение: надводное/подводное-361/440,5 тонн. Основные размерения: 45,7 х 4,8 х 2,7 метров. Скорость хода: надводная/подводная-12,8/7,5 узлов. Дальность плавания: над водой 2700 миль, под водой 100 миль. Силовая установка: два дизеля по 480 л.с., два электромотора по 240 л.с. Вооружение: одно 47-мм и одно 37-мм орудие, один 7,62-мм пулемет (с 1916 года: четыре носовых 457мм торпедных аппарата, одно 47-мм орудие; с 1938 года-одно 45-мм орудие). Глубина погружения: до 50 метров. Экипаж: 32 человека.



Подводные лодки тип «Д»



К разработке проекта первой советской подводной лодки тип «Декабрист» приступили в январе 1926 года и 19 сентября представили на

рассмотрение начальника Морских Сил Республики два варианта. Выбор был остановлен на первом варианте с водоизмещением 890 тонн, как наиболее предпочтительном для Балтики, где подводным лодкам предстояло участвовать в оборонительных действиях в Финском заливе и пользоваться извилистыми фарватерами. Не дожидаясь официального утверждения Реввоенсоветом, документы передали на Балтийский завод для постройки. 5 марта 1927 года на заводе произвели официальную закладку первых трех подводных лодок 1 серии, впоследствии отнесенных к тип «Д» по первой букве названия головной подводной лодки – «Декабрист».

Первенцы советского подводного судостроения создавались двухкорпусными, клепаной конструкции. Для корпусных работ была выделена высококачественная сталь из дореволюционных запасов, предназначавшаяся для постройки линейных крейсеров тип «Измаил» и легких крейсеров тип «Светлана». Прочный корпус (максимальный диаметр 4,76 метра), рассчитанный на предельную глубину погружения 90 метров, имел сложную веретенообразную форму с плавными переходами от одного диаметра к другому. Поэтому листы его обшивки пришлось изготавливать способом горячей выколотки по пространственным шаблонам. Шпацию приняли равной 500 мм. Впервые в отечественном кораблестроении корпус подводной лодки разделялся на водонепроницаемые отсеки. Пять сферических и одна плоская водонепроницаемые переборки, разделяли прочный корпус на семь



отсеков. Наибольшим из них оказался первый, где помещалось торпедное вооружение и основные жилые и бытовые помещения рядового состава. В переборках были прорезаны круглые лазы диаметром 800 мм с дверьми, закрывающимися с помощью кремальберного устройства. Прочность переборок со стороны вогнутости рассчитывалась на давление 9 кгс/см.кв., что соответствовало предельной глубине погружения. Отсеком-убежищем стал четвертый-Центральный Пост, где были сосредоточены средства управления подводной лодкой и борьбой за живучесть. Здесь же в подводном положении располагался и Главный Командный Пункт, а цилиндрическая прочная рубка небольших размеров с верхним и нижним люками служила только для обеспечения выхода из подводной лодки.

Система погружения и всплытия включала две концевых, шесть пар междубортных и среднюю цистерны главного балласта, прочную цистерну быстрого погружения, воздушные магистрали систем высокого и низкого давления. Работа последней обеспечивалась воздухоудвками фирмы «Broun-Boveri». Клапаны вентиляции ЦГБ снабжались пневматическими и ручными приводами, кингстоны ЦГБ-только ручными. Для удобства плавания в позиционном положении служили две палубные цистерны, Посты аварийного продувания ЦГБ воздухом высокого давления имелись, кроме Центрального Поста, также в I и VII отсеках. Также впервые цистерны главного балласта заполнялись водой самотёком, а не с помощью насосов, что позволило сократить время срочного погружения с трех минут у подводных лодок тип «Барс» до 30 секунд. Некоторые балластные цистерны могли использоваться как топливные.

Разобобщение дизелей от гребных валов производилось с помощью фрикционных муфт фирмы «Bomag». Из общего запаса дизельного топлива (128 тонн) только 39 тонн размещалось в цистернах внутри прочного корпуса, остальное-в бортовых балластных цистернах. Для достижения максимально возможной дальности подводного хода со-здали двухякорный электродвигатель ПГ-20-один якорь,



на 500 л.с., обеспечивал полный ход, другой, на 25 л.с., применялся для экономического хода. В подводном положении двухъякорные главные гребные электродвигатели типа питались от аккумуляторной батареи, четыре группы которой размещались в герметичных ямах. Обитаемость подводных лодок соответствовала уровню своего времени: командный состав помещался в каютах, половина краснофлотцев – в самом большом первом отсеке. Впервые установленная на отечественных подводных лодках система регенерации воздуха позволяла лодкам находиться в подводном положении в течение 72 часов.

Главное вооружение включало 8 торпедных аппаратов с запасом из 14 торпед типа 53-27 (скорость 45 узлов при дальности хода 3,7 км, масса взрывчатого вещества – 265 кг). Подводные лодки получили на вооружение 533-мм торпедные аппараты, но самих торпед к моменту вступления их в строй еще не существовало, и корабли для боевой подготовки применяли 450-мм торпеды, вставляя в торпедные аппараты специальные решетки.

В ограждении рубки были установлены 102-мм орудия Б-2 (длина ствола 45 калибров, угол возвышения 60°) и 37-мм зенитный автомат. Для 102-мм орудия имелось 118 снарядов, из них 91 хранился в кранцах на мостике. Артиллерийское вооружение первоначально должно было состоять из двух 102-мм орудий, расположенных за специальными щитами-обтекателями на верхней палубе перед и за ограждением рубки. Однако в ходе обсуждения проекта высказывались опасения снижения боеспособности подводной лодки из-за заливания орудий волной. После этого приняли решение носовое орудие поднять до уровня ходового мостика, прикрыв его фальшбортом, кормовое орудие заменили на 37-мм зенитный автомат, также установив его в ограждении рубки.

Впоследствии выяснилось, что такое размещение 102-мм орудия неудачно, так как оно значительно стеснило сам ходовой мостик и сильно мешало ходовой вахте, особенно при швартовках. Поэтому в ходе капитального ремонта с модернизацией в 1936–1941 годах носовое орудие заменили на 100-мм установку Б-24 (120 снарядов), и вернули

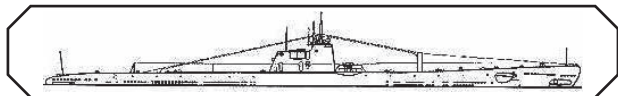


на верхнюю палубу, улучшив при этом планировку и конфигурацию ходового мостика. Также было заменено кормовое орудие на 45-мм установку 21К (500 снарядов). Все это, наряду с удобством несения верхней вахты, улучшило остойчивость подводной лодки и несколько уменьшило размах бортовой качки.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Д-4 («РЕВОЛЮЦИОНЕР»)



Подводная лодка заложена 25 марта 1927 года на заводе им. Марти (№-198) в Николаеве под строительным номером 27/192. 6 апреля 1929 года подводная лодка спущена на воду. 30 декабря 1930 года вступила в строй. 5 января 1931 года вошла в состав Морских Сил Черного моря.

Первым командиром «Революционера» назначен **В.Сурин**. В конце октября 1933 года подводная лодка нанесла визит в Стамбул, а в сентябре 1934 года получила литерно-цифровое обозначение «Д-4», но старое название «Революционер» продолжали употреблять как в повседневной жизни, так и в официальных документах. В декабре 1938 года Д-4 стала на Севморзаводе в Севастополе на капитальный ремонт и модернизацию.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе 2-го Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. По завершению ремонта 27 сентября 1941 года, Д-4 вместе с другими подводными лодками дивизиона перебазировалась в Поти, откуда 29 сентября 1941 года вышла на дозорную позицию в район юго-западнее Севастополя. Встреч с кораблями противника подводная лодка не имела. С 29 октября по 5 ноября подводная лодка

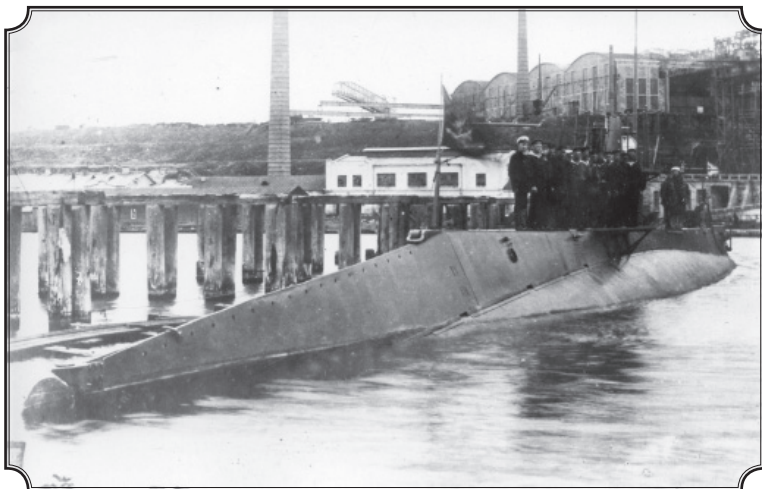


патрулировала в районе мыса Шаблер, но противник встречен не был. По ошибке подводная лодка не приняла приказ о возвращении в Поти, поэтому прибыла в Севастополь. После перехода в Поти, где



подводная лодка прошла навигационный ремонт, Д-4 вечером 23 ноября вышла в море с заданием обстрела войск противника в районе Ялты. Вечером 25 ноября подводная лодка с дистанции 54 кабельтова начала обстрел города, но спустя 10 минут после 40 выстрелов 100-мм орудие подводной лодки из-за заводского брака стало давать осечки. Сделав еще два залпа, Д-4 прекратила выполнение задачи, погрузилась и направилась в Севастополь, куда прибыла в ночь на 26 ноября. В четвертый боевой поход в район мыса Шаблер Д-4 вышла вечером 29 ноября. Утром 1 декабря к востоку от мыса Калиакра подводная лодка тремя торпедами атаковала румынский конвой из двух транспортов в сопровождении эсминцев. Через 1 минуту после пуска торпед на подводной лодке услышали два взрыва, после чего подводная лодка подверглась контратаке румынских эсминцев «Regele Ferdinand I» и «Regina Maria», которые сбросили на Д-4 тридцать шесть глубинных бомб. Разрывы глубинных бомб не нанесли подводной лодке каких-либо серьезных повреждений: было выбито несколько предохранителей, рубильников и автоматов.

11 декабря 1941 года Д-4 прибыла в Потти, где до середины января 1942 года проходила навигационный ремонт. В январе и марте 1942 года Д-4 два раза выходила в район восточнее мыса Эмине. Оба похода проходили в сложных погодных условиях. В мартовском походе во время шторма, когда крен подводной лодки достигал 40°, из 15 аккумуляторных баков частично вылился электролит. Сопротивление аккумуляторов упало до нуля-Д-4 была вынуждена прервать патрулирование и вернуться в базу. С мая 1942 года Д-4 привлекается к транспортным перевозкам для доставки защитникам города боеприпасов и продовольствия. Всего в мае-июне 1942 года Д-4 совершила пять рейсов по снабжению Севастополя. В третьем транспортном походе днем 27 мая 1942 года в районе мыса Ай-Тодор подводная лодка была атакована катерами противника, в четвертом Д-4 трижды атакована авиацией. Вечером 29 мая в районе мыса Утриш у Новороссийска Д-4 атаковал гидросамолет, утром 30 мая южнее Керченского пролива подводная лодка уклонилась срочным погружением от бомбардировщи-



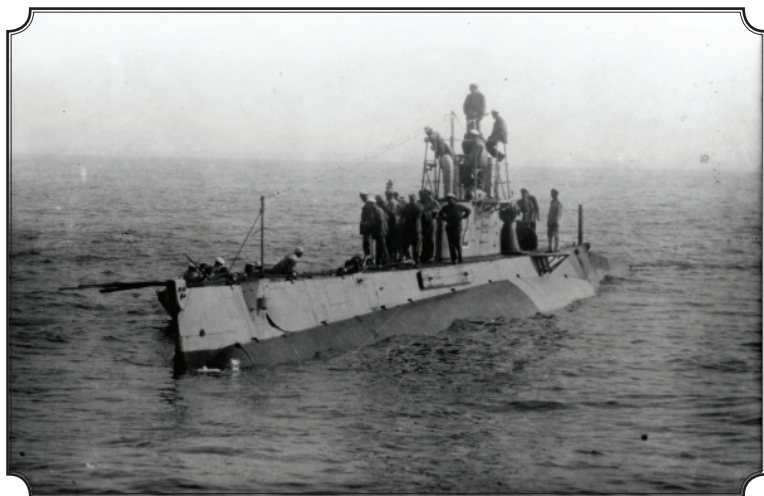
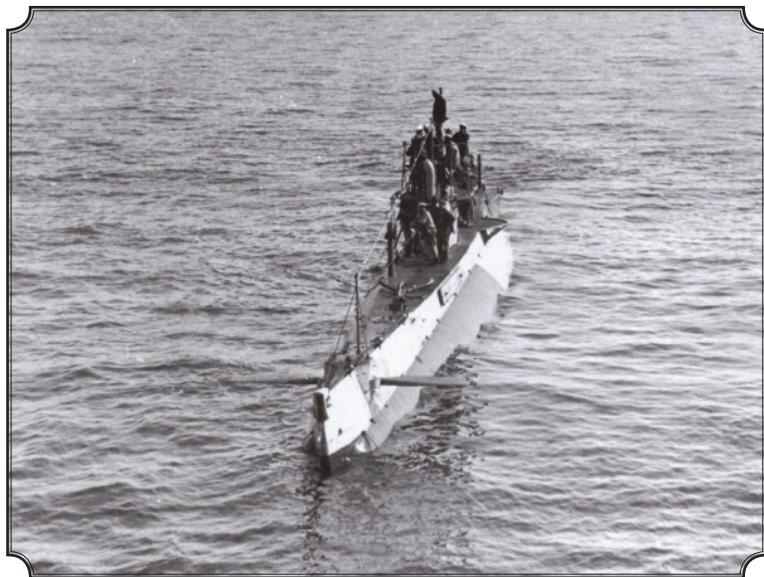
**Подводная лодка АГ-23 в день подъема Военно-морского
флага 22 сентября 1920 года**



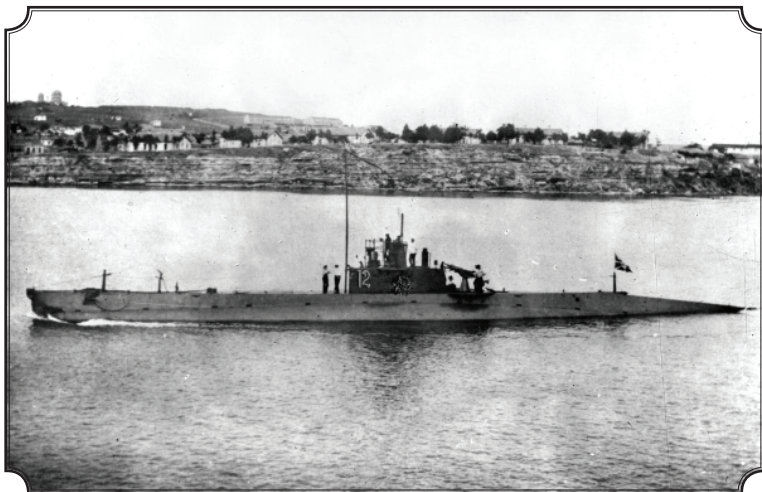
**Председатель ВЦИК М.И.Калинин
на борту подводной лодки АГ-23**



**Председатель ВЦИК СССР М.И.Калинин
на борту подводной лодки АГ-23
(«Имени тов.Троцкого»). Ноябрь 1920 года.**



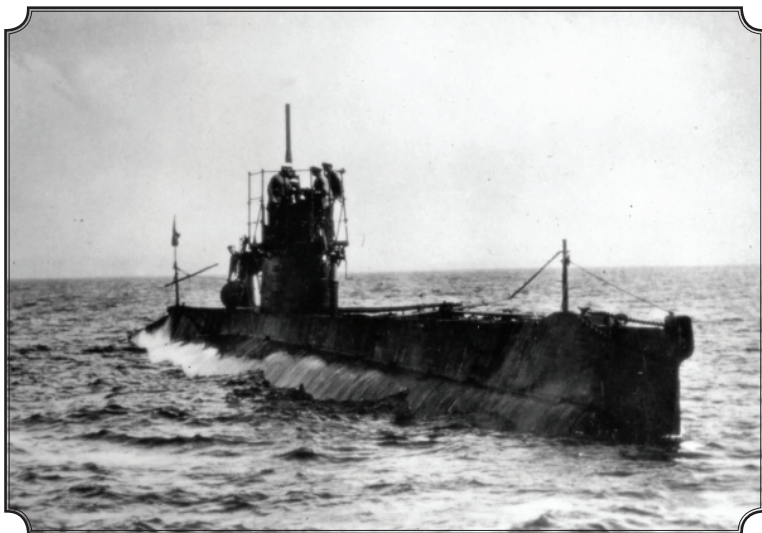
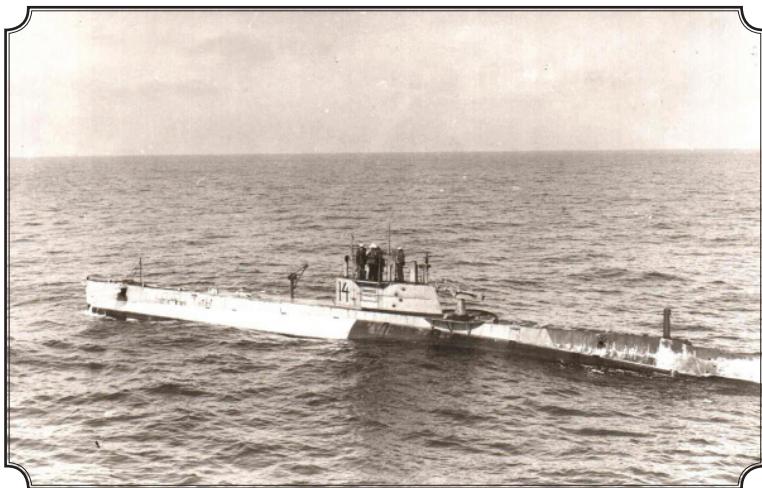
**Подводная лодка А-1
в полигонах Боевой Подготовки**



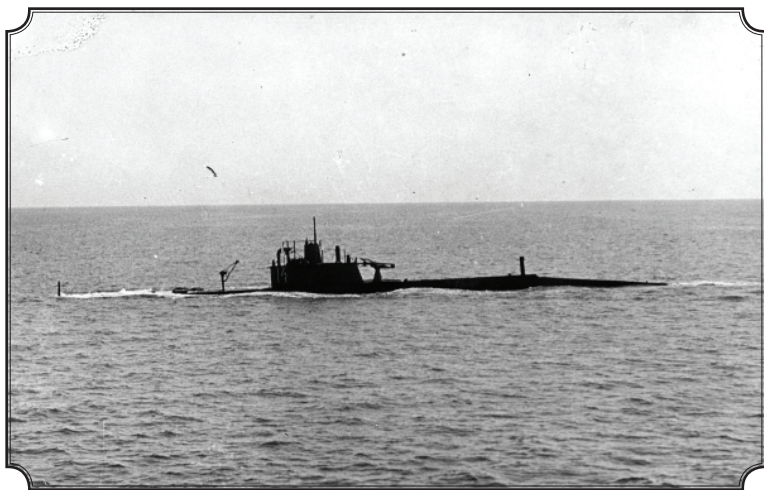
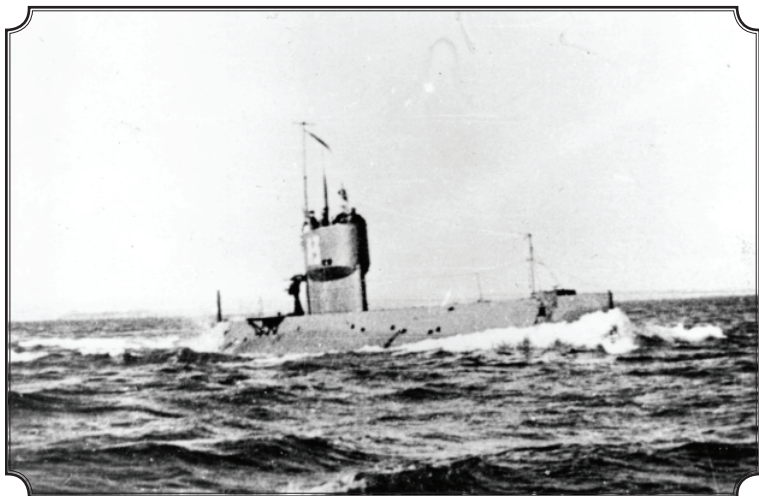
Подводная лодка А-1



**Подводные лодки
«Политрук», «Шахтер», «Коммунист»,
«Марксист», «Политработник»
Одесса. 1920 год.**



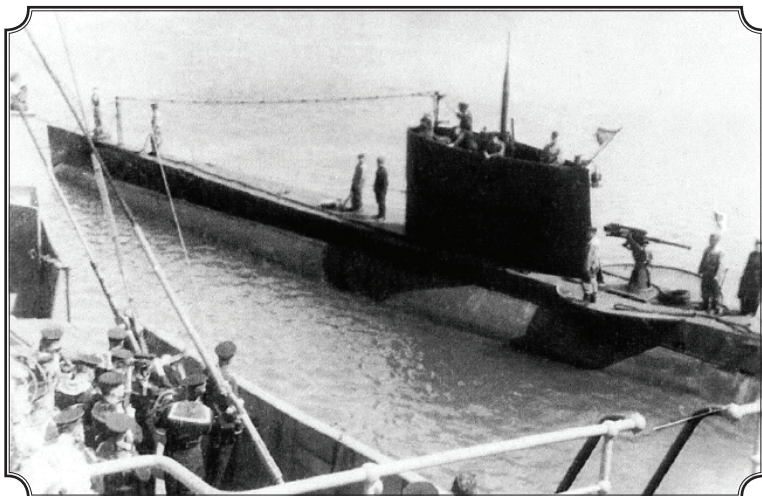
**Подводная лодка А-3
в полигонах Боевой подготовки**



Подводная лодка «Марксист»



**Подводная лодка А-3
на выходе в море**



**Подводная лодка А-3 возвращается из похода.
Туапсе. 1943 год.**



**Подводная лодка А-3 и плавбаза «Эльбрус».
Очамчири. Конец 30-х годов.**



**Подводная лодка А-3 у пирса Подплава в Севастополе.
Конец 20-х годов.**



**Экипаж подводной лодки А-3.
Осень 1943 года.**



**Подводная лодка Щ-203 в Ялте.
1940 год.**



Подводная лодка Щ-204



ка Ju87, днем 31 мая у мыса Херсонес по подводной лодке было сброшено на пять бомб. Д-4 избежала повреждений и, выполнив задание, благополучно вернулась в базу, по пути выдержав бомбежку нескольких сторожевых катеров, сбросивших на подводную лодку двадцать две глубинных бомбы. Днем 6 сторожевых катеров, сбросивших на подводную лодку двадцать две глубинных бомбы. Днем 6 июня на пути в Севастополь у мыса Ай-Тодор, когда подводная лодка шла в подводном положении, на нее было сброшено 10 авиабомб. При возвращении утром 10 июня на протяжении четырех часов Д-4 преследовали сторожевые катера, сбросившие на подводную лодку пятнадцать глубинных бомб. Утром 3 июля в подходной точке фарватера №-3 Севастополя Д-4 была обнаружена и атакована итальянскими торпедными катерами MAS570, MAS571 и MAS573. Подводная лодка успела погрузиться, после чего противник сбросил на нее девяносто пять глубинных бомб. Понимая, что при таких условиях выполнить поставленную задачу невозможно, командир подводной лодки принял решение, не разгрузившись вернуться в Новороссийск. К этому времени организованное сопротивление советских войск в Севастополе было сломлено и город пал. С 9 по 19 августа 1942 года Д-4 патрулировала в районе мыса Кара-Бурну. Противник встречен не был.

По возвращении в Поти Д-4 встала в текущий ремонт, который продлился до начала февраля 1943 года. С середины февраля по начало апреля 1943 года Д-4 сделала два выхода в море севернее и юго-восточнее мыса Тарханкут. Встреч с кораблями противника подводная лодка не имела. Вечером 22 мая Д-4 снова вышла в море. Подводной лодке предстояло действовать в районе мыса Тарханкут.



По пути в назначенный район, днем 25 мая у южного берега Крыма, подводная лодка обнаружила конвой быстроходных десантных барж противника, но атака сорвалась. Днем 1 июня подводная лодка атаковала эсминец из со-



става эскорта конвоя. Через минуту после пуска торпед на подводной лодке услышано два взрыва, но торпеды, оснащенные неконтактным взрывателем, не дошли до эсминца «Marasti» и взорвались преждевременно. Эскорт контратаковал подводную лодку, сбросив 14 глубинных бомб, от разрывов которых на подводной лодке нарушилась герметичность швов топливных цистерн. Спустя три часа Д-4 удалось атаковать танкер из состава того же конвоя. Через 27 секунд после пуска торпед на подводной лодке слышали взрыв. В момент атаки подводная лодка не смогла удержаться на глубине, показала рубку и была обстреляна артиллерией с эсминцев, после чего они сбросили на подводную лодку 2 глубинных бомбы. Ответным огнем противника на «Революционере» в двух местах был прострелен зенитный перископ. Спустя час после торпедирования танкер с дифферентом на корму и креном на левый борт затонул. Утром 11 июня подводная лодка прибыла в Потти. 9 мая 1943 года командиром Д-4 стал капитан-лейтенант **И. Трофимов**, который до этого командовал подводной лодкой Д-5. С утра 8 августа Д-4 патрулировала район у мыса Тарханкут. Вечером 10 августа «Революционер» атаковала судно из состава конвоя. Через 125, 145 и 165 секунд после пуска торпед на подводной лодке слышаны три взрыва. Результатом этой атаки считается гибель транспорта «Boy Feddersen», бывшего советского «Харькова». Подводная лодка выпускала торпеды в правый борт судна. Необходимо отметить, что в это время пароход был атакован тремя торпедоносцами Ил-4 из состава 5-го гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС ЧФ, которые добились торпедного попадания в кормовую часть левого борта судна. Спустя 10 минут за транспорт взялись 2 бомбардировщика А20 из 36-го минно-торпедного авиаполка, сбросивших на судно 8 авиабомб. Именно их разрывы на подводной лодке зафиксированы как взрывы глубинных бомб. Транспорт «Boy Feddersen» затонул на следующий день. 11 августа подводная лодка дважды не сумела лечь на боевой курс, зато утром 20 августа одна из торпед, выпущенных Д-4 по транспорту из состава конвоя, нашла цель: на дно ушел болгарский пароход «Varna»



с грузом боеприпасов. Утром 28 августа подводная лодка прибыла в Потти.

Вечером 11 ноября 1943 года Д-4 вышла в очередной поход-подводной лодке предстояло действовать в районе мыс Тарханкут – Евпатория. Утром 15 ноября при попытке атаковать направляющуюся на минную постановку группу кораблей противника, Д-4 была обнаружена и подверглась безрезультатному преследованию. 17 ноября западнее Севастополя подводная лодка атаковала конвой. В результате атаки, был повреждено неприятельское судно, но по данным противника конвой, включающий в себя транспорты «Danabiys» и КТ25 потерь не понес. Через 20 часов безуспешной атаки Д-4 подвергся большой охотник «Ksanten» и три больших охотника типа КФК. Данные о том, что в результате атаки Д-4 в районе Евпатории 23 ноября потоплен транспорт «Santa Fe», скорее всего, не соответствуют действительности. Командир подводной лодки не докладывал об успешной атаке в этот день. Само судно действительно погибло 23 ноября юго-западнее Евпатории в результате внутреннего взрыва или подрыва на mine. Вечером 1 декабря командир Щ-209 наблюдал рубку подводной лодки, проводящей сеанс связи. Он был последний, кто видел Д-4. Больше на связь подводная лодка не выходила и в базу не вернулась. Среди возможных причин гибели подводной лодки можно назвать подрыв на mine заграждения S47 или S50 и атаку сил противолодочной обороны противника, которые днем 2 декабря преследовали подводную лодку и наблюдали признаки ее уничтожения. До последнего времени считалось, что Д-4 погибла 4 декабря, когда после атаки у мыса Урет десантной баржи №-566, подводная лодка была контратакована противолодочными кораблями Uj102, Uj103, Uj307, Uj2305 и Uj2308 и уничтожена ими. На самом деле объектом атаки противолодочных кораблей была Щ-209.

ТТД подводной лодки Д-4:

Водоизмещение: надводное/подводное-945/1355 тонн.
Основные размеры: 76,6 x 6,4 x 4,3 метров. Скорость

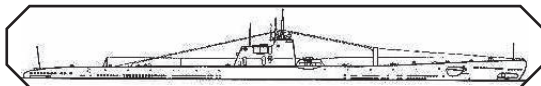


хода: надводная/подводная-12,5/8,22 узлов. Дальность плавания: над водой 4700 миль при 8,9 узлах, под водой 135 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 1100 л.с., два электромотора по 525 л.с. Вооружение: шесть носовых и два кормовых 533мм торпедных аппаратов (14 торпед), одно 100-мм орудие, один 12,7-мм пулемет ДШК. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 53 человека.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Д-6



Подводная лодка I серии тип «Д» под наименованием «Якобинец» заложена 25 марта 1927 года на заводе №-198 в Николаеве под строительным номером 29/194. 9 июня 1931 года «Якобинец» вступила в строй. 12 июня 1931 года подводная лодка вошла в состав Морских Сил Черного моря.

Стоимость постройки подводной лодки составила 2 470 000 рублей в ценах 1926-1927 годов. Первым командиром «Якобинца» стал **Н.А. Жимаринский**. В 1934 году подводная лодка получила литерно-цифровое обозначение «Д-6», но прежнее наименование «Якобинец» продолжали употреблять как в повседневной жизни, так и в официальных документах. В 1935 году Д-6 совершила длительное автономное плавание, за что орденом Ленина были награждены: командир подводной лодки **И.М.Нестеров**, командир БЧ-5 **Д.Г.Водяницкий**, радист **В.П.Сесин**, боцман **В.И.Корнеев**, старшина трюмных **П.С.Исаев**, старшина группы торпедистов **С.В.Лябах**, секретарь парторганизации **А.К. Бубнов**. В октябре 1939 года подводная лодка вместе с подводной лодкой Д-4 посетила Стамбул.

22 июня 1941 года Д-6 встретила под командованием старшего лейтенанта **П.В.Митрофанова** в составе 2-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. Подводная лодка находилась на капитальном ремонте, на заводе №-201 в Севастополе. Ввод подводной лодки в строй планировался на 1942 год. Вскоре после начала войны подводная лодка поставлена на консервацию. 12 ноября 1941 года при бомбардировке Морского завода в Севастополе Д-6 вторично повреждена. В дальнейшем подводная лодка неоднократно получала повреждения в



результате артиллерийских обстрелов и авиационных налетов противника. При падении Севастополя 26-27 июня 1942 года во избежание захвата врагом подводная лодка Д-6 была взорвана. Весной 1945 года подводная лодка Д-6 поднята Аварийно-спасательной службой ЧФ и сдана на слом.

ТТД подводной лодки Д-6:

Водоизмещение (надводное/подводное): 989/1384,6 т. Основные размеры: 76,6 x 6,4 x 3,8 метров. Скорость хода (надводная/подводная): 11,3/8,7 узлов. Дальность плавания: над водой 4700 миль при 8,9 узлах, под водой 125 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: два дизеля по 1100 л.с., два электромотора по 525 л.с. Вооружение: шесть носовых и два кормовых 533мм торпедных аппаратов (14 торпед), одно 102-мм, одно 45 мм орудия. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 53 человека.



Подводные лодки тип «Л»



Эскизный проект подводной лодки тип «Л» разрабатывался в НТКМ с привлечением инженеров и конструкторов Балтийского завода во главе с Б. М. Мали-

ниным. Перед разработкой эскизного проекта на совещании в НТКМ, в работе которого участвовали подводники-тактики, представители плавсостава и группа конструкторов, обсуждался вопрос о том, какими должны быть подводные минные заградители. Совещание высказывалось за то, чтобы подводные лодки этого типа наряду с минным оружием имели также достаточно сильное торпедное и артиллерийское вооружение для ведения боевых действий против кораблей и транспортов. Это мнение было подтверждено командованием Военно-Морских Сил. По настоянию НТКМ дальнейшая разработка проекта была поручена Балтийскому заводу.

В 1929-1930 годах по этому проекту были заложены подводные лодки II серии тип «Л» (по названию головной подводной лодки «Ленинец») с комбинированным минно-торпедным вооружением. Они предназначались для постановки минных заграждений на фарватерах, в устьях и в местах предполагаемого развертывания кораблей противника, а также для нанесения ударов по кораблям и транспортам с использованием торпедного и артиллерийского вооружения. Это были первые подводные лодки-минные заградители советской постройки.

Подводные лодки тип «Ленинец» имели водоизмещение около 1039 тонн, несли на борту 12 торпед (шесть в носовых торпедных аппаратах и шесть запасных), от 14 до 28 мин (в зависимости от длины мин). Мины находились внутри прочного корпуса в двух трубах. Трубы проходили через кормовую концевую переборку и закрывались герме-



тичными крышками. Мины могли оставаться сухими до момента их постановки. Сбрасывали мины специальным тросовым толкающим устройством. Сухой способ хранения, в отличие от первого отечественного минного заградителя «Краб», на котором мины размещали в надстройке, обеспечивал их постоянную готовность к постановке и облегчал уход за ними. Лодки вооружали артиллерийскими установками 100- и 45-мм калибра.

Подводная лодка была полуторакорпусной, благодаря чему упрощалась технология сборки корпуса и увеличивалась остойчивость в надводном положении. Вместо веретенообразной формы прочного корпуса, примененной на «Декабристе», прочный корпус на «Ленинце» был впервые выполнен в виде сочетания цилиндра в средней части с конусами в оконечностях, что существенно упрощало постройку.

Подводная лодка разделялась переборками на шесть отсеков. Впервые были применены стальные трубы торпедных аппаратов взамен литых бронзовых. Торпедные аппараты имели жесткое крепление к концевым переборкам на фланцах и заклепках. Это позволило упразднить дейдвудные трубы в носовой и кормовой дифферентовочных цистернах. Кингстоны и клапаны вентиляции цистерн главного балласта имели дистанционные пневматические и местные ручные приводы. Дополнительно к цистернам главного балласта имелись палубные цистерны и цистерна быстрого погружения.

В качестве главных двигателей были применены дизели типа 42БМ6 поставки Коломенского завода мощностью 1100 л.с. при 425 об/мин. Гребные электродвигатели были двухъякорные мощностью 650 л.с. (по 325 л.с. на якорь). Для экономического подводного хода применялись отдельные электродвигатели мощностью 30 л.с. при 800 об/мин, работавшие на гребной вал через зубчатую передачу.

На подводных лодках тип «Л» не сразу была решена проблема, связанная с размещением аккумулятор-





ных батарей. Поначалу, в целях выигрыша в габаритах жилых помещений, аккумуляторные батареи устанавливали в открытых ямах, закрывавшихся сверху съёмными деревянными щитами, которые служили одновременно полом жилых помещений. Батарейная вентиляция была принята общеямовой. Такое конструктивное решение оказалось неудачным, так как не обеспечивало эффективную вентиляцию электрических батарей, в отсеках происходило скопление водорода до опасных концентраций. Вследствие этого на подводных лодках произошло несколько взрывов.

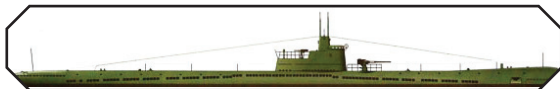
Аккумуляторные ямы на подводных лодках II серии были переделаны на изолированные, с усиленной вентиляцией батарей, также в них был установлен прибор каталитического окисления водорода. Прибор предотвращал повышение концентрации водорода в отсеках до опасных значений.

К недостаткам лодок тип «Л» следует отнести длительность времени погружения и всплытия. Переход из надводного положения в подводное при одновременном заполнении всего балласта занимал около трех минут. Время продувания средней цистерны составляло одну минуту десять секунд.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Л-6 («КАРБОНАРИЙ»)



Подводный минный заградитель II серии тип «Л» заложен 15 апреля 1930 года под стапельным номером 203/33 на заводе №-198 в Николаеве под наименованием «Карбонарий». 3 ноября 1932 года подводная лодка спущена на воду. 15 сентября 1934 года подводной лодке присвоили обозначение «Л-6», но старое название продолжали употреблять. 9 мая 1935 года Л-6 вступила в строй, и, 11 мая, подняв Военно-морской флаг, вошла в состав Морских Сил Черного моря. С марта 1939 по май 1940 кораблем командовал С.К. Павленко.

В конце декабря 1938 года Л-6 встала на капитальный ремонт и модернизацию на заводе №-201 (Севморзавод) в Севастополе, где встретила начало Великой Отечественной войны. Командовал подводной лодкой капитан 3 ранга С.П.Буль. Подводная лодка находилась в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. В начале октября, завершив ремонт и пройдя ускоренный курс боевой подготовки, Л-6 27 октября вышла в свой первый боевой поход для несения дозора у Главной базы флота в районе юго-западнее мыса у входа в бухту Ак-Мечеть. В декабре 1941 года Л-6 доставила в осажденный Севастополь 8 тонн боеприпасов для авиации. Разгрузившись, подводная лодка подверглась артиллерийскому обстрелу позиции противника. Выполнив задачу, Л-6 вечером 28 декабря прибыла в Новороссийск, откуда через шесть дней вышла для раз-





ведки района Алушты, где в ночи на 5 и на 6 января 1942 года осуществляла навигационное обеспечение кораблей Черноморского флота в ходе проведения Керченско-Феодосийской десантной операции. Прибыв вечером 8 января в Новороссийск, днем 10 января на переходе в Потти из-за ошибки в предварительной прокладке и определении своего места в районе мыса Дооб у бухты Рыбацкой близ Геленджика подводная лодка села на мель, получив значительные повреждения корпуса и винтов. На следующий день «Карбонарий» был снят с мели и отбуксирован в Новороссийск, а 20 января на буксире спасательного судна «Юпитер» подводная лодка прибыла в Потти, где встала на ремонт. Этот инцидент стал одной из причин выхода приказа наркома ВМФ №-0511 от 14 июня 1942 года «О принятии мер по изжитию аварий навигационного характера на кораблях ВМФ», требовавший поднять на должную высоту обеспечение кораблевождения на кораблях и судах флота. Суд признал виновными и приговорил командира подводной лодки к 10, штурмана А.Г.Маркелова к 8, дивизионного штурмана П.А.Керенского к 7 годам лишения свободы с отсрочкой исполнения приговора и направлением их в штрафную роту. Приказом наркома флагманский штурман Черноморского флота капитан 3 ранга В.Г.Паршин был снят с должности и назначен с понижением. 16 мая командиром Л-6 назначен капитан-лейтенант Ю.А.Стршельницкий, 18 сентября командиром стал капитан 2 ранга А.В.Бук, а 23 октября в командование подводной лодкой вступил капитан 3 ранга А.С.Жданов. 3 декабря 1942 года Л-6 вступила в строй после ремонта. Вечером 21 декабря подводная лодка вышла в район мыс Тарханкут – Евпатория. Утром 25 декабря две торпеды, выпущенные по немецкому конвою, состоящему из быстходных десантных барж, прошли мимо цели. Противник контратаковал, в течение часа, сбросив на подводную лодку шесть глубинных бомб. Следующий боевой поход в конце января – середине февраля 1943 года в район Судак завершился безрезультатно.

С середины дня 10 марта 1943 года подводная лодка патрулировала район мыса Чауда. Утром 22 марта три вы-



пущенных торпеды с Л-6 прошли мимо быстроходных десантных барж конвоя, а подошедший к месту боя сторожевой катер сбросил в предполагаемом месте подводной лодки 12 глубинных бомб. 26 апреля командиром Л-6 стал капитан-лейтенант Б.В.Гремяко. Днем 7 мая Л-6 двумя торпедами атаковала танкер из состава конвоя. Спустя минуту после пуска торпед на подводной лодке зафиксирован взрыв, что дало основание посчитать цель пораженной. Противник не подтверждает потерю своего судна в этом районе в данное время. Вероятно, подводной лодкой безрезультатно атакован германский конвой, включавший в себя буксиры «Байкал» и «Амур». Противник безуспешно сбросил на подводную лодку 21 глубинную бомбу, что не помешало ей продолжить патрулирование назначенного района. Днем 11 июня Л-6 выставила в назначенном районе двадцать мин. Указываемый в качестве жертвы данного минного заграждения германский транспорт «Sharlota» погиб несколько севернее мин Л-6. Использование подводной лодки в торпедном варианте так же не принесло успеха – проходящие в пределах видимости подводной лодки конвои противника избежали атаки из-за ошибок личного состава Л-6. В первой половине сентября Л-6, выставив мины юго-восточнее мыса Олинька, действовала у мыса Таханкут, но успеха не добилась. Вечером 3 ноября Л-6 вышла к мысу Тарканхут, где вечером 25 ноября атаковала судно из состава конвоя. Через 23 и 31 секунду после пуска торпед на подводной лодке зафиксировано два взрыва. По данным противника, получивший две торпеды германский (бывший советский) транспорт «Волга-Дон», затонул в ходе буксировки спустя 16,5 часов после атаки в 3 милях южнее Евпаторийского маяка. Вечером 29 ноября подводная лодка начала возвращение на базу, и утром 3 декабря прибыла в Потти, где вскоре встала на текущий ремонт и ДОКование. Вступив в строй в конце февраля 1944 года Л-6 вечером 4 марта вышла в район юго-западнее мыса Сарыч, но 9 марта была отозвана из района действий для поиска торпедного катера ТК-24, пропавшего на переходе из Фальшивого Геленджика в Скадовск. (6 марта при перебазировании



части кораблей 2-й Бригады ТКА катер отстал от своей группы, потерял ориентировку и был уничтожен в бою с несколькими катерами противника). Вернувшись на позицию, подводная лодка продолжила патрулирование, которое не принесло результатов – встреч с кораблями противника не было.

В свой последний боевой поход в район юго-западнее мыса Тарханкут подводная лодка вышла 11 апреля. По плану 14 апреля Л-6 должна была доложить о прибытии в указанный район, но этого не сделала. На связь она не выходила и в базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибло 55 подводников. По одной из версий, вечером 16 апреля Л-6 при попытке атаковать немецкий конвой, куда входили суда «Lola», «Kassa» и «Tissa» была контратакована и повреждена глубинными бомбами противолодочного корабля Uj115. Л-6 вынуждена была всплыть. Вскоре немецкие гидросамолеты Bv138, просматривающие район атаки, обнаружили, атаковали и потопили поврежденную подводную лодку. По другой версии, днем 18 апреля Л-6 атаковала конвой в составе румынских транспортов «Alba Ulia» и «Danabiys» под охраной эсминца «Marashti», канонерки «Gikylesky», охотника Uj104 и моторного тральщика R216. Обнаружив след торпеды, канонерская лодка произвела бомбометание в предполагаемом месте нахождения Л-6. Следом за «Gikylesky», подводную лодку атаковал противолодочный корабль Uj104. После сброса глубинных бомб на поверхности воды появились признаки гибели подводной лодки. По третьей версии, 21 апреля Л-6 была потоплена глубинными бомбами противолодочного корабля Uj103.

Подводная лодка Л-6 совершила 12 боевых походов:

27.10.1941	–	03.11.1941,	14.11.1941	–	21.11.1941,
26.12.1941	–	28.12.1941,	03.01.1942	–	08.01.1942,
21.12.1942	–	07.01.1943,	28.01.1943	–	14.02.1943,
07.03.1943	–	25.03.1943,	26.04.1943	–	16.05.1943,
06.06.1943	–	26.06.1943,	09.09.1943	–	24.09.1943,
03.11.1943	–	03.12.1943,	04.03.1944	–	03.04.1944,
11.04.1944.					



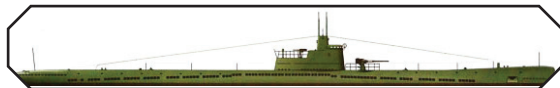
ТТД подводной лодки Л-6:

Водоизмещение: надводное/подводное - 1038,3/ 1330,6 тонн. Основные размерения: 78 х 7,0 х 4,25 метров. Скорость хода: надводная/подводная-13,83/8,28 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 1100 л.с., два электромотора по 650 л.с. Вооружение: шесть носовых 533мм торпедных аппарата, 20 мин, одно 100-мм орудие. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 55 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Л-23



Подводный минный заградитель XIII-бис серии тип «Л» заложен 17 октября 1938 года на заводе №198 в Николаеве под стапельным номером 353. 29 апреля 1940 года подводная лодка спущена на воду. К началу Великой Отечественной войны подводная лодка находилась у заводской стенки на испытаниях, и ее техническая готовность на 1 июля 1941 года составляла 86,9%. Под командованием капитана 2 ранга В.Л.Шатского подводная лодка входила в состав Отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота. 27 июля 1941 года Л-23, загрузившись боезапасом, своим ходом направилась в Севастополь, в который благополучно прибыла на следующий день. В Севастополе подводная лодка продолжила заводские и ходовые испытания.

В августе Л-23 зачислена в состав 1-го Дивизиона ПЛ ЧФ, и 31 октября вступила в строй. 1-3 ноября подводная лодка перешла в Батуми, а затем в Поти. 3 декабря Л-23 официально вошла в состав Черноморского флота, но за день до этого во время стоянки в порту подводная лодка столкнулась с гидрографическим судном «Алексеев», в результате чего на подводной лодке были повреждены обшивка цистерны главного балласта №12 и кормовой торпедный аппарат левого борта. В результате инци-





дента акт приемки подводной лодки от промышленности был окончательно утвержден лишь 16 января 1942 года. Полученные 3 декабря повреждения не помешали подводной лодке в конце декабря 1941 года провести разведку района Ризе – Синоп, где встреч с кораблями противника не было.

Морально-психологическая атмосфера на подводной лодке оставляла желать лучшего. В обзоре Главного политуправления РКВМФ «О состоянии воинской дисциплины за полгода войны» (№-28695-с от 6 февраля 1942 года) отмечалось, что командир подводной лодки: «... Шатский в течение около полугода систематически пьянствовал, в том числе на корабле со своими подчиненными; неоднократно пьянки сопровождались дебошем, оскорблением и грубостью к подчиненным вплоть до угрозы расстрела за невыполнение нелепых и преступных его приказаний. Шатский неоднократно наказывался и предупреждался. В ответ на это у Шатского появились антикомиссарские настроения, и он неоднократно пытался дискредитировать своего комиссара в глазах подчиненных. 4 января 1942 года вечером Шатский, напившись пьяным, пришел на лодку, учинил сборище личного состава и приказал младшему командиру Войтенко по случаю предстоящего похода лодки играть на баяне, пригрозив расстрелом на месте за отказ. К личному составу лодки приставал с поцелуями, а отказывающихся называл не уважающими и не любящими своего командира. Шатский исключен из рядов ВКП(б), отстранен от командования лодкой и отдан под суд военного трибунала». 14 января командир Л-23 был осужден и направлен в штрафную роту. 7 января временно исполнять обязанности командира подводной лодки назначен капитан 3 ранга Н.Д.Новиков. Под его руководством 10 января Л-23 вышла в район мыса Кара-Бурну, но кораблей и судов противника вновь встречено не было. В феврале-марте подводная лодка трижды выходила в море с задачей артобстрела береговых объектов в районе Алушты и Судака, а также навигационного обеспечения советских кораблей в районе Алушты (в ночь на 27 февраля). В течение всего



времени нахождения подводной лодки в указанных районах подводная лодка целей для обстрела не обнаружила. 27 марта Л-23 прибыла в Потти, где встала на текущий ремонт. 8 мая командиром Л-23 назначен капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) И.Ф.Фартушный. Завершив ремонтные работы, подводная лодка прибыла в Новороссийск, и приняла участие в снабжении осажденного Севастополя. В мае-июле подводная лодка произвела 7 транспортных рейсов, доставив в Севастополь 363,3 тонн боеприпасов, 263,5 тонны продовольствия, 73,6 тонн бензина и 9 человек. На Кавказ подводная лодка эвакуировала 229 человек, в том числе 117 офицеров управлений и штабов Севастопольского оборонительного района и Приморской армии. В ходе рейсов Л-23 неоднократно подвергалась обстрелам со стороны противника. Только 1-2 июля, когда оборона крепости окончательно рухнула, вблизи Л-23, которая находилась в подводном положении, зафиксировано более восьми сотен взрывов снарядов и бомб. Утром 31 мая при погружении в Южной бухте подводная лодка лишилась хода, намотав на валы обоих винтов и кормовые горизонтальные рули стальной трос. Силами личного состава подводная лодка сумела освободиться от постороннего предмета. Утром 18 июня при следовании в подводном положении по севастопольскому фарватеру №-3 Л-23 столкнулась с подводной лодкой М-31, также принимавшей участие транспортных рейсах. На следующий день в 95 милях южнее маяка Чауда Л-23 атаковала авиация противника. В июле-августе Л-23 прошла гарантийный ремонт в Потти, откуда 6 сентября вышла на позицию в район Портицкого гирла Дуная. Вечером 11 сентября подводной лодке пришлось прервать патрулирование и возвратиться в базу из-за неисправности рулей. Предварительно выставив 4 октября 20 мин у входа в Феодосию, подводная лодка вела поиск кораблей противника в районе между Ялтой и Феодосией. Ни одной цели так и не было обнаружено, но в районе минной постановки подводной лодки 15 июня 1943 года подорвалась десантная баржа F121, которая затонула в ходе буксировки у мыса Меганом. (Возможно, причиной



гибели десантной баржи была сорванная с какого-либо заграждения плавающая мина, так как осадка кораблей данного типа составляла 1,82 – 2,67 метров, а мины ставились с углублением 2,4 м).

В начале ноября Л-23 патрулировала в районе Босфора. Вечером 14 ноября подводная лодка тремя торпедами атаковала танкер из состава конвоя. Объект атаки – немецкий танкер «Oscar» лишился хода и был отбуксирован в Стамбул. Эскорт судна, состоящий из румынских эсминцев «Regina Maria» и «Redgele Ferdinand» сбросили на подводную лодку 32 глубинных бомбы. Дальнейшее патрулирование результатов не принесло. Вечером 17 ноября при срочном погружении, когда подводная лодка уклонялась от турецких эсминцев, на палубе подводной лодки был оставлен старшина 2 статьи П.Головин, который погиб. 25 ноября Л-23 прибыла в Потти.



1943 год подводная лодка встретила в море, находясь на позиции в районе Босфора, но в этом походе встреч с кораблями противника не было. В районе Евпатории днем 16 марта Л-23 тремя торпедами атаковала десантную баржу. Заметив торпедный след, атакованное судно сумело произвести маневр уклонения, и избежать попадания. Сама подводная лодка не преследовалась, и так же благополучно покинула место боя. Три следующих выхода в море в мае – августе 1943 года сопровождалась установкой мин. Выставив мины, Л-23 патрулировала районы у мыса Тарханкут и Феодосии, но кораблей и судов противника не встретила. В ночь на 11 ноября Л-23 обнаружила отряд кораблей противника, но из-за неправильного маневрирования момент для атаки был упущен.

1 января 1944 года под флагом командира Бригады капитана 1 ранга А.В.Крестовского Л-23 вышла в свой последний боевой поход. Подводной лодке предстояло действовать в районе Ак-Мечеть – Евпатория. В ночь на



13 января Л-23 атаковала десантную баржу F372 из состава конвоя, но торпеды прошли мимо цели. Вечером 15 января подводная лодка доложила по радио, что ею был произведен поиск судов противника в районе бухты Ак-Мечеть. После 17 января подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. По распространенной версии, 17 января 1944 года в 16 милях севернее мыса Тарханкут Л-23 атаковала торпедами противолодочный корабль Uj106. Торпеды прошли мимо. Охотник контратаковал подводную лодку глубинными бомбами и потопил ее. Действительно, в этом районе с 16 января патрулировали охотники Uj103 и Uj106, однако нет данных о том, что они доносили об обнаружении советской подводной лодки. 18 января Uj103 был поврежден советской штурмовой авиацией, и второй охотник был вынужден буксировать его в Севастополь. По другой версии 18 января в 10 милях юго-восточнее мыса Тарханкут десантная баржа F239 из состава конвоя «Libelli» обнаружила перископ подводной лодки и пошла на таран. На корабле ощутили удар от столкновения, но никаких признаков гибели подводной лодки не было. 26 и 29 января Л-23 не вышла на запланированные сеансы связи. 30 января в 60-80 милях юго-западнее Туапсе германский патрульный гидросамолет из состава SAGr125 атаковал и, по мнению экипажа, потопил подводную лодку. Что было целью атаки немецких летчиков – неизвестно. Маршрут возвращения подводной лодки должен был проходить несколько южнее места атаки самолета. На Л-23 погибло 56 подводников.

