

Н . Х Р О М О В

**ПОДВОДНЫЕ СИЛЫ  
БАЛТИЙСКОГО  
ФЛОТА**



**1906-2006**

ИЗДАТЕЛЬСТВО «КЛАДЕЗЬ»  
КАЛИНИНГРАД  
2006

УДК 359-072

ББК 68.7

Хромов Николай Елизарович

X 94 Подводные Силы Балтийского флота. Н.Е.Хромов. - Калининград, 2006. - 224 с:  
фот. - (Посвящается 100-летию Подводных Сил России)

ISBN 5-901597-23-0 : Б.ц., 1000 экз.



## ОТ АВТОРА

Предлагаемая книга расскажет читателю об истории развития подводных лодок Балтийского флота от постройки «потаенного судна» Ефимом Никоновым в 1724 году до наших дней, когда 28 июля 2005 года была заложена на Адмиралтейских верфях в Санкт-Петербурге подводная лодка «Кронштадт». В книге отражены боевые действия подводных лодок в русско-японской, 1-ой Мировой и Великой Отечественной войнах, а также послевоенного развития Подводных Сил Флота. Здесь нашли место вопросы создания 14-й эскадры подводных лодок Балтийского флота, работа ветеранской организации подводников и воспоминания ветеранов.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

Выражаю свою признательность и благодарность:

1. Почетному Командующему Балтийского флота адмиралу Егорову Владимиру Григорьевичу, который посоветовал мне написать о 14-й эскадре подводных лодок Балтийского Флота и помог в издании этой книги.
2. Командующему Балтийским Флотом - подводнику, адмиралу Валуеву Владимиру Прокофьевичу - за советы, помощь и поддержку.
3. Капитану 1 ранга Щеголеву Валерию Павловичу, профессору Академии военно-исторических наук, за оказанную помощь в подготовке материалов.

Сегодня нет уже самого мощного объединения Балтийского Флота - 14-й эскадры подводных лодок, - так распорядилась сама Жизнь, но остались подводники, которые служили вместе со мной на эскадре. Низко кланяюсь вам всем за совместную службу и огромную помощь, которую вы оказывали в укреплении боевой готовности, в обучении и воспитании подводников. Здоровья всем вам и благополучия, дорогие сослуживцы.

Н. Хромов

Председатель Совета ветеранов - подводников БФ,  
вице-президент международной Ассоциации ветеранов  
подводного флота и моряков подводников,  
профессор, вице-адмирал.

г.Калининград, 2006 г

**УВАЖАЕМЫЕ МОРЯКИ  
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА!**



19 марта 2006 года исполняется 100 лет со дня создания Подводных Сил России. Для нас - балтийцев эта дата имеет особое значение: здесь, на Балтике, была создана в 1724 году Е.Никоновым первая подводная лодка - «потаенное судно», а в 1903 году в Петербурге по проекту И.Бубнова была построена первая боевая подводная лодка «Дельфин», которая вместе с другими лодками России приняла участие в русско-японской войне 1904-1905 гг. В Либаве в 1906 году создан первый в России Учебный Отряд подводного плавания, который стал настоящей кузницей кадров подводников. Уже в наше время здесь на Балтийском флоте, в 1976 году была сформирована первая эскадра подводных лодок, которой командовал автор предлагаемой книги «Подводные силы Балтийского флота» вице-адмирал Хромов Николай Елизарович. Книга рассказывает об историческом пути развития подводных сил России, о боевых действиях подводных лодок в годы войн и в послевоенный период их развития.

Сердечно поздравляю всех воинов Балтийского флота с праздником - 100 летним юбилеем Подводных Сил России!

Доброго вам здоровья, счастья и благополучия!

Командующий Балтийским флотом  
адмирал

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'В.П. Валуев', written over a white background.

В.П.Валуев

## ВВЕДЕНИЕ

19 марта 2006 года исполняется 100 лет Подводным Силам России. Столетний юбилей - знаменательное событие не только для Военно-Морского флота, но и всю Российского государства.

Именно 19 марта 1906 года император России Николай II подписал Указ о выделении подводных лодок в самостоятельный род сил флота. Эта дата и определила официальный День рождения Подводных сил России. За короткий в историческом плане срок Подводный флот России прошел славный героический путь и стал одной из главных ударных сил Военно-Морского флота, способной самостоятельно и во взаимодействии с другими силами эффективно решать как оперативно-тактические, так и стратегические задачи.

Учреждение профессионального праздника - дань силе духа и мужеству моряков-подводников, деятельность которых на протяжении всей истории ВМФ отличалась высокой боевой активностью, ответственностью и профессионализмом.

Для Балтийского флота День моряка-подводника имеет особое значение. Здесь, на Балтике, была построена первая русская подводная лодка в 1724 году Ефимом Никоповым. В 1903 году талантливый военный инженер Иван Бубнов создал проект и построил первую боевую подводную лодку «Дельфин», а уже через год лодки этого проекта защищали интересы России в русско-японской войне 1904 - 1905 годов. На Балтике, в Либаве, был создан первый в России Учебный Отряд подводного плавания по подготовке командиров подводных лодок и специалистов младшего командного и рядового состава (1906). Здесь впервые начали разрабатываться основы боевого использования подводных лодок.

Повышенный интерес к развитию подводных лодок был обусловлен в первую очередь уникальным свойством подводных лодок - действовать скрытно. Скрытность и внезапность

- важнейшие качества, неременный атрибут достижения успеха в боевых действиях. Поэтому не случайно подводные лодки, родившись как прогулочное средство, тут же перешли в военную сферу.

Идея подводного плавания с незапамятных времен занимала умы многих талантливых инженеров и простых людей. Не обошли стороной эти идеи и нашу Русь. Архивные материалы утверждают, что еще в XII веке запорожские казаки во время боевых походов опрокидывали вверх дном свои легкие лодки, и укрывшись под ними, незаметно подкрадывались к неприятельскому берегу и за счет скрытности и внезапности добивались успеха. В Турции и сегодня можно услышать о том, что еще в древние времена северные славяне скрытно подходили к берегу и неожиданно появлялись «прямо со дна», наводя страх и ужас на турецкие войска и местное население. В этих разговорах, передаваемых из поколения в поколение, содержится историческая правда, которая заключается в том, что на Руси еще в древние времена строили большие лодки, в которых воины и гребцы были закрыты сверху настилом, а сами лодки были устроены таким образом, что после посадки в них войск они переходили в полупогруженное состояние и поэтому становились менее заметными со стороны. С подходом к берегу в темное время суток, воины быстро поднимались для высадки и создавалось впечатление, что они «поднимаются прямо со дна».

Как известно, первая лодка в мире была построена в 1620 году в Англии голландцем Корнелием Ван-Дреббелем для прогулочных целей. В ней могло разместиться 8 пассажиров. Лодка погружалась всего на 4-5 метров и двигалась с скоростью 2 узла с помощью 12 гребцов.

В России первую лодку построил Ефим Никонов в 1724 году. Петр I поддержал идею строительства «потаенного судна», однако после смерти Петра I, в 1725 году, чиновники к изб-

ретенцию Е.Никонова не проявили никакого интереса и его изобретение осталось забытым. И лишь 100 с лишним лет спустя, после поражения России в войне с Турцией (1853-1856гг.), на патриотической волне появились проекты подводных лодок, авторы которых торопили Правительство и Морское ведомство строить по их проектам подводные лодки и с их помощью отомстить туркам за поражение. Однако большинство из этих проектов были слабыми и не подкреплялись необходимыми расчетами. Лишь три проекта: К.Шильдера (1984г.), И.Александровского (1866г.), С.Джевецкого (1879г.) были приняты Ученым Комитетом и по ним были построены подводные лодки, но все они по разным причинам не нашли применения в военном деле.

Важным этапом развития подводных лодок в России явилось строительство боевой подводной лодки «Дельфин» в 1903 году по проекту военного инженера Ивана Григорьевича Бубнова. Проект оказался удачным, так как воплотил в себя все передовые идеи в подводном строительстве и сулил большие надежды в дальнейшем развитии подводных лодок. Но не успели еще высохнуть чернила на Акте приемки «Дельфина» в состав флота, как разразилась война. Япония, внезапно напав в январе 1904 года на русскую эскадру в Порт-Артуре, в первые же дни потопила пять лучших кораблей России. Инициатива перешла к Японии. Россия, как великая морская держава, не могла согласиться со сложившейся ситуацией и в спешном порядке начала искать пути восстановления нарушенного равновесия сил на Тихоокеанском театре военных действий. Необходимо было определить силы, способные нанести мощный ответный удар по флоту Японии и тем самым смыть позор первых поражений. Это диктовалось и политической обстановкой: в России назревала революция. Очевидно, в этой обстановке в Морском ведомстве и правительственных кругах, на основании только что полученных положительных результатов испытаний первой боевой подводной лодки и родилась идея отомстить самураям с помощью подводных лодок... И вот уже закончены расчеты в Морском ведомстве, и сделан вывод, что необходимо построить не менее двух десятков лодок типа «Дельфин», которые будут способны вместе с другими силами нанести «Удар возмездия» по японскому флоту. Определено, что для

постройки 20 лодок с привлечением иностранных фирм необходимо не менее 8 месяцев. Кроме того, на доставку лодок железной дорогой на Дальний Восток необходимо 2 месяца. И для окончательной подготовки лодок к выходу в море еще около 2х месяцев. Всею - один год. И это самый короткий путь для восстановления равновесия сил па Тихоокеанском театре. Правительство принимает этот вариант, разрабатывает подробный план и тут же размещает заказы на строительство лодок, при этом часть лодок закупает за границей. К середине 1905 года во Владивосток в спешном порядке доставлено железной дорогой 13 подводных лодок. Но они не спасли, и не могли спасти Россию от поражения. 5 сентября 1905 года в Портсмуте (США) Россия подписала уничижительный договор, по которому уступала Японии половину острова Сахалин и права на Ляодунский полуостров с Порт-Артуром и Дальним.

Морское ведомство России, проанализировав причины неуспешных боевых действий подводных лодок в войне с Японией, пришло к следующим выводам:

- Подводные лодки по своему малому водоизмещению (110-140 т) и низким тактико-техническим данным не могли выполнить поставленные перед ними задачи по уничтожению кораблей японского флота, особенно в открытой части моря.

- Отсутствовали органы управления подводными лодками - командир соединения пл и его штаб. Поэтому все лодки были подчинены командиру отряда надводных кораблей и его штабу, которые не были подготовлены к руководству подводными лодками.

- В России в то время еще не было школ для подготовки экипажей подводников, поэтому они готовились непосредственно на подводной лодке офицерами, которые сами нуждались в подготовке, как подводники.

На основании вскрытых недостатков были выработаны предложения:

- Подводные лодки необходимо выделить из состава надводных кораблей в отдельный самостоятельный род сил флота России.

- Создать органы управления подводными лодками и приступить к оборудованию пунктов базирования лодок.

- Создать Учебный Отряд подводного плавания.

С появлением первых подводных лодок в начале XX столетия служба на них была не только трудной, но и особенно опасной, поэтому желающих служить на ил было очень мало. Правительство принимает ряд мер, чтобы привлечь, офицеров, старший и матросов надводных кораблей на подводные лодки. Одной из таких мер было увеличение жалования для подводников. Эпизод с агитацией в ряды подводников хорошо описан Валентином Пикулем в его книге «Крейсеры». Мичман С.Н.Панафидин служил на крейсере «Рюрик» и участвовал в августе 1905 года в Цусимском сражении. Корабль, получив в бою серьезные повреждения, был затоплен личным составом. Часть экипажа спаслась, в том числе и мичман Панафидин. Попав в плен, он бежал и оказался во Владивостоке. Остался без должности. Мичман встречается с первым командиром пл «Дельфин» капитаном 2 ранга Беклемишевым, который уговаривает Панафидина перейти служить на подводную лодку. Мичман не проявляет особого желания, боясь опасности и трудностей.

«...Кстати, - спросил Беклемишев, - сколько хотели бы Вы получать жалования?

- Как это сколько? - не понял мичман.

- А так, назовите любую сумму, и эту сумму Вы будете иметь от казны ежемесячно. Ведь в Морском министерстве нам выплачивают независимо от чинов на основании известного приказа: «... подводникам платить сколько они пожелают», потому что все равно они скоро все потонут или взорвутся».

Не уверен, что был именно такой приказ по Морскому ведомству, однако, действительно первые подводные лодки были далеко не совершенны, и очень взрыво-пожароопасными. Безусловно, современные подводные лодки по вопросам живучести и безопасности плавания ушли далеко вперед, однако плавание на больших глубинах предьявляет и сегодня высокие требования к подводникам по грамотному обслуживанию оружия и механизмов лодки и четкой организации борьбы за живучесть...

В годы Советской власти, когда началось активное строительство пл, для повышения интереса к службе на подводных лодках создавались определенные льготы. Год службы на лодках засчитывался за полтора года, а на Севере и Камчатке - за два. В 50-е годы был введен паск подводника. Кроме сухого вина в него входили черная и красная икра, шоколад.

мясная тушенка, шпроты и др. Правда, с появлением атомоходов и космонавтов паек для дизельных лодок сильно урезали. Однако убежден, что служить на подводные лодки идут не из-за пайка. Как показывает 100-летний этап развития подводных лодок России, мужество и героизм, высочайшая ответственность за порученное дело, стремление всегда помочь другому, честность и скромность, гордость своей профессией всегда были, и уверен будут, присущи настоящим подводникам.

В 1оды Первой мировой войны подводные лодки воюющих стран показали неожиданно для всех свою высокую эффективность. В ходе войны было потоплено 192 боевых корабля (из них 14 линкоров, 20 крейсеров, 36 эсминцев) и около 5800 транспортов, общим помещением 14 млн.т. За этот период погибло 256 подводных лодок. Потери лодок тоже велики, но они никак не идут в сравнение с потопленным ими количеством боевых кораблей и транспортов противника. Так, на одну потопленную пл приходится 23 корабля и транспорта или 54.687 т. Особенно успешными были действия подводных лодок Германии против Англии.

В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов успешно действовали подводные лодки Советского Союза. Подводники Балтийского флота достигли высоких результатов. За годы войны они совершили 196 боевых походов и потопили 149 боевых кораблей и транспортов общим помещением в 360 тыс. тонн. Как на Балтике, так и на Черном море в 1941-1943 годах создались сложные условия, в которых только подводные лодки, благодаря их способности действовать скрытно, были единственной силой, способной оказать помощь населению осажденных городов Ленинграда и особенно Севастополя. Не хватало снарядов, топлива, воды, продуктов и не было никаких возможностей, кроме подводных лодок, пополнять эти запасы. Только в июне и июле 1942 года подводные лодки Черноморского флота совершили более 20 прорывов в осажденный Севастополь и доставили защитникам города 3,300 т боеприпасов, около 600 т горючего, вывезли из города более 1000 раненых, детей, женщин и стариков.

Массовый героизм и мужество проявил экипаж подводной лодки «М-35», которой командовал капитан 3 ранга Н.Колтыпин.

22 июня 1942 года лодка прорвалась в осажденный Севастополь с грузом боеприпасов и бензина. Поздно вечером лодка разгрузилась, приняла на борт раненых и начала готовиться к выходу. Рано утром, во время погружения для дифферентовки, произошел взрыв паров бензина. Командир о взрыве донес на берег. Пока шли уточнения, рассвело и надо было ждать вечерних сумерек, чтобы незаметно выйти из осажденную города. Командир лег на грунт. До наступления темноты оставалось еще 15-16 часов. Пары бензина стали распространяться по отсекам лодки. Через некоторое время раненые, а затем и подводники стали терять сознание. Наконец, на пл только двое остались в сознании: командир Н.Колтыпин и старшина мотористов Н.Пустовойтенко. В 17 часов начал терять сознание и командир лодки. Теряя последние силы, он сказал: «Старшина продержитесь до 21 часа. В 21 час разбудите меня. Это приказ. Если не выполните, весь экипаж и раненые погибнут». И командир потерял сознание. Попытка разбудить командира в 21 час не увенчалась успехом, он не приходил в сознание. Тогда, хорошо зная устройство пл, старшина продул воздухом высокого давления среднюю систерну и всплыл на поверхность. Но открыв рубочный люк, он потерял сам сознание и только в 23 часа очнулся. Собрав последние силы, он вынес командира лодки на мостик, где привел его в сознание. Вскоре были провентилированы все отсеки, и подводники, раненые и больные очнулись. Экипаж «М-35», рискуя жизнью, до конца выполнил поставленную боевую задачу. По-геройски вел себя старшина Н.Пустовойтенко. Он проявил огромную волю. Собрав в кулак последние силы, выполнил приказ командира и тем самым спас жизнь всему экипажу и раненым. В результате «М-35» выполнила поставленную задачу и с победой вернулась в свою базу. И аналогичных примеров в годы войны было немало на каждом флоте.

В мае 1945 года пришла долгожданная победа. Но на отдых не было времени. Личный состав приступил к восстановлению боеготовности сил и средств флота, к освоению новых кораблей.

В начале 50-х годов обстановка в мире стала осложняться. Создаются военно-политические блоки НАТО, Варшавский договор и другие, противостояние между которыми все больше обостряется. На смену недавно за-

кончившейся войне, приходит новая холодная мировая война.

В середине 50-х годов на Балтийский флот начали поступать новые, уже послевоенной постройки, подводные лодки 613 проекта, а несколько позже и ракетные лодки 665 проекта. В связи с дальнейшим обострением военно-политической обстановки, Балтийский флот в конце 50-х годов приступил к несению боевой службы. Подводные лодки 37-й краснознаменной дивизии начали нести боевую службу в Средиземном море. Северо-Восточной Атлантике и Балтийском море с задачей: не допустить внезапного применения оружия по объектам страны. С целью быстрого наращивания сил боевой службы, в базах боевое дежурство несли несколько подводных лодок в часовой готовности к выходу в море. Напряженная боевая служба и боевое дежурство потребовали огромной организаторской работы командиров, штабов и политорганов дивизии.

В 1976 году на Балтийском флоте впервые за всю историю создается объединение подводных лодок - 14-я эскадра, в состав которой вошли дивизия ракетных и три бригады торпедных подводных лодок. Эскадра была мощным боеготовым объединением флота, способным совместно с авиацией и другими силами надежно защищать интересы Советского Союза на самых западных морских рубежах. Мне было доверено командовать эскадрой подводных лодок, и я горжусь этим. И не наслышке знаю, какой огромный труд вкладывали в то время подводники эскадры, чтобы поддерживать постоянно высокую боевую готовность лодок к решению боевых задач. Интенсивная боевая служба и боевое дежурство, дальние походы продолжительностью до шести и более месяцев, напряженная боевая подготовка, выполнение ракетных стрельб на других флотах, создавали высокое напряжение моральных и физических сил всего личного состава эскадры, ничуть не меньшее, чем в годы Великой Отечественной войны. Подводники эскадры выдержали с честью это напряжение, т.к. любили свою профессию и гордились своей службой на подводных лодках.

Семен Иванович Белокрылов. командир лодки, ветеран, в своих воспоминаниях о службе в 37-й дивизии пл отмечает, что он не помнит примера, чтобы его лодка, или другие командиры пл выходили в море с неисправной мате-



риальной частью или с неукмплектованным личным составом. Подтверждаю, как командир 40-й брпл, 37-й дипл, а затем и 14-й эскпл, прослуживший в этих должностях около 13 лет, что за все эти годы не было случая, чтобы лодка несвоевременно вышла на боевую службу или с опозданием заступила в боевое дежурство. А какими усилиями это достигалось? Матросы, старшины и офицеры были готовы работать день и ночь, чтобы не сорвать выход и не подвести свой экипаж и свою подводную лодку. Только приказом, казенным администрированием такого результата не добьешься. Командиры, штабы и политработники всех уровней эскадры вкладывали в воспитание и обучение подводников весь свой богатый опыт, все свои знания, а высокие требования умело сочетали с заботой и уважением к подчиненным. Об этом делится своим опытом работы в очерке «Корабль- дом родной» Юрий Васильевич Сенченко, заместитель командира подводной ракетной лодки «С-142». Такие люди как Ю.В.Сенченко в своей воспитательной работе не жалели сил и времени, а экипаж, в свою очередь, любил своих командиров и начальников и готов был за ними идти в огонь и воду.

В начале 90-х годов руководство страны не нашло, к сожалению, иного пути, чем возврат к капитализму. При этом, так называемые, экономические преобразования, практически, вы-

лились в бесстыдное разворовывание огромных богатств страны и обнищание населения. Все это нанесло огромный ущерб, неизмеримо больший, чем в годы войны с Германией. Сегодня в результате распада СССР Россия на Балтийском море откатилась в допетровские времена. Флот потерял важные пункты базирования подводных лодок, такие, как Лиепая, Усть-Двинск, Палдиски, Копли-Лох, Таллинн, в строительстве и оборудование которых были вложены, начиная с Петра I. огромные средства. В итоге подводные лодки флота оказались, по существу, запертыми в самом устье Финского залива - в Кронштадте. В создавшейся обстановке перебазирование лодок в Балтийск является насущной задачей дня.

В ближайшее время трудно рассчитывать на выделение достаточных средств на восстановление флота, на строительство новых кораблей и подводных лодок. И все равно, мы, подводники, остаемся оптимистами и твердо верим, что наступят лучшие времена, когда на Дважды Краснознаменный Балтийский флот, как и на другие флоты России, поступят новые корабли, которые будут надежно защищать Россию на ее морских рубежах. Мы верим, что в России не забыты мудрые слова основателя флота Петра I, что сильная Россия всегда должна иметь двух надежных союзников - Армию и Флот.



## ГЛАВА I. ИСТОРИЧЕСКИЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ

### ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

#### «ПОТАЕННОЕ СУДНО» ЕФИМА НИКОНОВА

Ефим Никонов, плотник высокого разряда из Подмосковья, в 1716 году был призван по рекрутскому набору на военную верфь в Архангельск, где строились надводные корабли. В 1718 году Е.Никонов обратился с челобитной к Петру I, в которой обещал построить «потаенное судно», которое будет незаметно подходить к неприятельскому кораблю и «разбивать его из снаряду». Петр I, после знакомства с проектом, в 1719 году вызвал Е.Никонова в Петербург на беседу. Идея строительства «потаенного судна» заинтересовала царя и он тут же отдал распоряжение Адмиралтейству «построить в строгом секрете вначале образцовое судно (модель) и провести его испытания».

В 1721 году Е.Никонов построил модель, которая успешно прошла испытания в присутствии Петра I. Удовлетворенный результатами, Петр I принял решение о строительстве «потаенного огненного судна большого корпуса». Никонову, в соответствии с этим решением, было отведено место для строительства подводной лодки на Галерном дворе и выделены необходимые материалы. Выполняя требования Петра I «строить судно таясь от чужого глаза», Е.Никонов на Галерном дворе построил помещение-сарай, где и велись тайно работы. Весной 1724 года подводная лодка была построена и получила официальное название «Макрель». Спуск лодки состоялся осенью и сразу начались ее испытания. На одном из погружений лодка ударилась о грунт и получила повреждение днища. Вода стала поступать внутрь лодки и ее пришлось в срочном порядке поднять на берег. Присутствовавший на испытаниях Петр I подбодрил Е.Никонова и приказал устранить повреждения, после чего продолжить испытания. Однако после смерти

Петра I в январе 1725 года все работы по испытаниям «потаенного судна» были приостановлены, так как заграничные чиновники, которых находилось немало при царском дворе и в Адмиралтействе, были вовсе не заинтересованы в успешном окончании испытаний. Весной 1725 года, после устранения поврежденных днища, лодка была вновь спущена на воду и опять в корпусе появилась течь воды. При Екатерине I предпринимались попытки по устранению замечаний и продолжению испытаний, но все это выполнялось формально и вскоре Адмиралтейств-коллегия совершенно перестала заниматься изобретением Ефима Никопова. В дальнейшем Никонов не получал никакой технической помощи для доведения своего изобретения до конца. Он настойчиво добивался отпуска средств на исправление поврежденной лодки и проведение новых опытов. Последние испытания «потаенного судна» состоялись в 1728 году, однако и они не дали ожидаемых результатов. Судно было слишком примитивным для плавания под водой и тем более поражать корабли противника «из снаряду».

После этих испытаний последовало разжалование Е.Никонова из мастеров в простые работники и ссылка его в 1728 году на Астраханскую верфь, где и скончался в этом же году изобретатель первой подводной лодки Ефим Никонов.

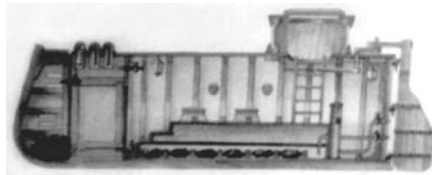
В процессе подготовки материалов по «потаенному судну» мне никак не удалось отыскать более подробные данные по этой лодке. Командующий флотом адмирал В. Валуев пригласил группу ветеранов БФ на празднование Дня Военно-морского флота в Санкт-Петербурге. 28 июля 2005 года состоялся митинг, посвященный закладке подводной лодки 4-го поколения «Кронштадт» на Адмиралтейских верфях, построенных Петром I в 1704 году. Надо сказать, огромные размеры основных цехов, высокая



*Строительство «потаенного судна» Ефимом Никоновым. Галерный двор. Петербург, 1723 г.*

организация труда, чистота и порядок оставили у ветеранов глубокое удовлетворение. Именно здесь и строил Ефим Никонов первую подводную лодку России. Когда после окончания митинга нас пригласили в музей, у меня появилась надежда получить новую информацию о «Макрели». И действительно, на одном из стендов музея были помещены данные по «потаенному судну», поэтому привожу здесь полученные в музее некоторые данные. Корпус лодки был построен полностью из дерева. ПЛ имела длину 6 м, ширину и высоту около двух метров. Движение лодки осуществлялось гребцами с помощью двух пар весел. Гребцы располагались на специальных скамейках в средней части лодки. Погружение ПЛ осуществлялось приемом воды из-за борта самотеком в специальную емкость, устроенную в нижней части корпуса. Никонов изобрел водолазный костюм из юхотной кожи. Предусматривалось, что человек в таком костюме в подводном положении будет выходить из лодки и прикреплять к днищу неприятельского судна зажигаемый снаряд для подрыва судна. Безусловно,

подводная лодка Е.Никонова была несовершенна. Все это так. И главное все же не в том, что «потаенное судно» было слишком примитивным и Ефиму Никонову не удалось до конца воплотить свою идею в жизнь. Главное, как мы понимаем, и мне хочется это подчеркнуть, заключается в рождении самой идеи «потаенного судна», которая пришла на ум пытливому Ефиму Никонову, и она, эта идея, не затерялась в длинных коридорах канцелярий. И что в это время был мудрый государь, создатель флота России - Петр I, который по достоинству оценил идею Ефима Никонова - изобретателя первой подводной лодки России.



*«Потаенное судно» Е.Никонова*

## В ПОИСКАХ ИСТИНЫ

После смерти Петра I идеи Е.Никонова о потаенном судне были положены под сукно, и еще долгие годы подводное дело в России стояло на месте. Иноземцев, которых при царском дворе после Петра I было засилье, вовсе не интересовали вопросы развития флота России, и ни один из поступивших в этот период (1720-1830 гг.) проектов подводных лодок не был принят. С другой стороны, некоторые проекты не были глубоко проработаны и были не приняты объективно.

В 1825 году дворянин К. Чернявский, изобрел подводное судно. В 1829 году он был арестован по политическим мотивам и заключен в Шлиссельбургскую крепость. Находясь в крепости, К.Черновский по памяти составил чертежи и описание изобретенной им ранее подводной лодки и обратился со своим проектом к царю Николаю I. Царь передал проект на экспертизу и дал указание коменданту крепости не чинить изобретателю препятствий в работе над проектом.

Черновский предлагал корпус лодки строить из железа. Форма корпуса цилиндрическая, с заостренной носовой оконечностью. Длина лодки около 10 м, ширина около 3 м. Погружение лодки должно было осуществляться заполнением самотеком 28 кожаных мешков, расположенных равномерно по всей длине. Всплытие происходило путем выдавливания воды из мешков с помощью рычагов.

В верхней части корпуса предусматривалась выдвижная рубка. За счет выдвижения рубки вверх или опускания ее вниз, внутрь корпуса, лодка всплывала или погружалась на глубину. Движение лодки должно было осуществляться за счет мускульной силы 28 грбцов. Лодка вооружалась одной миной, снабженной автоматическим запалом, который срабатывал через определенное время, позволяющее лодке отойти на безопасное расстояние. Комиссия, зная что К. Черновский сидит в крепости по политическим мотивам, отклонила его проект.

В 1831 году титулярный советник А.Подольский направил в Ученый комитет Морского ведомства проект подводной лодки. Главная идея и отличительная особенность этого проекта заключалась в предложении построить двухкорпусную пл. Обшивка, по проекту авто-

ра, должна была крепиться как с наружной, так и с внутренней стороны к шпангоутам. Таким образом создавалось междубортное пространство, которое использовалось для погружения (вода принималась самотеком) или всплытия пл (вода откачивалась помпой из междубортного пространства). Для движения лодки изобретатель предусмотрел гребные колеса, которые располагались по бортам в средней части лодки. Ученый совет отклонил проект А.Подольского, найдя его нерациональным.

В последующие годы в Ученый комитет поступали и другие проекты: лейтенанта Федоровича, который предлагал для регулирования глубины погружения пл применить два вертикальных гребных винта, расположенных в сквозных цилиндрах и устанавливаемых в средней части лодки снаружи.

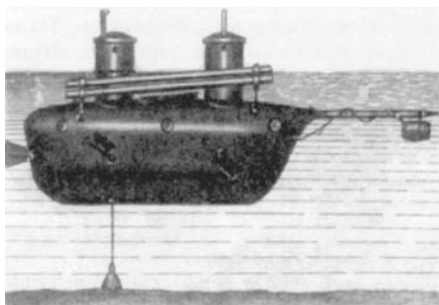
Братья Карышевы предложили проект подводной лодки для выполнения главным образом научно-исследовательских работ. Лодка, по проекту, могла погружаться на глубину до 370 м.

Из других проектов можно отметить изобретение инженера Д.Апостолова, который в 1889 году предложил интересный вариант оригинального «судна-пл» для перевозки пассажиров через Атлантический океан. Корпус пассажирского помещения находился над водой и соединялся мощными колоннами с корпусом пл, идущей под водой на перископной глубине. Таким образом пассажиры, по мнению автора проекта, спасались от качки. Движение лодки осуществлялось с помощью воздушной машины.

Также **интересными** были проекты русских изобретателей Торгованова и Раводоновского. Все эти и другие проекты Ученым комитетом были отклонены по разным причинам: или как дорогостоящие, или не имеющие обоснованных расчетов. Таким образом, в течение более 100 лет после «потаенного судна» Е.Никонова шли поиски истины в подводном кораблестроении.

## ПЕРВАЯ ЛОДКА В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КОРПУСЕ

Поистине прорывом в подводном строительстве России следует считать проект подводной лодки военного инженера генерал-адъютанта К.А.Шильдера. («генерал-адъютант» — почетное звание, присваиваемое полным генералам и генерал-лейтенантам, состоявшим в свите Императора).



Генерал-адъютант К.А.Шильдер и его подводная лодка

Карл Андреевич Шильдер родился в 1785 году в России. Юношей поступил на военную службу, которой и посвятил всю свою жизнь. Работа в области применения мин на море, К.Шильдер в 1832 году разработал проект подводной лодки, которая могла скрытно использовать мины против кораблей противника. Останемся несколько подробнее на устройстве первой в России подводной лодки в металлическом корпусе. Лодка с основными измерениями: длина - 6м, ширина - 2,25, высота - 1,85 м. была построена из котельного железа толщиной в 5мм. Обшивка корпуса крепилась к 5 шпангоутам. Для входа внутрь пл имелись две башни (прототип боевой рубки). Для погружения и всплытия пл в нижней части корпуса имелись балластные цистерны, заполнение которых водой приводило к погружению лодки. Для всплытия вода из этих цистерн откачивалась поршневым насосом. Удержание пл на ровном киле осуществлялось перемещением свинцового груза в нос или корму. Движение лодки осуществлялось с помощью весел, устроенных по принципу «гусиных лапок»: при движении весла вперед (в нос) лапки складывались, а при гребке они раскрывались. Конструктивно лопасти весел могли разворачиваться под различным углом относительно горизонтальной плоскости, что позволяло с их помощью пл всплывать или погружаться. На современных подводных лодках изменение глубины осуществляется с помощью горизонтальных рулей. Таким образом, «гусиные лапки» Шильдера явились прообразом горизонтальных рулей пл. Для изменения направления движения пл в горизонтальной плоскости служил вертикальный руль, который имел форму рыбьего хвоста и приводился в действие с помощью



ручного привода. В кормовой башне была установлена оптическая труба - прообраз современного перископа. Труба могла подниматься и опускаться. Глубина погружения пл - 13 м. Вооружение лодки состояло из пороховой мины весом до 16 кг. Мина устанавливалась в носу пл на бушприте и подрывалась с помощью электропроводов. Подводная лодка Шильдера снабжалась ракетами, которые размещались в двух трехтрубных станках, установленных по бортам пл снаружи. Запуск ракет осуществлялся с помощью гальванического тока.

Испытания, которые проходили в августе 1834 года, закончились, к сожалению, неудачно. Ветром и течением лодку нанесло на плот от столкновения с которым было сломано правое весло. При приближении лодки к судномишени, она была втянута течением под киль судна и идущий за пл обеспечивающий катер с трудом взял ее на буксир. При пуске 2-х ракет из-за большой волны они разорвались в волнах недалеко от пл. В результате проект Шильдера не был принят.

Во время Крымской войны 1853-1956 годов и после ее окончания на патриотической волне в Морское ведомство России поступает большое количество новых проектов подводных лодок, а также оружия для них. Наиболее известное - изобретение Н.Полевого самоходной мины, которая явилась прообразом современной торпеды.

Офицер флота Н.Спиридонов предложил проект большой подводной лодки, вооруженной 15 орудиями. Он же впервые предложил горизонтальные рули в носу и корме пл. Ученым комитетом эти и другие проекты были отклонены в виду их несовершенства.

## ФОТОГРАФ ИЗОБРЕТАЕТ И СТРОИТ ПЛ С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ

Однако наиболее совершенным проектом в этот период был, безусловно, проект талантливого изобретателя Ивана Федоровича Александровского. Александровский родился в 1817 году в семье мелкого чиновника. Он с детства увлекался живописью и достиг в этой области больших успехов. В начале 50-х годов Иван Федорович стал участвовать на академических выставках в Петербурге и получил высокую оценку своих работ. Кроме того, Александровский увлекался фотографией. Он открыл студию, которая была одной из самых известных в Петербурге. В области фототехники он имел ряд собственных изобретений. В 1853 году Иван Федорович был в Англии и там увидел на рейде мощный флот. В то время, после поражения России в войне с Турцией (1853 - 1856 гг.), Александровский, как и многие другие патриоты, желающие помочь в создании в России сильного флота, начал конструировать подводную лодку. Первый проект лодки, рассмотренный Ученым комитетом, был признан несовершенным. В 1862 году усовершенствованный проект был принят, а в 1863 году Балтийскому заводу был выдан заказ на постройку лодки. Построенная в 1866 году пл Александровского вошла в историю отечественного кораблестроения как первая лодка с механическим двигателем. Это была по-настоящему революция в деле развития и совершенствования подводных лодок. Все предыдущие пл осуществляли движение с помощью весел. Конечно, на такой «тягловой силе» далеко не уедешь. На пл Александровского была впервые установлена двухвальная машинная установка, работающая



*И.Ф. Александровский*

на сжатом воздухе. Погружение лодки осуществлялось приемом воды в балластную цистерну объемом в  $11 \text{ м}^3$ , а всплытие пл на поверхность - продуванием водяного балласта сжатым воздухом. Для движения лодки были установлены две воздушные машины, сжатый воздух для работы которых хранился в 200 баллонах при давлении до 100 атмосфер. Пл имела длину 33 м, ширину 4 м и высоту 3,6 м, водоизмещение 355 т, дальность плавания 30 миль. Вооружение пл состояло из двух мин, обладавших положительной плавучестью, которые между собой крепились специальным тросом. После отдачи крепления мин к лодке, они должны были всплывать под днище неприятельского судна, где взрывались гальваническим током с пл по проводу. Для всплытия пл при аварии были предусмотрены специальные кожаные мешки, которые размещались в верхней части корпуса пл. К мешкам был подведен сжатый воздух от баллонов. При наполнении мешков воздухом их объем увеличивался и создавалась положительная плавучесть, достаточная для всплытия лодки. На пл впервые был установлен магнитный компас.

Хотя комиссией лодка не была принята, т.к. она «не может стоять на одной глубине», заслуги Ивана Федоровича Александровского в истории развития подводных лодок России огромны. Около 40 лет трудился И.Ф.Александровский над созданием подводных лодок России. Как патриот он сделал все, что мог, для укрепления боевой мощи русского флота. Однако, в конце своей жизни, отдав все свои накопления любимому делу, разорился и умер 1894 году в больнице для бедных.



*Подводная лодка Александровского*

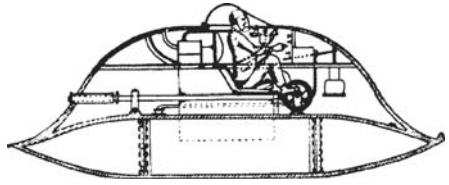
## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА ДЖЕВЕЦКОГО

Проблема обеспечения длительного плавания пл под водой была решена лишь с изобретением электрических аккумуляторов, которые нашли впервые применение на подводной лодке С.Джевецкого.

Семен Карлович Джевецкий родился в 1843 году в богатой дворянской семье. В Париже, где большую часть времени проживала семья, Джевецкий получил высшее техническое образование в Инженерном училище. В 1877 году Джевецкий поступил добровольцем на Черноморский флот и служил рядовым матросом на военном транспорте «Веста». В бою с турецким кораблем особо отличился, и за храбрость был награжден Георгиевским крестом.

В 1876 году С.К.Джевецкий начал разрабатывать проект подводной лодки и с окончанием работ предложил его командованию Черноморским флотом для постройки. Не получив положительного ответа, он построил пл на свои средства.

Эта была очень маленькая одноместная пл, движение которой осуществлялось вращением гребного винта с помощью педального привода. Погружение (всплытие) пл осуществлялось приемом (продуванием) водяного балласта. Оригинальное решение было принято Джевецким по применению мин с пл. В верхней части пл была оборудована небольшая рубка с иллюминатором на уровне глаз человека, управляющего лодкой. На уровне плеч в рубке были сделаны с боков два круг-



*Первая подводная лодка Джевецкого*

лых выреза, которые закрывались изнутри пл крышками на барашки. Когда с погружением пл уравнивалось через специальный клапан внутреннее давление с наружным, можно было отдрать крышки отверстий, к которым снаружи были прикреплены резиновые рукава с перчатками. Просунув в них руки, можно было прикрепить мину к днищу руками в перчатках. С отходом пл от неприятельского корабля на безопасное расстояние можно было подорвать мину с помощью электрического запала. На испытаниях, которые проводились в Одессе специально назначенной комиссией, лодка скрытно под водой подошла к плашкоуту на якоре, прикрепила к его днищу мину и, отойдя на безопасное расстояние, подорвала ее. Комиссия высказала предложение о постройке такой лодки, но большего размера.

В 1879 году по проекту С.Джевецкого была построена на Невском заводе подводная лодка большего размера. Лодка предназначалась для обороны своего побережья совместно с приморскими крепостями. Испытания прошли удовлетворительно. В ходе испытаний комиссия высказала ряд замечаний и пожеланий, которые были учтены Джевецким в новом, третьем варианте. По этому проекту к 1881 году было построено 50 подводных лодок. Лодка имела длину 6 м. Ее экипаж состоял из 4 человек и размещался на скамейках. Вращение винта осуществлялось с помощью ножных педалей. Погружение лодки происходило путем приема воды в балластную цистерну, расположенную в нижней части лодки. Для всплытия вода удалялась из этой цистерны сжатым воздухом. Удержание глубины осуществлялось передвижным грузом на червячном валу. Перемещением этого груза в нос или корму изменялся дифферент лодки, в результате этого она всплывала или погружалась на заданную глубину. На пл



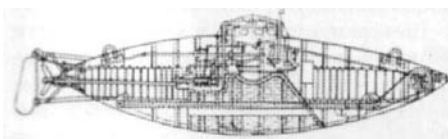
*С.К.Джевецкий*

была предусмотрена система регенерации воздуха. Воздушный насос с приводом от гребного вала засасывал испорченный воздух и прогонял его через раствор едкого натрия, который поглощал углекислоту. По мере надобности из специального баллона выпускали кислород. На лодке были установлены два перископа, которые позволяли осматривать весь горизонт.

Вооружение пл состояло из двух мин, которые крепились снаружи в углублениях корпуса и имели положительную плавучесть. При подходе лодки под днище неприятельского корабля, отдавались стопора, и мины всплывали, прижимаясь к днищу за счет положительной плавучести. С отходом лодки на безопасное расстояние, мина подрывалась гальваническим током, через шнур, идущий от пл.

Из 50 построенных по проекту С.Джевецкого лодок, 34 были отправлены по железной дороге в Севастополь, 16 оставлены в Кронштадте для обороны крепости совместно с минными заграждениями.

В 1881 году в России появились аккумуляторы, которые создал русский конструктор Д.Лачинов. С.Джевецкий разрабатывает и строит новую лодку, на которой был установлен электродвигатель мощностью в 1 лс для обеспечения движения лодки как под водой, так и в надводном положении. Питание электродвигателя осуществлялось от аккумуляторной батареи. Это была первая в мире подводная лодка с электрическим двигателем. Ее появление было огромным достижением в развитии подводного плавания. Сегодня все современные подводные лодки немислимы без электродвигателей и источников их питания - аккумуляторных батарей. Кроме того, Джевецкий на этой лодке применил, также впервые в мире, вместо гребного винта и рулевого устройства водометный двигатель, однако из-за низкой скорости - не более 3 узлов, Джевецкий впоследствии от водометов отказался.



**Подводная лодка Джевецкого с электрическими аккумуляторами**

В 1892 году С.Джевецкий разработал, при участии А.Н.Крылова, новый проект большой подводной лодки водоизмещением до 150 т. с установкой паровой машины в 300 л.с. для надводного хода и электромотора в 100 л.с. с аккумуляторами для подводного хода. Проект был отклонен Морским ведомством, хотя впоследствии он был признан лучшим на международном конкурсе во Франции в 1896 году.

Несмотря на то, что российские изобретатели, и в первую очередь К.Шильдер, И.Александровский, С.Джевецкий, внесли огромный вклад в дело создания подводных лодок, построить по-настоящему боевую подводную лодку в XIX веке не удалось.

### **«ДЕЛЬФИН» - ПЕРВАЯ БОЕВАЯ ЛОДКА РОССИИ**

В 1903 году на Балтийском заводе в Петербурге была построена первая по-настоящему боевая подводная лодка, получившая название «Дельфин». 19 декабря 1900 года для разработки проекта пл Морским Техническим комитетом была назначена комиссия в составе: И.Г.Бубнов - руководитель, и члены комиссии М.И.Беклемишев - преподаватель минных офицерских классов в Кронштадте и И.С.Горюнов - помощник инженер-механика флота.

Для проектирования подводной лодки комиссии было выдано следующее тактико-техническое задание:

1. Водоизмещение 100 -150 т.
2. Главным объектом нападения лодки должны быть суда, стоящие на якоре, или имеющие малый ход.
3. Надводная скорость пл должна быть достаточной лишь для нападения на суда, проходящие мимо лодки.
4. Прочный корпус пл должен обеспечить полную безопасность экипажу под водой на глубинах до 50 м.
5. Вооружение пл только торпедное, при этом лодка должна быть способна после выстрела быстро всплывать на поверхность, чтобы избежать опасных воздействий взрыва на корпус пл под водой. Заметим: в то время предполагалось, что при нахождении лодки в момент взрыва торпеды под водой она получит сильное разрушение корпуса.





М.Н. Беклемишев

6. Лодка должна иметь на борту запасы провизии, воды и воздуха из расчета не менее 5 суток плавания в отрыве от берега.

Исходя из такого задания комиссия произвела расчеты и выработала следующие тактико-технические данные:

1. Водоизмещение: надводное 113т, подводное 150 т.

2. Глубина погружения 50 м. Для предупреждения повреждения корпуса лодки о грунт он обшивался деревом.

3. Дальность плавания в надводном положении 700 миль при скорости 11 узлов и 2500 миль при скорости 6 узл.

4. Скорость хода под водой 8 узлов, в течение 3-х часов и 6 узлов в течение 10 часов. Для обеспечения работы электродвигателя спланирована установка аккумуляторной батареи из 50 элементов общей емкостью в 5000 а/ч.

5. Вооружение: два палубных 45-мм решетчатых торпедных аппарата Джевецкого с 2 торпедами образца 1898 года с дальностью хода 8 каб. С возможным доведением числа аппаратов до 4 после проведения предварительных испытаний.

Экипаж: 2 офицера и 20 матросов. Первым командиром первой боевой подводной лодки России «Дельфин» был назначен преподаватель минных офицерских классов в Кронштадте капитан 2 ранга М.Н.Беклемишев, который вместе с И.Г.Бубновым принимал участие в раз-

работке проекта и постройке пл. Морское ведомство, после проведения успешных испытаний, дало указание И.Бубнову разработать проект увеличенного надводного водоизмещения до 140 т. Проект новой пл. получившей название «Касатка», был разработан к концу 1903 года и Правительство выдало заказ Балтийскому заводу на строительство 10 пл этого типа. Подводные лодки типа «Дельфин» и «Касатка» приняли участие в Русско-Японской войне 1904-1905 годов. Но об этом речь пойдет в другой главе.

В целом, проектирование первой боевой пл явилось чрезвычайно трудным делом, т.к. в то время отсутствовали разработки по основным вопросам теории подводной лодки: устойчивости при погружении и всплытии, ходкости и управляемости под водой. Пришлось уже в ходе проектирования создавать принципиально новые системы и устройства, разрабатывать методы расчетов, подбирать исполнителей уникального оборудования.

В начале мая 1901 года проект был завершен. Итоговое заседание состоялось 3 июня. Морской Технический Комитет (МТК) счел проект хорошо разработанным по корпусу, что позволяло начать строительство пл не ожидая окончательной разработки механизмов и приборов управления.

Согласно проектным чертежам, корпус пл состоял из центрального прочного цилиндрического блока и легких оконечностей в которых размещались балластные цистерны. В центральной части корпуса размещалась прочная средняя цистерна в виде вертикального цилиндра, над которой находился колпак входного люка. Интересно, что проектом вначале не предусматривалась боевая рубка. Это было вызвано стремлением уменьшить силуэт лодки и сделать ее менее заметной. Уже позже, в ходе испытаний, убедившись в невозможности управления лодкой в надводном положении в свежую погоду без мостика, И.Г.Бубнов предусмотрел небольшую рубку высотой всего в 70 см.

По периметру рубки, в верхней ее части, были установлены смотровые портики. Массивная крыша рубки откидывалась целиком, служа входным люком. В нос и корму от рубки были установлены две невысокие мачты для сигнальных флагов. Чтобы уменьшить обнару-



Первая боевая  
пл «Дельфин»

жение пл, корпус снаружи был окрашен в голубоватый цвет, в тон морской волны.

Прочный корпус был изготовлен из высокопрочной никелевой стали толщиной 8 мм. Поперечных водонепроницаемых переборок предусмотрено не было, что резко ухудшало борьбу за живучесть пл. Несмотря на то, что пл имела большой запас плавучести (около 20%) и что к этому времени в ряде стран (Германия, США) при строительстве пл уже предусматривались поперечные переборки для повышения живучести, И.Б.Бубнов, по неизвестным причинам, не предусмотрел на пл «Дельфин» установку поперечных переборок.

Система погружения и всплытия имела носовую, среднюю и кормовую балластные цистерны. Кормовая могла использоваться как топливная (более 3 т бензина). Цистерны заполнялись самотеком через кигстоны, вентиляция их осуществлялась внутрь лодки через специальные клапаны. Вентиляционная система пл состояла из двудной и вытяжной магистрали, на которых были установлены электровентиляторы. На магистралях находились отростки, снабженные регистрами, посредством которых регулировалось поступление

свежего и сброс испорченного воздуха. Отдельная батарейная вентиляция отсутствовала. Из-за стремления сделать лодку как можно меньше (по заданному проектом водоизмещению), пл получилась очень тесной. Команда могла дышать и принимать пищу только в носовой части пл на деревянных щитах, являющихся крышей аккумуляторной батареи. Здесь же были размещены электроплита, только для разогрева консервированных продуктов. Имелось три электророзетки для подключения чайника и кофейника. На пл была установлена цистерна питьевой воды емкостью 230 л. В нос от миделя располагалась, так называемая, кают-компания офицеров: два мягких диванчика, небольшие столик и шкафчик для посуды. Палуба внутри пл была покрыта линолеумом.

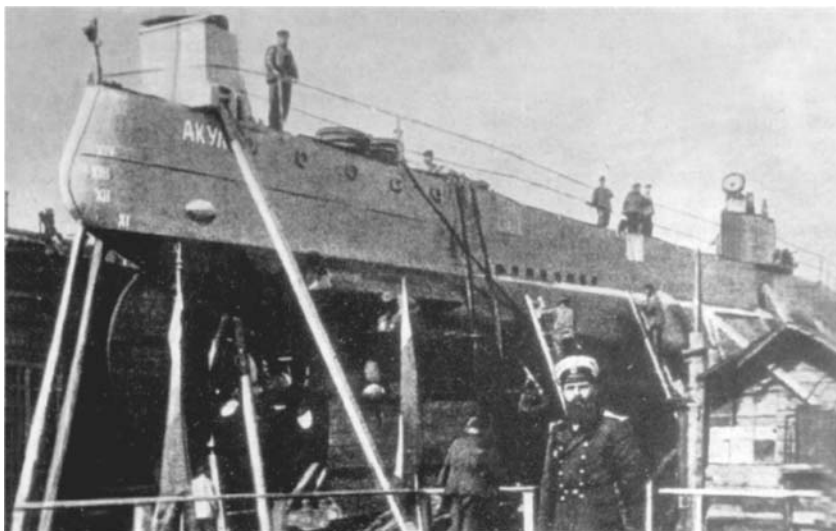
В феврале 1902 года был официально утвержден штат пл: два офицера и восемь матросов (три рулевых, два машиниста, два интенданта, один трюмный машинист).

14 сентября 1902 года лодку зачислили в состав Балтфлота. Командиром пл был назначен капитан 2 ранга М.Н.Беклемишев, его помощником стал лейтенант А.О.Гадд.

После первых погружений выявилось, что время ухода пл под воду очень большое - 15 минут. Было установлено, что причиной этого является медленное заполнение балластных цистерн. Установка добавочного воздушного насоса для разряжения воздуха сократила время погружения на 3 минуты. К началу 1 мировой войны хотя и удалось сократить время погружения пл до 5 минут, однако оно по-прежнему оставалось недопустимо большим и не позволяло подводной лодке своевременно уклоняться от обнаружения срочным погружением.



Пл «Минога»



*Пл «Акула» на стапеле. На переднем плане И.Г.Бубнов. Петербург, 1905 г.*

## **ПЕРВАЯ ЛОДКА С ДИЗЕЛЬНОЙ УСТАНОВКОЙ**

Дальнейшим прорывом в строительстве отечественных подводных лодок явилась установка на них дизеля. Бензиновые моторы надводного хода были крайне пожаро- и взрывоопасны.

Подводная лодка «Минога» по проекту И.Бубнова была заложена в сентябре 1906 года на Балтийском заводе и вошла в историю как первая в мире лодка с дизельной установкой. Два дизеля для этой пл были построены в Петербурге на заводе «Русский дизель». Дизель 3-цилиндровый, 4-тактный, реверсивный, мощностью 120 лс, «Минога» была спущена на воду 11 октября 1908 года. В сентябре 1909 года пл вошла в состав Балтийского флота. Тактико-технические данные пл «Минога»: водоизмещение 123/152 т (соответственно, надводное/подводное), длина 32,6 м, ширина 2,75 м, осадка 2,75 м, скорость хода 11/5 узл. Рабочая глубина погружения 30 м. Вооружение: 2 трубчатых торпедных аппарата. На пл цистерны главного балласта располагались вне прочного корпуса, а две - средняя и уравнительная находились внутри прочного корпуса. Дифферен-

тные цистерны располагались внутри концевых цистерн и выполнены были в виде прочных цилиндров. Средняя часть корпуса отделалась от концевых сферическими переборками, что значительно повышало живучесть пл. Сверху к корпусу была приклепана прочная боевая рубка овальной формы, изготовленная из маломагнитной стали. На пл был установлен электрокомпрессор для пополнения запасов сжатого воздуха. В носовой части прочного корпуса располагались две группы аккумуляторной батареи, по 33 элемента в каждой группе. Батарея сверху накрывалась настилом. В центральном посту по бортам были выгорожены две небольшие каюты для командира пл и его помощника. Таким образом пл «Минога» по многим вопросам стала прообразом отечественных подводных лодок типа «М», «Ш», «С», построенных в середине тридцатых годов.

## **ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР Б. ЖУРАВЛЕВА**

В 1911 году конструктор Б.Журавлев предложил Морскому ведомству проект подводного крейсера со следующими тактико-техническими характеристиками: водоизмещение 4500/5400 (надводное/подводное), длина 128 м,

ширина 10,3 м, скорость хода 26/14 узлов, дальность плавания 15000/250 миль. Рабочая глубина погружения 125 м. Вооружение: 30 торпедных аппаратов, запас торпед - 60 шт., мин - 120. Проект Морским министерством не был принят, а за настойчивость добиться принятия своего проекта офицер Б.Журавлев был подвергнут дисциплинарному наказанию.

Интересно, что выражение «подводный крейсер» вновь появилось лишь в середине семидесятых годов XX века. Помню, при очередном прибытии к нам, на 14 эскадру, Главком ВМФ С. Г. Горшков, после заслушивания состояния дел, неожиданно задал мне вопрос: «А как Вы отнесетесь к тому, что новые большие атомные лодки мы назовем «ракетные подводные крейсеры»? Совместимы ли будут слова «подводный» и «крейсер». Не потеряют ли свое лицо подводные лодки?» Для всех, присутствующих на заслушивании офицеров эскадры, вопрос был неожиданным. Казалось, действительно, эти слова - «лодка» и «крейсер» - не могут обозначать один корабль. Я несколько замешкался, вспоминая историю с изобретением Б.Журавлева, и сказал Главкому, что термин «подводный крейсер» хотя и звучит противоречиво, но должен привиться, т.к. отражает суть больших ракетных атомных лодок нового поколения, сочетающих в себе огромное водоизмещение и сильное ракетное оружие. Командиры соединений подводных лодок и офицеры штаба эскадры поддержали мое мнение. Вскоре в официальных документах появились выражения: «ракетные подводные крейсеры (РПК)» и «ракетные подводные крейсеры стратегического назначения» (РПКСН).

#### **«АКУЛА» - ПРЕДВЕСТНИК «БАРСОВ»**

Дальнейшим совершенствованием отечественных подводных лодок стал проект пл «Акула», разработанный И.Г.Бубновым в период русско-японской войны, и вызван был необходимостью иметь на Тихоокеанском театре лодки с большим радиусом действия.

Основные тактико-технические данные пл «Акула»: водоизмещение 370/468 т, длина 56 м, ширина 3,7 м, скорость хода 10,6/6,4 узла, дальность плавания в надводном положении



*Пл «Акула»*

1900 миль, под водой 38 миль. Рабочая глубина погружения 50 м, вооружение: 4 торпедных аппарата внутри прочного корпуса и 4 решетчатых ТА в надстройке. Проект предусматривал установку трех дизелей, мощностью по 300 лс каждый. Однако строительство «Акулы», в виду задержки в поставке дизелей и аккумуляторной батареи, началось на Балтийском заводе только в декабре 1906 года, когда война с Японией закончилась. Спуск лодки состоялся в августе 1909 года. Остановимся несколько подробнее на устройстве «Акулы», т. к. в последующие годы будет принято решение этот проект взять за основу строительства подводных лодок России.

Как уже указывалось выше, проект «Акулы» был разработан на базе проектов «Дельфин» и «Касатка». В носовой оконечности пл были установлены два торпедных аппарата, электрокомпрессор для пополнения воздуха высокого давления (ВВД), всегда так необходимого для продувания главного балласта при каждом всплытии пл, трюмно-пожарная помпа, камбуз, умывальник, галюн (туалет), электродвигатель якорного устройства и торпедопогрузное устройство. В боевой рубке установлены два перископа. Все последующие проекты подводных лодок, в том числе, и построенные в советское время, имели по два перископа. Один из них - командирский, которым пользуется командир пл во время выхода в торпедную (ракетную) атаку. Он имеет меньший диаметр головки и меньший угол обзора по высоте. И второй, так называемый, зенитный - для наблюдения за горизонтом и воздухом, для визуального обнаружения самолетов и вертолетов, для чего у него увеличен сектор наблюдения в верти-



*Пл «Барс» на  
отработке  
боевых задач*

кальной плоскости. В боевой рубке также установлены магнитный компас и штурвал вертикального руля. В кормовой части лодки установлены 2 торпедных аппарата, торпедопогрузочное устройство, кормовой входной люк, который, как и в носу, используется и для погрузки торпед. Здесь также установлены электрокомпрессор, умывальник, галюнь и 4 койки для экипажа пл. Якорное устройство состояло из надводного якоря типа «Холла» и двух подводных якорей, которые позволяли командиру, находясь на боевой позиции, стоять на перископной глубине на якорях и, ведя наблюдение за обстановкой, экономить запасы электроэнергии.

В связи с успешными испытаниями «Акулы» Морское ведомство выдало задание И. Г. Бубнову на разработку нового, более совершенного, проекта пл, получившей название «Барс». Проект был утвержден в 1912 году и выдан заказ на строительство 18 лодок.



*Пл «Ерш»*

### **«АКУЛА - ХОРОШО, А «БАРСЫ» ЛУЧШЕ**

Пл типа «Барс» имела улучшенные тактико-технические характеристики: водоизмещение 650/780 т, длина 68 м, ширина по миделю (в средней части корпуса) 4,47 м, осадка 3,94 м, мощность главных двигателей 2x1320 лс, для надводного хода и 2x450 лс для подводного хода. Скорость 18/8,5 узлов, дальность плавания 2500/30 миль, скорость погружения 3 мин., глубина погружения 50 м - рабочая, 90 м предельная. Количество торпедных аппаратов - 12, из них 8 решетчатых (Джевецкого) вне прочного корпуса. Для увеличения надводной скорости до 18 узлов в проекте И.Г.Бубнова были предусмотрены два дизеля по 1320 лс. Дизели такой мощности оказались настолько громоздкими, что после их установки на пл, не оказалось свободных проходов со стороны бортов для обслуживания систем дизелей. Балтийскому заводу в 1912 году был выдан заказ на строительство 6 пл этого проекта: «Барс», «Гепард», «Вепрь», «Волк», «Змея», и «Единогор» и на судостроительный завод «Ноблесснер» в Ревеле 12 - «Тигр», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Ягуар», «Кугуар», «Леопард», «Ерш», «Форель», «Угорь», «Язь», и «Тур». Впоследствии «Ерш» и «Форель» были переделаны в подводные минные заградители: в кормовой надстройке устроили минные коридоры для 42 мин. Начатая постройка пл типа «Барс» вскоре затормозилась в связи с отсут-

ствием для них дизелей, которые были заказаны в Германии. Перед войной поставки дизелей сознательно затягивались, а с началом войны прекратились вообще.

В связи с надвигающейся войной правительство России принимает меры к ускорению строительства лодок, однако промышленность не была готова в сжатые сроки наладить выпуск дизелей требуемой мощности. Пришлось снимать дизели с амурских канонерских лодок в 150 л.с., проводя большую работу по переделке приборов управления. Эти дизели были установлены на часть лодок типа «Барс». Однако скорость надводного хода пл уменьшилась с 18 до 11 узлов. Заводу «Нобеля» предложили наладить в срочном порядке постройку дизелей мощностью 1320 л.с. Недостаток дизелей для лодок вынудил Морское ведомство приобрести двигатели за границей у фирмы «Новый Лондон» (США), которые были установлены на пяти пл («Угорь», «Единорог», «Ерш», «Фореель» и «Язь»). Вследствие низкого качества этих дизелей и частого их выхода из строя, указанные лодки оказались небоеспособными и не приняли участие в войне.

Готовность новых подводных лодок типа «Барс» задерживалась и по другим причинам. Со вступлением этих лодок во второй половине 1915 года в строй, обнаружилось серьезные конструктивные недостатки. Прежде всего, это большое время погружения - 3 мин, связанное с медленным заполнением концевых цистерн главного балласта. На американских лодках фирмы Голланд «Нарвал» это время составляло 1 минуту. Кроме того,

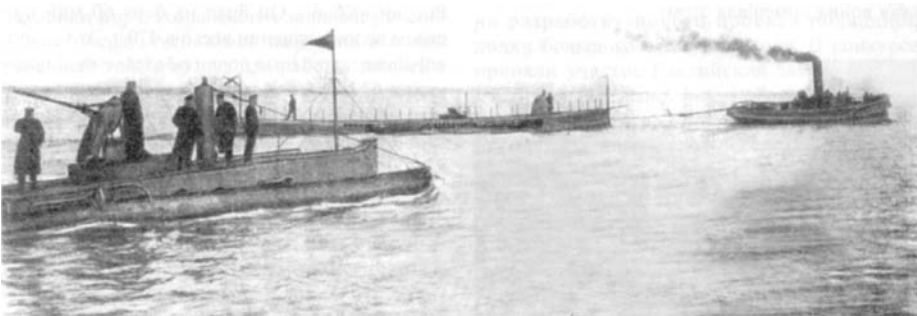
при заполнении главного балласта, при выходе воздуха из цистерн, поднимались в носу и корме два фонтана до 10 м высотой, резко демаскирующие место погружения лодки.

Для устранения этих недостатков пришлось выполнить большой объем демонтажных работ и изготовить новую аппаратуру для системы погружения и всплытия.

Крупным недостатком пл типа «Барс» явилось низкое расположение бортовых решетчатых торпедных аппаратов. При движении лодки в надводном положении в свежую погоду, или во льду, эти аппараты легко повреждались, что приводило к выходу из строя находящихся в них торпед. Пришлось поднимать торпедные аппараты выше, к палубе лодки.

Из-за частых сбоев гидравлической системы управления перископом, она была заменена на электрическую, более надежную в работе.

Главным же недостатком «Барсов», как и всех предыдущих проектов И.Г.Бубнова («Дельфин», «Касатка», «Акула»), было отсутствие поперечных водонепроницаемых переборок, наличие которых в это время на некоторых иностранных пл резко повысило их непотопляемость и живучесть. Опыт использования «Барсов» показал, что при получении даже небольшой пробоины в прочном корпусе, непотопляемость лодки не обеспечивалась. Так, при переводе кораблей из Ревеля в Гельсингфорс в феврале 1918 года пл «Единорог», затертая льдами, получила пробоину в корпусе. Экипаж не смог заделать пробоину и «Единорог» затонул в Финском заливе. При наличии на пл водонепроницаемых поперечных перебо-



*Подводные лодки «Дельфин» и «Касатка» выходят на испытания*

рок она осталась бы на плаву, даже при полном затоплении одного из отсеков.

Другой пример. Две лодки типа «Барс» - «Леопард» и «Ерш» находились в совместном плавании в Финском заливе. Резко ухудшилась погода и лодки потеряли из виду одна другую. При сближении при плохой видимости командир «Леопарда» ударил в левый борт «Ерша», в результате последний получил небольшую пробоину размером 100х150 мм. Однако пробоина оказалась в недоступном для заделывания месте. Она была закрыта магистралью дифферентовочной системы. Поступающая через пробоину вода стала распространяться по лодке. Помпы не успевали откачивать воду. Все работы по заделке пробоины не увенчались успехом. Потеряв плавучесть, лодка начала быстро погружаться с большим дифферентом на корму и затонула со всем личным составом.

## МИНЗАГ НАЛЕТОВА

Другим, исключительно важным направлением в строительстве подводных лодок России, явился проект М.Налетова подводного минного заградителя.

Еще в 1903 году М.Налетов, находясь в Порт-Артуре, построил небольшой минзаг на свои деньги. При первом, пробном, погружении лодка затонула. Налетова это не остановило и он с командой энтузиастов приступил к строительству подводной лодки-минного заградителя «Порт-Артур» водоизмещением в 25 тонн. Минзаг имел на вооружении 2 торпеды или 4 мины. Были проведены успешные первые испытания, окончание которых планировалось на декабрь 1904 года, но начавшаяся русско-японская война помешала этому.



*Подводная лодка Налетова в Порт-Артуре*



*М. П. Налетов*

И все же, Налетову в 1915 году удалось построить первый боевой подводный минный заградитель «Краб». Лодка имела следующие тактико-технические характеристики: водоизмещение 470/512 т, длина 52,8 м, ширина 4,34 м, осадка 3,91 м, скорость 11,8/8,6 узлов, дальность плавания 3000 миль. Вооружение: торпедных аппаратов - 2 (в носу), запасных торпед - 4, торпедных аппаратов Джевецкого (в надстройке) - 2, мин заграждения - 60 шт. Орудий: 47-мм - 1, 37-мм - 1, пулеметов - 1. Главные механизмы: 4 керосиновых мотора надводного хода по 300 лс каждый, 2 гребных электродвигателя подводного хода по 200 лс каждый. Аккумуляторная батарея состояла из 236 элементов.

Обратим внимание читателя на сильное вооружение первого в мире минного заградителя России «Краб». Он брал на борт 60 мин при своем водоизмещении всего в 470 т. Это здорово! Даже подводные лодки послевоенной постройки 613 проекта могли загрузить только 20 мин. «Краб» имел также 4 торпедных аппарата и 8 торпед (4-запасные), 2 пушки 47 и 37 мм. 27 июня 1915 года «Краб» выставил минное заграждение в проливе Босфор, где впоследствии подорвался крейсер «Бреслау».

В 1919 году, удирая из Севастополя, англо-французские интервенты вывели в море и затопили 13 наших подводных лодок, в том числе и первый в мире подводный заградитель «Краб».

## ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

В ходе I мировой войны значение подводных лодок все больше возрастало. Лодки показывали высокую эффективность в вооруженной борьбе на море. В связи с этим, было принято решение: в дополнение к уже строящимся на отечественных заводах подводным лодкам заказать постройку 5 лодок для Балтийского флота американской фирме «Голланд». В 1916 году эти лодки были доставлены секциями на Балтийский завод в Петроград и получили название «АГ» («Американский Голланд»). Лодки были собраны, вступили в строй в 1916 году и получили наименования «АГ-11», «АГ-12», «АГ-13», «АГ-14» и «АГ-15». На подводных лодках типа «АГ» прочный корпус был разделен поперечными водонепроницаемыми переборками на 5 отсеков. Балластная система была размещена в оконечностях и в средней части внутри прочного корпуса и позволяла продувать водяной балласт на глубине 50 м. Специальные цистерны - уравнительная, средняя и дифференциальная были рассчитаны на предельную глубину погружения 100 м. Носовые горизонтальные рули были отваливающими и управление этой операцией проводилось из 1-го отсека с переходом лодки на перископную глубину. Кормовые горизонтальные рули, в отличие от других проектов, были расположены за гребными винтами, что значительно повышало эффективность их работы. Особенностью этих лодок было и то, что на ходовом мостике, между тумбами перископов, была установлена труба подачи воздуха к дизелям при плавании в свежую погоду в надводном положении. При большом волнении моря, когда мостик заливался водой, на этой лодке можно было закрывать входной рубочный люк, а воздух для работы дизелей в этом случае подавался через эту трубу, впоследствии получившую название «шахта РДП» (работа дизеля под водой). Установка трубы позволяла «АГ», находясь в позиционном положении, работать дизелям на винт. Основные тактико-технические данные пл типа «АГ»: водоизмещение 355/433 т, длина 46 м, ширина 4,88 м, осадка 3,8 м. Двигатели надводного хода: 2 дизеля по 240 лс каждый, для подводного хода - 2 электромотора по 160 лс. Скорость хода 13/10,5 узлов. Дальность плавания



*Пл типа «АГ» в Ревеле*

1750/25 миль. Вооружение: 4 торпедных аппарата в носу. Подводные лодки типа «АГ» пробыли в строю около 30 лет, хорошо себя зарекомендовали в годы Первой мировой войны на Балтийском море, а в составе Черноморского флота принимали участие в Великой Отечественной войне.

На основе приобретенного опыта постройки и эксплуатации, а также боевого использования подводных лодок типа «Касатка», «Акула», «Барс» и «Нарвал» в русско-японской войне 1904-1905 годов и Первой мировой войне, Морской штаб в 1916 году объявил конкурс на разработку нового проекта подводной лодки большого водоизмещения. В конкурсе приняли участие Балтийский завод, Русско-Балтийский (Ревель), фирма «Голланд» (США), итальянская фирма «Фиат» и главный конструктор подводных лодок России, генерал-майор И.Г.Бубнов.

Лучшим был признан проект И.Бубнова со следующими характеристиками: водоизмещение 971/1264 т, скорость надводного хода 17 узлов, подводного - 9 узлов, дальность плавания над водой - 1200 миль, под водой - 22,5 мили. Вооружение: 4 торпедных аппарата в носу и 2 - в корме. Два 75-мм арторудия и 2 пу-



лсмста. Дополнительно предусматривалась установка 6 торпедных аппаратов Джевецкого в надстройке. Лодка была двухкорпусной. Прочный корпус разделялся 7 прочными водонепроницаемыми поперечными переборками на 8 отсеков. Длина лодки 80 м, ширина 7 м, углубление 4 м. Впервые проектом был предусмотрен большой запас воздуха высокого давления (ВВД) -  $10 \text{ м}^3$  при давлении  $200 \text{ кг/см}^2$ .

В 1916 году Балтийскому заводу был выдан заказ на строительство четырех лодок по проекту Бубнова «Б-1», «Б-2», «Б-3» и «Б-4», а Русско-Балтийскому (Ревель) - шести лодок «Б-5» - «Б-10». Кроме того конструкторское бюро Балтийского завода разработало вариант большой подводной лодки водоизмещением в 2800 т со скоростью надводного хода в 21 узел.

Проектом предусматривалось:

- бронирование верхней части прочного корпуса с целью защиты его от осколков снарядов, мин и глубинных бомб;

- защита мин при обстреле лодки путем хранения их в нижних балластных цистернах.

Этот проект предусматривал мощное торпедное вооружение, состоящее из 6 торпедных аппаратов в прочном корпусе, 4 из них - в носу. 2 - в корме и четырех пар траверзных ТА, расположенных во 2 отсеке, могущих одновременно выпускать 8 торпед, по 4 е каждого борта.

Проектом была предусмотрена выдвижная башня с двумя 120 мм орудиями в носовой части лодки. Однако до конца проект не был доведен.

К сожалению, заказанные на постройку подводные лодки типа «Б» по проекту И.Г.Бубнова не были завершены до конца Первой мировой войны, однако, этот проект был взят за основу при строительстве первых советских подводных лодок типа «Декабрист».

Всего 9 подводных лодок типа «Барс» имел Балтийский флот к концу восстановительного периода 1921-1928 годов. Проведенная Инспекцией ВМФ проверка подводных лодок флота показала, что эти лодки «как в отношении корпуса, так и в отношении вооружения и оборудования являются устаревшими и для выполнения серьезных боевых задач, предъявляемых войной, не являются пригодными».

Поэтому строительство новых подводных лодок для флота стало настоятельной задачей. В 1923 году была образована комиссия для разработки оперативно-тактических заданий конкурсного проекта современной подводной лодки. Возглавил комиссию представитель

Морского штаба, подводник Н.А.Зарубин. В состав комиссии вошли начальник дивизиона пл Я.К.Зубарев и начальник отдела подводного плавания Технического управления флота Н.Н.Казанский. В работе комиссии приняли участие заместитель начальника дивизиона пл А.И.Бахтин, бывший командир пл «Пантера». В сентябре подготовка оперативно-тактического задания для торпедной пл была завершена. В 1924 году Правительство приняло решение о строительстве советских подводных лодок. Активное участие в проектировании и строительстве первых подводных лодок принимали Б.М.Малинин, В.Ф.Критский, М.А.Рудницкий, К.Ф.Игнатьев и др. В этой работе участвовал и академик А.Н.Крылов.

В 1925 году М. В. Фрунзе провел специальное совещание с подводниками Балтийского флота, на котором сообщил решение Правительства о строительстве Флота и обратился с призывом к опытным подводникам, принимавшим участие в боевых действиях, об участии их в разработке новых проектов подводных лодок. На совещании было решено начать разработку и постройку новых подводных лодок своими силами на базе лучших отечественных проектов. 5 марта 1927 года была заложена первая советская пл «Д-1» («Декабрист»), а 12 ноября 1930 года она вступила в состав Балтийского флота. Во второй половине 1931 года дополнили флот еще две подводные лодки этого проекта «Д-2» («Народоволец») и «Д-3» («Красногвардеец»). Командирами первых советской постройки лодок были назначены Б.Д.Секунов, М.К.Назаров и К.Н.Грибоедов.

Подводные лодки типа «Д» были двухкорпусные: прочный корпус и легкий водопроницаемый корпус, имели водоизмещение 941/1288 т, скорость хода 14,7/8,7 узлов, глубину погружения: рабочую - 75 м, предельную 90 м; автономность плавания - 40 суток. Вооружение составляли 6 носовых и 4 кормовых торпедных аппарата, запас торпед - 14. Аргвооружение: 2х10()-мм, 1х45-мм пушка. Экипаж 50 человек. Впервые эти подводные лодки были вооружены гидроакустическими станциями для связи с надводными кораблями и лодками на дистанции до 6 миль, а также шумопеленгаторной станцией, позволяющей обнаруживать корабли на расстоянии до 6 миль.

Одновременно с производством торпедных пл велась работа по проектированию и постройке первых подводных минных заградителей. Подводные лодки этого типа помимо тор-



*Пл типа «Ш»*



*Пл типа «С»*



*Пл типа «Правда»*

педного оружия имели две минные трубы для хранения и постановки 20 мин. Первый подводный минзаг был принят в состав Балтийского флота 22 октября 1933 года под названием «Ленинец».

В начале 30-х годов отечественная промышленность приступила к постройке подводных лодок среднего тоннажа. По названию головной на Балтийском флоте подводной лодки «Щука», вступившей в строй 14 октября 1933 года, лодки этой серии стали именоваться «Щуками».

Основные тактико-технические данные пл «Щука»: водоизмещение 572/692 т, скорость хода 14,0/8,0 узлов, дальность плавания 4500/100 миль, глубина погружения 75/90 м (рабочая/предельная), вооружение: 4 носовых торпедных аппарата, 2 кормовых, 10 торпед, две

45-мм пушки; два дизеля по 800 л.с, два электромотора по 400 л.с; автономность - 20 суток, экипаж - 38 человек.

В 1935 году была разработана и началось серийное производство еще одного проекта средней подводной лодки типа «С». Подводные лодки этой серии явились новым шагом в совершенствовании тактико-технических данных. Водоизмещение 837/1070 т, скорость хода 19,5/9,0 узлов, дальность плавания 8200/135 миль, глубина погружения 80/100 м, вооружение: 4 носовых торпедных аппарата, 2 кормовых, запас торпед - 10, артиллерия 1х100-мм, 1х45-мм, 2 дизеля по 2000 л.с, 2 электромотора по 500 лс, экипаж - 47 человек, автономность - 30 суток.

Я начинал службу на подводных лодках именно этого проекта. Это был удивительно удачный проект. Лодка имела высокие маневренные качества. Легко управлялась в надводном и подводном положении, не зарывалась в штормовую погоду и быстро погружалась под воду. Надо сказать, подводные лодки типа «Ш» и «С» вынесли основную нагрузку в годы Великой Отечественной войны на всех флотах СССР, и особенно на Балтике.

В 1936 году в состав Балтийского флота вошли подводные лодки типа «П» («Правда»). Основная идея этого проекта заключалась в том, чтобы создать быстроходную с сильным артвооружением пл. Однако, из-за больших конструктивных недостатков таких лодок было построено всего 3 единицы. Эти лодки имели водоизмещение 955/1670 т, скорость хода 20,7/8,0 узлов, дальность плавания 8500/70 миль, глубину погружения 60/75 м, 6 торпедных аппаратов (2 из них в корме), запас торпед 10, артиллерия 2х100-мм, 1х45-мм, автономность 15 суток, экипаж 48 человек.

С 1933 года началось строительство и малых подводных лодок для действий в прибрежных районах. Особенностью этих пл являлось то, что они могли перевозиться по железной дороге в собранном виде.

Всего было разработано 5 проектов малых пл: «М-VI», «М-VI бис», «М-XII», «М-XV» и «А615». Основные тактико-технические данные малой пл проекта «М-XII» (1936-1943 гг.): водоизмещение 203/254 т, скорость хода 14/8 узлов, дальность плавания 3600/90 миль, глубина погружения 50/60 м. Вооружение: два носовых торпедных аппарата. Одна артиллерия 45-мм, 1 дизель надводного хода 800 л.с, один электромотор подводного хода 400 л.с, автономность - 10 суток, экипаж - 18 человек.

На Балтийском флоте перед войной, в 1941 году, было 26 пл типа «М», из них 21 - в строю и 5 - в постройке.

В 1936 году в СССР была начата серийная постройка больших океанских подводных лодок типа «К» (крейсерская). Они, в основном, предназначались для действий на больших удалениях от своих баз. В составе Балтийского флота перед войной находилось две пл этого проекта - «К-3» и «К-22» и пять пл - в постройке. Основные тактико-технические данные пл типа «К»: водоизмещение 1025/1320 т, скорость хода 22/10 узлов, дальность плавания 15000/10 миль, глубина погружения 80/100 м, вооружение: 10 торпедных аппаратов, 4 из них - в корме, запас торпед - 24, артиллерийские установки 21х100-мм, 2х45-мм; 2 дизеля по 4200 л.с., 2 электромотора по 1200 лс, автономность - 60 суток, экипаж - 62 человека.

Подводя итоги строительства подводных лодок за 1901-1941 годы, следует, прежде всего, отметить:

1. Проекты русских конструкторов по многим показателям опережали достижения зарубежных кораблестроителей. Подводные лодки типа «Барс» и «Минога», участвующие на Балтийском море в боевых действиях Первой мировой войны, являлись лучшими лодками воюющих сторон. Установленные впервые на пл «Минога» дизельные установки позволили значительно увеличить дальность плавания и автономность пл этого проекта. Замена бензиновых двигателей на дизельные повысила пожаробезопасность. Мощное торпедное и минное оружие позволяло эффективно применять лодки против боевых кораблей и транспортов противника.

2. Подводные лодки типа «Щ», «С» и, особенно, «К», построенные перед войной 1941-1945 годов, имели высокие тактико-технические данные и были на уровне самых современных иностранных пл. В годы Великой Отечественной войны, имея на борту хорошо обученный личный состав, лодки показали высокую боевую эффективность. Подробный материал об итогах боевых действий подводных лодок в годы Русско-Японской (1904-1905 гг.), Первой мировой (1914-1918 гг.) и в Великой Отечественной войны отражен в последующих главах.