Подводная лодка Л-23 совершила 22 Боевых похода:

20.12.1941	–	25.12.1941,	10.01.1942	–	28.01.1942,
12.02.1942	–	23.02.1942,	24.02.1942	–	07.03.1942,
15.03.1942	–	24.03.1942,	15.05.1942	–	21.05.1942,
23.05.1942	–	27.05.1942,	29.05.1942	–	02.06.1942,
04.06.1942	–	09.06.1942,	10.06.1942	–	14.06.1942,
16.06.1942	–	20.06.1942,	27.06.1942	–	03.07.1942,
06.09.1942	–	14.09.1942,	01.10.1942	–	19.10.1942,
05.11.1942	–	25.11.1942,	23.12.1942	–	12.01.1943,
10.03.1943	–	30.03.1943,	09.05.1943	–	27.05.1943,



22.07.1943 – 31.07.1943, 13.08.1943 – 28.08.1943,
18.10.1943 – 17.11.1943, 01.01.1944.

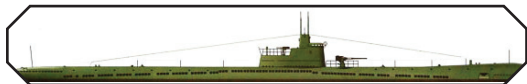
ТТД подводной лодки Л-23:

Водоизмещение: надводное/подводное-1123/1416,5 тонн. Основные размерения: 83,3 x 7,0 x 4,1 метров. Скорость хода: надводная/подводная-17,2/10,3 узлов. Дальность плавания: над водой 11000 миль при 9 узлах, под водой 130 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 8400 л.с., два электромотора по 2400 л.с. Вооружение: шесть носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата, 20мин, одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 55 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Л-24



Подводный минный заградитель XIII-бис серии тип «Л» заложен под стапельным номером 354 на заводе №198 в Николаеве 20 октября 1938 года. 17 декабря 1940 года подводная лодка спущена на воду. Начало Великой Отечественной войны Л-24 встретила у заводской стенки. Строительство подводной лодки продолжалось, и на 1 июля 1941 года степень технической готовности подводной лодки оценивалась в 75%. В середине августа 1941 года немецкие войска подошли к Николаеву. 12 августа подводной лодке пришлось срочно уходить из города. На Л-24 отсутствовала аккумуляторная батарея и некоторые вспомогательные механизмы и устройства; она не могла погружаться.

Вместе с экипажем на подводной лодке шла сдаточная команда во главе со строителем М.И. Бычковым и механиком А.А. Змейцыным. Старшим на борту был Герой Советского Союза капитан 2 ранга И.А.Бурмистров. На выходе из города подводную лодку обстреляла артиллерия противника, в районе мыса Тарханкут Л-24 попала в сильный шторм. Через заклепочные отверстия съемных листов внутрь корпуса проникла вода, нарушившая работу ряда механизмов. Кроме того, в пути Л-24 выдержала атаку вражеского самолета, но



смогла завершить одиночный переход в Севастополь. 17 августа командиром подводной лодки назначен капитан-лейтенант А.А.Косенко. 9 ноября Л-24 перешла в ПотI, где продолжила проведение мероприятий по вводу в строй. Состояние дисциплины на подводной



лодке были не на должном уровне. 12 января 1942 года за систематическое пьянство командир Л-24 был арестован и предан суду военного трибунала. Рассмотрев его дело, суд направил командира Л-24 в штрафную роту. 9 февраля 1942 года командиром Л-24 назначен капитан 3 ранга Г.П.Апостолов. 7 апреля подводная лодка завершила программу ходовых испытаний, и 29 апреля официально вступила в строй. 12 мая 1942 года Л-24 вошла в состав Черноморского флота. В начале июня Л-24 перешла в Новороссийск, откуда приняла участие в снабжении осажденного Севастополя. За четыре рейса подводная лодка доставила 217,3 тонн боеприпасов, 95 тонн продовольствия, 98 тонн бензина, эвакуировав на Кавказ 54 человека. В период 26 – 28 июня, когда подводная лодка возвращалась в Новороссийск после четвертого транспортного рейса, три раза преследовалась катерами противника общей продолжительностью 36 часов, на подводную лодку было сброшено около трех сотен глубинных бомб. Прибыв в Новороссийск, Л-24, попала под авиационный налет 2 июля 1942 года. В этот день 64 бомбардировщика Ju88 в сопровождении полутора десятков истребителей неожиданно вынырнули из-за туч и сбросили на стоящие в гавани корабли около 170 авиабомб. За четверть часа погибли лидер «Ташкент», эсминец «Бдительный», санитарный транспорт «Украина» и несколько малых судов. На расстоянии 5 – 15 метров от борта Л-24 разорвалось четыре бомбы. Подводная лодка уже начала отходить от пирса, как в этот момент 500-кг бомба попала в первое машинное отделение эсминца «Бдительный», вызвав взрыв двух его торпед в торпедном аппарате №-1. В результате бомбежки и детонации торпед «Бдительного» подводная лодка имела многочисленные повреждения легкого корпуса и обшивки цистерн, были заклинены волнорезные щитки торпедных аппаратов. Семь членов экипажа подводной лодки получили ранения и ожоги. В этот же день Л-24 ушла в Потю, где простояла в ремонте до 12 августа. Через два дня после вступления в строй подводная лодка направляется к Босфору, где безрезультатно патрулирует район до вечера 31 августа. При возвращении подводной лодки в районе Самсуна несколько самолетов противника, правда, так же без особого успеха сбросили на Л-24 48 бомб. 1 октября 1942 года Л-24 снова вышла в море. Выставив 4



октября 20 мин у Ялты, лодка двинулась в назначенный район к Босфору, куда прибыла 6 октября. На следующий день Л-24 обнаружила конвой противника и атаковала тремя торпедами танкер из его состава. Производя атаку, Л-24 подвсплыла, показав тумбу перископа, а затем резко ушла на глубину 45 метров. Охранявшие конвой тральщики R165 и R166 сбросили на подводную лодку 9 глубинных бомб, от разрывов которых Л-24 получила незначительные повреждения. Через полторы минуты после пуска торпед на подводной лодке зафиксировали взрыв одной из них. Объектом атаки Л-24 стал итальянский танкер «Арка». Было ли судно повреждено и было вынуждено вернуться к Босфору, как это указывают многие источники, или нет, неизвестно. Судно было потоплено британской подводной лодкой «Таку» 26 октября 1942 года в районе Хиоса. Л-24 оставалась на позиции до вечера 17 октября, но больше, кроме турецких шхун, никого не встретила. 15 ноября Л-24 вновь вышла в море с задачей минной постановки юго-восточнее мыса Калиакра. Успешно выполнив задачу (19 ноября выставлено 20 мин четырьмя банками по 5 мин), подводная лодка 23 ноября 1942 года благополучно завершила боевой поход, прибыв в Потти. 12 декабря 1942 года подводная лодка вышла на минную постановку в район мыса Калиакра, после чего она должна была вести патрулирование в этом районе, но обратно не вернулась. Подводная лодка Л-24 с разрушениями корпуса, характерными от подрыва на mine, найдена в 1988 году на глубине 60 метров. Вероятнее всего, Л-24 подорвалась на одной из мин румынского заграждения S15.

Подводная лодка Л-24 совершила 8 боевых походов: 05.06.1942 – 09.06.1942, 11.06.1942 – 15.06.1942, 16.06.1942 – 20.06.1942, 22.06.1942 – 29.06.1942, 14.08.1942 – 03.09.1942, 01.10.1942 – 21.10.1942, 15.11.1942 – 23.11.1942, 12.12.1942.

Летом 2009 года в районе мыса Шабла (Болгария) была обследована обнаруженная в 2008 году болгарскими дайверами советская подводная лодка. Подводная лодка лежит на ровном киле на глубине порядка 60 метров без повреждений и с задраенными люками. Итогом пяти дней погружений стало: полная идентификация подводной лодки по характерным конструктивным деталям и по маркировке на затво-



ре 100 миллиметровой пушки-Б-24-06-9 и по этому номеру идентифицировать подводную лодку: Л-24. В подводной лодке оказалось большое количество топлива, внутри боевой рубки обнаружены следы пожара и большое количество нефтепродуктов. Удалось установить, что в Центральном Посту был очень сильный пожар, на переборках отчетливо видны потеки расплавленного металла, большое количество сажи, нефтепродуктов. При последнем погружении был обнаружен машинный телеграф с командами: «Левая машина «Стоп!», «Правая машина «Малый вперед!», что дало установить обстоятельства гибели подводной лодки Л-24-подводный минный заградитель погиб от объемного взрыва и пожара в 3 и 4 отсеках, как последствия подрыва на mine.

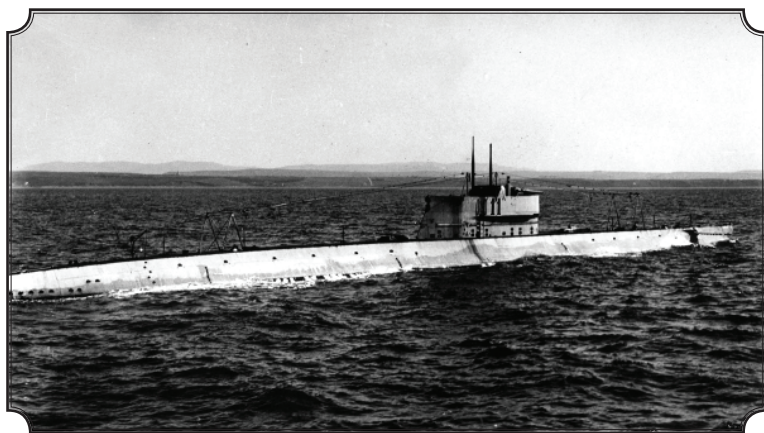
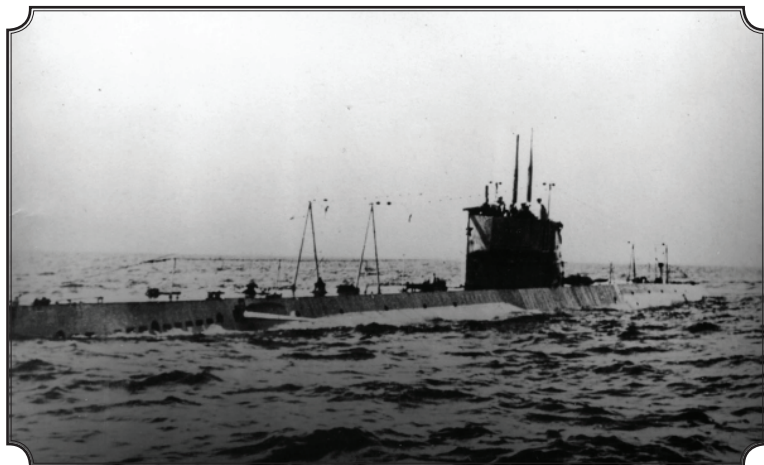
В последний день обследования при помощи лебедки драйверам удалось приоткрыть входной люк на 45 градусов. Вместе с топливом в приоткрытый люк выскочил черный шарообразный предмет с обрывками конца-это оказался аварийный буй. Буй был оранжевый, но краску разъела соленая вода. Буй изготовлен из брезентовой оболочки, набитой пробковой крошкой, как он оказался между двумя люками подводной лодки пока не ясно. Затворный механизм люка изнутри выглядит почти как новый-хранился смазанным соляркой все эти годы.



ТТД подводной лодки Л-24:

Водоизмещение: надводное/подводное-1099/1399 тонн. Основные размерения: 83,3 x 7,0 x 4,05 метров. Скорость хода: надводная/подводная-18/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 1100 л.с., два электромотора по 650 л.с. Вооружение: шесть носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата, 20 мин, одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 55 человек.

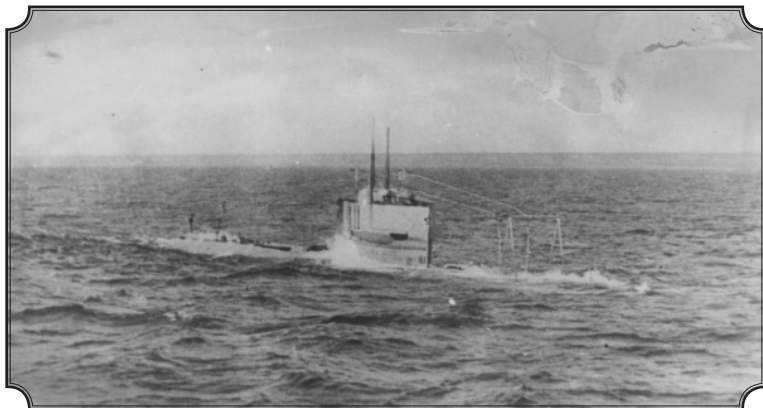




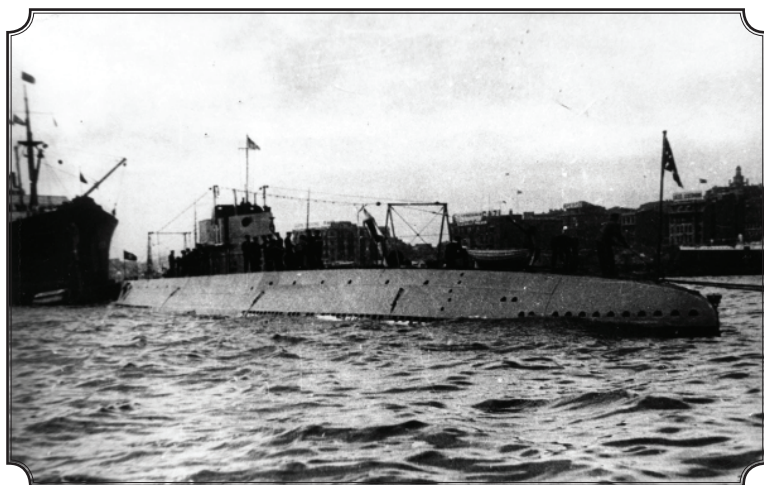
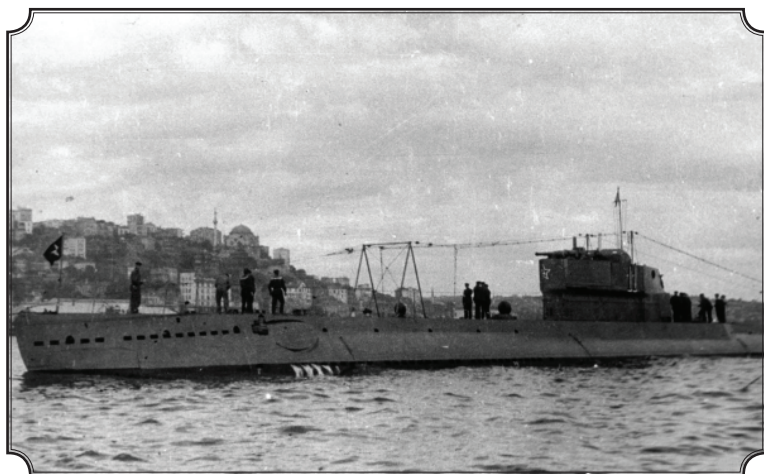
**Подводная лодка Д-4
в полигонах Боевой подготовки**



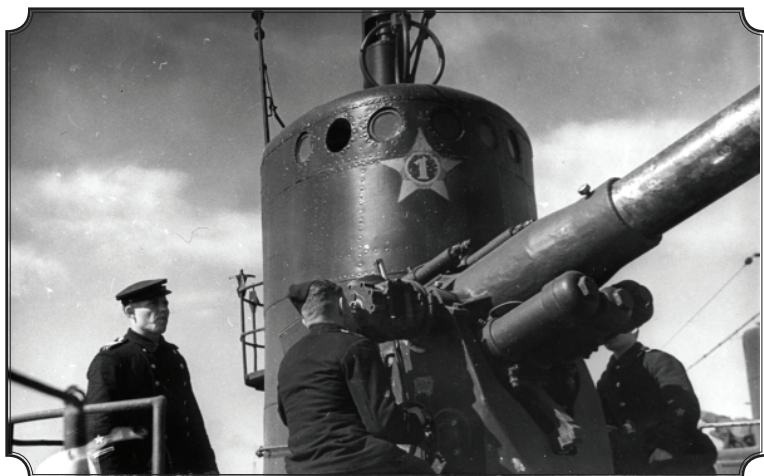
**Подводная лодка Д-4
на выходе из Балаклавы**



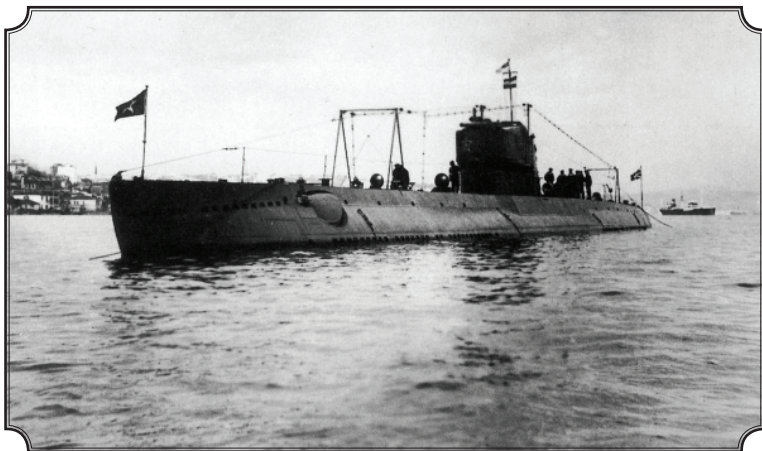
**Подводная лодка Д-4
в полигоне Боевой подготовки**



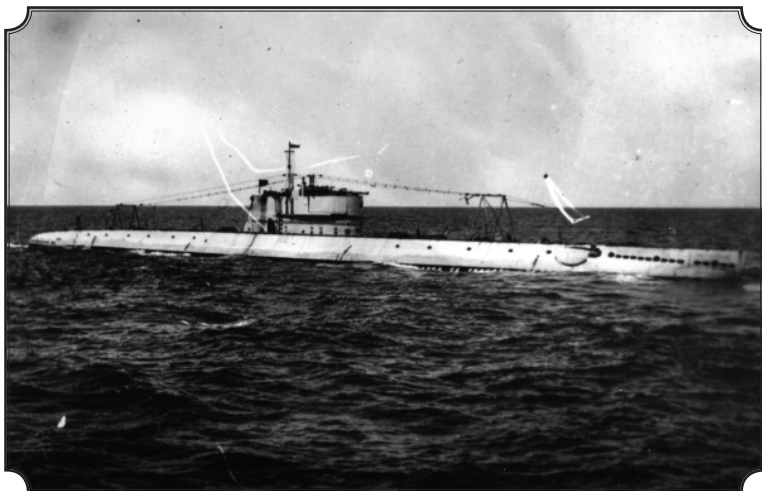
**Подводная лодка Д-4
в Стамбуле**



**100-мм орудие Б-24ПЛ
на борту подводной лодки Д-4
(до и после модернизации ограждения рубки)**



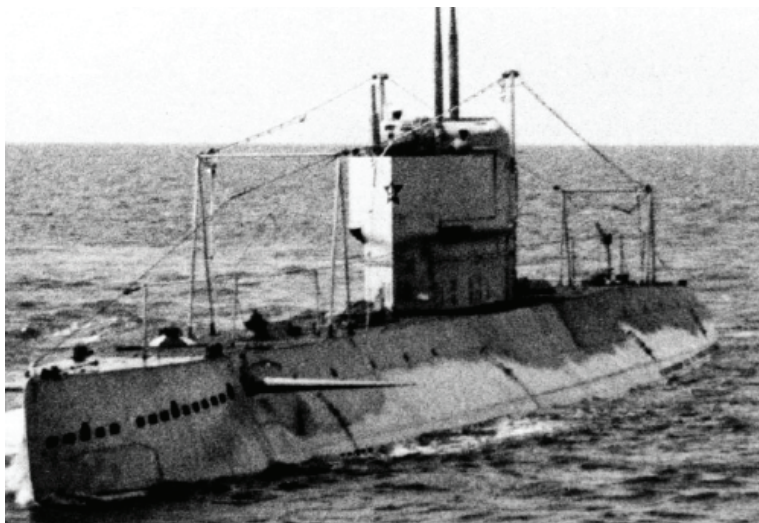
**Подводная лодка Д-4
в Стамбуле**



**Подводная лодка Д-4
в полигоне Боевой подготовки**



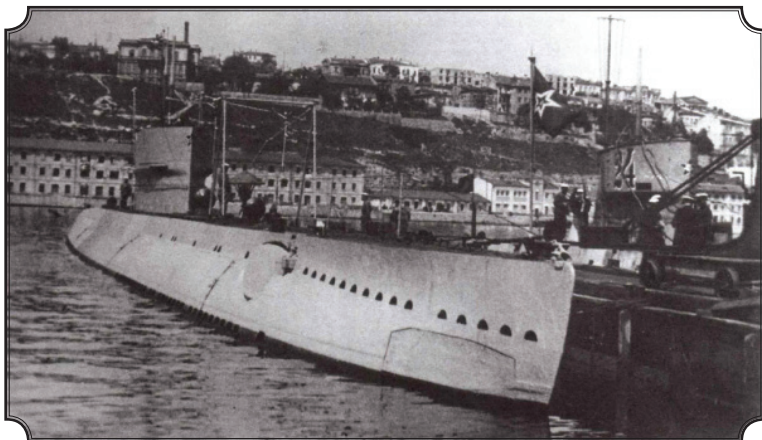
**Митинг на борту подводной лодки Д-4.
1944 год.**



**Подводная лодка Д-4
на выходе в море**



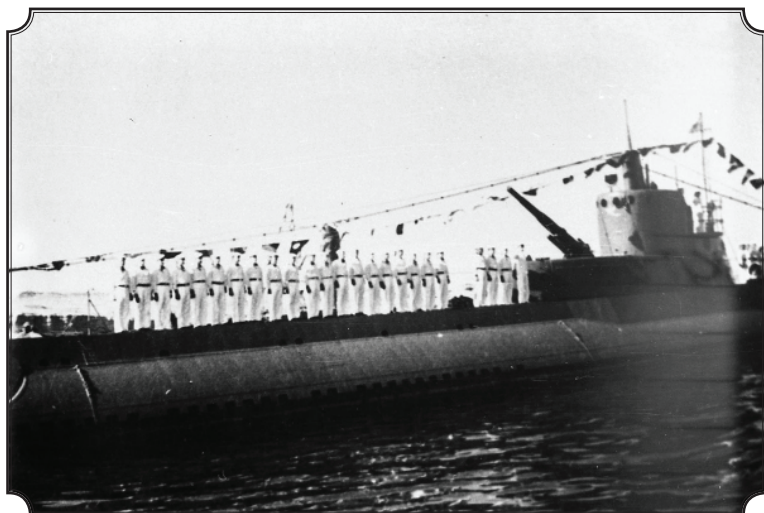
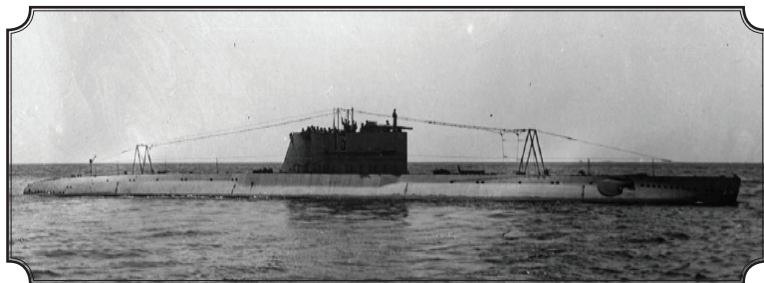
**Командир подводной лодки Д-4 И.Я.Трофимов
докладывает командиру Бригады подводных лодок ЧФ
А.В.Крестовскому о завершении Боевого Похода**



**Подводная лодка Д-4
у пирса Подплава в Севастополе**



**Ограждение рубки подводной лодки Д-4
после модернизации**



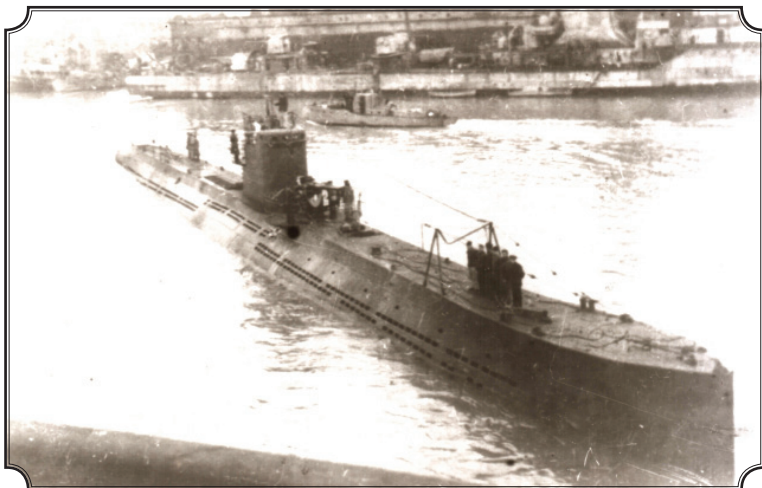
**Подводная лодка Д-6
накануне Великой Отечественной войны**



**Подводная лодка Щ-213
накануне Великой Отечественной войны**



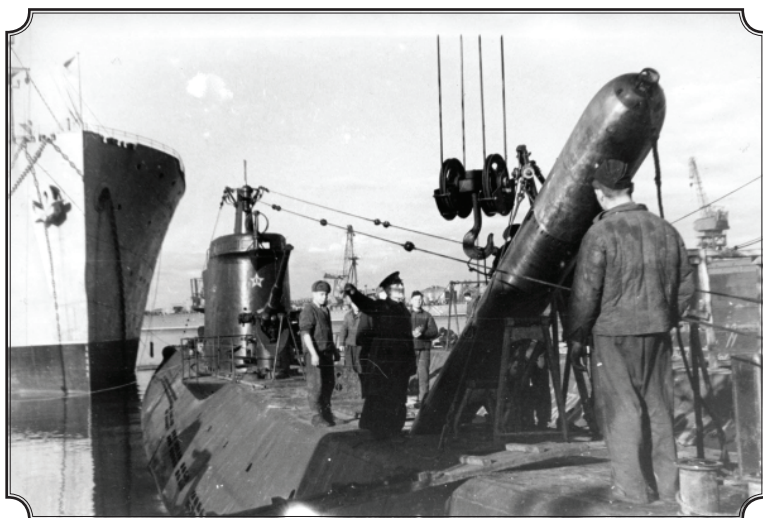
**Подводная лодка Щ-214
у борта плавбазы.**



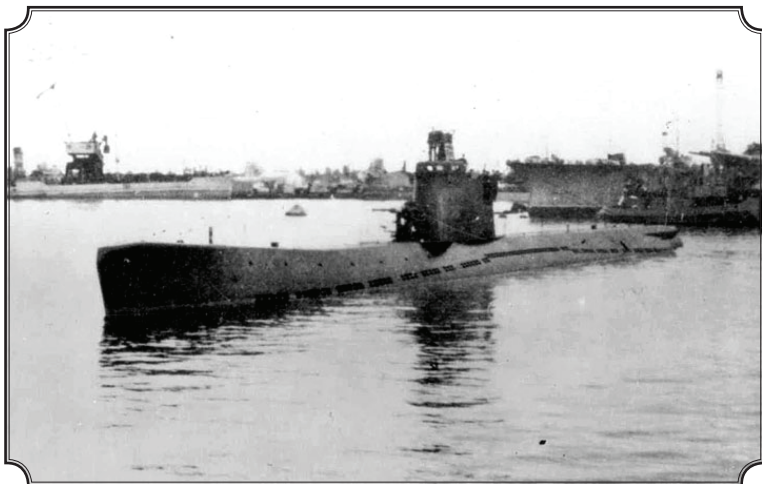
Подводная лодка Л-6



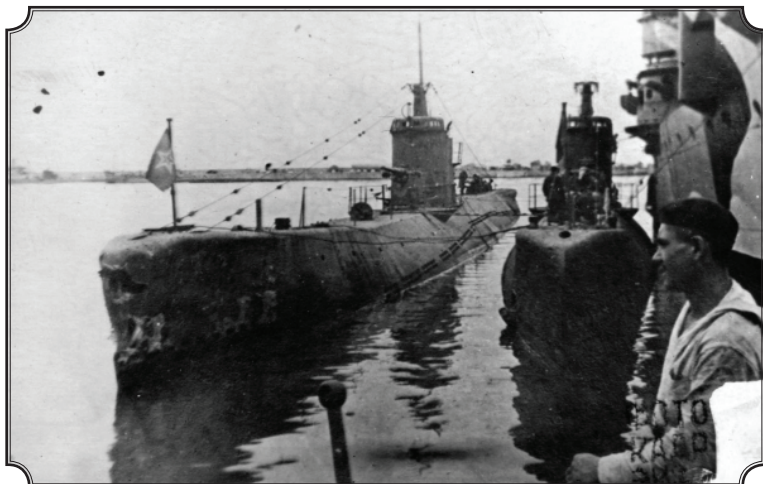
**Подводная лодка Л-23.
Завершение второго Боевого похода.
Поти, 28 января 1942 года.**



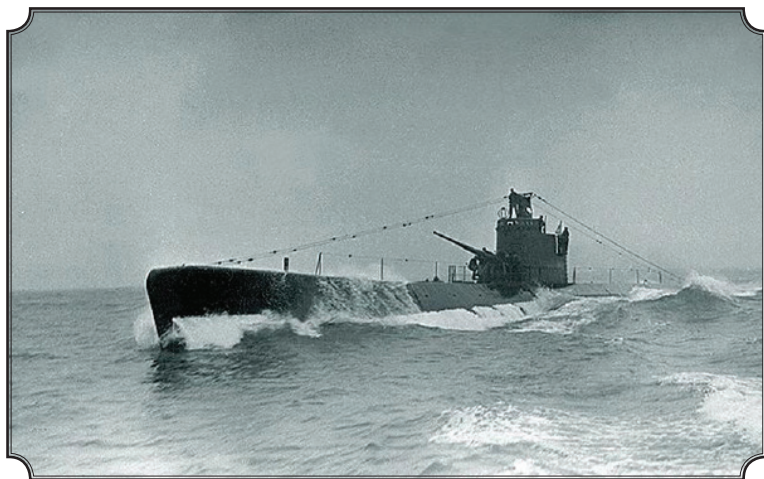
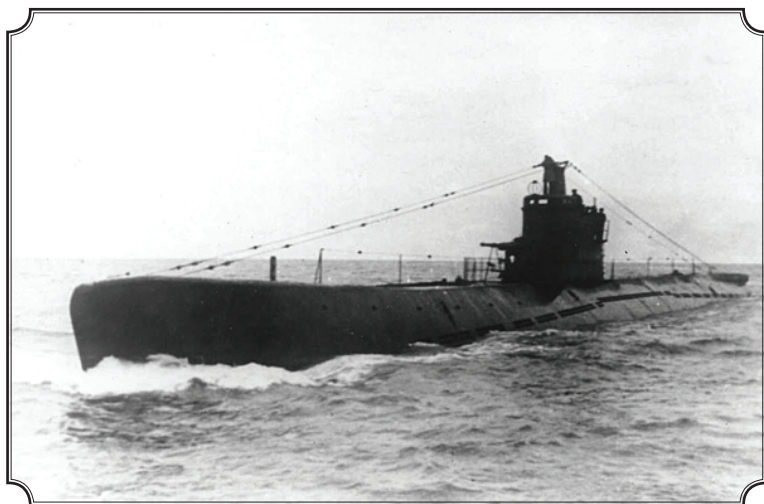
Погрузка торпеды на подводную лодку Л-23



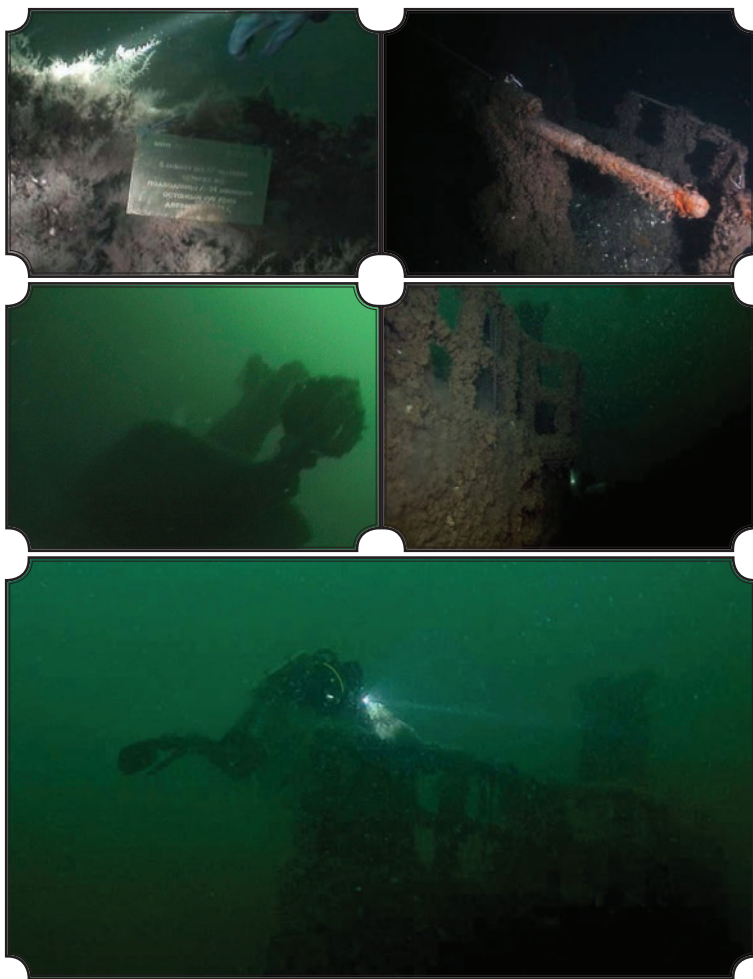
Подводная лодка Л-23



**Подводная лодка Л-24 (слева)
и подводная лодка Л-23. Лето 1942 года.
Видны повреждения, полученные подводной лодкой
в Новороссийске 3 июля 1942 года.**



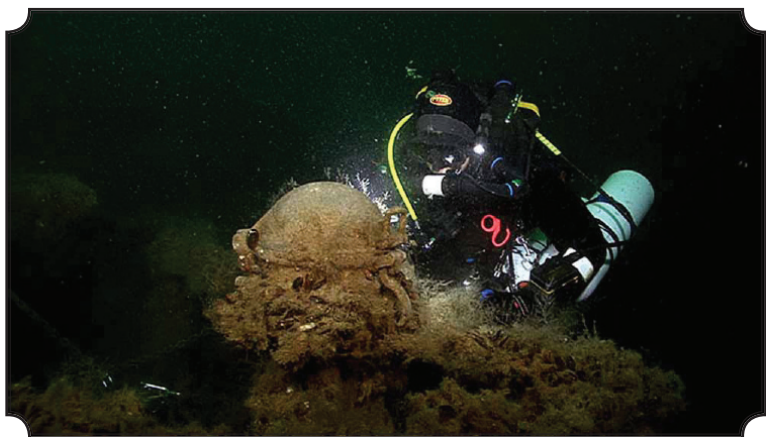
Подводная лодка Л-24



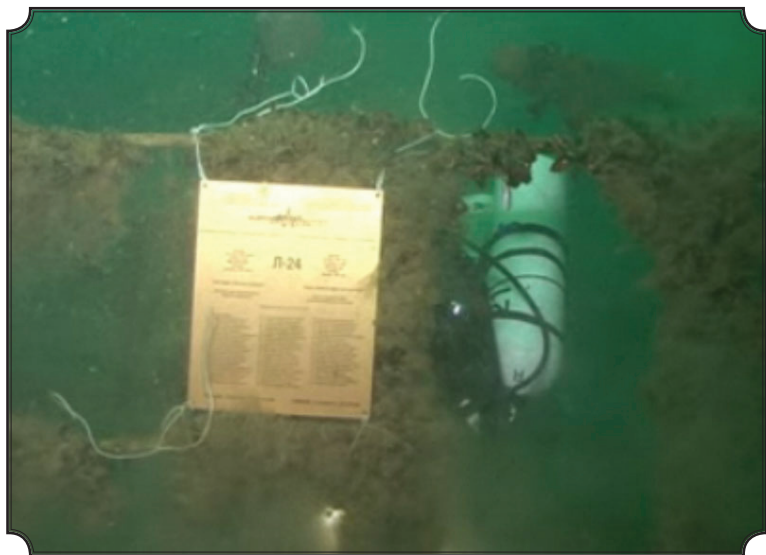
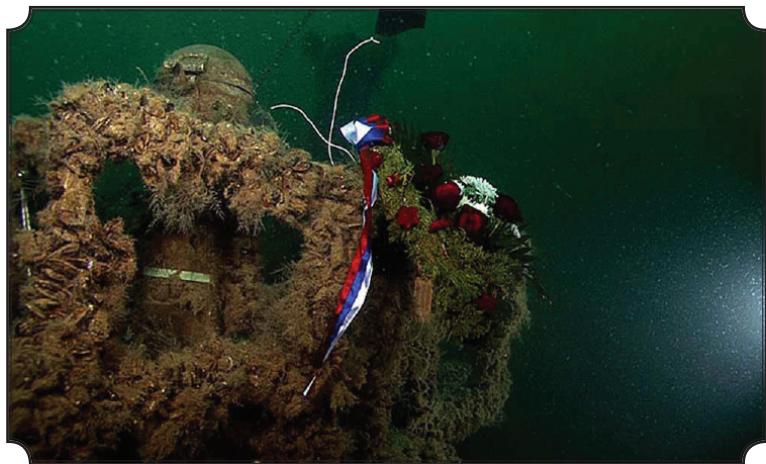
**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



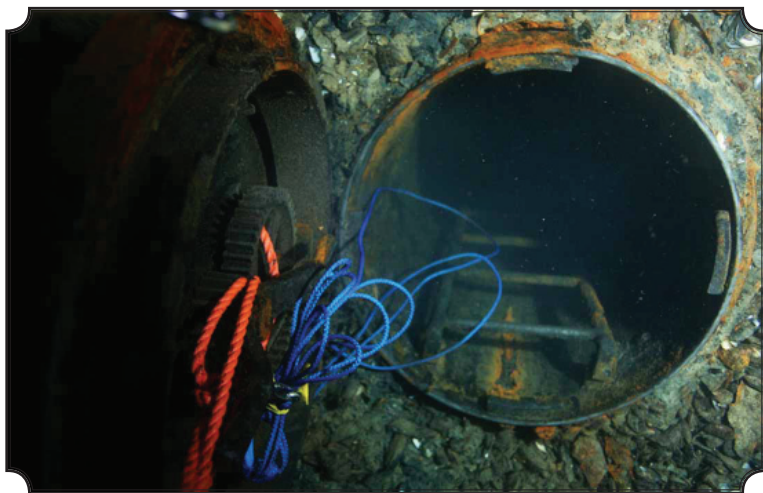
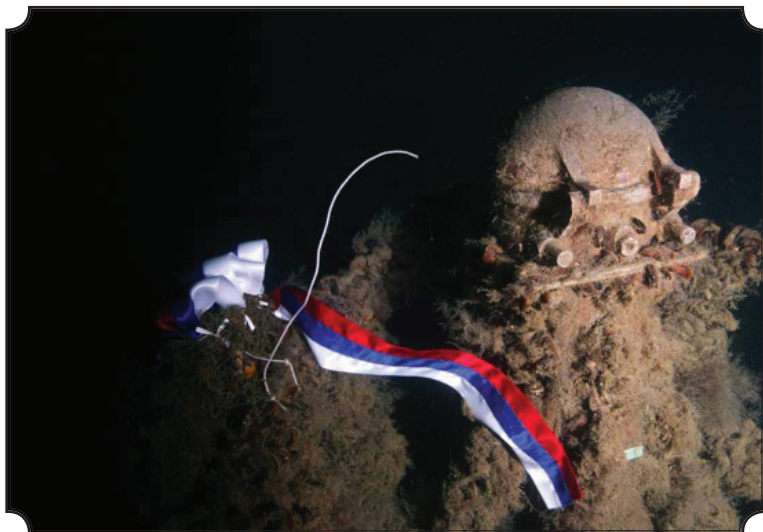
**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



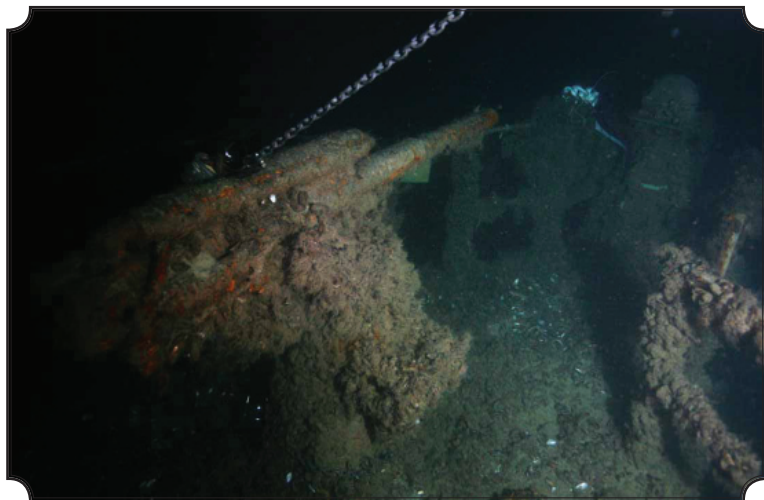
**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



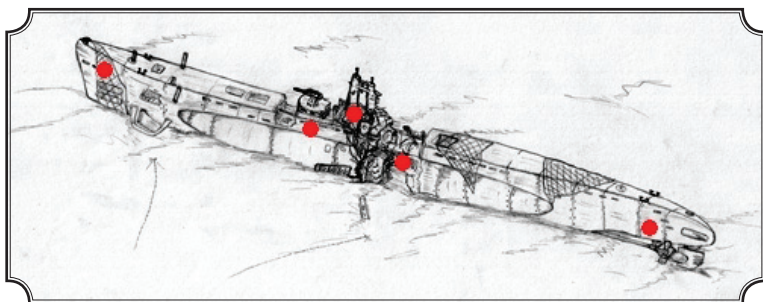
**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



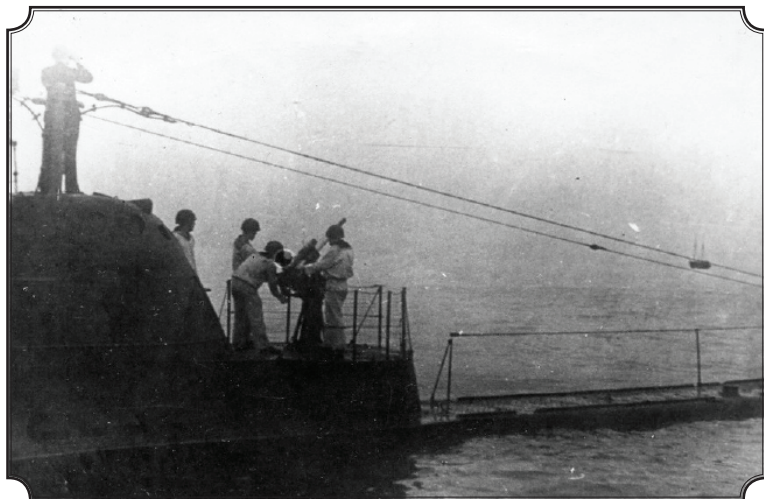
**Подводная лодка Л-24
на дне Черного моря**



Положение подводной лодки Щ-213 на грунте



Фрагменты подводной лодки Щ-213 на грунте



**Подводная лодка Щ-214
перед последним Боевым походом**



**Подводные лодки Щ-209 и Щ-215.
Батуми. Осень 1943 года.**



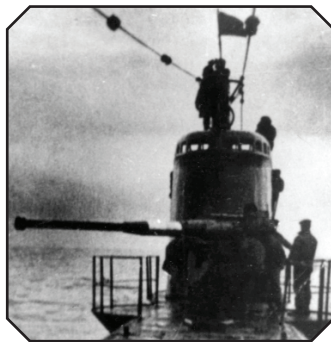
ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Л-25



Подводная лодка Л-25 заложена 23 октября 1938 года на заводе №198 (им. Марти) в Николаеве. 26 февраля 1941 года подводная лодка спущена на воду. 22 июня 1941 года Л-25 встретила в составе Отдельного Дивизиона ПЛ ЧФ у достроечной стенки в Николаеве при готовности 63,2%. 11 августа 1941 при приближении фронта к Николаеву подводную лодку перевели в Очаков, а затем в Севастополь, Туапсе, Потю. Денег на достройку подводной лодки не нашлось, и мощностей небольшого судоремонтного завода в Потю не хватало, поэтому 1 декабря 1941 Л-25 законсервировали и поставили на отстой в Очамчире. 7 января 1942 штаты на подводной лодке закрыли. Через три года было принято решение о достройке подводной лодки. К тому времени боевые действия на Черном море закончились, но минная опасность существовала.



18 декабря 1944 года началась буксировка Л-25 в Севастополь (по другим данным в Потю). Вскоре море заштормило, и маломощный буксир СП-31, за которым шла подводная лодка, перестал выгребать против волны, а когда на нем стало заканчиваться горючее, отдал буксирный трос и направился за помощью, оставив подводную лодку в двух милях у устья реки Хопи. 19 декабря





на помощь Л-25 вышел сторожевой корабль «Шквал», который продолжил буксировку, но к этому времени через неплотно закрытые крышки торпедных аппаратов внутрь подводной лодки стала поступать вода. Л-25 получила дифферент на нос, подводная лодка все хуже всходила на волну, и вскоре начала принимать положение близкое к вертикальному. Вскоре Л-25 затонула в 15 милях от мыса Пицунда. «Шквал» снял с нее экипаж. Глубина в месте гибели подводной лодки составляет 633 метра, поэтому поднимать ее не стали.

Впервые о гибели Л-25 начали упоминать в 70-х годах прошлого века, но причиной гибели указывали подрыв на mine.

ТТД подводной лодки Л-25:

Водоизмещение (надводное/подводное): 1099/1399 тонн. Размеры: длина-83,3 метра, ширина-7,0 метра, осадка-4,05 метра. Скорость хода (надводная/подводная): 18/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 1100 л.с., 2 электромотора по 650 л.с. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата, 20 мин, 1 100-мм, 1 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 55 человек.



Подводные лодки тип «М»

В начале 30-х годов XX века советским правительством было принято решение о создании и усилении Тихоокеанского флота. В связи с трудностями, возникающими при транспортировке подводных лодок тип «Щука» и «Ленинец» по железной дороге в разобранном виде и их последующей сборке, было принято решение о проектировании класса малых подводных лодок, которые в собранном виде вписывались в железнодорожный габарит, что позволяло свободно перевозить их по железной дороге. Разработкой проекта занимался А. Н. Асафов, инженер Техбюро №-4, разрабатывавший ранее подводные лодки серии IV «Правда». За основу при проектировании была взята подводная лодка «Минoga», имеющая водоизмещение около 120 тонн.



20 марта 1932 года Реввоенсовет СССР утвердил проект малой подводной лодки серии VI, названной «Малютка».

Серия VI:

Головная подводная лодка проекта была заложена 29 августа 1932 года. Корпуса подводных лодок делались клёпаными, несмотря на предложение А. Н. Асафова использовать электросварку. Подводные лодки показали скорость ниже проектной (около 5 узлов), время погружения около 80 секунд, что было больше чем у подводных лодок других классов, недостаточную мореходность. Для улучшения характеристик подводной лодки была создана специальная комиссия, обследовавшая головную подводную лодку проекта и предложившая ряд конструктивных изменений, в частности было принято предложение делать корпус сварным, были внесены изменения в систему наполнения балластных цистерн, изменены очертания кормовой части.



Последние подводные лодки серии строились с учётом предложений комиссии, которые позволили увеличить скорость подводной лодки до проектных значений и улучшить время погружения в полтора раза. Две подводные лодки серии были на Черноморском флоте для подготовки подводников.

Серия VI-бис:

13 августа 1933 года было принято решение о постройке двадцати подводных лодок по усовершенствованному проекту. Подводные лодки получили систему быстрого погружения, электрическое управление носовыми горизонтальными рулями, улучшенный гребной винт, изменённые очертания кормы. Скорость подводных лодок возросла до 13,2/7.16 узлов, автономность составила 10 суток. Все подводные лодки серии VI-бис вошли в строй к ноябрю 1934 года. Две подводные лодки были в составе Черноморского флота.

Серия XII:

10 подводных лодок были на Черноморском флоте.

Серия XV:

Головная лодка была заложена 31 марта 1940 года. Всего построено пятьдесят семь подводных лодок, однако за время войны в строй вступили только четыре подводные лодки серии. Подводная лодка имела полуторакорпусную конструкцию: в булях, выполненных по аналогии с тип «Щ» разместились вынесенные из корпуса подводной лодки балластные цистерны, освободив дефицитное пространство и улучшив обитаемость. Для транспортировки подводной лодки железнодорожным транспортом були снимались. Подводная лодка стала двухвальной, что существенно повысило живучесть. Автономность плавания увеличилась до 15 суток. Увеличение длины привело к увеличению надводной скорости до 14 узлов, однако подводная скорость даже снизилась (с 7-8 узлов у серии XII до 6 узлов)

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские проработки, выполненные с учетом проектирования, по-



стройки и особенно эксплуатации подводных лодок тип «М» VI и VI бис серий, привели к заключению, что за счет небольшого увеличения основных размерений и водоизмещения подводных лодок VI серии можно создать малую подводную лодку с более высокими тактико-техническими характеристиками. Несколько вариантов эскизного проекта такого корабля было предложено Научно-исследовательским институтом военного кораблестроения. Один из вариантов послужил основой для разработки общего проекта и рабочих чертежей подводной лодки тип «М» XII серии, явившейся дальнейшим развитием подводных лодок тип «М» VI серии.

Подводная лодка была одновальная, однокорпусной (корпус-цельносварной), имела шесть отсеков и водоизмещение, на 45-50 тонн больше, чем у своих предшественниц. Мощность главного двигателя 38КВ на подводных лодках XII серии была доведена до 800 л. с., мощность главного электродвигателя ПГ12 и емкость аккумуляторных батарей увеличены вдвое по сравнению с подводными лодками тип «М» VI и VI-бис сериями.

Вынесенный в рубку перископ допускал наблюдение за поверхностью моря, как из рубки, так и из центрального поста. Увеличивалась глубина погружения под перископом. Число спальных мест на корабле было доведено до 14, усилены средства вентиляции. За счет этих и других конструктивных мер на подводной лодке тип «М» XII серии удалось добиться более высоких боевых качеств по сравнению с прежними подводными лодками тип «М». В числе главных изменений следует выделить: сокращение времени погружения в подводное положение при заранее открытых кингстонах и заполненной цистерне быстрого погружения с 80 до 47 секунд; сокращение времени продувания цистерн главного балласта в перископном положении до трех минут, увеличение скорости надводного и подводного хода, а также дальности плавания, возросшее заглубление лодки в перископном положении и надежность эксплуатации судовых систем, улучшение обитаемости.

Подводная лодка тип «М» XII серии делилась пятью водонепроницаемыми переборками на шесть отсеков: I-торпедный, II-носовой аккумуляторный, III-центральный



пост с боевой рубкой, IV-кормовой аккумуляторный, V-дизельный, VI-электромоторный. Причем центральный пост являлся отсеком-убежищем, его межотсечные переборки имели сферическую форму и рассчитывались на давление до 5 кг/см.кв. Остальные водонепроницаемые переборки-плоские, рассчитанные на давление 1 кг/см.кв. (глубина 10 метров, толщина металла плоских переборок 5 мм).

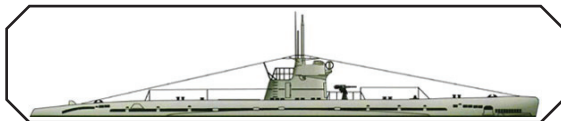
В плоских переборках для прохода личного состава из отсека в отсек имелись двери с тремя системами запоров. В повседневной обстановке двери просто захлопывались на защелку. По боевой тревоге они задраивались на клиновые запоры, которые обеспечивали герметичность, но при необходимости позволяли быстро их отдраить. В случае затопления смежного отсека дверь дополнительно могла быть обтянута с помощью винтовых запоров-барашков. В сферических переборках существовали круглые лазы, закрываемые крышками-получался как бы люк, повернутый на 90 градусов. Кроме защелки, крышка закрывалась на кремальерный замок. Он позволял быстро задраить лаз поворотом одной рукоятки.

Взамен сложных и недостаточно надежных испытаний наружным давлением в док-камере, которым подвергали корпуса подводных лодок тип «М» VI, VI бис и первых подводных лодок тип «М» XII серии, были проведены натурные испытания подводной лодки погружением ее на глубину 70 метров. Эта глубина превышала на 10 метров предельную. Погружение производили на гинях спасательного судна «Коммуна». Поскольку прочный корпус подводной лодки в ходе этого погружения успешно выдержал нагрузку, превышающую нагрузку предельной глубины погружения, от испытаний корпусов подводных лодок тип «М» XII серии наружным давлением в дальнейшем отказались. Испытания прочности корпусных конструкций производили лишь внутренним давлением.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-31



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 31 августа 1938 года под стапельным номером 258 на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком. Вскоре подводная лодка была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где 25 февраля 1940 года спущена на воду. 31 октября 1940 года подводная лодка вступила в строй и 7 ноября 1940 года вошла в состав Черноморского флота. Первым командиром корабля стал Ф.А.Зубков. 22 июня 1941 года М-31 командовал старший лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант) Е.Г.Расточиль. Подводная лодка входила в состав 7-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок в Севастополе.