*Пл «Ленинец»*



*Пл «Декабрист»*



*У пирса пл серии «М -XV»*



*Пл типа «К»*



*В парадном строю пл серии «М-XII-бис»*

## ГЛАВА II. УЧАСТИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЕ 1904-1905 ГОДОВ

### ОБСТАНОВКА НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

В войне с Японией 1894-1895 годов Китай потерпел поражение. По Симоносекскому договору 1895 года Корея получила полную независимость и фактически стала колонией Японии. К Японии отошли Пескадорские острова, остров Формоза, а также Ляодунский полуостров с крепостью Порт-Артур. Успехи Японии изменили соотношение сил на Дальнем Востоке. Япония вплотную приблизилось к границам России. Симоносекский мирный договор, подписанный под давлением США, не устроил не только Россию, но и Францию с Германией, т. к. наносил ущерб интересам этих стран в регионе. 11 апреля 1895 года Россия, Германия и Франция направили Японии ноту и потребовали отказаться от Симоносекского договора, после чего Россия незамедлительно объявила мобилизацию в Приамурском округе. Германия и Франция начали усиление своих эскадр на Тихом океане. И Япония вынуждена была уступить: правительство отказалось от притязаний на Ляодунский полуостров. Россия тут же воспользовалась благоприятной для нее обстановкой, предоставив Китаю заем в 400 млн. франков, основала Русско-Китайский банк и заключила договор на постройку Китайско-Восточной железной дороги, которая должна была соединиться с Транссибирской магистралью. По договору с Китаем России предоставлялось право держать в полосе отчуждения для строительства железной дороги свои полицейские силы, что узаконивало ее присутствие в Маньчжурии. В 1898 году была подписана российско-китайская конвенция, согласно которой весь Ляодунский полуостров с портами Порт-Артур и Дальний на 25 лет передавался в аренду России. Было принято решение сделать Порт-Артур главной базой русской Тихоокеанской эскадры. Территория Ляодунского полуострова с прилегающими островами была вклю-

чена в состав России под наименованием Квантунской области. Получив Ляодунский полуостров, Россия значительно укрепила свои позиции на Дальнем Востоке. Теперь она могла с помощью своего флота контролировать действия Японии в Желтом море. Однако Германия, Франция, США, а также и Япония, были недовольны активной позицией России и настойчиво проникали в Китай, что шло, в свою очередь, в разрез интересам Великобритании. Это привело к еще большей напряженности на Дальнем Востоке. В связи с этим, Россия, учитывая все возрастающую опасность начала войны, в 1898 году принимает судостроительную программу, согласно которой военно-морские силы России на Дальнем Востоке должны быть к 1905 году сильнее японских.

В 1899-1900 годах, во время Ихэтуаньского восстания в Китае, Россия направила свои войска в Маньчжурию (северо-восточная провинция Китая) и после подавления восстания выводить войска не стала. США, Великобритания и Япония выразили протест, и в 1902 году между Англией и Японией был заключен договор, направленный против России. Заручившись поддержкой еще и США, Япония начала активную подготовку к войне.

Тем временем, Россия, продолжая свое проникновение в Корею, явно недооценивала опасность со стороны Японии. Сил для реализации своих планов у России в этом регионе было явно недостаточно. Планы судостроительной программы для нужд Дальнего Востока выполнялись с большим отставанием. Численность гарнизонов Порт-Артура и Владивостока увеличивалась крайне медленно.

Русско-японская война 1904-1905 годов носила колониальный характер. В Китае и Корее сплелись экономические и политические интересы и противоречия ведущих стран, разрешить которые предстояло прежде всего России и Японии.

Планом войны с Россией Япония предусматривала внезапно напасть на русскую эскадру в Порт-Артуре и уничтожить или значительно ослабить основные силы русского флота. Затем захватить Корею и Маньчжурию. На Ляодунском полуострове Япония планировала высадить войска и блокировать Порт-Артур с суши. В завершении, сосредоточив свои силы у Ляоляна, разбить главные силы русской армии и окончательно победить Россию.

Россия с началом войны планировала сосредоточить свои главные силы в районе Лаолян-Хэйчэн, чтобы не допустить Японии в Маньчжурию. Затем, в течение 6 месяцев, перебросить свои войска из европейской части и Западной Сибири на Дальний Восток. Создав таким образом превосходство сил, перейти в победоносное наступление. Флоту предстояло обеспечить господство в Желтом море и Корейском проливе и предотвратить высадку японских войск в Корею. Владивостокский отряд крейсеров активными действиями в Японском море должен был отвлечь часть главных сил противника и препятствовать возможной высадке японского десанта в Приамурье.

К началу войны русская эскадра на Дальнем Востоке имела всего 63 надводных корабля, из

них 7 эскадренных броненосцев, 4 броненосных и 7 легких крейсеров, 37 миноносцев и 2 минных крейсера. Почти все корабли были старые и уступали японским в бронировании и скорости хода. Корабельная артиллерия уступала японской в дальности стрельбы и скорострельности.

Система базирования русского флота также имела много недостатков. Порт-Артур и Владивосток отстояли друг от друга на 1100 миль, и сообщение между ними могло быть легко нарушено японским флотом. Оборудование баз к началу войны не было закончено. Внутренний бассейн Порт-Артура, где базировались главные силы, имел один узкий выход в море, доступный для больших кораблей только во время прилива.

Таким образом, Россия и Япония, начав практически одновременно готовиться к войне, подошли к ней с разными результатами. Япония за короткое время смогла хорошо подготовить свою армию и флот. К тому же, она раньше, чем Россия, провела мобилизацию. В результате, инициатива в ведении боевых действий, как на суше, так и на море, оказалась с самого начала войны на стороне Японии.



Пл «Дельфин» во Владивостоке. 1904 г.

## СТРОИТЕЛЬСТВО И ПОДГОТОВКА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК К ВОЙНЕ

Русско-Японская война 1904-1905 годов стала первой в Мировой истории, в которой приняли участие подводные лодки. Накануне этой войны Россия имела всего одну боевую подводную лодку «Дельфин», построенную в конце 1903 года. Что заставило правительство России в срочном порядке строить именно подводные лодки и отправлять их железной дорогой на Дальний Восток для участия в войне с Японией?

Как известно, в ночь на 27 января 1904 года Япония внезапно нанесла удар по Тихоокеанской эскадре, стоявшей в Порт-Артуре, и вывела из строя 5 лучших боевых кораблей: броненосцы «Ретвизан» и «Цесаревич», крейсера «Паллада» и «Варяг», канонерскую лодку «Кореец». Понеся серьезные потери уже в первые дни войны, Россия вынуждена была искать пути быстрого восстановления нарушенного равновесия сил на море.

Накануне войны в России и за рубежом активно обсуждалась тема о роли подводных лодок в боевых действиях на море. Сторонники строительства лодок утверждали, что подводные лодки, обладая только им присущей скрытностью боевых действий, способны малыми силами одерживать победы над крупными группировками надводных кораблей. При этом подчеркивались малые сроки и небольшие финансовые затраты на строительство пл. А контр-адмирал Витгефт, командующий Тихоокеанской эскадрой, считал, что хотя подводные лодки пока не обладают достаточными боевыми качествами, они уже сами по себе являются серьезным оружием, оказывающим сильное нравственное влияние на противника. Для практического подтверждения своих выводов, будучи тогда еще начальником связи и наблюдения Тихоокеанской эскадры, он просил в порядке опыта отправить из Петербурга на Дальний Восток 1-2 подводные лодки Дзевецкого (построены в 1881 году. Длина 5м, экипаж 1 чел. Движение лодки осуществлялось вращением гребного винта при помощи pedalного привода), установив предварительно на них торпедный аппарат. Доставку предполагалось выполнить на пароходе с обязательным заходом его в Японию и с таким

расчетом, чтобы пл «нечаянно» была обнаружена японцами. Так и сделали. Пароход «Дугмар» доставил груз именно таким образом - зашел в Японию с пл на борту, а затем проследовал в Порт-Артур. Уже в ходе войны, когда в апреле 1904 года в Порт-Артуре подорвались на минах броненосцы «Хацусе» и «Ясима», японцы посчитали, что броненосцы были атакованы русскими подводными лодками. Для убедительности штабом русской эскадры была передана перехваченная японцами ложная радиодиаграмма, в которой командующий благодарил подводные лодки за успешные атаки.

Морское ведомство России, разрабатывая предложения по восстановлению равновесия сил на Дальневосточном морском театре, естественно, учитывало все эти особенности. В итоге правительству был предложен план, суть которого состояла в том, чтобы в сжатые сроки построить не менее 20 подводных лодок и доставить их по железной дороге на Дальний Восток к концу 1904 года. А с февраля-марта 1905 года лодки, в соответствии с этим планом, должны были принять участие в войне. Это был достаточно смелый и рискованный план, предусматривающий построить за 7-8 месяцев 20 пл, подготовить для этих лодок экипажи, перевезти железной дорогой лодки на расстояние 10 тыс.км на Дальний Восток (начальный план предусматривал доставку лодок в Порт-Артур). Уже на месте окончательно подготовить оружие, материальную часть и экипажи лодок к боевым действиям. И на все эти труднейшие и масштабные работы отводился всего один год.

Здесь заметим:

- технология строительства подводных лодок не была отработана, и уже в ходе строительства приходилось решать сложнейшие задачи по теории и практике остойчивости, непотопляемости и живучести пл.

- в России в то время еще не было учебных заведений для подготовки подводников.

- в мировой практике отсутствовал опыт перевозки пл на платформах по железной дороге на большие расстояния. Пришлось на Путиловском заводе в срочном порядке строить эти платформы и проводить их испытания. Все это потребовало огромных усилий со стороны Морского ведомства, судостроительных заводов и правительства России по организации и контролю за выполнением плана.



*Эшелон с подводными лодками перед отправкой на Дальний Восток. 1904*

Уже в феврале 1904 года Морское ведомство выдало срочный заказ Балтийскому заводу на строительство шести пл типа «Касатка» (улучшенный проект «Дельфина»), а в марте - Невскому заводу на шесть пл типа «Фултон» по проекту фирмы «Голланд»(США).

Учитывая недостаточные мощности русских судостроительных заводов, правительство в апреле 1904 года заказало американской фирме «Лэка» пять пл типа «Протектор»: водоизмещение 409/480 т, длина 41 м, ширина 3,7 м, глубина погружения 50 м, скорость хода 8,4/7,0 узлов, дальность плавания 600/22 мили (над водой/под водой), вооружение: 2 торпедных аппарата в носу, 2 - в корме, 2 решетчатых аппарата в надстройке.

В мае 1904 года был выдан еще один заказ немецкой фирме Крупна на постройку трех подводных лодок, получивших название «Карп», «Карась» и «Камбала». Их тактико-технические данные: водоизмещение 205/235 т (надводное/подводное), длина 39,9 м, ширина 3,14 м, глубина погружения 30 м, скорость хода 10/8,5 узлов, дальность плавания 825/27 миль, вооружение - один торпедный аппарат.

Таким образом, всего было заказано 21 пл со сроками готовности к декабрю 1904 года. С началом строительства лодок с особой остротой стояла задача подготовки экипажей пл. Единственную боеготовую пл «Дельфин», на которой можно было готовить экипажи строящихся пл, Правительство планировало как можно скорее отправить на Дальний Восток. С этой

просьбой обратился в правительство наместник царя на Дальнем Востоке адмирал Алексеев. Однако, учитывая особую важность подготовки подводников, правительство все же решило пока оставить «Дельфин» для подготовки экипажей. Пытаясь в установленные сжатые сроки подготовить личный состав для новых пл, при выходе «Дельфина» в море стали брать на борт до 45 человек (почти 3 штатных экипажа). 16 июня 1904 года при отработке погружения, руководил которым помощник командира лейтенант Черкасов, лодка начала погружение с открытым рубочным люком, который вовремя не успели закрыть, и пл затонула. Из 45 человек спаслось только 12, из них 2 офицера. Вскоре пл была поднята и восстановлена, а осенью 1904 года она была отправлена во Владивосток. Из-за недостаточной грузоподъемности платформ, подводники вынуждены были выгружать с пл аккумуляторную батарею и другие механизмы, а также снимать легкий корпус. Торпеды и ЗИПы доставлялись отдельно. Все это приводило к неразберихе и затягивало сроки окончательной подготовки лодок к выходу в море во Владивостоке.

Балтийский завод с заказом на постройку шести лодок типа «Касатка» справился в установленные сроки. Все они были спущены на воду до 26 августа 1904 года, после чего завод приступил к установке и монтажу систем и устройств.

В конце октября четыре пл «Касатка», «Скат», «Налим» и «Граф Шереметьев» были

погружены на транспортеры, 2 и 4 ноября они были отправлены на Дальний Восток. Во Владивосток эшелоны прибыли 12 и 13 декабря 1904 года. Таким образом, время доставки подводных лодок из Петербурга во Владивосток составило 40 суток. Это была первая в мире успешная перевозка подводных лодок по железной дороге на большие расстояния.

Постройка 5 лодок, заказанных фирме «Лэка» (США), протекала неудовлетворительно. Лодки строились в США и в разобранном виде доставлялись в Либаву, где и собирались. Воспользовавшись тем, что в договоре не была оговорена неустойка в случае задержки постройки, фирма «Лэка» затянула постройку лодок до окончания войны с Японией.

В итоге, к концу лета 1905 года во Владивосток было доставлено 13 подводных лодок. Однако, построенные в спешке, эти лодки имели много технических недостатков. Поэтому вместо подготовки экипажей к боевым действиям, личный состав занимался устранением дефектов. Отсутствие необходимых условий для подготовки подводных лодок и их экипажей дополнялись неудовлетворительными условиями размещения подводников. В качестве плавбазы был выделен транспорт «Шилка», не отвечающий своему предназначению ни с технической стороны, ни с точки зрения бытовых условий. В своих отчетах командиры ил отмечали, что «экипажи лодок были размещены отвратительно. Подводники, уставшие от тяжелой работы на пл, не имели угла, где бы можно было отдохнуть, часто не получали горячей пищи и постоянно перемещались с одного места в другое».

Подводные лодки подчинили командиру Владивостокского отряда крейсеров контр-адмиралу К.П.Иессену. Командование и штаб отряда крейсеров боевые возможности лодок не знали, к использованию подводных лодок относились отрицательно. Командир ил «Сом» лейтенант В.Трубецкой в своем отчете отмечал, что лодками по существу никто не руководил, а инициативу командиров подавляли. 5 января 1905 г. по приказу командира Владивостокского порта был сформирован Отдельный отряд миноносцев (до 19 марта 1906 года подводные лодки носили официальное название «миноносец №...»). Командовать отрядом миноносцев стал командир пл «Касатка» лейте-

нант А.В.Плотто. Это было первое объединение лодок в отряд.

5 января 2005 года во Владивостоке и на других флотах отметили 100-летие создания первого соединения подводных лодок в России.

29 января 1905 года состоялось первое совещание по вопросу боевого использования подводных лодок в русско-японской войне. Руководил совещанием командир отряда крейсеров контр-адмирал Карл Петрович Иессен. Было разработано 2 варианта боевых действий подводных лодок совместно с надводными кораблями. Но первому варианту бостговые лодки следуют на буксире парохода «Эрика» в залив Святой Ольги, куда заранее приходит плавбаза «Шилка», с которой пл пополняют запасы. Далее лодки на буксире следуют к Сангарскому проливу и действуют против японских кораблей и транспортов в районе баз Амори и Хокадате. По второму плану лодки переходят также под буксирами к корейским берегам и, базируясь на порт Шестакова, действуют на японских коммуникациях в Корейском проливе.

Однако, ни один из разработанных вариантов практически не был осуществлен. Малые подводные лодки типа «Дельфин» и «Касатка», водоизмещением в 120-140 т были способны действовать только в своей прибрежной полосе для обороны своих баз совместно с другими силами, а также для ведения разведки. В 1907 году капитан 2 ранга А.В.Плотто в своем докладе отмечал, что «наступательные действия невыполняемы существующими типами подводных лодок и еще потребуются длительное время по их развитию, чтобы использовать в море без конвоира».

Нереальные планы применения подводных лодок в боевых действиях стали результатом плохого знания боевых возможностей лодок командованием и штабом отряда крейсеров. Командующий, вице-адмирал А.А.Бирилев не скрывал, что он является противником боевого применения подводных лодок. Предшественник А.Бирилева, вице-адмирал Н.И.Скрядлов придерживался также же взглядов. Посетив одну из лодок и приняв доклад командира, что на лодке еще не закончены работы по подготовке ее к выходу в море, приказал командиру «завтра же выйти в море и больше никаких объяснений от вас не желаю». 9 февраля 1905 года японский от-



ряд из крейсеров и миноносцев был обнаружен в районе Владивостока. Командант порта контр-адмирал Н.Греве приказал всем лодкам немедленно выйти в море и атаковать японские корабли, хотя подводные лодки в это время еще не были готовы к выходу и даже не имели на борту торпед. Так «хорошо» знали обстановку на лодках старшие начальники.

В сложных условиях обстановки экипажи подводных лодок принимали меры по качественной подготовке кораблей к выходу в море. При фактическом отсутствии пунктов снабжения они заботились о размещении запасов бензина в рассредоточенных местах на побережье, закладывая на выходах в море в «тайники» канистры с бензином.

### ФАКТИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

К середине лета 1905 года 8 подводных лодок - «Сом»(командир В.В.Трубецкой), «Шука»(командир А.А.Андреев), «Дельфин»(командир Г.С.Завойко). «Касатка»(командир А.В.Плотто), «Налим»(командир Ф.М.Белкин), «Скат»(командир М.И.Тьедер), «Фельдмаршал граф Шереметьев»(командир Д.Д.Заботкин) и «Форель»(командир Т.Л.Тиллен) закончили техническую подготовку и отработку экипажей и приступили к несению дозорной службы у острова Аскольд и на подходах к Владивостоку. В дальнейшей зона действий лодок была увеличена до 120 миль.

**Пл «Дельфин»** прибыла во Владивосток 23 декабря 1904 года. 5 февраля 1905 года, т.е. через 44 суток, лодка была готова к выполнению боевых задач. 21 февраля вышла в море для поиска и атаки японских кораблей, но контактов не имела. В марте, в течение трех суток в районе острова Аскольд, а с 28 марта по 4 мая в бухтах от острова Аскольд до мыса Поворот-

ный осуществляла поиск неприятельских кораблей, однако контактов не имела. 5 мая, при нахождении «Дельфина» во Владивостоке, на пл произошла авария - взрыв паров бензина, повлекший гибель одного матроса. Лодка затонула в гавани на глубине 14 метров. А дело было так. По возвращении с моря на пл была обнаружена неисправность привода вертикального руля, доступ к которому был возможен только через горловину бензиновой цистерны. При вскрытии горловины пары бензина распространились по лодке и, видимо, от искры произошел взрыв. Затем последовал второй взрыв, после которого лодка затонула. Вскоре пл подняли и до 8 октября 1905 года, когда уже подписанием 5 сентября 1905 года Портсмутского договора закончилась русско-японская война, восстановили ее боеготовность.



**Пл «Касатка».** Это была единственная пл, которая до отправки на Дальний Восток прошла испытания в Финском заливе на погружение и подводный ход. Остальные все лодки эти испытания проводили уже во Владивостоке. С 10 апреля 1905 года «Касатка» в течение 7 суток выполняла задачу по обеспечению прорыва эскадры Рождественского во Владивосток у корейских берегов, в районе залива Гришкевича. Однако контактов с противником не имела. С 28 апреля, в течение 6 суток, совместно с «Дельфином» и «Сомом» несла боевую службу в районе бухты Провидения. Контакты с противником также не имела.

**Пл «Сом»** (проект фирмы «Голланд»,США). В ноябре 1904 года прибыла во Владивосток. К 1 февраля 1905 года была подготовлена к выходу в море, однако на борту не было торпед, которые прибыли на другой платформе только в марте 1905 года. За 6 месяцев (март-август) лодка совершила более 30 выходов в море. Прошла над водой 1318 миль, под водой - 93 мили. Несла дозорную службу в районах на удалении до 120 миль. Наибольшая продолжительность под водой составила 1 час 30 минут. За все время боевой службы контактов с японскими кораблями не имела.





28 апреля 1905 года «Сом» вместе с лодками «Дельфин» и «Касатка» вышла в район бухты Преображения, где по данным нашей разведки должны были находиться японские корабли. Действительно, на подходе к району командир пл «Сом», лейтенант В. Трубецкий обнаружил два японских миноносца и начал погружение для выхода в торпедную атаку. Время ухода под воду пл этого типа («Голланд», США) составляло не менее 5 минут. Миноносцы японцев обнаружили пл во время погружения и на полном ходу ушли из района. Лодки, шедшие за «Сомом», контакта с миноносцами также не имели. Командир «Сома» в своих отчетах отмечал серьезные недостатки лодок этого проекта. Их мореходные качества были очень низкие. Фактически, пл были не приспособлены для плавания в свежую погоду. Уже при состоянии моря 3-4 балла, при движении в надводном положении, через входной рубочный люк в лодку поступало большое количество воды, в связи с этим лодкой было трудно управлять. Ходовой мостик на пл этого проекта, как и на отечественных пл типа «Касатка», возвышался над палубой лодки всего на 70-80 см. Нужно иметь в виду и то, что закрывать входной рубочный люк при работе бензинового двигателя надводного хода было нельзя, т.к. через люк поступал воздух, обеспечивающий работу двигателя. При выходе в море 26 июля, в штормовую погоду, волной была сорвана кормовая надстройка и командир был вынужден вернуться в базу. В море часто выходил из строя бензиновый двигатель надводного хода и тогда лодка возвращалась в базу под электромотором подводного хода скоростью 2-3 узла. Время ухода лодки под воду составляло даже для хорошо обученного экипажа не менее 5 минут, что существенно отражалось на скрытности действий пл. Других контактов с японскими кораблями, кроме описанного выше, пл не имела.

Пл «Шука» построена на Невском заводе по проекту фирмы «Голланд». Отправлена на Дальний Восток в июне 1905 года. Окончательно собрана и введена в боевую готовность лишь 4 ноября, когда уже закончилась война. Задержка ввода пл в боевую готовность произошла из-за неоднократных переделок системы вентиляции. В своем отчете командир указал на невыносимые условия для экипажа, который размещался в носовой части пл. Дело в том, что на этой лодке, в отличие от других пл, были изготовлены и загружены удлиненные торпеды, которые и создавали невыносимые условия для команды.

Пл «Фельдмаршал граф Шереметьев» отправлена из Петербурга 4 ноября, прибыла во Владивосток 13 декабря 1904 года. Подготовлена к боевым действиям 4 мая 1905 года. При выходе в море 9 мая вышел из строя двигатель подводного хода, на устранение неисправности потребовалось 10 дней. В ходе испытаний торпедных аппаратов 70% выстрелов торпедами были неудачными. Много замечаний было и по другим механизмам, на устранение которых ушло большое время. Лодка из-за конструктивных недостатков медленно погружалась. Командир пл лейтенант Д.Д. Заботкин внес толковое предложение по сокращению времени погружения пл за счет подключения концевых цистерн главного балласта к судовой вентиляции. Он также усовершенствовал наружные торпедные аппараты Джевецкого, повысив успешность стрельбы из них торпедами. И все же командир пл в своем отчете в качестве вывода указал, что отечественные подводные лодки типа «Касатка» по своим качествам не только не уступают иностранным проектам, но и по многим показателям имеют перед ними преимущество.



*Пл «Дельфин», «Налим», «Скат» и «Фельдмаршал граф Шереметьев» во Владивостоке*



*Пл «Сом» после испытаний противолодочных сетей. Владивосток, 1905 г.*

И действительно, давайте сравним основные тактико-технические характеристики отечественной лодки типа «Касатка» (проект И.Г.Бубнова) с американской пл «Щука» фирмы «Голланд».

**ТАБЛИЦА СРАВНИТЕЛЬНЫХ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДАННЫХ  
ПЛ «КАСАТКА» И ПЛ «ЩУКА» (ФИРМА США «ГОЛЛАНД»)**

Элементы ТТД	ПЛ «Касатка»	ПЛ «Щука»
Длина, м	35,5	20
Ширина, м	3,35	3,5
Осадка, м	3,0	2,9
Водоизмещение, т	140/177	105/122
Запас плавучести, %	26,6	15
Мощность двигателей, л.с.	300/120	150/70
Скорость хода, надв./подв узлы	8,5/5,5	8,5/6
Дальность плавания, миль	700/30	270/30
Глубина погружения, м	50	30
Вооружение (торпедные аппараты)	4 ТА	1 ТА

Из таблицы видно, что по основным показателям отечественные лодки типа «Касатка» (проект И.Г.Бубнова) имеют преимущества по сравнению с пл фирмы Голланд США: глубина погружения «Касатки» на 20 м больше, а дальность плавания превышает более чем в 2 раза (700 миль против 270). Кроме того, российская пл имела на вооружении 4 торпедных аппарата, против одного на американской лодке.

Еще на одной пл хочется остановиться. Это «Форель», которая была построена Крупном на его личные деньги и подарена им России в знак благодарности за заказ трех подводных лодок. Лодка имела водоизмещение всего 17-18 т и для боевых действий фактически была непригодна. С прибытием во Владивосток в море для несения дозора не выходила. Наши подводники к «Форели» относились с недоверием и служить на ней не желали. И только после того, как са-

мый авторитетный подводник - первый командир «Дельфина» М.Беклемишев вышел на «Форе-рели» в море, нашлись желающие служить на этой пл.

Из приведенных выше материалов видно, что ни одна из 8 подводных лодок, принимавших участие в войне с Японией, боевого успеха не имела. Не был атакован ни один японский боевой корабль или транспорт, не выпущена ни одна торпеда. Естественно напрашивается вопрос почему? Неужели среди 8 лодок (а это по современной классификации целая бригада) не нашлось командира лодки, способного в море найти противника и атаковать его? Не верю! Русских моряков на протяжении трех веков существования Российского флота всегда отличали высокий профессионализм, мужество и отвага.

Вспомним 7 мая 1703 года, когда в устье Невы две роты морских пехотинцев на шлюпках под командованием Петра I внезапно атаковали два шведских корабля «Гедан» и «Астрильд» и в ходе ожесточенного сражения захватили их в плен вместе с вице-адмиралом К.Нумерсоном. Это была первая победа над шведским флотом, ставшая датой рождения Российского флота. Отчеканенная по случаю этой блестящей победы медаль со словами «И небывалое бывает» красноречиво подтверждает храбрость русского матроса.

В 1915 году Россия купила у Италии подводную лодку «Ф-1». Лодка относилась к разряду малых пл. Водоизмещение всего 260 т. По нынешним меркам - это сверхмалая подводная лодка. Для приемки и перевода «Св.Георгия» - такое название получила лодка с подъемом на ней Российского флага - из Италии в Россию была подобрана команда в составе 15 матросов и 3 офицеров. Командиром был назначен подводник, старший лейтенант И.И.Ризнич. 13 июня 1917 года пл «Св.Георгий» вышла в трудный и долгий путь. Атлантический океан встретил экипаж сильным штормом. Лодку буквально бросало, как щепку, океанской волной и непрерывно заливало отсеки водой. Потребовались огромные усилия всего экипажа, чтобы выстоять перед грозной стихией.

Северное море встретило лодку также сильным ветром с дождем и шквалами. Крутая и злая волна настойчиво пыталась разбить корпус лодки. К этому добавим, что в то время шла война на суше и на море. Нужно было уцелеть, нужно было победить. 9 сентября 1917 года сильно уставшие, измученные постоянной

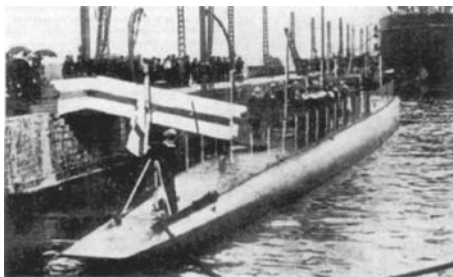
борьбой со стихией, но бодрые духом, подводники вернулись на Родину, в Архангельск. Почти 90 суток продолжался этот героический переход, пл прошла более 5000 миль. Небольшой экипаж на совсем маленькой подводной лодке «Св.Георгий» успешно справился с поставленной задачей. Весь экипаж лодки был поощрен, а его командир, старший лейтенант И.И. Ризнич, был награжден орденом Владимира 4 степени с мечами и бантом.

Таких примеров можно привести немало. Высокую выучку, мужество и героизм проявили моряки-подводники Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны. В 1941-1942 годах немцы, казалось, перегорели Финский залив минами и противолодочными сетями. Большие наряды противолодочных сил на воде и в воздухе, практически непрерывно, контролировали маршруты разветвления пл в Финском заливе, но наши лодки прорывали эти мощные заграждения, выходили в Балтийское море и топили фашистов везде, в том числе, и у побережья Германии. Так в чем же дело? Почему подводные лодки России не имели успеха в войне с Японией?

Думаю, основными причинами неуспешных боевых действий подводных лодок в русско-японской войне 1904-1905 годов являются:

1) Подводные лодки «Дельфин» и «Касатка», как и иностранные типа «Фултон», по своему малому водоизмещению и низким тактико-техническим данным не могли качественно выполнять поставленные им боевые задачи по поиску и уничтожению японских кораблей в открытом море. Для проектирования пл типа «Касатка» изначально был разработан такой задания:

- водоизмещение всего 100-150 т, хотя заранее было известно, что лодки будут действовать против Японии на океанском театре военных действий (ТВД). Водоизмещение в 100-150 т для такого театра было слишком мало;



Пл «Святой Георгий»

- скорость лодки должна быть достаточна лишь для атаки судов, проходящих мимо нее;
- лодка **должна** совершать переходы на поверхности воды. т.е. в надводном положении;
- главным объектом нападения лодки предназначались суда, стоящие на якоре или идущие малым ходом.

Исходя из такого проектного задания на строительство пл выработаны были соответствующие тактико-технические данные. Подводные лодки «Дельфин», «Касатка» были не совершенны, да и в то время не могло быть по другому, т.к. это был первый опыт, это были первые боевые подводные лодки России. Тогда еще, естественно, не было отработанной технологии строительства пл. не было, наконец, научных разработок теории непотопляемости, остойчивости и живучести пл. Поэтому, объективно отмечая недостатки первых лодок России, мы должны помнить, что тогда, в начале XX века, других, более совершенных, лодок еще не умели и строить. Поэтому свое название «подводная лодка» они носили условно, т.к. более 95% времени своего нахождения в море, были в надводном положении. Максимальное время нахождения ил «Сом» под водой за одно погружение, как отмечалось выше, составило всего 1 час 30 мин. Это рекорд. Поэтому говорить о скрытности действий лодок не приходится. А раз нет скрытности - главного оружия подводных лодок, - не может быть и успеха.

2) Первые подводные лодки типа «Касатка» имели очень большое время погружения (ухода под воду) - 15 мин. Это уже потом совместными усилиями командиров лодок и судостроительной промышленности удалось за счет **реконструкции системы погружения, а также** выучки экипажа, довести это время до 5 минут. Но и это время было еще очень большим. Надводные корабли, обнаружив пл в момент погружения, успевали уйти из района атаки, или атаковать ее.

3) Подводная лодка не имела на вооружении технических средств наблюдения и радиосвязи, поэтому наблюдение за окружающей обстановкой велось только визуальным способом. Надо отметить и то, что ходовые мостики пл, если можно так назвать место для 1-2 человек на крыше рубки, возвышались над палубой пл всего на 70-80 см. Поэтому лодка при движении в надводном положении, уже при состоянии моря в 3-4 балла, постоянно заливалась набегающей волной. При этом рубочный входной люк нельзя было закрывать и вода постоянно заливалась водой лодку. Говорить об эффективном

визуальном наблюдении в таких условиях не приходится. Следует добавить, что первые три подводные лодки этого проекта вообще не имели ходового мостика. Сам конструктор И.Г.Бубнов, считал, что возвышающаяся надстройка будет демаскировать лодку и никак не согласался на установку ходового мостика. С трудом его убедили командиры пл. что без ходового мостика управлять лодкой при движении в надводном положении из-за большой заливаемости невозможно. И лишь после этого Бубнов согласился приклепать боевую рубку с ограждением высотой всего 70-80 см.

Здесь объективно укажем также, что подводные лодки, заказанные Россией за границей (типа «Фултон», «Протектор»), как показал опыт их использования в войне с Японией, имели значительно более низкие тактико-технические характеристики, о чем было указано командирами этих лодок в своих отчетах.

4) Низкое качество подготовки экипажей подводных лодок. В это время в России не было учебных школ по подготовке подводников. Экипажи для лодок набирались с надводных кораблей, обучение которых производилось на первой построенной в России пл «Дельфин», а после того, как эту лодку отправили на Дальний Восток (15 ноября 1904 года), обучение шло на строящейся лодке офицерами этой пл, которые сами только начинали постигать подводное дело. Поэтому говорить о качестве обучения не приходится. Вот почему создание Учебного отряда подводного плавания в 1906 году в Либаве диктовалось острой объективной необходимостью подготовки кадров подводников и имело огромное значение для развития **подводных сил России.**

5) Строительство подводных лодок для участия в войне с Японией осуществлялось в сжатые сроки, что, естественно, отражалось на качестве. Не было опыта отправки построенных лодок железной дорогой. Поэтому нередко лодку грузили на одну платформу, торпеды и зипы для нее - на другую. Экипажи лодок с прибытием во Владивосток, когда уже шла война, вынуждены были длительное время ожидать или разыскивать свои торпеды, имущество, ЗИП, волнорезные щиты и т.д.

6) Отсутствие командования и штаба для управления и подготовки лодок к боевым действиям. Лодки подчинили штабу отряда крейсеров, а руководство 8 пл возложили на командира «Касатки», лейтенанта Плотто, который и командира и штаб отряда представлял в единственном своем лице.

7) Отсутствие оборудованного пункта базирования пл, где можно было пополнять все запасы, осуществлять ремонт и отдых личного состава.

Главный Морской штаб, оценивая участие лодок в войне с Японией, указал: «Останавливаясь на причинах, почему подводные лодки, базирующиеся во Владивостоке, находятся в столь неудовлетворительном состоянии, следует признать, что **главная** причина этою заключается в отсутствии организации кораблей в тактические группы, и как следствие, отсутствие необходимых начальников».

Эти, главные на мой взгляд, причины, имевшие место в строительстве и подготовке подводных лодок, привели к неуспешным боевым действиям лодок в войне с Японией. Не забудем также, что это был первый в мировой истории опыт участия подводных лодок в войне.

## СОЗДАНИЕ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

Для анализа причин неуспешных действий подводных лодок в войне с Японией Главный Морской штаб в 1906 году провел в Кронштадте совещание, на которое были приглашены командиры подводных лодок и надводных кораблей, принимавших участие в войне, офицеры-подводники с других флотов, а также представители судостроительных заводов. Командиры подводных лодок, остро критикуя серьезные недостатки в строительстве лодок, говорили о необходимости создания органов управления подводными лодками. Назрела также острая необходимость создания специальных школ для обучения подводников. Командир пл «Кефаль», поручик Я.Подгорный, выступая на совещании, сказал: «...постройка лодок производилась спешно, лодки собирались во Владивостоке, непосредственно на театре военных действий, где не было ни знающих людей, ни оборудованных заводов. Все неуспехи происходили во многом из-за новизны этого дела».

Как истинные патриоты России, командиры высказывались за развитие отечественных подводных лодок. Командир пл «Фельдмаршал граф Шереметьев» лейтенант Д.Заботкин отметил, что русские лодки типа «Касатка» но своим показателям не уступают иностранным, а по многим данным имеют перед ними преимущество.

Командир пл «Касатка», уже капитан 2 ранга А.Плотто, отметил: «Лодки отправлялись на Дальний Восток, в противоположность Акту, составленному в Петербурге, с существенны-

ми недостатками. Уже на месте пришлось переделывать систему дифферентовки пл, электропроводку, горизонтальные рули, установку второго перископа и т.д. Все эти работы занимали много времени и отрицательно сказались на подготовке лодок и экипажей к выходу в море для боевых действий».

Командир пл «Сом», лейтенант князь В.Трубецкой в своем выступлении отметил, что лодками по существу никто не занимался, а инициативу командиров подавляли.

Тщательно проанализировав отчеты командиров лодок и выступления участников совещания, Главный Морской штаб пришел к однозначному выводу о необходимости выделения подводных лодок в самостоятельный род кораблей и создания органов управления лодками. Признано было также необходимым создание учебного отряда для подготовки подводников. Предложения Главного Морского штаба были доложены императору Николаю II и утверждены им.

В приказе по Морскому ведомству №52 от 11 марта 1906 года объявлено: «Государь император в 6-ой день марта сею года величайше повелеть соизволил:

1) Включить в высочайше установленную в 30-й день декабря 1891 года классификацию судов военного флота разряды:

а) посильных судов; б) подводных лодок.

2) В разряд подводных лодок перечислить миноносцы «Дельфин», «Окунь», «Фельдмаршал граф Шереметьев», «Скат», «Налим», «Макрель», «Сом», «Стерлядь», «Лосось», «Белуга», «Щука», «Плотва», «Пескарь», «Осетр», «Бычок», «Палтус», «Сиг», «Кефаль», «Форель», «Касатка».

Таким образом, двадцать кораблей, которые до решения императора Николая II от 6 марта 1906 года (по новому стилю 19 марта) числились по официальной классификации как миноносцы (кстати, первая боевая пл «Дельфин» именовалась «Миноносец №113»), были выделены в самостоятельный род (разряд) «подводные лодки».

Государственный Совет России, рассмотрев представление Главного Морского штаба об учреждении Учебного Отряда подводного плавания, постановил:

1. Проект штата означенного Учебного Отряда представить к Высочайшему его Императорского Величества утверждению.

II. Расходы отнести с 1 января 1907 года на средства государственного казначейства.

На подлинном собственною его Императорского Величества рукою написали: «Быть по сему».

В Царском Селе 27 марта 1906 г.

Штат Учебного Отряда подводного плавания, утвержденный Николаем II (см. Приложение).

Выделение подводных лодок в самостоятельный род и создание Учебного Отряда подводного плавания было исключительно своевременным и важным решением Морского ведомства и правительства для дальнейшего развития подводных сил России. Уже перед Первой мировой войной были спроектированы и построены более совершенные подводные лодки типа «Акула» и «Барс», а в созданном Учебном Отряде прошли квалификационную подготовку экипажи новых лодок. Все это положительно сказалось на повышении эффективности боевых действий подводных лодок в будущей войне.

При Советской власти долгие годы день создания подводных сил России никак не отмечался. Видимо утверждение Указа царем Николаем II, расстрелянного в 1918 году вместе со всей его семьей, шокировало власть. И только в 1996 году Главнокомандующий ВМФ адмирал Ф.Громов подписал Указ, которым день 19 марта 1906 года был официально признан днем создания подводных сил России, а 19 марта стал праздником подводников. В этот день в 1996 году подводники Балтийского флота, как и всех других флотов, в торжественной обстановке отметили 90-летие подводных сил России.

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ПОДВОДНИКОВ**

Как уже указывалось, в ходе строительства подводных лодок сразу же возникла острая необходимость в подготовке кадров подводников. На первую пл «Дельфин» была подобрана команда из специалистов надводных кораблей, изъявивших желание служить на подводных лодках. Для «Дельфина» был утвержден штат в 13 человек: 4 офицера и 9 нижних чинов. Командиром лодки был назначен капитан 2 ранга М.Н.Беклемишев. У командира пл было три помощника - лейтенанты Черкасов и Елагин и поручик Горазеев. Сам Беклемишев считался



*Э.Н. Шеншович*

лучшим специалистом по подводным лодкам, т.к. он вместе с конструктором И.Г. Бубновым разрабатывал проект и строил первую боевую подводную лодку России «Дельфин». Подготовка первого экипажа осуществлялась на практических занятиях в процессе строительства «Дельфина». При строительстве последующих лодок пл «Дельфин» определили как учебную, а ее командира и экипаж назначили ответственными за подготовку экипажей этих лодок. Однако в ноябре 1904 года «Дельфин» отправили на Дальний Восток. С убытием учебной лодки на войну, необходимость создания специальной школы для профессиональной подготовки подводников стала еще острее. Но шла война и создание такой школы затягивалось. А экипажи вновь построенных пл стали готовить непосредственно на этих же пл под руководством командиров лодок. Уже после войны, которая закончилась 9 сентября 1905 года, подписанием унизительного для России Портсмутского договора (по которому Япония забрала Порт-Артур и Дальний; Россия признала Корею сферой влияния Японии, уступила Ляодунский полуостров и половину острова Сахалин), когда были подведены итоги неуспешных действий подводных лодок в войне с Японией Морское ведомство подготовило в Государственный Совет предложения о создании Учебного Отряда

подводного плавания. В его состав были включены пять подводных лодок «Белуга», «Лосось», «Пескарь», «Стерлядь» и «Сиг», а также учебное судно «Хабаровск». Начальником Отряда был назначен капитан 1 ранга Э.Н.Шенснович, участник войны с Японией (был командиром броненосца «Ретвизан»). Шенснович, вскоре получивший звание контр-адмирала, с присущей ему энергией и настойчивостью взялся за создание Отряда. Он подготовил доклад в Главный Морской штаб, в котором обосновал необходимость создания в Либаве следующей материально-технической базы:

1) Вырыть в порту бассейн для стоянки не менее 20 пл и соединить его с каналом Военной гавани.

2) Установить в бассейне необходимое количество пирсов для стоянки лодок.

3) Построить береговой комплекс для пополнения запасов пл (топливо, вода, ВВД, продукты и др.), зарядки аккумуляторных батарей, погрузки-выгрузки торпедного оружия и мин.

4) Построить элинг с подъемным устройством для постановки лодок на берегу в зимний период.

Первыми слушателями Отряда были 7 офицеров и 20 матросов с надводных кораблей, изъявившие желание служить на подводных лодках. Кадры преподавателей набирались из состава экипажей подводных лодок, включенных в состав Отряда. На первых порах обучение

подводников проводилось методом практических занятий непосредственно на лодках Отряда. Главной целью занятий было обучение личного состава умению скрытно подойти к неприятельскому судну и поразить его миной или торпедой. Позже на учебном судне «Хабаровск» были оборудованы специальные классы, где проводились занятия и лекции для офицеров и личного состава. Устройство подводной лодки изучалось вначале теоретически по схемам и чертежам, а затем непосредственно на лодке.

Офицеры, поступившие в Отряд, с 1 ноября по 1 апреля изучали теоретически устройство оружия и материальной части лодки, на которой предстояла дальнейшая служба. Одновременно они изучали устройство подводных лодок других типов, которые стояли в ремонте, когда механизмы были разобраны и были доступны для детального изучения. С апреля по сентябрь включительно офицеры распределялись по подводным лодкам Отряда, где они сначала исполняли обязанности матросов, а затем проходили стажировку на офицерских должностях по управлению лодкой и выполнению торпедных стрельб в море. Офицеры комплектовались с надводных кораблей по желанию и имеющих хорошее здоровье. Кроме того, они должны были прослужить до этого не менее трех лет. Ученики-матросы комплектовались из специалистов

*Пл Учебного отряда  
«Пескарь» и «Белуга»  
в Либавском порту*





надводных кораблей, окончивших школу по специальности минер, машинист или водолаз. Вначале они изучали устройство всех существующих на флоте типов подводных лодок, а также свою специальность применительно к дальнейшей службе. После изучения теории, матросы распределялись на подводные лодки, где закрепляли полученные теоретические знания. В октябре комиссия флота проводила экзамены, после которых подводники назначались на подводные лодки для прохождения дальнейшей службы. Начиная с 1907 года был произведен набор слушателей из новобранцев. Были отобраны те, кто обладал хорошим здоровьем, не пил и имел какую-либо специальность (слесарь, токарь, кузнец и т.п.). С этого же года в Учебном Отряде со слушателями стали проводить строевую подготовку. После выполнения программы молодого бойца, новобранцев отправляли в Кронштадт для общей подготовки по специальности, затем они возвращались в Учебный Отряд, в Либаву и проходили курс подготовки специалиста-подводника.

До 1914 года все вновь построенные подводные лодки вначале поступали в Либавский Учебный Отряд, который доукомплектовывал и отработывал экипажи по полной программе, после чего подготовленные для плавания и выполнения своих задач по прямому назначению пл направлялись в состав Балтийского и Черноморского флотов. Отряд подводных лодок во Владивостоке комплектовался также личным составом, прошедшим обучение в Учебном Отряде.

В августе 1914 года Либавский Учебный Отряд, в связи с началом Первой мировой войны, был переведен в Ревель (Таллинн), а в апреле 1915 года - в Петроград.

22 марта 1919 года постановлением Военного Совета Республики № 210 был объявлен штат Учебного Отряда подводного плавания. Вскоре весь постоянный и временный личный состав отряда включили в ударную группу морских курсантов и отправили на сухопутный фронт Гражданской войны.

22 декабря 1921 года приказом № 648 по Морским силам Балтийского моря Учебный Отряд был переименован в Школу подводного плавания. В 1931 году Школа вновь переименована в Учебный Отряд подводного плавания. В его состав включили специальные курсы командного состава и ему был придан Учебный дивизион подводных лодок.

13 января 1935 года Учебному Отряду присвоено имя С.М.Кирова. За боевые заслуги в годы Гражданской войны и успехи в подготовке кадров подводников указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июня 1939 года Отряд был награжден Орденом Красного Знамени.

В 1964 году при Отряде создана Школа старшин-техников, преобразованная в 1972 году в Школу техников ВМФ, которая была приравнена к техникуму. Окончившим ее курсантам присваивалось звание «мичман» и вручался соответствующий знак. В 2001 году школу техников расформировали, а подготовку специалистов передали в военно-морские институты.

27 марта 2006 года Отряд подводного плавания отметил 100-летие со дня его основания.



*Пл «Сиг» в Либавском канале. Выход в море.*

## ГЛАВА III. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ В ГОДЫ I МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Первая мировая война, как известно, возникла в результате противоречий между коалициями основных европейских государств за передел уже поделенного мира. Противоречия между Германией и Великобританией были наиболее острыми, они и привели к возникновению мировой войны. Каждая страна преследовала в ней свои цели. Германия стремилась разломить своего главного соперника - Великобританию, лишив ее колоний, разбить Францию и закрепить за собой Эльзас и Лотарингию, у России отнять Польшу, Украину и Прибалтику. С другой стороны, Великобритания хотела устранить Германию как своего основного конкурента, а также ослабить своих конкурентов по коалиции - Россию и Францию. Россия стремилась задержать экспансию Австро-Венгрии в Сербию, Герцеговину и Боснию, овладеть Босфором и Дарданеллами и закрепить свои позиции на Балканах. Франция планировала вернуть себе Эльзас и Лотарингию.

Первая мировая война началась 1 августа 1914 года между Германией и Австро-Венгрией, с одной стороны, и Великобританией, Францией, Россией, Бельгией, Сербией и Черногорией, с другой. В последующем, в войну были вовлечены 38 государств с населением в 1,5 млрд. человек. А под ружье было поставлено около 70 млн. человек.

План операции Балтийского флота на случай **Европейской** войны был разработан Генеральный штаб России еще в 1912 году и откорректирован по результатам маневров флота 1912-1913 годов. Считая своим основным противником на Балтийском море Германию, Генеральный штаб предполагал, что Швеция с началом войны выступит на стороне Германии. Учитывалось также недоброжелательное отношение к России Эстонии и Финляндии. В войне с Германией преобладающее значение отводилось сухопутному театру военных действий. Слабым звеном здесь являлось длительное разрывание русской армии, обусловленное

громдным протяжением территории и слабым развитием путей сообщения. В связи с этим, роль Балтийского флота в начальный период войны значительно повышалась, на флот в этот период возлагалась важнейшая задача - не допустить прорыв главных морских сил Германии в Финский залив для высадки десанта и захвата столицы России - Петербурга. Объективно признавая соотношение сил на море в пользу противника, Балтийскому флоту с началом войны ставились лишь оборонительные задачи. Генеральный штаб важнейшими направлениями операций противника в Балтийском море считал:

- Финский залив, с конечной целью захвата столицы Петербург.

- Рижский залив, с целью проведения операции против правого фланга русской армии.

Оценивая состояние своих морских сил и сил противника на Балтийском море, Генеральный штаб считал, что Балтийский флот имеющимися силами реально может противостоять противнику лишь по первом направлению - в Финском заливе. Исходя из такой оценки сил Генеральный штаб поставил Балтийскому флоту задачу - воспрепятствовать проникновению противника в восточную часть Финского залива, за меридиан острова Нарген, временно обеспечить мобилизацию сухопутных войск Петербургского военного округа, имеющего ближайшей задачей защиту столицы.

По поставленной задаче Командующий флотом принял решение:

1. Оказать возможное сопротивление проникновению неприятеля в восточную половину Финского залива.

2. Практическое выполнение этой задачи сводится к бою на заранее подготовленной позиции.

3. В случае успешного задержания наступления противника, перейти к активным боевым действиям.

На основе решения Командующего флотом, планом предусматривалась постановка цент-

рального минного заграждения в Финском заливе, в районе остров Нарген - мыс Порккала-Удд. При этом подводные лодки должны были развертываться западнее минного заграждения. Миноносцы - с восточной стороны и на флангах заграждения, а линейные корабли и крейсера - восточнее миноносцев. Согласно плану несколько миноносцев и крейсеров должны быть развернуты к западу от подводных лодок с целью обнаружения кораблей противника и передачи полученных данных на подводные лодки. С объявлением мобилизации предусматривалась ликвидация Либавы, как базы, и перевод лодок в Ревель (Таллинн). Согласно плану, подводным лодкам назначались позиции в две линии, удаленные от минного заграждения на 20 миль. Расстояние между линиями - 4 мили. Впоследствии расстояние между линиями было увеличено до 15 миль для исключения помех при выходе в атаку и по мерам безопасности. При стоянке в базе лодки должны были иметь полные запасы электроэнергии, топлива, воды, провизии и воздуха высокого давления. Для зарядки аккумуляторной батареи и пополнения всех видов запасов предоставлялось время с 15 до 23 часов каждого суток. В другое время подводные лодки должны были быть готовы к немедленному выходу в назначенные районы. Выход в море осуществлялся самостоятельно или в сопровождении миноносцев. С приходом на позицию лодки становились на якорь. Тогда еще подводные лодки строились без якорей, поэтому для постановки на якорь они вынуждены были применять якоря от старых мин.

Крейсера и миноносцы, развернутые к западу от подводных лодок, обнаружив противника, должны были сообщать лодкам о составе, месте и курсе кораблей, поддерживая с ним

контакт. Эти данные передавались условными сигналами. С подходом кораблей противника к позициям лодок, последние должны были атаковать торпедами его главные силы, после чего оставаться на своих позициях с расчетом повторных атак кораблей противника на их обратном пути. Как понимаем, боевые действия подводных лодок сводились к чистой обороне устья Финского залива совместно с другими силами и средствами флота. Отведенная пассивная роль лодкам полностью отражала взгляды Командования на место их в войне.

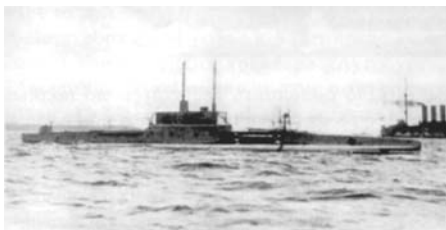
К началу первой мировой войны Подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок двухдивизионного состава и Учебного отряда подводного плавания. В 1-й дивизион входили подводные лодки «Акула», «Минога», «Макрель» и «Окунь» - все отечественной постройки типа «Касатка» (проект И. Бубнова). В составе 2-го дивизиона находилось также 4 лодки - «Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил». Строились в Петербурге по проекту фирмы «Лэка» (США). В учебном отряде находилось 3 пл: «Белуга», «Стерлядь» и «Пескарь», построенные на Невском заводе в 1904 году по проекту американской фирмы «Голланд». Каждому боевому дивизиону придавались транспорт и миноносец. 1-й и 2-й дивизионы базировались на Таллинн, а Учебный отряд - в Либаве. Основные тактико-технические данные, а также организация бригады и дивизии подводных лодок см. Приложение таблица № 2 и схемы № 1 и № 2. На заводах в Петербурге и Ревеле строилось 18 лодок типа «Барс», которые значительно превосходили по своим тактико-техническим данным уже имеемые на флоте подводные лодки. Однако вступление первых из них ожидалось только в 1915 году. Таким образом, непосредственно перед



*Пл «Окунь» в  
Балтийском море*



Пл «Акула»



Пл «Аллигатор»



Пл «Кайман»

войной, флот имел всего 11 подводных лодок. Чтобы объективно оценить результаты боевых действий лодок в ходе Первой мировой войны, следует указать, что все подводные лодки России на Балтийском море имели серьезные тактико-технические недостатки. Лишь «Акула» была самой новой и самой боеспособной из всех лодок. Она могла находиться непрерывно в море до двух недель. Запас топлива обеспечивал плавание до 1000 и более миль. Лодка имела 8 торпедных аппаратов, из них 4 внутри прочного корпуса. «Акула» была вооружена крупнокалиберным пулеметом, который позволял ей вступить в бой с авиацией и транспортом противника, которые были вооружены

пулеметами. Подводные лодки фирмы «Лэка» (США) «Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил» имели уйму серьезных недостатков, которые в значительной мере осложняли выполнение боевых задач в море. Несмотря на многочисленные переделки, они по-прежнему оставались маломореходными. Уже при волне моря 3-4 балла лодки сильно заливались водой через входной люк. Корпус этих лодок был обшит деревом толщиной в 7,5 см. Летом, если лодки долго не погружались, дерево рассыхалось и коробилось, а при частых и длительных погружениях оно разбухло и выпучивалось. В обоих случаях через образовавшиеся щели поступала под обшивку вода, которая значительно утяжеляла лодку и тем самым еще больше усложняла управление пл. Прочный корпус был очень слаб, а большая осадка (4,9-5,0 м) затрудняла плавание в мелководных районах и на фарватере. Самое главное, бензиновые двигатели были очень взрывопожароопасны.

Еще хуже обстояло дело с лодками фирмы «Голланд» (США) («Белуга», «Пескарь» и «Стерлядь», Учебного отряда). Построенные в 1904-1905 годах для войны с Японией, они имели очень малое водоизмещение (100 т - надводное и 125 т - подводное) и для открытой части Балтийского моря были не пригодны. На вооружении имелся всего один торпедный аппарат. В процессе эксплуатации лодок этого проекта выяснилось, что они практически не могут осуществлять переходы своим ходом, т.к. установленные на них керосиновые двигатели, помимо высокой пожароопасности, постоянно выходили из строя. Поэтому эти лодки выводили в море на межбазовые переходы под буксирами. Можно как-то согласиться с этим в мирное время. А как быть в войну? Зачем спрашивается тогда подводная лодка, которую в район боевых действий тащит буксир? О какой скрытности действий пл можно говорить в этих условиях?

Отметим также как серьезный недостаток по перископам лодок этого проекта, которые были намертво закреплены к корпусу пл. Поэтому высота подъема головки перископа над водой регулировалась глубиной погружения лодки. Это значит при выходе в торпедную атаку командир пл полностью зависит от рулевого, управляющего горизонтальными рулями, который должен держать точно заданную глубину. Чуть затонула лодка, головка ушла под воду и командир уже не видит цель, по которой выхо-



*Спуск на воду  
пл «Окунь».  
Петербург*

дит в атаку. И наоборот, горизонтальщик не удержал заданную глубину, приподнялся чуть вверх и перископ сильно высунулся из воды, и создалась опасность обнаружения пл, срыва ее торпедной атаки в лучшем случае, а в худшем - гибели лодки. Надо отметить и то, что головка перископа на лодках фирмы «Голланд» имела большой диаметр - 120 мм. Это много. На современных пл диаметр головки командирского перископа составляет 60 мм. и менее. Укажем также, что лодки того времени не имели никаких технических средств наблюдения и связи. Для наблюдения за обстановкой в районах боевых действий, при нахождении на перископной глубине и в ходе торпедной атаки командир располагал только одним перископом.

Естественно, эти и другие недостатки лодок не могли внушать к ним доверия. По оценке командования флотом, лодки считались пригодными лишь в оборонительных целях. Даже прогрессивный командующий флотом адмирал Н.О.Эссен перед войной относился к подводным лодкам с большим недоверием. А начальник минной дивизии Балтийского флота А.Колчак настаивал «не тратить миллионы рублей на сомнительную и заведомо неудовлетворительную силу - подводные лодки». И лишь немногие офицеры и адмиралы пред Первой мировой войны (Э.Н.Шенснович, И.Г.Бубнов, М.Н.Беклемишев, С.О.Макаров и др.) верили и настаивали на развитии в России подводных лодок, как мощной силы в вооруженной борьбе на море. В таких противоречивых оценках подводных лодок Россия вступила в Первую мировую войну.

В связи с обострением обстановки, 25 июля 1914 года подводным лодкам бригады прика-

зано было пополнить все запасы до полных норм. 26 июля лодки перешли в район рассредоточения (рейд Векшер, в районе мыса Порккала-Удд) и стали на якорь. Для охраны якорной стоянки были выделены канонерские лодки «Храбрый» и «Хивинец». 29 июля начальник Морского Генерального штаба передал приказание Командующему флотом оставить Либаву, как и предусматривалось планом. Учебный отряд в составе трех пл на буксире начал переход в Таллинн. Перед выходом все запасы и оборудование были уничтожены, а на входном фарватере затоплены две баржи. В полночь 30 июля была объявлена мобилизация сил флота. Командующий флотом получил информацию от Морского министра о заключении договора между Германией и Швецией, вследствие чего указал Министр «Швецию следует считать вероятным противником». В ночь на 31 июля получено разрешение на постановку центрального минного заграждения. В связи с этим, отряд заграждения вышел в назначенный район и начал постановку минного заграждения. Крейсерам было приказано развернуться в свои районы к западу от минного заграждения и задерживать все направляющиеся в Финский залив транспорты. Бригада подводных лодок получила приказание с рассветом 31 июля занять боевые позиции впереди минных заграждений. В 7 часов лодки заняли свои районы согласно плану. В 20 часов 30 минут 1 августа 1914 года Командующий БФ получил информацию от Морского министра об объявлении Германией войны России. Отметим, что в Германии перед войной, как и в России, не было объективной информации о планах и характере предстоящих

боевых действий другой стороны с началом войны. Русское командование считало, что немцы главными своими силами будут прорываться в восточную часть Финского залива с целью высадки морского десанта в тыл русской армии с последующим захватом Петербурга. Немцы, считая своим главным противником Англию, держали основные морские силы в Северном море для действий на коммуникациях. Часть сил Германия оставила в Балтийском море для противодействия Балтийскому флоту при выходе его из Финского залива. Так в ожидании активных боевых действий противной стороны прошел весь август и сентябрь 1914 года.

8 октября 1914 года в Балтийское море вышли три немецких крейсера «Аугсбург», «Амазоне» и «Любек» и три подводных лодки «U-23», «U-25» и «U-26», а также миноносцы и угольные транспорты, с целью: демонстрацией высадки десанта у Либавы и Вентепилса выманить русские корабли из Финского залива и навести их на свои подводные лодки, развернутые к западу от нашего центрального минного заграждения. Подводные лодки «U-19» - «U-26», построенные перед войной, имели водоизмещение 690 т - надводное и 860 т - подводное, скорость хода 15,5/8,5 узлов (над водой/под водой). На вооружении - 4 торпедных аппарата, по 2 в носу и корме, и одну 88-мм пушку. 10 октября «Г1-26» атаковала крейсер «Адмирал Макаров» торпедами, но промахнулась. 11 октября эта же лодка атаковала крейсер «Паллада», возвращавшийся с дозора. Крейсер погиб со всем личным составом. Потопление «Паллады» в Балтийском море, а также трех английских крейсеров «Хог», «Абукир» и «Кресси» в Северном море немецкими подводными лодками резко изменило взгляды командования Балтийским флотом на роль и место подводных лодок. Скептическое и пренебрежительное отношение к лодкам сменяется признанием их боевой ценности. Учитывая несовершенство находившихся в строю лодок, командование флотом активно ищет возможности для получения новых, более совершенных пл. Прорабатываются варианты ускорения постройки новых лодок типа «Барс». Поднимается вопрос о закупке пл за границей. Правительство России обращается к правительству Великобритании о выделении английских подводных лодок для действий в Балтийском море. В результате переговоров достигнуто соглаше-

ние о посылке 5 английских лодок типа «Е» в состав Балтийского флота. Лодки типа «Е» относились по классификации того времени к большим, имели водоизмещение 750/800 т и могли действовать по всей акватории Балтийского моря. Наибольшая скорость надводного хода 15 узлов, полный ход в подводном положении 9,5 узлов. Вооружение: по одному торпедному аппарату в носу и корме в прочном корпусе и два ТА - по бортам подводной лодки. Скорость ухода под воду на перископную глубину 1,5 мин. Автономность - 10 суток. Дальность плавания - до 3000 миль. 20 октября 1914 года две подводные лодки «Е-1» и «Е-9» совершенно неожиданно для немцев прорвались через пролив Зунд и прибыли в Либаву, а три «Е-8», «Е-18» и «Е-19» прибыли на Балтийский флот в сентябре 1915 года через Архангельск и далее на баржах по Северной Двине и Марининской системе.

В 1914 году подводные лодки использовались по плану командования флотом, в оборонительной операции по недопущению прорыва немецких кораблей в восточную часть Финского залива, потому за период с августа по декабрь лодками было выполнено всего 8 атак и все они оказались безуспешными. 8 августа пл «Акула» атаковала два немецких миноносца, но промахнулась. 22 декабря в Данцигском заливе атаковала одной торпедой транспорт, который заметил след торпеды и уклонился от нее. 17 декабря в районе Готска-Сандэ «Акула» атаковала крейсер «Аугсбург» одной торпедой с дистанции 10 кабельтовых. Опять промах - из-за больших ошибок в определении курса и скорости цели.



*Пл, погруженная на баржу для дальнейшей транспортировки*

Подводная лодка 18 октября атаковала крейсер «Виктория Луиза» двумя торпедами. Крейсер заметил торпеды и уклонился изменением курса и скорости. 28 октября в Данцигском заливе пл атаковала одной торпедой миноносец и - опять промах.

Подводная лодка «Е-9» 17 октября 1914 года в районе мыса Аркона атаковала немецкий крейсер «Газелле» двумя торпедами с дистанции 2,5 кабельтовых. Торпеды шли по поверхности и неправильно по курсу. Промач.

Безрезультатность атак подводных лодок в 1914 году можно объяснить слабой подготовкой командиров и экипажей по выполнению атак, отсутствием опыта и низкой технической готовностью торпедного оружия. В ходе боевых действий в 1914 году подводные лодки использовались следующими способами:

1. Развертывание пл на позиции впереди центрального минного заграждения с задачей атаки кораблей противника в случае попытки ими прорвать минное заграждение.

2. Перенесение позиций лодок за линию дозорных кораблей на вероятные пути развертывания противника. При этом позиции подводных лодок нарезались по возможности вблизи маяков или постов наблюдения, имеющих телефонную связь с командованием. Это была первая попытка организации управления подводными лодками в море.

3. Впервые также был применен самостоятельный поиск противника в море. Правда, это был единичный пример, когда командир пл «Акула» по своей инициативе произвел поиск кораблей противника, обнаружил немецкий крейсер «Аугсбург» и атаковал его, хотя и безуспешно.

4. Использование подводных лодок в крейсерско-набеговых операциях в качестве сил поддержки с задачей задержать противника, преследующего наши силы при отходе их после выполнения набеговой операции.

5. Участие лодок в заградительных операциях крейсеров. Лодкам славилась задача не только атаковать выходящие из базы корабли, но и в дни проведения заградительной операции демонстрировать свое присутствие у баз, чтобы удержать противника от выхода.

Во всех этих вариантах подводные лодки показали высокую эффективность. Немцы сильно боялись русских лодок, и в случае их обнаружения у своих баз или на коммуникаци-

ях, отменяли выходы кораблей и транспортов. Не случайно адмирал Н.О.Эссен в своем доносении Морскому министру в конце 1914 года указывал: «на театрах узких и относительно мелких, каковым является Балтийское море, мина заграждения и подводная лодка заняли одно из первых мест среди прочих средств борьбы с противником». Одновременно Командующий флотом просил об увеличении количества подводных лодок на Балтийском театре военных действий. В результате кораблестроительная программа была изменена. Постройка линейных кораблей приостановлена, и принято решение о скорейшей достройке новых пл типа «Барс» в количестве 26 единиц. Кроме того, было закуплено в Америке 5 лодок фирмы «Голланд» (тип «АГ»). Фирма «Голланд» построила эти лодки отдельными секциями, которые транспортом в 1916 году были доставлены во Владивосток, оттуда по железной дороге на Балтийский завод Петербурга. На этом заводе 5 лодок «АГ-11», «АГ-12», «АГ-13», «АГ-14», «АГ-15» были собраны и в этом же году вступили в строй. Вот основные их тактико-технические характеристики. Видеоизменение 355/434 г Основные размеры: длина 46 м, ширина 4,9 м, осадка 3,8 м. Скорость 13 узлов над водой и 10,5 узлов под водой. Дальность плавания 750 миль (под водой 25 миль). Вооружение: 4 торпедных аппарата в носу. Скорость погружения на перископную глубину 3 мин. Следует отметить, что лодка «АГ» была одна из лучших иностранных пл.

Компания 1914 года не принесла победы ни одной из воюющих сторон. Ставка Германии на быстротечную войну, как и в годы Великой Отечественной войны, провалилась. Общая обстановка на Балтийском море изменилась в пользу России. Успешная постановка центрального минного заграждения в Финском заливе и активных минных заграждений у побережья Германии в осенне-зимний период 1914 года, а также активных боевых действий надводных кораблей и подводных лодок, привели к значительным потерям в составе немецкого флота. Подорвались на минах и затонули броненосный крейсер, три сторожевых корабля, четыре тральщика, четырнадцать транспортов; повреждено два крейсера и два тральщика. Минные заграждения и боевые действия подводных лодок па коммуникациях и у баз противника серьезно сковывали действия германского флота и затрудняли морские перевозки из Швеции.

Балтийский флот в начале 1915 года значительно усилился новыми кораблями. Вступили в строй четыре новых минных корабля «Севастополь», «Гангут», «Полтава» и «Петропавловск», а уже в ходе боевых действий на флот поступила два эскадренных миноносца («Победитель» и «Дабняк») и три новых подводных лодки типа «Барс» («Барс», «Вебрь» и «Гепард»).

В связи с ожиданием поступления в течение 1915 года и последующих годов подводных лодок типа «Барс» бригада лодок была преобразована в дивизию в составе шести дивизионов:

- в первый дивизион вошли пл «Барс», «Вебрь» и «Гепард»;

- во второй - пл «Тигр», «Львица» и «Пантера»;

- в третий дивизион - пл «Акула», «Кайман», «Крокодил», «Аллигатор» и «Дракон»;

- в четвертый дивизион - пл «Макрель», «Окунь» и «Минога»;

- в пятый дивизион - пл «Белуга», «Пескарь» и «Стерлядь».

Шестой дивизион особого назначения в составе трех сверхмалых пл № 1, № 2, № 3. Первый и второй дивизионы были укомплектованы новыми пл типа «Барс» (водоизмещение 650/780 т, скорость хода 18/8,5 узлов; вооружение: 12 торпедных аппаратов, из них 4 трубчатых - по 2 в носу и корме, и 8 решетчатых - в надстройке пл, вне прочного корпуса; артиллерия - две артиллерийские установки 37- и 57- мм; дальность плавания 1000 миль в надводном положении и 28 миль под водой). Остальные дивизионы состояли из старых пл типа «Дельфин» и «Касатка», построенных до 1909 года. Пятый дивизион состоял из лодок Учебного дивизиона (фирма «Голланд», США).

Всего 20 подводных лодок. Дивизии были переданы транспорты «Европа», «Тосно» и «Оланд», спасательное судно «Волохов», миноносец «Прыткий» и 4 катера (состав и организация дивизии - см. схему № 2 Приложения). В оперативном отношении дивизия подчинялась начальнику минной обороны - оперативному объединению, в который кроме дивизии лодок входила минная дивизия Балтийского моря, отряд заградителей и дивизия траления.

Хотя немецкое командование никаких наступательных действий в Балтийском море на 1915 год не планировало и оно, по-прежнему, считало необходимым держать главные силы флота в Северном море для генерального сражения с



*Пл торпедировала транспорт*

английским флотом, Ставка Верховного Главнокомандования России оставила без изменений главную боевую задачу Балтийскому флоту - не допустить прорыва группировки немецких морских сил в восточную часть Финского залива за линию центральной минно-артиллерийской позиции и тем самым обеспечить безопасность столицы Петербург. Штаб флота разработал новый план боя на центральной позиции и «Наставление» для его ведения. Кроме выполнения подводными лодками атаки немецких кораблей при попытке их прорыва минно-артиллерийской позиции, штабом дивизии для лодок был разработан второй, резервный план боевых действий (на случай снятия угрозы со стороны немцев прорыва в восточную часть Финского залива), согласно которому английские лодки типа «Е» и пл «Акула» выделялись для несения непрерывной блокадной службы в районе к западу от острова Борнхольм. Лодки 3-го дивизиона («Кайман», «Крокодил», «Аллигатор» и «Дракон») должны были нести блокадную службу на подходах к Данцигской бухте. С поступлением новых лодок эта задача возлагалась на них, а старые лодки переводились для обслуживания минной позиции Гогланд-Готска-Сандэ.



Судоходство Германии до осени 1915 года в западной части Балтийского моря осуществлялось почти как в мирное время. Осенью 1915 года обстоятельства на сухопутном фронте и в Балтийском море изменились: остановлено наступление немецких войск. Под влиянием неудач немецкое морское командование отказалось от действий на подступах к Финскому заливу. Таким образом, создалась благоприятная обстановка для действий на морских коммуникациях Германии. К решению этой задачи были привлечены подводные лодки и надводные корабли флота.

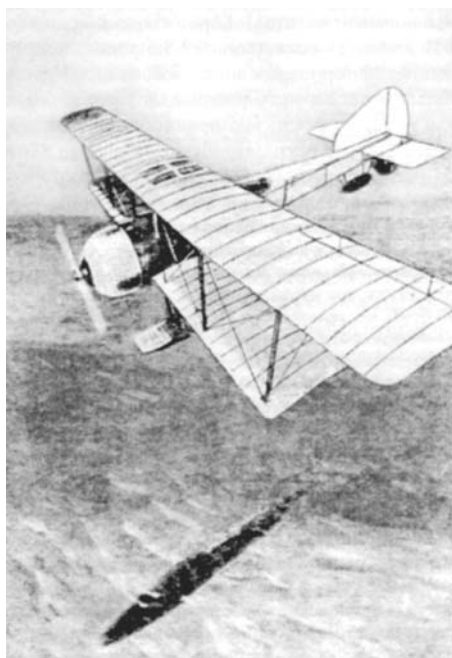
К сентябрю 1915 года в составе дивизии находилось 8 больших пл (3 - типа «Барс» и 5 английских - типа «Е») и 13 малых (типа «Касатка»). Для действий на коммуникациях противника против боевых кораблей и транспортов были выделены большие пл. Район действий - юго-западная часть Балтийского моря, у побережья Германии. Метод использования пл - крейсерство в назначенных районах. Продолжительность крейсерства 10-12 суток. 28 сентября вышли из Таллина подводные лодки «Акула» в район Либавы, «Е-8» к Данцигской бухте и «Е-19» в район мыса Дагероры (остров Даго). «Акула» успеха не имела. «Е-8» потопила немецкий транспорт водоизмещением 4000 т, а «Е-19» за поход потопила 6 транспортов общим водоизмещением 5,428 т и привела в Таллинн шведский транспорт «Нике», шедший в Германию с железной рудой.

Успешные боевые действия подводных лодок России произвели сильное впечатление на Германию. Судовладельцы задержали свои транспорты в базах. Прекратилось паромное сообщение между Засницем и Треллеборгом. Немецкое морское командование отменило всякие действия сил в Северной части Балтийского моря с переброской этих сил на защиту своих морских коммуникаций. У своего побережья был организован поиск подводных лодок нарядом сил из 2 крейсеров, 7 миноносцев, 7 тральщиков, 5 сторожевых кораблей, были также привлечены к поиску самолеты и подводные лодки. Транспортам настоятельно рекомендовалось ходить шведскими территориальными водами, а участки за их пределами проходить ночью.

Командующий Балтийским флотом, узнав о впечатлении в Германии и Швеции от действий русских подводных лодок на коммуникациях, решил развернуть малые подводные лодки

(«Кайман», «Дракон», «Макрель», «Крокодил», «Сом» и «Аллигатор») в Ботнический залив, т.к. по захваченным на немецких транспортах документам было установлено, что движение транспортов осуществляется в Ботническом заливе за пределами шведских территориальных вод. Однако развернутые в октябре в этот район две лодки «Кайман» и «Дракон» установили, что торговые суда ходят территориальными водами Швеции и под охраной миноносцев. На запрос русского правительства о несоблюдении нейтралитета Швеция ответила, что она и впредь будет конвоировать суда в своих водах. Надо отметить, что и в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов «нейтральная» Швеция так же усердно помогала Германии осуществлять морские перевозки.

В 1915 году, действуя на коммуникациях, лодки достигли хороших результатов. Они уничтожили немецкий крейсер «Ундине» и 15 транспортов общим водоизмещением 20 тысяч тонн. При атаке транспортов лодки использовали одиночные торпеды и артиллерию, а по боевым кораблям применяли 2-4 торпе-



*Поиск пл самолетом*

ды при залповой стрельбе. Русские подводники своими активными боевыми действиями принудили немецкое командование отказаться от активных действий в северной части Балтийского моря и привлечь все силы (в том числе, перевести часть сил из Северного моря) для защиты своих коммуникаций.

В планах минных постановок в 1915 году определенное место отводилось и подводным лодкам. Так как в составе Балтийского флота тогда не было минных заградителей, то по решению Командующего флотом была начата установка оборудования для постановки мин на пл «Акула», «Вепрь» и «Барс». На верхней палубе «Акулы», позади боевой рубки были сделаны специальные гнезда для установки четырех мин, а на пл «Вепрь» и «Барс» - для 8 мин. Однако мины могли быть выставлены только из надводного положения, вручную, в хорошую погоду, и лишь в светлое время суток. 27 ноября в море для постановки мин вышла «Акула» в район Паппе-Бернагы. На утро 28 ноября погода резко ухудшилась, начался шторм со снегопадом. Подводная лодка не вернулась в базу. Причина гибели неизвестна. Под влиянием гибели «Акулы» было принято решение отказаться от дальнейшего использования подводных лодок для минных постановок. Компания 1915 года на Балтийском море протекала в активной борьбе русского и германского флотов. Главная задача, стоящая перед Балтийским флотом в 1915 году, - не допустить немецкий флот в восточную часть Финского залива - была полностью выполнена. Наиболее активные действия Балтийского флота на морских коммуникациях Германии развернулись осенью 1915 года. Своими действиями подводные лодки и надводные корабли, а также активные минные постановки вынуждали противника усиливать противолодочное и минное охранение, вводить дозоры, что значительно повышало напряжение немецких морских сил на Балтийском море. На морских сообщениях Германия в 1915 году потеряла 26 транспортов общим водоизмещением в 23 648 т. Основная роль здесь принадлежала подводным лодкам, они потопили 15 транспортов.

В компанию 1916 года Германия не планировала наступательные операции на Восточном фронте. Немецкое морское командование по-прежнему считало необходимым сосредоточить основные усилия против английского флота и поэтому отозвало с Балтики соединения флота



*Пл «Макрель» в боевом походе*

открытого моря, ограничив задачи оставшихся сил на несении дозорной службы. Русский флот на Балтике усилился вступлением в его состав 10 эскадренных миноносцев. В дивизию подводных лодок прибыло 10 пл, из них 5 типа «Барс» («Волк», «Львица», «Пантера», «Рысь» и «Тигр») и 5 пл типа «АГ», купленных у США.

В этих условиях Командующий и Штаб Балтийского флота считали невероятной попытку прорыва немецких морских сил в Финский залив и поставили перед Ставкой вопрос о выводе Флота из подчинения Командующему 6-ой Армии и об изменении главной задачи флота. В начале 1916 года Балтийский флот был подчинен непосредственно Ставке Верховного Командования при которой был создан Морской штаб. Однако главная задача Балтийскому флоту - не допускать проникновения противника в восточную часть Финского залива была оставлена. В директиве Ставки наступательные операции Флота были сформулированы неопределенно, а одна из важнейших задач - нарушение морских сообщений противника в директиве, вообще отсутствовала, хотя были созданы благоприятные условия для успешных действий подводных лодок и других сил на морских коммуникациях Германии. По данным русской разведки в 1916 году морскими перевозками между Германией и Швецией было занято свыше 250 немецких, шведских и норвежских транспортов, которые доставляли в Германию железную руду, цветные металлы, продовольствие и лесоматериалы. Кроме того, Германия продолжала перевозки морем войск и боевой техники между военно-морскими базами. Немецкие транспорты широко использовали шведские территориальные воды, за их приделы они выходили лишь на отдельных участках. Россия, боясь осложнений со Швецией, строго соблю-



*Члены экипажа и командир пл «Волк» старший лейтенант И. К. Мессер*

дала ее нейтралитет, что позволяло немецким транспортам надежно укрываться в территориальных водах Швеции. Главная задача флота Германии на Балтийском море в 1916 году заключалась в защите морских перевозок. Для решения этой задачи немецкое командование развернуло подвижные дозоры в наиболее опасных от лодок районах (острова Готланд и Эланд, между островом Борнхольм и маяком Утклиппан, у Данцингской бухты, Клайпеды и Вентспилса). С 7 апреля была введена система конвоев, которые из германских портов отправлялись 3 раза в неделю и столько же раз из шведских портов. К охранению привлекались вспомогательные крейсера, миноносцы, вооруженные траулеры и другие малые корабли.

Штаб флота в этих условиях вынужден был самостоятельно поставить задачу по нарушению морских перевозок. Подготовка к действиям на морских сообщениях противника велась заблаговременно. В дивизии подводных лодок была разработана Инструкция командирам пл для действий на коммуникациях. Инструкция предписывала строго придерживаться международных отношений, хотя на западе, и в первую очередь в Германии, никто их уже давно не выполнял. В апреле 1916 года Морской Генеральный штаб сообщил штабу флота данные по немецким коммуникациям, но они уже значительно устарели, поэтому штаб Балтийского флота организовал доразведку с использованием авиации, подводных лодок и радиотехнических средств. В этих целях командирам подводных лодок «Волк», «Е-9», «Е-19» была поставлена задача наблюдать за коммерческими судами и дозорными кораблями, фиксируя их состав, место, курс, скорость и т.д. Кроме того, английским лодкам разрешалось атако-

вать крейсера и другие большие корабли противника. Подводной лодке «Волк» ограничения не установлены. Были определены районы действий пл: «Е-19» - район Курляндского побережья, «Е-9» - между островами Эланд и Борнхольм, пл «Волк» - Норчепингская бухта - пролив Кальмарзунд. Районы практически перекрывали почти все морские коммуникации немецких транспортов, осуществляющих перевозки.

14 мая из Таллина вышли пл «Е-9» и «Е-19» («Волк» - 15 мая) в назначенные районы для решения поставленных задач. Утром 17 мая командир пл «Волк» обнаружил и потопил немецкий транспорт «Гера» водоизмещением 4 300 т. Во второй половине дня пл потопила транспорт «Кольга» (2 500 т) и «Бланка» (1 800 т). Лодки «Е-9» и «Е-19» успеха не имели. Все лодки вернулись в Таллинн 23 мая. Полученные ими сведения подтвердили информацию Морского Генерального штаба. Опираясь на полученную лодками информацию, штаб дивизии пл уточнил план действий лодок на морских коммуникациях Германии в Балтийском море.

25 мая 5 подводных лодок дивизии вышли из Таллина для боевых действий на коммуникациях противника: «Гепард» в район островов Удэ - Готланд; «Барс» - между Эландом и Борнхольмом; «Е-8» - у Ливавы; «Е-18» - у Клайпеды; «Е-1» - у Свиномюнде.