С началом Великой Отечественной войны М-31 выходила на дозорные позиции юго-западнее мыса Сарыч и юго-восточнее Одессы, где встреч с кораблями противника не имела. С начала сентября подводная лодка привлекается к действиям на вражеских коммуникациях. Вечером 4 сентября, маневрируя в подводном положении на внешнем рейде Констанцы, М-31 подорвалась на одном из минных защитников румынского минного заграждения. В результате взрыва на подводной лодке оказались деформированы волнорезы торпедных аппаратов и повреждена обшивка цистерны главного балласта. После проведения аварийного ремонта подводная лодка имела краткосрочный выход в дозор на подходы к Потю, после чего провела текущий ремонт с заменой аккумуляторной батареи. В





начале января 1942 года М-31 вступила в строй. Во второй половине января подводная лодка патрулировала в районе Одессы, с 30 января у острова Фидониси. 2 февраля подводная лодка от удара о плавучую льдину повредила головку перископа, и ей пришлось покинуть район действий и вернуться в Севастополь. С 16 июня по 1 июля подводная лодка совершила три транспортных рейса, доставив бойцам Севастопольского оборонительного района 15,9 тонн боеприпасов, 5,7 тонн продовольствия, 5,5 тонн бензина. В Новороссийск на борту подводной лодки было доставлено 12 человек и эвакуируемый груз (всего порядка 2300 кг), в том числе ценности государственного банка и сберегательных касс на сумму 14 456 430 рублей и ордена. В середине июля М-31 патрулировала район у Тарханкута, но кораблей и судов противника не обнаружила. Днем 17 августа, патрулируя район на подходах к Одессе, М-31 обнаружила конвой противника в составе транспортов «Danabius» и «Oityz» под охраной сторожевых катеров. Подводная лодка выпустила по одному из транспортов две торпеды, но по воздушному пузырю была обнаружена одним из кораблей эскорта, который сбросил в предполагаемом месте нахождения М-31 восемь глубинных бомб. Израсходовав боезапас и получив повреждения в результате контратаки, подводная лодка в ночь на 18 августа начала возвращение в Очамчири. 5 октября подводная лодка прибыла в назначенный район у мыса Бурнас, вечером 6 октября выпустила торпеды по вражескому конвою из барж под охраной сторожевых катеров. Подводная лодка атаковала в надводном положении, поэтому находящиеся в боевой рубке могли наблюдать два взрыва, а затем еще один более сильный взрыв. Не погружаясь, М-31 развернулась и на полном ходу покинула место боя, в результате которого был потоплен румынский буксир «Oltul». В следующем боевом походе торпеды, выпущенные днем 4 ноября, прошли мимо румынского вооруженного буксира «Bessarabia».

В последний боевой поход М-31 вышла вечером 14 декабря 1942 года. На связь она не выходила и в базу не вернулась. По данным противника в 21.52 17 декабря в бухте Жебрияны речной катер-тральщик FR2 из состава эскорта



конвоя обнаружил советскую подводную лодку в надводном положении и заставил ее погрузиться. Подошедший большой охотник Uj116 и катера-тральщики установили контакт с неподвижно стоящей на небольшой глубине подводной лодкой и сбросили три десятка глубинных бомб, после чего на поверхности воды появились масляные пятна. К полуночи катера FR7, FR8 и тральщик R30 с помощью лотов обнаружили корпус подводной лодки. После бомбардировки противник наблюдал признаки гибели подводной лодки – всплывшие обломки и различные предметы. На М-31 погиб 21 подводник.

Подводная лодка М-31 совершила 15 боевых походов: 30.06.1941 – 07.07.1941, 20.07.1941 – 29.07.1941, 12.08.1941 – 21.08.1941, 31.08.1941 – 06.09.1941, 08.11.1941 – 15.11.1941, 16.01.1942 – 25.01.1942, 29.01.1942 – 03.02.1942, 16.06.1942 – 19.06.1942, 19.06.1942 – 23.06.1942, 28.06.1942 – 01.07.1942, 08.07.1942 – 23.07.1942, 11.08.1942 – 21.08.1942, 02.10.1942 – 09.10.1942, 24.10.1942 – 07.11.1942, 14.12.1942.

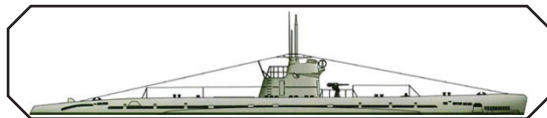
ТТД подводной лодки М-31:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн. Основные размерения: 44,5 x 3,3 x 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-33



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 31 августа 1938 года на заводе «Красное Сормово» в Горьком под строительным номером 260. 23 июня 1940 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где вступила в строй и 19 января 1941 года вошла в состав Черноморского флота. Начало Великой Отечественной войны «М-33» встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) Д.И.Сурова (принял командование подводной лодкой в июне 1940) в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. Вечером 22 июня подводная лодка вышла в дозор юго-западнее мыса Тарханкут, где встреч с кораблями противника не имела. Второе дозорное патрулирование М-33 в районе северо-восточнее острова Фидониси прошло без встречи с противником. В течение похода на подводной лодке дважды выходила из строя муфта «Бамаг», но под-



водная лодка продолжала оставаться в назначенном районе. Вечером 2 августа М-33 вышла в море с задачей проникновения на внешний рейд Констанцы и 5 августа, форсировав минное поле, подводная лодка оказалась на внешнем рейде порта. За трое суток патрулирования в этом районе М-33 лишь од-



нажды наблюдала сторожевик противника, атаковать который из-за малых глубин не смогла. В дальнейшем с середины августа по конец октября 1941 года подводная лодка четырежды выходила на эту позицию. Днем 20 августа она одной торпедой атаковала выходящую в море румынскую субмарину «Delfinul». В момент выстрела М-33 не удержала глубину и показала над водой рубку. Торпеда прошла мимо. Противник не остался в долгу – румыны обстреляли показавшуюся над водой рубку советской подводной лодки, не нанеся ей каких-либо повреждений. 6 декабря М-33 была направлена для оказания помощи подводной лодке М-62, которая в условиях сильного шторма была выброшена на камни у устья реки Гагида, а 16 декабря направлена в район Одессы.

В январе 1942 года подводную лодку привлекают к мероприятиям в рамках проведения Керченско-Феодосийской десантной операции. В ночь на 8 января М-33 в районе Евпатории высадила разведгруппу из двенадцати человек, но обратно на борт подводной лодки разведчики не вернулись. Группа к месту встречи с кораблем не прибыла. После гарантийного ремонта в Очамчири, проведенного в феврале – мае 1942 года, подводная лодка привлекается к снабжению осажденного Севастополя. За два рейса М-33 доставила защитникам города 5 тонн продовольствия и 7 тонн боеприпасов. 14 июня, загрузив продовольствие – консервированный гороховый суп в банках, обнаружилось, что хотя в весовом отношении количество груза и соответствовало предварительным расчетам, его объем занимал значительно больше места, чем предполагалось. Ящики с консервами укладывались, где только можно. Кроме продовольствия подводная лодка приняла боеприпасы для защитников Севастополя. Подводная лодка настолько оказалась забита грузом, что ко многим ответственным механизмам не имелось доступа. В третий транспортный рейс М-33 вышла днем 22 июня для доставки в Севастополь 5,9 тонн боеприпасов, 1 тонну продовольствия и четырех человек. Кроме того, в IV балластную цистерну подводной лодки было закачано 6 тонн бензина, пары которого еще в ходе его приемки через внутреннюю вентиляцию посту-



пали в отсеки, создавая угрозу взрыва. Через несколько часов после того как М-33 направилась к берегам Крыма, подводная лодка получила приказ вернуться в Новороссийск. Вечером 23 июня, после перекачки горючего обратно на танкер, перед погружением для дифферентовки во время остановки судовой вентиляции на подводной лодке произошел взрыв паров бензина. Воспламенение произошло в центральном посту и быстро распространилось по всем отсекам корабля. Подводники, особенно в центральном посту, получили сильные ожоги, но они продолжали выполнять свои обязанности, и подводная лодка, ни на минуту не теряла управление. Из центрального поста люди вышли с горящей на них одеждой и ожогами участков тела, так как многие из них работали раздетыми до пояса. Командир приказал им прыгать в воду, а своему помощнику лейтенанту Рузову спуститься вниз и осмотреть, задраены ли переборки. Командир БЧ-5 инженер-лейтенант Сапегин, получивший в момент взрыва сильные ожоги, обошел все отсеки, и только после доклада командиру, что пожара в отсеках нет, потерял сознание. В результате аварии на подводной лодке в аккумуляторных отсеках просел настил, произошло возгорание элементов, многие приборы и механизмы получили повреждения, семь членов экипажа М-33 получили ожоги первой и второй степени. Наиболее сильно пострадали командир БЧ-5 Г.П.Сапегин. и командир отделения трюмных М.Т.Костылев. М-33 ушла в Очечкири, где встала на аварийный ремонт. После вступления в строй подводная лодка в конце июля – начале августа патрулировала район Евпатории, но противника не встретила.

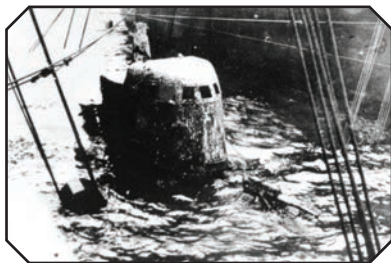
На исходе суток 20 августа М-33 вышла в свой последний боевой поход к Одессе. Вечером 21 августа, следуя в район действий, подводная лодка по ошибке безрезультатно была атакована советским самолетом. Летчики были последними, кто видел М-33. Находясь на позиции 22 – 25 августа подводная лодка подорвалась на двух минах минного заграждения S33, выставленного румынскими минными заградителями «Dakia» и «Murdgesku» 25 июня 1942 года и погибла.

В июле 1951 года при проведении подготовительных работ по подъему подводной лодки М-60, погибшей в 7 ми-



лях к югу от мыса Большой Фонтан, в 150 метрах от нее была обнаружена еще одна погибшая подводная лодка. Так как подготовительные работы по подъему первой подводной лодки были завершены, решено было поднять и вторую. Ею оказалась М-33. Подводная лодка лежала на глубине 27 метров и имела повреждения в районах I, III и IV отсеков. В ходе осмотра подводной лодки никаких документов, способных пролить свет на причины гибели М-33, найдено не было, но по ряду косвенных признаков картина гибели подводной лодки была восстановлена. Так как на М-33 нашли большое количество неизрасходованных продуктов, был сделан вывод, что подводная лодка погибла в первой половине срока нахождения на позиции.

Взрыв мины произошел в 20.26 в районе I отсека в 5-6 метрах от прочного корпуса, когда М-33 в подводном положении (глубина 9 метров) совершала переход из района патрулирования в район зарядки батарей. Сразу после взрыва на подводной лодке была предпринята попытка всплыть в надводное положение на полном ходу путем продувания цистерн главного балласта и перекладки горизонтальных рулей на всплытие, но носовая цистерна главного балласта и цистерна плавучести потеряли герметичность. Подводная лодка несколько продвинулась вперед и упала на грунт, оказавшись на второй линии мин. I отсек подводной лодки был затоплен достаточно быстро, поэтому борьбы за живучесть там не велось, и личный состав перешел во II отсек. Ситуация осложнялась тем, что аккумуляторная батарея имела низкую плотность, а во II отсеке, возможно, вообще была повреждена. Не хватало воздуха высокого давления. Экипаж М-33 готовился к повторному всплытию. Шесть человек находились в VI отсеке у кормового входного люка, один встал к станции аварийного продувания главного балласта, радист находился в радиорубке, остальные, вероятно, в боевой рубке и III отсеке. Верхний ру-



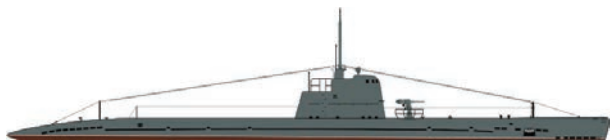


бочный люк был отдраен, но за счет забортного давления сохранял герметичность. Около 00.47 механик продул балласт, и М-33 с дифферентом на нос начала всплывать. В этот момент в районе переборки между III и IV отсеками взорвалась еще одна мина. В результате, оба отсека и боевая рубка оказались моментально заполнены водой, и все, кто там находились, погибли. М-33 снова упала на грунт. Оставшиеся в живых в VI отсеке предприняли попытку выйти из затонувшей подводной лодки – был опущен тубус, приготовлен буй, у всех имелись приборы ИСА-М. Но открыть входной люк подводники так и не смогли и умерли от недостатка кислорода. На борту М-33 в ее последнем походе погиб 21 подводник. В 1951 году останки 16 найденных в ходе подъемных работ моряков похоронены в Одессе.

Подводная лодка М-33 совершила 14 боевых походов: 23.06.1941 – 28.06.1941, 08.07.1941 – 14.07.1941, 02.08.1941 – 10.08.1941, 17.08.1941 – 24.08.1941, 10.09.1941 – 17.09.1941, 04.10.1941 – 11.10.1941, 21.10.1941 – 27.10.1941, 16.12.1941 – 22.12.1941, 07.01.1942 – 11.01.1942, 14.06.1942 – 17.06.1942, 18.06.1942 – 20.06.1942, 22.06.1942 – 23.06.1942, 21.07.1942 – 28.07.1942, 20.08.1942.

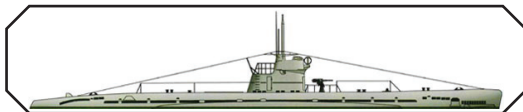
ТТД подводной лодки М-33:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн. Основные размеры: 44,5 x 3,3 x 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-34



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 22 февраля 1939 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 268. 23 июня 1940 года подводная лодка спущена на воду и 11 января 1941 года вошла в состав Черноморского флота. К началу Великой Отечественной войны подводная лодка находилась под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) Н.И. Голованова в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. В первый день войны подводная лодка вышла в дозор юго-западнее мыса Сарыч. В дальнейшем М-34 дважды несла дозор юго-восточнее Одессы, но противник встречен не был.

Днем 27 августа М-34 вышла в море с задачей крейсера между, но кроме рыболовных судов никого не обнаружила. В ночь на 2 сентября при зарядке аккумуляторов из-за неправильного вентилирования на подводной лодке произошел взрыв водорода и небольшой пожар в IV отсеке. В результате аварии подводная лодка получила легкие повреждения, потеря среди экипажа не было. Вечером 3 сентября М-34 вернулась в Балаклаву. В следующий боевой поход М-34 вышла вечером 18 сентября. Подводной лодке предстояло действовать в районе Констанцы. На борту подводной лодки находился представитель британской миссии эшптен Д. Фокс, который представил командиру 2-й Бригады ПЛ ЧФ капитану 1 ранга





М.Г.Соловьеву подробный рапорт с оценкой действий подводной лодки. Утром 21 сентября М-34 обнаружила силуэты двух транспортов. Это был конвой в составе итальянских танкеров «Superga» и «Tampiko» в сопровождении румынских миноносцев «Zmeul», «Sborul» и «Naluka». Выпустив по одному из танкеров торпеду из левого торпедного аппарата, через 45-48 секунд на подводной лодке услышали взрыв. На основании доклада командира М-34 командование засчитало подводной лодке потопление танкера в 5-6 тысяч тонн. По данным противника танкер «Superga» заметил след торпеды и застопорил машину. Торпеда прошла перед форштевнем судна. Сопровождавшие конвой миноносцы 10 часов преследовали подводную лодку, сбросив в предполагаемом месте нахождения субмарины 36 глубинных бомб. Две бомбы разорвались в непосредственной близости от М-34 – на подводной лодке вышла из строя оптическая система перископа. Подводная лодка вечером 21 сентября взяла курс на Балаклаву. В середине октября М-34 вновь выходила к Констанце, но кроме сторожевых катеров противника никого не встретила. 16 октября на подводной лодке выявилась неисправность ряда механизмов, и ей пришлось прервать патрулирование и вернуться в базу.

В свой последний поход к Констанце М-34 вышла утром 28 октября. В ночь на 3 ноября выходявшая из Констанцы румынская подводная лодка «Delfinul» обнаружила неизвестную подводную лодку в надводном положении, но в атаку по ней не вышла. Вполне возможно, что это была возвращающаяся в базу М-34. (По плану советская подводная лодка должна была оставить позицию вечером 2 ноября). Румынские моряки были последними, кто видел М-34. Предположительно, подводная лодка погибла через несколько часов от подрыва на mine или в результате аварии. На М-34 погибло 20 подводников.

Подводная лодка М-34 совершила 7 боевых походов: 23.06.1941 – 28.06.1941, 08.07.1941 – 15.07.1941, 04.08.1941 – 13.08.1941, 27.08.1941 – 03.09.1941, 18.09.1941 – 23.09.1941, 11.10.1941 – 18.10.1941, 28.10.1941.



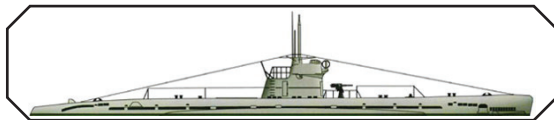
ТТД подводной лодки М-34:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн.
Основные размерения: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость
хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность пла-
вания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110
миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с.,
электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм
торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К.
Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-36



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 22 февраля 1939 года под стапельным номером 270 на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком. 28 августа 1940 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где 20 февраля 1941 года вступила в строй и 29 апреля 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года М-36 встретила в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе.

Командовал подводной лодкой старший лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант) В.Н.Комаров, который вступил в эту должность в июне 1940 года. В середине июля – середине августа 1941 года подводная лодка несла дозор в районе северо-восточнее острова Фидониси, после чего выходила на позиции западнее Бураса и у Сулины. В ноябре – декабре М-36 привлекалась к несению дозора у Поти.

В январе – феврале 1942 года подводная лодка два раза выходила в район Евпаторя – Лукулл с задачей ведения разведки. Вечером 8 марта 1942 года М-36 в ялтинском порту атаковала баржу, но промахнулась-торпеда взорва-

лась при ударе о причал. Во второй половине июля подводная лодка находилась в районе Алушта – Судак, но вновь противника не встретила. В ночь на 17 августа М-36 вышла из Очамчиры в свой двенадцатый боевой





поход. Подводной лодке предстояло действовать севернее острова Фидониси. На переходе подводная лодка была встречена крейсером «Красный Кавказ», который, не заметив опознавательного сигнала, атаковал погружившуюся подводную лодку, безрезультатно сбросив на нее 2 глубинных бомбы. Прибыв на позицию, вечером 23 августа восточнее мыса Бурнас подводная лодка обнаружила конвой противника, шедший по мелководью. Выходя в атаку М-36, несколько раз касалась грунта. После того, как торпеды устремились к цели, подводная лодка не удержалась на глубине и была выброшена на поверхность. Обнаружив М-36 румынская канонерская лодка «Gikulesku» нанесла ей таранный удар, а после того, как подводная лодка легла на грунт на глубине восьми метров, забросала её глубинными бомбами. От взрыва на М-36 сорвало задрайку люка VI (электромоторного) отсека, он начал быстро заполняться водой и личный состав был вынужден его покинуть. На подводной лодке вышли из строя главные электродвигатели, трюмная помпа, компрессор и кормовые горизонтальные рули. Корпус М-36 так же получил тяжелые повреждения: погнуты перо вертикального руля, три лопасти гребного винта, а так же оторван лист киля. Противник, посчитав подводную лодку потопленной, прекратил бомбометание и ушел с места боя, М-36 всплыв, направилась в базу, в пути отразив четыре атаки самолета-торпедоносца. Результатом атаки М-36 23 августа 1942 года стало уничтожение германского буксира «Ankara». По данным некоторых советских источников это судно оценивается как достаточно большой теплоход водоизмещением в 4.768 брт. По информации руководителя клуба «Нептун-Про» из Тольятти, «Ankara» – трофейная шаланда «Ангара» (с машины судна снят прибор с надписью «Кіев. Завод точных приборов»). Судно длиной 50-60 метров лежит на дне перевернутое вверх килем, в носу пробоина диаметром 6-7 метров. В октябре 1942 года М-36 выделили к переброске на Северный флот. В середине ноября подводная лодка была погружена на железнодорожный транспортер и 24 ноября отправлена в Баку, куда благополучно прибыла через пять суток.



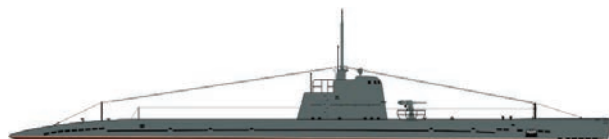
В начале декабря 1942 года на территории завода имени Закфедерации в Баку М-36 была спущена на воду, и 13 января 1943 года зачислена в состав Каспийской военной флотилии. Вскоре от перебазирования М-36 на Север отказались. Подводная лодка отправлена в Потти, и 16 октября 1943 года она вновь включена в состав Черноморского флота. В ночь на 4 января 1944 года М-36 вышла в Кобулет на мерную милю для испытания механизмов и проверки надводной скорости. До 05.00 с подводной лодкой поддерживалась радиосвязь, когда она доложила о включении огней Кабулетской мерной мили. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. В 07.46 с поста №4, куда должна была перейти М-36, на поиск подводной лодки вышел сторожевой катер 041, но подводную лодку не обнаружил. (В поисках М-36 были задействованы в общей сложности два десятка различных кораблей и судов, в том числе подводная лодка С-31 и авиация). С береговых постов ее не видели и взрывов в море не слышали. Поиск подводной лодки, предпринятый 6-8 января, показал, что к западу от поста №4 (глубина моря в этом месте 415 метров) обнаружены масляное пятно, буюк и плавающий ящик. Вероятно, подводная лодка погибла в результате аварии. Среди причин гибели М-36 могли быть: ошибка личного состава при проведении срочного погружения в ходе уклонения от самолета или подводной лодки, авария вследствие спешно проведенных монтажных работ либо подрыв на плавающей mine. Версия о том, что подводная лодка стала жертвой минной постановки германской подводной лодки U20, не соответствует действительности, так как немецкая подводная лодка выставила минную банку из 9 мин «ТМВ» в другом районе Черного моря. Вместе с подводной лодкой погибло 24 подводника.

Подводная лодка М-36 совершила 12 боевых походов: 13.07.1941 – 20.07.1941, 03.08.1941 – 12.08.1941, 27.08.1941 – 04.09.1941, 21.09.1941 – 27.09.1941, 22.10.1941 – 27.10.1941, 15.11.1941 – 22.11.1941, 12.12.1941 – 19.12.1941, 18.01.1942 – 25.01.1942, 14.02.1942 – 20.02.1942, 03.03.1942 – 09.03.1942, 17.07.1942 – 31.07.1942, 17.08.1942 – 26.08.1942.



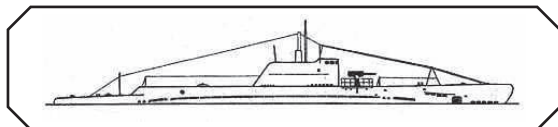
ТТД подводной лодки М-36:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн.
Основные размерения: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-51



Подводная лодка тип «М» VI серии заложена 17 ноября 1932 года под заводским номером 239 на заводе №198 в Николаеве. 22 мая 1933 года подводная лодка спущена на воду, и 9 сентября 1934 года М-51 вошла в состав Морских Сил Черного моря. Первым командиром подводной лодки стал М.С.Бойко, который командовал подводной лодкой до декабря 1934 года. Как остальные подводные лодки VI серии, М-51 не отправили на Дальний Восток, а вместе с подводной лодкой М-52 оставили на Черном море для подготовки кадров подводников.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) В.М.Прокофьева в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок черноморского флота и находилась на ремонте в Севастополе. 1 июля 1941 года М-51, закончив ремонт, вышла к месту своего постоянного базирования в Новороссийск. 8 июля подводная лодка вышла в дозор на подходы к Новороссийску. Утром 14 июля у мыса Утриш М-51 была принята за вражескую подводную лодку, и чуть было не протаранена транспортом «Красная Кубань». В дальнейшем по вине радиста под-

водной лодки она потеряла связь с базой, из-за чего командир дивизиона капитан 1 ранга Л.Г.Петров был вынужден на эсминце «Смышленный» выйти в





море на поиски подводной лодки. Следующие выходы на дозорные позиции к Новороссийску и Керченскому проливу также оказались безрезультатными. 27 октября 1941 года М-51 перешла в Керчь. Подводную лодку предполагалось использовать для ведения разведки и уничтожения плавсредств противника в западной части Азовского моря, но после первого выхода в связи с эвакуацией Керченской ВМБ 9 ноября подводная лодка отозвана в Новороссийск. Во второй половине ноября М-51 патрулировала в районе Феодосии, 6-11 декабря доставила в Севастополь начальника оперативного отдела штаба ЧФ, после чего привлеклась к навигационному обеспечению кораблей, задействованных в Керченско-Феодосийской десантной операции. Перед подводной лодкой стояла задача выяснить и сообщить погоду в районе Феодосии, затем служить ориентиром для подходящих к порту кораблей и транспортов. 28 декабря подводная лодка погрузилась в 3,5 милях к востоку от мыса Илья под Феодосией и в ночь на 29 и 30 декабря выполнила роль светящегося навигационного знака. По прожекторному лучу подводной лодки корабли с десантом в составе крейсеров «Красный Крым», «Красный Кавказ», эсминцев «Железняков», «Шаумян», «Незаможник» и транспорта «Кубань» легли на входной фарватер, ведущий к воротам порта Феодосия.

11 января 1942 года М-51 выходила в море с задачей навигационного обеспечения десанта в Судак, но из-за переноса операции была отозвана в базу. В первую неделю апреля подводная лодка произвела разведку района Феодосия – Дальние Камыши. После разведки прибыла в Геленджик в ожидании ремонта (в последнем походе на подводной лодке произошла поломка вертикального руля). 31 мая подводная лодка перешла в Потти, где приступила к проведению капитального ремонта. 29 декабря 1942 года командиром М-51 назначен капитан-лейтенант М.М.Голубев. 8 апреля 1943 года подводная лодка вступила в строй. Вечером 30 июня М-51 вышла в район мыс Опук – мыс Киик-Атлама. Дважды М-51 имела контакт с немецкими подводными лодками (вечером 1 июля, вероятно, U23 и днем 7 июля, возможно, U19), но атаковать их так и не смогла.



В середине августа М-51 патрулировала район Ялта – мыс Меганом. Утром 16 августа при попытке атаковать конвой подводная лодка была обнаружена и подверглась преследованию. Одна из десантных барж сбросила на подводную лодку 8 глубинных бомб, от разрывов которых на М-51 повреждены электроизмерительные приборы, приводы вертикального и кормовых горизонтальных рулей, дейдвудный сальник стал пропускать воду. После необходимого ремонта силами личного состава подводная лодка покинула позицию и утром 20 августа прибыла в Очамчири. После проведения навигационного ремонта вечером 22 сентября на мерной миле в районе Очамчири, при переходе из крейсерского положения в позиционное, на ходу под дизелями, из-за неправильного расчета по принятию воды в уравнительную и дифферентные цистерны, М-51 начала принимать балласт и ушла под воду с открытым рубочным люком. В результате аварии погибло восемь подводников, в том числе командир подводной лодки. Шесть человек под руководством старшины 1 статьи Н.И. Скрипченко вышли на поверхность через входной кормовой люк, а еще пять человек через носовые торпедные аппараты. Спасшиеся самостоятельно вплавь достигли берега. 25 сентября 1943 года подводная лодка была поднята Аварийно-спасательной службой флота и плавбазой «Эльбрус» с глубины 12 метров. После восстановительного ремонта М-51 конце 1944 года вновь введена в строй, командиром подводной лодки назначен капитан-лейтенант В.М.Александров, который командовал М-51 до марта 1947 года. 30 декабря 1944 года подводная лодка М-51 выведена из боевого состава флота и передана гидрографическому управлению ЧФ, а с 12 октября 1946 года использовалась в учебных целях. 28 ноября 1950 года подводная лодка разоружена и 8 декабря расформирована. После демонтажа приборов и механизмов корпус подводной лодки передан Аварийно-спасательной службе ЧФ для обеспечения боевой подготовки личного состава.

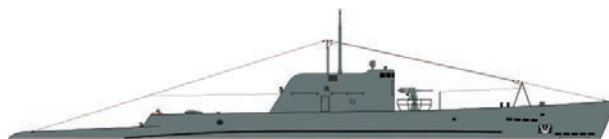
Подводная лодка М-51 совершила 12 боевых походов: 08.07.1941 – 16.07.1941, 09.08.1941 – 16.08.1941, 10.09.1941 – 17.09.1941, 24.09.1941 – 01.10.1941,



02.11.1941 – 09.11.1941, 06.12.1941 – 11.12.1941,
23.11.1941 – 30.11.1941, 28.12.1941 – 30.12.1941,
11.01.1942 – 12.01.1942, 31.03.1942 – 07.04.1942,
30.06.1943 – 10.07.1943, 10.08.1943 – 20.08.1943.

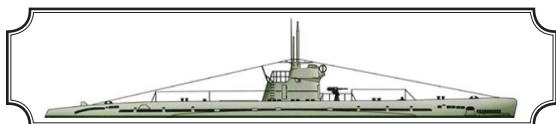
ТТД подводной лодки М-51:

Водоизмещение: надводное/подводное-161/201,8 тонн.
Основные размерения: 37,81 x 3,11 x 2,58 метров. Скорость
хода: надводная/подводная-13,1/7,2 узлов. Дальность пла-
вания: над водой 1640 миль при 7 узлах, под водой 55 миль
при 2,5 узлах. Силовая установка: дизель 685 л.с., элек-
тродвигатель 240 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпед-
ных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие. Глубина по-
гружения: до 60 метров. Экипаж: 19 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-58



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 25 октября 1937 года на заводе №112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 251. 28 апреля 1939 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре М-58 была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №198 в Николаев, где вступила в строй и 10 октября 1939 года под командованием А.А.Керна вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года М-58 встретила под командованием капитан-лейтенанта Н.В.Елисеева в составе 7-го дивизиона



2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. Незадолго до начала войны подводная лодка завершила на севастопольском заводе №201 гарантийный ремонт и находилась в организационном периоде. В июле 1941 года М-58 дважды выходила в дозор в район юго-западнее мыса Тарханкут и северо-восточнее о. Фидониси, но противника не встретила. В августе-сентябре подводная лодка патрулировала в районе юго-восточнее Одессы, у Сулины и близ Констанцы. Противник встречен не был. 30 сентября и 1 октября за кормой подводной лодки гремели взрывы мин,



но М-58 повреждений не получила. 16 октября 1941 года М-58 вышла в свой шестой боевой поход в район Констанцы, из которого не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибло 20 подводников. Вполне возможно, что М-58 погибла на mine в период с 17 по 21 октября 1941 года. Версия о том, что подводная лодка стала жертвой атаки болгарского гидросамолета, в районе мыса Шабла днем 15 октября 1941 года, не соответствует действительности, так как в этот момент подводная лодка находилась в базе. По некоторым данным корпус подводной лодки обнаружен на грунте.

Подводная лодка совершила 6 боевых походов: 05.07.1941 – 13.07.1941, 27.07.1941 – 04.08.1941, 20.08.1941 – 27.08.1941, 08.09.1941 – 15.09.1941, 26.09.1941 – 04.10.1941, 16.10.1941.

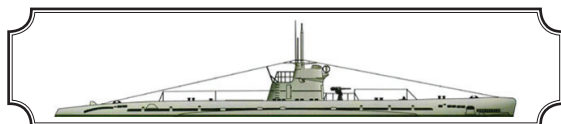
ТТД подводной лодки М-58:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн. Основные размеры: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-59



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 25 октября 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 250. 13 июня 1939 года подводная лодка была спущена на воду. Вскоре погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где вступила в строй и 19 июня 1940 года вошла в состав Черноморского флота.

Начало Великой Отечественной войны М-59 встретила под командованием капитан-лейтенанта Г.А.Матвеева в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота, находясь в гарантийном ремонте в Севастополе. С сентября 1941 года подводная лодка начинает выходы на позицию, но третий боевой поход стал для М-59 и двадцати членов её экипажа последним. Вполне возможно, подводная лодка погибла на mine в конце октября – начале ноября 1941 года в районе северо-восточнее Сулины. По данным ряда источников М-59 стала жертвой тарана и глубинных бомб румынского эсминца «Redgele Ferdinand I» 5 ноября и даже 17 декабря 1941 года (срок автономности истек 8 декабря) в районе Сулины, что представляется маловероятным. Вместе с подводной лодкой погибло 20 подводников. В 1991 году погибшему экипажу М-59 на маяке острова Змеиный (Фидониси) была установлена мемориальная доска. В 2008 году Коммунальным Предприятием «Островное» о.Змеиный был создан мемориал погибшим подводникам М-59 и погибшим в 1917 году морякам эсминца «Лейтенант Зацаренный».



Подводная лодка М-59 совершила 3 боевых похода: 17.09.1941 – 24.09.1941, 08.10.1941. – 15.10.1941, 25.10.1941.

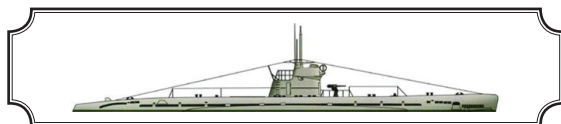
ТТД подводной лодки М-59:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн. Основные размеры: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-60



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 25 октября 1937 года под стапельным номером 252 на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком. 28 августа 1939 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре она была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где 19 июня 1940 года вошла в состав Черноморского флота.

Начало Великой Отечественной войны М-60 встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) Б.В.Кудрявцева в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в гарантийном ремонте в Севастополе. 18 августа 1941 года М-60 вступила в строй. В сентябре 1941 года – январе 1942 года подводная лодка несла боевое патрулирование в районах Сулины, у мыса Олинька и на подходах к Одессе. Кораблей противника встречено не было. В мае 1942 года М-60 дважды выходила к Феодосии с задачей ведения разведки. В конце июня 1942 года М-60 пытались привлечь к снабжению Севастополя-в Новороссийске на подводную лодку загрузили мины, противотанковые патроны и мясные консервы общим весом 7 тонн. Днем 22 июня в Новороссийске, когда подводная лодка с танкера «Передовик» принимала



бензин в цистерну №-4 для доставки топлива защитникам Севастополя, произошел взрыв его паров от искры рубильника. Из ру-



бочного люка вырвался большой столб пламени с густым черным дымом. Из центрального поста выскочили сильно обгоревшие люди, которые по приказу командира бросились в воду. В этот момент старший техник-лейтенант А.П. Кокин вместе со старшиной группы электриков Глебовым, кинулись во второй отсек, где горели два ящика с минами, и выбросили их за борт. В результате аварии во II и IV отсеках взрывной волной продавило палубный настил, обгорела деревянная обшивка, и получил повреждения ряд приборов и механизмов. Только благодаря самоотверженным и правильным действиям личного состава, пожар, возникший среди ящиков с минометными минами, был своевременно потушен. Из экипажа подводной лодки шесть человек получили ожоги различной степени тяжести. После короткого аварийного ремонта в Очемчири М-60 дважды выходила к Феодосии, но опять кораблей противника встречено не было.

В последний боевой поход М-60 вышла вечером 16 сентября. В дальнейшем на связь она не выходила и на базу не вернулась. Как потом выяснилось, подводная лодка погибла 23-26 сентября 1942 года на mine заграждения S33, выставленного румынскими минными заградителями «Dakia» и «Murdgesku» 25 июня 1942 года. Весной 1948 года в ходе послевоенного траления минных заграждений корпус подводной лодки был обнаружен в 7 милях к югу от мыса Большой Фонтан и в октябре 1950 года обследован на дне. М-60 лежала на глубине 27 метров и имела повреждения в районе I отсека. Так как подводная лодка представляла опасность для судоходства, было решено поднять ее. В июле 1951 года М-60 была поднята на поверхность. При осмотре подводной лодки были обнаружены навигационный журнал, кальки маневрирования за период 20-22 сентября и кальки перехода на позицию, выданные командиру М-60 в штабе подводных лодок. Последние записи в навигационном журнале были уничтожены водой и илом, но по косвенным данным удалось восстановить картину развития событий. М-60 заняла указанный район с опозданием на трое суток – только после 22 сентября. Подрыв на mine произошел днем, в 14.25, когда подводная лодка шла на перископ-



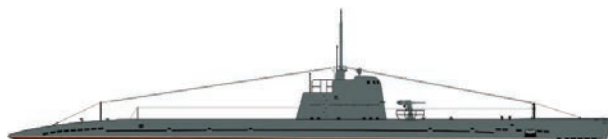
ной глубине. Экипаж обедал. В результате взрыва мины в I отсеке над торпедным аппаратом образовалась пробоина, и через несколько секунд он был затоплен водой. Загерметизировать II отсек не удалось – внизу взрывом люк сорвало с петли и деформировало. Кроме того, между петлями люка попал комбинезон, очевидно висевший в первом отсеке. Вода стремительно прибывала, и личный состав был вынужден спешно перебраться в центральный пост. Вероятно, предпоследний из покидавших отсек, споткнулся о комингс люка, а следующий за ним захлопнул за собой крышку, так, что она закрылась на защелку, прищемив ногу товарища. В этой обстановке прекратить поступление воды в центральный пост не представлялось возможным. Несколько подводников сумели перейти в IV отсек, восемь человек во главе с командиром с пузырем воздуха выбросились на поверхность через рубочный люк. Так как до берега было 13 километров, до него никто не доплыл. Подводная лодка упала на грунт, в IV и VI отсеках оставались люди. (Личный состав из V отсека перешел в IV). В IV отсеке люди отравились хлором, выделяемым аккумуляторной батареей. Они не успели даже израсходовать весь запас кислорода в приборах ИСА-М. В VI отсеке находилось три человека. Для выхода из затонувшей подводной лодки ими был частично затоплен отсек, опущен тубус, отдраена крышка входного люка (которая была только на защелке), открыт краник уравнивания давления, приготовлен буй и приборы ИСА-М, но открыть крышку входного люка даже при помощи лома они не смогли (одна из задраек задраивающего устройства была отломана). На подводной лодке М-60 погиб 61 подводник. Останки тех, кого удалось найти в отсеках затонувшей подводной лодки, были похоронены в Одессе.

Подводная лодка М-60 совершила 8 боевых походов: 14.09.1941 – 21.09.1941, 02.10.1941 – 09.10.1941, 27.10.1941 – 03.11.1941, 30.12.1941 – 05.01.1942, 07.05.1941 – 15.05.1941, 15.07.1942 – 28.07.1942, 10.08.1942 – 23.08.1942, 06.09.1942.



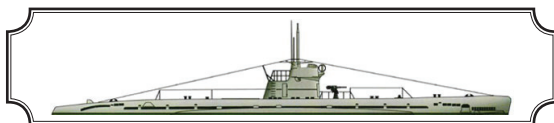
ТТД подводной лодки М-60:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн.
Основные размерения: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость
хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность пла-
вания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110
миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с.,
электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм
торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К.
Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-118



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 29 октября 1940 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 288. 12 февраля 1941 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре подводная лодка погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, для достройки и ввода в строй, где встретила начало Великой Отечественной войны. М-118 находилась под командованием старшего лейтенанта (затем капитан-лейтенанта) С.С.Савина в составе Отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота. 30 июня М-118 вторично спущена на воду.

На 1 июля 1941 года техническая готовность подводной лодки составляла 93%. 7 августа 1941 года подводная лодка перешла в Севастополь, 1 октября в Очечмири. 28 октября М-118 вступила в строй, и 8 ноября 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 21 февраля 1942 года, окончив курс боевой подготовки М-118 вышла в свой первый боевой поход с задачей разведки в районе Ялты. Утром 26 февраля у мыса Айтодор подводная лодка обнаружила шхуну и открыла по ней артиллерийский огонь, но после того как через три минуты подводная лодка подверглась обстрелу

с береговой батареи, она была вынуждена погрузиться. В середине марта М-118 вела разведку у Ялты. На этот раз, обнаружив 12 марта одиночную





шхуну, командир от атаки отказался из-за малой ценности цели. В середине апреля и начале мая М-118 дважды выходила на патрулирование района у острова Фидониси, но противника не встретила. С середины июня подводную лодку привлекают к снабжению осажденного Севастополя, куда М-118 сделала три рейса, доставив в город 22,8 тонн боеприпасов, 6 тонн бензина и 4 тонны продовольствия, эвакуировав на Кавказ 18 человек и 800 кг груза. В первом транспортном рейсе утром 19 июня, когда подводная лодка возвращалась в Новороссийск, на нее спикировали два бомбардировщика Ju88. Разрывы 32 сброшенных бомб вывели из строя гирокомпас, на подводной лодке погасло освещение. В третьем транспортном походе М-118 утром 28 июня спасла мичмана с эсминца «Безупречный», потопленного вечером 26 июня вражеской авиацией в 40 милях от мыса Аю-Даг. Вместе с эсминцем погибло 250 членов экипажа корабля и до четырехсот бойцов и командиров из состава 142-й морской бригады, спасено было только три человека. После навигационного ремонта, проведенного в Очамчири, М-118 4 августа вышла в район острова Фидониси, где атаковала судно из состава конвоя. На подводной лодке слышали взрыв торпеды, которая взорвалась при ударе о дно. Сопровождавшие конвой румынские канонерские лодки «Dumitresku» и «Gikulesku» в ответ сбросили в месте предполагаемого нахождения подводной лодки восемнадцать глубинных бомб.

В свой последний боевой поход М-118 вышла 22 сентября 1942 года. Подводной лодке предстояло действовать в районе мыса Бурнас. На связь она не выходила и в базу не вернулась. По данным противника днем 1 октября в бухте Жебрияны, юго-восточнее озера Шаганы подводной лодкой атакован конвой, следовавший из Бугаза в Сулину. Торпеды поразили германский транспорт «Zalzburg», в трюмах которого перевозили 840 тонн марганцевой руды, груз пустых бочек, а так же порядка 2300 советских военнопленных и гражданских лиц. (Согласно советским источникам на борту судна были войска, техника и имущество из оккупированной Одессы). Транспорт затонул на глубине 14 метров. Вместе с транспортом «Zalzburg» поги-



бло по разным оценкам от 1200 до 2080 человек. Всего было спасено по разным данным 16-19 немцев, 26-47 румын и 132 советских военнопленных. Часть погибших похоронена местными жителями села

Николаевка. (В настоящее время на месте могилы заброшенный пустырь, памятника нет). Через два с половиной часа после атаки подводная лодка была обнаружена германским гидросамолетом, который сбросил две авиабомбы. По его наведению подводная лодка была атакована румынскими канонерскими лодками «Stixi» и «Gikulesku», которые, сбросив девять глубинных бомб, наблюдали затем масляное пятно и всплывшее обмундирование – характерные признаки гибели подводной лодки (по другим источникам явных признаков гибели подводной лодки не наблюдалось). Вполне возможно, М-118 пережила эту атаку и погибла несколько позже и в другом месте, так как нет достоверных сведений, что подводная лодка найдена на дне, хотя район ее предполагаемой гибели обследован несколькими экспедициями. По словам местных жителей недалеко от берега в районе мыса Бурнас они видели на мелководье фрагмент подводной лодки-корма и винты. Если это так, то М-118 стала жертвой немецкого гидросамолета BV138, который атаковал и потопил подводную лодку утром 2 октября 1942 года. Вместе с М-118 погиб 21 подводник.

Подводная лодка М-118 совершила 9 боевых походов: 21.02.1942 – 01.03.1942, 10.03.1942 – 17.03.1942, 10.04.1942 – 17.04.1942, 01.05.1942 – 17.05.1942, 17.06.1942 – 20.06.1942, 21.06.1942 – 24.06.1942, 27.06.1942 – 30.06.1942, 04.08.1942 – 10.08.1942, 24.09.1942.

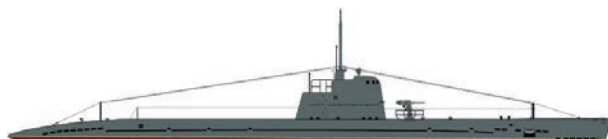
В мае 2012 года Одесская областная администрация одобрила и разрешила установить памятник погибшему экипажу М-118 в любом из населенных пунктов, располо-

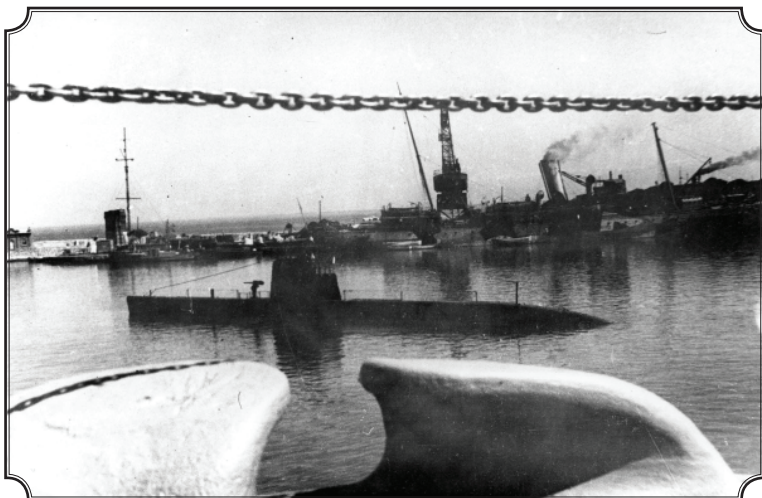
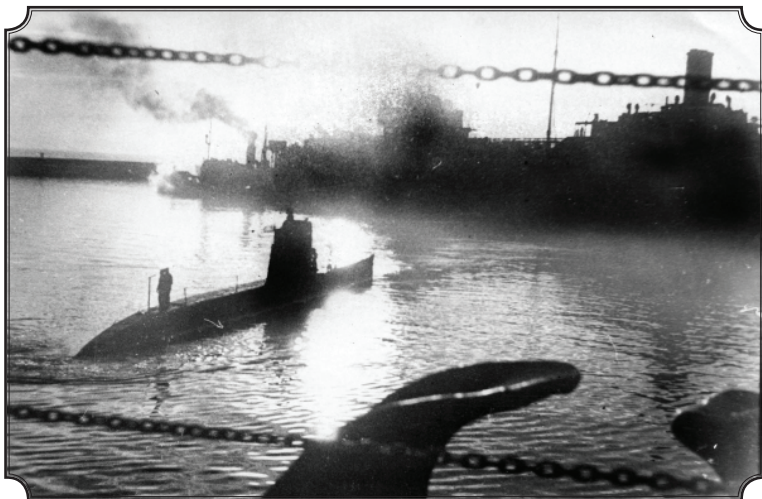


женных вдоль береговой линии с.Лебедевка – мыс Бурнас – с.Николаевка – с.Курортное. Инициаторы создания памятника считают, что ошибка в географических координатах даже в несколько морских миль, не имеет ни существенно-го, ни принципиального значения для увековечивания памяти погибших героической смертью подводников М-118. В этом вопросе автор полностью с ними согласен.

ТТД подводной лодки М-118:

Водоизмещение: надводное/подводное-206/256 тонн. Основные размеры: 44,5 х 3,3 х 2,58 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: два носовых 533мм торпедных аппарата (2 торпеды), одно 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.





Подводная лодка М-31



Подводная лодка С-34



**Тело подводника с подводной лодки С-34,
вынесенное на болгарское побережье
14 ноября 1941 года.**



**Погибший боцман С-34
главный старшина
Ф.Терехов**



**Боцман С-34
главный старшина
Ф.Терехов при жизни**



**Погибший помощник
командира С-34
старший лейтенант В.Душин**

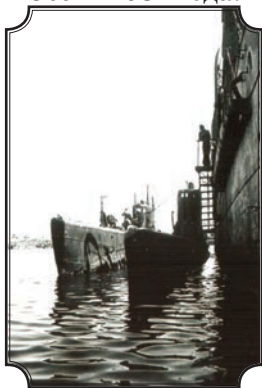


**Помощник командира С-34
старший лейтенант
В.Душин при жизни**



**Председатель Совета Народных Комиссаров СССР
В.М. Молотов на мостике только что вступившей в строй
подводной лодки М-61, вскоре ставшей М-51.**

Осень 1934 года.



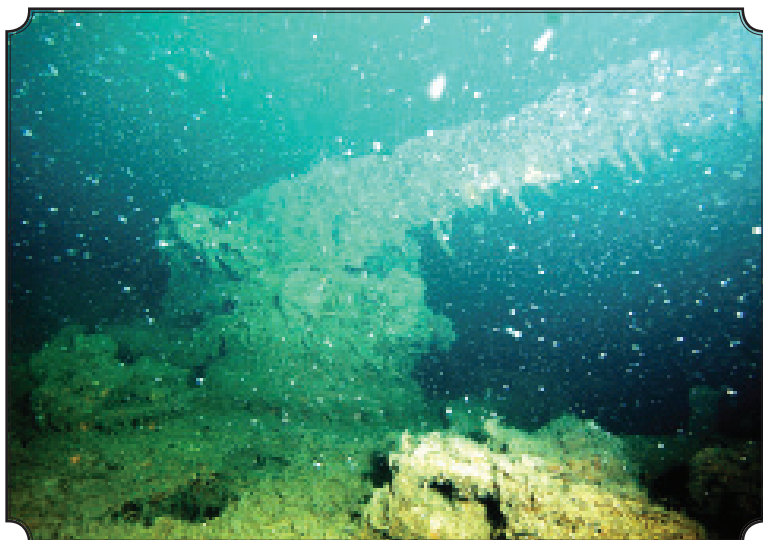
М-51 и ПЛ XII серии у борта плавбазы.