26 мая «Е-18» в сорока милях западнее Ливавы при атаке тяжело повредила немецкий эс, который был отбуксирован в Ливаву. Она же позже обнаружила транспорт в охранении четырех эс, но не смогла выйти в атаку. Около 19 часов 30 мин. «Е-18» безуспешно пыталась атаковать три эс, следовавших самостоятельно. Пл из похода не вернулась, до сих пор причина гибели «Е-18» неизвестна.

Пл «Барс» около 19 часов остановила у острова Готланд шведский транспорт, который после досмотра был отпущен. В 13 часов 30 мин 27 мая обнаружен и досмотрен норвежский транспорт, который так же был отпущен.

Пл «Гепард» в течение дня наблюдала в своем районе норвежские и датские суда. Вечером командир обнаружил три транспорта в охранении двух вспомогательных кораблей. Во время выхода в торпедную атаку сама пл была атакована кораблями охранения и, уклоняясь от тарана, получила повреждения своих артиллеров.

Вечером следующих суток «Барс» атаковал у острова Эланд транспорт, который обстрелял лодку из хорошо замаскированного орудия. Попадания в пл не было. Этот факт подтвердил информацию о вооружении немецких транспортов артиллерией. В 12 часов 07 мин 29 мая «Е-1» в своем районе атаковала тр «Винтертоп» тремя торпедами с дистанции 1,5 кабельтовых. Все торпеды прошли мимо. Через несколько часов пл была атакована самолетом, который сбросил 11 бомб, но безрезультатно. Результаты похода пяти лодок оказались неутешительными. Низкую эффективность торпедных атак можно объяснить недостаточной подготовкой командиров подводных лодок по применению торпед, а также низким техническим состоянием торпедного оружия. Обстановка осложнялась требованием неукоснительно соблюдать международные правила, связанные с нейтралитетом Швеции. Немецкие транспорты нередко шли под флагом нейтральных государств, атаковать которые командирам не разрешалось.

Во второй половине 1916 года к боевым действиям на коммуникациях противника были привлечены лодки «Барс», «Волк», «Вепрь», «Гепард», «Львица», «Тигр», «Пантера» и 4 английские лодки - «Е-1», «Е-8», «Е-19», «Е-9». Эти лодки действовали в центральной и южной части Балтийского моря. Старые лодки типа «Акула», «Дракон» действовали в Финском и Ботническом заливах. С июля по ноябрь включительно лодки совершили 31 боевой поход, пробыв в море в общей сложности 180 суток. Каждая новая пл выходила в море один раз в месяц на пять-шесть суток, а старые лодки - на двое-трое суток. За этот период русские лодки потопили всего два транспорта и один захватили. Английские лодки успеха не имели.

В 1917 году в России произошла Февральская буржуазно-демократическая революция, после которой в Армии и на Флоте начались беспорядки. Воспользовавшись благоприятной

обстановкой, немцы в сентябре захватили Ригу и начали подготовку к высадке десанта и захвату Моонзундских островов, чтобы в последующем организовать наступление на Петроград.

План компании 1917 года, разработанный штабом флота и утвержденный морским министерством Временного правительства, состоял из плана обороны, плана активных операций и плана вспомогательных действий, но ни один из них в жизнь так и не был введен. В сентябре 1917 года в Гельсингфорсе на заседании ЦК Балтийского флота (Центробалта) принято решение «распоряжений Временного правительства не исполнять». На подводных лодках, как и на всех надводных кораблях и судах флота между большевиками и меньшевиками, да и другими партиями, идет ожесточенная борьба за овладение массами. В этой сложной обстановке зачастую терялось управленческие силы со стороны командиров и штабов. Поэтому в компанию 1917 года фактически подводные лодки не принимали участия в боевых действиях, лишь в 1918 году подводники выходят в боевые походы защищать молодую Советскую власть.

Подводя некоторые итоги боевых действий подводных лодок в Первой мировой войне, следует отметить следующее: Балтийский флот в войне против Германии решал три основные задачи:

1. Оборона морских подступов к Петрограду.
2. Обеспечение фланга сухопутных войск от ударов противника с моря.
3. Действие на коммуникациях с целью нарушения морских перевозок.

Подводные лодки флота принимали активное участие в решении всех этих задач.

При решении Балтийским флотом задачи не допустить прорыва немецких кораблей в восточную часть Финского залива подводные лодки, в соответствии с планом, развертывались в 45-50 милях к западу от центрального минного заграждения, установленного в Финском заливе на линии Нарген-Порккала-Удд. Противник не предпринял попытки прорваться через минные заграждения, поэтому лодки не имели боевого контакта с немецкими кораблями.

С целью не допустить прорыва немецких кораблей в Рижский залив в 1915 году в Ирбенском проливе и у Моонзундских островов были оборудованы, как и в Финском заливе, два минных заграждения, впереди которых были развернуты подводные лодки - «Акула», «Дракон», «Е-9». Попытки прорваться в Рижский залив в июле и августе 1915 года немцам не удалось.

в том числе и потому, что каждый раз в районе впереди минных позиций, обнаружив подводные лодки, они отказывались от прорыва в Рижский пролив.

В мае 1915 года немцы предприняли попытку обстрела фланга русской армии в районе Вентспилса. В этот район была развернута пл «Окунь» с задачей атаковать немецкие корабли. Обнаружив подводную лодку, группа кораблей отказалась от выполнения поставленной задачи.

Подводные лодки активно применялись для обеспечения операций надводных кораблей флота. По плану операции они развёртывались непосредственно у немецких баз, откуда ожидался выход кораблей поддержки.

2 июля 1915 года завязался морской бой между группировками русских и немецких кораблей. Для усиления своей группировки немецкое командование направило 2 крейсера, которые находились в базе в качестве сил поддержки. Один из них при выходе из базы был атакован пл «Е-9» и сильно поврежден, а второй вынужден был после этого вернуться в базу. Так же успешно действовала пл «Е-8» 23 октября 1015 года, находясь на подходах к Либаве, она обнаружила и потопила немецкий броненосный крейсер «Принц Адальберт» водоизмещением 9 000 т.

Боязнь немецкого командования русских лодок общеизвестна. В ходе войны русские пл активно использовались для нарушения перевозок войск и боевой техники. С этой целью командование флотом постоянно держало в районах Либавы - Клайпеды и в южных районах Балтийского моря несколько подводных лодок. Весной 1915 года командование немецкой армии обратилось с просьбой перебросить морем в Либаву тяжелые артиллерийские установки и другую технику, которые не могли быть перебросены сухопутным путем. Постоянное нахождение русских лодок в районе вызывало беспокойство и боязнь у морского командования и оно наотрез отказало в настойчивой просьбе армии.

Отсутствие связи командования флота и дивизии с подводными лодками в море лишало возможности передавать на лодки и получать от них необходимую информацию. Отсутствие управления подводными лодками в море в значительной

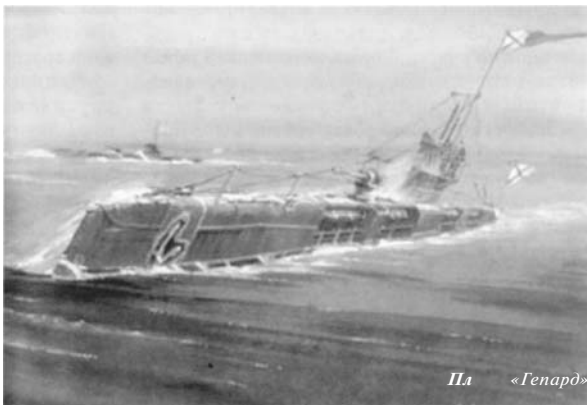
степени понижало эффективность их действий. Так, Командующий флотом не мог развернуть пл «Акула» для атаки подорвавшегося на mine 29 августа 1915 года линейного крейсера «Мольтке» в районе Ирбенского пролива. Чтобы как-то устранить этот серьезный недостаток, при выходе в море, командиров лодок обязывали подходить на визуальную связь к маяку Дагерорт и получать у него последнюю информацию и указания флота. Маяк имел телефонную связь с КП флота.

В ходе боевых действий подводные лодки Балтийского флота совершили 163 боевых похода. Ими выполнено 92 торпедные атаки, потоплено 37 боевых кораблей и транспортов противника. Успешность торпедных атак составила 12%. Это, безусловно, низкая успешность. Однако, учитывая низкие боевые возможности подводных лодок и серьезные технические недостатки торпедного оружия, рассчитывать на более высокую эффективность не приходилось.

За годы войны подводники России проявили мужество и героизм. На небольших лодках, не оборудованных средствами наблюдения и связи, не имеющих приборов для торпедной атаки, без шумопеленгаторных станций, позволяющих обнаружить шумы винтов кораблей, и без многого чего другого, они все делали, чтобы достойно выполнить поставленные боевые задачи.

За годы Первой мировой войны Балтийский флот потерял 6 подводных лодок - «Акула», «Сом», «Львица», «Барс», «Гепард» и «АГ-11».

Точные причины гибели этих подводных лодок до сих пор неизвестны. Но нет сомнения в том, что моряки-подводники, выполняя поставленные задачи, до конца выполнили свой долг.



Пл «Гепард»

## ГЛАВА IV. ПОСЛЕ I МИРОВОЙ ВОЙНЫ

После победы Октября Советское Правительство обратилось к Германии с предложением о заключении сепаратного мира. Германия, продолжая наступление, предъявила России унижительные условия мира: советский флот должен был оставить порты Эстонии и Финляндии. 3 марта был подписан Брестский договор. Еще раньше, с 11 февраля 1918 года Совет Народных Комиссаров принял по докладу Народного комиссара по морским делам П.Е.Дыбенко постановление о роспуске царского флота и о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота (Протокол СНК №59). Эвакуация кораблей из Эстонии и Финляндии была связана с огромными трудностями, т.к. Финский залив в это время был скован мощным льдом.

На Балтийском море после окончания I Мировой войны оставались 32 подводные лодки, которые были сведены в дивизию пл. 17 лодок базировалось на Ревель, 8 - на Гельсингфорс и Ханко и 7 лодок - на Петроград. В связи с угрозой захвата Ревеля немцами, в период 20-24 февраля 1918 года буксирами было выведено в Гельсингфорс 9 подводных лодок, а 8 пл, находящихся в ремонте, остались в Ревеле и были захвачены немцами. После подписания Брестского договора предстояло перевести корабли флота, в том числе, и лодки из Гельсингфорса в Кронштадт и Петроград. В период с 4 марта по 12 апреля 1918 года тремя группами было переведено 236 кораблей, 12 из них подводных лодок. Четыре пл «АГ-11», «АГ-12», «АГ-13» и



*Пл «Ягуар» и «Леопард» после ледового похода. Кронштадт, 1918 г.*

«АГ-15» вместе с их плавбазой «Оланд» были взорваны 3 апреля 1918 года в виду опасности их захвата немцами.

Ледовый переход кораблей Балтийского флота завершился 25 апреля 1918 года. 12 подводных лодок «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Леопард», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур», «Ягуар», «Угорь», «Кугуар» и несколько старых лодок («Касатка», «Макрель», «Минога», и др.), находящихся в Кронштадте, приняли участие в боевых действиях в период Гражданской войны и интервенции.

Все лодки были объединены в два дивизиона: действующий - в составе 8 боеспособных лодок («Пантера», «Тур», «Рысь», «Ягуар», «Леопард», «Минога», «Макрель», «Тигр») и резервный, в который вошли остальные 11 лодок. Подводные лодки действующего дивизиона привлекались к ведению разведки в Финском заливе и на Ладожском озере. 28 ноября 1918 года пл «Тур» скрытно проникла на Ревельский рейд и произвела разведку обстановки в этом районе. В последующие дни разведку в Финском заливе выполняли «Тигр» и «Пантера».

10 июля вышла в боевой поход подводная лодка «Волк». В Капорском заливе она обнаружила 3 миноносца интервентов, однако выйти в атаку не смогла, т.к. вышел из строя один из электродвигателей и малый ход не позволил ей сблизиться для торпедной атаки. 31 августа 1919 года «Пантера» (командир А.Н.Бахтин) вышла в боевой поход в район острова Сескар. Вечером этого же дня командир в перископ обнаружил два английских эскадренных миноносца и начал маневрирование по выходу в торпедную атаку. В 21 час 19 мин «Пантера» произвела 2-торпедный залп по одному из обнаруженных эсминцев с дистанции 5 кабельтовых. Облегченную на 3 с лишним тонны лодку выбросило на поверхность и лишь быстрым перемещением из кормы в нос всех свободных подводников удалось переломить дифферент на нос и уйти под воду. Через несколько секунд в лодке услышали сильный взрыв, но, опасаясь атаки другого эсминца, командир увел «Пан-

теру» из района. Отрываясь от противника, подводная лодка находилась под водой 28 часов и прошла 75 миль. Это были рекордные показатели для лодок того времени. Вспомним, в ходе Русско-Японской войны максимальное время нахождения под водой составило всего 1 час 30 мин. На «Пантере» к концу нахождения под водой остро ощущалась нехватка кислорода, избыточное давление зашкалило за 815 мм, аккумуляторная батарея разрядилась до нуля. В 13 часов 1 августа «Пантера» ошвартовалась в Кронштадтской гавани. Лишь с возвращением в базу подводники узнали, что ими потоплен новейший английский эсминец «Виттория» водоизмещением в 1367 тонн, построенный всего два года назад, в 1917 году. Правительство Великобритании, обескураженное гибелью новейшего эсминца, утаило от своего народа эту информацию. Командир «Пантеры» А.Н.Бахтин был удостоен высшей в то время правительственной награды - ордена Боевого Красного Знамени. 18 подводников были награждены именными часами.

В годы гражданской войны и иностранной интервенции погибли 7 подводных лодок, а 25 были захвачены или уничтожены интервентами. В составе флота осталось всего 23 подводные лодки, из них в строю только 10 пл (типа «Барс» - 9 и одна типа «АГ»). Все лодки были сведены в дивизию, которой стал командовать Я.Зубарев. Дивизия состояла из 3-х дивизионов. В первом дивизионе находилось 4 лодки («Пантера», «Леопард», «Волк» и «Тур») и плавбаза «Тосно», переименованная впоследствии в «Смольный».

В годы Великой Отечественной Войны плавбаза «Смольный» обеспечивала лодки 2-ой бригады, которой командовал А.Е.Орел. После войны, в начале 60-х годов «Смольный» находился в Усть-Двинске и обеспечивал подводные лодки 156 бригады, на которой я тогда служил. Почти ежегодно в декабре 4-5 боеготовых лодок бригады вместе со «Смольным» переходили в Балтийск. Военно-морская база располагалась на 73 - 75 причалах, где мы и зимовали, отрабатывая задачи курса боевой подготовки и одновременно обеспечивали корабли в/б и авиацию флота. Сегодня, когда лодки БФ находятся в Кронштадте и вынуждены более 6 месяцев из-за ледовой обстановки находится в отстое, необходимость постоянного базирования 4-5 лодок в Балтийске однозначна. Помню, с приходом в Балтийск на зимовку, через некоторое время на «Смольный» прибывал А.Е.Орел,

собирал нас командиров пл, офицеров бригады в кают-компаниях и заслушивал по всем вопросам, в том числе, и как мы разместились, и все ли мы обеспечены. Мы, подводники, были весьма польщены вниманием командующего флотом. После совещания командующий приглашал нас на обед, во время которого продолжался разговор. Удивительно. Александр Евстафьевич Орел очень четко знал имена и отчества всех командиров лодок флота и чаще всего к нам так и обращался. От него мы и узнали, что в годы войны «Смольный» обеспечивал подводные лодки, которыми командовал А.Е.Орел. Командующий любил «Смольный», и, видимо, из-за этого он несколько лет не подписывал акт о списании его в ОФИ.

А во втором дивизионе (продолжаем разговор о дивизии Я.Зубарева по состоянию на 1920 год) находился 5 пл: «Рысь», «Тигр», «Ягуар», «Ерш», «Змея», учебное судно «Верный» и плавбаза «Воин». В третьем дивизионе было 3 лодки: «Вепрь», «Кугуар» и «Угорь». Спасательное судно «Волхов» подчинялось непосредственно командиру дивизии. Все лодки дивизии базировались на Петроград.

В октябре 1920 года пять подводных лодок под флагом командира дивизии совершили шестидневный поход в Финском заливе. При возвращении лодок из похода на Неве состоялся их парад. При огромном стечении жителей Петрограда, приветствовавших подводников, пл «Тур» погрузилась на перископную глубину и под бурные овации прошла по Неве.

В 1920-1921 годы для подводников установлено ряд льгот: повышено денежное содержание, улучшена норма пайка и введено дополнительное обмундирование. В эти годы большая работа проводится по изучению и обобщению боевого опыта подводных лодок в годы I Мировой войны. В апреле 1922 года были изданы «Правила службы на подводных лодках». Активное участие в этой работе приняли командиры лодок военных лет (А.Бахтин, Н.Жуков, Н.Игнатов, В.Селянин и др.)

В 1925 году все лодки (9 ед.) были введены в боевую готовность, при этом личный состав выполнил более 50% всех ремонтных работ. На лодках были установлены новые аккумуляторы. Группа лодок совершила два похода в южную часть Балтийского моря, где отрабатывали свои действия на коммуникациях. Время пребывания под водой (на грунте) доведено до 43 часов, а глубина погружения до 125 м. Продолжительность походов возросла до 53 суток.



Е.В.Войшило. Потопление пл БФ «Пантера» под командованием А.Н.Бахтина английским эсминца «Виктория» у острова Сескар 31 августа 1919 года. (Собрание командира пл «Пантера» капитана 1 ранга И.А.Быховского)

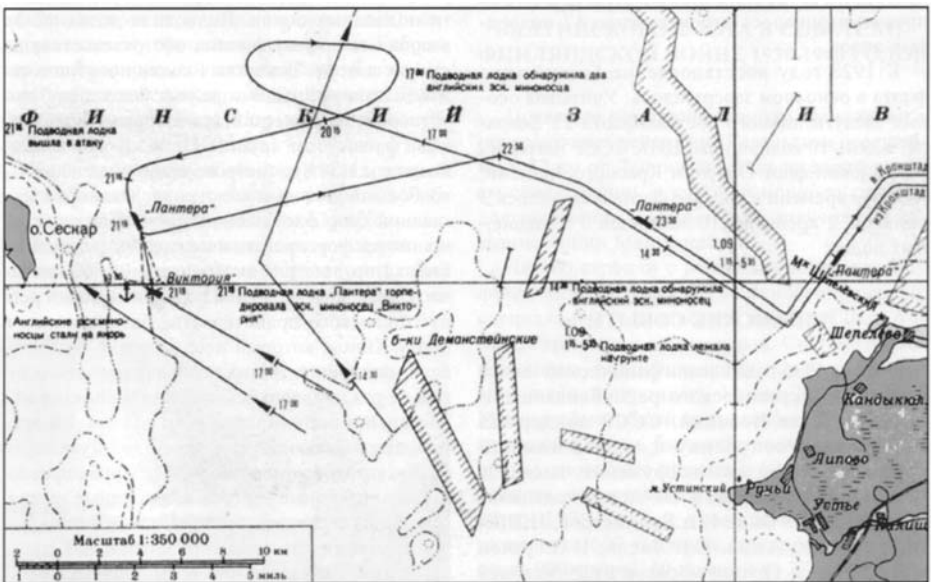
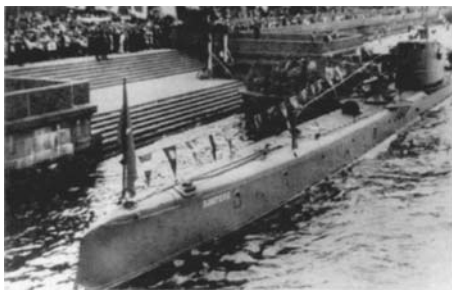


Схема действий пл «Пантера» во время атаки эм «Виктория»





*Пл «Пантера» у набережной Петрограда*

В эти годы большое внимание уделялось подготовке кадров подводников. В 1922 году на подводные лодки пришли первые выпускники Военно-морского училища им. Фрунзе и Инженерного училища им. Дзержинского. Учебный отряд подводного плавания готовил и выпускал младших специалистов (рулевых, электриков, торпедистов, мотористов).

В августе 1923 года по решению правительства была образована комиссия для разработки оперативно-тактического задания на проектирование современных подводных лодок, а 26 ноября 1926 года Совет Труда и Оборона рассмотрел и утвердил первую шестилетнюю программу военного строительства, по которой предусматривалось строительство 12 подводных лодок.

К 1928 году восстановление Балтийского флота в основном завершилось. Учитывая особые заслуги личного состава флота 23 февраля, в день 10 годовщины, ЦИК СССР наградил Балтийский флот Орденом Красного Знамени. К этому времени в составе флота находилось 3 линкора, 2 крейсера, 10 эсминцев и 9 подводных лодок.

## ИСПАНСКИЕ СОБЫТИЯ

В июле 1936 года возник фашистский мятеж против демократического республиканского правительства Испании. СССР поддержал Испанскую Республику и, кроме помощи кредитами и продажи вооружения, послал в Испанию добровольцев, в том числе и подводников. Среди них были И.А.Бурмистров, Н.П.Египко, Г.Ю.Кузьмин, С.П.Лисин, И.В.Грачев и В.А.Егоров. Группу моряков из 29 человек возглавлял Н.Г.Кузнецов. Испанский флот в это время имел 12 подводных лодок, из них шесть

- типа «В» (малые), были устаревшими, а остальные («С» - средние) находились в боеспособном состоянии. Несмотря на то, что почти все командиры испанских лодок оказались на стороне мятежников, экипажам пл удалось сохранить свои лодки на стороне республиканского правительства. Однако среди экипажей были и такие, кто постоянно пытался вывести из строя оружие и материальную часть. Наши подводники, в отличие от других кораблей республиканского флота, официально были командирами лодок, по существу, они и управляли пл на берегу и в море, пользуясь переводчиками. Когда командир Г.Кузьмин вышел на «С-1» в море, чтобы проверить работу всех механизмов, то находившийся на борту бывший командир лодки попытался увести ее на остров Мальорка, который был к этому времени занят фашистами. Только решительные действия Г.Кузьмина и экипажа лодки предотвратили захват лодки мятежниками.

В начале войны флотилией подводных лодок командовал Р.Вердия (бывший командир «С-5»), который полностью поддерживал республиканское правительство. После его гибели командование принял профашистски настроенный Х.Нуньес. С его молчаливого согласия фашисты устраивали диверсии на подводных лодках, разглашались секретные данные о деятельности подводных лодок. Подводная лодка «С-3» взорвалась при загадочных обстоятельствах на выходе в море. Три малых лодки погибли в самом начале войны. В ходе расследования было установлено, что они были взорваны молодчиками фашистской группы. Пл «С-1» под командованием Н.А.Бурмистрова совершила несколько боевых походов к острову Мальорка и к главной базе флота Эль-Фероль. При этом ей пришлось форсировать в подводном положении Гибралтар, тщательно охраняемый мятежниками. Надводные корабли и подводные лодки республиканского правительства базировались в порту Хинон, который неоднократно блокировали мятежники. В этих условиях республиканцам не раз приходилось прорывать блокаду для доставки в порт топлива и продуктов. Во время одного из таких прорывов подводную лодку «С-6», которой командовал Н.П.Египко, преследовали надводные корабли и торпедные катера, сбрасывая во время атак глубинные бомбы. На лодке вышли из строя горизонтальные рули, погас свет, появилась течь воды. Однако командир сумел оторваться и до конца выполнить поставленную задачу. При очередном прорыве

из охваченного пожарами Хинона Н.Египко атаковал торпедами и потопил канонерскую лодку мятежников, обстреливающую город.

В октябре 1937 года во время бомбежки Хинона две бомбы разорвались непосредственно у борта «С-6». Лодка получила серьезные повреждения прочного корпуса и других механизмов. Было принято решение затопить лодку, т.к. она оказалась небоеспособной. После этого Н.Египко назначили командиром пл «С-2», которая проходила ремонт во французском порту Сен-Назер. 12 присланных Морским министерством для укомплектования лодки моряков оказались агентами мятежников. Им удалось взорвать трюмную помпу и вывести из строя аккумуляторную батарею, в результате ремонт «С-2» был задержан еще на два месяца. После окончания ремонта правительство Франции запретило Н.Египко проводить погружение в бассейне порта и в территориальных водах Франции и предупредило, что после выхода в море «С-2» уже не сможет вернуться в базу. Н.Египко принимает решение ночью провести дифферентовку лодки с погружением в порту, а затем, при отсутствии 10 специалистов и с непроверенными после ремонта механизмами, выйти в море, следовать через Гибралтар в Средиземное море на помощь республиканцам. В сложных условиях проходил переход. Сразу же вышли из строя перископы, гироскоп. Командиру и экипажу пришлось форсировать Гибралтар, контролируемый мятежниками, без перископов и другой неисправной матчасти. Лодка благополучно прибыла в главную базу республиканского флота - Картахену.

Подводная лодка «С-4» под командованием Г.Ю.Кузьмина также сумела форсировать Гибралтарский рубеж и прибыла в Картахену.

За образцовое выполнение специального задания Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 ноября 1938 года капитан-лейте-



*Взрыв глубинной бомбы поднял пл над водой*



*Герой Советского Союза Н.П.Египко*

нант Иван Алексеевич Бурмистров был удостоен звания Героя Советского Союза. 22 февраля 1939 года это высокое звание получил и капитан 2 ранга Николай Павлович Египко.

### **УЧАСТИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В СОВЕТСКО- ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ 1939-1940 ГОДОВ**

Правящие реакционные круги Финляндии в приграничных районах на Карельском перешейке, в 32 км от Ленинграда, под легендой защиты своих границ, построили мощную систему долговременных сооружений, получивших название линии Маннергейма.

Линию строили с помощью немецких, английских, французских и бельгийских военных специалистов и финансовой помощи США, Англии, Германии и других стран. Система долговременных фортификационных сооружений и заграждений строилась 12 лет. Кроме линии Маннергейма, общей протяженностью 135 км и глубиной в 90 км, были построены также аэродромы, способные принять в 10 раз больше самолетов, чем имелось в ВВС Финляндии. К ноябрю 1939 года к границам СССР была развернута 600-тысячная группировка войск, около 900 орудий, 60 танков и до 270 самолетов.

Советское правительство, обеспокоенное обострением обстановки в Европе, на протяже-

нии ряда лет неоднократно пыталось найти мирный путь решения вопросов взаимоотношений между Финляндией и СССР, договориться с правительством Финляндии об условиях, обеспечивающих безопасность северо-западных границ, и, прежде всего, Ленинграда. В октябре 1939 года Финляндии было предложено заключить пакт о взаимопомощи, но финны ответили отказом. Были также отвергнуты советские предложения рассмотреть вопрос об обмене части финляндской территории на вдвое большую территорию в Советской Карелии, а также об аренде Советским Союзом полуострова Ханко с одновременной гарантией неприкосновенности Финляндии. Финляндское правительство отказалось от предложений и тем самым сорвало переговоры и начало приводить в боевую готовность свои вооруженные силы. 30 ноября 1939 года началась война между СССР и Финляндией.

Советское руководство рассчитывало закончить войну в течение двух недель, поэтому войска к боевым действиям в условиях низких температур, преодоления мощных укреплений и отчаянного сопротивления финнов, были не готовы. Тыл Армии в условиях затянувшейся войны не смог обеспечить личный состав Армии теплым обмундированием и хорошим горячим питанием. В 40-градусный мороз, в метровом снегу, часто не в валенках или сапогах, а в ботинках и без маскхалатов, бойцы вынуждены были взламывать мощные фортификационные сооружения.

Финны смогли хорошо отмобилизовать и подготовить охотников как снайперов, и они, устроившись на деревьях, косили наших командиров и бойцов. В таких условиях взять линию Маннергейма сходу не удалось. Война затянулась. Лишь 12 марта 1940 года в Москве был подписан мирный договор, по которому Финляндия согласилась отодвинуть границу севернее Выборга, передать СССР западную часть полуострова Рыбачьего и Среднего и сдать в аренду на 30 лет полуостров Ханко для создания там военно-морской базы. Одним из условий мирного договора было неучастие Финляндии во враждебных Советскому Союзу блоках.

Подводным лодкам Балтийского флота пришлось, как и Армии, решать поставленные задачи в сложнейших условиях. Зима 1939-1940 годов выдалась очень суровой. Акватории бухт и заливов, где лодки должны были действовать, за редким исключением покрылись толстым льдом. По своей конструкции, из-за слабого лег-

кого корпуса (толщина 0.6-0,8 см) и малого углубления гребных винтов пл не приспособлены к самостоятельному плаванию в ледовых условиях. При необходимости, они должны обеспечиваться буксирами ледокольного типа. Плавание лодок подо льдом к 1940 году еще только-только начало рассматриваться, и то только теоретически. Осуществлялись лишь кратковременные попытки зайти под лед.

Балтийский флот имел задачу поддерживать артиллерийским огнем наступление приморских войск, занять острова в восточной части Финского залива, нарушать морские перевозки Финляндии и не допустить в восточную часть Финского залива военно-морские силы противника. Выполняя поставленные задачи, моряки флота в течение четырех суток овладели островами Гогланд, Большой Тютерс, Лавенсаари, Сескар и Сомерс.

Подводные лодки и часть легких сил флота, базируясь на порты Эстонии и Латвии, осуществляли блокаду побережья Финляндии. На коммуникациях противника действовали подводные лодки трех бригад. В это время бригадами командовали: 1-й - К.М.Кузнецов. 2-й - Н.П.Египко и 3-й - Н.И.Виноградов. Подводные лодки действовали по международному призовому праву: останавливали все подозрительные суда и производили досмотр. Если судно не подчинялось - по нему применяли артиллерийское или торпедное оружие. Естественно, с обнаружением кораблей и судов противника, по ним без всяких предупреждений применялось оружие. С 3 декабря 1939 года в Ботническом заливе действовали на коммуникациях подводные лодки «С-1», командир капитан-лейтенант А.В.Трипольский, и «Щ-319» под командованием капитан-лейтенанта Н.С.Агашина. 10 декабря «С-1» в районе мыса Рауму обнаружила и потопила финский транспорт «Большей» водоизмещением в 3344 т. В своем втором боевом походе при выходе из Ботнического залива «С-1» в подводном положении форсировала минное заграждение. С окончанием форсирования командир начал всплытие, однако, из-за наличия льда он не смог этого сделать. В течение 4 часов лодка двигалась подо льдом, совершенно не зная, когда лед закончится. Командиру удалось всплыть в одной из польней, и дальнейшее движение осуществлялось в тяжелых льдах. В районе маяка Меркет «С-1» была зажата льдом, и в это время ее атаковали два финских самолета. Артиллерийским огнем под управлением командира БЧ-П-1Н лейтенанта



*Командир пл «С-1»  
А.В.Трипольский и  
члены экипажа лодки  
(снимок сверху)*



***Н.Пинегин.***     *Бой пл «С-1» с двумя финскими истребителями 19 января 1940 года.*

И.Баканова один самолет был сбит, а второй отказался от атак. На подходе к Либаве лодка вновь попала в тяжелые льды, и последние 15 миль пришлось пробиваться в сплошном ледяном поле. 29 суток «С-1» находилась в боевом походе, действовала в сложной обстановке, дважды успешно форсировала минное заграждение и вернулась с победой в базу.

Так же успешно действовала в Ботническом заливе подводная лодка «Щ-311» под командованием капитан-лейтенанта Ф.Т.Вершинина.

28 декабря в районе порта Васа артиллерийским огнем она повредила транспорт «Зигфрид», а через несколько часов обнаружила и потопила транспорт «Вильпас» (775 т.).

В сложной обстановке пришлось действовать в Ботническом заливе пл «Щ-324» под командованием А.М.Коняева. В районе назначенной боевой позиции постоянно находился лед, который затруднял управление лодкой во время всплытия на сеансы связи и зарядки батареи. В то время на лодках отсутствовали эхо-

ледомеры и, практически, на ощупь приходилось во льдах выбирать место всплытия, каждый раз рискуя повредить выдвижные устройства и антенны пл. При возвращении в базу «Щ-324» пришлось на мелководье, в районе тяжелого ледяного поля, форсировать на глубине 20-25 м минное заграждение. Более 20 миль шла пл по счислению при наличии в районе банок с глубиной над ними 5-10 м, и, благодаря высокой выучке экипажа, она благополучно вернулась в базу.

*Герой  
Советского  
Союза  
Ф.Г.Вершинин*



*Б.Поздняков. Потопление  
финского транспорта пл  
«Щ-311» .Январь 1940 г.*



*Пл «Щ-324» и ее  
командир Герой  
Советского Союза  
А.М. Коняев*

Советское правительство высоко оценило заслуги подводников. Командирам пл «С-1» Трипольскому Александру Владимировичу, «Щ-311» Вершинину Федору Григорьевичу и «Щ-324» Коняеву Анатолию Михайловичу были присвоены звания Героев Советского Союза.

Закончилась финская война.

Впереди Советский Союз и его Вооруженные силы ожидали новые испытания.



## ГЛАВА V. ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 ГОДОВ

### НАКАНУНЕ

В первой половине 30-х годов возникли два очага мировой войны. Первый, в 1931-1932 годах, - в результате вторжения войск милитаристской Японии в северо-восточные провинции Китая - в Маньчжурию. Этот, пока локальный, конфликт таил в себе опасность большой войны. Второй очаг возник в 1933-1935 годах в связи с фашистским переворотом в Германии. Чтобы возникшие очаги войны приобрели реальную силу, помимо агрессивных действий правительств Японии и Германии, нужны были соответствующие международные условия. И они были созданы политикой попустительства правящих кругов США, Великобритании и Франции. Государственные деятели этих стран рассматривали быстро нарастающую военную мощь Японии и Германии в качестве ударной силы, способной сокрушить Советский Союз. Хорошо понимая это, Германия, спровоцировав пограничный конфликт, 1 сентября объявила войну Польше. Началась Вторая мировая война. Германско-польская война продолжалась немногим более одного месяца (35 суток). Фашистская Германия, захватив Польшу, создала необходимый для себя плацдарм для нападения на Советский Союз. Однако рано потирали руки от удовольствия те, кто направлял Гитлера на Восток. Сделав стратегическую паузу, фашистская Германия двинула свои войска на Запад. Гитлер решил, что перед тем, как напасть на СССР и победить его, ему нужно обеспечить себе надежный тыл. Прежде всего Гитлер начал сосредоточение войск против сил Дании и Норвегии.

9 апреля 1940 года Дания, не оказав, практически, никакого сопротивления высадившимся в этот день войскам Германии, сдалась на милость победителя. Показательно, что немцы в войне с Данией потеряли всего двух солдат убитыми и 10 ранеными.

Менее двух месяцев понадобилось, чтобы оккупировать Норвегию. Помощь Англии и Франции этим странам оказалась малоэффективной и 10 мая Норвегия капитулировала.

В этот же день Гитлер объявил войну Франции, началось вторжение немецких войск в Бельгию, Голландию и Люксембург. 14 мая, т.е. через 4 дня капитулировала Голландия, а 28 мая, через 2 недели, сдалась Бельгия. Всего 43 дня сопротивлялась Франция, 22 июня 1940 года она подписала акт о капитуляции.

В марте-апреле 1941 года Гитлер оккупировал Болгарию, Югославию и Грецию. Военные успехи фашистской Германии были в значительной степени обусловлены тем, что США, Англия и Франция не смогли, да и не хотели объединить свои усилия в борьбе с фашизмом. Они, по-прежнему, не теряли надежды направить агрессивные устремления Гитлера на Восток, против Советского Союза.

Вторая мировая война, подготовленная и развязанная агрессивными кругами Германии, Японии и Италии при попустительстве США, Англии и Франции по своим масштабам и ожесточенности, людским и материальным потерям не знает себе равных в истории. В орбиту войны было втянуто 61 государство и 80% населения Земли. Война унесла более 50 миллионов человеческих жизней, разрушила тысячи городов и сел.



*Руины Лиепайи*

## ГЛАВНЫЙ ФРОНТ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Начавшаяся 22 июня 1941 года вероломным нападением фашистской Германии на СССР Великая Отечественная война стала важнейшей составной частью мировой войны. Центр вооруженной борьбы переместился на советско-германский фронт, который стал главным фронтом Второй мировой войны. Именно здесь было уничтожено 70% военных сил Вермахта: 507 немецких дивизий и 100 дивизий сателлитов Германии, 48 тысяч танков, 77 тысяч самолетов, 167 тысяч орудий и минометов. На советско-германском фронте фашисты потеряли более 10 млн. солдат и офицеров.

1418 дней и ночей продолжались, не затихая, боевые действия. Ценой больших жертв (по последним данным, Советский Союз потерял в этой войне более 27 млн. человек) и огромных усилий советский народ разгромил фашизм и отстоял свободу и независимость своей Родины.

Военно-морской флот СССР сыграл значительную роль в победе над фашистской Германией. За годы Великой Отечественной войны флот высадил 113 десантов, передал для действий на сухопутных фронтах около 400 тыс. моряков, уничтожил своими силами 1341 боевой корабль и 1425 транспортов противника, общим водоизмещением в 3 млн. 408 тыс. тонн. Краснознаменный Балтийский флот под командованием адмирала В.Ф.Трибуца, к началу войны имел в своем составе около 400 кораблей, в том числе, 2 линкора, 2 крейсера, 2 Эскадренный миноносец, 48 торпедных катеров, 65 подводных лодок, 656 самолетов, соединения береговой обороны и ПВО. Немецко-фашистское командование в своих планах войны уничтожение Балтийского флота и захват Ленинграда рассматривало, как одну из первоочередных задач. Однако активными боевыми действиями на море, а также, совместно с сухопутными войсками, в героической обороне Либавы, Моонзун-



*Десант морских пехотинцев  
Балтики на остров Ханко*



*Орудийный расчет  
морской дальнейбойной артиллерии*



*Е.Н.Преображенский и П.С.Хохлов  
перед вылетом на Берлин. 1941 г.*



*Бомбардировщики  
12 авиационного полка ДКБФ*

дских островов, Таллинна и Ханко Балтийский флот сковал многотысячную группировку армий «Север» и не позволил врагу захватить Ленинград. Устойчивость обороны Ленинграда в значительной степени определялась энергичными действиями Балтийского флота, обеспечивающего удержание до 1944 года ораниенбаумскою плацдарма, отвлекшего на себя крупные силы врага. Более 110 тыс. матросов, старшин и офицеров послал флот для борьбы на суше. Под Ленинградом не было соединения, в котором бы не сражались моряки-балтийцы. Мощная дальнобойная артиллерия кораблей флота служила прочным огневым щитом города. Ее ударная мощь дополнялась невиданным упорством и неотразимыми атаками морской пехоты. Мало того, уже в августе 1941 года авиация флота нанесла бомбовые удары по Берлину, что имело, прежде всего, большое моральное значение. Все увидели в этом предзнаменование неминуемого возмездия врагу. Краснознаменный Балтийский флот в ходе боевых действий потопил 1106 кораблей и транспортов, высадил 24 десанта. В ходе обороны военно-морских баз и гарнизонов противник вынужден был задействовать на эти направления более 15 пехотных дивизий, а также значительные силы авиации и флота. Таким образом, гитлеровские планы по захвату Ленинграда и уничтожению Балтийского флота были сорваны. Краснознаменный Балтийский флот, действуя в исключительно сложных условиях, достойно выполнили стоящие перед ними задачи.

24 июня 1965 года Председатель Совета Министров СССР А.Н.Косыгин, вручая второй орден Красного знамени Балтийскому флоту, в своем выступлении сказал: «Военно-морская история не знает такого подвига, который совершили подводники Балтийского флота. Прорывая мощные противолодочные заграждения, наши подводные лодки выходили из осажденной Ленинграда и топили вражеские суда повсюду на Балтике, в том числе и у берегов Германии». Подводники Балтийского флота в борьбе с фашистской Германией проявили высокие морально-боевые качества, массовый героизм, отвагу и мужество, нанесли большой ущерб врагу и тем самым внесли достойный вклад в дело Великой Победы».