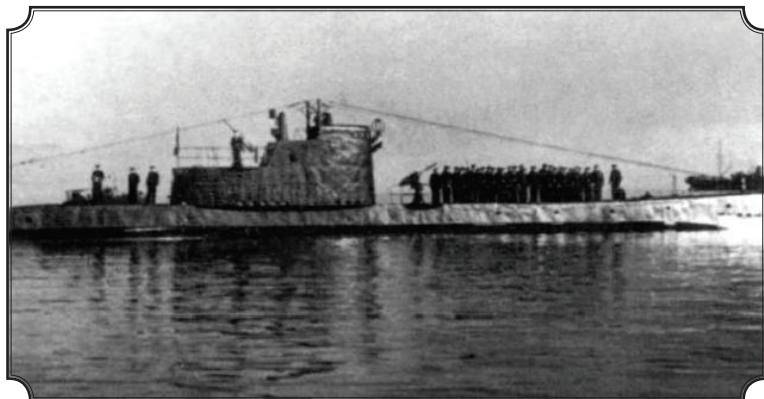
**Мемориал погибшим подводникам пл М-59
и морякам эсминца «Лейтенант Зацаренный»
на о.Змеином**



**Мемориальные доски
погибшим подводникам пл М-59 на о.Змеином**



**Фрагменты
погибшей подводной лодки М-59
на дне у острова Змеиный**



Подводная лодка Щ-216



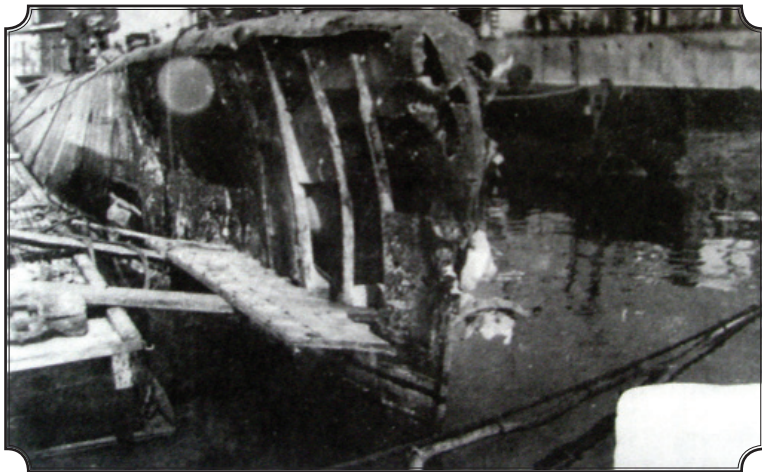
Ограждение рубки подводной лодки Щ-216



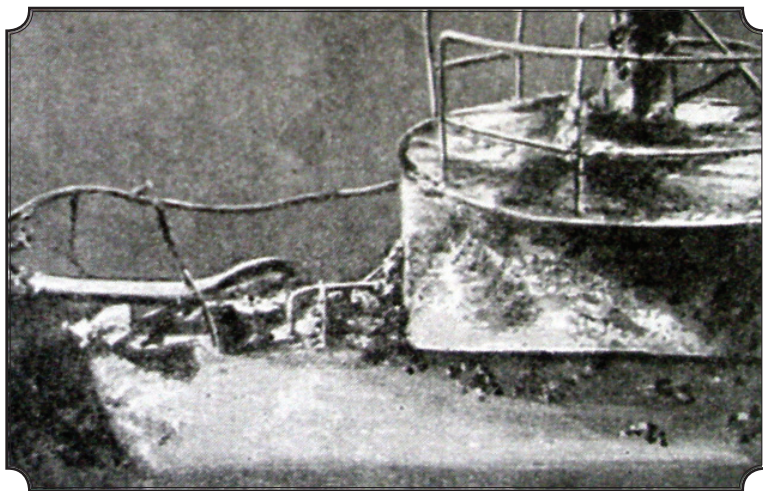
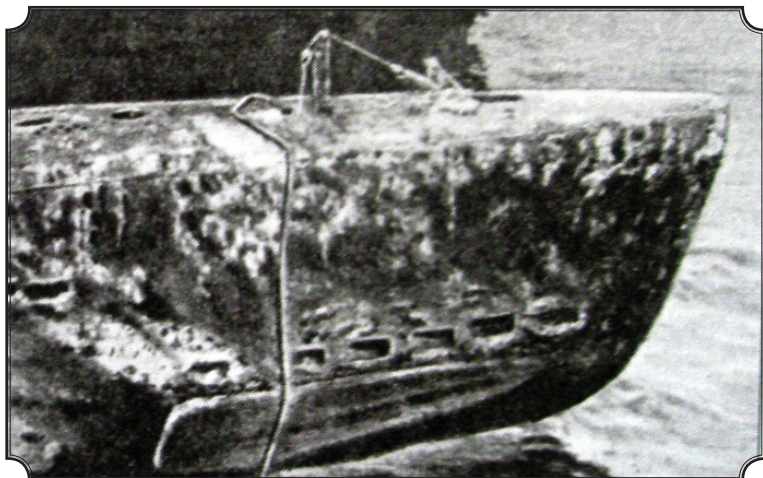
**Подводная лодка Щ-212.
Поти.1942 год.**



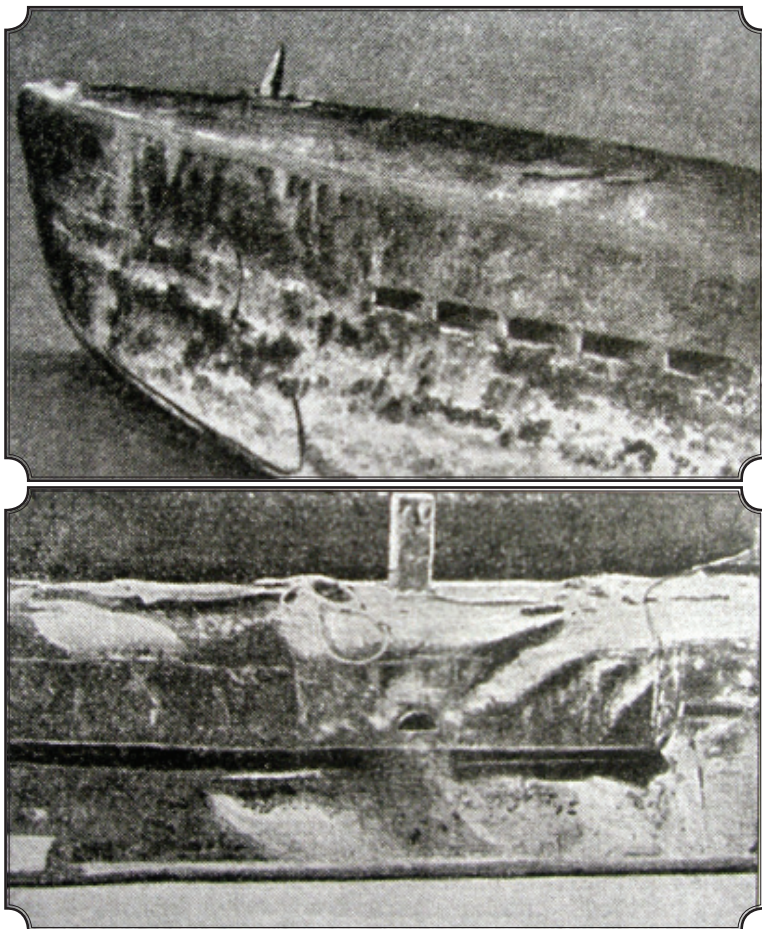
**Повреждения ограждения рубки подводной лодки Л-23,
полученные в результате столкновения
с подводным объектом 18 июня 1942 года**



Ремонт повреждений подводной лодки Л-24



**Подводная лодка М-33 после подъема.
1951 год.**



Подводная лодка М-60 после подъема. 1951 год.

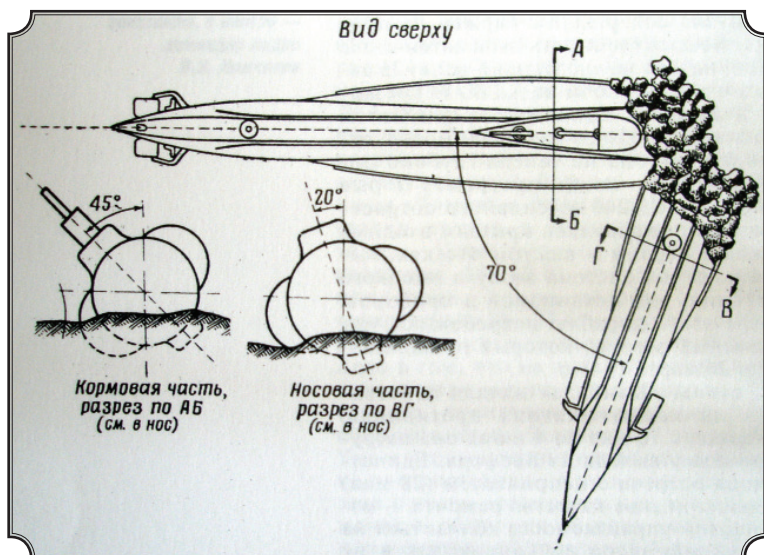


Схема положения подводной лодки Щ-203 на грунте

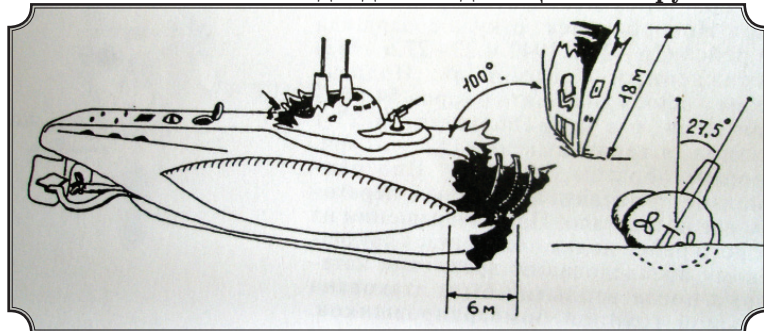


Схема положения подводной лодки Щ-212 на грунте

Подводные лодки тип «С»



По архитектуре подводные лодки тип «С» представляли собой полуторакорпусные подводные лодки смешанной конструкции, у которых прочный корпус был кле-

паным, а легкий-сварным. Подводная лодка тип «С» имела семь отсеков; три из них являлись отсеками-убежищами и отделялись сферическими водонепроницаемыми переборками, рассчитанными на давление 10 атмосфер. Конструкцию прочного корпуса отличала высокая технологичность-главным образом, за счет отказа от разноса стыков и пазов и упрощенной формы цилиндрических и конических секций. Прочная рубка была овальной, благодаря чему уменьшалась ее ширина и, соответственно, сопротивление воды при движении под водой.

Система всплытия подлодки при своей простоте отличалась высокой эффективностью. Балластные цистерны осушались не насосами, а отработанными газами дизелей или сжатым воздухом системы аварийного продувания. Все цистерны главного балласта, кроме кормовой, оснащались кингстонами оригинальной схемы. Главные электродвигатели на всех на подводных лодках были отечественного производства-двухякорные электромоторы ПГ72/35 Ленинградского завода «Электросила» мощностью по 550 л.с. при 275 об/мин. Аккумуляторная батарея включала в себя 124 элемента. Торпедное вооружение-шесть 533мм аппаратов: четыре носовых и два кормовых. Длина каждого-7,7 метра, толщина стенок трубы-9 мм. Выстрел торпедой допускался с глубины до 15-17 метров, после модернизации в послевоенное время-до 30 метров. Основным оружием подводных лодок тип «С» в годы Великой Отечественной войны были 533мм двухрежимные



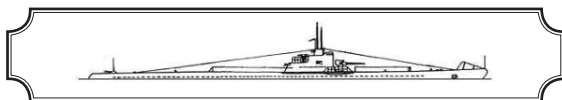
парогазовые торпеды 53-38. Артиллерийское вооружение подводных лодок: 100-мм артиллерийская установка Б-24-ПЛ и зенитный 45-мм полуавтомат 21-К.

Маневренные качества подводных лодок тип «С» считались вполне удовлетворительными. На полном ходу в надводном положении подводная лодка разворачивалась на 180° примерно за 3 минуты, диаметр циркуляции при этом составлял 1,7 кабельтов. На экономическом ходу тот же маневр выполнялся за четыре минуты. Под водой подводная лодка разворачивалась на 180° при положении руля 15° на 6-узловой скорости за 9 минут, на 3-узловой скорости-за 12 минут; диаметр циркуляции при этом составлял соответственно 5 и 5,6 кабельтов. Время перехода из крейсерского положения в позиционное занимало 25 секунд, из позиционного в боевое-15-20 секунд, из крейсерского в боевое-48-50 секунд.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-32



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 5 октября 1937 года на стапеле завода №-198 (им.Марти) в Николаеве под строительным номером 348. 27 апреля 1939 года спущена на воду, 19 июня 1940 года вступила в строй и 25 июня вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года С-32 встретила под командованием капитан-лейтенанта (затем капитана 3 ранга) С.К.Павленко в составе 2-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота находясь на гарантийном ремонте в Севастополе.

После вступления в строй подводная лодка направлена на дозорную службу юго-западнее мыса Сарыч, где встреч с кораблями противника не было. Во втором походе подводная лодка патрулировала район мыса Эмине. В ночь на 28 августа подводная лодка высадила на территорию противника, в районе устья реки Камчия группу болгарских коммунистов из девяти человек. В ночь на 6 сентября С-32 обнаружила конвой противника в составе итальянских танкеров «Tampiko» и «Superga». Командир решил произвести атаку в надводном положении, но старшина 1 статьи Резников, несший вахту в центральном посту, неправильно понял команду и открыл кингстоны цистерн главного



балласта. Подводная лодка начала погружаться. В последний момент командир подводной лодки успел прыгнуть вниз и задраить за собой люк. На мостике остались четы-



ре человека верхней вахты – вахтенный командир лейтенант Т.Ф.Сливко, старшина 2 статьи Ф.С.Светленко, старшина 2 статьи И.И.Вайнер и краснофлотец П.К.Горбачев. Через полторы минуты подводная лодка всплыла, но людей найти не удалось. Третий боевой поход подводной лодки в октябре 1941 года прошел у мыса Эмине. 16 октября С-32 обнаружила ставящие мины румынские минные заградители «Amiral Murgescu» и «Dacia» в охранении эсминцев «Marasesti» и «Regele Ferdinand I» но выйти в атаку не удалось из-за слишком большой дистанции до цели. В ноябре С-32 привлекают к артиллерийским обстрелам береговых целей. Вечером 19 ноября подводная лодка обстреляла Ялту, выпустив по городу 113 100-мм снарядов, 350 12,7-мм и 250 7,62-патронов. После проведения текущего ремонта и ДОКования С-32 в марте 1942 года подводная лодка сделала ещё один безрезультатный поход к мысу Кара-Бурну, а с конца мая была привлечена к снабжению осажденного Севастополя, сделав туда семь рейсов. Подводная лодка доставила 320 тонн боеприпасов, 80 тонн продовольствия и 80 тонн бензина. На Кавказ было эвакуировано 140 человек.

В свой последний поход С-32 вышла утром 26 июня 1942 года с грузом 40 тонн боеприпасов и 32 тонны авиационного бензина для защитников Севастополя, но туда так и не прибыла. Вполне возможно, вечером в 18.50 26 июня С-32 стала жертвой немецкого самолета He111, а груз подводной лодки способствовал ее мгновенной гибели. В пользу этой версии гибели говорит то, что находившаяся в это время неподалеку Щ-212 слышала взрыв большой силы. Есть данные, что корпус подводной лодки найден на дне юго-западнее Ялты. Принимая во внимание причину гибели подводной лодки и глубину моря в данном районе, данная информация вызывает большие сомнения. Встречающаяся во многих источниках версия гибели С-32 в результате атаки итальянской сверхмалой подводной лодки СВ-3 не соответствует действительности. 26 июня СВ-3 находилась в Констанце, патрулировавшая в этот день у мыса Сарыч СВ-4 не атаковала. На подводной лодке С-32 погибло 48 подводников.



Подводная лодка С-32 совершила 13 боевых походов: 15.07.1941 – 05.08.1941, 25.08.1941 – 08.09.1941, 10.10.1941 – 19.10.1941, 18.11.1941 – 20.11.1941, 07.03.1942 – 25.03.1942, 30.05.1942 – 02.06.1942, 02.06.1942 – 05.06.1942, 06.06.1942 – 09.06.1942, 10.06.1942 – 12.06.1942, 14.06.1942 – 16.06.1942, 18.06.1942 – 20.06, 22.06.1942 – 25.06.1942, 26.06.1942.

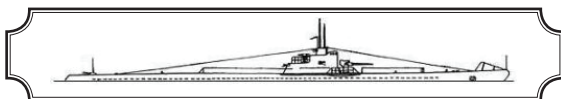
ТТД подводной лодки С-32:

Водоизмещение: надводное/подводное-837/1084,5 тонн. Основные размерения: 77,7 х 6,4 х 4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная-19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-34



Подводная лодка тип С IX-бис серии заложена 29 ноября 1937 года на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве под строительным номером 350. 30 сентября 1939 года подводная лодка спущена на воду, 29 марта 1941 года вступила в строй и 21 апреля 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года С-34 встретила по командованием капитана 3 ранга Я.М.Хмельницкого в составе 2-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок в Севастополе. Не завершив курс боевой подготовки, подводная лодка привлекается к несению дозора юго-западнее мыса Тарханкут, где встреч с кораблями противника не имела. Следующий боевой поход подводной лодки проходил у мыса Шаблер. Утром 7 сентября С-34 обнаружила группу румынских боевых кораблей в составе эсминцев «Redgile Ferdinand» и «Marashti», миноносцев «Nalyka» и «Sborul», а так же канонерской лодки «Gikulesku» и вооруженного буксира «Bessarabia». С-34 выпустила торпеду по «Gikulesku», но промахнулась.

В ответ миноносцы сбросили на подводную лодку шесть глубинных бомб, не причинив подводной лодке каких-либо серьезных повреждений. Некоторые глубинные бомбы не взорвались, так как румыны в суматохе с





них не сняли предохранители. Днем 21 сентября подводная лодка благополучно вернулась в базу. Следующий поход на позицию у мыса Эмине прошел для подводников безрезультатно. Противник не обнаружен. В свой последний поход в район мыса Эмине С-34» вышла 8 ноября 1941 года. В базу она не вернулась. 14 ноября 1941 года в 33 км южнее болгарского города Созополя море вынесло тела двух советских моряков в гидрокостюмах и приборах ИСА-М. Судя по документам, это были помощник командира С-34 старший лейтенант В.Л. Душин и боцман главный старшина Ф.Д. Терехов (возможно, на берег они вышли самостоятельно, но оба умерли от переутомления). Во всяком случае, аварийную подводную лодку моряки покинули сознательно. Возможно, причиной их смерти стали потеря сознания от резкого перепада давления (кессонная болезнь), поле чего люди захлебнулись, потому что, будучи в сознании и оказавшись на поверхности, моряки наверняка бы сорвали маски ИСА-М. Очевидно, подводная лодка погибла на минах болгарского заграждения S39 восточнее Бургаса или на румынских минах заграждения S16. На борту С-34 погибло 48 подводников.

Подводная лодка совершила 4 боевых похода: 15.07.1941-05.08.1941, 04.09.1941-21.09.1941, 17.10.1941-28.10.1941, 08.11.1941.

Летом 2003 года во время экспедиции проводимой клубом «Нептун-Про» (г.Тольятти), и болгарскими аквалангистами из клуба «Мопанг» (г.Созополь) была предпринята попытка обнаружить останки С-34 в акватории Бургаского залива. С помощью сонара обнаружены, и обследованы несколько подводных препятствий. Одно из препятствий по координатам представляющее из себя возвышение над грунтом около 5-6 метров из-за нехватки времени не было обследовано. Аквалангисты из клуба «Реликт» (г.Варна) рассказали, что в 70-х годах при поиске подводной лодки С-34, это препятствие было обследовано. По их описанию данный объект является фрагментом какой-то металлической конструкции, не относящимся к подводной лодке.



Также на расстоянии 33 километра по пеленгу 57° от места нахождения останков экипажа, в послевоенное время при контрольном тралении, на грунте обнаружено препятствие по размерам схожее с подводной лодкой-глубина около 62 метров, возвышение над грунтом 6-7 метров.

Летом 2010 года у берегов Варны была обнаружена затонувшая подводная лодка, которую идентифицировали как С-34. Первоначальные данные, которые представили водолазы «Black Sea Dive Odesos», прежде информация о том, что подводная лодка была обнаружена в Варненском заливе, делали практически невероятной гипотезу о том, что найдена именно С-34 по следующим причинам:

- в заливе нет таких глубин;
- в соответствии с приказом зона патрулирования подводной лодки находилась в районе города Созополя, и поэтому С-34 никак не могла появиться в Варненском заливе;
- Варненский залив, практически полностью был забаррикадирован минными заграждениями.

Однако чуть позднее драйверы признали, что умышленно исказили координаты находки, уточнив, что подводная лодка обнаружена на расстоянии 10 км от внешней границы залива.

После дополнительного исследования, специалисты заявили о несоответствии основных параметров найденной подводной лодки с параметрами С-34 — длина затонувшей подводной лодки не превышает 28 метров, тогда как С-34 была в длину 77,5 метров. Не соответствовало параметрам С-34 и бортовое вооружение найденной подводной лодки.

Среди множества версий, наиболее правдоподобной считают найденную подводную лодку немецкой подводной лодкой UB-7, которая вышла 27 сентября 1916 года в море из порта Варны и пропала без вести.





ТТД подводной лодки С-34:

Водоизмещение: надводное/подводное-837/1084,5 тонн. Размеры: длина 77,7 метров, ширина 6,4 метра, осадка 4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная-19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-36

Подводная лодка IX-бис серии заложена под стапельным номером 361 на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве 28 ноября 1940 года. Плановый срок сдачи подводной лодки – 1942 год. Взорвана на стапеле при уходе Красной Армии из Николаева. Техническая готовность подводной лодки на 22 июня 1941 года составляла 22,5 %. Во время оккупации города разобрана немцами на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-37

Подводная лодка IX-бис серии заложена под стапельным номером 362 на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве 28 ноября 1940 года. Плановый срок сдачи подводной лодки – 1942 год. Взорвана на стапеле при уходе Красной Армии из Николаева. Техническая готовность подводной лодки на 22 июня 1941 года составляла 22,5 %. Во время оккупации города разобрана немцами на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-38

Подводная лодка IX-бис серии заложена под стапельным номером 363 на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве 28 ноября 1940 года. Плановый срок сдачи подводной лодки – 1942 год. Взорвана на стапеле при уходе Красной Армии из Николаева. Техническая готовность подводной лодки на 22 июня 1941 года составляла 22,5 %. Во время оккупации города разобрана немцами на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-58

Подводная лодка XVI серии (проект 97) заложена под стапельным номером 371 на заводе №-198 (им.Марти) в Николаеве 22 апреля 1941 года. Оставлена на стапеле при уходе частей Красной Армии из Николаева. Готовность подводной лодки к 22 июня 1941 года составляла 3,3 %. В годы оккупации города разобрана немцами на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-59

Подводная лодка XVI серии (проект 97) заложена под стапельным номером 372 на заводе №-198 (им.Марти) в Николаеве 22 апреля 1941 года. Оставлена на стапеле при уходе частей Красной Армии из Николаева. Готовность подводной лодки к 22 июня 1941 года составляла 2,8 %. В годы оккупации города разобрана немцами на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-60

Подводная лодка XVI серии (проект 97) заложена под стапельным номером 373 на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве 22 апреля 1941 года. Оставлена на стапеле при уходе частей Красной Армии из Николаева. Готовность подводной лодки к 22 июня 1941 года составляла 1,9 %. В годы оккупации города разобрана немцами на металл.



**Командир
подводной лодки С-33
Алексеев
Борис Андреевич**



**Командир
подводной лодки Щ-215
Грешилов
Михаил Васильевич**



**Командир
подводной лодки М-117
Кесаев
Астан Николаевич**



**Командир
подводной лодки М-62
Малышев
Николай Иванович**



**Командир
подводной лодки М-16
Хомяков
Михаил Игнатьевич**



**Командир
подводной лодки М-111
Иоселиани
Ярослав Константинович**



**Старшина I статьи
Морухов
Александр Сергеевич**



**Мичман
Перов
Степан Иванович**



**Главный старшина
Пустовойтенко
Николай Куприянович**



**Командир
подводной лодки М-51
Александров
Василий Митрофанович**



**Командир
подводной лодки Л-24
Апостолов
Георгий Петрович**



**Командир
подводной лодки Щ-208
Беланов
Николай Михайлович**



**Командир
подводной лодки А-1
Буянский
Бенцион Соломонович**



**Командир
подводной лодки Щ-214
Власов
Владимир Яковлевич**



**Командир
подводной лодки М-62
Воробьев
Алексей Александрович**



**Командир
подводной лодки М-34
Голованов
Николай Иванович**



**Командир
подводной лодки М-51
Голубев
Михаил Михайлович**



**Командир
подводной лодки Л-6
Гремяко
Борис Васильевич**



**Командир
подводной лодки Щ-204
Гриценко
Иван Михайлович**



**Командир
подводной лодки Щ-211
Девятко
Александр Данилович**



**Командир
подводной лодки Щ-213
Денежко
Дмитрий Митрофанович**



**Командир
подводной лодки М-58
Елисеев
Николай Васильевич**



**Командир
подводной лодки Щ-210
Зельбст
Исай Леонтьевич**



**Командир
подводной лодки Щ-206
Каракай
Сидор Алексеевич**



**Командир
подводной лодки М-32
Колтыпин
Николай Александрович**



**Командир
подводной лодки М-36
Команров
Валентин Николаевич**



**Командир
Бригады ПЛ
Крестовский
Андрей Васильевич**



**Командир
подводной лодки М-60
Кудрявцев
Борис Васильевич**



**Командир
подводной лодки Щ-212
Кукуй
Григорий Аронович**



**Командир
подводной лодки М-59
Матвеев
Георгий Андреевич**



**Командир
подводной лодки Щ-203
Немчинов
Владимир Иннокентьевич**



**Командир
подводной лодки С-32
Павленко
Стефан Климентьевич**



**Командир
подводной лодки М-35
Прокофьев
Владимир Андреевич**



**Командир
подводной лодки М-31
Расточиль
Евгений Генрихович**



**Командир
подводной лодки М-118
Савин
Сергей Степанович**



**Командир
подводной лодки Щ-215
Стрижак
Александр Иванович**



**Командир
подводной лодки М-33
Суров
Дмитрий Иванович**



**Командир
подводной лодки Л-4
Трофимов
Иван Яковлевич**



**Командир
подводной лодки Л-23
Фартушный
Илларион Федорович**



**Командир
подводной лодки М-112
Хаханов
Сергей Николаевич**



**Командир
подводной лодки
С-34
Хмельницкий
Яков Моисеевич**



**Командир
подводной лодки
А-3
Цуриков
Сергей Антонович**



**Командир подводной лодки
Щ-216
Карбовский
Григорий Евстафьевич**



**Начальник отдела
ПП ЧФ
Болтунов
Павел Иванович**



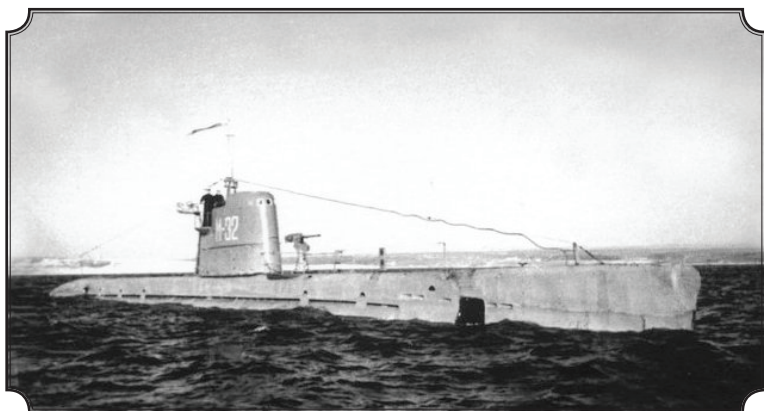
**Офицерский состав 3 и 4 Дивизионов
подводных лодок Черноморского флота:**

Сидят (слева направо):

*командир А-4 капитан-лейтенант С.А. Трофимчук,
командир М-113 капитан 3 ранга А.И. Стрижак,
начальник штаба 3-го ДПЛ капитан 3 ранга И.С. Израилевич,
командир 3-го ДПЛ капитан 2 ранга А.С. Жданов,
командир 4-го ДПЛ капитан 2 ранга Н.Ф. Клынин,
командир ПЛБ «Эльбрус» капитан 3 ранга И.К. Бурнашев,
заместитель командира 4-го ДПЛ капитан 3 ранга Н.И. Морозов,
штурман 3-го ДПЛ старший лейтенант Н. Парфенов.*

Стоят:

*командир береговой базы Очамчиры (неизвестен),
командир М-51 капитан-лейтенант М.М. Голубев,
командир А-5 капитан-лейтенант В.И. Матвеев,
командир М-62 капитан-лейтенант Н.И. Малышев (в белом кителе),
штурман М-35 Миров,
командир М-112 капитан-лейтенант С.Н. Хаханов,
командир А-2 капитан-лейтенант Б.С. Буянский,
заместитель командира береговой базы (неизвестен),
командир А-3 капитан 3 ранга С.А. Цуриков,
командир М-35 капитан-лейтенант В.М. Прокофьев,
командир М-54 капитан-лейтенант А.А. Николаев,
командир М-55 капитан-лейтенант Э.Б. Бродский.*



Подводная лодка М-32



у-201 - Серинин
 у-202 - Губов
 у-203 - Губов
 у-204 - Губов
 у-205 - Губов
 у-206 - Губов
 у-207 - Губов
 у-208 - Губов
 у-209 - Губов
 у-210 - Губов

у-211 - Губов
 у-212 - Губов
 у-213 - Губов
 у-214 - Губов
 у-215 - Губов
 у-216 - Губов

1941г.
 Командирский состав 2 дивизии 111
 Става на у-201 + 111 див. Командир дивизии 111 Губов,
 111 дивизии 111 Губов
 111 дивизии 111 Губов
 111 дивизии 111 Губов
 111 дивизии 111 Губов



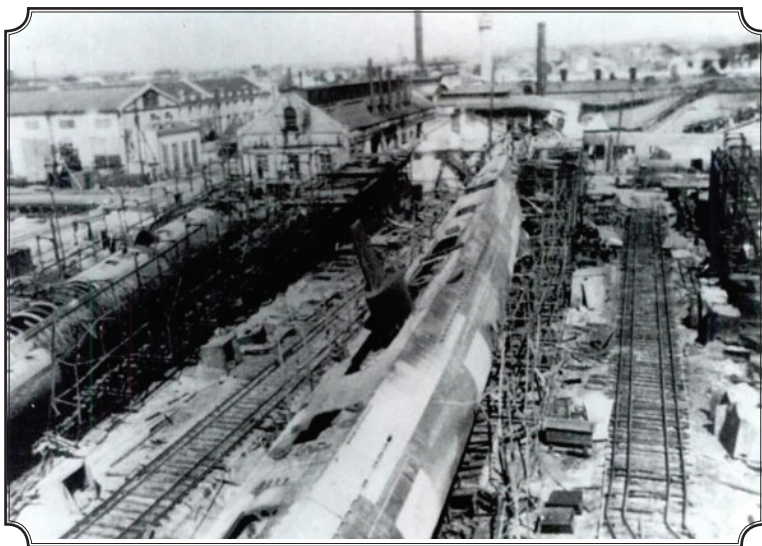
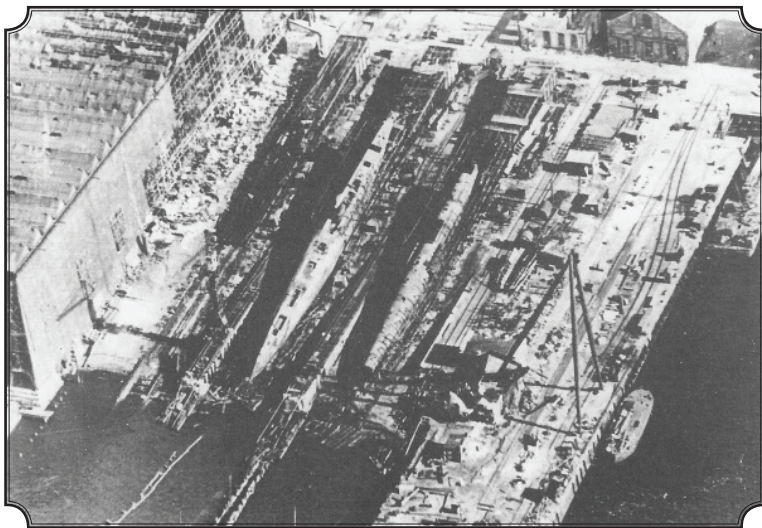
**Командиры подводных лодок Черноморского Подплава
периода Второй мировой войны**



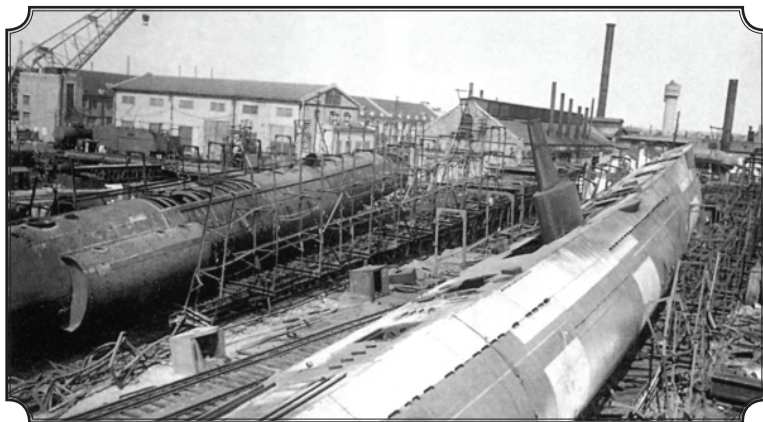
**Предполагаемый к установке памятник
погибшим подводникам М-118**



Подводная лодка С-32



**В таком виде достались германским войскам
строящиеся подводные лодки
на заводе №-198 в Николаеве.**

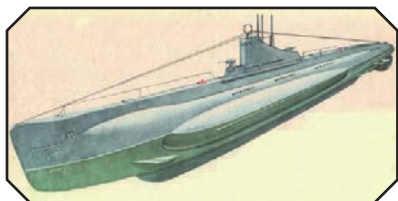


**Вторая половина августа 1941 года.
Взорванные подводные лодки тип «С»
на заводе в Николаеве**



**Взорванные подводные лодки
на заводе в Николаеве**

Подводные лодки «Щ»



Тактико-технические характеристики подводных лодок этого типа незначительно изменялись от серии к серии (III серия, V, V-бис серия, V-бис-2 серия, X серия,

X-бис серия) в сторону увеличения мощности дизелей и некоторого уменьшения дальности плавания, а также увеличения скорости подводного хода; вооружение при этом оставалось неизменным. Большое влияние на проектировщиков оказала поднятая и обследованная английская подводная лодка L-5. Полуторакорпусные лодки тип «Щ» имели семь отсеков, которые разделялись легкими переборками, рассчитанными на надводную аварию. Концевые отсеки были торпедными; причем в носу, кроме 4 аппаратов, размещались 4 запасные торпеды. Во втором-аккумуляторном-отсеке, в ямах, закрытых разборным настилом из деревянных щитов, располагались две группы элементов (по 56 штук каждая). В верхней части отсека были жилые помещения, под аккумуляторными ямами — топливные цистерны. Третий отсек-центральный пост, в котором размещался и пост командования и управления лодкой. В четвертом-установлены два четырехтактных безкомпрессорных дизеля по 600 л.с. со своими вспомогательными механизмами, системами, газоотводными клапанами и устройствами. В пятом отсеке-два гребных электродвигателя по 400 л.с. и, отдельно от них, два электродвигателя экономического хода по 20 л.с., соединявшиеся с гребными валами ременной эластичной передачей для снижения шума. Над центральным постом возвышалась прочная рубка, закрытая обтекаемым ограждением с мостиком, в носовой части которого был установлен 45-мм зенитный полуавтомат. В 1932 году, когда была завершена постройка



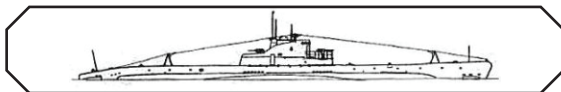
подводных лодок III серии, советское правительство приняло решение о создании Тихоокеанского флота. Для него конструкторы разработали лодки V серии, которые можно было перевозить в разобранном виде по железной дороге. На них был установлен второй 45-мм полуавтомат. Мощность дизелей на подводных лодках этой серии была увеличена с 600 до 800 л.с., надводная скорость повысилась с 12 до 14 узлов. В первом отсеке установили водонепроницаемую переборку, запасные две торпеды разместили во втором отсеке. Изменили раскрой обшивки и набор прочного корпуса так, чтобы его секции соответствовали железнодорожным габаритам.

При переходе от одной серии подводных лодок тип «Щ» к другой в проекты вносились некоторые конструктивные изменения, улучшающие качества подводных лодок, их внутреннее размещение и не затрагивающие их тактические элементы. Устанавливались более совершенные приборы навигации, радиосвязи, гидроакустики.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-203 («КАМБАЛА»)



Подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена 10 марта 1933 года на заводе №189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 228. В 1933 году подводная лодка секциями по железной дороге перевезена в Николаев на завод №200 (им. 61 Коммунара), где была перезаложена и 29 мая 1934 года под строительным номером 1028 была спущена на воду. 4 сентября 1935 года Щ-203 вступила в строй. 30 сентября 1935 года подводная лодка вошла в состав Черноморского флота.

Начало Великой Отечественной войны подводная лодка «Камбала» встретила под командованием капитана 3 ранга В.И.Немчинова, который командовал Щ-203 с октября 1939 года, в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок Черноморского флота в плановом ремонте в Севастополе. 1 июля 1941 года ремонт был закончен; подводная лодка перешла к месту своего постоянного базирования в Новороссийск и 16 июля вышла в свой первый боевой поход. До конца ноября Щ-203 четыре раза выходила в море для несения дозора в районе юго-западнее Новороссийска и южнее Керченского пролива и для разведки в районе Феодосии. 23 ноября подводной лодке пришлось



прервать поход, так как при включении батарейного автомата из-за образовавшейся электродуги, получил сильные ожоги командир отделения мотористов. После выхода на



вражеские коммуникации северо-восточнее Сулины в декабре, где кораблей и судов противника встречено не было, Щ-203 была привлечена к участию в Керченско-Феодосийской десантной операции. 24 декабря подводная лодка была направлена в район Эльчан-Кая. На борту подводной лодки находились два офицера гидрографического отдела флота. За несколько часов до начала высадки советского десанта в районе горы Опук на камнях Эльчан-Кая офицеры-гидрографы должны были поставить манипуляторные огни. Вечером 28 декабря гидрографы были высажены, маяк установлен, но в назначенное время назад на подводную лодку гидрографы не вернулись, возможно, перевернувшись в шлюпке в штормующем море. Вполне возможно, что офицеры были взяты в плен германским патрулем и расстреляны. Щ-203 продолжила выполнение поставленной задачи, в ночь на 29 декабря осуществляя навигационное обеспечение кораблей ЧФ.

До июня 1942 года подводная лодка выполняет спецзадания – 26 января служит плавучим маяком для кораблей, высаживающих десант в Судак. В дальнейшем Щ-203, продолжая действовать в Феодосийском заливе, проводит навигационное обеспечение кораблей и ведет разведку побережья, неоднократно подвергаясь артиллерийскому обстрелу и авиационным налетам противника. К счастью, все обошлось без серьезных повреждений и потерь в личном составе. В середине июня Щ-203 привлекают к обеспечению защитников осажденного Севастополя. За два транспортных рейса подводная лодка доставила 66 тонн боеприпасов, 30 тонн бензина и 7 человек. Во втором транспортном рейсе подводная лодка утром 25 июня в Стрелецкой бухте столкнулась с буксиром, в результате чего погнула форштевень и носовые горизонтальные рули. Утром 26 июня при прохождении Инкерманского створа Щ-203 подверглась обстрелу артиллерии противника, а вечером в районе Ялты преследованию нескольких сторожевых катеров, которые сбросили на подводную лодку около семидесяти глубинных бомб. 29 июня 1942 года Щ-203 третий раз вышла в осажденный город, имея на борту 26 тонн боеприпасов, 4 тонны продовольствия и 17 тонн бензина, но к прибытию в



Севастополь его защитники уже прекратили организованное сопротивление. Когда 1 июля Щ-203 прибыла к мысу Херсонес, принимать доставленный груз было некому. В течение дня подводная лодка неоднократно подвергалась атакам авиации и катеров. В ночь на 3 июля подводная лодка получила приказ командира бригады морской пехоты Л.Г.Петрова после выполнения задачи возвращаться в Новороссийск, но, неправильно поняв приказ, Щ-203, как и другие подводные лодки в это время находящиеся у Севастополя, выбросила за борт груз и направилась в базу. 1 августа Щ-203 прибыла в Туапсе и стала на текущий ремонт. Вскоре работы на подводной лодке были прерваны, ремонт свернут; 24 августа подводная лодка вышла из Геленджика в Батуми. На следующий день в районе Сочи (у мыса Уч-Дере) Щ-203 была атакована самолетом. Подводная лодка не успела погрузиться и сброшенная с самолета бомба разорвалась неподалеку. В результате взрыва бомбы от сильного сотрясения деформировались крышки входных люков в первом и шестом отсеках, вышла из строя система воздуха высокого давления и ряд приборов. 28 августа подводная лодка встала на капитальный ремонт, который продлился до конца марта 1943 года. По вступлении в строй Щ-203 действует на коммуникациях противника у северного выхода из Босфора и у южного берега Крыма. Два похода, несмотря на то, что подводная лодка дважды имела встречи с кораблями противника, прошли безрезультатно. 20 августа 1943 года Щ-203 в последний раз покинула базу. Назад она не вернулась. Подводной лодке предстояло действовать в пределах мыса Тарханкут. По данным итальянской стороны (в качестве объекта атаки итальянцы называют подводную лодку Щ-207, которая благополучно пережила войну), Щ-203 стала жертвой торпед сверхмалой подводной лодки СВ-4 в ночь на 26 августа в районе мыса Урет. СВ-4 находилась в надводном положении, когда в 400 метрах от себя обнаружила всплывшую советскую подводную лодку, которая, запустив дизели, начала движение в сторону СМПЛ. СВ-4 застопорила ход, и осталась за кормой советской подводной лодки, которая прошла в 50-60 метрах. СВ-4 описала циркуляцию, и, заняв выгодную позицию, с



800 метров выпустила торпеду, которая, отклонилась влево. СВ-4 немедленно выпустила вторую торпеду. Через 40 секунд перед рубкой советской подводной лодки поднялся высокий столб воды, раздался взрыв, и подводная лодка исчезла.

В конце 1949 года Щ-203 была случайно обнаружена на дне на глубине 72 метра и обследована водолазами. В ходе осмотра выяснилось, что в районе II – III отсеков корпус подводной лодки перебит надвое сильным взрывом, при этом носовая часть загнута по отношению к диаметральной плоскости вправо на 70°, а в торпедных аппаратах №-1 и №-4 отсутствуют торпеды. В то время дата и причины гибели подводной лодки точно установлены не были. В 1950 году кормовая часть подводной лодки была поднята, и после тщательного обследования специальной комиссией сдана на слом. Останки найденных при этом членов экипажа были похоронены на кладбище Коммунаров в Севастополе. Вместе с Щ-203 погибло 45 подводников.

Весь экипаж подводной лодки в 1944 году был посмертно отмечен орденами Отечественной войны I и II степени. Имя командира Щ-203 В.Немчинова носила плавбаза подводных лодок (проект 233-К, типа «Артек») ДКБФ.



Подводная лодка Щ-203 совершила 18 боевых походов: 16.07.1941 – 05.08.1941, 21.08.1941 – 10.09.1941, 05.10.1941 – 12.10.1941, 20.11.1941 – 23.11.1941, 28.11.1941 – 19.12.1941, 25.01.1942 – 27.01.1942, 28.01.1942 – 07.02.1942, 12.02.1942 – 19.02.1942, 23.02.1942 – 06.03.1942, 14.03.1942 – 30.03.1942, 07.04.1942 – 28.04.1942, 07.06.1942 – 14.06.1942, 16.06.1942 – 19.06.1942, 21.06.1942 – 27.06.1942, 29.06.1942 – 04.07.1942, 16.05.1943 – 04.06.1943, 29.06.1943 – 22.07.1943, 20.08.1943.



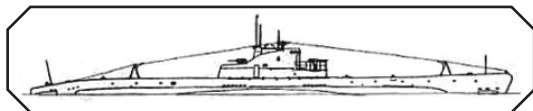
ТТД подводной лодки Щ-203:

Водоизмещение: надводное/подводное-607,2/749,8 тонн. Основные размерения: 58,8 х 6,2 х 4,3 метров. Скорость хода: надводная/подводная-11,88/7,47 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 7 узлах, под водой 100 миль при 2 узлах. Силовая установка: два дизеля по 685 л.с. дизеля, два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



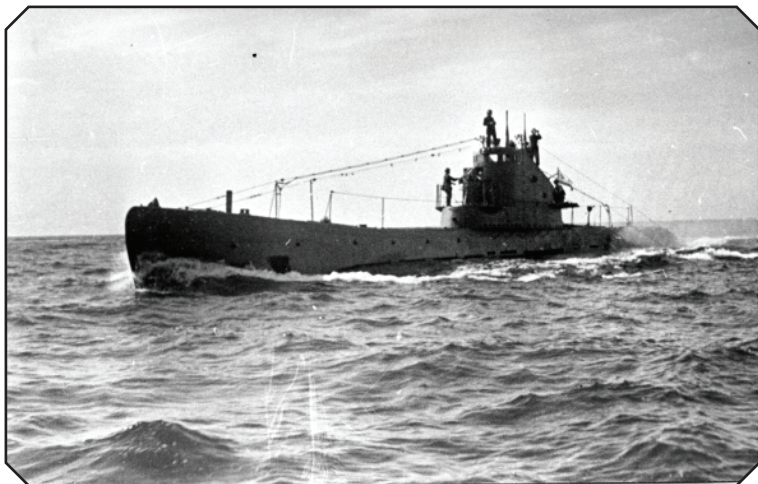


ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-204 («МИНОГА»)



Подводная лодка заложена 15 июня 1934 года на заводе №-194 (Судомех) в Ленинграде. В 1933 году подводная лодка секциями по железной дороге перевезена в Николаев на завод №-200 (им. 61 Коммунара), где 31 декабря 1934 года была спущена на воду. 30 сентября 1935 года Щ-204 вступила в строй и 9 января 1936 года вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 в составе 3-го Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок ЧФ. Подводная лодка считалась одним из боеготовых кораблей в бригаде и числилась в первой линии. 25 июня 1941 года Щ-204 вышла в свой первый боевой поход с целью разведки восточно-анатолийского побере-





жья Турции. Успешно выполнив задачу, Щ-204 вернулась в Феодосию, где на тот момент базировались подводные лодки третьего дивизиона. Второй выход



на коммуникации противника в конце июля – начале августа прошел безрезультатно. Подводная лодка действовала в районе мыса Шаблер, затем была переразвернута северо-восточнее Босфора, а 4-5 августа перешла к мысу Зейтин-Бурну к болгаро-турецкой границе. Так как противник свел свои перевозки к минимуму, Щ-204 целей не обнаружила.

7 августа на подводной лодке возникли неисправности кормовых горизонтальных рулей и зенитного перископа, для исправления которых Щ-204 была вынуждена прервать патрулирование и вернуться в базу. Подводная лодка встала на ремонт в Севастополе, но в связи с быстрым продвижением противника в Крыму 9 ноября перешла в Потти, где ремонтные работы были завершены. Третий боевой поход, в который Щ-204 вышла 22 ноября, оказался для нее последним. Подводная лодка должна была патрулировать в районе у болгарского мыса Эмине. В базу она не вернулась. Место ее гибели было тайной более 40 лет, причины не выяснены до конца и сегодня. 4 июня 1984 года болгарским траулером «Алка» на дне была обнаружена подводная лодка, которая обследована советскими и болгарскими водолазами. Номера подводной лодки ни на рубке, ни на ограждении рубки, где должна находиться медная табличка, не обнаружили. Открыв верхний рубочный люк, водолазы проникли в боевую рубку, и по документам (в том числе «Журналу для записи гидрометеорологических наблюдений» с последней записью от 6 декабря), найденным там, было установлено, что это Щ-204. Проникнуть в 3-й отсек, где находится каюта командира и сейф с корабельными документами, не удалось. В пользу того, что это именно Щ-204 говорило и экспериментальное 76-мм орудие «Ф-35», которое было поднято и сейчас является экспонатом Музея Черноморского флота в Севастополе. Такая пушка



была установлена только на Щ-204. Остальные черноморские подводные лодки тип «Щ» имели 45-мм орудие «21-К».

Всего из 4-го отсека было поднято порядка полусотни предметов. Останки найденных там семи членов экипажа были торжественно похоронены в Севастополе. От подъема Щ-204 отказались, опасаясь взрыва боезапаса. Водолазный осмотр Щ-204 показал, что подводная лодка имеет обширные многочисленные повреждения. Корпус подводной лодки имел три больших пробоины в верхней части корпуса районе третьего, пятого и седьмого отсеков, а так же множество дыр от осколков и пуль. До последнего времени считалось, что 6 декабря 1941 года Щ-204 в 30 милях юго-восточнее Варны была обнаружена болгарскими сторожевыми катерами «Беломорец» и «Черноморец» и атакована ими. Получив повреждения от разрывов глубинных бомб, подводная лодка всплыла и была потоплена артиллерийским огнем с катеров, но эти корабли (деревянные охотники американской постройки, спущенные на воду в 1917 году) в этот момент стояли в Бургасе с разобранными двигателями.

Существующая версия гибели Щ-204 на mine заграждения S18, выставленного румынским минным заградителем «Dakia» в этом районе в октябре 1941 года тоже представляется маловероятной. Судя по характеру повреждений подводной лодки, они были нанесены ей глубинными или авиационными бомбами, а не миной, так как днище и борта ее целы. Возможно, причиной гибели Щ-204 явилось комбинированное воздействие разных видов оружия.

Скорее всего, Щ-204 погибла днем 6 декабря 1941 года в результате атаки германского гидросамолета He59 из состава 12-й морской спасательной станции, который в этом районе сбросил на подводную лодку две бомбы, и по докладу летчика, добился попаданий. Существует версия о гибели Щ-204 от удара болгарской авиации (гидросамолет «Акула», болгарское название немецкого самолета Ar196, из состава 161-й эскадрильи Королевских ВВС Болгарии) в тот же день и в том же месте. На подводной лодке погибло 42 подводника. Возможно, вечером 30 ноября Щ-204 дву-



мя торпедам атаковала болгарский транспорт «Царь Фердинанд», шедший в составе румынского конвоя (при водолазном осмотре подводной лодки обнаружено отсутствие двух торпед в кормовых торпедных аппаратах), но промахнулась.

Подводная лодка Щ-204 совершила 3 боевых похода: 25.06.1941 – 07.07.1941, 21.07.1941 – 08.08.1941, 22.11.1941.

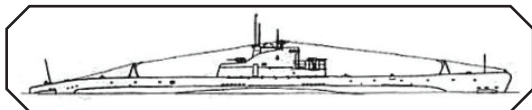
ТТД подводной лодки Щ-204:

Водоизмещение: надводное/подводное-609,9/706,4 тонн. Основные размерения: 58,8 х 6,2 х 4,3 метров. Скорость хода: надводная/подводная-10,7/5,5 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 8,8 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 685 л.с. дизеля, два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед). Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-206 («НЕЛЬМА»)



Подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена 5 января 1934 года на заводе №200 (им. 61 Коммунара) в Николаеве под стапельным номером 1030. 6 ноября 1934 года подводная лодка спущена на воду и 14 августа 1936 года ступила в строй. 1 октября 1936 года Щ-206 вошла в состав Черноморского флота. Незадолго до начала войны подводная лодка принимала участие в маневрах флота и по уровню боевой подготовки числилась в первой линии. 22 июня 1941 года Щ-206 встретила под командованием капитан-лейтенанта С.А. Каракая, который командовал кораблем с октября 1939 года, в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. В первый день войны подводная лодка вышла в район Мангалия-Констанца. В 03.30 28 июня с борта Щ-206 была получена первая и последняя радиограмма: «Командиру 1 БПЛ. Возвращаюсь на позицию № 4. Кораблей противника не видел. Командир ПЛ Щ-206».

По данным противника Щ-206 была потоплена румынскими кораблями 9 июля 1941 года в 8 милях восточнее Мангалии. Первым перископ подводной лодки обнаружила канонерская лодка «Stixi», а затем в



13.56 миноносец «Naluka» атаковал подводную лодку артиллерией и глубинными бомбами. В 19.30 подошедшие из Констанцы румынские торпедные катера «Viforul», «Vitelia» и «Viskulul» в 5 кабельтовых от места первого столкновения атаковали подводную лодку. После сброса глубинных бомб наблюдался сильный



взрыв, после чего на поверхности воды появилось большое пятно соляра. По румынским данным подводная лодка погибла в точке с координатами 43°51,5' с.ш./ 28°45' в.д. До последнего времени считалось, что подводная лодка погибла на mine в районе Констанцы, либо была потоплена ошибочной атакой эсминца «Сообразительный» 26 июня 1941 года, когда он вместе с лидером «Харьков» возвращался после набега на Констанцу. Согласно этой версии, командир подводной лодки не знал об операции советских кораблей. Поэтому около 08.30 утра 26 июня он атаковал одной торпедой эсминец «Сообразительный». В ответ последний сбросил серию из 4-х больших и 8-ми малых глубинных бомб. Во время взрыва над водой показалась корма подводной лодки, а затем на поверхности появились воздушные пузыри и пятна масла – явные признаки того, что бомбы поразили цель. Кроме того, утверждается, что погибший на mine в ходе набеговой операции на Констанцу лидер «Москва», на самом деле был потоплен торпедами Щ-206, которая приняла советские корабли за румынские. Все это происходило в 60 милях восточнее Констанцы – за пределами позиции подводной лодки. Учитывая тот факт, что подводная лодка выходила на связь утром 28 июня, то есть спустя двое суток после данных событий, эта версия не соответствует действительности. Щ-206 стала второй боевой потерей черноморского Подплыва и первой погибшей подводной лодкой Черноморского флота в Великой Отечественной войне. На борту подводной лодки погибло 42 подводника.

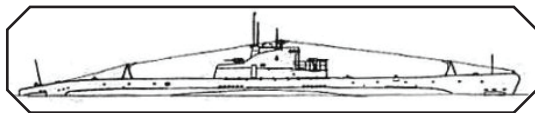
Подводная лодка Щ-206 совершила 1 боевой поход: 22.06.1941.

ТТД подводной лодки Щ-206:

Водоизмещение: надводное/подводное-609,9/706,4 тонн. Основные размерения: 58,8 x 6,2 x 4,3 метров. Скорость хода: надводная/подводная-10,7/5,5 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 8,8 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 685 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед). Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-208



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 18 мая 1934 года под стапельным номером 1032 на заводе №200 (им. 61 Коммунара) в Николаеве. 7 октября 1935 года подводная лодка спущена на воду. 14 января 1937 года Щ-208 вступила в строй, и 9 марта 1937 года вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила под командованием капитан-лейтенанта Н.М.Беланова в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. В первый день войны подводная лодка находилась в дозоре юго-западнее мыса Сарыч. 17 июля 1941 года Щ-208 вышла в свой первый боевой поход на коммуникации противника. Всего в 1941 году сделала три выхода на позиции: подводная лодка патрулировала в районах мыса Олинька, мыса Зейтин-Бурну, и у Бургаса. Днем 9 сентября подводная лодка Л-4 подвергла Щ-208 артиллерийскому обстрелу, приняв ее за шхуну противника-атакованная подводная лодка срочно погрузилась. В конце ноября 1941 года Щ-208 встала на текущий ремонт, по завершению которого вновь вступила в боевые действия. Следующий боевой поход к мысу Шаблер оказался безрезультатным. Подводная лодка



ни разу и не вышла в атаку. Утром 30 января в 17 милях восточнее мыса Калиакра подводная лодка была обнаружена противником в надводном положении. Избежав тарана, подводная



лодка погрузилась, но взрывы 12 глубинных бомб, сброшенных с эсминцев, деформировали на Щ-208 обшивку легкого корпуса и вывели из строя лаг. Прибыв в Туапсе, подводная лодка до апреля простояла в ремонте. Не принимая участия в боевых действиях, подводная лодка имела потери в личном составе: 23 марта в результате авиационного налета противника на Туапсе погиб один из членов экипажа Щ-208, а 21 мая при выходе в море погиб командир БЧ-3 лейтенант П.И.Дороненко. В июне подводная лодка прошла ДОКование. Выйдя из ремонта, подводная лодка вскоре была направлена к мысу Кара-Бурну, на коммуникацию Бургас – Босфор, но встреч с кораблями противника не имела. В свой последний боевой выход на позицию в район Констанца – Портицкое гирло Щ-208 вышла в ночь на 23 августа 1942 года. На связь больше не вышла и в базу не вернулась. Вероятнее всего, подводная лодка стала жертвой мин заграждения S21 в районе Портицкого гирла Дуная. Есть данные, что в 1980 году Щ-208 найдена на дне моря в 10 милях южнее знака Затонул-Ноу в северной части отведенной ей позиции. На подводной лодке погибло 44 подводника.