## СОСТАВ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ФЛОТА

К началу войны Краснознаменный Балтийский флот имел в своем составе всего 95 подводных лодок, которые организационно были сведены в три бригады и Учебный дивизион.

Первая бригада подводных лодок (командир бригады Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н.П.Египко, заместитель по политчасти бригадный комиссар Г.И.Обушнсков, начальник штаба капитан 2 ранга Л.А.Курников) состояла из 23 лодок типа «С» (11 ед.), «М» (7 ед.), минных заградителей - «Л-3», «Калев» и «Лембит» и двух бывших латвийских пл французской постройки: «Роникс» и «Спидола», практически уже непригодные для войны. Бригада базировалась в Либаве и Усть-Двинске (Рига) и предназначена была для боевых действий в Центральной и Южной части Балтийского моря.

Вторая бригада (комбриг капитан 2 ранга А.Е.Орел, заместитель по политчасти полковой комиссар Б.Н.Байбаков, начальник штаба капитан 1 ранга Н.С.Ивановский) имела в своем составе 19 подводных лодок: типа «Щ» - 10 ед. и «М» - 9 ед., базировалась на Таллинн и Ханко и предназначалась для боевых действий в Финском и Ботническом заливах.

Учебная бригада (командир контр-адмирал А.Г.Заостровцев, заместитель по политчасти полковой комиссар И.М.Майоров, начальник штаба капитан 2 ранга П.В.Максимов), состояла из 23 подводных лодок типа «К», «С», «Щ» и «М». Кроме того, в бригаду входили 30 пл, находившиеся в постройке и капитальном ремонте. Базирование: Кронштадт и Ленинград.

Отдельный учебный дивизион под командованием капитана 2 ранга Н.Э.Эйхбаума (начальник штаба капитан 2 ранга В.А.Касатов) состоял из 11 подводных лодок типа «С», «Щ» и «11», был подчинен командиру Учебной бригады и базировался на Ораниенбаум.

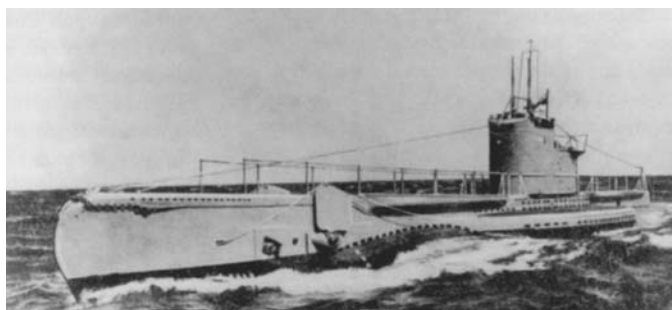
Таким образом, из 95 пл: в строю было 65, в боевом составе - 55, в текущем ремонте - 10, в строительстве и капитальном ремонте 30 подводных лодок.





*ПЛ типа «К»*

*Советские подводные лодки перед Великой Отечественной войной*



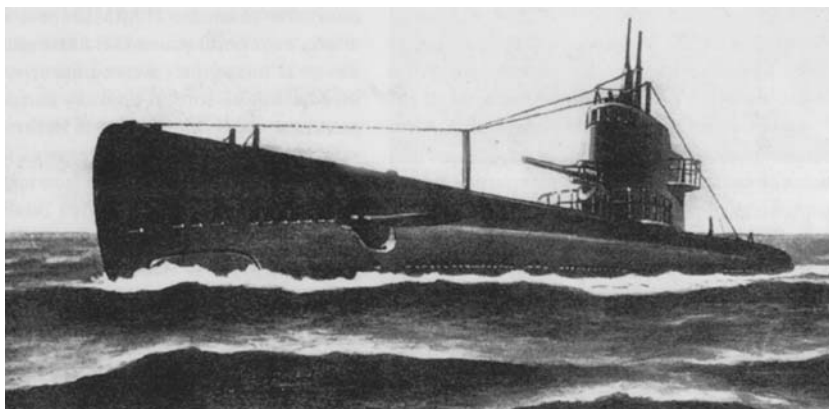
*ПЛ «Калев»*



*ПЛ «Лембит»*



*ПЛ типа «М»*



*ПЛ типа «Д»*

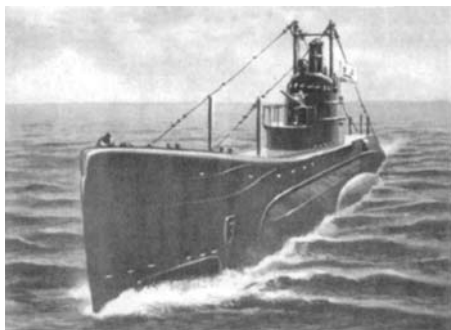
## ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА. ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Большинство подводных лодок, постройки середины 30-х годов, были вполне современными, и по своим тактико-техническим данным и боевым возможностям не уступали иностранным лодкам. Большие океанские лодки типа «К», любовно названные подводниками «Катюшами», были гордостью отечественного судостроения. Они имели на вооружении 24 торпеды, 4 пушки (две 100-мм и две 45-мм), скорость надводного хода 22 узла, подводного - 10 узлов, дальность плавания - 15 тыс. миль, автономность - 60 суток. Однако строительство этих пл было начато перед войной (1939 г.) и на Балтийский флот поступило в 1943-1944 году только 2 лодки.

Основу подводных сил Балтийского флота перед войной составляли дизель-электрические средние подводные лодки типа «Щука» и типа «С». Их было на флоте 42 единицы, в том числе в боевом составе - 33. Построенные в середине 30-х годов, они имели хорошие тактико-технические данные и вынесли на себе основную нагрузку войны. Из 11 лодок типа «С» осталась в живых лишь одна - «С-13», которой командовал А.Н.Маринеско, а из 22 «Щук» погибло в войну 16 лодок. Отметим также, что в составе флота находились подводные лодки типа «М», всего - 10 единиц, пригодные, в основном, для действий в прибрежных районах.

Отмечая в целом высокие тактико-технические данные отечественных подводных лодок, в тоже время следует указать и на существенные недостатки лодок довоенной постройки:

1. Более 50 % пл Балтийского флота к началу войны не были оборудованы системой беспузырной стрельбы (БТС), поэтому при стрельбе торпедами воздух высокого давления, выталкивая торпеду из торпедного аппарата, выходил за торпедой наружу и поднимал на поверхности столб (пузырь) воды, который и демаскировал подводную лодку. Практически только в конце 1944 году на всех лодках была установлена система беспузырной стрельбы.



*Пл «Щ-402»*



*Рубка «Щ-Х-бис»*



*Пл «Щ-V-бис»*

2. Стоящие на вооружении лодок паргазовые прямоходные торпеды (типа 53-38, 53-39, 53-27) были следными. При движении к цели, которую атаковала пл, такая торпеда на поверхности воды оставляла светлый след из пузырьков отработанной паргазовой смеси. Это позволяло кораблям противника своевременно обнаруживать торпеду и уклоняться от нее. Да и дальность хода таких торпед составляла всего 4-6 км, тогда как современные торпеды имеют ход до 20 и более километров.

3. Основные механизмы в отсеках пл - осушительные насосы, помпы, вспомогательные электромоторы и другое оборудование, были установлены без амортизаторов, что вызывало повышенную шумность при их работе или выводило такие механизмы из строя при взрыве глубинных бомб и мин.

4. Газовые выхлопы дизелей не были оборудованы качественными глушителями и искрогасителями, что значительно демаскировало лодки, особенно в темное время суток.

5. Из-за небольшой высоты боевой рубки и открытости ходового мостика, в свежую погоду (4-5 баллов) лодки закрывались носом в волну, принимая большое количество воды на ходовой мостик, а через входной рубочный люк и в 3 отсек пл. Все это значительно ухудшало наблюдение за окружающей обстановкой и управление пл в надводном положении при плавании в штормовую погоду.

В ноябре 1941 года пл «С-9» под командованием капитана 3 ранга С.А Рогачевского находилась на боевой позиции в Ботническом заливе. Укрываясь от шторма (ветер южных направлений более 20 м/с, т.е. свыше 10 баллов), командир приказал погрузиться и лечь на грунт. 7 ноября командир решил всплыть в позиционное положение, лег на курс 0° и продул среднюю цистерну. Отдраив верхний рубочный люк, командир, вахтенный офицер и сигнальщик поднялись на мостик. В это время лодку накрыла огромная волна и в отсеки через рубочный люк стала сплошным потоком поступать вода. Чтобы спасти лодку от провала на глубину и гибели, аварийно продули весь балласт. Когда старпом поднялся на мостик, там уже никого не было - всех смыло волной. Так, из-за конструктивных недостатков и неграмотных действий (при большой волне рекомендуется всплывать на курсе против волны, в секторе ± 30°, а не по волне) погибли командир и двое его



Пл «С-51»



Вооружение пл



Пл типа «С»

подчиненных. После войны все проекты отечественных пл, начиная с «пр 613», строились с высокими и хорошо закрытыми от волны ходовыми мостиками.

6. Большинство отечественных подводных лодок довоенной постройки не были оборудованы радиопеленгаторами, эхолотами и стабилизаторами глубины. Сегодня трудно представить плавание подводной лодки, особенно в Балтийском море, не имеющей технических средств для определения своего места.

Все эти и другие недостатки, безусловно, отрицательно влияли на успешность боевых действий подводных лодок.

## БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

В предвоенные годы боевая подготовка экипажей подводных лодок была направлена на глубокое изучение устройства пл и своей специальности. Прибывающие из училищ лейтенанты обязаны были в течение одного-двух месяцев детально изучить устройство пл, организацию службы, специальность, организацию борьбы за живучесть пл и сдать экзамен на допуск к самостоятельному управлению подразделением (группой, боевой частью или службой). При этом, при сдаче зачетов лейтенант обязан был предъявить командиру пл рабочую тетрадь-конспект с отражением в ней всех изучаемых вопросов. Особенно высокие требова-

ния предъявлялись к знанию специальности, устройства подводной лодки и своего отсека. В рабочей тетради офицер должен был вычертить все основные схемы пл: систему воздуха высокого давления (ВВД), топливную, главную балластную, дифферентную, электрическую, тактико-технические данные основных механизмов и средств борьбы за живучесть. А в ходе ежедневных тренировок, которые проводились после осмотра и проведения оружия и механизмов под руководством командира пл или его старшего помощника (командира БЧ-V), отработать и в ходе экзаменов практически выполнить в любом отсеке первичные мероприятия по борьбе за живучесть: пустить дизель или любой другой механизм, загерметизировать отсек, продуть балласт и т.д. Эти хорошие традиции у подводников сохранялись еще долгое время и в послевоенный период. Глубокие знания своей специальности и устройства пл не раз помогали подводникам в трудной обстановке.

В годы войны, в своем первом боевом походе, когда «Л-3» после успешной постановки 28 июня 1941 года минного заграждения у Клайпеды возвращалась в Кронштадт, следуя в подводном положении, на пл внезапно вышли из строя кормовые горизонтальные рули: лопнул стяжной болт шарнира привода рулей. Кормовые рули зависли в положении «на погрузку». Управление лодкой под водой практически стало невозможным. По решению командира пл легла на грунт. Необходимо было с наступлением темноты всплыть в надводное положение для замены стяжного болта. Но уже шла война и в любое время мог-

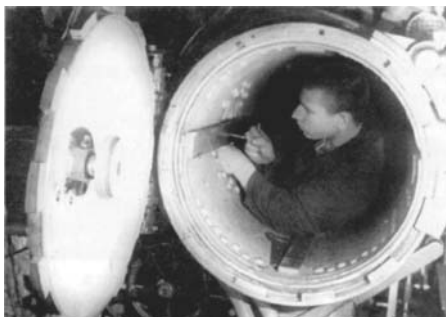


*Ремонт двигателя на пл в боевом походе. 1942 г.*

ли появиться самолеты или надводные корабли и тогда гибель «Л-3» стала бы неизбежной. О желании выполнить работы по замене болта заявил практически весь экипаж. Выбор был большой. Каждый готов был пожертвовать собой ради спасения пл, хотя командир объявил, что при появлении самолета или корабля противника в ходе работ в надстройке, он вынужден будет погрузиться. Но где взять точные размеры этого болта, чтобы его выточить еще до всплытия пл. Выручил командир БЧ-V Михаил Андронникович Крастелев: в своей рабочей тетради, о которых шла речь выше, он обнаружил эти данные. Ночью «Л-3» всплыла в надводное положение и старший помощник В.Коновалов с двумя матросами произвел замену болта в стяжном соединении носовых горизонтальных рулей. Так опыт и глубокие знания командира БЧ-V «Л-3» Крастелева помогли успешно выполнить боевой поход. Очевидно, совсем не случайно М.А.Крастелев в послевоенные годы командовал Ленинградским военно-морским инженерным училищем и стал вице-адмиралом.

В боевой подготовке подводников в предвоенные годы было немало и серьезных недостатков. Основным руководящим документом по боевой подготовке был «Курс боевой подготовки подводных лодок» 1939 года (затем 1941 г.), в котором находился перечень всех курсовых задач, их содержание и методика отработки.

1. Основным руководящим документом по боевой подготовке был «Курс боевой подготовки подводных лодок» 1939 года (затем 1941 г.), в котором находился перечень всех курсовых задач, их содержание и методика отработки. Полный курс отработки всех задач рассчитан был на 18 месяцев. Однако каждый новый учебный год отработка начиналась не от достигнутого уровня в предыдущем году, а с курсовой задачи № 1 - «Организация службы и подготовка пл к плаванию». Объективно это вытекало из того, что к началу нового учебного года (декабрь) происходила большая смена в экипажах



*Ремонт торпедного аппарата. 1942 г.*

пл: увольнялся личный состав, отслуживший установленные сроки, взамен ушедших офицеров на учебу, приходили молодые лейтенанты, прибывали матросы из учебных отрядов - все они не участвовали в предыдущей отработке и сдаче задачи № 1. Кроме того, проходили перемещения внутри самой пл и в соединении. Для Балтийского флота особенностью было еще и то, что новый учебный год начинался, когда Финский залив, гавани и бухты покрывались льдом - это приводило к ограничению выходов в море, т.е. создавалось благоприятная обстановка, чтобы наступивший новый учебный год начать с отработки задачи № 1. Лодкам, впервые отработывающим эту задачу (после постройки, ремонта или смены личного состава более 30%) курсом отводилось 60 суток, а лодкам 1-ой линии - до 30 суток. Нередко, с первого захода эту «основополагающую» «задачу всех задач» сдавать не удавалось, тогда назначались новые сроки. В результате, такие лодки не успевали в установленные планом боевой подготовки сроки сдать плановые задачи и вынуждены были к концу года форсировать отработку оставшихся задач. Поэтому основные задачи по применению оружия: атаки конвоев и ОБК, отработывались успехом, с большими условностями. Охранение конвоев при учебных атаках пл, нередко состояло из катеров, не имеющих средств для обнаружения пл. А минные постановки иногда засчитывались по составленным отчетам, без фактического выхода пл на минную постановку. За такие условности и упрощенчество в подготовке командиров и их экипажей в войну подводники расплачивались низкой успешностью торпедных атак. Следует подчеркнуть, что при подготовке экипажей подводных лодок в Учебном Отряде подводного плавания, образованного в 1906 году в Либаве, в ходе выполнения учебных торпедных атак в



*Перегрузка торпед*



*Командир пл «С-13» А.И.Маринеско*

море, командир выпускал по 20-25 торпед. Тогда не было аппаратуры самонаведения и успешность стрельбы определялась прямым попаданием торпеды в цель, поэтому головная часть практической торпеды готовилась из мягкого металла. По наличию вмятости головной части и определялся результат атаки. Средняя успешность атак составляла 50-60%. Однако в предвоенные годы командиру отводилось по курсу БП 8-10 торпед на все стрельбы, а практически и того меньше.

2. Перед войной по разным причинам произошла большая смена командиров лодок. В результате на Балтийском флоте оказались не допущенными к самостоятельному управлению подводной лодкой 20 командиров, почти 40% боеготовых пл. Согласно требований руководящих документов на выход в море с недопущенным командиром должен был идти старший начальник или допущенный командир пл с другой лодки. Все это привело к необходимости командирам дивизионов, командирам и начальникам штабов бригад выходить с недопущенными командирами в море на отработку курсовых задач и в боевые походы. Естественно, оголялась работа по подготовке других лодок дивизионов, бригад к боевым действиям. Скажем также об излишней опеке уже допущенных к самостоятельному управлению командиров лодок, которая начала укореняться в предвоенные годы. Существующая в предвоенные годы и в годы войны излишняя опека, перестраховка гасили инициативу, не позволяли молодым командирам вырабатывать самостоятельность, умение принимать правильные решения в сложных условиях. Характерен здесь последний выход в море в апреле 1945 года пл «С-

13» со старшим на борту капитаном 1 ранга А.М. Стеценко в район Гданьского залива. Накануне, в январе - феврале, А.И.Маринеско в этом же районе самостоятельно, без старшего на борту, успешно выполнил поставленные задачи, пустив на дно два немецких корабля - лайнер «Вильгельм Гуслив» и легкий крейсер «Генерал фон Штойбен». Сегодня не совсем ясны причины назначения на пл «С-13» старшего на поход. Не исключено, что старший пошел в море для поднятия своего престижа, т.к. не пользовался авторитетом у подводников, и получения наград. Орден Нахимова Стеценко действительно получил, но его присутствие на пл, до этого уже пять раз выполнявшей боевые походы, сковывала инициативу Маринеско. В результате, весь поход пл «С-13» неоднократно подвергалась атакам противолодочных кораблей противника и только чудом спаслась от гибели. Пл не провела ни одной успешной торпедной атаки по немецким кораблям и транспортам, хотя уровень подготовки Маринеско, как мы знаем, был очень высокий. Маринеско справедливо числился мастером торпедного удара, за что был в 1940 году награжден золотыми именными часами Командующего флотом.

Таким образом, существующие недостатки в боевой подготовке в предвоенные годы, особенно при выполнении боевых упражнений с применением торпедного и минного оружия, а также конструктивные недостатки подводных лодок (отсутствие глушителей и искрогасителей работающих дизелей, отсутствие системы беспузырковой торпедной стрельбы, их следность и малая дальность хода торпед) заметно понизили эффективность применения оружия подводных лодок в годы войны.



*Погрузка аккумуляторов на пл*

## В ПЕРВЫЕ ДНИ ВОЙНЫ.

Однако вернемся к 22 июня 1941 года, когда фашистская Германия, нарушив договор, вероломно напала на Советский Союз. Нападение, как вспоминают участники войны, было настолько неожиданным, что, когда рано утром над лодками в Либаве появились самолеты со свастикой, моряки посчитали, что это продолжаются учения под руководством командира Либавской военно-морской базы, которые начались 18 июня.

Напомним, что уже к исходу первых суток войны немцы подошли к Либаве, где базировалась 1-я бригада Египко и где ремонтировались подводные лодки других бригад. С началом войны в Либаве находилось 15 подводных лодок: «С-1», «С-3», «С-9», «М-71», «М-77», «М-78», «М-79», «М-80», «М-81», «М-83», «Л-3», «Калев», «Лембит», «Ронис», «Спидола». Несли дозор на подходах к Ирбенскому проливу «С-7» (командир капитан-лейтенант С.П.Лисин), в устье Финского залива - «М-99» (старший лейтенант Б.М.Попов), четыре лодки: «М-95» (капитан-лейтенант Л.П.Федоров), «М-96» (капитан-лейтенант А.И.Маринеско), «М-98» (капитан-лейтенант П.И.Беззубиков), «М-103» (капитан-лейтенант В.Д.Нечкин) - на переходе из Ханко в Палдиски. Остальные подводные лодки флота находились в Усть-Двинске - 7 ед., в Кронштадте - 7ед., в Таллинне, главной базе флота - 11 ед., в бухте Локса - 3 ед., 10 ед. - в Ораниенбауме и 5 ед. - в Ленинграде.

После объявления боевой тревоги по флоту, в 23 ч. 37 м. 21 июня, экипажи были переведены из казарм на подводные лодки и начали экстренную подготовку к выходу в море.

Первыми утром 22 июня вышли из Либавы в море для несения дозора три малютки: «М-79» (старший лейтенант И.В.Автономов), «М-81» (старший лейтенант Ф.А.Зубков) и «М-83» (старший лейтенант П.М.Шалаев). Вечером, уже 26 июня, когда надежд на дальнейшую оборону Либавы не оставалось, эти лодки были сняты с дозора и направлены в Усть-Двинск. На «М-83» приказание «не заходить в Либаву» было принято с искажением и командир решил зайти в базу, чтобы забрать имущество лодки, оставленное в казарме. Когда лодка швартовалась к пирсу, в военном городке уже шла стрельба и экипаж вместе с другими немедленно принял участие в обороне городка. Вскоре два немецких снаряда попали в корпус пл и личный состав был вынужден взорвать свою лодку, чтобы она не досталась немцам, и влиться в отряды защитников города.

Вечером, в 18 часов, из Либавы вышла пл «Л-3» (минный заградитель) для несения дозора в район, расположенный в 15 милях к западу от Либавы. Командир пл капитан 3 ранга П.Д.Грищенко, наблюдая из района как горит город, недоумевал, почему его лодку, имеющую на борту 20 мин послали в дозор, а не для постановки мин у баз противника. Как бы услышав критику командира минзага, 26 июня пришло приказание лодке следовать к Клайпеде, где выставить на входном фарватере минное заграждение. Экипаж успешно выполнил минную постановку. Впоследствии на минах подо-



*Горят порт и доки Либавы*

рвались и затонули два транспорта «Кайя» и «Хенни», а также тральщик «Гюнтер».

23 июня командир 1-й бригады пл Египко получил по радио приказание начальника штаба флота контр-адмирала Ю.Пантелеева: перебазировать подводные лодки в Усть-Двинск.

Этим же днем в Военной гавани, в доке судоремонтного завода «Тосмаре», из-за угрозы захвата противником наших кораблей по приказанию командира Либавской в/мб капитана 1 ранга Кливенского были взорваны 5 подводных лодок, находящихся в ремонте: «М-71», «М-80», «С-1», «Спидола», «Ронис» и эм «Ленин», а также склады боеприпасов и топлива. Старший группы ремонтирующихся кораблей, командир эм «Ленин» капитан-лейтенант Ю.Афанасьев получил это приказание лично от командира базы по телефону, хотя такие приказания должны передаваться в письменном виде. «Приказание исполнить немедленно и доложить мне лично» - сказал Кливенский. Ю.Афанасьев выполнил приказание и прибыл на доклад к командиру базы. После доклада попросил разрешения остаться в городе и принять участие с экипажами взорванных кораблей в обороне города. «Вам следовать вместе со мной на торпедном катере в Талинн» - сказал Кливенский. При разбирательстве по факту взрыва кораблей в Либаве, Кливенский отказался от своего приказания. Командующий флотом адмирал В.Трибуц отдал под суд Ю.Афанасьева. Командир корабля Ю.Афанасьев по приговору суда военного трибунала был расстрелян. Спустя 30 лет после этих печальных событий, бывший комфлот В.Трибуц, принявший тогда решение отдать Ю.Афанасьева под суд, в своих воспоминаниях отметил, что взрыв кораблей по приказанию старшего группы ремонтирующихся кораблей Ю.Афанасьева, был единственно правильным решением. Непонятно, зачем же тогда было отдавать офицера под суд? Позже Ю.Афанасьев был реабилитирован.

Яркой страницей в Историю Великой Отечественной войны вошла оборона Либавской военно-морской базы, которую возглавлял командир 67 стрелковой дивизии генерал-майор Н.А.Дедаев. Дивизия насчитывала в своем составе всего 5300 человек. Личный состав дивизии, а также подразделения и части гарнизона, в которые вошли и подводники ремонтируемых лодок и береговой базы, при поддержке рабочих отрядов города героически отражали ата-



*Генерал-майор Н.А. Дедаев*

ки превосходящих сил противника. Немцы планировали захватить Либаву на второй день войны. Уже к вечеру 22 июня они прорвались до рубежа реки Барта (в 15 км от города), но здесь были остановлены передовыми частями дивизии Дедаева. Попытка прорваться в город с востока, от Гробиня, также была отбита защитниками города.

Защитники города предпринимали множество попыток прорвать окружение. Но только в ночь с 27 на 28 июня по приказу командующего фронтом небольшая группа, прорвавшись, вышла из окружения. Из подводников остались живыми 2 человека - штурман пл «М-83» лейтенант Антипов и электрик этой же лодки матрос Тарабанов. 25 июня умело руководя обороной Либавы, погиб отважный командир стрелковой дивизии генерал-майор Н. А. Дедаев. В советское время в городе Лиепая одна из улиц носила его имя, а моряки любовно ухаживали за могилой прославленного генерала. Именно под Либавой, встретив отчаянное сопротивление моряков, немцы окрестили их «полосатой смертью».

Вечером 22 июня из Либавы в Усть-Двинск вышли «М-78» (старший лейтенант Д.А.Шевченко, обеспечивающий переход командир 4 дивизиона капитан-лейтенант С.И.Матвеев) и «М-77» (старший лейтенант Н.А.Хлопин). Утром 23 июня лодки, находясь в надводном положении, были атакованы немецким самолетом, уклонились погружением. Через 3 часа «М-78»



вынуждена была всплыть в надводное положение для заряда аккумуляторной батареи. На траверзе Венспилса она подорвалась на mine и погибла, а «М-77» 23 июня к исходу суток прибыла Усть-Двинск.

Вечером 23 июня пл «С-3» (капитан-лейтенант Н.А.Костромичев) вышла из Либавы для самостоятельного перехода в Усть-Двинск. Лодка не могла погружаться из-за разобранной системы вентиляции балластных систем. На борту находилась группа рабочих завода «Тосмар» (около 20 человек) и командир взорванной личным составом пл «С-1» капитан 3 ранга И.Т.Морской. Рано утром 24 июня в районе маяка Ужава лодка была атакована 3 немецкими торпедными катерами. Более полутора часов, ведя артиллерийский огонь, лодка уклонялась от атак катеров. Когда был израсходован весь боезапас и погиб весь артрасчет, командир решил выбраться на мель. Лодка полным ходом пошла к берегу, но, после взрыва нескольких глубинных бомб в непосредственной близости от борта, затонула.

Уже 23 июня началось развешивание подводных лодок из Усть-Двинска в Балтийском море. Днем вышла в район Клайпеды «С-4» (капитан-лейтенант Д.С.Абросимов), «С-10» (капитан 3 ранга Б.К.Бакунин) - в Данцигскую бухту и «С-6» (капитан-лейтенант В.Ф.Кульбакин) - к Померанской бухте. 24 июня «С-10» в надводном положении была атакована немецкой пл, которая выпустила две торпеды, но, к счастью, промахнулась. 28 июня на КП получено донесение от пл «С-10» - «ухожу от погоны». Через 2 часа принят условный сигнал «авария пл, нуждаюсь в немедленной помощи». В дальнейшем «С-10» на связь не выходила и в базу не вернулась. Вероятнее всего лодка преследовалась кораблями ПЛО, уклоняясь, подорвалась на mine и погибла.

Командир «С-4», получив перед выходом указания атаковать только крупные цели, дважды обнаруживал тральщики, но от атак отказался. Вечером 28 июля обнаружил пл в надводном положении, начал выход в торпедную атаку, но еще до выпуска торпед опознал нашу пл - это была «Л-3». Чисто случайно «Л-3» не была потоплена своей же лодкой. Вечером 9 июля, при возвращении в базу на подходах к проливу Соэла-Вяйн, командир «С-4» обнаружил перископ немецкой пл, предположительно «U-144», однако от атаки, после инцидента с «Л-3», отказался.

«С-6» после неуспешного похода вернулась в бухту Кихелькона, где 9 июля была атакована немецким самолетом. Погибло 3 человека, 7 - ранено. В дальнейшем 10 июля при переходе в Таллинн на перископной глубине была атакована нашими катерами, а на следующий день - обстреляна береговой артиллерией. К сожалению, такие факты, особенно в первые месяцы войны, были не единичны. Вечером 24 июня «М-90» (старший лейтенант И.М.Татарин) во время заряда батареи была обстреляна нашей береговой артиллерией с мыса Нарген. Командир погрузился и лег на грунт, где был атакован нашим гидросамолетом, а затем и подошедшими катерами МО. К счастью лодка осталась живой.

13 июля из Таллинна вышла «С-11» (капитан-лейтенант А.М.Серета, обеспечивающий командир 3 дивизиона пл капитан 3 ранга И.Н.Тузлов) в район Вентспилса. 19 июля командир обнаружил и залпом из двух торпед потопил немецкий «Сетепрорезатель № 11» водоизмещением около 5 тыс.тонн. 2 августа, следуя в базу в охранении тральщика и трех катеров, «С-11» в проливе Соэла-Вяйн подорвалась на донной mine и затонула на глубине 18 м. Катер МО поднял с воды





*Атака лодки  
с воздуха*

тяжелораненых командира лодки, командира БЧ-V М.Ш.Бабис и уже мертвого командира дивизиона Тузова. Из затонувшей пл через 6 часов после ее гибели вышли через кормовой торпедный аппарат торпедист Н.А.Никишин, комендор В.В.Зиновьев и электрик А.В.Мазнин. Это был один из немногих примеров выхода подводников из затонувшей пл в годы войны. Удивляет, как быстро, не разобравшись в обстановке, катера МО оставили затонувшую пл, в которой еще находились живые люди.

Утром 6 августа 1941 года «С-4» (капитан-лейтенант Д.С.Абросимов) вышла из Таллинна в район боевых действий у Либавы. 10 августа был ею обнаружен конвой в составе танкера и транспорта в охранении трех тральщиков и двух катеров. Командир атаковал конвой и потопил из его состава танкер «Кайя» водоизмещением в 3223 тонны. После залпа пл всплыла на перископную глубину, для уточнения результатов атаки, но боцман не удержал лодку на заданной глубине, и она оголила ограждение боевой рубки. В этот момент «С-4» и была обнаружена кораблями охранения. Уклоняясь от кораблей ПЛО срочным погружением на малых глубинах, лодка ударилась о грунт. Командир решил, затаившись (были выключены все работающие механизмы, кроме гидрокомпыаса), устранить полученные при ударе лодки о грунт повреждения в отсеках. Однако вскоре противолодочные корабли обнаружили лодку и подвергли ее ожесточенному бомбометанию, сбросив 33 глубинные бомбы. «С-4» получила серьезные повреждения: погнут левый винт, во многих местах деформирован прочный корпус, нарушена герметичность пяти цистерн главного балласта. В отсеках лодки вышло из строя освещение, во многих местах появилась течь. Через входные люки в отсеки стала поступать вода. Экипаж самоотверженно

боролся за живучесть и грамотными действиями спас свою лодку от гибели. Обнаружив на поверхности воды масляные пятна, немцы посчитали, что пл погибла. Обвеховали ее буями с освещением и ушли. Командир, убедившись в уходе кораблей ПЛО из района, всплыл в надводное положение и ушел из района. 11 августа по берлинскому радио было передано сообщение, что в районе Либавы потоплена на небольшой глубине советская подводная лодка, которую в ближайшее время немцы собираются поднять. Сообщение было перехвачено нашей разведкой и командование также считало лодку погибшей. Поэтому, когда командир пл донес о своем месте и действиях, ему не поверили, посчитав это за немецкую провокацию. В течение четырех суток командир убеждал берег, что он жив и только 15 августа было получено приказание следовать в базу.

Из-за большой смены командиров лодок перед войной, недостаточного уровня подготовки молодых командиров и отсутствия у них опыта в управлении пл в сложных условиях войны, немало было допущено ошибок и промахов, которые приносили печальные результаты. Особенно это имело место в первые месяцы войны.

21 июля из Таллинна вышла в район Норчепингской бухты (Ботнический залив) «Щ-308» (капитан-лейтенант А.Ф.Маркелов). На переходе пл безуспешно была атакована немецкой подводной лодкой «U-140». 5 августа, находясь на позиции, командир пл получил приказание атаковать любые обнаруженные цели. Основанием послужили полученные штабом разведанных о переброске через шведские территориальные воды немецкой дивизии в Финляндию. Командир «Щ-308» после получения приказа имел возможность неоднократно атаковать конвои, перевозящие войска и боевую технику

ным причинам уклонился от выполнения атак. С возвращением лодки 9 августа в базу, после тщательного расследования, командир бригады капитан 2 ранга А.Е.Орел, отдал командира «Щ-308» капитан-лейтенанта А.Ф.Маркелова под суд военного трибунала, который приговорил его к расстрелу, но позже расстрел был заменен штрафным батальоном. Маркелов искупил свою вину кровью, остался жив и своей образцовой службой даже был восстановлен в звании.

Неграмотные действия молодого командира «Щ-405» капитан-лейтенанта И.А.Сидоренко едва не погубили лодку. После неудачных атак в Гданьском заливе, 11 августа пл возвращалась в базу. Из крейсерного положения под дизелями командир приказал перейти в позиционное положение, заполнением на ходу концевых цистерн главного балласта. Лодка стала быстро уходить под воду. Хорошо еще, что успели задраить верхний рубочный люк. При этом с мостика были смыты и утонули командир пл, помощник командира старший лейтенант Е.С.Настин, старшины Е.Л.Черкасов и Г.Ф.Медведев. Лодка провалилась на глубину 125 при предельной для этого проекта 90 м. Через шахту подачи воздуха к дизелям были залиты оба дизеля, часть элементов аккумуляторной батареи, раздавлена средняя цистерна главного балласта. Причина: грубое нарушение командиром пл требований «Наставления по управлению пл», запрещающего переход из крейсерского положения в позиционное из-под дизелей. Необходимо было остановить дизели, запустить электромотор на винт и затем уже переходить на малом ходу в позиционное положение. Лодке удалось всплыть в надводное положение. После всплытия пл была атакована немецким самолетом. Пулеметной очередью был ранен командир БЧ-3 старший лейтенант М.Б.Шебеко и радист И.А.Титов. Уклоняясь от самолета срочным погружением, лодка опять провалилась на глубину 115 м. Для всплытия пришлось использовать воздух из запасных торпед, а для облегчения лодки выстрелили с закрытым запирающим клапаном все боевые торпеды. С огромным трудом лодке удалось всплыть в надводное положение. В связи с тем, что дизеля были залиты водой, «Щ-305» могла осуществляла движение

го расходования емкости батареи, вынуждена была лечь в дрейф. И только чисто случайно пл не была потоплена противником. Почти двое суток она дрейфовала в районе мыса Тахкуна, а утром 13 августа села на камни. На берег вплавь были отправлены с донесением о состоянии пл два матроса. Через сутки «Щ-405» была снята с камней тральщиком «Т-207» и отбуксирована в Таллинн и поставлена в док. Через трое суток боеготовность лодки была восстановлена и она была подготовлена к выходу в море, но из-за гибели вновь назначенного командира пл капитана 3 ранга К.М.Волошина, пл осталась в базе. Капитан 3 ранга К.М.Волошин погиб на тральщике «Т-209», который шел из Кронштадта на остров Эзель с грузом авиабомб для полка Е.Преображенского, готовившегося бомбить Берлин и по пути доставить командира на пл. Днем 24 августа «Т-209» подорвался на mine у острова Кэрри и затонул, вместе со всеми кто находился на борту.

Несмотря на острую нехватку лодок на Балтийском флоте, часть из них передавалась для усиления Северного флота.

12 августа по решению Наркома ВМФ па Северный флот начали движение по Беломоро-Балтийскому каналу пл «С-101» и «С-102» (старший - капитан-лейтенант Л.И.Городничий), а через несколько дней «К-3» (капитан-лейтенант К.И.Малофеев), «К-22» (капитан 3 ранга В.Н.Котельников), а также «Л-20» (капитан 3 ранга В.Ф.Тамман) и «Л-22» (капитан-лейтенант Г.Н.Бюнтер), еще не принятые в состав Балтийского флота. В сентябре 1941 года лодки вошли в состав Северного флота.

Во второй половине августа 1941 года немецким войскам удалось окружить главную базу флота Таллинн с суши. 20 августа па плавбазе «Амур» были собраны все командиры подводных лодок на инструктаж по предстоящему переходу подводных лодок совместно с другими кораблями флота из Таллинна в Ленинград. Инструктаж проводили оба комбрига - капитан 1 ранга Н.П.Египко и капитан 2 ранга А.Е.Орел.

26 августа на совещании у командующего флотом, которое проходило на борту посыльного судна «Пиккер», командир 1-й бригады пл Н.П.Египко высказал возражение против участия подводных лодок в переходе в общем составе всех кораблей и просил

командующего флотом отдать приказ на их самостоятельный переход в подводном положении, справедливо считая, что при совместном переходе лодки вынуждены будут идти в надводном положении, оставаясь беззащитными от мин и от ударов авиации с воздуха. Однако это предложение командующим флотом не было принято.

В переходе из Таллина в Кронштадт участвовали 13 пл «С-4», «С-5», «Щ-301», «Щ-307», «Щ-308», «Щ-322», «Щ-405», «Лембит», «Калев», «М-79», «М-95», «М-98», и «М-102». Малютки «М-98» и «М-102» были выделены для защиты кораблей от атак подводных лодок противника. Вышли в назначенные районы самостоятельно. После выполнения задачи днем 4 сентября прибыли в Кронштадт.

Участник перехода Таллин - Ленинград, командир пл «Лембит» А.М.Матиясевич вспоминает:

«В 16 часов 28 августа надводные корабли, подводные лодки и транспорты заняли свои места. За крейсером «Киров», на котором держал свой флаг командующий флотом вице-адмирал В.Ф.Трибуц, шла пл «С-5», за ней «С-4», «Лембит», «Калев», далее следовали «щуки» и «малютки». Параллельно кильватерными колоннами

шли транспорты и небольшие военные корабли - сторожевики, охотники за подводными лодками, катера. Собрались сотни судов разных классов, все двигались в одном направлении. Противник начал обстрел с берега из дальнобойных орудий. Фашистские самолеты, боясь зенитного огня военных кораблей, беспорядочно сбрасывали бомбы... Вдруг глухой сильный взрыв потряс воздух. На месте пл «С-5», шедшей за «Кировым» поднялся огромный, черный, с медно-красным отблеском столб. Он немного сместился вправо и обрушился на воду».

«С-5» подорвалась на подсеченной мине и через 40 секунд затонула. Взрывной волной выбросило на воду всех, кто в это время находился на мостике. Катера, шлюпки и тральщики подобрали с воды командира бригады Н.П.Египко, полкового комиссара Г.М.Обушенкова, командира лодки «С-5» А.А.Башенко, комиссара лодки А.Н.Кольского и других, всего 20 человек. Вместе с «С-5» погиб один из лучших подводников - командир дивизиона лодок капитан 3 ранга А.К.Аверочкин, пользующийся огромным авторитетом у подводников.

В сентябре, после перебазирования подводных лодок в Кронштадт и Ленинград, все они



*Л. Богомолец. Артиллерийский бой пл «К-3» 3 декабря 1941 года. (ВВМУ им. М.В. Фрунзе)*



*А. Блинков. Переход кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт. 1941 г.*

были для удобства управления сведены в одну бригаду, которой стал командовать Н.П.Египко. Начальником штаба был назначен капитан 1 ранга Н.С.Ивановский. В составе бригады стало 49 пл, из них боеготовых - 42. Для действий в Балтийском море на коммуникациях было подготовлено 15 подводных лодок. С захватом противником южного побережья Финского залива резко осложнился выход наших лодок в Балтийское море. Теперь им приходилось преодолевать минные заграждения, выставляемые в устье залива в непосредственной близости от места базирования пл. Кроме того, маршруты развертывания лодок простреливались и береговой артиллерией. В этой обстановке необходимо было детально разобраться и принять меры по безопасности развертывания своих лодок, вплоть до временной приостановки выхода их в море.