Подводная лодка Щ-208 совершила 6 боевых походов: 17.07.1941 – 05.08.1941, 08.09.1941 – 26.09.1941, 04.11.1941 – 20.11.1941, 24.01.1942 – 12.02.1942, 08.07.1942 – 27.07.1942, 23.08.1942.

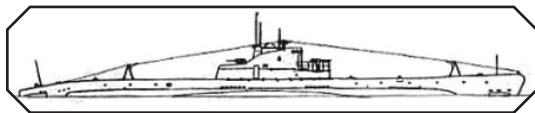
ТТД подводной лодки Щ-208:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размерения: 58,8 x 6,2 x 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-210



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена под стапельным номером 1034 на заводе №-200 в Николаеве 3 июня 1934 года. 13 марта 1936 года подводная лодка спущена на воду, 31 декабря 1936 года вступила в строй, и 9 марта 1937 года вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года встретила под командованием капитан-лейтенанта Г.А.Михайлова в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. Накануне войны подводная лодка принимала участие в маневрах флота, поэтому ее экипаж считался наиболее боеготовым-Щ-210 числилась в первой линии. На берегу командир систематически пил, а первые два выхода в море, на дозорную позицию южнее мыса Меганом и на вражеские коммуникации в районе мыс Шаблер – мыс Калиакра оказались безрезультатными, командование сменило командира подводной лодки. 30 сентября им стал бывший дивизионный механик инженер-капитан 3 ранга И.Л.Зельбст. (Впоследствии «за халатное исполнение служебных обязанностей» Михайлов был отдан под суд военного трибунала, разжалован в рядовые и отправлен на су-





хопутный фронт, где погиб в конце 1943 года). Вечером 8 октября Щ-210 вышла в район мыса Зейтин-Бурну, но по пути в назначенный район перенацелена на к Бургасу. 11 октября подводная лодка обнаружила румынский вспомогательный крейсер «Dachia», но из-за невыгодности позиции атаковать его не смогла. Днем 18 октября у мыса Колкит Щ-210 одной торпедой атаковала одиночное судно. Через 45 секунд на подводной лодке зафиксировали взрыв. Через 8 минут, осматривая в перископ место атаки, командир Щ-210 судно не обнаружил. Цель посчитали потопленной. На самом деле торпеда, выпущенная Щ-210, взорвалась, не дойдя до германского танкера «Le Progres». Следующий боевой поход подводной лодки проходил в том же районе в феврале 1942 года. С 1 по 6 февраля в южной и восточной части позиции подводная лодка проводила поиск пассажиров и экипажа самолета «Дуглас», но никого не нашла. В связи с временным прекращением вражеских перевозок в этом районе дальнейшее патрулирование результатов не дало. В свой последний поход Щ-210 вышла из Туапсе вечером 12 марта. Подводной лодке предстояло действовать у мыса Шаблер. На связь Щ-210 не выходила и в базу не вернулась. Летом 1983 года в точке в 4 милях восточнее мыса Шаблер на дне был обнаружен корпус подводной лодки тип «Щ» Х серии. Так как Щ-210 была единственной подводной лодкой данной серии погибшей в этом районе, то не было сомнений, что найдена именно она. В 1987 – 1988 годах корпус подводной лодки был обследован болгарскими специалистами. Результаты работ отсняты на видеопленку. Подводная лодка, лежащая на дне на глубине 60 метров, имеет сравнительно небольшую пробоину, диаметром около 3,5 метров. Внутреннего обследования из-за сильного течения не проводилось. Вероятнее всего, причиной гибели подводной лодки стал взрыв германской мины «УМА» заграждения S15, выставленного румынским минным заградителем «Murdgesku» 7 декабря 1941 года. В связи с тем, что корпус подводной лодки обнаружен на дне, версия о том, что она была потоплена германской авиацией к югу от Крыма (днем 13 марта в 40 милях южнее мыса Сарыч германский бомбардировщик He111 ата-



ковал и, по мнению экипажа самолета, потопил советскую подводную лодку) или стала жертвой ошибочной атаки советских катеров сразу после выхода на позицию 12 марта, не соответствует действительности. На подводной лодке Щ-210 погибло 46 подводников.

Подводная лодка Щ-210 совершила 5 боевых походов: 08.07.1941 – 16.07.1941, 04.08.1941 – 24.08.1941, 08.10.1941 – 26.10.1941, 29.01.1942 – 17.02.1942, 12.03.1942.

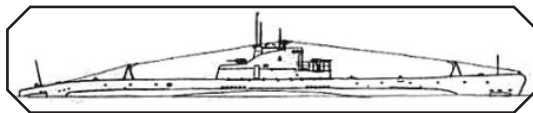
ТТД подводной лодки Щ-210

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размеры: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



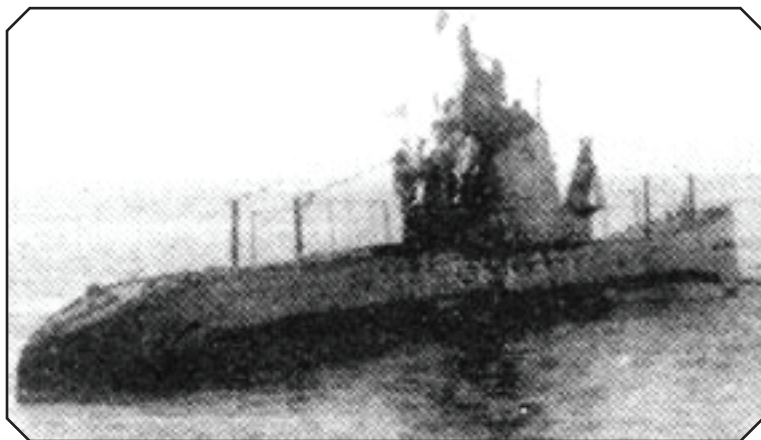


ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-211



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена под стапельным номером 1035 в Николаеве на заводе №-200 (им. 61 Коммунара) 3 сентября 1934 года. 3 сентября 1936 года подводная лодка спущена на воду и 5 мая 1938 года, подняв Военно-Морской флаг, вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года подводная лодка встретила под командованием старшего лейтенанта (впоследствии капитан-лейтенанта) А.Д.Девятко в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе.

Несмотря на то, что накануне начала войны подводная лодка завершила текущий ремонт и числилась во второй линии, ее экипаж считался наиболее подготовленным. 6 июля 1941 года Щ-211 вышла в первый боевой поход к





мысу Эмине, но кораблей и судов противника встречено не было. 5 августа Щ-211 направилась к мысу Эмине, 11 августа севернее мыса Карабурун у устья реки Камчия подводная лодка скрытно высадила группу болгарских коммунистов. Затем Щ-211 переместилась к югу от мыса Эмине, где 15 августа двумя торпедами атаковала судно. Через 30 секунд после пуска торпед на подводной лодке зафиксирован взрыв, еще спустя полчаса командир в перископ наблюдал транспорт, выбросившийся на мель.

Объектом атаки Щ-211 стало румынское судно «Peles»-



это была первая победа черноморских подводников. На следующий день в районе мыса Кацан Щ-211 атаковала конвой, состоящий из румынского транспорта «Kavarna» и болгарского «Царь Фер-

динанд» под охраной миноносца. Выпущенная торпеда прошла мимо цели, а сопровождавший конвой миноносец и подлетевшие болгарские самолеты начали преследование подводной лодки, которое закончилось безрезультатно. 24 августа Щ-211 благополучно вернулась в Севастополь, где прошла навигационный ремонт и ДОКование. Утром 21 сентября Щ-211 направилась к мысу Эмине. В этот же день из Констанцы вышел конвой в составе итальянских танкеров «Superga» и «Tampiko». Так как на переходе конвой был атакован советскими подводными лодками Д-5 и М-34, для усиления эскорта он был вынужден зайти в Варну, где охрану танкеров пополнили корабли болгарского флота. Утром 29 сентября в районе устья реки Камчия конвой был обнаружен и атакован Щ-211. Первая атака сорвалась – из-за маневра корабля охранения Щ-211 пришлось уйти на глубину. Вторично выйдя на боевой курс, подводная лодка выпустила одну торпеду по танкеру «Superga». Так как дистанция выстрела составляла всего полтора кабельтова, сильный взрыв ощущался во всех отсеках подводной лодки. Болгарские сторожевики, охранявшие конвой, посчитали, что танкер подорвался на mine, поэтому



Щ-211 никто не бомбил. Спустя полчаса после атаки командир подводной лодки через перископ сфотографировал ее результат. Взрыв торпеды расколол танкер на две части. Так как одна часть судна осталась на плаву, на следующий день Щ-211 вернулась к месту боевого столкновения и выпустила по возвышающимся над водой остаткам танкера еще две торпеды. За уничтожение двух крупных транспортных противника командир Щ-211 капитан-лейтенант Девятко награжден орденом Красного Знамени.

Выйдя в следующий боевой поход в район Варны 14 ноября 1941 года, Щ-211 пропала без вести. На подводной лодке Щ-211 погибло 44 подводника. В конце августа 1942 года на пляже у села Бяла был найден обезображенный труп советского моряка. При нем были документы на имя старшего лейтенанта П.Р.Борисенко – помощника командира Щ-211. Вполне вероятно, что в момент гибели подводной лодки он был вахтенным командиром – при нем был обнаружен бинокль со сломанным окуляром.

В сентябре 2000 года в 6 – 7 милях восточнее мыса Святого Атанаса (Ак-Бурну) южнее Варны на глубине 26 – 27 метров болгарскими дайверами во время ловли рапанов был найден остов советской подводной лодки тип «Щ» Х серии. Сильно обросший ракушками корпус подводной лодки имеет множественные повреждения и сильно заилен, люки открыты. Часть корпуса – первый и фрагмент второго отсека оторваны, и находится на расстоянии 5 метров от подводной лодки. В первой половине июля 2003 года специалистами Управления подводных аварийно-спасательных работ Черноморского флота России на спасательном судне «ЭПРОН» при участии ВМФ Болгарии подводная лодка была обследована на дне моря. В ходе работ на поверхность были подняты ряд предметов, которые сегодня являются частью экспозиции посвященной Щ-211 в Музее Краснознаменного Черноморского флота в Севастополе. Музейными экспонатами стали так же 45-мм орудие и левый гребной винт подводной лодки. Согласно выводу специалистов аварийно-спасательной службы, возможно, подводная лодка погибла от детонации запасных торпед в носовом отсеке в результате взрыва авиабомбы, но ни нем-



цы, ни румыны, ни болгары не докладывали об атаке советских подводных лодок в данном районе в это время. Вероятной причиной гибели подводной лодки можно назвать подрыв на mine румынского заграждения S18, либо атаку румынских или болгарских кораблей в период 17-30 ноября 1941 года.

Подводная лодка Щ-211 совершила 4 боевых похода: 06.07.1941 – 25.07.1941, 05.08.1941 – 24.08.1941, 21.09.1941 – 09.10.1941, 14.11.1941.

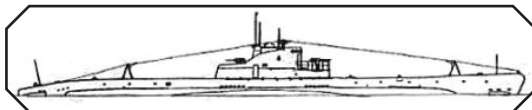
ТТД подводной лодки Щ-211:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размерения: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-212



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 18 ноября 1934 года под стапельным номером 1036 на заводе №-200 в Николаеве. 29 декабря 1936 года подводная лодка спущена на воду, 31 октября 1938 года вступила в строй и 15 декабря 1938 года под командованием И.С.Израйлевича вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года Щ-212 встретила под командованием капитан-лейтенанта (впоследствии капитана 3 ранга) И.К.Бурнашёва в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота находясь в текущем ремонте в Севастополе. В начале июля подводная лодка вступила в строй. В августе – сентябре 1941 года подводная лодка привлекается к несению дозора у мыса Сарыч и в районе юго-западнее мыса Тарханкут, но встреч с кораблями противника не имела. Вечером 17 октября Щ-212 вышла в район Варны. В 17.05 25 октября в трех милях юго-западнее мыса Калиакра при покладке на грунт в носовой части подводной лодки прогремел взрыв. Детонация боевого заряда мины «УМА» румынского заграждения S13 было вызвано не касанием корпуса, а прикосновением мины к кронштейну минного охранителя «Краб», который в момент взрыва был выключен. На подводной лодке получили повреждения носовые горизонтальные рули, об-





шивка цистерн главного балласта правого борта и носовые торпедные аппараты, в прочном корпусе возникли деформации, нарушилась герметичность 15 аккумуляторных баков. Получив значительные повреждения, Щ-212 направилась в Севастополь, куда прибыла 27 октября в сопровождении эсминца «Бойкий». Подводная лодка встала на аварийный ремонт, который проводился сначала в Туапсе, затем в Поти.

26 мая 1942 года Щ-212 вступила в строй. С середины июня подводная лодка привлекается к снабжению Севастополя. За два транспортных рейса Щ-212 доставила в Севастополь 54 тонны боеприпасов, 6 тонн продовольствия, 27 тонн бензина. На Кавказ было эвакуировано 117 человек, в основном раненых. Днем 23 июня Щ-212 артиллерийским огнем отбивала атаку германского торпедного катера, а вечером 26 июня, когда подводная лодка возвращалась на Кавказ, она подверглась трехчасовому преследованию сторожевых катеров. Утром 27 июня подводную лодку атаковали самолеты, сбросившие 19 авиационных бомб. В ночь на 2 июля Щ-212 прибыла в подходную точку севастопольского фарватера №-3. Здесь она находилась почти трое суток, но отсутствие навигационных ориентиров, и постоянный обстрел и бомбардировки не позволили доставить в город 28 тонн боеприпасов, 2,5 тонны продовольствия и 30 тонн бензина. Вечером 4 июля, выбросив груз в море, Щ-212 начала возвращение в Туапсе. Следующие два похода Щ-212 прошли у мыса Кара-Бурну и в районе Босфора.

Подводная лодка держалась в достаточном удалении от берега, к тому же ее действия серьезно осложнялись плохим состоянием аккумуляторной батареи. В сентябрьском походе, когда Щ-212 действовала у Босфора, и из-за ошибки штурмана она находилась в 10 – 20 милях восточнее указанного района, командование предпочло сменить командира подводной лодки. 23 октября командиром Щ-212 назначен капитан-лейтенант Г.А.Кукуй, ранее командовавший А-5, которая в этот момент находилась в аварийном ремонте в результате подрыва на mine 25 июля 1942 года. Капитан 3 ранга Бурнашев был назначен командиром на плавбазу «Эльбрус». 12 декабря Щ-212 с новым командиром напра-



вилаась в район мыс Олинька – Портицкое. Обеспечивать поход в море вышел командир 2-го дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга Г.Ю.Кузьмин. 11 декабря Щ-212 дала квитанцию о получении приказа отойти к Тендровской косе, так как в районе действия подводной лодки планировалась набеговая операция базовых тральщиков Т-406 («Искатель»), Т-407 («Мина»), Т-408 («Якорь») и Т-412 под обеспечением эсминца «Сообразительный». Это было последнее известие о Щ-212. Больше подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. По данным перехвата противника, командование сделало вывод, что подводная лодка погибла в результате атаки германской авиации при возвращении в базу 19 декабря к северу от мыса Синоп. На подводной лодке Щ-212 погибло 42 подводника.

В 1975 году в 5 милях юго-западнее острова Змеиный, где румынские минные заградители 29 октября 1942 года выставили минное заграждение S44, при проведении плановых гидрографических работ на глубине 26 метров был обнаружен остов подводной лодки тип «Щ» Х серии. В мае 1976 года аквалангистами клуба «Садко» из Николаева и Аварийно-спасательной службой Черноморского флота объект был обследован. Выяснилось, что в результате внешнего воздействия на подводной лодке детонировали запасные торпеды – оторванная носовая оконечность подводной лодки находится рядом. В ходе контрольного траления обследуемого района были обнаружены и подорваны на месте два боевых зарядных отделения торпед, выброшенных в море при взрыве, а так же донная неконтактная мина немецкого образца.

В дальнейшем, силами Аварийно-спасательной службы флота подводную лодку предполагалось поднять и детально обследовать, но этот план так и не был осуществлен, так как





аквалангистам «Садко» было не рекомендовано проводить обследование самостоятельно. 45-мм орудие с подводной лодки (заводской номер, предположительно «В 602-39», «№-1602-39» или «№ 21 – 1939»), снятое во время водолазного осмотра в августе 1976 года было установлено в Севастополе на экспозиции диорамы «Штурм Сапун-горы». В 2003 году корпус подводной лодки обследовали аквалангисты одесского клуба «Посейдон». По их описанию у подводной лодки, лежащей на ровном киле, оторвана носовая часть, на длину около 15 метров, которая лежит на небольшом удалении. Рубка повреждена, вероятно, взрывом. Все люки открыты. На месте отрыва носовой части, образовалась дыра диаметром в ширину подводной лодки, после очистки от обрывков кабелей и трубопроводов аквалангистам удалось проникнуть во внутрь. Внутри полный хаос, все покрыто полуметровым слоем ила. В некоторых местах видны останки экипажа. В 2006 году журналом «Октопус» была организована экспедиция. При обследовании останков подводной лодки, на носовой части, был обнаружен септорорыватель «Сом», который мог, находиться только на подводной лодке Щ-212. Подводная лодка лежит на глубине 36 метров, возвышение над грунтом 6 метров.

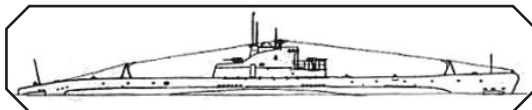
Подводная лодка Щ-212 совершила 9 боевых походов: 04.08.1941 – 09.08.1941, 24.08.1941 – 13.09.1941, 17.10.1941 – 27.10.1941, 16.06.1942 – 21.06.1942, 23.06.1942 – 27.06.1942, 30.06.1942 – 07.07.1942, 23.07.1942 – 09.08.1942, 14.09.1942 – 03.10.1942, 02.12.1942.

ТТД подводной лодки Щ-212:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размерения: 58,8 x 6,2 x 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-213



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 4 декабря 1934 года под стапельным номером 1037 на заводе №-200 в Николаеве. 13 апреля 1937 года подводная лодка спущена на воду, 31 октября 1938 года вступила в строй и 15 декабря 1938 года вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года Щ-213 встретила под командованием старшего лейтенанта Д.М.Денежко (командовал кораблем с июля 1939 года) в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. За девять дней до начала войны подводная лодка вернулась из дозора в районе мыса Сарыч, но в момент нападения Германии на СССР Щ-213 в разоруженном состоянии готовилась к переходу в Николаев для ремонта. Начавшаяся война не изменила этих планов. 4 июля подводная лодка прибыла в Николаев, где начала ремонтные работы, которые завершились лишь 10 августа, за пять дней до того, как советские войска оставили город. Прибыв в Севастополь, Щ-213 в начале сентября вступила в строй и вскоре вышла в первый боевой поход к мысу Эмине, который, как и следующие два патрулирования у Варны и в районе мыса Олинька не принесли результатов. Несколько раз подводная лодка обнаруживала потенциальные цели, но каждый раз оказывалась в невыгодной для атаки позиции. В третьем походе плохая видимость и шторм вынудили подводную лодку держаться вдали от берега. За это время Щ-213





имела 36 случаев касания минрепов плавающих мин, буйрепов, либо рыбацких сетей. В четвертом боевом походе, когда Щ-213 патрулировала район Босфора, вечером 23 февраля 1942 года в районе мыса Кара-Бурну подводная лодка неудачно атаковала одной торпедой турецкую шхуну «Chancaу», шедшую без символов национальной принадлежности. Увидев, что торпеда сошла с курса, командир подводной лодки приказал задействовать артиллерию. За 29 минут Щ-213 выпустила по шхуне пятьдесят пять 45-мм снарядов, после чего судно затонуло. Через 12 часов подводная лодка с дистанции 6 кабельтов одной торпедой атаковала одиночно идущее судно. Через минуту после того как торпеда покинула подводную лодку на Щ-213 зафиксирован взрыв, а в перископ наблюдалась гибель транспорта. Вероятно, подводной лодкой потоплено болгарское судно «Struma», погибшее в результате внутреннего взрыва около 9 часов утра 24 февраля. По наблюдениям командира подводной лодки судно в 7000 тонн под болгарским флагом шло трех узловым ходом. По другим данным судно в момент атаки хода не имело. В этом случае торпеда, выпущенная с углом упреждения $13,5^\circ$, непременно должна была пройти в 1,5 кабельтовых по носу цели. «Struma» в момент гибели несла не болгарский, а панамский флаг. Возможно, Щ-213 атаковала другое судно, а «Struma» погибла на одной из плавающих мин, наличие которых было замечено тогда в этом районе. Дальнейшее патрулирование позиции прошло безрезультатно. Подводная лодка дважды выходила в торпедную атаку, но безрезультатно. Вечером 2 марта Щ-213 выпустила одну торпеду по одиночному транспорту; взрыва не было. Днем 3 марта торпеда затонула сразу после выстрела по турецкому транспорту «Adana». 11 марта Щ-213 прибыла в Туапсе и встала на навигационный ремонт. За это время Туапсе подвергся ряду налетов авиации противника. В ходе одного из них 23 марта погиб командир Щ-213. Вместо него 16 мая на его место назначен капитан-лейтенант Н.В.Исаев, ранее командовавший тихоокеанской Щ-120. 7 июня подводная лодка вышла в район мыса Кара-Бурну, с 15 июня патрулировала район Босфора. За время боевого похода подводная лодка кораблей и



судов противника не обнаружила, зато сама неоднократно была объектом атаки для вражеских самолетов. Прибыв в базу, подводная лодка привлекалась к снабжению Севастополя. Приняв на борт в Новороссийске 26 тонн боеприпасов, 4 тонны продовольствия и 27 тонн бензина подводная лодка вечером 29 июня направилась в Севастополь. Утром 1 июля Щ-213 прибыла к подходной точке фарватера №-3, но из-за отсутствия навигационного оборудования фарватера, противодействия сил противолодочной обороны и авиации противника (на подводной лодке зафиксировано 355 близких и 930 отдаленных взрывов) подойти к берегу не смогла. Вечером 3 июля Щ-213, выбросив груз в море, направилась в Батуми, куда прибыла днем 7 июля. К концу сентября подводная лодка, проведя текущий ремонт и ДОКование, вступила в строй.

В свой последний поход с задачей патрулирования района Портицкого гирла Щ-213 вышла в ночь на 28 сентября 1942 года. По плану вечером 14 октября подводная лодка должна была выйти на связь и доложить о возвращении, но этого не сделала. Причины гибели Щ-213 неизвестны до сих пор, корпус подводной лодки на дне не найден. Среди возможных причин гибели Щ-213 можно назвать подрыв на mine одного из румынских минных заграждений, либо атаку сил противолодочной обороны противника. 14 октября сигнальщики германского большого охотника Uj116 в 5,5 милях восточнее Портицкого рейда обнаружили торпеду, прошла в 10 метрах за кормой противолодочного корабля. Uj116 произвел бомбометание (сброшено 49 глубинных бомб), после чего наблюдал признаки, свидетельствующие о гибели подводной лодки. На подводной лодке Щ-213 погибло 43 подводника.

Подводная лодка Щ-212 совершила 7 боевых походов: 07.09.1941 – 24.09.1941, 31.10.1941 – 20.11.1941, 19.12.1941 – 07.01.1942, 20.02.1942 – 11.03.1942, 07.06.1942 – 24.06.1942, 29.06.1942 – 07.07.1942, 28.09.1942.

В 2010 году на 30-метровой глубине в 10 километрах от румынского порта Констанца румынскими и голландскими дайверами на дне Чёрного моря обнаружена подвод-



ная лодка, потопленная во время Второй мировой войны. Месяц спустя после обнаружения удалось определить её принадлежность. Драйверы поставили в известность Министерство иностранных дел Румынии и российское посольство в Бухаресте, однако ответа не получили до сих пор. Корпус подводной лодки покрыт илом, рыболовными сетями, ракушками. Драйверы неоднократно спускались туда, чтобы очистить корпус, и только после того, как расчистили часть корпуса, открылись некоторые детали, которые позволили определить, что это Щ-212.

Предполагается, что Щ-212 потопила в феврале 1942 года болгарское судно «Struma» с еврейскими беженцами на борту, которые пытались эвакуироваться в Палестину, находившуюся в то время под британским управлением. Пока турецкие и британские правительства вели переговоры о судьбе пассажиров (британцы не хотели впускать их в Палестину, а турецкие власти не пускали на берег, чтобы те не остались в Турции) «Struma» была потоплена действовавшей в Чёрном море советской подводной лодкой.

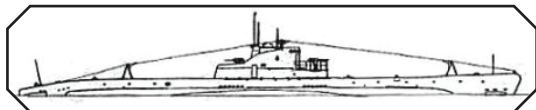
ТТД подводной лодки Щ-213:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размеры: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с. дизеля, два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.





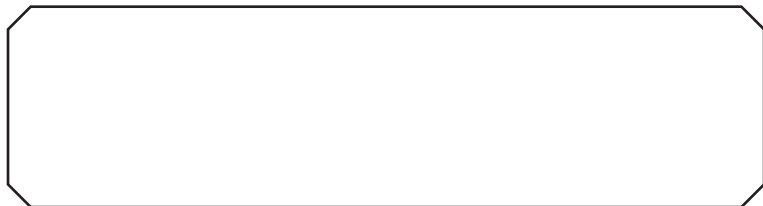
ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-214



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 13 июля 1935 года под стапельным номером 1038 на заводе №-200 в Николаеве. 23 апреля 1937 года подводная лодка спущена на воду, 4 марта 1939 года вступила в строй и 10 апреля 1939 года вошла в состав Черноморского флота. К началу Великой Отечественной войны Щ-214 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота.

Подводная лодка проводила текущий ремонт в Николаеве. Обязанности командира подводной лодки временно исполнял капитан-лейтенант Г.П.Апостолов.

В середине июля 1941 года Щ-214 перешла в Севастополь, где на заводе №-201 провела испытание механизмов, ДОКование и навигационный ремонт. 20 июля командиром Щ-214 вновь назначается капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 ранга) В.Я.Власов, который командовал подводной лодкой с декабря 1939 по март 1941 года. После пробного выхода на дозорную позицию к мысу Сарыч во второй половине сентября 1941 года Щ-214 30 октября подводная лодка вышла в район Зейтин-Бурну. Подводная лодка, прибыв в указанный район утром 2 ноября, в ночь на 3 ноября досмотрела турецкую шхуну, спустя не-





сколько часов артиллерийским огнем потопила турецкую шхуну «Kainakare». Утром 4 ноября в 3 – 4 милях севернее мыса Кара-Бурну Щ-214 произвела торпедную атаку одиночного судна, но так как допустила опоздание с выстрелом в 42 секунды, выпущенная торпеда прошла мимо. Вечером 5 ноября подводная лодка с дистанции 4 кабельтова выпустила торпеду по итальянскому танкеру «Torchelo», который спустя 40 минут скрылся под водой. Вечером 15 ноября Щ-214 направилась в Туапсе, куда прибыла к утру 18 ноября. 18 декабря подводная лодка вышла в море с заданием патрулировать район у мыса Кара-Бурну. 29 декабря, находясь в назначенном районе, подводная лодка была накрыта штормовой волной, около двух тонн воды попало в центральный пост. В новогоднюю ночь 1942 года Щ-214 обнаружила шхуну, которая, заметив подводную лодку, погасила огни и попыталась скрыться. Подводная лодка открыла артиллерийский огонь – шхуна затонула. Утром 3 января на подводной лодке вышел из строя валопровод вертикального руля. Для устранения повреждения Щ-214 пришлось возвращаться. Подводная лодка простояла в ремонте до конца апреля, так как по прибытии в базу на ней обнаружили и другие неисправности.

Для перехвата двух итальянских танкеров в мае 1942 года была направлена Щ-214. К вечеру 26 мая конвой из итальянских танкеров под эскортом румынских эсминцев был обнаружен подводной лодкой, но из-за невыгодности позиции атака не состоялась. В ночь на 29 мая Щ-214 переместилась к мысу Кара-Бурну на трассу Босфор – Бургас. Через несколько часов пребывания в новом районе подводная лодка обнаружила шхуну с грузом табака и после досмотра ее abordажной партией потопила подрывными патронами. Чтобы ускорить затопление судна, Щ-214 нанесла ему три таранных удара. Капитан шхуны был пленен, а экипаж отпущен в шлюпку. Так же подводная лодка действовала и в дальнейшем, когда днем 31 мая и утром 2 июня встречала шхуны с сельскохозяйственным грузом на борту. Судя по названию одного из судов потопленного 29 мая, они принадлежали Турции, но, вероятно, находились в германском фрахте и шли под болгарским флагом. (Согласно



донесению командира Щ-214, шхуны были болгарскими). Вечером 9 июня подводная лодка завершила патрулирование района и направилась в Батуми. По прибытии в базу Щ-214 привлекают к снабжению Севастополя. 19 июня, доставив в осажденный город 26 тонн боеприпасов и 4 тонны продовольствия, подводная лодка, приняв на борт раненых защитников Севастополя, точное количество которых не установлено, направилась в обратный путь. В районе мыса Айтодор идущая в надводном положении Щ-214 была замечена береговым наблюдательным постом противника. На ее перехват из Ялты вышли два итальянских торпедных катера из состава 4-й флотилии – MAS570 и MAS571 (итальянцы утверждают не о перехвате, а о предварительной засаде). Обнаружив подводную лодку приблизительно в 40 милях юго-восточнее мыса Айтодор, катера атаковали ее торпедами. Торпеда с MAS570 не достигла цели, MAS571 добился успеха, за что его командир был удостоен высшей итальянской награды «Золотой медали». Итальянцам удалось подобрать из воды двух краснофлотцев-членов экипажа Щ-214 – электрика Д.Ф.Плешакова и моториста Н.В.Полтавцева. Из плена вернулся только один из них – Д.Ф. Плешаков. Вместе с подводной лодкой на дне покоятся около 100 человек – 39 членов экипажа «Щ-214» и до 60 эвакуируемых.

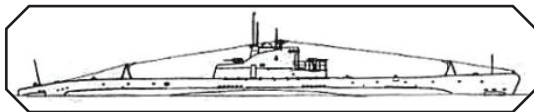
Подводная лодка Щ-214 совершила 5 боевых походов: 12.09.1941 – 30.09.1941, 30.10.1941 – 18.11.1941, 18.12.1941 – 06.01.1942, 23.05.1942 – 12.06.1942, 17.06.1942.

ТТД подводной лодки Щ-214:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размеры: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с. дизеля, два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-216



Подводная лодка Х-бис серии заложена под стапельным номером 1085 на заводе №-200 в Николаеве 23 июля 1939 года. 30 мая 1940 года подводная лодка спущена на воду.

Начало Великой Отечественной войны Щ-216 встретила в составе отдельного дивизиона подводных лодок ЧФ, находясь на ходовых испытаниях в Николаеве. 3 июля 1941 года подводная лодка прибыла в Севастополь, и 17 августа 1941 года вступила в строй. Щ-216 являлась единственной подводной лодкой Х-бис серии на Черном море.

С 24 августа по 13 сентября подводная лодка находилась на дозорной позиции у мыса Сарыч, где встреч с противником не имела. Второе крейсерство подводной лодки проходило у берегов Болгарии. Утром 19 октября Щ-216 прибыла в район у мыса Зейтин-Бурну. Поход оказался безуспешным: вечером 20 октября 1941 года севернее Босфора Щ-216 атаковала буксир, но торпеда прошла мимо, так как выстрел был произведен с опозданием, а 31 октября 1941 года из-за неправильного маневрирования был упущен момент для атаки одиночного судна. При повторном выходе в этот же район, который состоялся в конце ноября – середине декабря встреч с противником не было. 16 декабря



1941 года Щ-216 прибыла в Туапсе для проведения навигационного ремонта. 20 декабря 1941 года подводная лодка официально вошла в состав Черноморского флота.

Вновь вступив в строй



15 февраля 1942 года, Щ-216 была направлена к болгарскому побережью. В ночь на 18 февраля 1942 года подводная лодка прибыла в назначенный район к мысу Кара-Бурну. На протяжении всего крейсерства Щ-216 имела многочисленные контакты со шхунами, но, считая их турецкими, не атаковала. Атака единственного обнаруженного одиночного транспорта, шедшего в южном направлении, сорвалась из-за тумана и заклинивания горизонтальных рулей. Вернувшись в Туапсе, подводная лодка получила задание доставить в Севастополь документы штаба Черноморского флота. Утром 10 марта 1942 года в подходной точке фарватера №-3 она передала пакет на борт БТЩ-413, после чего благополучно вернулась обратно. 23, 24 и 25 марта 1942 года Туапсе подвергся ожесточенным налетам германской авиации. Во время одного из налетов 23 марта 1942 года в плавбазу «Нева», где жили командиры подводных лодок, попала авиационная бомба. Два командира погибли. 28 марта 1942 года действуя на коммуникации Босфор – Бургас подводная лодка ничего кроме десятка шхун не обнаружила. Прибыв в базу, Щ-216 встала на гарантийный ремонт, который продлился до середины августа. Вступив в строй, подводная лодка снова была направлена к Кара-Бурну, но, как и в предыдущие патрулирования, в этом районе цели для нее так и не появились.

Днем 7 октября 1942 года атака не удалась. Щ-216 выпустила две торпеды по конвою, выходящему из Сулины. Через две минуты на подводной лодке зафиксировали два взрыва, а при осмотре горизонта командир наблюдал клубы черного дыма. По данным противника торпеды прошли под целью и взорвались при ударе о мол. Вечером 10 октября 1942 года атаке Щ-216 подвергся конвой в составе румынского транспорта «Karpati» с грузом немецкого военного имущества под охраной двух немецких катерных тральщиков R165 и R166. Подводная лодка проводила атаку из надводного положения, поэтому присутствующие на мостике могли наблюдать попадание торпеды и гибель судна. Сопровождающие транспорт корабли контратаковали, сбросив на безопасном удалении от погрузившейся субмарины 6 глубинных бомб. Вечером 21 ноября 1942 года



Щ-216 была обнаружена и атакована вражеским сторожевым катером. Шесть сброшенных им глубинных бомб легли достаточно точно: на подводной лодке вышла из строя гидроакустическая станция, лаг, эхолот, ряд измерительных приборов и некоторые механизмы, в легком корпусе образовались вмятины, повреждено ограждение носовых горизонтальных рулей, крышки люков в I и VII отсеках пропустили воду. Несмотря на повреждения, подводная лодка продолжила патрулирование, лишь 29 ноября 1942 года ей было приказано отойти в район Траханкут – Евпатория в связи с тем, что в районе первоначального действия Щ-216 планировалась набеговая операция советских кораблей.

Следующие три боевых похода к Тарханкуту в феврале, марте-апреле и мае-июне 1943 года прошли безрезультатно. Встреч с противником не было. Лишь в ходе последнего патрулирования подводная лодка 12 июня 1943 года обнаружила вражеский конвой, состоящий из барж, но не смогла провести атаку из-за большого курсового угла. С середины июля 1943 года Щ-216 патрулировала в районе Босфора. Три раза подводная лодка не смогла выйти в атаку из-за действий кораблей эскорта конвоев. Днем 6 августа 1943 года Щ-216 выпустила три торпеды по наливному судну под охраной румынских эсминцев и нескольких сторожевых катеров. Одна из торпед попала в носовую часть германского танкера «Firuz» с грузом газойля. Транспорт удалось спасти (в дальнейшем он переименован в «Frederiks» и тяжело поврежден подводной лодкой Л-4 11 мая 1944 года, захвачен советскими войсками в Констанце и названный «Волганефть» ходил под советским флагом), подводная лодка подверглась контратаке эсминца, который сбросил в месте предполагаемого нахождения подводной лодки тридцать семь глубинных бомб. На Щ-216 получили повреждения ряд электроизмерительных приборов, арматура воздухопровода воздуха высокого давления, заклинена захлопка глушителя дизеля. Утром 10 августа 1943 года Щ-216 прибыв в Батуми, на следующий день встала на текущий ремонт. Декабрьское патрулирование у мыса Тарханкут не принесло удачи.



В свой последний поход с задачей патрулирования района северо-западнее мыса Тарханкут Щ-216 вышла вечером 6 февраля 1944 года. Известно, что утром 10 февраля 1944 года в точке Щ-216 атаковала транспорт под охраной группы противолодочных кораблей. Согласно докладу командира подводной лодки подводники наблюдали два взрыва и гибель судна. Больше на связь Щ-216 не выходила и в базу не вернулась. По поводу гибели подводной лодки существуют различные версии. Подводная лодка могла подорваться на mine заграждения S77, выставленного в 4,5 – 5,5 милях юго-западнее мыса Тарханкут. По другим данным Щ-216 16 февраля 1944 года стала жертвой глубинных бомб охотников Uj103 и Uj104 в 18 милях юго-западнее мыса Тарханкут. По наиболее вероятной версии Щ-216 стала жертвой глубинных бомб германских охотников UJ103 и Uj106 утром 17 февраля 1944 года в 70 милях юго-западнее мыса Тарханкут. Проводившие поиск отставшей от конвоя баржи корабли заметили торпедный след, и, проведя маневр уклонения, по данным гидроакустики сбросили в месте предполагаемого нахождения подводной лодки несколько десятков глубинных бомб. На поверхности воды появилось маслянистое пятно, всплыли лакированные деревянные обломки, папиросные пачки, обрывки одежды, книги. По непроверенным данным, в сентябре 1980 года корпус подводной лодки был обнаружен на дне при проведении гидрографических работ, но данных о ее водолазном исследовании нет. На подводной лодке Щ-216 погибло 47 подводников.

Подводная лодка Щ-216 совершила 15 боевых походов: 24.08.1941 – 13.09.1941, 16.10.1941 – 04.10.1941, 27.11.1941 – 16.12.1941, 15.02.1942 – 06.03.1942, 08.03.1942 – 11.03.1942, 28.03.1942 – 16.04.1942, 17.08.1942 – 05.09.1942, 27.09.1942 – 21.10.1942, 18.11.1942 – 07.12.1942, 01.02.1943 – 21.02.1943, 24.03.1943 – 13.04.1943, 27.05.1943 – 16.06.1943, 16.07.1943 – 10.08.1943, 07.11.1943 – 27.12.1943, 06.02.1944.



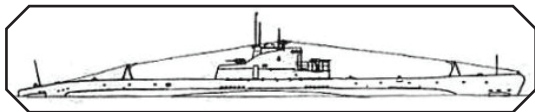
ТТД подводной лодки Щ-216:

Водоизмещение: надводное/подводное-586/708 тонн. Основные размеры: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная-14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с., два электромотора по 400 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (10 торпед), два 45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: 90 метров. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-201 («САЗАН», С-201)



Подводная лодка V-бис серии заложена 14 августа 1933 года на заводе №-194 в Ленинграде. Заводской номер 183. В 1934 году секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на завод №-200 в Николаев, где 3 апреля 1934 спущена на воду под заводским номером 1026. 5 августа 1935 года Щ-201 вступила в строй и 3 сентября 1935 вошла в состав Черноморского флота.

22 июня 1941 года Щ-201 встретила в Новороссийске в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок Черноморского, закончившая текущий ремонт. 2 июля подводная лодка приступила к выполнению боевых задач по несению дозора в районе Новороссийска и у входа в Керченский пролив. 16 сентября у Новороссийска был услышан шум винтов румынской подводной лодки «Delfinul», совершающей разведывательный поход. Приняв шум винтов за шум торпеды и посчитав себя атакованной, Щ-201 от атаки уклонилась.

В октябре 1941 года Щ-201 встала в Новороссийске на текущий ремонт, в ходе которого получила незначительные повреждения в результате налета немецкой авиации, но в декабре продолжила выходы в море к берегам Крыма. Целью первого декабрьского похода Щ-201 был сбор сведений о противодесантной обороне противника в интересах предстоящей Керченско-Феодосийской операции





советских войск. В конце декабря подводная лодка привлекается к навигационному обеспечению операции в роли плавучего маяка. 28 декабря в 10 милях к юго-западу от мыса Чауда Щ-201 устанавливает два светящихся буя, а ночью 29 и 30 декабря огнями белого и красного цвета указывает кораблям с десантом путь на входной фарватер Феодосии. В дальнейшем Щ-201 не раз привлекают к выполнению навигационных задач: 15 и 24 января Щ-201 обеспечивает высадку десанта в Судак, а с 18 по 24 февраля в районе мыса Киик-Атлама выводит корабли Черноморского флота для обстрела побережья. С 29 января по 1 февраля 1942 года, подводная лодка проводила безрезультатный поиск пассажиров и экипажа самолета «Дуглас», пропавшего над морем в районе Варны.

В апреле 1942 года Щ-201 встала на ремонт в Новороссийске. Выполнению работ мешали частые налеты немецкой авиации, в ходе которых подводная лодка получила дополнительные повреждения. Сняв с подводной лодки аккумуляторную батарею, которая понадобилась для срочного ремонта Щ-203, ее отбуксировали сначала в Туапсе, потом в Поти и 19 сентября в Батуми, где подводная лодка простояла до конца января 1943 года. 29 декабря 1942 года командиром Щ-201 стал капитан-лейтенант П.И.Парамошкин. Прежний командир подводной лодки 1 сентября 1942 года был снят с должности, арестован и осужден на 10 лет лагерей. Приговор был вынесен с отсрочкой исполнения до окончания боевых действий. 22 июня 1943 года Щ-201 вышла в поход. На борту подводной лодки находился командир дивизиона капитан 2 ранга Р.Р.Гуз. Район патрулирования подводной лодки определен командованием между мысом Тарханкут и Евпаторией. 30 июня Щ-201 обнаружила мотобот. Сняв с него шесть рыбаков и двух немцев, мотобот потопили, пробив днище ломом. 7 июля, воспользовавшись данными воздушной разведки, Щ-201 вышла в атаку на румынский конвой. Шесть торпед, выпущенные подводной лодкой по транспорту «Ardjl» и эсминцу «Marashesht» прошли мимо, сама подводная лодка подверглась полуторачасовому преследованию кораблей эскорта, в ходе которого на нее было сброшено 31 глу-



бинная бомба. В итоге на подводной лодке вышли из строя некоторые приборы и механизмы, поврежден правый гребной электродвигатель. Вернувшись из похода, Щ-201 встала на ремонт, который продлился полтора месяца. Следующий боевой поход Щ-201 проходил в районе западнее Севастополя. 19 октября подводная лодка четырьмя торпедами атаковала германский конвой, и, хотя командир подводной лодки доложил о вспышке и взрыве, противник атаку Щ-201 не зафиксировал. 19 ноября подводная лодка снова вышла на позицию в район между мысом Тарханкут и Ак-Мечетью. Утром 4 декабря Щ-201 из надводного положения четырьмя торпедами атаковала группу быстроходных десантных барж, после чего со Щ-201 наблюдали взрыв, но успех подводной лодки германская сторона не подтверждает. Немцы направили в район атаки группу противолодочных кораблей, которые обнаружили подводную лодку и сбросили на нее глубинные бомбы. На Щ-201 вышли из строя глубиномеры и шумопеленгатор; через лопнувшие швы топливных цистерн начало вытекать топливо. Подводная лодка смогла оторваться от преследования. 11 декабря Щ-201 обнаружила судно в сопровождении сторожевого катера. При попытке выйти на боевой курс Щ-201 была замечена гидросамолетом, а затем контратакована кораблем-ловушкой Uj103, которое командир подводной лодки принял за транспорт. 66 глубинных бомб сброшенные Uj103 не нанесли подводной лодке никакого вреда. Вернувшись с позиции, Щ-201 встала на ремонт.

Свой последний боевой поход подводная лодка совершила в рамках операции по освобождению Крыма. Сразу после выхода из базы на подводной лодке вышел из строя зенитный перископ. 6 мая, Щ-201 выпустила четыре торпеды по транспорту КТ26 из состава конвоя «Baldyr», но промахнулась. С тем же результатом закончилась 2-х торпедная атака конвоя «Astra» 11 мая, когда торпеды со Щ-201 прошли мимо сторожевика Uj105. В обоих случаях подводная лодка контратаковалась и получила новые повреждения: нарушена центровка линии валов, образовались трещины в топливных цистернах, вышли из строя некоторые приборы, но Щ-201 продолжала оставаться на



позиции. Утром 12 мая подводная лодка обнаружила еще один конвой. Две торпеды, выпущенные подводной лодкой, по оценкам многих исследователей поразили поврежденный транспорт и буксирующий его лагом тральщик. Взрыв был такой силы, что на Щ-201 произошло замыкание электростанции главного двигателя и разбилось несколько плафонов освещения. Жертвой Щ-201 до последнего времени считался транспорт «Gejzeriks» из состава конвоя «Brumer». Этого же мнения придерживается А.Хильгрубер в своей работе «Эвакуация из Крыма в 1944 году». По данным М.Морозова безрезультатной атаке Щ-201 подвергся поврежденный советской авиацией венгерский транспорт «Tissa» и буксирующий его тральщик R196 из состава конвоя «Profet». К гибели «Gejzeriks», подводная лодка не имеет никакого отношения, так как место гибели парохода удалено от позиции подводной лодки на 70 миль. «Gejzeriks» стал жертвой самолетов Ил-2 8-го гвардейского авиаполка и затонул в результате полученных повреждений. Сильный взрыв можно объяснить тем, что торпеды взорвались вблизи от подводной лодки, не дойдя до цели. (Щ-201 применила торпеды с неконтактными взрывателями). Последние две торпеды подводная лодка выпустила вечером того же дня. Оценить результат атаки не представилось возможным из-за плохой видимости. Вполне возможно, последним залпом Щ-201 была повреждена быстроходная десантная баржа F568. Израсходовав боезапас, подводная лодка 17 мая благополучно вернулась на базу. Больше в боевых действиях она не участвовала.

10 июня 1944 года командиром Щ-201 стал капитан-лейтенант В.И.Матвеев, но уже 1 сентября того же года на подводную лодку вернулся его прежний командир капитан 3 ранга П.И.Парамошкин. По официальным данным за время войны Щ-201 потопила шесть и повредила два судна противника. 5 ноября

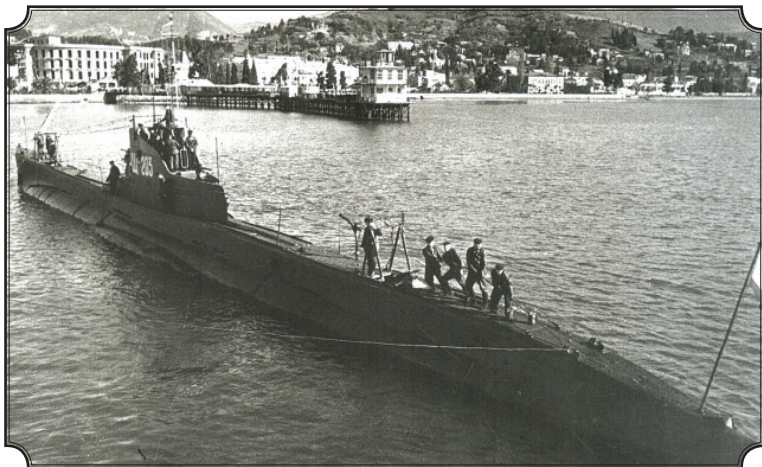




1944 года Щ-201 награждена Орденом Красного Знамени.

19 июля 1945 года сильно изношенная подводная лодка выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой в Балаклаве. 4 февраля 1946 года «Севморзавод» начал на Щ-201 капитальный ремонт, который продлился 3 года. 16 июня 1949 года отремонтированная подводная лодка получила обозначение «С-201». 29 декабря 1955 года подводная лодка разоружена и 18 января 1956 года расформирована. В этом же году предназначенная на слом подводная лодка С-201 затонула у причала в Поти, но была поднята и разделана на металл в Инкермане.