В первой половине сентября месяца штабом бригады был проведен детальный анализ сложившейся обстановки и отработаны предложения по организации обеспечения развертывания подводных лодок в Балтийское море. В системе командирской подготовки проведены групповые упражнения и тактические летучки и с 20 сентября началось развертывание лодок согласно плану. Пл «Щ-320» (капитан-лейтенант И.М.Вишневатский) скрытно форсировала Финс-

кий залив и 25 сентября заняла назначенную ей боевую позицию у Данцигской бухты. Уже на следующий день командир обнаружил и потопил немецкий транспорт «Холладд». Особенно успешно действовала в районе Норчепинской бухты «Щ-323» (капитан-лейтенант Ф.И.Иванцев). 16 октября командир обнаружил и потопил немецкий транспорт «Балтенленд» водоизмещением 3724 т. 5 ноября потоплен еще один транспорт «Фаульбамс» водоизмещением в 1855 т. За успешные боевые действия «Щ-323» была награждена орденом Красного знамени, а ее командир Ф.И.Иванцев получил Орден Ленина.

В 1941 году в сложных условиях, когда были оставлены пункты базирования лодок, а развертывание уже «с порога» начиналось преодолением противолодочных рубежей, подводные лодки флота совершили 79 боевых походов и потопили 20 транспортов противника общим водоизмещением в 38457 тонн. Таким образом, была опровергнута фашистская пропаганда об уничтожении кораблей Балтийского флота и блокировании его остатков в Ленинграде.

Велики были и наши потери. За кампанию 1941 года Балтийский флот потерял 24 подводные лодки. Из них 6 лодок: «С-1», «М-80», «М-81», «М-83», «Ронис», «Спидола», были взорваны своим экипажем из-за невозможности их

перебазировании из Либавы в связи с ремонтом, 16 пл: «М-78», «М-94», «М-98», «М-99», «М-103», «С-3», «С-5», «С-8», «С-11», «Щ-301», «Щ-319», «Щ-322», «Щ-324», «Л-2», «П-1», «Калев» - погибли от мин (13) и противолодочных кораблей (3) при форсировании противолодочных рубежей и 2 лодки («С-6» и «С-10») погибли в районе боевых действий. 16 лодок из 18, или 88%, погибли при форсировании противолодочных рубежей, это говорит, прежде всего, о том, что организация обеспечения развертывания подводных лодок флота и их возвращения была организована из рук вон плохо.

К началу 1942 года в командовании бригадой произошли изменения. На должность комбрига был назначен капитан 1 ранга А.М.Стеценко. Начальником штаба вместо капитана 1 ранга Н.С.Ивановского был назначен капитан 1 ранга Л.А.Курников. Штаб бригады приступил к восстановлению боеготовности подводных лодок и подготовке их к развертыванию в Балтийском море для боевых действий на коммуникациях противника.

Немцы с целью не допустить выход наших подводных лодок в Балтийское море, совместно с финнами, с марта 1942 года приступили к созданию мощного противолодочного рубежа на линии Нарген-Порккала-Удд и в районе острова Гогланд. Всего было выставлено более 15 тыс. мин и 6 тыс. минных защитников. В районах наиболее частого обнаружения наших лодок финны поставили противолодочные сети.

На побережье Финского залива и на островах были установлены радиопеленгаторные, шумопеленгаторные и радиолокационные станции. В Финском заливе немцы сосредоточили более 100 противолодочных кораблей и катеров.

Швеция, нарушая договор с СССР о нейтралитете, приступила к организации противолодочной обороны конвоев не только в своих водах, но и за их пределами. Все проводимые операции по блокированию лодок Балтийского флота диктовались прежде всего необходимостью обеспечения безопасности морских коммуникаций. Фактически к лету 1942 года Финский залив превратился в единый противолодочный рубеж с мощными минными позициями и развитой системой обнаружения и уничтожения подводных лодок. Немцы были уверены, что все эти мероприятия не позволят советским подводным лодкам прорываться в Балтийское море



*Командир пл «Щ-317» Н.К. Мохов*

и тем самым будет снята угроза нарушения перевозок стратегического сырья, войск и боевой техники.

Штаб бригады к 1 июня 1942 года подготовил 36 пл для действий на коммуникациях противника в Балтийском море. Разработан был подробный план поэтапного развертывания лодок, который был доложен командующему флотом и утвержден им. С 9 июня началось развертывание лодок 1-го эшелона.

Появление советских подводных лодок в Балтийском море было полной неожиданностью для немцев. 11 июня «Щ-317», под командованием капитана 3 ранга Н.К.Мохова, старший похода командир 4 дивизиона капитан 2 ранга В.А.Егоров, скрытно форсировала Финский залив и действуя на коммуникациях в Балтийском море, добилась высоких результатов. Утром 16 июня в районе острова Богшер пл потопила транспорт «Арго» водоизмещением 2512 т. Вечером 19 июня у острова Готска-Санде «Щ-317» потопила транспорт «Орион» (2405 т), 22 июня у острова Элайд - пароход «Ада Гортон» (2399 т), шедший с грузом железной руды в Германию, а утром 8 июля был пущен на дно транспорт «Отто Корде» в 966 т. За один поход командир «Щ-317» потопил 5 транспортов противника общим водоизмещением 10939 т. Утром 8 июля командир лодки донес: «утопил 5 транспортов противника. Торпед не имею». Вечером того же дня «Щ-317» получила приказание возвращаться в базу. В дальнейшем донесений от пл не было. Истинные причины гибели «Щ-317» неизвестны. Смертью храб-

рых погиб экипаж и командир «Щ-317» капитан 3 ранга Н.К.Мохов, достигший в этом боевом походе наивысших результатов 1942 года. Погиб и обеспечивающий боевые действия этой лодки командир дивизиона пл капитан 2 ранга В.А.Егоров, один из лучших подводников Балтийского флота.

Среди многих боевых подвигов подводников Балтики известны славные дела подводной лодки «Щ-406», которой командовал капитан-лейтенант Е.А.Осипов. Боевое мастерство командира, высокая выучка, отвага и мужество экипажа пл особенно проявились в июньском походе 1942 года. Еще при переходе в район боевых действий «Щ-406» подверглась атакам противолодочных кораблей. Благодаря умелым действиям командира и всего экипажа лодка оторвалась от преследования. Утром 6 июля севернее мыса Хевринге (район Стокгольмских шхер) командир атаковал двумя торпедами и потопил немецкий транспорт водоизмещением 6 тыс. тонн, а 8 июля потопил немецкий лесовоз «Фидес» (545 т). Днем 22 июля лодка атаковала и потопила транспорт «Беле» водоизмещением в 7 тыс. тонн, а 25 июля «Щ-406» атаковала транспорт в составе конвоя. Подводники слышали два взрыва. При возвращении в базу 1 августа в районе банки Калбодагруд лодку атаковал финский катер. При взрыве глубинных бомб были повреждены легкий корпус, носовая дифференциальная цистерна и волнорезы торпедных аппаратов. В ночь на 6 августа в Нарвском заливе «Щ-406» была атакована и преследовалась в течение 2 часов противолодочными кораблями, которые сбросили по лодке 45 глубинных бомб. Вечером 7 августа «Щ-406» возвратилась в базу. За успешные боевые действия в 1941-1942 годы, потопление пяти транспортов противника «Щ-406» была награждена орденом Красного Знамени, весь личный состав лодки награжден орденами и медалями, а командиру капитану 3 ранга Е.Я.Осипову присвоено звание Героя Советского Союза. В мае 1943 года пл «Щ-406» вышла в свой очередной боевой поход. При форсировании рубежа ПЛО в Финском заливе пл «Щ-406» была атакована кораблями ПЛО. В неравной схватке лодка погибла. Командир пл капитан 3 ранга Е.Я. Осипов решением Военного Совета Балтийского флота был навечно занесен в состав экипажа отличной пл «С-357» (командир капитан 2 ранга А.Я.Головченко) 40 бригады



*Герой  
Советского  
Союза,  
командир  
«Щ-406»  
капитан  
3 ранга  
Е.Я. Осипов*



*Командир  
пл «Л-3»  
капитан  
3 ранга  
П.Д. Грищенко*

подводных лодок. В кубрике была установлена койка №1 с портретом и аннотацией боевых дел экипажа «Щ-406» и ее командира. Ежедневно вечерняя проверка начиналась с фамилии капитана 3 ранга Осипова Евгения Яковлевича. Из строя старшина, завоевавший звание лучшего специалиста в году, отвечал: «Герой Советского Союза капитан 3 ранга Осипов и экипаж «Щ-406» погибли смертью храбрых в боевом походе 31 мая 1943 года». Ритуал имел огромное воспитательное значение.

В 1942 году «Л-3» (капитан 3 ранга П.Д.Грищенко) совершила 2 боевых похода. На минах, выставленных лодкой у острова Борнхольм, подорвались и затонули два транспорта, шхуна и немецкая пл «U-446». На переходе в базу командир лодки обнаружил и двумя торпедами атаковал самую крупную цель из состава конвоя - шведский рудовоз «Пильеваль» водоизмещением в 5513 т, шедший с грузом желез-

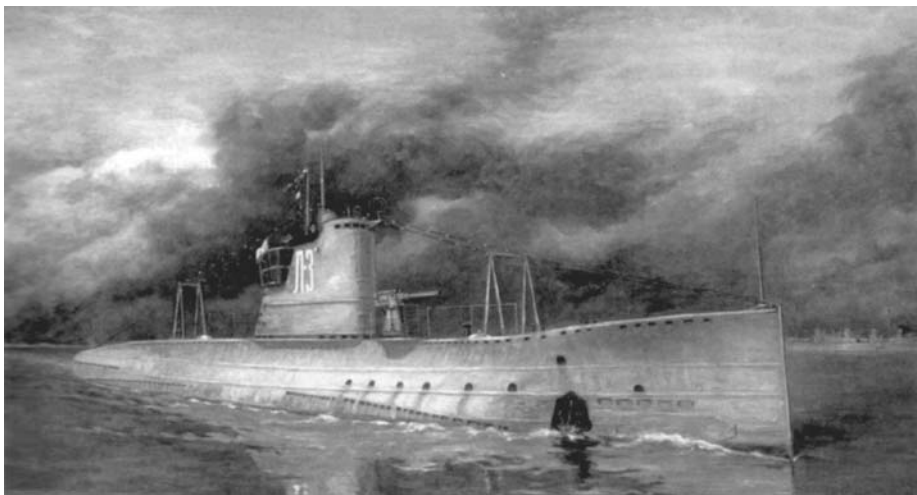
ной руды в Германию. За мужество и героизм, проявленные подводниками «Л-3» в этом походе, 15 членов экипажа были награждены орденом Ленина, остальные награждены орденами Красного Знамени и Красной Звезды. В марте 1943 года «Л-3» была удостоена высокого звания «Гвардейская» - «за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость и мужество, за высокую воинскую дисциплину и организованность, за беспримерный героизм личного состава» - так дословно было указано в Приказе Наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова от 01.03.1943 года. Принимая Гвардейское знамя, экипаж «Л-3» дал клятву:

«Клянемся тебе, любимая Родина, жестоко мстить фашистам за кровь и страдания, за горе и слезы наших матерей и детей. Клянемся настойчиво, без усталости ночью и днем искать и топить корабли врага, истреблять их до полной нашей победы. Клянемся высоко держать Гвардейское Знамя, свято хранить и умножать славные боевые традиции балтийцев».

И эту клятву подводники «Л-3» сдержали с честью.

Опыт боевых действий подводных лодок в годы Великой Отечественной войны показал, что плохая подготовка лодки и ее экипажа, как правило, приводили к срыву выполнения боевых задач, а иногда и к гибели пл. Убедительным

примером этому является боевой поход «Щ-407» в район Клайпеды. К началу войны техническая готовность лодки составляла 86%. Ходовые испытания фактически проведены не были - помешала война. Приемный акт был подписан только в январе 1942 года. Боевая подготовка экипажа на Неве в условиях блокады Ленинграда проводилась с многочисленными ограничениями и была малоэффективной. В этих условиях было принято решение заменить слабо подготовленный экипаж «Щ-407» на экипаж стоящей в ремонте пл «Щ-318». Смена экипажа и командира пл была проведена лишь за 2 суток до выхода в боевой поход. Вечером из пункта передового базирования Лавенсаари «Щ-407» вышла в свой первый боевой поход. Утром следующего дня лодка села на камни банки Викала. При этом обеспечивающим из-за нехватки кадров, был назначен дивизионный штурман капитан-лейтенант М.С.Солдатов, который и «ознаменовал» свое присутствие посадкой лодки на мель. В результате была нарушена герметичность топливной системы. После самостоятельного снятия с мели лодку атаковал финский самолет, сбросивший по погружающей «Щ-407» две бомбы. От посадки на мель и взрыва бомб лодка получила повреждения корпуса, вышли из строя оба перископа, электроприводы горизонтальных рулей,



**МЛ Кузнецов.** Подводный минный заградитель «Л-3» выходит в свой первый боевой поход.  
22 июня 1941г.



сорвана антенна УКВ. С прибытием в назначенный район боевых действий, обнаружена негерметичность цистерны главного балласта, в которой находилось топливо и из которой вытекал соляр. Ночью 27 августа в районе маяка Ужава лодка обнаружила судно и дважды атаковала неудачно одиночными торпедами. На самом деле, это было судно-ловушка, которое уклонившись от торпед, открыло огонь по «Щ-407». Получив несколько попаданий в ограждение рубки, лодка уклонилась срочным погружением, при этом экипаж не справился с управлением и лодка ударились о грунт на глубине 18 м. На ПЛ были сброшены глубинные бомбы. Командир принял решение всплыть и, следуя в надводном положении в район с большими глубинами, постоянно подвергался атакам кораблей ПЛО, которые в течении почти 5 часов сбросили 40 бомб. Около месяца, подавленный неудачами, с большим напряжением сил экипаж вел поиск противника в назначенном районе и все безрезультатно. Лишь 17 сентября в районе мыса Акменьрагс был обнаружен большой конвой, однако в ходе неумелого маневрирования, во время атаки пл была обнаружена и освещена прожектором с одного из кораблей охраны. Атака была сорвана, а пл едва смогла уклониться от артобстрела. При возвращении в базу на рубеже ПЛО в Финском заливе, следуя на глубине 30, пл подорвалась на mine, при этом вышли из строя носовые горизонтальные рули, прочный корпус получил повреждения. А па переходе в Кронштадт в надводном положении было обнаружено, что из носового торпедного аппарата №1 торчит, наполовину высунувшись, боевая торпеда. Так, в результате низкой подготовки экипажа, а также оружия и материальной части, пл «Щ-407» не имела боевого успеха и едва не погибла. Командованием дивизиона было принято решение на замену одного слабо подготовленного экипажа другим, который в ходе ремонта также потерял опыт и практику обслуживания механизмов в море. Грубым нарушением было и то, что смена экипажей была произведена только за 2 суток до выхода в море. При этом старший в поход, как этого требуют руководящие документы, должен был идти старший начальник, а пошел флагманский штурман, не способный оказать командиру пл помощь в выполнении поставленных боевых задач.

Высокое боевое мастерство, мужество и героизм в годы Великой Отечественной войны проявил экипаж подводной лодки «Лембит».

Свой первый поход подводная лодка «Лембит» совершила в августе 1941 году под командованием капитан-лейтенанта В.А.Полешука в южную часть Балтийского моря. Помощником командира в этом походе был старший лейтенант А.М.Матиясевич, назначенный на эту должность в июле 1941 года после окончания Высших специальных классов командиров подводных лодок. Алексею Михайловичу шел уже 36 год и за спиной было 20 лет плавания на судах торгового флота матросом, штурманом и капитаном. Отец Матиясевича - Михаил Степанович, 1878 года рождения, активный участник Гражданской войны, с июля 1919 года - командующий 7 армией Западного фронта.

К западу от острова Бронхольм подводная лодка выставила заграждение из 20 мин, на котором впоследствии подорвались и затонули транспорт «Варлатен» водоизмещением 5800 т, на борту которого находилось 9000 т железной руды из Швеции, железнодорожный паром «Штарке» - 2459 т и учебное судно «Дойчланд». Во второй боевой поход, уже под руководством А.М.Матиясевича, «Лембит» вышла в октябре 1941 года, с задачей провести разведку объектов противника и определить местонахождение батарей на побережье Нарвского залива. Командир качественно выполнил поставленную задачу и представил в штаб флота ценные разведанные. Высокое боевое мастерство проявил командир «Лембит» в третьем боевом походе в сентябре 1942 года. 14 сентября двухторпедным залпом Матиясевич потопил сразу 2 транспорта, один из них «Финлянд» был полностью погружен боезапасом для группы армий «Север». Подводная лодка подверглась ожесточенной атаке кораблей охраны. Срочным погружением «Лембит» уклонилась от таранного удара. Одна из глубинных бомб разорвалась в непосредственной близости от корпуса пл. И тут же раздался сильный взрыв в аккумуляторной яме. Возник пожар. Через шахту лага в трюм 3 отсека хлынула вода. Лодка стремительно пошла вниз и на глубине 36 метров ударились о грунт.

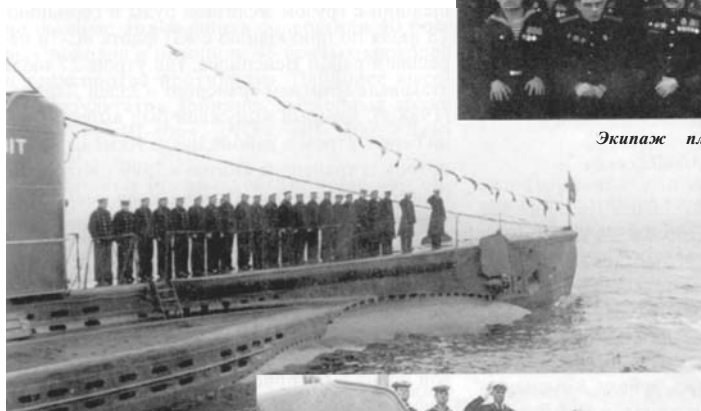
Взрывом аккумуляторной батареи разрушило радиорубку, деформировало переборочную дверь в 4 отсек, вышли из строя многие приборы. Центральный пост погрузился в полу-



Экипаж пл «Лембит». 1941 г.



Экипаж пл «Лембит». 1946 г.



Пл «Лембит». 1946 г.

Торжественный сбор экипажа лодки и общественности Таллина на месте вечной стоянки Краснознаменной пл «Лембит». 1986 г.





*Командир пл «Лембит»  
капитан 3 ранга А.М. Матиясевич*

мрак. Из 19 человек 6 были ранены, остальные получили ушибы, контузии и отравление газами. Командир лодки также получил отравление газами и был контужен, но продолжал руководить действиями личного состава. Невероятными усилиями удалось остановить поступление воды в отсек и ликвидировать пожар. 17 сентября «Лембит» вернулась в базу. Командующий Балтийским флотом адмирал В.Ф.Трибуц высоко оценил действия командира А.М.Матиясевича и его экипажа в это боевом походе. Он сказал: «В военной истории не было примера подобного мужества подводников в таких сложных условиях». За успешные боевые действия, а также мужество и стойкость, проявленные в аварийной обстановке, личный состав подводной лодки «Лембит» был представлен к высоким правительственным наградам. Орденом Ленина были награждены 10 человек, в том числе, старшина группы радистов старшина I статьи Ф.Н.Галиенко. Тяжело раненный, с пербитыми ногами, почти ослепший, он сумел восстановить радиостанцию. Орденом Красногo Знамени награждено 14 человек и орденом Красной Звезды - 13 человек. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка

«Лембит» под командованием А.М.Матиясевича совершила 6 боевых походов, торпедным и минным оружием было потоплено 11 транспортов и боевых кораблей общим водоизмещением - 18948 т. К сожалению, активные и успешные действия командира «Лембит» не были достойно оценены командованием бригады и флота. Лишь в 1995 году по ходатайству совета ветеранов-подводников БФ Военный совет флота направил представление, по которому Алексею Михайловичу Матиясевичу было присвоено звание Героя России посмертно.

В 1942 году особенно успешно действовала пл «С-7» под командованием капитан-лейтенанта С.П.Лисина. Находясь на боевой позиции в районе Ботнического залива, 9 июля пл потопила транспорт «Маргарета» водоизмещением 1272 т, а 11 июля - транспорт «Лулело» в 5611 т, шедший с грузом железной руды в Германию. 18 июля по приказанию с КП флота «С-7» перешла в район Венспилса, где утром 27 июля атаковала артогнем транспорт «Эллен Ларсен» (1938 т), который вынужден был выброститься на берег. Утром в районе маяка Акменьрагс пл потопила транспорт «Кате» в 1599 т водоизмещением. 5 августа, израсходовав весь запас торпед, артогнем пл потопила транспорт «Похьянлахти» (682 т).

Таким образом, за один боевой поход по «С-7» потопила пять транспортов общим водоизмещением более 11000 т.

19 октября «С-7» вышла в очередной боевой поход в Ботнический залив. 21 октября во время зарядки батареи «С-7» была атакована финской лодкой и погибла. Взрывной волной



*Народный комиссар Военно-Морского  
Флота СССР Н.Г. Кузнецов  
и Командующий КБФ В.Ф. Трибуц*

выбросило в воду командира С.П.Лисина, штурмана М.Т.Хрусталева и трех матросов: сигнальщика А.К.Оленина, комендора В.С.Субботина и трюмного В.И.Куницу. Тяжело раненный М.Т.Хрусталев утонул, а командир и матросы были подобраны финнами и до октября 1944 года находились в плену.

За успешные действия в июле 1942 года командиру пл «С-7» С.П.Лисину Указом от 23.10.1942 г. было присвоено звание Героя Советского Союза. Однако вручение звезды Героя состоялось уже после войны, когда соответствующими органами были тщательно проверены все финские и немецкие архивы и было констатировано достойное поведение в плену командира и его матросов. Попытки немцев склонить Лисина служить Германии или выдать секреты не имели успеха.

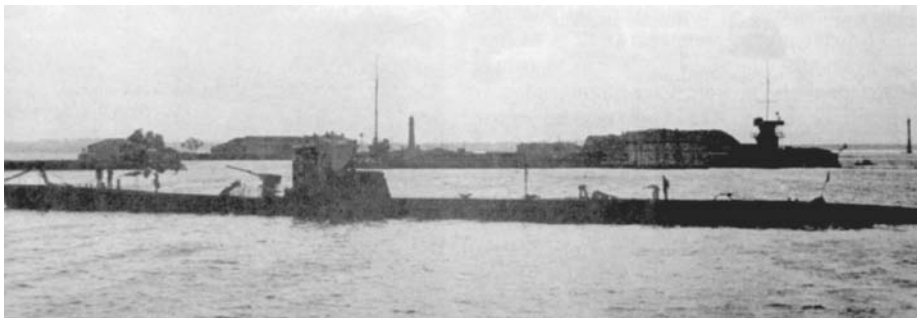
В кампанию 1942 года, начиная с июня, подводные лодки флота совершили 40 боевых походов и потопили 48 боевых кораблей и транспортов противника. Наиболее высоких результатов добились подводные лодки «Щ-317», «Щ-406», «Л-3», «Щ-310», «Лембит», «С-7».

Успешные боевые действия наших подводных лодок на коммуникациях вынудили немецкое командование отказаться от одиночных переходов транспортов и перебросить на Балтику крупные противолодочные силы, действовавшие в Северном море. Кроме того, начиная с марта 1943 года, немцы совместно с финнами стали интенсивно наращивать систему противолодочной обороны в Финском заливе. С этой целью на главном рубеже ПЛО Нар-



*Герой Советского Союза С.П. Лисин*

ген-Порккала-Удд на всю ширину были выставлены в две линии мощные противолодочные сети. Длина одного полотнища составляла 200-250 м, высота 40-70 м. Полотнища выставлялись на расстоянии друг от друга 150-200 м. Там, где рельеф дна позволял лодкам пройти под сетью, было выставлено около 2 тысяч донных и якорных мин. В марте-апреле минными заградителями «Кайзер» и «Роланд» выставлено в районе рубежа Нарген-Поркка-



*Пл «С-7» возвращается на базу*

ла-Удд 7300 мин. Немцам также удалось выставить мины на Ленинградском Морском канале. Все это, практически, привело к невозможности успешного форсирования рубежа ПЛО при разворачивании подводных лодок в Балтийском море. Однако главный Морской штаб, в соответствии с указанием Наркома ВМФ, требовал от Командования Балтийским флотом активизировать деятельность подводных лодок в коммуникациях противника.

20 апреля 1943 года комбриг капитан 1 ранга С.Б.Верховский отдал распоряжение штабу ускорить подготовку 14 лодок к выходу в море. Перед выходом лодок планировалось нанесение бомбовых ударов авиации флота по кораблям ПЛО противника, в базах и Финском заливе, а также по рубежу ПЛО с целью продельвания проходов путем уничтожения минных и сетевых заграждений.

30 апреля на «С-4» (капитан 3 ранга А.А.Башенко), назначенной в первый эшелон для форсирования рубежа ПЛО, после заряда аккумуляторной батареи произошел взрыв, и лодка на длительный срок была выведена из строя.

1 мая «Щ-406» (капитан 3 ранга Е.Я.Осипов) и «Щ-323» (капитан 2 ранга А.Г.Андронов) вышли из Ленинграда в Кронштадт для дальнейшего перехода в Балтийское море. «Щ-323» проскочила протраленную полосу фарватера Морского канала из-за чего подорвалась на донной неконтактной mine и затонула. Подошедший вскоре катер «ЗК-40» поднял трех человек: дивизионного штурмана М.С.Солдатова, штурмана А.А.Шишаева и штурманского электрика П.А.Евдокименко. К этому времени в отсеках пл оставалось живыми 15 человек. Освободив один из кормовых аппаратов от торпеды путем выстрела, 11 подводников в аппаратах ИСА-М (индивидуальный спасательный аппарат) вышли на поверхность, но почти все они погибли от переохлаждения. Через несколько суток было прибито к побережью, в районе Лисьего носа, тело командира пл капитана 2 ранга А.Г.Андропова.

Выходы лодок были приостановлены. И лишь 28 мая из Лавенсаари вышла для боевых действий в Гданьском заливе «Щ-406».

Мне рассказывали командиры лодок военных лет, что Е.Я.Осипов - волевой человек, перед выходом в свой последний поход на пир-



*Герой Советского Союза И.В. Травкин*

се, где стояла «Щ-406», плакал и просил тех, кто провожал лодку в море, «передать батюшке, что был у него сын Женька». Видимо чувствовал Евгений Яковлевич, что он не вернется в родную базу. Лодка погибла на рубеже ПЛО 31 мая 1943 года.

7-8 мая «Щ-303» (капитан 3 ранга И.В.Травкин) и «Щ-408» (капитан-лейтенант П.С.Кузьмин) прибыли на Лавенсаари. 11 мая «Щ-303» начала движение с задачей первой в кампании 1943 года, осуществить прорыв рубежа ПЛО, дооборудованного установкой стальных сетей, перегоревших фактически Финский залив между островом Нарген и мысом Порккала-Удд. «Щ-303» успешно форсировала гогландский противолодочный рубеж, а также минное заграждение у банки Намсе. Однако прорвать основной рубеж ей не удалось, хотя командир пл неоднократно пытался под разным углом к линии выставленных сетей прорвать рубеж. Но каждый раз он упирался в полотнище сети. Для пополнения энергозапасов 20 мая пл вернулась к острову Кери, где подверглась многочисленным атакам кораблей ПЛО. 8 июня «Щ-303» вернулась в базу. Еще не получив донесения от «Щ-303» о результатах выполнения поставленной задачи, командир бригады 18 мая направ-

ляет к рубежу пл «Щ-408», прорвав который лодка должна была следовать в район Норчепингской бухты. 22 июня от командира пл получено донесение об атаке его силами ПЛО и полученных повреждениях. Командир просил выслать авиацию в район острова Вайндло, где он находился. «Щ-408» в базу не вернулась. Наиболее вероятной причиной гибели лодки был подрыв на mine. Видимо, получив повреждения, командир лег на грунт, но из-за негерметичности топливных цистерн, на поверхность выходил соляр, по пятну которого авиация пробомбила этот участок.

В соответствии с планом штаб бригады готовил подводные лодки «С-9», «Щ-407», и «Щ-318» для выхода в Балтийское море на коммуникации противника. Однако после гибели «Щ-408» развертывание трех подводных лодок было временно приостановлено. К концу июля 1943 года бригадой было подготовлено еще две лодки «С-12» (капитан 3 ранга А.А.Башенко) и «С-9» (капитан-лейтенант А.И.Мильников) для боевых действий на коммуникациях в районе Аландских островов. Проведя дополнительную разведку и бомбометание авиацией основного рубежа ПЛО, командование флота и бригады рассчитывали на возможность форсирования противолодочного рубежа.



*К причалу швартуется пл «Щ-303»*

В ночь на 29 июля «С-12» начала развертывание в назначенный ей район. 1 августа командир донес, что прошел остров Кэри, зарядил аккумуляторную батарею и следует в район противолодочных сетей. После этого лодка на связь не выходила, вероятнее всего, она погибла от взрыва на mine к северу от острова Нарген.

30 июля начала движение к рубежу ПЛО «С-9», с задачей произвести разведку рубежа ПЛО, обнаружить и разрушить торпедами противолодочную сеть Нарген-Порккалаудского рубежа. «С-9» была обнаружена кораблями ПЛО у острова Кэри, но командиру пл удалось оторваться. 10 августа командир донес об обнаружении сетевого заграждения и выпуске по нему одной торпеды, а также выявленные данные по состоянию противолодочной обороны. Рассчитывать на разрушение стальной сети, имеющей ячейку со стороны в 4 м, выпуском по ней одной торпеды, вряд ли было реально. Проведенное накануне перед выходом «С-12» и «С-9» бомбометание рубежа ПЛО с больших высот, без прикрытия бомбардировщиков истребительной авиацией, безусловно успеха также не имело. В назначенное время «С-9» в точку встречи не пришла. 4 сентября у острова Сескар было обнаружено тело старшего рулевого «С-9» старшины 2 статьи Дикого. Можно предположить, что «С-9» подорвалась на mine в районе банки Намси.

Разгром немецко-фашистских войск под Сталинградом и Курском в 1943 году коренным образом изменил обстановку на советско-германском фронте. Вооруженные силы СССР прочно овладели стратегической инициативой и перешли в решительное наступление по всему фронту от Балтики до Черного моря. В 1944 году Советская армия, при активной поддержке Балтийского флота, освободила Ленинградскую область, Эстонию и значительную часть Латвии. 3 сентября Финляндия объявила о разрыве дипломатических отношений с Германией, а через двое суток заключила перемирие с СССР. Это позволило, в соответствии с заключенным с Финляндией договором, перебазировать часть наших лодок в Хельсинки и Турку, и осуществлять их развертывание в Балтийское море по финским шхерам, в обход противолодочных рубежей. Командование ВМС Финляндии взяло на себя ответственность по



*Командующий КБФ В.Ф. Трибуц  
и командир пл «С-7» С.П.Лисин*

обеспечению безопасности проводки наших лодок и предоставило сведения о противолодочных заграждениях и навигационные карты.

Командующий Балтийским флотом адмирал В.Ф.Трибуц, исходя из складывающейся обстановки, поставил бригаде подводных лодок задачу содействовать приморскому флангу сухопутных войск путем уничтожения боевых кораблей и транспортов в Балтийском море и осуществлять блокаду Курляндской группировки немцев, прижатой к морю. Для решения этих задач штабом бригады было подготовлено 12 лодок, которые в октябре месяце были перебазированы в Хельсинки и Турку.

В соответствии с поставленными задачами штабом были определены новые районы боевых действий, охватывающие основные коммуникации противника между портами Вентспилс, Либава, Данциг и Любек, а также у побережья Швеции.

В 1944 году командиры подводных лодок стали шире использовать более эффективный способ торпедных атак - залповую стрельбу веером. В 1944 году авиация впервые стала взаимодействовать с подводными лодками, осуществляя разведку на коммуникациях противника и передавая полученные данные о противнике через береговые КП на лодки.

Начиная с 29 сентября и до 10 октября 1944 года, вышли в назначенные районы боевых действий 10 подводных лодок, 6 из них - на позиции в Ирбинском проливе и на подходах к Вентспилсу, Либава и Клайпеде, остальные 4 были направлены в южную часть Балтийского моря для действий на коммуникациях методом крейсера в назначенных районах. Командующий

ВМС Германии адмирал Денниц, вспоминал позже, что появление русских лодок в Балтийском море, особенно вблизи побережья Швеции, вдоль которого шли конвои с рудой для Германии, привело к тому, что Швеция с 26 сентября 1944 года прекратила поставку руды.

Наиболее успешно в 1944 году действовали на коммуникациях противника подводные лодки «Щ-310», «Л-3», «Лембит», «Щ-307» и другие.

Пл «Щ-310» под командованием капитана 3 ранга С.Н.Богорад, совершавшего в этой должности свой первый боевой поход, 5 октября заняла назначенную ей позицию в районе Ирбенский пролив Вентспилс. Уже на следующий день командир обнаружил конвой и потопил из его состава транспорт «Минос» водоизмещением 1127 т. Противолодочные корабли бросились в атаку на пл, но грамотно уклоняясь, командир оторвался от преследования. В этом же районе 14 октября «Щ-310» потопила из состава конвоя учебное судно «Карл Цейс» водоизмещением 1320 т. Второй боевой поход «Щ-310» совершила в декабре 1944 года в район Вентспилса, где потопила еще 3 транспорта. 30 декабря был обнаружен конвой и успешно ата-



*Герой Советского Союза С.Н. Богорад*

кован транспорт из его состава. Вслед за взрывом торпеды последовал взрыв боезапаса на транспорте. Сила взрыва была настолько велика, что весь корпус пл содрогнулся, несмотря на то, что дистанция до транспорта в это время была 10 кабельтовых. Судно опрокинулось на корму и моментально затонуло. Более часа корабли преследовали «Щ-310», сбросив более 60 глубинных бомб, но ей удалось оторваться. 20 марта 1945 года «Щ-310» отправилась в свой третий в эту осенне-зимнюю кампанию боевой поход, во время которого она потопила еще два транспорта. Таким образом, с октября 1944 по апрель 1945 года подводная лодка «Щ-310» совершила 3 боевых похода общей продолжительностью 110 суток, потопив за это время 8 транспортов и СКР противника. Это был коллективный подвиг экипажа «Щ-310», особенно если учесть, что подводная лодка после вступления в строй почти 10 лет эксплуатировалась без настоящего ремонта. Все механизмы и устройства были сильно изношены или повреждены в результате неоднократных бомбежек. Экипаж пл «Щ-310» находил в себе силы поддерживать боеспособность своего корабля. Командование и Советское правительство высоко оценили подвиг экипажа «Щ-310». Весь личный состав лодки был награжден правительственными наградами. Командир электромеханической боевой части инженер-лейтенант Кружалов Андрей Дмитриевич, внесший огромный вклад в поддержание высокой технической готовности пл, был награжден орденом Красного Знамени. Командир «Щ-310» капитан 3 ранга Богорад Самуил Нахматович был удостоен звания Героя Советского Союза. Подводная лодка «Щ-310» стала краснознаменной.

Успешно действовала на коммуникациях противника пл «Л-3», на которую в 1943 году командиром был назначен капитан 3 ранга В.К. Коновалов вместо П.Д. Грищенко, переведенного в штаб флота. В октябре 1944 года «Л-3», в соответствии с боевым распоряжением на поход, выставила минное заграждение из 20 мин в районе к западу от острова Бронхольм, на котором подорвались два транспорта и два боевых корабля (миноносец «Т-34» и СКР «У8-53»). В 1945 году «Л-3» совершила еще два боевых похода, в ходе которых она выставила



*Герой Советского Союза В.К. Коновалов*

два минных заграждения, а торпедным оружием было потоплено два транспорта: «Гойа» водоизмещением в 5600 т, на борту которого находилось около 5 тысяч немецких солдат и «Роберт Мюллер» водоизмещением 985 т.

В 1944 году больших боевых успехов добилась подводная лодка «Щ-307», которой стал командовать капитан-лейтенант М.С.Калинин, служивший до этого на «Щ-303» старшим помощником. «Щ-303» в марте 1943 года, когда еще ей тогда командовал И.В.Травкин, за активные боевые действия получила звание Гвардейской. Молодой командир М.С.Калинин оказался достойным преемником и в первом боевом походе в октябре-ноябре 1942 года потопил 3 немецких транспорта. 19 октября командир скрытно провел пл в порт Вентспилс и атаковал четырехторпедным залпом стоящие на рейде немецкие транспорты. В январе 1945 года «Щ-307» вела боевые действия на подходах к Либаве. В 22 часа 9 января был обнаружен транспорт в охранении. Командир атаковал транспорт и потопил его. С пл наблюдали взрыв торпед и погружение судна. 16 января был потоплен из состава конвоя транспорт «Генриета Шульте», водоизмещением 1923 т. 6 марта





*Герой Советского Союза М.С. Калинин*

1945 года указом Президиума Верховного Совета за активную и успешную деятельность на морских сообщениях в 1944-1945 годах «Щ-307» была награждена орденом Красного Знамени, а командир подводной лодки капитан-лейтенант Калинин Михаил Сергеевич удостоен звания Героя Советского Союза.

За 3 месяца, начиная с октября 1944 года, подводные лодки совершили 33 боевых похода и потопили 33 немецких транспорта.

Восточно - Прусская и Восточно - Померанская наступательные операции Советской Армии (январь - апрель 1945 г.) привели к окружению крупной группировки немецко-фашистских войск на Земландском



*Фрагмент макета пл «Щ-307»*

полуострове. От деятельности Балтийского флота зависела не только продолжительность сопротивления противника, прижатого к побережью, но и возможность эвакуации войск и техники с одного плацдарма на другой или вглубь Германии. Для надежной охраны коммуникаций и эффективного противодействия нашим подводным лодкам, немецкое командование переводит часть сил ПЛО из Северного и Норвежского морей на Балтику.

Бригада подводных лодок (командир бригады контр-адмирал С.Б.Верховский) на 1 января 1945 года имела в своем составе 20 подводных лодок, из которых 17 базировалось на Турку и Ханко. Командующий Балтийским флотом в своей директиве от 7 января поставил командиру бригады подводных лодок следующие основные задачи:

1. Нарушать морские сообщения противника в южной части Балтийского моря, до Мекленбургской бухты включительно.

2. Нарушать морские сообщения Курляндской группировки и блокировать совместно с авиацией флота порт Либаву.

Выполняя поставленные Командующим флотом боевые задачи, подводники в 1945 году на коммуникациях противника добились новых боевых успехов. Показателен в этом отношении боевой поход подводной лодки «С-13» под командованием капитана 3 ранга А.И.Маринеско в район Данцигской бухты. В этом походе экипаж «С-13» добился исключительно высокого результата. 30 января акустик лодки Шнапцев обнаружил шумы винтов конвоя. Командир ПЛ пошел на сближение и вскоре были обнаружены огни большой группировки судов и кораблей. А.И.Маринеско принял грамотное решение выполнить торпедную атаку со стороны берега, где меньше всего корабли охранения ожидали атаки подводной лодки. Заняв выгодную позицию между берегом и конвоем, в 23 час 08 мин залпом из трех торпед командир атаковал главную цель - немецкий лайнер «Вильгельм Густлов», водоизмещением в 25600 тонн. Через несколько минут огромный лайнер, на борту которого находилось более 7 тысяч человек, в том числе около 3 тысяч подводников, резко накренился на левый борт и быстро ушел под воду.