Подводная лодка Щ-203 («Камбала»)



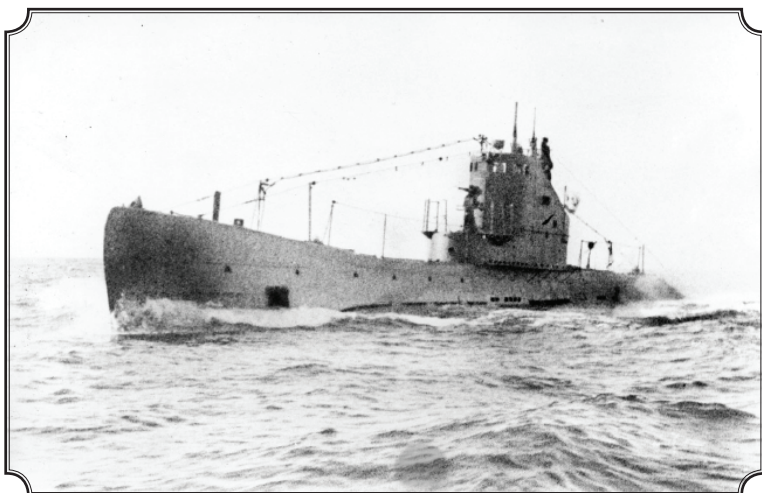
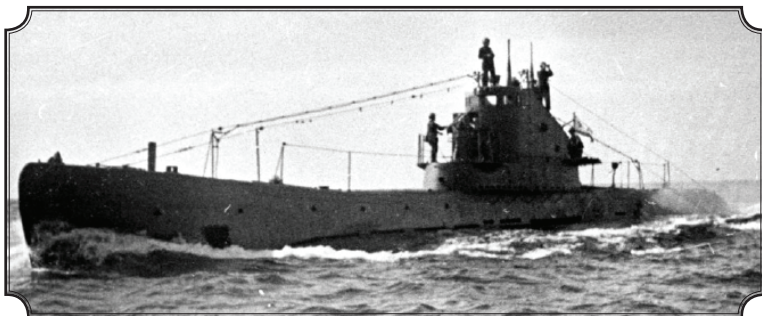
Подводная лодка Щ-203 в Потти



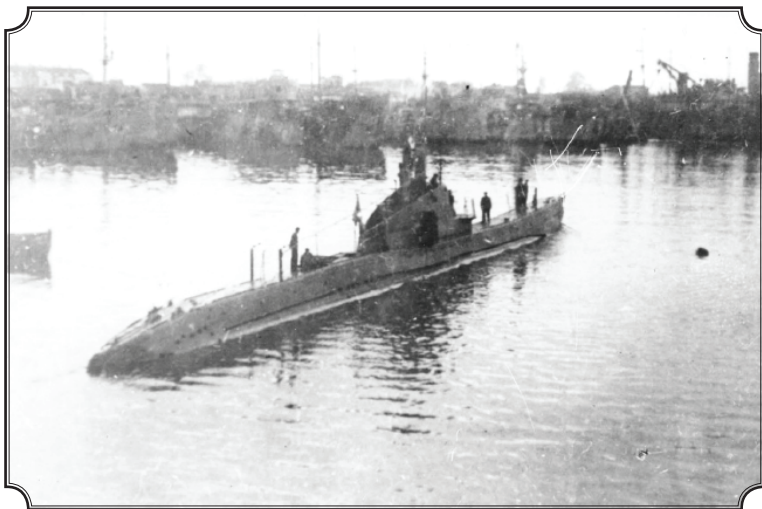
Подводная лодка Щ-203 в Севастополе



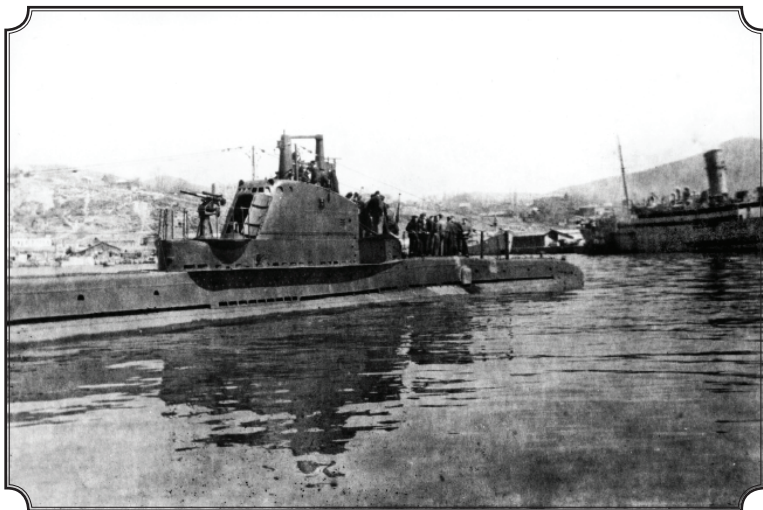
**В ограждении рубки подводной лодки Щ-203.
В центре командир ПЛ В.И.Немчинов**



Подводная лодка Щ-204



Подводная лодка Щ-208



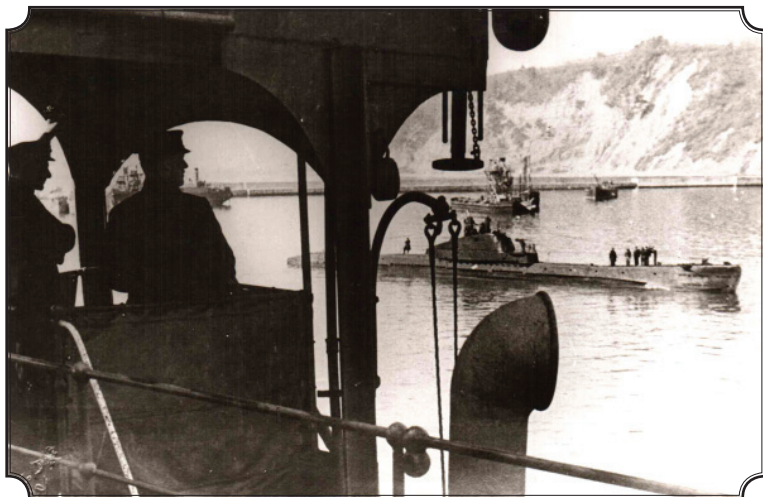
**Подводная лодка Щ-208
возвращается в Севастополь после Боевого похода.
1941 год.**



**Подводная лодка Щ-210 под бортом плавбазы «Нева».
Второй слева-командир ПЛ И.Л.Зельбст.
Зима 1941-1942 гг.**



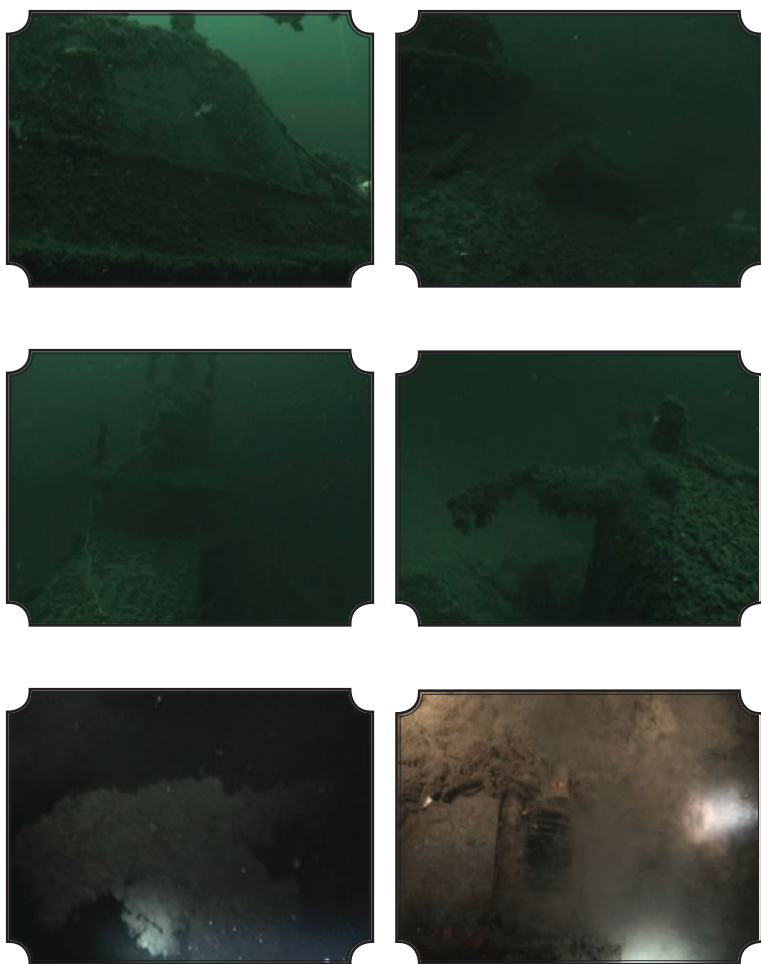
**Комиссар Щ-210 старший политрук Ильин,
начальник штаба 2-й Бригады ПЛ Ларичев
и командир Щ-210 И.Л. Зельбст.**



Подводная лодка Щ-210



Подводная лодка Щ-210 на дне



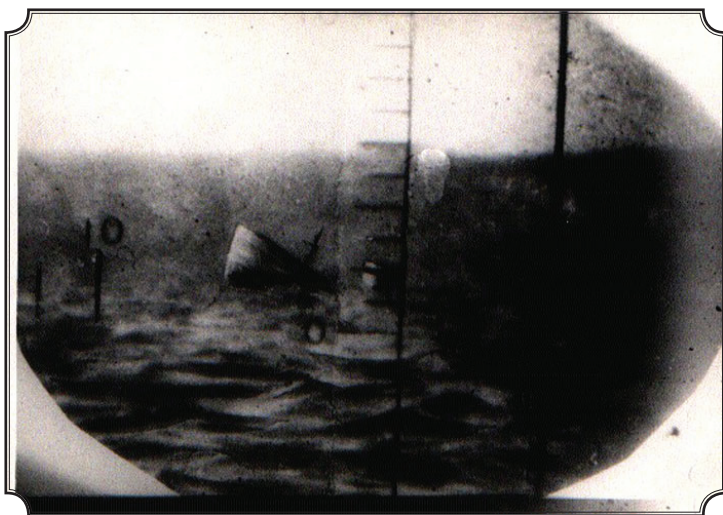
Подводная лодка Щ-210 на дне



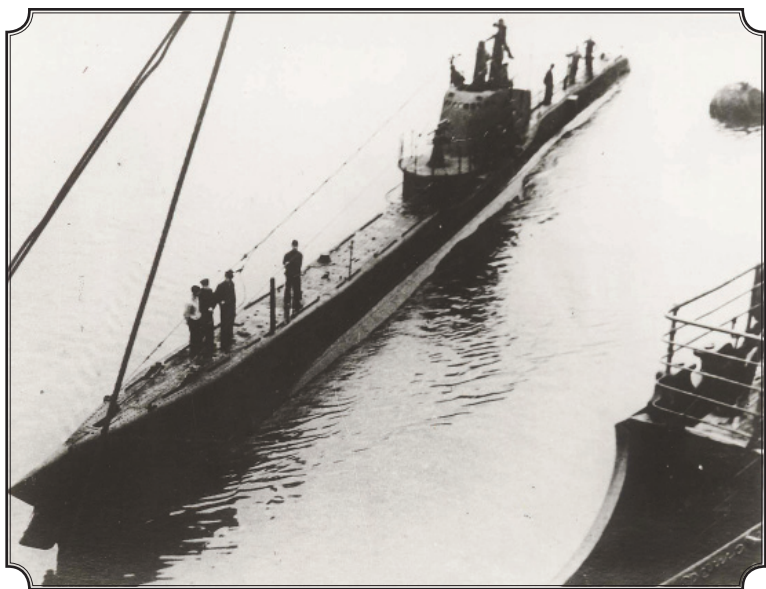
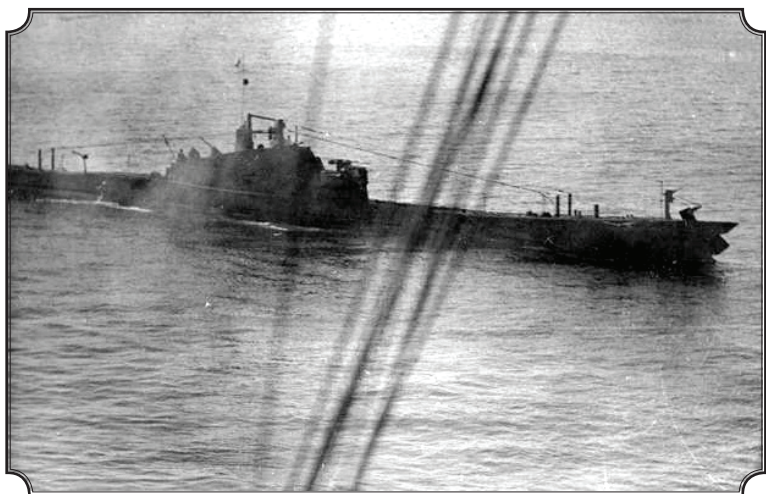
Подводная лодка Щ-211



Подводная лодка Щ-211 на дне



**Фото через перископ торпедированного танкера
«Superga»**



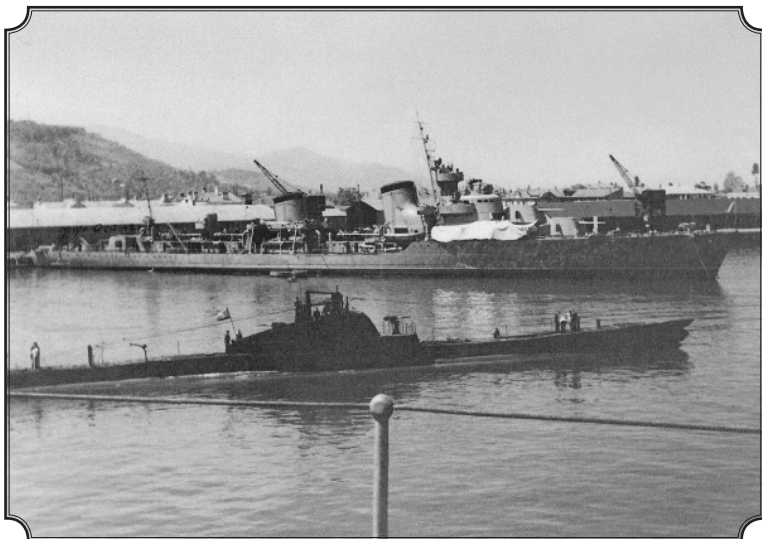
Подводная лодка Щ-212



Подводная лодка Щ-212



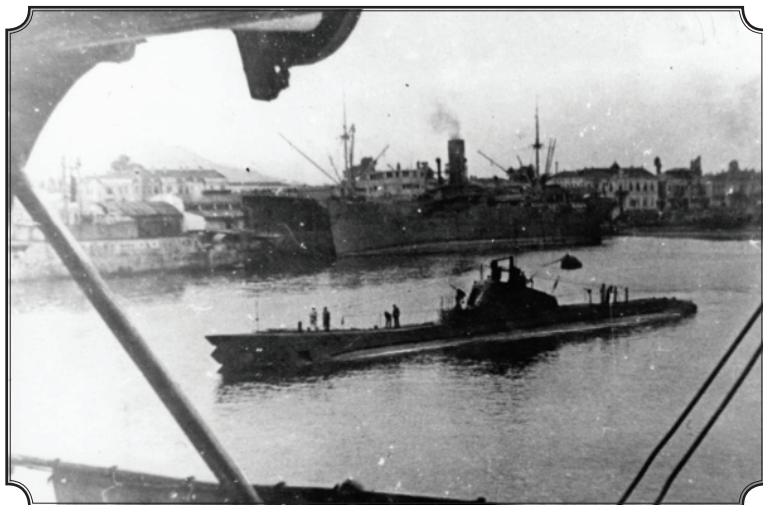
Подводная лодка Щ-212



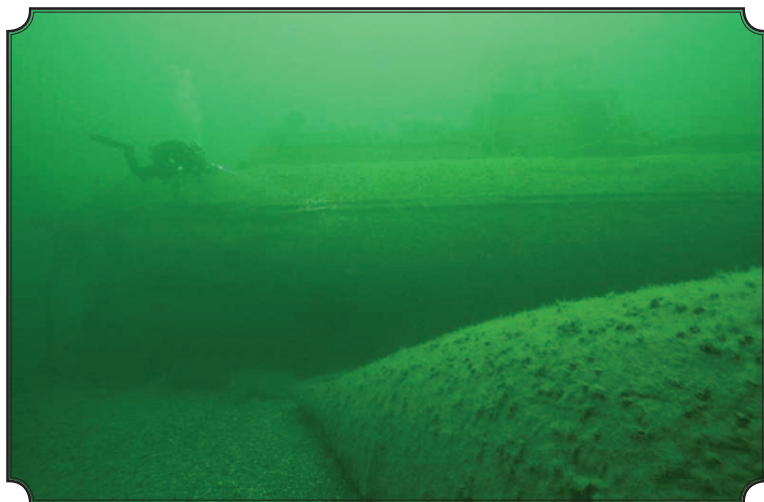
**Подводная лодка Щ-212
(на заднем плане эсминец тип 7У)**



Подводная лодка Щ-212



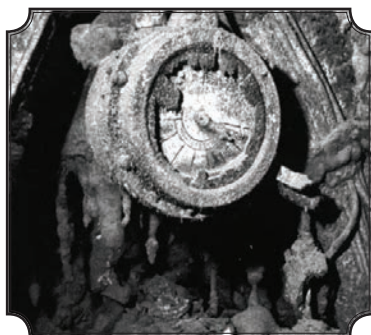
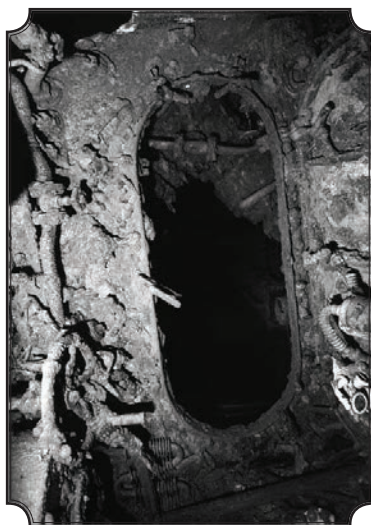
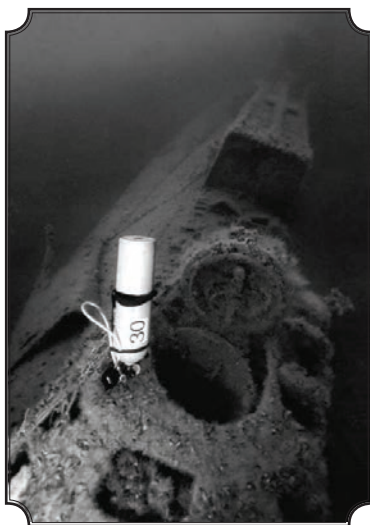
Подводная лодка Щ-212



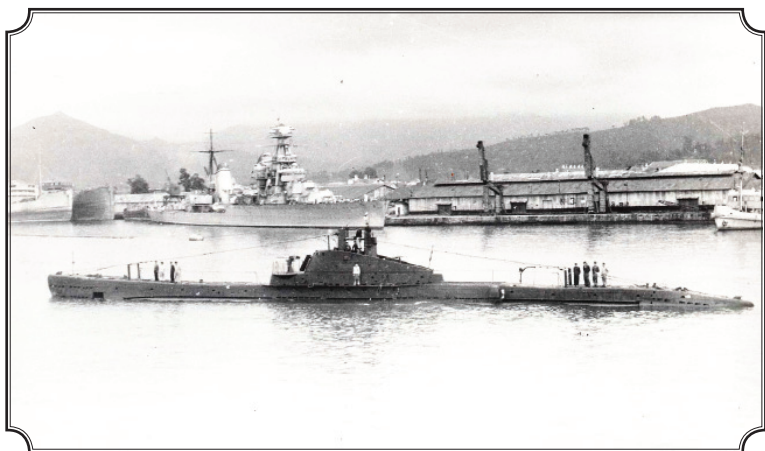
Подводная лодка Щ-212 на дне



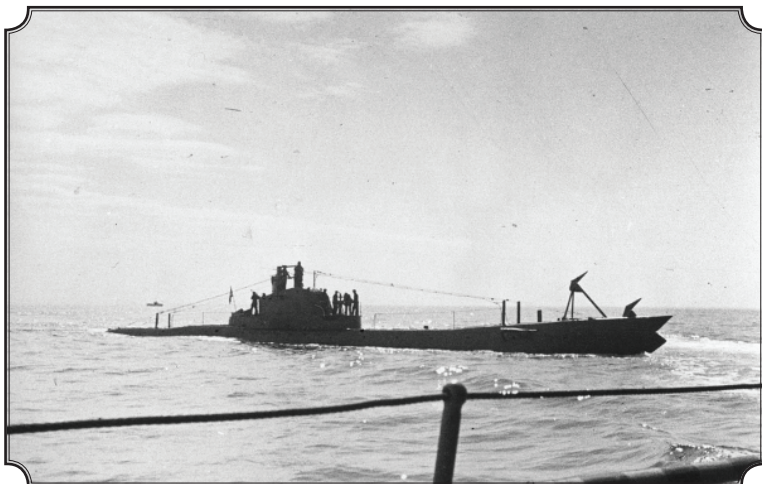
Подводная лодка Щ-212 на дне



Фрагменты погибшей подводной лодки Щ-212 на дне



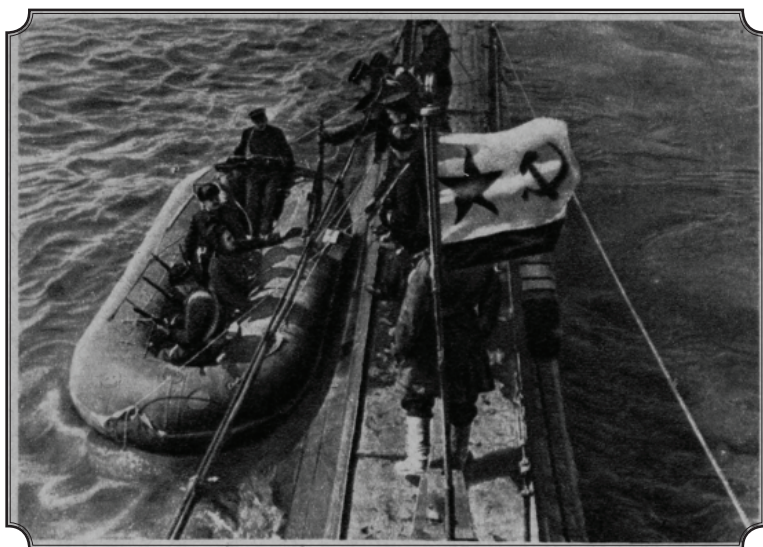
Подводная лодка Щ-213



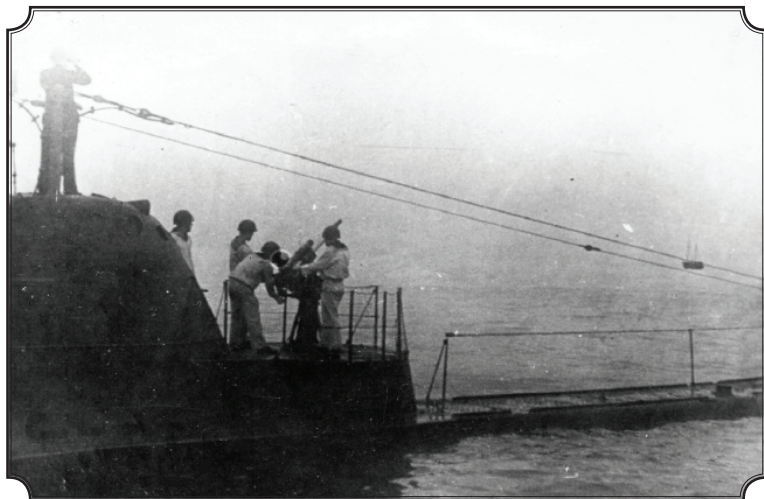
Подводная лодка Щ-214



Учения по высадке десанта с подводной лодки Щ-214



Учения по высадке десанта с подводной лодки Щ-214



Учения расчета 45-мм орудия Щ-214

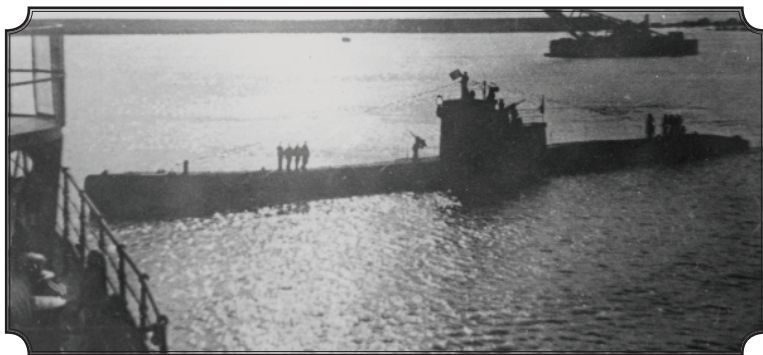


Подводная лодка Щ-214

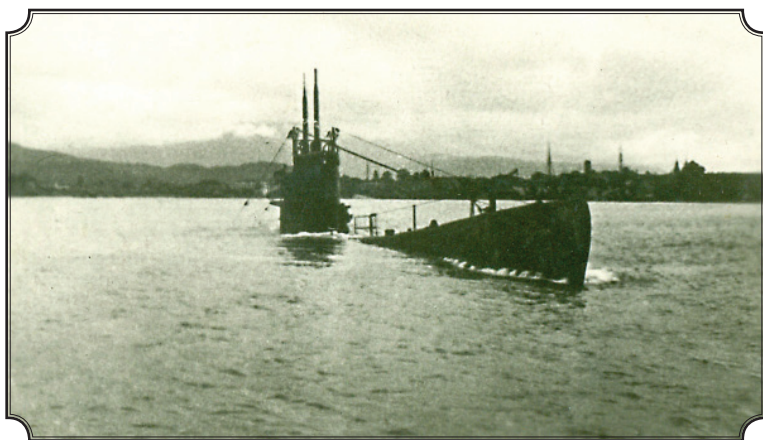
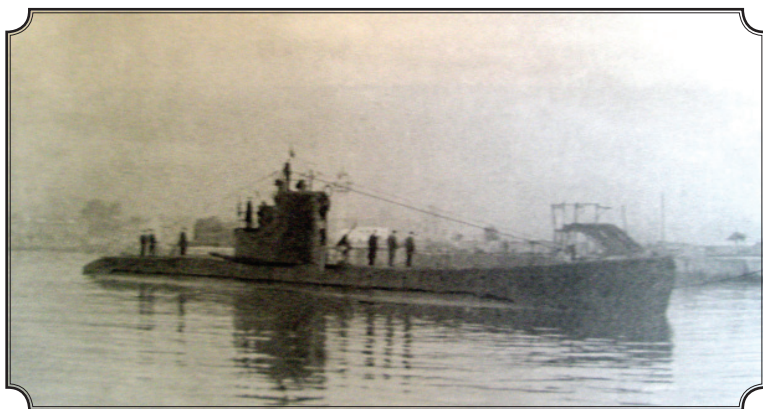


Командный состав Щ-214.

**Первый ряд (слева направо):
штурман Батькович,
помощник командира Луканидин,
командир Щ-214 Власов,
инженер-механик Магид.
Остальные подводники неизвестны.**



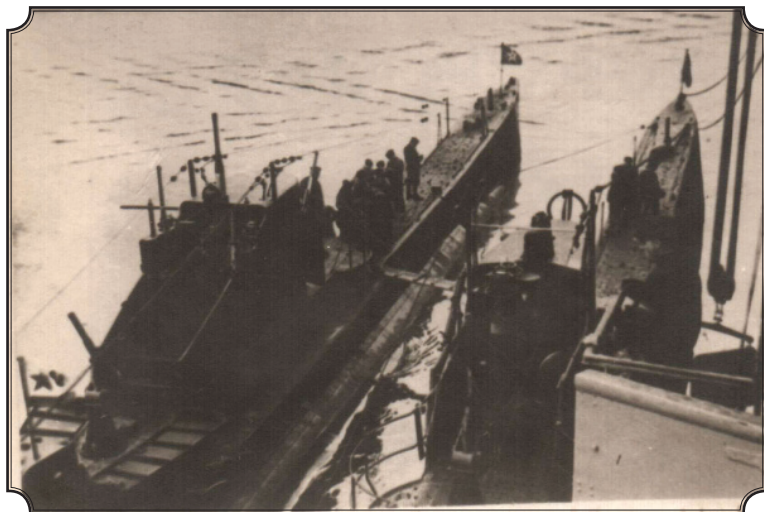
Подводная лодка Щ-216



Подводная лодка Щ-216



Подводная лодка Щ-216



Подводные лодки Щ-207 и Щ-216



**Орудие и винты подводной лодки Щ-204
в экспозиции музея Черноморского флота (фото автора).**



**Братская могила экипажа подводной лодки Щ-203.
Севастополь. Кладбище коммунаров (фото автора).**



**Братская могила экипажа подводной лодки Щ-204
Севастополь. Дергачи (фото автора).**



**Братская могила подводников АГ-16.
Севастополь. Кладбище коммунаров (фото автора).**



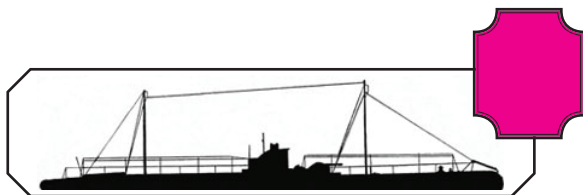
**Братская могила подводников М-33
в г.Одессе (фото автора).**



**Братская могила подводников М-60
в г.Одессе (фото автора).**



Подводная лодка ТС-2 (S-2, «Marsuinul»)



Заложена в 1938 году на государственной судовой верфи в Галаце (Румыния). 22 мая 1941 года подводная лодка спущена на воду, и в июле 1943 года без проведения приемных испытаний формально вошла в состав Королевского флота Румынии. В сентябре 1943 года подводная лодка окончательно вступила в строй. Под Королевским флагом Румынии подводная лодка приняла участие в боевых действиях против советского Черноморского флота, совершив один выход к побережью Кавказа с 10 по 27 мая 1944. На протяжении всего боевого похода подводная лодка подвергалась постоянному и длительному преследованию как своих, так и советских сил противолодочной обороны.

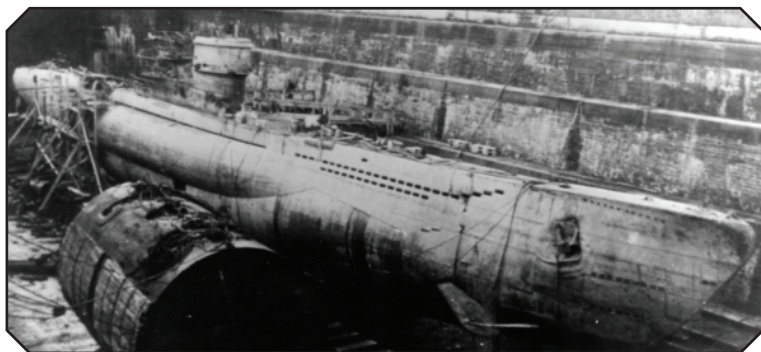
29 августа 1944 года подводная лодка захвачена в качестве трофея войсками Красной Армии в Констанце. 5 сентября подводная лодка подняла советский Военно-морской флаг и 14 сентября 1944 года под обозначением «ТС-2» (трофейная средняя) вошла в состав Черноморского флота. Командиром подводной лодки назначен капитан 3 ранга А.С.Алиновский. Днем 20 февраля 1945 года на стоянке в порту Потти при попытке извлечения немецкой торпеды G7a из торпедного аппарата на ТС-2 произошел





взрыв зарядного отделения торпеды. По данным комиссии, расследовавшей катастрофу, взрыв произошел в результате преждевременного убирания продольной торпедной балки. Торпеда резко задралась носовой частью вверх и ударилась зарядным отделением о вступающие части корпуса. В результате аварии погибло 14 подводников, сама подводная лодка, несмотря на то, что находилась в порту, через 65 минут затонула, так как из-за растерянности личного состава борьба за живучесть подводной лодки не велась. Через восемь дней ТС-2 была поднята с глубины 6 метров аварийно-спасательной службой ЧФ и отбуксирована в Севастополь для проведения восстановительного ремонта. Погибшие члены экипажа похоронены на городском кладбище в Поти.

По результатам «оргвыводов» начальник минно-торпедного отдела ЧФ капитан 2 ранга А.П. Дубровин, флагманский минер ЧФ капитан 1 ранга С.В.Рогулин и командир дивизиона подводных лодок Герой Советского Союза Б.А.Алексеев понижены в воинских званиях на одну ступень, начальник отдела подводного плавания контр-адмирал П.И.Болтунов снят с должности, командиру Бригады Подплава контр-адмиралу С.Е.Чурсину и его начальнику штаба капитану 2 ранга Н.Д.Новикову объявлены строгие выговоры. Командир ТС-2 А.С.Алиновский «за систематическое пьянство, развал дисциплины и организации службы» предан суду военного трибунала. 4 августа 1947 года подводной лодке присвоили обозначение «Н-40», 16 июня





1949 года – «С-40». 28 ноября 1950 года ввиду невозможности восстановления подводная лодка исключена из списков ВМФ СССР, и 8 декабря 1950 года передана в Отдел фондового имущества для разборки.

ТТД подводной лодки ТС-2:

Водоизмещение: надводное/подводное-636/860 тонн. Основные размеры: 68.0 х 6.45 х 4.1метров. Скорость: надводная/подводная-16.6/8.0 узлов. Силовая установка: дизель-электрическая. Вооружение: четыре НТА 533мм, два КТА 533мм, одно орудие 88 мм. Дальность плавания: надводная/подводная – 8040/8.2 миль Экипаж: 45 человек. Глубина погружения: 80 метров. Автономность: 45 суток.



АЭРО-ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ПИГМЕЙ»



В 1921 – 1939 годах в Ленинграде существовало Особое техническое бюро по военным изобретениям специального назначения (ОстехБюро или ОТБ), которое возглавлял инженер

В.И.Бекаури. ОстехБюро было создано в соответствии с постановлением Совета Труда и обороны РСФСР от 18 июля 1921 года. Его сотрудники осуществили немало любопытных разработок. Они сконструировали приборы управления пот радио взрывами мин-фугасов, радиоуправляемые танки и торпедные катера, новые образцы радиостанций, металлоискатели, но, идеи, лежавшие в основе большинства этих разработок, намного опережали технические возможности своего времени. Видное место среди разработок ОстехБюро занимали сверхмалые подводные лодки. Для их проектирования в 1934 году в составе 1-го отдела ОстехБюро была создана конструкторская группа подводных лодок.

Первым воплощением в металл проектом сверхмалой подводной лодки стала разработка под шифром «АПСС», означавшим «Аэро-Подводный Самодвижущийся Снаряд». (Встречаются и другие названия данного проекта – «Автономное подводное специальное судно», «Радиоуправляемая (либо телемеханическая) подводная лодка, «Телеуправляемый самодвижущийся снаряд»). Проект создала в 1934 – 1935 годах в 1-м отделе ОстехБюро группа, которую возглавлял инженер К.В.Старчик. Работу группы курировал начальник ОстехБюро В.И.Бекаури, а контролировал Научно-исследовательский военно-морской институт связи.

АПСС представлял собой однокорпусную сверхмалую подводную лодку водоизмещением 7.2/8.5 тонн, длина 10 метров, ширина – 1.25 метра, глубина погружения до 10 ме-



тров, скорость под водой до 4.5 узлов, полная скорость рассчитана не была. Вооружение: одна 457-мм торпеда образца 1912 года в открытом аппарате внизу под корпусом, либо заряд взрывчатого вещества внутри подводной лодки.

Прочный корпус был сигарообразной формы, с двумя накладными киями, разделен на 5 отсеков. В съемном носовом отсеке размещался заряд ВВ (360кг), снабженный неконтактным взрывателем. Второй отсек содержал носовую полубатарею аккумуляторов (33 элемента) и часть вспомогательной аппаратуры телеуправления. Третий отсек – центральный отсек – пост ручного управления. Здесь находились кресло водителя, штурвал, контрольные приборы и перископ, выдвигавшийся над корпусом на 65 сантиметров. Сверху место водителя закрывала прочная рубка с четырьмя иллюминаторами и входным люком. В отсеке также размещалась основная часть аппаратуры телеуправления, балластная, уравнительная и торпедозаместительная цистерны, механизмы управления торпедным аппаратом. В четвертом отсеке находилась кормовая полубатарея аккумуляторов (24 элемента) и часть аппаратуры телеуправления с рулевыми машинами, работающими на сжатом воздухе. В пятом отсеке – электромотор постоянно-го тока мощностью 8.1 кВт и гребной вал с винтом.

В корме имелось хвостовое оперение с рулями. В прочных киях были установлены 4 баллона на 62 литра сжатого воздуха, используемого для продувки цистерн и работы элементов автоматики. Между киями располагался открытый торпедный аппарат под 457-мм торпеду.

Сверху на прочном корпусе были установлены мачты антенного устройства, а на верхней поверхности второго и пятого отсеков – иллюминаторы с фарами, направленными вверх, служившими для опознавания и наблюдения снаряда в темное время. На кормовом отсеке крепился прибор, периодически выбрасывающий в воду флуоресцирующий состав зеленого цвета, облегчавший слежение за снарядом в светлое время. Перед рубкой был установлен аварийный буй с электролампой и телефоном. Транспортно-подвесные узлы располагались сверху над вторым и четвертым отсеками, расстояние между узлами составляло 4.9 метра.



Основным режимом управления АПСС являлось управление по радио при визуальном слежении за ним с самолета-водителя или корабля. Оно осуществлялось путем передачи шифрованных радиосигналов в УКВ-диапазоне при надводном положении АПСС или в длинноволновом диапазоне при погружении на глубину 3 метра. АПСС имел специальные приемники УКВ и ДВ с дешифратором, который преобразовывал радиокоманды в посылки постоянного тока, управлявшие элементами автоматики снаряда. Вспомогательным режимом было механическое управление, которое использовалось с помощью механического автоматического курсопрокладчика. Этот режим использовался на глубине 10 метров, движение в таком режиме могло продолжаться до пяти часов. Предусматривалось и ручное управление, в котором все принципы управления сохранялись те же, что при радиоуправлении.

В качестве носителя и пункта воздушного управления АПСС планировался гидросамолет АНТ-22, созданный бюро А.Н.Туполева. АНТ-22 мог транспортировать одну сверхмалую подводную лодку тип АПСС на внешней подвеске, а в переоборудованных поплавках даже две. Дальность полета позволяла ему доставлять этот груз в точку, удаленную от базы на 500 – 600 километров.

В 1935 году, сразу после завершения проектирования АПСС, строительство поручили Ленинградскому судостроительно – механическому заводу №-196 («Судомех»). Были построены две сверхмалые подводные лодки проекта АПСС, причем одна (в 1935 году) в клепаном, а вторая (1936 году) – в сварном исполнении. Обе сверхмалые подводные лодки проходили заводские испытания, однако на вооружение их не приняли. В официальных отчетах о ре-



ализации данного проекта говорится, что «проблема дистанционного управления этой лодкой далека от положительного решения». До испытаний с участием водителей дело вообще не дошло и перед



началом Второй мировой войны сверхмалые подводные лодки АПЛСС разобрали.

Вторая подводная лодка ОстехБюро получила шифр «АПЛ» (Аэро-подводная лодка). Первоначально ее тоже проектировали как снаряд, управляемый по радио с самолета. Однако в дальнейшем проект дорабатывался как сверхмалая подводная лодка с экипажем.

Этим проектом занималась другая группа инженеров 1-го отдела во главе с Ф.В.Щукиным. К августу 1935 года на заводе №-196 («Судомех») был изготовлен опытный образец. Судя по документам АПЛ представляла собой однокорпусную сверхмалую подводную лодку, водоизмещением 18 тонн, с двумя 457-мм бортовыми торпедными аппаратами открытого типа и экипажем из четырех человек. Силовая установка состояла из дизель-мотора мощностью 24 л.с. (при форсировании до 36 л.с.) и гребной электромотор, работавший от аккумуляторной батареи.

В августе 1935 года АПЛ вышла на заводские испытания. Испытания проводились в Ораниенбауме. Были совершены несколько выходов в Финский залив, прошедшие более-менее успешно. В ноябре появился Приказ Наркома Обороны который предписывал Управлению военно-морских сил РККА обеспечить постройку десяти сверхмалых подводных лодок типа «усовершенствованной АПЛ», со сдачей первых шести в 1936 году.

По железной дороге сверхмалую подводную лодку в ноябре 1935 года доставили в Балаклаву, на Севастопольскую базу ОстехБюро для приемо-сдаточных испытаний. По их результатам планировалось внести необходимые изменения в проект промышленной серии сверхмалых подводных лодок, получившей условное обозначение «Пигмей».

Несмотря на Приказ Наркома, постройка серийных АПЛ почти не двигалась. ОстехБюро по частям выдавало заводу №-196 проектную документацию на «Пигмеев», но завод отказывался начать работу. Во-первых, он хотел получить полный проект, во-вторых, требовал, чтобы проект был утвержден Начальником Морских Сил, тогда как Управление кораблестроения УВМС РККА не считало возможным утверждать проект до завершения испытаний



опытовой АПЛ. Лишь 27 июня 1936 года проект «Пигмее» (усовершенствованной АПЛ) одобрил заместитель начальника УМВС РККА, флагман I ранга И.М. Лудри. Через полтора месяца после этого из командировки в Италию вернулся В.И. Бекаури, которому удалось сдвинуть дело с мертвого якоря. На заводе №-196 под руководством инженера А.Н. Щеглова начали строить головную сверхмалую подводную лодку серии «Пигмей».

На базе в Балаклаве бригада рабочих «Судомеха» под руководством инженеров К.А. Щукина (однофамильца главного конструктора проекта) и Шебалина долго доводила, но так и не довела АПЛ до кондиций, нужных для приемки флотом. Зато ресурсы дизеля, электромотора, аккумуляторов и другого оборудования они изрядно уменьшили. В этом быстро убедился экипаж во главе с помощником командира подводной лодки «А-3» старшим лейтенантом Б.А. Успенским, назначенным на АПЛ 19 августа 1936 года из состава 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. На командира Бригады, флагмана II ранга Г.В. Васильева, руководство возложило ответственность «за обеспечение проведения приемочных испытаний АПЛ ОТБ». По требованию сдатчика АПЛ Ф.В. Щукина, следовало в полной мере соблюдать режим, соответствующий грифу «ОС» («Особая Секретность»). В результате особый отдел штаба флота настоял на том, чтобы испытания проводились в пределах Карантинной бухты и в основном ночью.

Приемка началась в октябре 1936 года, но до конца года так и не завершилась. Дело кончилось тем, что старший лейтенант Б.А. Успенский (по его собственным словам «попавший в командеры АПЛ по стихийным обстоятельствам»), в декабре обратился прямо к Начальнику Морских Сил с предложением прекратить испытания, мучений АПЛ всем доставила с избытком. «Условия обитаемости на лодке исключительно тяжелые» -





было сказано в одном из актов приемной комиссии, а к ним надо добавить постоянные неполадки техники. Травили воздух манометры высокого давления, сильные вибрации свидетельствовали о рассогласовании электромотора с линией вала, а магнитный компас, из-за близкой прокладки электрического кабеля, давал ошибку до 36 градусов. Опытный, изготовленный в единственном экземпляре, дизель сильно грелся, грохот его был слышен на несколько миль, к тому же он сильно дымил, а электромотор после нескольких испытаний под водой просто сгорел. Испытания торпедных аппаратов чуть не закончились катастрофой: если на первой торпедо при выстреле не взвелся курок, и она вскоре утонула, то вторая задела при выстреле за корпус, и с погнутым оперением перешла на циркуляцию, чуть не задев на очередном витке саму АПЛ.

Несмотря на неудачные испытания прототипа, поздней осенью 1936 года на заводе №-196 начали строить еще несколько сверхмалых подводных лодок улучшенного типа АПЛ («Пигмей»), но ни одну из них не завершили. По словам инженера Кузнецова с этого завода, один недостроенный «Пигмей» (головной в серии) Бекаури демонстрировал прямо в цехе высокому начальству весной 1937 года. Но уже в конце года заказ на строительство «Пигмеев» был аннулирован. Инженер Щеглов, отвечая на вопросы комиссии Нарыкова, 11 октября 1937 года сказал: «В настоящее время имеется два типа малых ПЛ: подлодка АПЛ и подлодка «Пигмей», то есть АПЛ улучшенная. Последнее решение – оснастить «Пигмеи» трубчатыми торпедными аппаратами безпузырной стрельбы, с удлинением лодки на 400 мм».

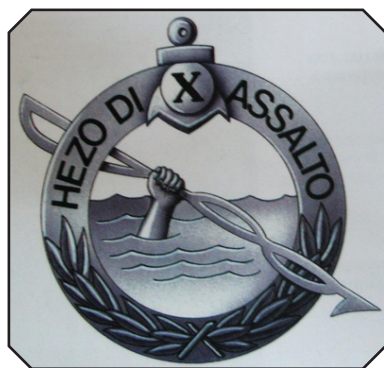
Флот не получил ни одной серийной сверхмалой подводной лодки данного типа. Не только потому, что АПЛ имела «конструктивные недоработки», но также из-за «объективной сложности разрешения принципиально новых технических вопросов», как сказано в официальных документах. Однако главной причиной прекращения работ надо считать то, что в конце 1937 – начале 1938 годов органы НКВД арестовали почти всех ведущих специалистов ОстехБюро, включая его руководителя В.И.Бекаури.



Большинство из них вскоре расстреляли. В обвинительном заключении по делу главного конструктора АПЛ Ф.В.Щукина, которое сфабриковал А.П.Грунский (сотрудник особого отдела НКВД при ОстехБюро), говорилось, что обвиняемый «проводил вредительскую деятельность умышленно неправильным проектированием предназначенных для вооружения РККФ новых типов подводных лодок, в результате чего запроектированные сверхмалые подводные лодки оказались непригодными для вооружения РККФ». Обвинительное заключение начальство утвердило 20 февраля 1938 года, а спустя три дня Щукина расстреляли. В 1939 году расформировали и само ОстехБюро.

АПЛ в строй не вступила, в списки флота внесена не была. Осенью 1937 года комиссия Нарыкова признала ее «непригодной ни для приемки, ни для испытаний». После этого АПЛ разукomплектовали и перевезли из Балаклавы на территорию испытательной базы морского оружия в Феодосии. Она числилась за наркоматом ВМФ как опытовая подводная лодка.

Летом 1942 года она оказалась в руках немцев. В августе 1942 года АПЛ осматривали в Феодосии итальянские подводники из 110-й эскадры сверхмалых подводных лодок («XI Sgualdrigibili «CB» Regia Marina Italiana»), оставившие краткое ее описание: «Это была новейшая единица, находившаяся на заключительной стадии оборудования, ее размеры не отличались от итальянской типа «CB», но корпус был стройнее и длиннее. Лодка имела довольно



большую, но узкую рубку трапециевидной формы. На середине высоты корпуса находились продолговатые углубления, позволявшие располагать в них торпеды». Точно известно, что оставшаяся в Севастополе АПЛ была разукomплектована и признана комиссией Нарыкова непригодной ни для прием-



ки, ни для испытаний. Эта же комиссия рекомендовала в дальнейшем исключить из употребления термин «Аэро-подводный», заменив его на «Автономный», и с тех пор, в редчайших случаях, когда вспоминают об истории АПЛ и АПСС, именно так и расшифровывают литеру «А» в этих обозначениях, даже не взирая на очевидную несуразность выражения.

После освобождения Крыма от германских захватчиков АПЛ нигде не обнаружили. И с тех пор исчезновение АПЛ покрыто тайной, можно лишь предполагать и строить различные версии, что и делается на протяжении всего времени после окончания Второй мировой войны и по настоящее время:

- осматривавшие АПЛ итальянцы (немцы ее передали для ознакомления итальянским морякам князя Боргезе) ничего нового для себя не обнаружили-она им не очень то и была нужна. В конце войны в Германии было создано несколько сверхмалых подводных лодок, удачно себя зарекомендовавших (качество создания их Германией известно давно во всем мире), немецкие инженеры ничего нового в АПЛ не обнаружили еще раньше итальянцев. Долгое время предполагали, что ее вывезли из Крыма в Германию или Италию. Отсутствие каких-либо документальных упоминаний об ознакомлении немецких и итальянских инженеров с трофейной советской сверхмалой подводной лодкой приводит к выводу, что АПЛ на территорию Третьего Рейха и Италии не попала.

- высказывалась версия нахождения АПЛ на дне Черного моря вместе с одним из потопленных немецких транспортов в районе Феодосии или Алупки на малой глубине. Достоверных данных по этому поводу нет.

- проходила непроверенная информация, что подводными поисковиками-археологами у берегов Крыма обнаружены две(!) лежащие на дне сверхмалые подводные лодки: одна у Феодосии, вторая – у Балаклавы. Как видно из истории создания АПСС и АПЛ две никак не может быть. Только дальнейшее изучение таких предполагаемых находок (если оно возможно) может пролить свет на судьбу АПЛ.

- высказывалось предположение, что в Черном море в



наших территориальных водах затоплены итальянские сверхмалые подводные лодки. Но, во время Второй мировой войны на Черном море в районе Севастополя-Ялты пять действовавших на Черном море сверхмалых подводных лодок Италии (СВ-1-4, 6) в сентябре 1943 года захватили германские войска и вскоре передали Румынии. 25 августа 1944 года они были затоплены в Констанце. СВ-5 была потоплена в Ялте торпедой советского торпедного катера в июне 1942 года.

- из беседы с А.В.Жбановым (начальник АСС Черноморского флота с 1973 по 1986 года), выяснилось, что по ведомству Аварийно Спасательной Службы Черноморского флота АПЛ по вопросу подъема не проходила. Автору «из опроса местных жителей» (это выражение бытовало у штурманов подводных лодок до Великой войны, когда возникали затруднения с определением мест, подводная лодка всплывала рядом с обнаруженным гражданским пароходом и запрашивала у него свои координаты) удалось выяснить: после Великой Отечественной войны было принято Постановление кабинета Министров СССР о поднятии затонувших кораблей и подводных лодок для последующей сдачи на переплавку в металл. Были составлены секретные

карты затонувших кораблей и судов. ЭПРОН занимался подъемом затонувших объектов и в первой десятилетке после 1945 года вполне возможно поднял АПЛ и сдал на металлолом.

Существуют еще несколько версий обнаружения и нахождения АПЛ, но они преимущественно из области фантастики. Две из них принадлежат двум бывшим политрабочим (замполитам) в Севастополе и Киеве, возмнивши-





ми себя асами-подводниками: первый собрался поднимать «Пигмея» не представляя, что такое не только сверхмалая подводная лодка, но и вообще что собой представляет подъем с глубины подводной лодки. Второй, услышав разговор автора с председателем Ассоциации моряков-подводников им.А.И.Маринеско г.Одессы и Одесской области Е.С.Лившицем по АПЛ, развивал идею возложения венков к памятнику экипажа подводной лодки «Пигмей» в Феодосии (памятника «Пигмею» в природе не существует, и существовать не может. В Феодосии находится памятник Подводным Силам Русского флота, созданный ветеранами-подводниками ВМФ, проживающими в Феодосии, к 100-летию Подводного Флота России).

Р.С. В поисках истины по СМПЛ «Пигмей» в апреле 2012 года автор посетил Феодосию и в Феодосийской организации ветеранов-подводников ему рассказали одну занимательную историю, относящуюся к истории СМПЛ «Пигмей». Начало этой истории, как ни странно, относится к другим событиям, не связанным напрямую с судьбой сверхмалой подводной лодкой «Пигмей»:

«Осенним утром 1975 года, из акватории небольшой бухты завода «Гидроприбор» (Феодосия) выходила на испытания новейшая, совершенно секретная сверхмалая подводная лодка «Тритон-2». Так совпало, что в этот же день экспериментальная торпеда должна была отстреливаться на ближнем полигоне. Торпеду уже подали в павильон, и она ждала своей очереди на пристрелку. Чтобы не путаться под ногами у торпедистов, мы вышли на эстакаду, поэтому совершенно случайно наблюдали с эстакады торпедного павильона «Лотос» за следующим зрелищем: зеркальная гладь бухты, силуэт секретной сверхмалой подводной лодки, командира СМПЛ на рубке. Через несколько часов завод облетела тревожная весть: «Тритон» погиб на испытаниях! Экипаж из четырех человек спасен судном сопровождения РВК №-1 и доставлен на завод.

По тревоге был поднят весь Черноморский флот, но несколько месяцев тщательнейших поисков результата не дали. После завершения безрезультатной поисковой операции многие флотские начальники лишились звезд и звани-



ний, а в кулуарных разговорах вскоре прошел слух, что при аварийном покидании СМПЛ, экипаж не выключил электродвигатель. Куда направилась неуправляемая лодка — неизвестно. «Тритон» надолго исчез бесследно, а со временем и вся эта история стала постепенно забываться... Все испытания по этой теме были немедленно прекращены, а оставшаяся вторая СМПЛ была отправлена на Балтику.

Вторая часть этой занимательной, скажем так — легенды, началась совсем прозаически, буквально с пустякового случая... Буквально за два года до развала СССР, группа рыбаков-любителей поселка Орджоникидзе собралась на рыбалку. Спустив на местной лодочной станции шлюпку на воду и закрепив подвесной мотор, рыболовы вышли за мыс и направились в оговоренную заранее точку. Прибыв туда и промаявшись безрезультатно более часа, решили сменить место рыбалки. При попытке завести двигатель, он неожиданно сорвался с креплений и упал за борт. Постаравшись более-менее точно засечь пеленг места аварии, рыбаки на веслах двинулись в обратный путь. Вернувшись на станцию, рыболовы обратились к заводским аквалангистам с просьбой найти двигатель, тем более и глубина была небольшая. К сожалению, для рыбаков поиск подвесного двигателя результатов не дал. Хотя видимость под водой была прекрасная, а дно песчаное с минимальным заиливанием и почти полным отсутствием скал или затонувших объектов. Всплыв после последнего погружения и вобразившись в катер, аквалангист неожиданно сказал: «Тритон» сколько лет искали, а он вот тут недалеко на грунте лежит...».

Заводским аквалангистам не пришлось видеть «Тритон-2», но устные рассказы, о различных происшествиях из истории старейшего завода «Гидроприбор», передавались из поколения в поколение. Поэтому лежащая на грунте сверхмалая подводная лодка была принята за «Тритон» из рассказов заводчан. Связываться с КГБ, чтобы сообщить о находке никто не захотел, а в дружеском разговоре один из участников этого поиска поделился столь важной информацией. Но данному факту не было придано должного значения.



Далее события стали развиваться несколько неожиданно.

К концу 80-х годов на заводе начал накапливаться большой процент потерянных по различным техническим причинам практических торпед на ближнем полигоне. Заводские штатные водолазы не могли уже полностью обеспечить поиск и подъем на поверхность затонувших торпед. Завод терпел огромные убытки-только одна серебряно-цинковая практическая торпедная аккумуляторная батарея некоторых новейших образцов стоила несколько десятков тысяч долларов!

Одно время в Двужорной бухте занималась поиском торпед подводная лодка-лаборатория «Бентос». Но эксплуатация такой лаборатории обходилась заводу дорого, а результат был невелик. В 1989 году по договору с заводом из Севастополя на специальном судне «Ямал» привезли специально обученных дельфинов, которые найдя торпеду, всплывали и давали специальный знак, что на грунте находится нужный объект. Поиск начался. В один прекрасный день дельфин дал сигнал о новой находке. Какое же было удивление водолазов, когда опустившись на грунт, они увидели вместо торпеды сверхмалую подводную лодку! Старые специалисты быстро опознали в на-





ходке пропавший много лет назад «Тритон-2». Подводная лодка была поднята, документы найденные в ней изъяты и спрятаны (или уничтожены?), а сама СМПЛ чуть позже была перевезена на остров Майский. Вот только тогда и возникла здравая мысль: так что же было найдено вместо «Тритона» в другой точке близлежащей акватории, там, где рыбаки утопили двигатель своей лодки?

Удалось установить только одно — определили по трем фотографиям место фотосъемки СМПЛ, хотя привязка по местности на имеющихся трех фотографиях была крайне мала, и единственным ориентиром служило одноэтажное здание, немного просматривающееся на заднем плане одного из фотоснимков. Это место, как и предполагали, оказалось территорией завода «Гидроприбор». Как одно из доказательств-известно, что завод и пристрелочную станцию советские войска при отступлении не успели взорвать, да и в период Феодосийского десанта ни советская, ни немецкая авиация практически не бомбили завод. И если СМПЛ хранилась именно там — шансов уцелеть у неё было вполне достаточно. Еще более укрепило версию уникальное аэрофото территории завода, сделанное в 1948 году. На нем при сильном увеличении, возле единственного уцелевшего после колоссального взрыва боеприпасов именно того самого цеха, достаточно ясно просматривались невероятным образом уцелевшие ложементы, на которых хранился на берегу «Пигмей»! С огромной долей вероятности, убедились в том, что снимки были сделаны возле одного из цехов завода «Гидроприбор».

Финал биографии «Пигмея» просматривается в рассказе одного из старожилов поселка, услышанного нами в середине 1980-х годов, о том, как во время войны советский самолет потопил немецкую подводную лодку в районе завода. Причем моряк уверенно показывал район затопления ПЛ. Из истории боевых действий немецких подводных лодок на Черном море точно известно, что противник в этом районе не потерял ни одной подводной лодки.

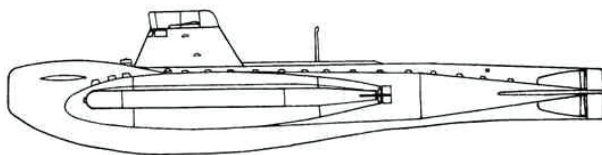
Возникает извечный вопрос: чья же сверхмалая подводная лодка лежит на грунте? Тем более таких небольших размеров. Выводы напрашиваются сами собой: это «Пиг-



мей». Совпадения рассказов старожила и аквалангистов, позволяет впервые показать на карте район нахождения сверхмалой подводной лодки. А всю истину нам раскроют тщательнейшие поиски в архивах, независимое обследование района и фактическое обнаружение СМПЛ (если это возможно).

В 80-х годах прошлого века несколько водолазных судов из Севастополя отправили обследовать воды побережья от Ялты до Севастополя в связи со строительством правительственной дачи. Бригада водолазов работала от Алупки в сторону Севастополя до Фороса. Между Алупкой и Симеизом на глубине около 20 метров водолаз с напарником обнаружили малую подводную лодку неизвестной конструкции. Подводная лодка обросла водорослями, но видимых повреждений не было. Водолазы осмотрели СМПЛ, которая по бортам могла нести две торпеды. При попытке открыть рубочный люк, его кремальера легко поддалась и начала отдраиваться без особых усилий. Но, как вспоминал водолаз, им обоим вдруг стало очень страшно открывать люк дальше-сработала интуиция или шестое чувство, подсказывавшее-не лезь, куда не просят. Водолазы вновь вернули люк в исходное положение и всплыли. О находке доложили по команде и продолжили работу далее. О дальнейшей судьбе находки не слышали, но известно, что в этот район ходил военный бот».

Вероятнее всего этот рассказ близок к очередной легенде-сказке, а полную ясность в тайне АПЛ «Пигмей» поставит только лишь детальное обследование предполагаемых мест нахождения на дне Черного моря и поиски в зарубежных архивах.

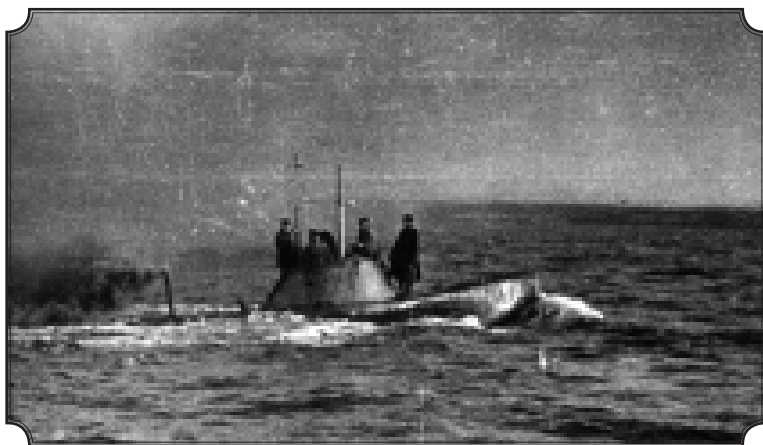




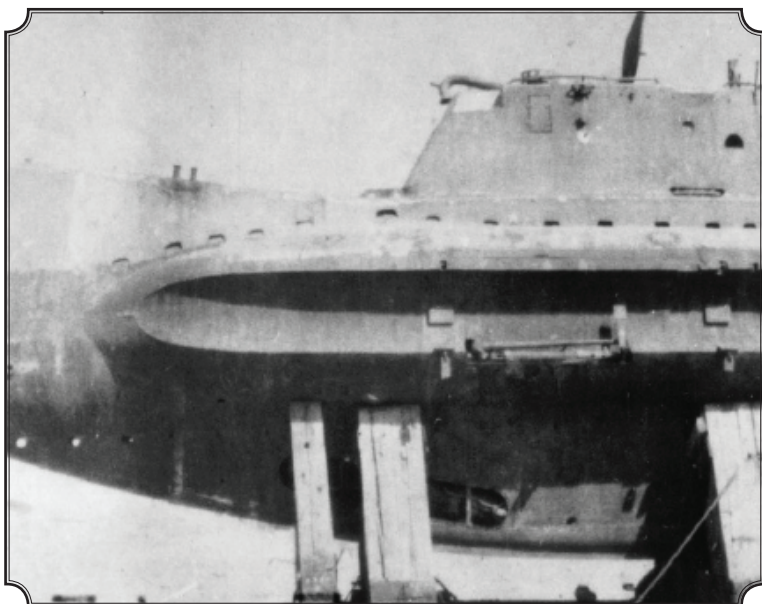
Тактико-технические данные:

А П Л	ПИГМЕЙ
Водоизмещение – 18 тонн	Водоизмещение – 18.6 тонн
Длина – 16 метров	Длина – 16.4 метра
Ширина – 2.65 метра	Ширина – 2.62 метра
Глубина погружения – до 30 метров	Глубина погружения – до 30 метров
Скорость полного хода 5/6 узлов	Скорость полного хода 5/6 узлов
Дальность плавания: на поверхности 150 миль на 5 узлах под водой 15 миль на 2.5 узлах	Дальность плавания: на поверхности 290 миль на 5 узлах под водой 18 миль на 3 узлах
Автономность – 3 суток	Автономность – 3 суток
Вооружение: — 2 – 457-мм торпеды в бортовых открытых аппаратах желобного типа — 1 – 7.62-мм ручной пулемет ДП.	Вооружение: — 2 – 457-мм торпеды в бортовых открытых аппаратах желобного типа — 1 – 7.62-мм ручной пулемет ДП.
Экипаж – 4 человека.	Экипаж – 4 человека.





**Аэро-подводная лодка «Пигмей»
во время испытаний**



**Аэро-подводная лодка «Пигмей».
Феодосия. 1942 год.**



Подводные лодки проекта А615

В послевоенный период, кроме развития средних и больших дизельных подводных лодок в ВМФ СССР предпринимались попытки создания малых подводных лодок. Сразу после Великой Отечественной войны была построена серия подводных



лодок проекта А615. Эти подводные лодки имели единый двигатель для надводного и подводного хода, в качестве которого использовался дизельный двигатель. Практические работы по созданию подводных лодок с дизелем, работающим по замкнутому циклу, были развернуты в России в 30-е годы. 1 июля 1941 года на воду была спущена экспериментальная подводная лодка М-401, испытания которой продолжались до конца второй мировой войны. По их результатам была спроектирована, построена и спущена на воду 31 августа 1950 года подводная лодка проекта 615.

Подводная лодка по конструкции представляла полуторакорпусную подводную лодку, являющуюся развитием подводных лодок тип «М» XV серии. Её габариты позволяли транспортировать по железным дорогам на специальных транспортерах. Вооружение состояло из четырех 533-мм торпедных аппаратов без запасных торпед, одного спаренного 25-мм автомата и ГАС «Тамир-5Л».

Трехвальная главная энергетическая установка состояла из трех дизелей (на среднем валу дизель 32Д для длительных режимов хода, на бортовых валах дизели М50 для использования форсированных режимов), одного электродвигателя на среднем валу и одной группы аккумуляторных батарей. Запасов кислорода хватало на 100 часов хода под средним дизелем со скоростью 3.5 узла. Пол-



ным ходом 15 узлов дальность хода под водой была всего 56 миль. Зарубежных аналогов этой подводной лодки не было.

Сравнительно успешные испытания позволили вернуть серийную постройку этих подводных лодок по несколько измененному проекту А615. Главным отличием явилось размещение одной кислородной цистерны вместо двух той же емкости. Всего с 1953 по 1959 годы на двух заводах было построено 29 подводных лодок проекта А615 (23 на ССЗ «Судомех» и 6-м Адмиралтейском ССЗ).

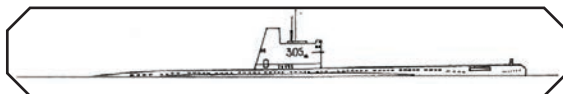
Судьба этих подводных лодок сложилась неудачно. Энергетическая установка оказалась весьма пожароопасной и подводники эти подводные лодки называли между собой «зажигалками». Из-за пожара погибла подводная лодка М-256 почти со всем экипажем. Высокая испаряемость жидкого кислорода приводила к тому, что подводный режим работы дизелей мог быть использован с наибольшим успехом только в начале автономного похода. Работа дизеля по замкнутому циклу сопровождалось высокой шумностью, что сильно демаскировало подводную лодку, в условиях 60-х годов это было уже неприемлемым. Поэтому в первой половине 70-х годов все подводные лодки этого проекта были выведены из боевого состава ВМФ СССР.

На Черноморском же флоте подводные лодки данного проекта выходили в море практически до 1969 года, при этом длительность их пребывания в море редко превышала трое суток. С 1968 года подводные лодки не ремонтировали, это связывалось с рядом причин, главными из которых являлась слабая ремонтная база и отсутствие выделяемых средств на ремонт.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-351



Подводная лодка проекта А615 заложена на ССЗ №-194 в Ленинграде, как малая подводная лодка 24 марта 1954 года. 4 июля 1955 года спущена на воду, находилась в составе 39-го Дивизиона СПЛ 93-й Бригады УКПЛ КВМК.

В 1955 году для установки твердого балласта подводную лодку начали переводить из малого «ковша» завода в большой «ковш», где глубина позволяла провести дифферентовку. После выхода в Неву оборвался буксирный трос носового буксира и подводную лодку начало заносить. В это время оборвался второй буксирный трос на корме. Попытались остановить движение отдачей якоря, но жвако-галс якорной цепи не был заложен, стопора не работали, и якорь со всей цепью ушел на грунт Невы. Были заведены с буксиров новые троса и подводную лодку завели в большой «ковш», но подводная лодка получила пробойину легкого корпуса в районе кормы по левому борту при навале на ограждения винтов достраивающегося крейсера. Пробойину заварили, якорь с цепью достали, после этого подводную лодку удифферентовали твердым балластом.

В ноябре 1955 года подводная лодка перечислена в состав 340-го Отдельного дивизиона СПЛ КБФ с базированием на г.Таллинн (Эстония). С 16 ноября 1955 года по 4 июня 1956 года подводная лодка прошла ходовые заводские испытания.

В декабре 1955 года во время выхода в залив при запуске бортовых двигателей по замкнутому циклу произошел взрыв в пятом отсеке — разорвало выгородку правого двигателя, но прочный корпус остался цел, из лич-





ного состава никто не пострадал. Причину взрыва не установили.

С 6 июня по 3 августа 1956 года прошла государственные испытания. 3 августа 1956 года вступила в строй ВМФ СССР и зачислена в состав КБФ. В сентябре-октябре 1956 года подводная лодка переведена по Неве в Уткину заводь в плавучий ДОК, в котором начала движение на Волгу. В Жданове подводная лодка вышла из ДОКа и своим ходом через Азовское море, Керченский пролив и Черное море дошла до места постоянного базирования в Балаклаве. Перечислена в состав Черноморского флота, вошла в состав 27-й отдельной Бригады ЧФ с базированием на Балаклаву.

12 октября 1956 года утвержден акт госприемки ГК ВМФ СССР. С декабря 1956 года по март 1957 года подводная лодка сдавала задачи курса боевой подготовки. В марте – июле 1957 года переведена в Севастополь на завод им.Жданова для модернизации. На подводную лодку была установлена система радиолокационного обнаружения и громкоговорящая вязь между отсеками, переделана конструкция верней захлопки шахты подачи воздуха к дизелям.

22 августа 1957 года при отработке элемента «Срочное погружение» подводная лодка с большим дифферентом на корму стала проваливаться на глубину, экстренное продувание цистерн главного балласта не помогло. На глубине 83 метра подводная лодка воткнулась кормой в илистый грунт и замерла в нём с дифферентом 62 градуса на корму. 6-й отсек оказался затопленным на две трети своего объема, вода через переборку стала проникать в 7-и отсек. В отсеке из-за замыкания в электрощите возник пожар, его удалось потушить. Передвигаться в подводной лодке стало довольно трудно, но личный состав вывели из 6-го и 7-го отсеков в носовые отсеки.

В кормовые отсеки поступило около 40 тонн воды. Откачать ее трюмной помпой не удалось-из-за большой высоты всасывания помпа воду не забирала. Самостоятельно всплыть подводная лодка не могла, но удалось выпустить на поверхность аварийный буй. По флоту была объявлена тревога: «Авария на подводной лодке», в район Балаклавы вышло спасательное судно «Бештау».

Со спасательного судна «Бештау» обнаружили выпущенный подводной лодкой аварийный сигнальный буй,



который подавал светом сигнал «SOS!». В район аварии подошли корабли флота-эсминцы, вместе с ними буксиры, катера. Установили рейдовые бочки, чтобы потом на них спасатель мог стать точно над подводной лодкой. На «Бештау» на катере прибыли командующий флотом адмирал В.Касатонов, командующий Подводными Силами ЧФ капитан 1 ранга Н.Смирнов, командир 27-й Бригады подводных лодок капитан 1 ранга В.Куприянов. Смирнов и Куприянов на шлюпке, спущенной с «Бештау», подошли к бую, связались по телефону с командиром подводной лодки, который подробно доложил обстановку. Смирнов сообщил подводникам, что по флоту объявлена «Боевая тревога», в Севастополь вылетел ГК ВМФ, чтобы лично возглавить спасательные работы. Об аварии доложили Министру Обороны СССР Маршалу Советского Союза Г.К.Жукову, который отдыхал в Крыму. Министр приказал бросить на спасение подводной лодки все имеющиеся в ВМФ силы.

Так как никто из водолазов никогда не работал с подводными лодками проекта А615, из Балаклавы подошла к месту аварии подводная лодка аналогичного проекта. Пока «Бештау» становился на бочки и якоря, 24 водолаза изучали устройство верхней палубы подводной лодки, расположение арматуры ЭПРОН, подключение шлангов подачи и отсоса воздуха для дыхания личного состава, подачи воздуха высокого давления для продувания цистерн.

Разыгрался пятибалльный шторм. Произвели пробный спуск водолазного колокола с платформой, но без водолазов. Водолазный колокол с беседкой навалился на сигнальный буй, тросы перепутались, сигнальный буй оторвало, спасатели лишились связи с подводной лодкой. Под воду пошли первые два водолаза, подводную лодку они не нашли. Матрос И.Герасюта из второй водолазной пары увидел в луче светильника фрагмент подводной лодки, стоящей в грунте почти вертикально. Ему удалось закрепить трос-конец за подводную лодку, а при подъёме на поверхность ещё захватить с грунта утонувший кабель сигнального буя. Удалось провести и закрепить рядом с ЭПРОНовской выгородкой направляющий трос, а затем подвести шланги подачи и отсоса. Свежий воздух подали в отсеки подводной лодки. В подводной лодке за это время температура медленно снизилась с 30 градусов перед погружением до 7 градусов.



Водолазное шерстяное белье и гидрокombineзоны помощник командира подводной лодки оставил на берегу.

Удалось восстановить связь с подводной лодкой через телефон аварийного бую. В подводной лодке сохранялось аварийное освещение, экипаж перешёл в первый отсек. Подручными средствами начали переносить воду из шестого отсека в первый, сливать её в трюм, а оттуда откачивать за борт. Экипаж выстроился цепочкой, нашли банки из-под галет и сухарей, соорудили ручки из бинтов и начали поднимать воду в нос. Конвейер с небольшими перерывами работал 28 часов подряд. За это время экипаж перенёс из кормы на высоту 35-48 метров и откачал за борт около 10 тонн воды. Положение подводной лодки не менялось. Чтобы хоть как-то психологически отвлечься, провели комсомольское собрание, на котором приняли в комсомол моториста матроса Н.Деринчука.

24 августа из Севастополя в район аварии прибыл крейсер «Красный Крым». Крейсер стал на якорь, прикрыв от волн и ветра спасательное судно «Бештау». 25 августа на подводную лодку передали через торпедный аппарат водолазное бельё, медикаменты, 12 аппаратов ИДА-51, 10 патронов регенерации воздуха, 30 литров спирта в резиновом мешке, 30 литров крымского вина, 30 литров не остывшего какао и письмо командиру подводной лодки от его жены. Передавали всё в специально изготовленных на Балаклав-



ском судоремонтном заводе цилиндрических, герметично закрывающихся стальных контейнерах-пеналах, свободно входящих в 533-мм торпедный аппарат.

Экипаж подводной лодки страдал от недостатка воздуха, процентное содержание углекислого газа превышало 3 процента, сбить его ниже данного уровня не удалось. Атмосфера стала отравленной, к тому же физические силы подводников истощи-



лись тяжёлой работой по переносу воды. Командир решил членам экипажа выпить вина, думая, что это как-то подбодрит людей, снимет перенапряжение и позволит чуточку согреться. Большинство подводников, выпив по кружке-две вина, начали терять сознание. От внутриотсечного переохлаждения ни спирт, ни вино не спасали. Наверху прорабатывался вопрос-с помощью буксиров попытаться рывком выдернуть подводную лодку из ила, куда она кормой ушла метров на 10-12. Завели через носовую буксирную скобу подводной лодки капроновый канат, потом ещё несколько канатов пропустили через дополнительно заведённую большую судоподъёмную скобу.

25 августа буксиры начали вытаскивать подводную лодку-дифферент стал уменьшаться, но дойдя до 37 градусов, встал. После очередного рывка буксирами канат лопнул. После обрыва каната у экипажа подводной лодки началась нескрываемая депрессия. Появились сомнения в том, что её можно будет оторвать от грунта. Воздух в подводной лодке становился всё более отравленным-его отсоса из подводной лодки не происходило, где-то передавило шланги. Водолазы вновь стали заводить стальной трос. В это время на подводной лодке пошли на рискованный шаг-начали надувать воздухом отсеки из баллонов ВВД, начиная с четвёртого и заканчивая седьмым. Давление в кормовых отсеках стало повышаться с 2 до 3,2 атмосферы. Воздух стал давить на воду в шестом и седьмом отсеках, насос включился и начал забирать воду. Уровень её стал уменьшаться-подводная лодка значительно легчала. В это время сверху поступила команда прекратить работы, так как стальной трос заведён и буксиры готовы снова к рывку. Насос остановили, но наверху произошла заминка. Снова попытались запустить насос, но он не запускался. Повысили давление в отсеках, насос забрал воду и стал откачивать её за борт. Пока наверху готовились выдёргивать лодку, внутри её удалось откачать всю воду из шестого и частично из седьмого, где осталось примерно 10 тонн. В результате этих действий подводная лодка получила положительную плавучесть, так как ряд балластных цистерн был частично продут ещё в самом начале провала на глубину.

26 августа в 00.42 начался повторный процесс «выдёр-

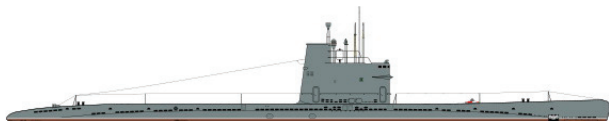


гивания» значительно облегчённой подводной лодки. К этому времени шторм утих. В 02.28 экипаж подводной лодки ощутил мощный рывок и резкое увеличение дифферента на корму. Стрелка глубиномера показала, что подводная лодка начала всплытие. Дали пузырь в кормовые балластные цистерны, дифферент начал отходить, и в 02.30 подводная лодка всплыла. К подводной лодке подошёл торпедный катер, командир которого передал командиру подводной лодки записку, написанную карандашом: «Командиру тов. Белозорову. Поздравляю вас и весь личный состав подводной лодки с проявленным мужеством, смелыми и умелыми действиями при выводе подводной лодки из аварийного положения. Главком. 02.50».

Жертв среди подводников и водолазов не было. Подводная лодка находилась затем в аварийном ремонте на СРЗ №-13 два года. 7 января 1958 года был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении орденами и медалями личного состава ВМФ». За образцовое выполнение задания командования и проявленные при этом самоотверженность, мужество и инициативу были награждены водолазы: орденом Красной Звезды-5 офицеров и мичманов, медалью «За боевые заслуги»-5 мичманов и старшин. Особенно отличившихся подводников М-351, мужественно и самоотверженно боровшихся за живучесть подводной лодки в течение 3,5 суток, определили виновниками аварийного происшествия.

В 1957-1959 годах подводная лодка прошла аварийный ремонт на СРЗ №-13. 1 апреля 1961 года перечислена в состав 155-й Бригады ПЛ ЧФ. 3 июля 1961 года перечислена в состав 27-й Отдельной Бригады ПЛ ЧФ. 30 марта 1967 года в составе Бригады вошла в 14-ю Дивизию ПЛ КЧФ. Использовалась в качестве учебной подводной лодки.

В середине 70-х годов подводная лодка М-351 исключена из состава ВМФ СССР в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации.

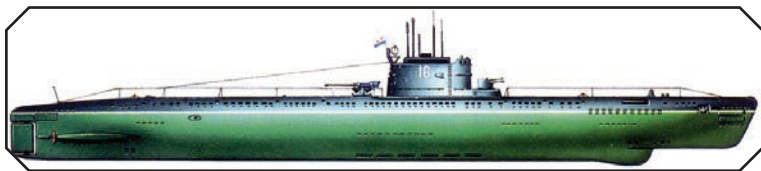




Подводные лодки 613 проекта

Подводные лодки 613 проекта (по классификации НАТО – «Whiskey») — серия советских средних дизель-электрических подводных лодок, построенных в 1951—1957 годах. Серия стала самой массовой в советском подводном флоте: было построено 215 подводных лодок. 43 подводные лодки впоследствии были переданы различным странам, ещё 21 подводная лодка была построена в Китае по советским чертежам с использованием советских комплектующих. В 1942 году конструкторы из ЦКБ-18 начали работу над проектом новой средней подводной лодки, предназначенной для замены лодок тип «Щука». Проект получил номер 608. Параллельно в КБ завода №-194 разрабатывался вариант проекта, обозначенный 608-1. В 1944 году оба проекта были представлены в Управление кораблестроения, но поддержки не получили из-за невыполнения требований по вооружению и радиусу действия.

30 июля 1944 года в Финском заливе была потоплена немецкая подводная лодка U-250 типа VPC. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в январе 1945 года издал приказ, в соответствии с которым прекращались работы по проекту 608 и начиналось создание проекта 613, который должен быть основан на конструкции немецкой подводной лодки, но с некоторым увеличением водоизмещения. После окончания войны советские специалисты ознакомились с недостроенными германскими «электролодками» тип XXI, которые были захвачены на верфях Данцига. Весной 1946 года из Великобритании были получены четыре достроенных германские подводные лодки тип XXI. Результатом морских испытаний этих подводных лодок стало полное изменение





технического задания по проекту 613 в августе 1946 года, а тип XXI был взят за основу нового варианта проекта основной советской послевоенной подводной лодки.

Строительство подводных лодок проекта 613 велось с 1950 по 1957 годы, было построено 215 подводных лодок. В процессе постройки в проект часто вносились изменения. Головными подводными лодками стали заложённая в Горьком С-80 и ленинградская С-61.

Проект 613 имел двухкорпусную конструкцию. Цельносварной прочный корпус с внешним размещением шпангоутов разделяется водонепроницаемыми переборками на 7 отсеков.

Первый, третий и седьмой отсеки отделялись вогнутыми переборками, рассчитанными на давление в 10 атмосфер (глубина 100 м), остальные переборки были плоскими и выдерживали давление в 1 атмосферу. На палубе подводной лодки в районах первого и седьмого отсеков находились аварийные буй. Аккумуляторные отсеки, второй и четвёртый, имели сечение в виде вертикальной «сопряжённой восьмёрки»: в нижней части, имевшей больший диаметр, размещались аккумуляторные батареи. Погружение подводной лодки осуществлялось приёмом воды в 10 цистерн главного балласта, размещённых в лёгком корпусе. С целью упрощения конструкции и снижения стоимости кингстоны имелись только в цистернах № 4 и № 5.

Основой энергетической установки были два двухтактных дизельных двигателя 37Д. В крейсерском положении они разгоняли подводную лодку до максимальной скорости в 18,25 узла. Экономическая надводная скорость составляла 8-10 узлов. Запаса топлива хватало на 8580 миль при 10 узлах или на 13000 миль при 8 узлах.

Два главных электродвигателя модели ПГ-101 имели мощность по 1350 л.с. обеспечивали скорость полного под-

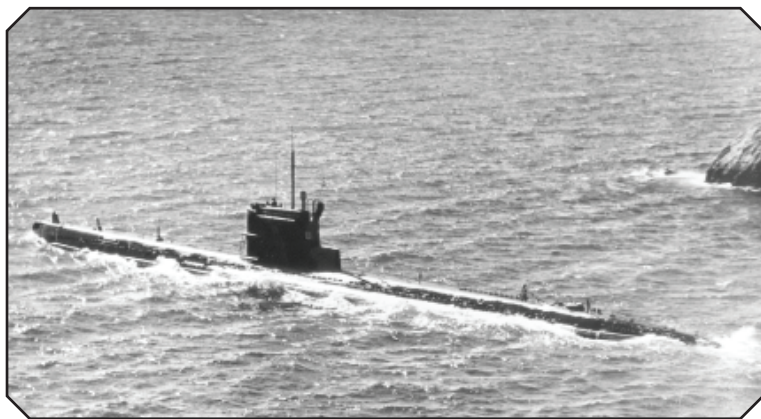




водного хода в 13,1 узла, которая могла поддерживаться в течение часа. Два электродвигателя экономического хода модели ПГ-103 имели мощность по 50 л.с. и разгоняли подводную лодку под водой до скорости 1,97 узла. На экономических электродвигателях заряда батарей хватало на 352 мили подводного хода.

Электропитание в подводном положении обеспечивали две группы аккумуляторных батарей 46СУ по 112 элементов в каждой, размещённые во втором и четвёртом отсеках. Их зарядка осуществлялась главными электродвигателями, которые вращались дизелями и работали в режиме генераторов электроэнергии. Подводные лодки проекта 613 оснащались устройством работы дизелей под водой (РДП), которое представляло собой выдвижную шахту, которая позволяла, находясь на перископной глубине осуществлять забор воздуха для вентиляции отсеков и работы дизелей. Применение РДП позволяло идти под водой на дизельном ходу, так и использовать дизели для зарядки аккумуляторных батарей без всплытия.

Артиллерийское вооружение состояло из спаренной автоматической установки СМ-24-ЗиФ калибра 57-мм, и спаренной автоматической зенитной пушки 2М-8 калибра 25-мм образца 1945 года. В 1956 году в связи с развитием реактивной авиации, размещение артиллерии на подводных лодках было признано не обеспечивающим противо-





воздушную оборону, и орудия были демонтированы, что уменьшило экипаж и увеличило подводную скорость.

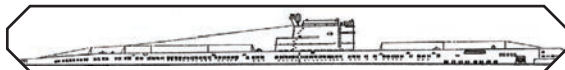
Торпедное вооружение подводной лодки составляли 6 торпедных аппаратов калибра 533-мм: 4 носовых и 2 кормовых. Для носовых аппаратов в 1 отсеке на стеллажах хранились 6 запасных торпед. Вместо 10 носовых торпед подводная лодка могла брать 20 мин типа АМД-1000: по две мины в каждый аппарат и 12 мин на стеллажах. Торпедная стрельба осуществлялась с глубин до 30 метров.

Комплекс радиоэлектронного оснащения проекта 613 в процессе постройки и эксплуатации неоднократно изменялся. Подводные лодки получили радиолокационную станцию обнаружения надводных целей «Флаг». Гидролокатор «Тамир-5Л» и станция шумопеленгования «Марс-24КИГ» (впоследствии заменялась на «Феникс») обеспечивали обнаружение целей в подводном положении. Подводные лодки 613 проекта имели 17 модификаций.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-348



Подводная лодка проекта 613, заводской номер 185, заложена 23 января 1956 года на эллинге судостроительного завода №-112 «Красное Сормово» им. А. Жданова в г. Горьком как средняя подводная лодка. 9 февраля 1956 года зачислена в списки кораблей ВМФ. 29 июня 1956 года спущена на воду. Летом 1956 года переведена по внутренним водным системам на сдаточную базу завода в г. Ленинград для прохождения сдаточных испытаний.

30 ноября 1956 года вступила в строй и 18 декабря включена в состав КБФ. С июня по июль 1957 года переведена по Беломорско-Балтийскому каналу из г. Ленинграда в г. Молотовск. 19 июля 1957 года перечислена в состав 25 Бригады подводных лодок 33-й дивизии подводных лодок Северного флота с базированием в Екатерининской гавани. В 1961 году перечислена в состав 42-й Бригады ПЛ 9-й Эскадры ПЛ СФ с базированием в губе Печенга.

Летом 1966 года переведена в плавДОК из Белого в Азовское море. 31 августа 1966 года перечислена в состав 153-й Отдельной Бригады ПЛ КЧФ с базированием в Южной бухте г. Севастополя. В марте 1969 года при проверке 14-й Дивизии ПЛ Главкомом ВМФ выполнила стрельбу по мысу Айя боевой торпедой. С марта по декабрь 1969 года выполняла задачи Боевой службы, в ходе выполнения которой находилась в зоне военного конфликта у побережья Египта.





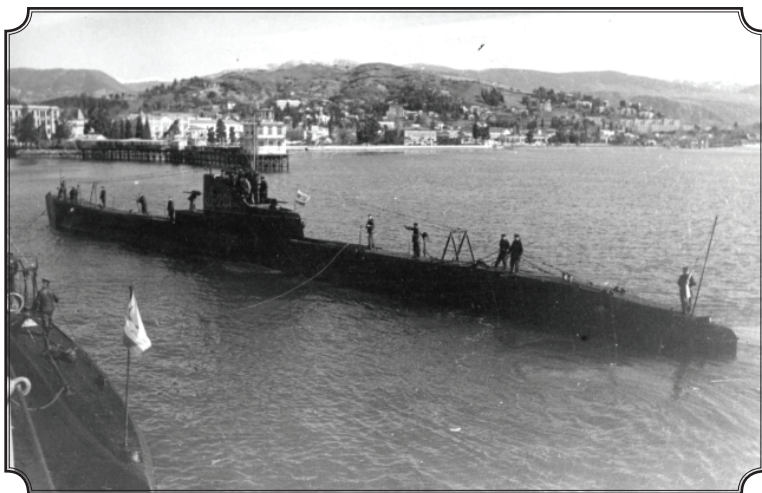
22 апреля 1970 года в составе группы из 7 единиц была развернута в назначенный район в разведывательно-ударном варианте. В 1970 году на первенстве ВМФ по поиску подводной лодки, во взаимодействии с противолодочной авиацией в группе с подводными лодками С-97 и С-147 заняла второе место. В 1974 году выполнила задачи двух Боевых служб. В сентябре 1979 года и в сентябре 1981 года выполнила задачу обеспечения боевой подготовки противолодочных кораблей ВМФ Румынии. В марте 1983 года в ходе зарядки аккумуляторной батареи при выполнении общего обмера матрос-электрик уронил ключ на клеммы элементов, произошедший локальный взрыв водорода разрушил 2 элемента, замена которых потребовала 6 часов работ. 9 августа 1983 года, при выполнении маневра погружения, из 5-го отсека доложили о поступлении воды, командир принял решение всплыть в надводное положение. Поступление прекратилось и, не выяснив причины, командир подводной лодки приказал продолжить погружение, в результате чего на перископной глубине было принято в трюм 5-го отсека около 10 тонн воды. Причиной поступления воды явилась негерметичность первого запора правого дизеля. Подводная лодка вынуждена была вернуться в пункт базирования.

12 июня 1984 года исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1 октября 1984 года расформирован экипаж. 17 марта 1989 года при буксировке на разделку на металл в г.Одессу буксир МБ-303 в нарушение инструкций развил скорость в 10 узлов, в результате чего напором воды была отжата крышка торпедного аппарата и вода через негерметичные переборки затопила отсеки. Через 3 часа после начала буксировки подводная лодка затонула на траверзе мыса Херсонес. В 1998 году корпус подводной лодки С-348 обнаружен на дне с помощью гидролокатора бокового обзора специалистами НИЦ «Государственный океанариум» на глубине 98 метров.





**Торжественное построение в День ВМФ
на подводной лодке Щ-201
(конец 1930-х годов)**



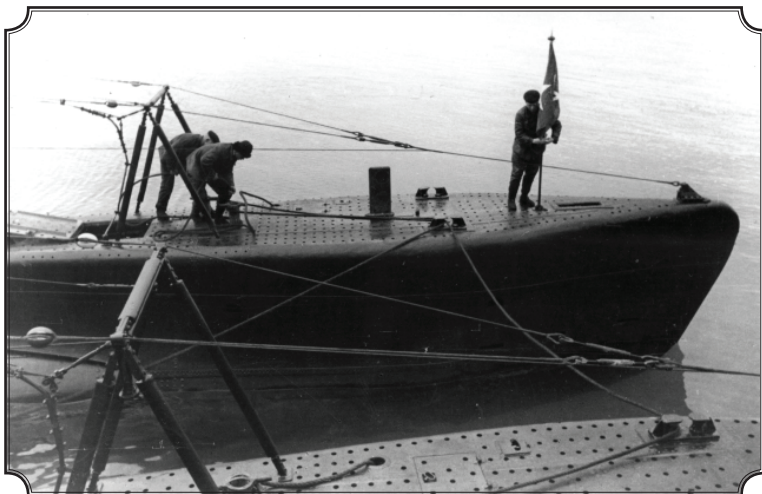
Подводная лодка Щ-201 в Поти



Подводная лодка Щ-201



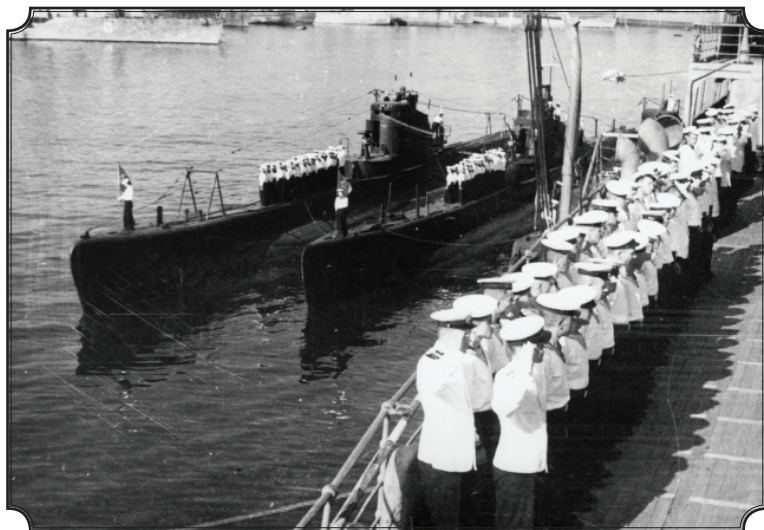
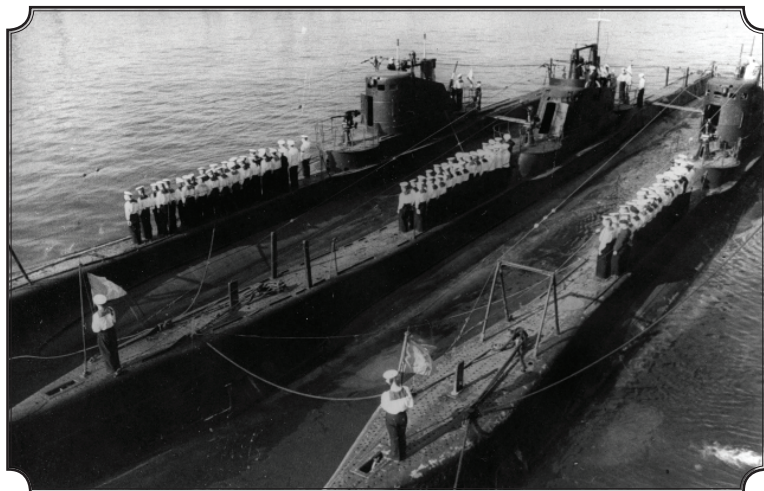
Подводная лодка Щ-201



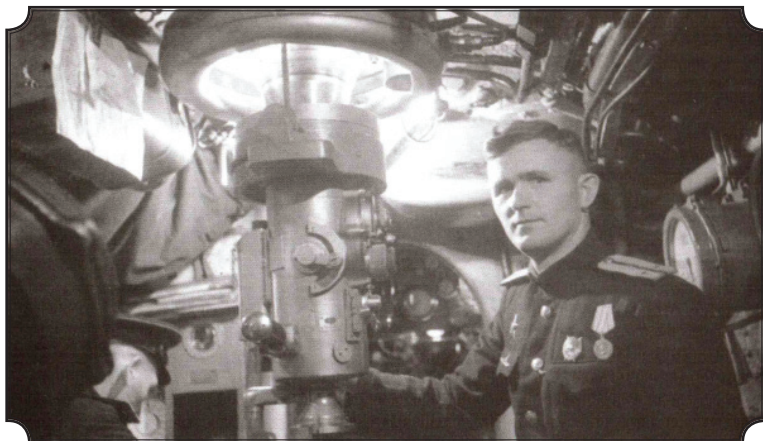
Подводная лодка Щ-201



Подводная лодка Щ-201



**Торжественное построение
на подводных лодках Щ-201, Щ-202 и Щ-209
1943 год**



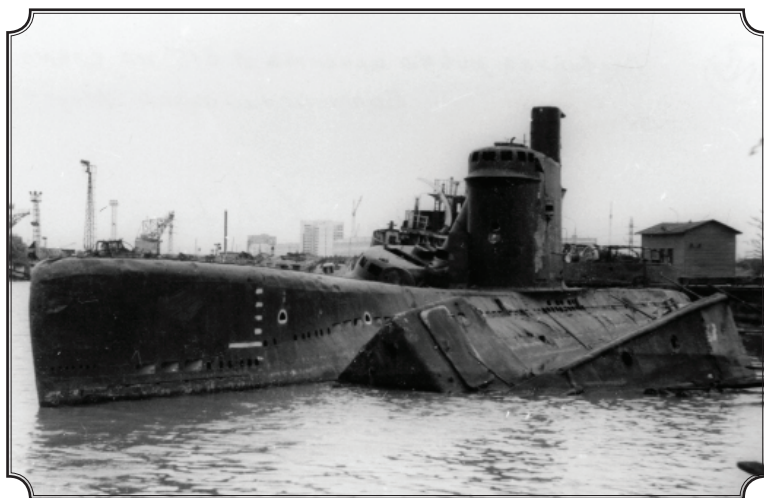
Командир Щ-201 П.И.Парамошкин у перископа



**Экипаж подводной лодки Щ-201
с командиром П.И.Парамошкиным**



Подводная лодка проекта А615



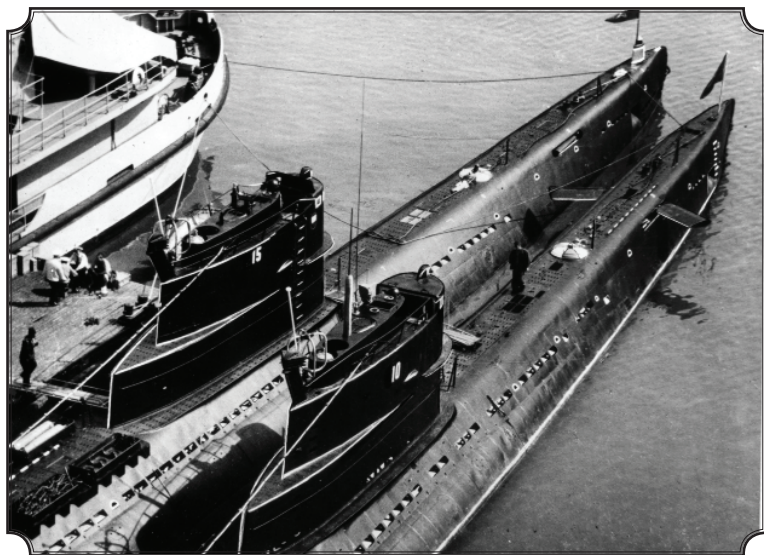
**Подводная лодка проекта А615
перед разделкой на металл**



**Памятник-подводная лодка проекта А615 М-296
в Одессе (фото автора).**



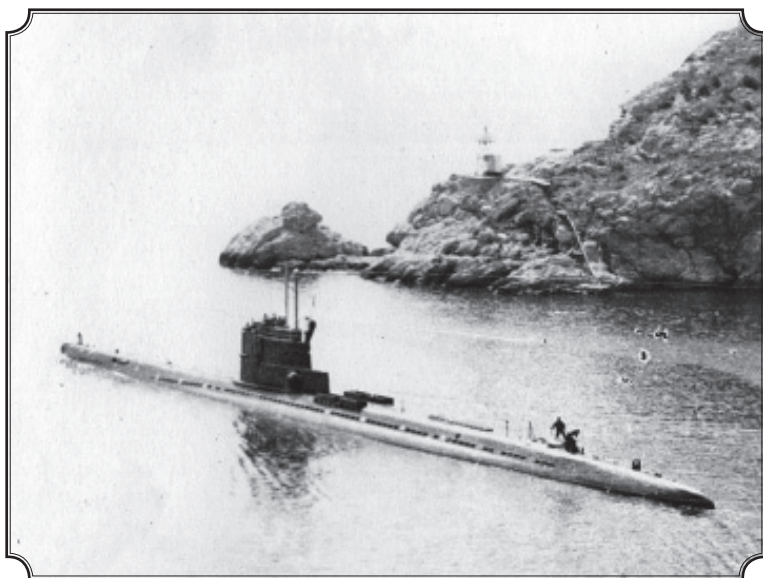
**Памятник-подводная лодка проекта А615 М-261
в Краснодаре**



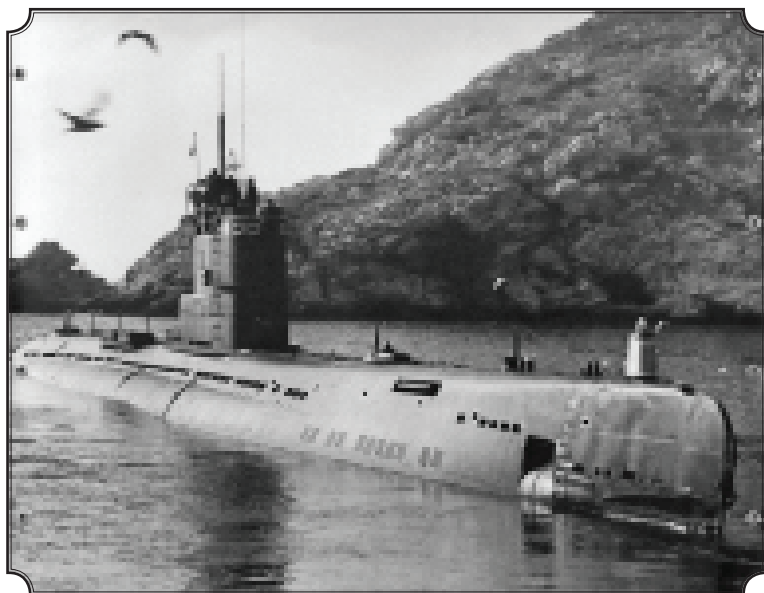
**Подводные лодки проекта 613
в бухте Балаклавы**



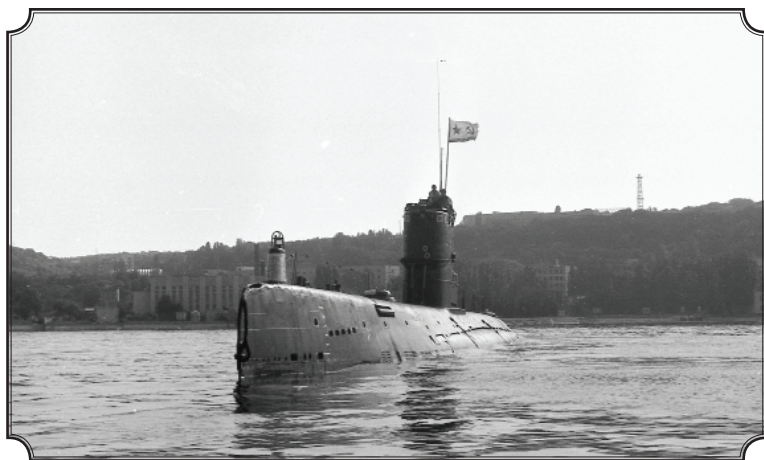
Подводная лодка С-348 на Северном флоте



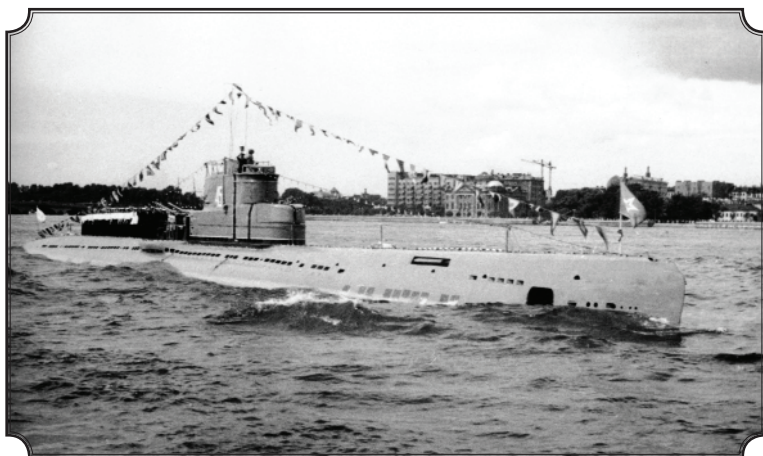
**Подводная лодка С-348
на выходе из Балаклавской бухты**



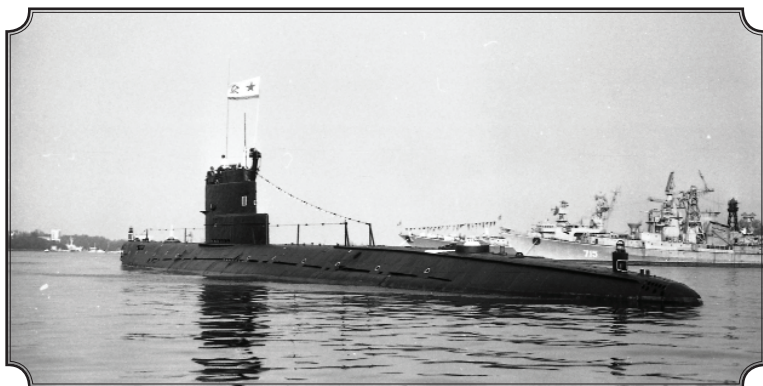
**Подводная лодка проекта 613
на входе в бухту Балаклавы**



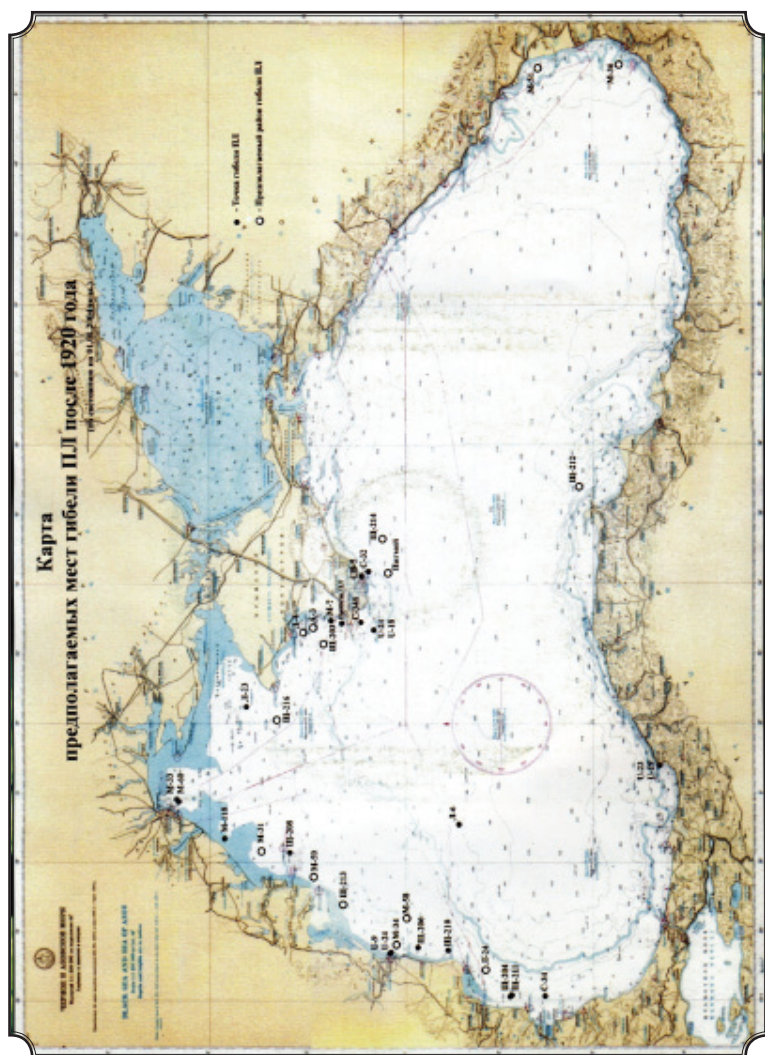
**Подводная лодка проекта 613
на дифферентовке в бухте Голландия**



**Подводная лодка проекта 613
с артиллерийским вооружением**



**Подводная лодка проекта 613
в бухте Севастополя**





ПРИЛОЖЕНИЕ





ПРИКАЗ

командира 2-й Бригады подводных лодок

командиру подводной лодки М-33

1. В 17 часов 2 августа 1941 г. выйти в операцию. Район действия согласно прилагаемой при сем схеме.

2. Переход подводной лодки совершить абсолютно скрытно. Маршрут следования согласно схеме.

3. Обстановка. Район действия минирован. Несется дневной и ночной дозор катерами и самолетами. Движение кораблей днем наблюдается редко. Вероятно движение преимущественно ночью.

4. Задача подводной лодки. Форсировать МЗ-М и линию дозора противника, подойти непосредственно к Констанце с целью уничтожения боевых кораблей и транспортов противника, входящих и выходящих как днем, так и ночью.

5. Указания по выполнению поставленной задачи. Использование оружия не ограничено. Установка глубины торпед 2-3 м. Прибор Обри-ноль. С приходом в район действий в начале дня 4 августа провести разведку на себя и в тот же день подойти к Констанце. Используя висение на перископе, пребывание подводной лодки без хода, экономя электроэнергию (управление рулями вручную), добиться производства зарядки аккумуляторной батареи один раз в 2 суток. Для зарядки отходить в свободный район действия подводной лодки.

6. Отход из района действия после выполнения задачи или по истечении срока пребывания в море. Возвращение прежними курсами.

7. Связь по действующей схеме связи. До окончания операции радиопереговоры подводной лодке запрещаются. На прием подводной лодке работать нормально для получения приказаний по обстановке. При возвращении в базу донесение о своем месте дать при пересечении меридиана 31°.

Командир 2-й бригады
подводных лодок ЧФ
капитан 1 ранга

М.Г. Соловьев



**Комиссар 2-й бригады
подводных лодок ЧФ
полковой комиссар**

А.А.Павлинский

**Начальник штаба 2-й бригады
подводных лодок ЧФ
капитан 3 ранга**

А.С. Куделя

(ОЦВМА, ф. 118, д. 1427, л. 12. Данная форма приказа была стандартной для всех подводных лодок, посылавшихся на позицию №-11 в районе Констанцы)



**ДИРЕКТИВА
ВОЕННЫМ СОВЕТАМ СФ, КБФ, ЧФ, КОМАНДУЮЩИМ
ПИНСКОЙ И ДУНАЙСКОЙ ФЛОТИЛИЙ О ПЕРЕХОДЕ
НА ПОВЫШЕННУЮ БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ**

№ зн/87

21 июня 1941 г. 23.50

Немедленно перейти на оперативную готовность № 1.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ВОЕННЫМ СОВЕТАМ КБФ, СФ, ЧФ, КОМАНДУЮЩИМ
ПИНСКОЙ И ДУНАЙСКОЙ ФЛОТИЛИЙ О ВОЗМОЖНО-
СТИ ВНЕЗАПНОГО НАПАДЕНИЯ НЕМЦЕВ**

№ зн/88

22 июня 1941 г. 01.12.

В течение 22.6-23.6 возможно внезапное нападение немцев. Нападение немцев может начаться с провокационных действий. Наша задача-не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения. Одновременно флотам и флотилиям быть в полной боевой готовности встретить возможный удар немцев или их союзников.

Приказываю, перейдя на оперативную готовность № 1, тщательно маскировать повышение боевой готовности. Ведение разведки в чужих территориальных водах категорически запрещаю. Никаких других мероприятий без особого распоряжения не проводить.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ВОЕННЫМ СОВЕТАМ КБФ, СФ, ЧФ
ОБ АКТИВИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПОДВОДНЫХ ЛОДОВ**

№ зн/205

17 июля 1941 г. 19.40.

Несмотря на значительное число подлодок в составе действующих флотов, их действия неэффективны. Объясняя это робким и нерешительным использованием. Приказываю действовать энергичнее и решительнее, смело



приближаться к берегам для атак транспортов, прижимающихся к берегу, прорываться в базы, на рейды.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ВОЕННОМУ СОВЕТУ ЧФ
О РАЗВЕРТЫВАНИИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК**

№ нш/122

22 июня 1941 г. 09.29.

Выслать ПЛ ПЛ: 1) в район между Констанца и Сулина, 2) между Констанца и Бургас включительно, не нарушая тервод Болгарии, Турции. Задача: прервать сообщения, действовать исключительно по ТР ТР и по румынским и немецким боевым кораблям. Непосредственные подходы к Констанца и Сулина лодок не ставить в виду предстоящей операции обстрела надводными кораблями.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ВОЕННОМУ СОВЕТУ ЧФ
О РАЗРЕШЕНИИ ПОДВОДНЫМ ЛОДКАМ
ДЕЙСТВОВАТЬ ПРОТИВ ТРАНСПОРТОВ ПРОТИВНИКА
В ТЕРВОДАХ БОЛГАРИИ**

№ зн/282

2 августа 1941 г. 21.05

Подводным лодкам начать действия против транспортов, плавающих болгарскими территориальными водами. Проведите операцию «ДБ-3» по засорению минами болгарских территориальных вод. При выборе мест постановки учтите возможность действия наших подлодок в тех же водах. Бомбежка болгарских портов и побережья пока запрещается.

КУЗНЕЦОВ



**ДИРЕКТИВА
ВОЕННОМУ СОВЕТУ ЧФ
ОБ ИТОГАХ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ
ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 1941 г.**

№ 159/ш

6 января 1942 г. 21.25.

Итоги подводной войны ЧФ за 6 месяцев войны показывают абсолютно неудовлетворительные результаты и невыполнение вами моих приказаний в части использования подлодок. Из общего числа 44 подлодок ЧФ к началу войны и 54 к концу периода за полгода утоплено 7 транспортов противника, в то же время погибло 7 наших подводных лодок. Таким образом, каждый транспорт обходится нам ценой одной лодки. Для сравнения сообщаю, что Северный флот, имея 15 подлодок к началу войны и 21 лодку к концу периода, потопил 48 транспортов противника, не потеряв ни одной лодки. Условия на Севере отличны от Черноморских, однако, не менее сложные и трудные. Причины срыва подводной войны на коммуникациях противника:

1. Слабое напряжение подлодок. На коммуникации противника от Босфора до Одессы выставлялось только 5-6 подлодок. 18 ноября Вам было приказано увеличить число позиций до 14. Вместо этого число позиций было снижено до 3.

2. Бесцельное использование подлодок не по назначению, вроде обстрела из одной пушки Ялты, что мною было вам запрещено. Сейчас в Коктебеле высажен десант в 20 человек с подлодки, что с успехом мог бы сделать катер МО.

3. Бесцельное несение дозора подлодок перед Потти, где за 6 месяцев войны ни разу не появился ни один корабль или подлодка противника, на что вам также было мною указано. 4. Плохая работа оперода и штаба ЧФ в части планирования и организации операций подлодок, без анализа обстановки, без помощи подлодкам в обеспечении решения их главной задачи. Разведка самих позиций не делается. Очевидно, что Щ-204, Щ-211, С-34 погибли, а Щ-205 и Л-4 подорвались на позиции № 28, и все же подлодки продолжали посылаться одна за другой и к 24 декабря туда же послана Щ-207. Ожидаю выполнения моих приказаний по ис-



пользованию ПЛ и доклада, что сделано вами в результате анализа опыта первого полгода войны с тем, чтобы уменьшить потери своих подлодок и увеличить воздействие на коммуникации противника.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ЗАМЕСТИТЕЛЮ НАРКОМА ВМФ
АДМИРАЛУ ИСАКОВУ И. С.
ОБ УСИЛЕНИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПЕРЕВОЗКАМ
ПРОТИВНИКА НА ЧЕРНОМ МОРЕ**

№ 9/295

22 сентября 1942 г. 20.05.

В последнее время на Черном море противник значительно усилил перевозки между портами Румынии, Болгарии, Одессой. Крымом. Черноморский флот действует на коммуникациях противника только бомбардировочной авиацией, частично подлодками. Из 40 подлодок, имеемых в составе ЧФ, одновременно на позициях действует 4-5 подлодок, т. е. десятая часть имеемого состава подлодок, что явно недостаточно. Необходимо увеличить количество подлодок, особенно у берегов Крыма, северо-западной части Черного моря и в районе Эмине-Босфор.

КУЗНЕЦОВ

**ПРИКАЗ
О ПОРЯДКЕ ВЫДАЧИ ВОДКИ
ЛИЧНОМУ СОСТАВУ КОРАБЛЕЙ И ЧАСТЕЙ
ДЕЙСТВУЮЩИХ ФЛОТОВ И ФЛОТИЛИЙ**

№ 01040

10 декабря 1942 г.

В целях упорядочения выдачи водки личному составу кораблей и частей действующих флотов и флотилий приказываю:

1. Водку, положенную личному составу кораблей и частей действующих флотов и (флотилий) согласно приказу



НКВМФ № 0970 от 16 ноября 1942 г., выдавать одновременно с раздачей пищи в обед.

2. Для раздачи водки на кораблях и в частях выделить проверенных лиц из состава службы снабжения и старшин групп. Раздачу водки производить в присутствии непосредственных строевых начальников по еженедельным раздаточным ведомостям с ежедневной отметкой о выдаче водки. Строевые начальники отвечают за последствия неправильной раздачи водочных порций. Водку расходовать в пределах лимита, установленного военным советом флота (флотилии), с проведением расхода по продовольственному отчету.

3. Категорически запретить выдачу водки за прошедшие дни, а также передачу положенных водочных порций одним военнослужащим другому.

4. Военнослужащим, коим положена водка или вино по приказу НКВМФ № 0970-42 г., но которые не желают получать водочное довольствие натурой, или которым прием водки противопоказан по состоянию здоровья, выплачивать денежную компенсацию в размере:

- за суточную порцию — 100 гр. водки или 200 гр вина — 10 руб.
- за суточную порцию — 50 гр. водки или 100 гр. вина — 5 руб.

5. Довольствующим органам отпускать водку кораблям и частям только по чековым требованиям со своих продскладов.

6. Разрешить, в случае необходимости, выдачу до 100 граммов водки личному составу подводных лодок действующих флотов по усмотрению военных советов флотов, в зависимости от местных условий, взамен вина.

7. Начальнику УВЩХС ВМФ генерал-майору интендантской службы Языкову обеспечить к 1 февраля 1943 г. действующие флоты и флотилии калиброванной посудой для раздачи водки.

8. Начальнику технического управления ВМФ инженер-контр-адмиралу Орлову выделить для изготовления посуды необходимое количество белой жести.

КУЗНЕЦОВ



**ДИРЕКТИВА
КОМАНДУЮЩЕМУ ЧФ
О СЛАБОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПОДЛОДКАМИ
ДАННЫХ ВОЗДУШНОЙ РАЗВЕДКИ**

№ 9/425

13 февраля 1943 г. 01.55.

Крупнейшим недочетом в действиях подлодок на коммуникациях противника продолжает оставаться не использование подлодками данных воздушной разведки. Происходит это потому, что воздушная разведка либо отсутствует вовсе, либо данные ее идут на лодки недопустимо медленно и теряют в конечном итоге всякое значение. Основным тормозом к ликвидации этих недочетов является инертность в этом вопросе целого ряда штабных и командных инстанций. Командование и штаб бригады подлодок недостаточно настойчиво ставят вопрос о необходимости обеспечения операций подлодок разведкой, штаб флота, прямой задачей которого является организация взаимодействия, проявляет в этом вопросе недопустимую пассивность.

Считаю, дело может быть сдвинуто с места только при условии вашего личного в него вмешательства, а потому приказываю вам лично и под вашу ответственность в десятидневный срок.

1) Организовать обеспечение действий подлодок воздушной разведкой.

2) Установить связь подлодки-самолеты-разведчики (непосредственно или через спец. радио). Исполнение донести.

КУЗНЕЦОВ



**ПРИКАЗ
ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ НАГРАД
ЛИЧНОМУ СОСТАВУ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК,
ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ, КАТЕРОВ-ОХОТНИКОВ И
ЭКИПАЖЕЙ САМОЛЕТОВ ВВС ВМФ
ЗА ПОТОПЛЕНИЕ КОРАБЛЕЙ ПРОТИВНИКА**

№ 0408

3 июня 1943 г.

В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 31 мая 1943 г. № 761-189с приказываю:

1. Установить с 1 июня 1943 г. выдачу денежных наград личному составу подводной лодки, торпедного катера, катера охотника и самолета за потопление кораблей противника, в следующих размерах:

А. Личному составу кораблей ВМФ

а) за потопление линейного корабля противника:

Командиру корабля 25 000 руб.
Среднему и выше комсоставу по 5 000 руб. каждому.
Младшему комсоставу по 1 000 руб. каждому.
Краснофлотцам по 500 руб. каждому.

б) за потопление крейсера противника:

Командиру корабля 20 000 руб.
Среднему и выше комсоставу по 3 000 руб. каждому.
Младшему комсоставу по 1 000 руб. каждому.
Краснофлотцам по 500 руб. каждому.

в) за потопление миноносца или подводной лодки противника:

Командиру корабля 10 000 руб.
Среднему и выше комсоставу по 2 500 руб. каждому.
Младшему комсоставу по 600 руб. каждому.
Краснофлотцам по 300 руб. каждому.

г) за потопление транспорта противника:

Командиру корабля 3 000 руб.
Среднему и выше комсоставу по 1 000 руб. каждому.
Младшему комсоставу по 200 руб. каждому.



Краснофлотцам по 200 руб. каждому.

д) за потопление сторожевого корабля или тральщика противника:

Командиру корабля 2 000 руб.

Среднему и выше комсоставу по 500 руб. каждому.

Младшему комсоставу по 200 руб. каждому.

Краснофлотцам по 100 руб. каждому.

е) за потопление баржи, буксира или вооруженной шхуны противника:

Командиру корабля 1 000 руб.

Среднему и выше комсоставу по 300 руб. каждому.

Младшему комсоставу по 100 руб. каждому.

Краснофлотцам по 50 руб. каждому.

Б. Личному составу экипажей самолетов ВВС ВМФ:

а) за потопление миноносца или подводной лодки:

Командиру экипажа 10 000 руб.

Штурману 10 000 руб.

Стрелкам-радистам по 2 500 руб. каждому.

б) за потопление транспорта противника:

Командиру экипажа 3 000 руб.

Штурману 3 000 руб.

Стрелкам-радистам по 1 000 руб. каждому.

в) за потопление сторожевого корабля или тральщика противника:

Командиру экипажа 2 000 руб.

Штурману 2 000 руб.

Стрелкам-радистам по 500 руб. каждому.

г) за потопление баржи, буксира или вооруженной шхуны противника:

Командиру экипажа 1 000 руб.

Штурману 1 000 руб.

Стрелкам-радистам по 300 руб. каждому.



2. Общий расход на выдачу денежных наград за потопление корабля противника установить:

- а) за потопление линкора до 100 000 руб.
- б) за потопление крейсера..... до 75 000 руб.
- в) за потопление миноносца или подводной лодки до 50 000 руб.
- г) за потопление транспорта..... до 15 000 руб.
- д) за потопление сторожевого корабля или тральщика до 10 000 руб.
- е) за потопление баржи, буксира, шхуны..... до 5 000 руб.

3. В тех случаях, когда в потоплении корабля принимали участие несколько подводных лодок, катеров или самолетов, установленная пунктом 1 настоящего приказа денежная награда за каждый потопленный корабль распределяется между личным составом кораблей и экипажами самолетов, принимавшими непосредственное участие в этой боевой операции, решением военных советов флотов (флотилий).

4. Ввести в действие указания по установлению фактов потопления кораблей противника.

5. Выплату денежных наград личному составу кораблей и экипажей самолетов производить на основании решения военного совета флота, флотилии с отнесением расходов на § 1 ст. 1 сметы НКВМФ.

КУЗНЕЦОВ

«Утверждаю»

**Народный Комиссар Военно-Морского флота СССР
адмирал**

3 июня 1943 г.

КУЗНЕЦОВ



УКАЗАНИЯ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ФАКТОВ ПОТОПЛЕНИЯ КОРАБЛЕЙ ПРОТИВНИКА

Установить следующие признаки, свидетельствующие факт потопления корабля противника:

I. Для подводных лодок:

1. Зафиксированные звуки взрыва выпущенных торпед в соответствии с временем прохождения торпедой своего пути, дальности торпедной стрельбы, количеством торпед в залпе (вероятность попадания), размером и аргументами движения цели, с подтверждением гибели корабля противника разведывательными и агентурными данными.

2. Визуальное наблюдение факта потопления корабля противника командиром подводной лодки после залпа, как при атаке из подводного, так и надводного положения, с указанием времени наблюдения и краткой характеристикой поведения и действий корабля противника.

3. Разведывательные и агентурные данные, подтверждающие донесение о факте потопления корабля противника.

II. Для ВВС Военно-морского Флота:

1. Для одиночных торпедоносцев и бомбардировщиков наблюдение потопления корабля всем составом экипажа.

2. Для штурмовиков и других самолетов-наблюдение потопления корабля ведомыми или прикрывающими самолетами.

3. Фотоснимки, подтверждающие донесение экипажа о потоплении корабля.

4. Разведывательные и агентурные данные, подтверждающие донесение о факте потопления корабля.

5. Донесение надводных или подводных кораблей флота, наблюдавших потопление корабля.

III. Для торпедных катеров:

1. Визуальное наблюдение гибели корабля противника личным составом катера.

2. Визуальное наблюдение гибели корабля противника экипажами катеров (самолетов), действовавших вместе с катером, атаковавшим корабль противника.



3. Разведывательные и агентурные данные, подтверждающие донесения о факте потопления корабля противника.

IV. Для катеров ПЛО при потоплении подводной лодки противника:

1. Визуальное наблюдение командира корабля ПЛО о подводном взрыве, происшедшем сразу после взрыва глубинной бомбы и всплытие на поверхность обломков оборудования подводной лодки и трупов экипажа.

2. Разведывательные и агентурные данные, подтверждающие донесения о факте потопления подводной лодки противника.

НАЧАЛЬНИК ВВС ВРИО НАЧАЛЬНИКА УПП ВМФ
генерал-полковник авиации

ЖАВОРОНКОВ

ВРИО НАЧАЛЬНИКА УБП ВМФ
контр-адмирал

ШЕЛЬТИН

ДИРЕКТИВА
ВОЕННОМУ СОВЕТУ ЧФ
О СЛУЧАЯХ БЕЗУСПЕШНЫХ ТОРПЕДНЫХ АТАК

№ 9/599

19 июня 1943 г. 18.45.

В период с 15.05 по 14.06.43 г. на Черноморском флоте имели место четыре случая безрезультатных стрельб ПЛ ПЛ и один случай ТКА ТКА. ПЛ М-111 18.05 и 22.05 дважды безрезультатно атаковывала десантные баржи противника. ТКА ТКА № 75, 95 в районе Благовещенска 31.05 выпустили две торпеды по десантным баржам противника. Одна торпеда затонула, другая не взорвалась. ПЛ Щ-209 в районе Евпатория 10.06 тремя торпедами безрезультатно атаковала ТР противника, то же 17.06. Боевой опыт дей-



ствующих флотов показал безотказность действия нашего оружия, поэтому случаи безуспешных атак рассматриваю как результат не достаточной выучки командиров и небрежного приготовления оружия к использованию.

Предлагаю:

1. Тщательно проверить причины безуспешных атак ПЛ ПЛ и ТКА ТКА торпедами.

2. Обратить внимание на тщательную подготовку командиров ПЛ ПЛ и ТКА ТКА методам торпедных атак.

3. Использовать все возможности обучения командиров выходам на торпедные атаки, в системе командирской учебы приборам торпедной стрельбы особенно.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
КОМАНДУЮЩЕМУ ЧФ
О РАЗВЕРТЫВАНИИ ПОДЛОДОК
НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА**

№ 305/ш

8 сентября 1943 г. 20.50.

Учитывая отход войск противника перед Южным фронтом, возможность отрезать Крым с севера, отсюда еще более интенсивные перевозки у Крымского побережья, приказываю: 1. Развернуть максимальное количество подлодок у побережья Крыма, на коммуникациях с Румынией за счет снятия подлодок с позиции Босфора, других районов и максимальной их нагрузки в ближайший месяц. 2. Действия подлодок по перевозкам противника у побережья Крыма сочетать с разведывательными и торпедно-бомбовыми действиями ВВС. 3. Кроме торпедного оружия в данной обстановке считаю полезным более решительное использование артиллерии подлодок.

КУЗНЕЦОВ



**ДИРЕКТИВА
ВОЕННЫМ СОВЕТАМ ЧФ, СФ
О ЗАМЕНЕ ЭКИПАЖЕЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК**

№ 381/ш

15 декабря 1943 г. 22.20.

Донесите целесообразность замены экипажей двух-трех давно воюющих или слабо подготовленных ПЛ ПЛ свежими, полностью отработанными экипажами ПЛ ПЛ ТОФ тех же типов. В донесении укажите номера лодок с кратким обоснованием целесообразности замены экипажей.

КУЗНЕЦОВ

**ДИРЕКТИВА
ВОЕННЫМ СОВЕТАМ СФ, ЧФ
ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ УЧАСТИИ
КОМАНДИРОВ СОЕДИНЕНИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
В БОВЕВЫХ ПОХОДАХ**

№ 07/ш

8 января 1943 г. 04.00.

Подобно тому, как командиры авиационных соединений вплоть до командующего ВВС не пользуются достаточным авторитетом, если никогда лично не участвуют в боевых действиях, так и наши командиры соединений подлодок, включая и командиров бригад обязательно должны участвовать в боевых походах. Предлагаю заставить их, а также начальников штабов БПЛ обязательно лично участвовать в боевых походах.

КУЗНЕЦОВ



**Рапорт кэптана Фокса
командиру 2-й бригады подлодок Черноморского флота
о пребывании на ПЛ М-34**

У меня имеются следующие замечания за время пребывания на позиции на ПЛ М-34. Прежде всего мои замечания будут очень откровенными и, поскольку я имею много друзей на наших лодках, я уверен, что никто из них на мои замечания обижаться не будет. Мои замечания будут касаться, главным образом, разницы в несении патрульной службы английскими подводными лодками и подлодками Советского Союза, которые, несомненно, работают в разных условиях.

Первое, что мне кинулось в глаза, покидая базу, это наличие дерева на мостике и в надстройке, как-то: спасательные пояса, крюк, деревянный трап. Все это на английских подлодках в военное время снято и хранится на базе подводных лодок. По моему мнению, это наиболее опасно для подводной лодки, если она подвергается бомбардировке, так как деревянные предметы могут всплывать и обнаруживать местонахождение ПЛ.

1. Я был удивлен, что подводная лодка не погрузилась, сразу выйдя из базы для дифферентовки, а также, чтобы принять часть балласта цистерны главного балласта. Я знаю, что подлодка удифферентовалась в бухте за день до выхода в море, однако, когда подлодка погрузилась в 5 часов следующего утра, поддифферентовка заняла некоторое время. Если бы подводной лодке пришлось быстро уйти под воду, в случае встречи с противником, то она оказалась бы недостаточно удифферентованной для выхода в атаку. Я также был удивлен, что ПЛ в дневное время шла прямым курсом, не делая зигзагов. Я считаю, что ПЛ, покидая и возвращаясь в базу, не должна идти прямым курсом, а идти зигзагообразно. Зигзаг должен быть мелким. Английские ПЛ ПЛ всегда ходят зигзагообразным курсом днем и даже в светлые ночи. Если ПЛ ПЛ противника действуют и будут действовать в водах Черного моря, то несомненно они будут оперировать у ваших баз, также как ваши ПЛ ПЛ оперируют у баз противника, для



ПЛ противника не будет никакой трудности выйти в атаку на корабль, идущий прямым курсом. Этот вопрос касается не только русских ПЛ ПЛ, но также и надводных кораблей. Я и командер Эмброуз не раз наблюдали, как ваши корабли ходят прямым курсом, поэтому и делал свои замечания. По моему мнению, служба наблюдения на ПЛ за все время нахождения ПЛ в море неслась хорошо. Ночной прицел, установленный на мостике прост по своему обращению и хорош. Я считаю, что освещение репитера в боевой рубке слишком яркое. На английских ПЛ ПЛ на репитерах установлены реостаты, позволяющие увеличивать или уменьшать освещение последних. Вскоре, после выхода из базы на небольшом расстоянии была обнаружена ПЛ типа «Д», о пребывании которой в этом районе командиру ПЛ не было известно. Я считаю, что он должен был быть извещен и в особенности, если в районе ваших баз оперируют ПЛ ПЛ противника. В результате вибрации обломалось ограждение горизонтальных рулей и, ударяясь о корпус, производила много шума. Однако, этот недостаток вскоре был ликвидирован. По моему мнению, пользование надводным галюном в военное время представляет большую опасность. Если потребуются произвести срочное погружение, а в галюне кто-либо находится, то погружение займет больше времени. На английских ПЛ ПЛ категорически запрещено пользоваться надводным галюном в военное время. По моему мнению, на ПЛ ПЛ типа «М» должно быть 3 строевых командира, ибо эти ПЛ ПЛ используются на наиболее ответственных позициях в районах мелких вод и несение вахты в 2 смены очень трудно для командного состава. Особенно устает командир ПЛ. Кроме этого, для 3-го командира была бы хорошая практика. Он получил бы больше практики на ПЛ типа «М», чем, допустим, 6-й командир на ПЛ типа «Д».

На следующий день перед рассветом мы погрузились. Я считаю, что команда хорошо знает свое дело, хорошо выполняла свои обязанности во время погружения, а также во время подводного хода. По моему мнению, работа моторов вертикального и горизонтального рулей, мотора подъема перископа и в особенности дифферентовочная помпа



производят много шума. На английских ПЛ ПЛ давным-давно отказались от дифферентовочной системы. Если нужно удифферентовать ПЛ, то вода принимается или откачивается непосредственно за борт и никогда не перекачивается из одной дифферентной цистерны в другую. Я считаю, что при нахождении ПЛ на позиции, а также при переходах в подводном положении, вентиляция цистерн (кроме цистерн главного балласта при погружении) не должна производиться наружу, а должна производится внутрь ПЛ. На вашей ПЛ регенерация воздуха очень хорошая и, по моему мнению, гораздо лучше, чем на английских ПЛ ПЛ. Я очень бы хотел получить описание на русском языке вашей системы регенерации воздуха, чтобы послать своему адмиралтейству.

По моему мнению, гидроакустика на ПЛ недостаточно хорошая и не отвечает своим требованиям, я надеюсь, что ваши ПЛ ПЛ будут снабжены английскими гидроакустическими приборами «Асдик». Тренировка слухачей шумопеленгаторов на этом приборе занимает очень мало времени, хотя для тренировки ЗПС требуется очень много времени, но она на ПЛ не столь существенна. По моему мнению, имея недостаточно хорошие шумопеленгаторы, время всплытия с безопасной глубины на перископную глубину должно быть сокращено до минимума.

Я считаю, что система внутренней сигнализации и особенно на такой маленькой лодке, как «М» не совсем удачна. Слишком много звонков и ревунов, в то время, как можно было бы передавать голосом. На английских подводных лодках, как правило, имеется только два звуковых сигнала-боевая тревога и срочное погружение. Если ПЛ находится на перископной глубине и ей нужно уйти на большую глубину на английских лодках дается тот же сигнал, что и для срочного погружения.

Утром 21 сентября был обнаружен конвой из 2-х кораблей, который шел в сопровождении эсминца и двух катеров. Был дан сигнал боевой тревоги. Во время атаки я находился в центральном посту. Наблюдая за азимутальным кругом перископа, репитером [гироскопа] и глубиной хода ПЛ, я имел точное представление о произ-



водимой атаке. Мне кажется, что лодка не была достаточно хорошо удифферентована, так как во время атаки долгое время работала дифферентовочная помпа, за шумом которой трудно было слышать приказания командира. Атака была трудной, так как корабли шли зигзагом и имели охранение. Я считаю, что командир ПЛ занял очень хорошую позицию для атаки и атаковал с расстояния 5 кабельтовых. В 8.54 минуты был дан залп. Все были спокойны и находились на своих местах. Командир лодки поднимал перископ на большом ходу (по меньшей мере 4 узла) и я уверен, что перископ ПЛ был обнаружен как раз перед выстрелом. Однако, это не была вина командира, ибо он должен был смотреть в перископ, и ПЛ должна была иметь больший ход, так как она была недостаточно хорошо удифферентована. Возможно, что дифферентовка лодки изменилась после приготовления торпедных аппаратов к выстрелу.

2. Я считаю, что командир должен был выпустить не одну, а 2 торпеды. После выстрела подлодка привсплыла. Возможно, недостаточно хорошо отработала система БТС. Была заполнена цистерна быстрого погружения и ПЛ ушла на глубину. В момент залпа командир ПЛ видел, что на лодку шли эсминец и катер. После атаки командир лег на курс восток, чтобы оторваться от места атаки, уйти ближе к берегу и тем самым ввести в заблуждение атакующие ПЛ корабли. Спустя 45 секунд после выстрела послышался взрыв. Возможно, это был взрыв торпеды, попавшей в цель, ибо он отличался от последующих взрывов, сброшенных глубинных бомб. Я считаю, что, если торпеда не попала, мы бы услышали ее взрыв при падении на грунт, пройдя свою дистанцию. Английские ПЛ ПЛ зачастую, при выстреле нескольких торпед, слышат взрывы торпед, попавших в цель и спустя некоторое время взрывы остальных торпед, при падении их на грунт. После первого взрыва командир ПЛ лег на грунт и остановил работу всех механизмов. В лодке не было никаких шумов, стояла абсолютная тишина и мы слышали шум винтов катера и эсминца, проходивших, как раз, над нами и сбрасывающих глубинные бомбы. Бомбы рвались очень близко



и, по моему мнению, это были малые глубинные бомбы, поставленные на небольшую глубину. Одна бомба разорвалась над боевой рубкой. Погасло несколько лампочек, на мою голову посыпалось стекло, поврежден перископ и дифферентовочная помпа, вышло из строя много амперметров и вольтметров. Я не стану перечислять всех повреждений, ибо командир ПЛ наверняка доложил Вам более подробно. Во время бомбардировки, как командный состав, так и рядовой состав, были совершенно спокойны и вели себя очень хорошо. Поведение личного состава ПЛ М-34 может являться хорошим примером для личного состава всех ваших ПЛ ПЛ. Обращаясь к командиру ПЛ со смехом я сказал, что это хороший урок. Командир ПЛ спросил меня: «Что бы предприняла английская ПЛ, если бы она оказалась в таком положении?». Я сказал, что, по моему мнению, поскольку ПЛ была обнаружена, нельзя было оставаться на месте, а во что бы то ни стало надо оторваться от места атаки и уходить. Я был уверен, что мы могли это сделать, не будучи обнаружены. Я считал, что идти к берегу, ложиться на грунт и выжидать ночи, было бы не совсем правильным решением. По-моему, нужно было оторваться от противника и следовать на ост. Я порекомендовал командиру никаких цистерн не вентилировать наружу, не пускать никаких помп и перевести управление вертикальным и горизонтальными рулями вручную, идти на ост под одним мотором малым ходом. Командир ПЛ спросил меня, рекомендую ли я открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта. Он, по всей вероятности, читал мою беседу, где рекомендовалось открывать клапана вентиляции цистерн главного балласта во время бомбардировки. Однако, в моей беседе я имел ввиду только полторакорпусные и двухкорпусные лодки и, конечно, это, ни в коей мере, не относится к однокорпусным лодкам. Командир лодки последовал моим советам и мы начали отрываться от противника. Хотя после и было слышно много разрывов глубинных бомб, однако они не рвались так близко от нас, как раньше. Я понимал, что наш курс отхода был очень близок от минного поля и я не был уверен, что показания магнитного компаса верны. Я знал,



что до этого ПЛ подвергалась размагничиванию, после чего было произведено уничтожение девиации магнитного компаса. Я знаю ряд случаев, когда после бомбардировки глубинными бомбами на ряде английских ПЛ ПЛ показания магнитных компасов были неправильные. Хотя в данном случае магнитный компас и мог быть поврежден, однако поскольку нужно было знать курс точно, я порекомендовал командиру ПЛ включить гирокомпас. Я был уверен, что работа гирокомпаса не будет выслушиваться снаружи, хотя он и производил бы небольшие шумы внутри ПЛ. Командир ПЛ сначала не хотел включать гирокомпас, но после моего объяснения, что все командиры английских ПЛ ПЛ в первое время войны имели такое же мнение, как и командир ПЛ М-34 и что они всегда старались выключать сперри. Однако, им сейчас приказано не останавливать работу гирокомпаса, ибо на произведенных ряде экспериментов мы убедились, что шум работы Сперри не может быть выслушан при работе одного мотора на малом ходу. После этого, командир ПЛ приказал включить гирокомпас. Скоро же, после этого корабль противника прошел малым ходом прямо над нами, однако он нас не обнаружил и сбросил свои бомбы на некотором расстоянии от нас. После этого я был уверен, что мы уйдем без дальнейших повреждений. В 13.15 корабль противника прошел довольно близко от нас, и я был уверен, что это было случайно, и он не знал нашего места, ибо он сбросил бомбы через некоторый промежуток времени после того, как мы его слышали, и что эти бомбы были сброшены кораблями противника, охотившимися за нами, которые они бросали через каждые 30 минут или час. Этим они хотели заставить нас думать, что они все еще нас преследуют и чтобы заставить лодку лежать на грунте. С момента отрыва от грунта и до момента всплытия в надводное положение ПЛ все время шла со скоростью 2 узла, иногда давала 4. Мы уходили все дальше и дальше от места атаки корабля противника и всплыли, примерно, в 9 часов вечера на расстоянии около 30 миль от места атаки. Если бы перископ не был бы поврежден, я бы посоветовал командиру ПЛ всплыть под перископ, посмотреть



на горизонт, чтобы убедить себя, что поблизости никаких охотников нет, и что бомбы рвутся на большом расстоянии от нас. Я бы рекомендовал каждому командиру ПЛ, если он оторвется от противника, то через некоторое время привсплыть под перископ, чтобы убедиться что его не преследуют. Будучи уверен, что за ним не охотятся, командир ПЛ и команда будут себя чувствовать более спокойно. Посмотреть в перископ, при первой возможности, необходимо, т.к. это имеет большое моральное значение для к-ра ПЛ и если ПЛ находится в подводном положении и слышит взрывы глубинных бомб, командир будет всегда думать, что его преследуют. Около 14 часов вечера я пошел в дизельный отсек и сказал несколько слов на русском ломанном языке находящейся там команде, которая чувствовала себя хорошо, были все в веселом настроении. Утром, 22 сентября я имел небольшую беседу со свободной от вахты команды, во время которой мне было задано ряд вопросов. Поведение командного и личного состава во время бомбардировки было очень хорошее.

Уроки даны:

1-й урок: русские ПЛ ПЛ могут переносить глубинные бомбы. В начале противник бросал на нас малые глубинные бомбы, однако, по моему мнению, позже они сбрасывали более крупные бомбы. Я считаю, что необходимо держать в большом секрете то, что малые глубинные бомбы, рвавшие вблизи ПЛ, не принесли ей больших разрушений, ибо если это дойдет до противника, он может отказаться от малых глубинных бомб и применять только крупные.

2-й урок: Бесполезно бросать малые глубинные бомбы по подлодке по одной бомбе. Глубинные бомбы должны быть крупные и сбрасываться группами с различной установкой глубины. При разрыве одной глубинной бомбы ПЛ, получив сотрясение, быстро приходит в нормальное положение. Однако, при разрыве одновременно несколько глубинных бомб на разной глубине, ПЛ получает сильные сотрясения, причиняющиеся большие разрушения. ПЛ очень трудно уничтожить глубинными бомбами и английские противолодочные корабли никогда не бросают менее



5-ти бомб сразу. Иногда бросают 12 и даже больше с раз-
ной установкой глубины.

3-й урок: Противник делает совершенно правильно, когда охотится за ПЛ в р-не ее обнаружения до темноты (бомбы были слышны по меньшей мере в течение 8 часов после начала бомбардировки) и, возможно, что против-
ник в этом р-не имеет противолодочные корабли, ожида-
ющие всплытия ПЛ в ночное время. ПЛ ПЛ должны пом-
нить это и должны отрываться и уходить с места, где
они подвергались бомбардировке.

4-й урок: Сразу, сейчас сделать ваши ПЛ ПЛ бесшум-
ными невозможно, но можно довести шумы до минимума,
путем перехода на ручное управление рулями, с включен-
ным гирокомпасом, идти малым ходом под одним мото-
ром. В таком положении ПЛ выслушать трудно. Пример-
ом может служить ПЛ М-34. Опыт также показал, что
управление горизонтальными и вертикальными рулями в
ручную не выматывает рулевых. Я рекомендовал бы, если
это возможно, приспособить подъем перископа вручную,
т.к. в настоящее время мотор подъема перископа на ва-
ших ПЛ ПЛ остается почти единственным механизмом,
который в данный момент обесшумить нельзя. Я так-
же рекомендовал бы, если это возможно, поскорее поста-
вить на резиновые амортизаторы все наиболее важные
приборы, как-то: амперметры, вольтметры, глубомеры и
т.д. Всегда иметь один глубомер выключенным. Надо ожи-
дать, что ваши ПЛ ПЛ будут иметь в дальнейшем более
серьезные повреждения, но не надо бояться этого, ибо кон-
струкция русских подводных лодок показывает, что они
могут переносить глубинные бомбы.

5-й урок: Если ПЛ попала подходящая цель и она выш-
ла в атаку, не надо жалеть торпед, а надо выпускать
столько в залпе, сколько позволяет конструкция торпед-
ных аппаратов и надо считаться с возможностью всплы-
тия ПЛ в момент залпа. Мне говорили, что вы не имее-
те недостатка в торпедах. Мое мнение, не жалея торпед,
если подвернулась возможность, посылай во врага все, что
ты можешь.

6-й урок: Позиция, на которой находилась ПЛ М-34, яв-



ляется такой позицией, на которой ПЛ ПЛ всегда могут встретить цель. Я хотел бы побеседовать с командиром 2-й БПЛ, капитаном 1-го ранга Соловьевым, об использовании ваших ПЛ ПЛ на данной позиции в дальнейшем, как на наиболее ответственном участке коммуникации врага. Я очень благодарен капитану 1-го ранга Соловьеву за то, что он предоставил мне возможность выйти на эту позицию, а также очень благодарен командиру ПЛ М-34, капитан-лейтенанту Голованову, его командирам и команде за их большую любезность и хорошее отношение ко мне, как к пассажиру на их боевой и очень чистой ПЛ.

25 сентября 1941 г.

Кэптен Фокс

Переводчик старший лейтенант Тарасов

(ОЦВМА, ф. 32, д. 5532, л. 282-291. Данный документ, представляющий собой предложения британского офицера-подводника по поводу эффективного использования советских подводных лодок после его участия в боевом походе ПЛ М-34 в рамках обмена боевым опытом)

Предложение капитана Фокса по использованию наших ПЛ ПЛ

Диаграмма, приложенная к схеме, рассматривает пребывание двух подводных лодок в течение одного месяца на важной линии коммуникации противника между болгарскими портами и Констанца. Некоторые корабли противника идут по маршруту Констанца в устье Дуная, но их не так много и я предпочел бы взять лодки с позиции у Сулины и использовать к югу от Констанцы. Прилагаемая диаграмма рассматривает использование на позиции 6 ПЛ ПЛ типа «М» и 3 ПЛ ПЛ типа «Щ» и позиция остается без лодок только (исключая зарядку батареи) в течение одной ночи, когда ПЛ покидает позицию, ибо на следующее утро прибывает заменяющая ПЛ. Из первой схемы можно видеть, что использование пяти ПЛ типа «М». Каждая ПЛ получает 13 дней в базе и 7 дней в море.



Предположим, что одна из лодок временно выйдет из строя, однако несение позиционной службы может быть выполнено четырьмя ПЛ, но с таким расчетом, что ПЛ ПЛ будут находиться 9 дней в базе и 7 в море. Если одна ПЛ выйдет из строя, несение позиционной службы на недолгое время могут выполнять три типа «Щ» с таким расчетом, что они будут 9 дней в базе и 9 дней в море.

Замечания о позициях.

Кажется, наилучшей позицией является позиция между Мангалия и Констанца и я бы имел одну лодку здесь. ПЛ ПЛ, идущие на эти позиции могут использовать фарватер против Тузлы и при оставлении позиции они могут уходить либо этим же фарватером, либо фарватером, находящимся против Констанцы. Если ПЛ уходит с позиции, используя фарватер против Тузлы ночью, она может пройти вблизи ПЛ, идущей ей на смену. Однако, это не будет играть значения, так как каждая ПЛ будет предупреждена о возможности встречи ПЛ в эту ночь в данном районе, а также им должно быть приказано не атаковать ПЛ ПЛ в этом районе. Между базой и входным фарватером на позицию уходящая и возвращающаяся ПЛ ПЛ, должны идти разными маршрутами, так как, в случае преждевременного ухода с позиции (допустим использовали торпеды), они могут встретиться на пути. Я бы посоветовал использовать лодки, упомянутые во второй схеме, на позиции к югу от Мангалии, если это не слишком близко к болгарской границе. ПЛ ПЛ подходят на позицию и уходят с позиции к югу от Мангалии. Если использовать указанную выше позицию нельзя, я бы посоветовал использовать ПЛ ПЛ, указанные в первой схеме, между Констанцей и Тузла, а указанные ПЛ ПЛ во второй схеме между Тузла и Мангалия. В этом случае все лодки должны использовать фарватер против Тузлы. В этом случае одну из схем нужно передвинуть на два дня, во избежание прибития на позицию одновременно двух лодок. Если между Констанца и Мангалия оперируют две ПЛ, фарватер использовался бы очень часто, что было бы необходимо приказывать ПЛ не атаковать подводные лодки во всем этом районе. Это не будет играть роли, ибо основной задачей их



является атака кораблей противника, а также противник имеет мало ПЛ ПЛ в этом районе. Прилагается схема действия ЭМ в этом районе. Задачей этой операции является атака линии коммуникации конвоев противника между Констанца и Мангалия в ночной время эсминца. Операция, возможно, немного опасная для эсминцев, но я считаю, что она оправдывает себя по следующим причинам:

1. Конвои противника в настоящее время следуют на линии Мангалия-Констанца без каких-либо помех, кроме подводных лодок.

2. Эта операция будет иметь очень большой моральный эффект на врага, даже в том случае, если не будет потоплено ни одного корабля противника, а эсминец получает повреждения. Эта операция может остановить движение конвоев противника на некоторое время, ибо они не будут знать когда такая же операция повторится.

3. Кроме этого, эта операция имела бы большую моральную поддержку для наших ПЛ ПЛ, действующих в этом районе. Я знаю из опыта, что известие о действии своих надводных кораблей, иногда приходящих в район действия своих подводных лодок и атакуя здесь корабли противника, очень ободряет ПЛ ПЛ. Кроме того, противолодочные корабли противника не чувствовали бы себя в безопасности. Подобные операции очень часто проводились английскими крейсерами и эсминцами у южного побережья Норвегии, несмотря на наличие крупных воздушных сил противника в Ставангере. Прежде, чем начать эту операцию, надо приказать своим ПЛ ПЛ покинуть этот район на ночь или же уйти ближе к берегу противника, лечь на грунт и не атаковать никаких кораблей в течение этой ночи. Если ПЛ ПЛ уходят к берегу противника, эсминцам должно быть приказано не атаковать подводных лодок в этом районе. Предположим, что темное время суток продолжается с 20 до 6 часов, и, что если эсминцы идут со скоростью 25 узлов (кроме района между Мангалия и Констанца, где они могут идти малым ходом), расстояние которое должны пройти эсминцы, идущие курсом, который я рекомендовал бы, около 480 миль. Эсминцы покидают Севастополь около 15 часов



и идут со скоростью 25 узлов 120 миль в северо-западном направлении, как бы направляясь в Одессу. В 20 часов, с наступлением темноты, ложатся на курс зюйд-вест по направлению к Констанце, что составит еще 120 миль и они прибудут в район Констанцы в 01.00. Расстояние от Констанцы до Мангалии около 25 миль, которое они могут покрыть к 03.00 или же ранее, если они никого не встретят. Если эсминцы никого не обнаружили и сами не были обнаружены, я бы посоветовал дать по Мангалии несколько залпов для того, чтобы обратить на себя внимание противника. В 03.00 эсминцы направляются в Севастополь и к 06.00. (начало рассвета) будут в расстоянии 75 миль от берегов противника. Им потребуется пройти еще около 150 миль (6 часов при скорости 25 узлов). Если это потребуется и будет возможно, для сопровождения эсминцев могут быть посланы истребители на этот участок пути. Если эсминцы могут идти со скоростью больше 25 узлов, операция займет меньше времени и они к началу рассвета, таким образом, будут дальше от берегов противника.

29 сентября 1941 г.

Переводчик старший лейтенант Тарасов

(ОЦВМА, ф. 32, д. 5532, л. 262-266. Данный документ, представляющий собой впечатления об участии британского офицера-подводника в боевом походе советской подводной лодки в рамках обмена боевым опытом.)



ОБ АВТОРЕ



Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, выпускник СВВМИУ-1975, Академик Петровской академии наук и искусств, кандидат военных наук, вице-президент Союза ветеранов-подводников ВМФ и ВМС Автономной Республики Крым.

Родился в г.Одесса 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, работал в сфере ЖКХ, МЧС и Федеральной государственной службы занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор многочисленных публикаций и изданий по истории Подводного Флота, книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Верхневолжья, Одессы, Севастополя, Харькова, Запорожья, Николаева, Херсона, Донецка, погибших в XX веке и книг: «Севастопольский Морской Кадетский Корпус-Севастопольское



Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «252 рота СВВМИУ-1975», «Книга Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Не служил бы я на флоте...», «Подводные лодки Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Не служил бы я на флоте...», «Черноморский Подплав 1907-2011», «Мартиролог погибших подводных лодок Отечества», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор восстановления памятника погибшим морякам-подводникам пл «Камбала» в Севастополе.

За высокие достижения в военно-морской общественной деятельности в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды – ордена «Золотая Звезда». Участник 43-го, 44-го и 48-го Международных Конгрессов Подводников в Москве, Шербуре, Париже и Стамбуле, Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945. Справочник. 2002г.
2. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904-1991. 1999г.
3. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Воениздат. 1974г.
4. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990г.
5. Исторические журналы соединений подводных лодок ВМФ.
6. Исторические журналы подводных лодок ВМФ.
7. Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.
8. Документы Российского государственного архива ВМФ. г.Санкт-Петербург.
9. Документы архивного отдела ЦВМА МО РФ г.Москва.
10. Ю.А.Русин. Книга памяти подводников. С-Петербург. 1994г.
11. Басов А.В. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. Воениздат.1988г.
12. Вангородский В.И. Герои Отечественного подводного флота. ГУ «Музей подводных сил России им.А.И.Маринеско». 2004г.
13. Военно-Морской флот СССР. Фотоальбом. Планета. 1982г.
14. Информационно-исторический альманах Союза подводников России» №-6.Гермес.2005г.
15. Дмитриев В.В. Морской энциклопедический словарь». В 2-х томах. Судостроение. 1994г.
16. Дрожжин Г.Г. Асы и пропаганда. Яуза, ЭКСМО. 2004г.
17. Спасский И.Д. История отечественного судостроения. Судостроение. 1995г.
18. Коршунов Ю.Л. Строков А.А. Торпеды ВМФ СССР. Коршунов Ю.Л. 1994г.



19. Стрельбицкий К.Б. Во имя России. Альманах «Подводник России». Спецвыпуск. 2003г.
20. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Судпромгиз. 1963г.
21. Книга Памяти подводников Военно-Морского флота, погибших в XX веке. Комиссия по увековечиванию памяти подводников. С-Петербург. ИПК «Вести». 2006г.
22. Подводные лодки ВМФ СССР. Справочник. СПб, «Галея Принт», 2006.
23. Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. СПб, 1991-2008.
24. Судостроение. Журнал. СПб, 1991-2008.
25. Военный парад. Журнал военно-промышленного комплекса России. М., 1997-2008.
26. Морской сборник. Журнал. М., 1990-2008.
27. Г.Гавриленко, Ф.Дмитриев, И.Каутский Книга Памяти подводников Военно-Морского Флота, погибших в годы Великой Отечественной войны. 1997 г.
28. А.Е.Тарас Подводные лодки Второй мировой войны. 2004 г.
29. И.Г.Дроговоз. Большой флот страны Советов. 2003 г.
30. А.Б.Широкоград Оружие отечественного флота. 2001г.
31. А.В.Платонов. Энциклопедия Советских подводных лодок 1941-1945 гг.
32. С.С.Бережной. Корабли и суда ВМФ СССР 1928 – 1945.
33. А. Смагин А. К.Стрельбицкий. П.Боженко. А.Воронов Тайны подводной войны. Выпуск 5. Московский клуб истории флота. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904-1991г.
34. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990 г.
35. С.Н.Хаханов. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945гг. 1970 г.
36. Г.А.Аммон. Н.Ю.Березовский. Боевая летопись Военно-морского флота. 1917-1941. Москва. Воениздат.



- 1992 г.
37. Ю.А.Максимов. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. при воздействии оружия противника. Москва. Воениздат.1956г.
 38. М.Э.Морозов. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. Летопись боевых походов. 2003 г.
 39. Советская историческая энциклопедия. Том.12. Москва. 1969 г.
 40. Военно-исторический журнал. 1996 г.
 41. Черноморский судостроительный. Ленинград. 1973 г.
 42. В.И.Дмитриев. Советское подводное кораблестроение. Москва. 1990 г.
 43. С.А.Базилевский. В.И.Дмитриев. Краткая история советского подводного кораблестроения. Ленинград. 1982 г.
 44. Центральный военно-морской музей (рукописно-документальный фонд).
 45. Морской сборник. 1936 г. №-12.
 46. Советская Военная Энциклопедия. Москва. 1979 г.
 47. Великая Отечественная война Советского Союза 1941-1945 гг. Краткая история. Москва. 1970 г.
 48. История великой Отечественной войны 1941-1945 г. Москва. 1963 г.
 49. История Второй мировой войны 1939-1945 гг. Москва. 1980 г.
 50. Морской сборник. 1996 г. №-9.
 51. Ветеран-подводник. №-2.1998 г.
 52. Ю.И.Александров. А.Н.Гусев. Отечественные подводные лодки. В.Т. С-Пб. 2004 г.
 53. С.А.Базилевский. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб. 1996 г.
 54. Справочник по корабельному составу Черноморского флота. Москва. 1944 г.
 55. С.С.Бережной. Корабли Отечества. 1997 г.



56. А.В.Платонов. Энциклопедия советских подводных лодок 1941-1945 гг. СПб. 2004 г.
57. Е.А.Шитиков. В.Н.Краснов. В.В.Балабин Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. Москва. 1995 г.
58. Сборники характерных аварий кораблей ВМФ. Москва. 1942, 1943, 1944 гг.
59. П.З.Голосовский. Подводные лодки периода 1926-1945 гг. Ленинград. 1979 г.
60. Бережной С.С. Корабли Отечества. вып. 1. Подводные лодки. часть 2 (I-IX-бис серии). Харьков: АТФ, 1997.
61. Боженко П.В. Несчастливая черноморская троица. Субмарины на войне / № 1. Львов, 1996.
62. Боженко П.В. Подводные лодки типа Н (АГ) в Первой и Второй Мировых войнах. Субмарины на войне / № 3. – Львов, 1996.
63. Военные моряки – герои подводных глубин (1938 – 2005). Биографический справочник. Москва,
64. Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение М.: Военное издательство, 1990.
65. Доценко В.Д. Мифы и легенды Российского флота М.: Олма Пресс, 2000.
66. Игнатьев Э.П. Подводные лодки XII серии. СПб: Гангут, 1996.
67. История отечественного судостроения. / под ред. И.Д.Спасского. т. IV. СПб: Судостроение, 1996.
68. Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных вальтов. Хроника начального периода советского подводного плавания 1918 – 1941. М.-СПб: Центрополиграф, МиМ-Дельта, 2006.
69. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Летопись боевых походов. ч. 1 Краснознаменный Балтийский флот. М.: Полигон, 2001.
70. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Летопись боевых



- походов. ч. 2 Черноморский флот. М.: Стратегия КМ, 2003.
71. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот. О подводных лодках и подводниках. 1922 – 1945 г.г. М.: АСТ, Транзиткнига, 2006.
 72. Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
 73. Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Щуки». Легенды советского подводного флота. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
 74. Норченко А.Н. Итальянские sommergibile на Черном море. «Подводный флот» № 2. СПб: Галей Принт 1999 г.
 75. Платонов А.В. Советские боевые корабли 1941-1945 гг. ч. III. Подводные лодки. – СПб: Цитадель, 1996.
 76. Платонов А.В. К вопросу о победах на море в Великой Отечественной войне. «Гангут» вып. 27. СПб, 2001.
 77. Римкович В.П. Подводные лодки на Черном море. Одесса: 2000 г.
 78. Русский архив. Великая Отечественная. т. 7-1 (18) М.: Терра, 1997.
 79. Русский архив. Великая Отечественная. т. 10 (21) М.: Терра, 1996.
 80. Русский архив. Великая Отечественная. т. 6 (17) М.: Терра, 1996.
 81. Стрельбицкий К.Б. Во имя России. Мартиролог черноморских подводников Отечества 1941 – 1945). «Подводник России», М., 2003.
 82. Фронт проходил под водой. Боевые походы подводных лодок в годы Великой Отечественной войны. – СПб: ФГУП «Малахит», 2003.
 83. Шнюков Е.Ф., Митин Л.И., Цемко В.П. Катастрофы в Черном море. Киев: Манускрипт, 1994.
 84. Правдюк В.В. Морские дороги. Либава-Кронштадт-Вашингтон. Выборг: Фантакт, 1994 г.
 85. Холостяков Г.Н. Вечный огонь. М.: Воениздат, 1978.



86. Балакин С.А., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «С». «Морская коллекция» № 2-2000.
87. Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (III, V, V-бис и V-бис-2). «Морская коллекция» № 2-2002.
88. Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии). «Морская коллекция» № 4-2002.
89. Альманах «Тайны подводной войны». Выпуски №№ 5 – 23. – Львов, 1999 – 2007.
90. Боженко П.В., Воронов А.Ф., Смагин А.А., Стрельбицкий К.Б. Мартиролог русских и советских подводных лодок 1904 – 1991. (вып. № 5).
91. Иващенко В.Н., Смагин А.А. «Большой террор» и советский подплав: офицеры-подводники, репрессированные в конце 1930-х годов. (вып. № 21).
92. Стрельбицкий К.Б. Последний поход черноморской подводной лодки Щ-203. (вып № 15).
93. Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июне 1942 года продовольствия в осажденный Севастополь: хроника и статистика. (вып. № 22)
94. Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июле 1942 года личного состава с Кавказа в Севастополь и вывоз эвакуированных из Севастополя на Кавказ: хроника и статистика. (вып. № 21)
95. Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июне 1942 года боеприпасов в осажденный Севастополь: хроника и статистика. (вып. № 23)
96. Стрельбицкий К.Б. Катастрофа черноморской подводной лодки ТС-2 (вып. № 23)
97. Таламанов П.Н. Моя версия гибели черноморской подводной лодки Щ-204 (вып № 22)
98. Устименко И.Г. Гибель подводной лодки Щ-210 (вып.



№ 12).

99. Устименко И.Г. Находка у берегов Болгарии. (вып. № 13).

100. Хильгрубер А. Эвакуация Крыма в 1944 году. (№ 2-1999).

101. Газета «Ветеран-подводник» 1994 – 1996 гг.

102. Интернет-сайты: www.deepstorm.ru, www.navy.ru, www.allaces.ru, www.wunderwaffe.ru, www.submariners.narod.ru, www.submarine.id.ru, www.ruslodra.narod.ru, www.town.ural.ru.ship, www.transport.ru, www.silent-hunter.ru, www.militera.ru.



Содержание:

Обращение к читателям

• 5 •

От автора

• 7 •

Действия подводных лодок
в годы Великой Отечественной войны

• 10 •

Подводные лодки тип «АГ»

• 34 •

Подводные лодки тип «Д»

• 49 •

Подводные лодки тип «Л»

• 65 •

Подводные лодки тип «М»

• 87 •

Подводные лодки тип «С»

• 118 •

Подводные лодки тип «Щ»

• 143 •

Подводная лодка ТС-2

• 195 •

Аэро-подводная лодка «Пигмей»

• 196 •

Подводные лодки проекта А615

• 205 •

Подводные лодки проекта 613

• 209 •

Приложение

• 226 •

Об авторе

• 241 •

Литература и источники

• 242 •

Літературно - художнє видання

Бойко Володимір
«ТРАГЕДІЇ
ЧОРНОМОРСЬКОГО
ПОДПЛАВА»

Редактор
Бойко В.

Дизайн та верстання
Козирев С.

Формат 30х42/4. Папір офсетний.
Гарнітура SchoolBook. Друк офсетний.
Умов. друк. арк. _____. Наклад _____ прим. Зам.№ _____

Видавець Бакулін В.А.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
№СВ-006 від 24.07.2009 р.
м. Севастополь, проспект Перемоги б.26, кв. 54.

Друк: СПД Бакулін В.А.
bakulin_va@rambler.ru