Яростные атаки подводной лодки противолодочными кораблями не имели успеха. Вместо отхода от цели Маринеско начал энергичное движение в сторону тонущего лайнера, что и помогло успешно оторваться от кораблей охраны. Торпедная атака «С-13» лайнера «Вильгельм Густлов» по своей эффективности и сложности ее выполнения не имеет себе равных за все годы Великой Отечественной войны. Поэтому эта атака справедливо названа «Атакой века». В этом же походе 10 февраля 1945 года командир «С-13» обнаружил отряд боевых кораблей в составе крейсера и трех эсминцев и успешно атаковал главную цель - легкий крейсер «Генерал фон Штойбен», водоизмещением более 14000 тонн. В результате взрыва двух торпед на «Штойбене» вслед прогремели 3 сильных взрыва боезапаса, которые ускорили гибель крейсера, унесшего с собой в пучину моря около 3000 солдат фашистской Германии. С возвращением в базу экипаж «С-13» был представлен к правительственным наградам, а командиру подводной лодки капитана 3 ранга А.И.Маринеско командир дивизиона А.Е.Орел представил к званию Героя Советского Союза. Однако, временно исполняющий обязанности командира бригады Л.А Курников не подписал это представление. Лишь в 1990 году по представлению Военного Совета БФ Президентом СССР был подписан указ о присвоении Александру Ивановичу Маринеско звания Героя Советского Союза посмертно.

Мне посчастливилось встретиться с А.И.Маринеско в 1960 году в Ленинграде, где тогда я учился на офицерских классах командиров подводных лодок. Мы, слушатели этих классов, пригласили на встречу командиров подводных лодок военных лет по случаю 43 годовщины Октябрьской революции. Пришли командир «С-7» С.П.Лисин, командир «Щ-309» - И.С.Кабо, Александр Иванович Маринеско и др. Хорошо помню выступления всех командиров, но самое глубокое впечатление осталось от Маринеско. Он был не в новом, но опрятном черном костюме, на лацкане пиджака орден Ленина, которым Александр Иванович был награжден в самом начале войны за успешный боевой поход. Говорил он тихо, не выбирая крылатых фраз, но его внимательно слушали все присутствующие. Подробно рассказывал об

атаке «Вильгельма Густлова». Характерно, что Маринеско больше говорил не о себе, а о своих подчиненных, о их заслуге в успешной атаке лайнера. Мы прониклись большим уважением к командиру «С-13» за его скромность, за его умение уважительно говорить о своих подчиненных, за славные боевые дела экипажа «С-13» и его отважного командира.

За годы Великой Отечественной войны капитан 3 ранга А.И.Маринеско совершил 6 боевых походов. Им потоплено 4 крупных транспорта общим водоизмещением в 42573 т. Это наивысший результат по тоннажу среди всех флотов СССР за годы войны. Второе место по тоннажу (35506 т) и первое место по количеству потопленных судов фашистской Германии (18 ед.) занимает командир ПЛ «Л-3» капитан 2 ранга П.Д.Грищенко. Командир «К-52» капитан 3 ранга Н.В.Травкин потопил 7 транспортов общим тоннажем 25203 т (третий результат по тоннажу). Это наивысшие результаты командиров подводных лодок Балтийского флота за годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов среди всех флотов Советского Союза. Мы гордимся, что именно подводники Балтийского флота А.Маринеско, П.Грищенко и И.Травкин, как и подводники других флотов СССР, в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов добились высоких результатов. Это были победные залпы, это был достойный вклад в дело разгрома фашистской Германии.

О славных подвигах еще одной подводной лодки Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны хочу рассказать на этих страницах, посвященных подводникам военных лет. Это крейсерская большая подводная лодка «К-52», которой командовал капитан 3 ранга Н.В.Травкин. К сожалению, подводные лодки этого проекта смогли принять участие в боевых действиях только с ноября 1944 года, после постройки и подготовки их к выходу в море. Имея высокие тактико-технические характеристики, большой запас торпед (20) и мин (20), а также 60 суток автономности, они успешно действовали на коммуникациях противника. «К-52» за два боевых похода в 1945 году потопила 7 транспортов противника общим водоизмещением в 25203 т и повредила 3 немецких транспорта.

В назначенную позицию в районе Данцигской бухты «К-52» прибыла 21 февраля 1945

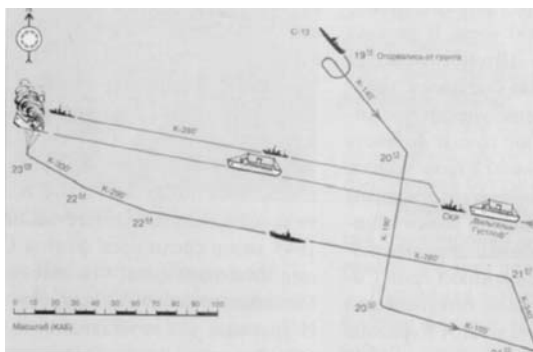


Члены экипажа лодки  
«С-13». 1945 г.



А. И. Маринеско

Схема  
действий  
пл «С-13»  
при  
потоплении  
лайнера  
«Вильгельм  
Густлов»



В.Печатиц. Подвиг экипажа пл «С-13»

*Александр*      *Ивановичу*      *Маринеско*  
*посвящается*

Мы снова возвращаемся к войне,  
к судьбе подводника, Героя, человека,  
который в трудный час своей стране  
и миру подарил «Атаку века»!

Порою, вопреки законам боя,  
в атаку с мелководья выходил,  
а от бомбежки под шумами моря  
скрывался там, где цель ко дну пустил.

А сколько «эсок» Балтика имела?  
Напомним вам - тринадцать выпелов.  
И лишь одна из лодок уцелела,  
под несчастливым номером притом!

И в этот раз он, вопреки приказу,  
меняет курс, как хищник ищет цель.  
Из всей армады охранения сразу  
красавец-лайнер ставит на прицел!

И - тишина... Задраены отсеки,  
«по-боевой» подводники стоят.  
«За родину», «За Сталина» пошли торпеды  
и за блокадный гордый Ленинград!

«Топи их всех!» и трехторпедный веер  
вспорол на «Густлове» хваленую броню.  
Любимец фюрера и гордость рейха  
под вой сирен кренился на волну!

Расстрелян тут же командир конвоя,  
а Гитлер в траур облачил страну.  
Итог: дивизия и транспорт «Штойбен»  
за тот поход отправились ко дну!

А оценили подвиг человека  
по закулисным правилам игры.  
Теперь против него «атаку века»  
изысканно, продуманно вели!

Он, как талант, был уязвимый очень  
и не лишенный слабостей земных.  
Удар чинуш безжалостен и точен,  
а надо б не топить - спасти сынов своих!

В шестиметровой старой коммуналке  
он на вопрос: «Откуда ордена?»  
ответил коротко назойливой хозяйке:  
«Давали всем - тогда была война...»

И всё таки, однажды он заплакал.  
В Неве купались клотиков огни,  
он задыхался от «объятий» рака:  
«Я не увижу больше корабли!..»

Народ, узнав всю правду о Герое,  
как в мавзолей, в субботний день стоял,  
чтоб поддержать в то время непростое,  
он умирал, но все же принимал!

Назвали улицу, музей открыли,  
пришлось и в звании Героя восстановить,  
гораздо раньше - в Портсмуте решили  
в честь Маринеско бюст установить!

Пред мужеством, героизмом человека  
склоняем низко голову свою  
за то, что он своей «Атакой века»  
НАРОД прославил и свою СТРАНУ!

*Голубев Аркадий Павлович,*  
*капитан 1 ранга, бывший флагманский*  
*связист бригады подводных лодок*  
*Калининград, 30 января 2005 г.*

года. 24 февраля был атакован и потоплен немецкий транспорт «Эрика Фриштен», водоизмещением 4200 т. 1 марта обнаружены шумы винтов транспорта, однако штормовая погода и большая волна не позволяла успешно атаковать обнаруженную цель, находясь на перископной глубине командир опасался, что большой волной может выбросить лодку с перископной глубины на поверхность и тогда сорвется атака из-за потери скрытности, поэтому принял грамотное решение атаковать транспорт на глубине по данным только акустика. После залпа, на лодке прослушали взрыв торпеды. Когда через 17 минут пл всплыла под перископ, на горизонте цели не было. Как установлено позже потоплен транспорт «Бохус» водоизмещением в 1761 т. Это была первая и успешная на Балтике бесперископная торпедная атака по данным акустических средств.

4 марта «К-52» атаковала и потопила еще один немецкий транспорт водоизмещением в 2500 т. Израсходовав весь запас торпед, 11 марта «К-52» вернулась в базу. Командир бригады высоко оценил успешные боевые действия командира и экипажа «К-52». В очередной поход в этот же район «К-52» вышла 18 апреля. В ночь с 20 на 21 апреля командир бригады по радио поздравил экипаж с награждением подводной лодки «К-52» орденом Красного Знамени, а 24 апреля, когда до окончательной победы над фашистской Германией оставались считанные дни, пришло сообщение о присвоении командиру «К-52» капитану 3 ранга Травкину Ивану Васильевичу звания Героя Советского Союза. 27 апреля командир лодки обнаружил и потопил еще один транспорт, водоизмещением в 2600 т. Это был последний победный залп подводников Балтики по врагу. 30 апреля, в связи с полным расходом торпед, пл «К-52» вернулась в базу.

В кампанию 1945 года подводные лодки продолжали успешно использовать минное оружие. Они выставили всего 72 мины, на которых подорвались 9 боевых кораблей и 2 транспорта. Всего за 4 месяца боевых действий в 1945 году было потоплено 26 транспортов фашистской Германии.

Подводя итоги боевой деятельности подводных лодок Балтийского флота следует отметить:

- подводники, действуя на коммуникациях противника, причинили значительный урон фашистской Германии. За годы войны было совершено 196 боевых походов и потоплено 149 транспортов и боевых кораблей, общим водоизмещением 360 тыс. тонн;

- за годы войны подводные лодки Балтийского флота произвели 239 торпедных атак и выпустили в ходе этих атак 479 торпед. Торпедным оружием было потоплено 97 транспортов общим тоннажем около 300 тыс. тонн и уничтожено 5 боевых кораблей;

- за время войны подводные лодки выставили 278 мин, на которых подорвались и затонули 36 судов, из них 16 боевых кораблей противника. Эти данные подтверждают высокую эффективность минного оружия на Балтийском море;

- артиллерийское оружие с подводных лодок применялось лишь в крайних случаях, когда был израсходован весь запас торпед или из-за мелководья невозможно было выходить в торпедную атаку. Артогнем было уничтожено 7 судов и 2 малых боевых корабля;

- подводным лодкам приходилось действовать в исключительно тяжелых условиях минной опасности и сильного противодействия маневренных и стационарных сил и средств ПЛО. В 1941 - 1944 годах противник выставил на театре более 42 тысяч мин.

Однако, подводники Балтийского флота, умело преодолевая минные заграждения и противодействие противолодочных сил и средств, выходили в Балтийское море и топили немецко-фашистские транспорты и бо-



Пл «К» в походе

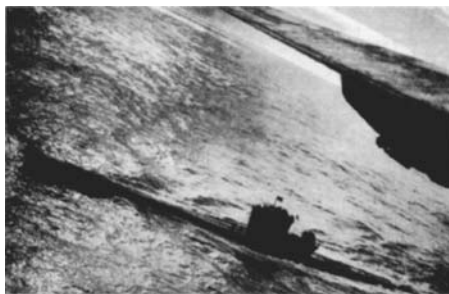
евые корабли. Подводники до конца выполнили свой долг перед Родиной и внесли большой вклад в Великую Победу. Родина высоко оценила заслуги подводников в Великой Отечественной войне.

За умелое руководство, мужество и отвагу, высокие морально-боевые качества подводников, проявленные в боевых походах, 37-я бригада подводных лодок была награждена орденом Красного Знамени (Указ Верховного Совета от 8 июля 1945 г.)

Восемь подводных лодок: «К-52» (командир И.В.Травкин) - 20.04.1945 г., «С-13» (А.И.Маринеско) - 20.04.1945 г., пл «Лембит» (А.М.Матиясевич) - 20.04.1945 г., «Щ-307» (М.С.Калинин) - 06.03.1945 г., «Щ-310» (С.Н.Богорад) - 06.03.1945 г., «Щ-320» (И.М.Вишневикий) - 23.10.1943 г., «Щ-323» (Ф.И.Иванцев) - 17.01.1942 г. и «Щ-406» (Е.Я.Осипов) - 23.10.1942 г. были награждены орденами Красного Знамени.

Три подводные лодки: «Л-3» (П.Д.Грищенко), «Щ-303» (И.В.Травкин), «Щ-309» (В.П.Ветчинкин) стали гвардейскими (Приказ Наркома ВМФ от 01.03.1943 г.)

За активные и успешные боевые действия героизм в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками и умелое руководство подчиненными 7 командиров подводных лодок стали Героями Советского Союза:



*Эпизод войны*

1. Лисин Сергей Прокопьевич (С-7) - Указ от 23.10.1942 г.
2. Осипов Евгений Яковлевич (Щ-406) - Указ от 23.10.1942 г.
3. Травкин Иван Васильевич (Щ-303, К-52) - Указ от 20.04.1945 г.
4. Калинин Михаил Сергеевич (Щ-307) - Указ от 06.03.1945 г.
5. Коновалов Владимир Константинович (Л-3) - Указ от 8.07.1945 г.
6. Богорад Самуил Нахматович (Щ-310) - Указ от 08.07.1945 г.
7. Маринеско А.И. (С-13) - Указом от 05.05.1990 г. посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.
8. Матиясевич Алексей Михайлович (ПЛ «Лембит») - присвоено звание Героя России в декабре 1995 года посмертно.



*Ю.Николаев. Тральщики выводят пл в море на выполнение боевого задания.*

## ГЛАВА VI. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ПОДВОДНЫХ СИЛ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1945-1990 ГОДЫ)

### СРАЗУ ПОСЛЕ ВОЙНЫ

Закончилась Великая Отечественная война. Анализ итогов боевых действий показал, что подводные лодки в условиях Балтийского моря оказались наиболее эффективными силами флота в вооруженной борьбе на море. За годы войны они совершили 196 боевых походов и потопили 149 транспортов и боевых кораблей фашистской Германии общим водоизмещением 360 тыс. тонн. Но главное не только в этих цифрах. Когда в сентябре 1941 года немецкие войска подошли непосредственно к Ленинграду, и корабли Балтийского флота оказались запертыми в устье Финского залива, то единственной силой, способной выходить из осажденного Ленинграда и действовать в Балтийском море оказались подводные лодки. Авиация флота вплоть до 1944 года вынуждена была действовать, в основном, по планам Командующего фронтом. Надводные корабли, в условиях сильной минной опасности и мощного противодействия авиации и береговой артиллерии противника, не могли рассчитывать даже на малый успех развертывания в Балтийском море. Поэтому в период всей блокады Ленинграда они стояли у пирсов и защищали своей дальнобойной артиллерией Ленинград и Кронштадт. И только подводные лодки флота смогли в этих условиях скрытно выходить из осажденного Ленинграда в Балтийское море и топить фашистские боевые корабли и транспорты.

Известно, что для ведения войны Германия остро нуждалась в постоянном подвозе из Швеции, Финляндии и Норвегии стратегического сырья: железной руды, алюминия, олова, хрома, никеля, а также продуктов и лесоматериалов. Прекращение этих поставок или даже их сокращение значительно снижали возможности Гер-

мании по ведению войны. Вот почему каждый потопленный подводными лодками фашистский транспорт с железной рудой, продуктами или войсками был той самой необходимой помощью, в которой остро нуждались защитники Ленинграда. И сегодня, хорошо понимая, какое огромное значение в победе советского народа над фашистской Германией имел непокоренный Ленинград, мы еще и еще раз говорим спасибо нашей Армии и Флоту, всем защитникам города на Неве, спасибо Маршалу Г.К.Жукову, который в самый трудный момент Ленинграда сделал его неприступным, спасибо подводникам Балтийского флота, которые помогли городу выстоять!

С окончанием войны на Балтийском флоте осталось всего 22 подводные лодки, которые организационно были сведены в Первую бригаду пл с базированием на город Лиепая. Командиром бригады был назначен капитан 1 ранга Л.А.Курников (прошедший всю войну в должности начальника штаба бригады подводных лодок), начальником штаба бригады капитан 1 ранга А.Е. Орел (с 1959 по 1966 г. - Командующий БФ), начальником политотдела капитан 1 ранга С.П.Пастухов. Подводные лодки были укомплектованы хорошо подготовленным личным составом. Офицеры штаба бригады и подводных лодок прошли суровую школу войны, в совершенстве знали свои обязанности и уверенно управляли действиями подчиненных. Что касается самих подводных лодок, то на их вооружении стояла в основном старая довоенная техника. Корпуса пл были сильно «потрепаны» войной и имели различные повреждения от многочисленных взрывов мин и глубинных бомб. Основные механизмы выработали установленный моторесурс. К этому нужно доба-

вить, что все послепоходовые ремонты лодок в годы войны выполнялись, как правило, силами личного состава лодок.

В течение 1945 года в Первую бригаду пл от промышленности после постройки и капитального ремонта поступили 11 лодок типа «М», «С» и «Щ». Кроме того, в 1945 году по репарации поступили 32 немецкие пл различных серий (VII, IX, XXI и др.). Таким образом, по состоянию на 1 января 1946 года на Балтийском флоте находилось 65 пл. Совершенно было ясно, что почти всем подводным лодкам бригады в ближайшие годы потребуется замена. Нарком ВМФ и его Главный штаб хорошо знали обстановку на флотах и принимали необходимые меры о включении в первую послевоенную программу военного судостроения серийного строительства более совершенных подводных лодок новых проектов.

В конце войны И.В.Сталин дал указание Наркому ВМФ Н.Г.Кузнецову готовить 10-летний план развития ВМФ с учетом опыта войны. Разработанный в ГШ ВМФ план предусматривал строительство 495 пл. При заслушивании Наркома ВМФ Сталин высказал сомнение по количеству пл. Не много ли? Он также считал, строить большие пл пока рано. Однако Наркому удалось отстоять предложенный план.

Приход к руководству Н.С. Хрущева, в целом, негативно сказался на научно-обоснованном развитии ВМФ СССР. В октябре 1955 года руководством страны была рассмотрена вторая послевоенная программа развития ВМФ СССР на 1956-1965 годы. Н.С. Хрущев, открывая совещание, изложил свой взгляд на будущую войну, как непременно ЯДЕРНУЮ и СКОРОТЕЧНУЮ. И, в связи с этим, высказал сомнение в необходимости строительства больших надводных кораблей типа авианосец и крейсер, т.к. они, по его словам, станут хорошей мишенью для ракет. Поэтому подводный флот и морскую авиацию сделать главной силой борьбы на море. Свою позицию на развитие подводных лодок высказал и Министр Обороны Г.К.Жуков: «Наш противник, - сказал он, - зависит от морских перевозок, для нарушения которых нужен мощный подводный флот». Такие установки руководства страны и Министерства Обороны не могли не сказаться на последующем развитии ВМФ СССР.



*Нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов*

## РАЗДЕЛЕНИЕ ФЛОТА

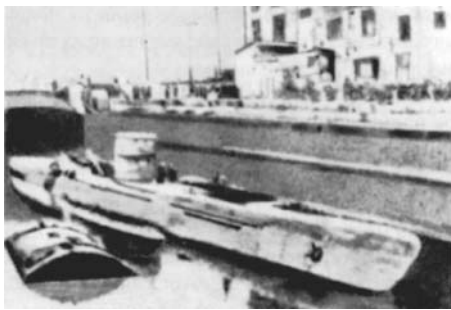
На основании Постановления СНК СССР, приказом Наркома ВМФ от 25 февраля 1946 года Балтийский флот был разделен на два флота: Северо-Балтийский флот (с января 1947г. - 8-й ВМФ), командующий флотом адмирал В.Ф.Трибуц, главная военно-морская база -Таллинн и Юго-Балтийский флот (с января 1947г. - 4-й ВМФ), командующий флотом адмирал Г.И.Левченко, главная военно-морская база - Пиллау (с января 1947г. - Балтийск). В связи с этим все подводные лодки БФ организационно свели в три бригады и разделили по флотам: 2-ю бригаду пл в составе 15 подводных лодок с базированием в Усть-Двинске и Учебную бригаду в составе 34 лодок с базированием в Ораниенбауме - Северо-Балтийскому флоту, а 1-ю Краснознаменную бригаду в составе 16 пл с базированием в Лиепае - Юго-Балтийскому флоту. Нарком ВМФ был не согласен с таким искусственным разделением Балтийского флота, и в последующем сама жизнь исправила эту ошибку.

(Состав и организация бригад подводных лодок по состоянию на 25.02.46г. см. схемы №3 и №4 Приложения)



После перераспределения подводных лодок по двум флотам и перехода их в пункты постоянного базирования, штабы и экипажи пл приступили к слаживанию, отработке и сдаче задач боевой подготовки. Особое внимание при этом обращалось на глубокое изучение оружия и материальной части пл и грамотную их эксплуатацию. После войны личный состав к службе относился добросовестно и ответственно. Молодежь стремилась попасть служить на подводные лодки. Опорой командиров и политработников пл были офицеры и старшины сверхсрочной службы, прошедшие войну. Свой богатый опыт они передавали молодому поколению подводников. Все это помогало поддерживать подводные лодки, изрядно изношенные войной, в постоянной готовности к решению задач по назначению.

В начале 50-х годов на флоты стали поступать новые дизельные пл проекта 613. Проект начал разрабатываться еще в 1942 году. В начале 1944 года в устье Финского залива была поднята немецкая пл «U-250» XXI серии, потопленная нашими противолодочными кораблями. Подъем немецкой пл был связан с необходимостью изучения ее тактико-технических характеристик, т.к. она представляла одну из последних серий немецких лодок. Оказалось, что отдельные технические характеристики нашей пл проекта 613 и пл «U-250» совпадали или были близкими друг к другу. В связи с этим работы по проектированию лодки были временно приостановлены для проведения исследований технических характеристик пл «U-250». В 1946 году работы были возобновлены. Проектирование пл было поручено главному конструктору ЦКБ-18 В.Н.Перегу-



*Немецкая пл «U-250» у пирса Кронштадта*

дову. В августе 1948 года технический проект был утвержден Советским правительством. Основные тактико-технические характеристики пл проекта 613: водоизмещение 1000/1300т (надводное/подводное), скорость 18/13 узлов, глубина погружения 170 м, 6 торпедных аппаратов, из них 4 в носу, запас торпед - 12 или мин 20, автономность 30 суток. Безусловно, пл проекта 613 была новой, более высокой ступенью конструкторского совершенствования подводных лодок довоенной постройки. Увеличена глубина погружения почти в 2 раза, что обеспечивало более высокую скрытность действий пл. На лодке были установлены современные по тому времени средства навигации, связи и разведки, а аппаратура СБД (сверхбыстродействия) по связи позволяла передавать донесения с лодки на командный пункт флота скрытно, т.к. засечь эту передачу разведка противника тогда еще не могла. Наличие на борту пл станции «Накат-М» позволяло ей первой обнаруживать работу радиолокационных станций авиации и надводных кораблей противника и своевременно уклоняться от обнаружения погружением.

Головная пл проекта 613 - «С-61» - была построена на Николаевском заводе в 1951 году. К 1957 году на всех заводах уже было построено 215 лодок этого проекта. В 50-60 годы подводные лодки 613 проекта составляли основу подводных сил Военно-Морского флота СССР. Несмотря на отдельные недостатки, моряки-подводники получили простую и надежную дизель-электрическую пл, способную успешно решать боевые задачи по поиску и уничтожению боевых кораблей и транспортов противника.



*Пл проекта 613 в канале вбЛ Лиеняя*

Первый раз лодку этого проекта я увидел в 1954 году, когда она после постройки на Комсомольском судостроительном заводе прибыла в бухту Малый Улис (Владивосток). Тогда я только что окончил Тихоокеанское ВМУ и пришел служить командиром рулевой группы на пл «С-24» (IX серии) Камчатской Военной флотилии ТОФ. Новую лодку поставили у пирса отдельно от всех других лодок дивизии. Впечатляла строгие обводы лодки, ее высокий (более 5 м) и закрытый ходовой мостик по сравнению с подводными лодками довоенной постройки типа «Щ» и «С». Вечером мы - офицеры «зеки» решили ближе познакомиться с новой лодкой. Однако вооруженный верхний вахтенный не пустил нас на лодку. Так строго тогда оберегали тайны нового проекта пл. В 1955 году я был назначен штурманом на лодку этого проекта «С-286» и вместе с экипажем убыл в Красное Сормово (г. Горький), где строилась паша лодка. Экипаж в ходе строительства имел прекрасную возможность детально изучить устройство новой лодки, буквально от киля и до клотика. Через 3 месяца экипаж был отправлен в Баку для отработки и сдачи курсовых задач №1 «Организация службы на пл» и №2 - «Подготовка к плаванию и управление пл в надводном и подводном положении» на подводной лодке Учебного дивизиона Каспийской флотилии. Отработав и сдав курсовые задачи, экипаж вернулся в Сормово, где принял свою пл. В сентябре 1955 года пл «С-286» прибыла в Таллинн, в состав 340-го дивизиона пл для проведения ходовых Государственных испытаний.

До сих пор с чувством тревоги вспоминаю наш переход из Таллинна в Лиепая для проведения глубоководных испытаний. По плану ходовых испытаний на переходе в Лиепая должны были испытаны оба дизеля на полном ходу непрерывно в течение 12 часов. При выходе из Коули-Лахт, где базировалась лодка, была хорошая погода, полная видимость и морс - 2-3 балла. С выходом в Финский залив мы стали на режим испытания дизелей. Развили полный ход 18 узлов. Утром следующего дня при выходе уже в Балтийское море внезапно нашел туман, и видимость резко упала до 2-3 кабельтовых. Докладываю командиру лодки капитан-лейтенанту Кармадонову Игорю Васильевичу о необходимости уменьшить ход до 6 узлов. Командир сообщил об этом Председателю комиссии, которому уда-

лось уговорить Игоря Васильевича продолжать испытание дизелей на полном ходу, иначе будет сорван график, и пл не будет сдана в этом году. И мы в тумане продолжали «шпарить» скоростью 18 узлов. В этой сложной обстановке нас всех выручила отличная радиолокационная станция «Флаг», которая помогла мне, как штурману, уверенно определять свое место и хорошо знать обстановку в районе движения пл. Когда в очередной раз командир запросил место лодки, и я доложил, что прямо по курсу должен открыться приемный Лиепайский буй, а через несколько минут сигнальщик заорал «вижу буй прямо по носу», мы все, а я особенно, с радостью восприняли этот доклад.

После успешного окончания всех испытаний в июне 1956 года пл «С-286» убыла на Северный флот по Беломоро-Балтийскому каналу. В Беломорске вышли из плавдока для движения собственным ходом в Полярный. Для обеспечения перехода на пл прибыл капитан 1 ранга Н.Л.Лунин, Герой Советского Союза, в годы войны успешно командовал пл «К-21» (в настоящее время - лодка-музей Северного флота).

После проверки готовности пл к переходу штабом Беломорской в/мб, мы вышли по маршруту. На мостике - командир пл, старший перехода И.А. Лунин. Я, как штурман, ношу вниз-вверх и уточняю место пл. Как-никак, идем первый раз по этому маршруту. Объявили готовность №2 - надводная. Вахтенным офицером вступил командир БЧ-3 старший лейтенант В.Чмуренко. Вышли на мостик дышать свежим воздухом офицеры и матросы. После длительного перехода в доке, наконец, идем под дизелями своим ходом. От этого оживление, разговоры, смех. Однако видим, что лицо старшего перехода почему-то мрачнеет. Спустившись вниз, буквально через 2-3 минуты Николай Александрович вновь появляется на мостике и строгим тоном делает командиру замечание об отсутствии порядка на мостике и в лодке. Через некоторое время старший перехода вновь спускается в лодку и опять так же быстро возвращается на мостик и, еще больше нахмутив свои брови, начинает воспитывать командира пл: «У вас экипаж ничем не занимается, на мостике базар» и т.д. Командир старпому отдает «необходимые» указания, и когда старший вновь спускается, уже в третий раз, в лодку, то пребывание его внизу пл несколько затягивается по времени. Вышел

Н.А.Лунин на мостик явно в другом настроении и даже похвалил командира пл за хорошую организацию на лодке. В Полярном пл «С-286» прошла вместе с другими лодками подготовку и в июне 1957 года в составе «ЭОН-57» (экспедиция особого назначения) совершила переход Северным морским путем во Владивосток и вошла в состав 19-й бригады 40-й дивизии подводных лодок ТОФ. На лодках 613 проекта я прошел все основные должности от штурмана до командира 37-й краснознаменной дивизии пл БФ. Скажу, что лучшей дизель-электрической пл, чем лодки 613 проекта, не сыскать во всем мире. Простая в управлении, с отличными мореходными качествами, малозумная, способная длительное время в отрыве от базы успешно решать боевые задачи. Опыт службы на пл этого проекта показал, что лодка очень надежная в эксплуатации. При проектом сроке службы в 20 лет, они добросовестно отслужили на 14-й эскадре пл более 30 лет. Знаю, у подводников всех флотов осталось глубокое уважение к лодкам этого проекта.

Заслуги первой послевоенной лодки еще и в том, что на основе именно этого проекта была создана первая ракетная ил проекта 665, а также были построены другие дизельные торпедные и ракетные пл 611, 633, 641 и 629 проектов. Отметим также и то, что экипажи первых атомодов комплектовались личным составом дизельных пл, которые к этому времени имели большой опыт плавания в удаленных районах мирового океана.

И самое главное - подводная лодка проекта 613 оказалась одной из самых малозумных дизельных пл. Имея такие высокие положительные качества, не случайно первая послевоенная дизельная пл получила и международное признание. Это первый русский проект, который был реализован за границей, в Китае, Египте, Индии, Алжире, Польше и др.

## **ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ**

В связи с ожидаемым поступлением новых лодок, в марте 1951 года Первая Краснознаменная бригада БФ переформируется в 27-ю Краснознаменную дивизию пл в составе двух

бригад - 158-й и 159-й (всего 16 пл). Вторая бригада переформирована в 17-ю дивизию пл в составе 156-й и 157-й бригад (всего 14 пл).

4 января 1956 года, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР и приказа Министра обороны, 4-й и 8-й ВМФ объединены в единый Краснознаменный Балтийский флот с главной базой в юрде Балтийске. 27-я Краснознаменная дивизия пл объединила четыре бригады: 157-ю с базированием в Палдиски, 156-ю отдельную бригаду пл (Усть-Двинск), 158-ю и 159-ю бригады (Лиепая). В штабе флота был сформирован отдел по руководству подводными лодками.

В марте 1958 года в штабе флота введена должность командующего подводными силами БФ и сформировано управление подводными силами флота. В это же время сформировано управление 40-й бригады пл. На командира бригады была возложена задача подготовки к переводу четырех подводных лодок 613 проекта БФ в Средиземное море (Албания). В последующие годы туда поступили еще 4 лодки. Отряд лодок, который на первых порах возглавлял капитан 2 ранга В.С.Козлов, а позже командир бригады капитан 1 ранга Васильев, проделал большую работу по защите интересов СССР в этом районе.

В 1962 году, в связи с обострением военно-политической обстановки, в целях обеспечения национальной безопасности СССР, интересов нашего государства в стратегически важных районах Мирового океана и создания стабильности в Балтийском регионе, Балтийский флот приступил к подготовке несения боевой службы на океанских и морских просторах. В связи с этим, в мае 1962 года 37-я Отдельная Краснознаменная бригада пл переформируется в 37-ю Краснознаменную дивизию пл, с подчинением ее Командующему флотом. В состав дивизии пл вошли: 40-я и 156-я бригады пл. С июля 1964 года в дивизию вошла 22-я бригада ил (передана БФ с Северного флота) в количестве пяти пл: «С-200», «С-269», «С-272», «С-300» и «С-362». Бригаде были приданы еще четыре лодки из 40-й бригады: «С-153», «С-154», «С-250» и «С-264».

В июне 1962 года в штабе флота был сформирован Отдел противолодочной борьбы.

С 1963 года 37-я Краснознаменная дивизия подводных лодок приступила к несению боевой службы.

## ПЕРВЫЕ РАКЕТОНОСЦЫ

Важным этапом развития подводных сил БФ в послевоенный период явилось поступление на флот ракетных пл. В 1964 году в 40-ю бригаду прибыла пл «С-142» 665 проекта. Командир пл капитан 2 ранга Г.А.Верховцев. Это была первая на БФ ракетная пл, вооруженная четырьмя крылатыми ракетами «П-5» для стрельбы по береговым объектам с дальностью стрельбы 500 км. Несколько позже на БФ прибыли еще три пл этого проекта: «С-152», командир пл капитан 2 ранга О.А.Тимофеев; «С-155», командир пл капитан 2 ранга Л.О.Демеш и «С-164», командир пл капитан 2 ранга А.И.Изюмов. Последняя пл вскоре перешла на ЧФ.

(Состав и организация 37-й кдипл см. на схеме №5 Приложения).

Остановимся несколько подробнее на истории создания пл 665 проекта, т.к. создание этого проекта ознаменовало новый этап в развитии ракетных Подводных Сил ВМФ. К важнейшему тактическому качеству - действовать скрытно пл получила возможность наносить ракетные удары по береговым объектам, а несколько позже, с поступлением на службу пл 651 проекта, и по группировкам боевых кораблей и транспортов противника.

В середине 50-х годов, в процессе нарастающего противостояния между Вашингтоном и Москвой, каждая из сторон стремилась не допустить отставания в создании эффективного оружия. К этому времени США значительно

ушли вперед в разработке ракетных комплексов, размещаемых на подводных лодках. Обладая высокой скрытностью и большой дальностью плавания, пл могли наносить внезапные удары по важнейшим объектам СССР и стран Содружества. Советское Руководство, озабоченное такой ситуацией, поставило командованию ВМФ задачу создания ракетных пл в самые сжатые сроки. Работы по проектированию баллистических и крылатых ракет для подводных лодок начались одновременно. При этом конструкторское бюро, которое возглавил В.Н.Пчеломей, предложило разрабатываемый им ракетный комплекс с крылатыми ракетами «П-5» разместить уже на ранее созданной дизельной пл проекта 613, для чего модернизировать ее путем разрезки корпуса пл между 3 и 4 отсеками и установки между ними ракетного отсека. Предложение тут же было утверждено Правительством, т.к. его реализация значительно сокращала сроки создания ракетных пл в СССР. Уже в 1959 году были завершены испытания созданного ракетного комплекса на головной пл проекта 665 «С-146». В 1960-62 годах было переоборудовано шесть пл проекта 613 под ракетный комплекс «П-5». Переоборудованные в Ленинграде, на Балтийском заводе, подводные лодки следовали внутренними водными путями на Северный флот, где проводились испытания ракетного комплекса с фактическими пусками ракет по учебному береговому полигону. После окончания испытаний пл включались в состав соединений пл СФ. В 1964 года 4 ракетных пл проекта 665 были переведены с СФ внутренними водными путями на БФ.



*Пл проекта 665*



*У причала пл проекта 665*

## ОСВОЕНИЕ РАКЕТНЫХ ЛОДОК

Командование и штаб 40-й бригады пл, в состав которой вошли три ракетные пл, незамедлительно приступили к освоению прибывших лодок. Планами предусматривалось изучение ракетного комплекса личным составом пл и офицерами штаба, отработка организации погрузки-выгрузки ракет на пл, корректура боевых и повседневных расписаний, отработка и сдача курсовых задач. Для рпл создавались учебные кабинеты, и в первую очередь ракетный и штурманский. В связи с отсутствием на БФ полигона для выполнения ракетных стрельб с фактическим пуском и невозможностью его создания вообще в условиях Балтийского театра, штабом и отделом боевой подготовки флота были отработаны документы по организации ракетных стрельб на других флотах (ЧФ, ТОФ), где такие полигоны уже имелись. Организационно это выглядело следующим образом: корабельный боевой расчет во главе с командиром пл тщательно готовился и сдавал зачеты на допуск, а затем они вылетали на другие флоты для выполнения стрельб. Руководителем стрельбы назначался командир 40-й бпл. В состав ракетных расчетов пл (в количестве 15 человек) обязательно включался представитель штаба БФ (старший офицер отдела боевой подготовки). Обычно им был опытный офицер-подводник, участник Великой Отечественной войны, капитан I ранга И.В.Пархоменко. Надо отметить, что Игорь Васильевич установил и поддерживал деловые отношения с офицерами штабов ЧФ и ТОФ, и это помогало нам опера-

тивно решать все возникающие вопросы по организации и проведению стрельб.

Конечно, первые ракетные пл проекта 665 имели недостатки, которые заключались, прежде всего, в том, что старт ракет мог осуществляться только из надводного положения. В этих условиях не приходится говорить о высокой боевой устойчивости рпл 665 проекта без надежного прикрытия другими силами флота. Учитывая это, штабом флота и в 40-й бпл были разработаны меры по повышению боевой устойчивости рпл. Исходя из дальности стрельбы комплекса, были определены районы, в которых рпл хорошо прикрывались силами и средствами флота. С развертыванием в такой район, рпл ложилась на грунт на курсе, близком к боевому курсу стрельбы, и устанавливала связь с обеспечивающим надводным кораблем или береговым постом. Таким образом, штаб флота имел постоянную связь с рпл и в короткие сроки мог передавать необходимые приказания. Всплывшая для стрельбы в надводное положение рпл надежно прикрывалась выделенными силами и средствами флота.

В освоении первых ракетных лодок на Балтийском флоте активное участие принимали командование и штабы 40-й бпл, 37-й дпл, отдел боевой подготовки и оперативный отдел штаба БФ. Большой личный вклад в освоение новых ракетных подводных лодок внесли: командир 37-й кдпл контр-адмирал В.А.Пранц, командир 40-й бпл капитан I ранга В.С.Козлов, командиры ракетных подводных лодок Г.А.Верховцев, О.А.Тимофеев, Г.Х.Закиров, О.Л.Демеш, командиры ракетных боевых частей пл В.Валуисков, И.Дубровский, Е.Пчелин и другие.

Трудно переоценить значение поступивших на БФ в середине 60-х годов ракетных пл проекта 665. Они существенно увеличили боевые возможности флота по уничтожению группировок противника не только на море, но также и объектов на берегу. Важно и то, что 665 проект послужил основой для совершенствования рпл других проектов, разрабатываемых в конструкторских бюро судостроительной промышленности.

В начале 80-х годов, в связи с истечением сроков службы ракет «П-5», снятием их с производства, первенцы ракетных пл проекта 665 на БФ: «С-142», «С-152» и «С-155» еще некоторое время продолжали служить флоту как лодки обеспечения. В середине 80-х годов они были выведены из состава флота и списаны в ОФИ.

## ПОД ЗНАКОМ ПОВЫШЕНИЯ БОЕГОТОВНОСТИ

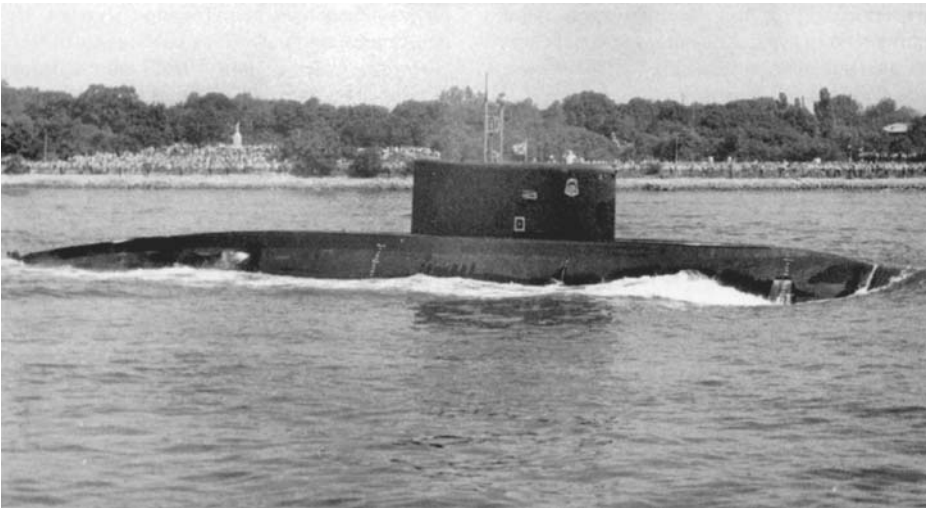
Главнокомандующий ВМФ адмирал флота Советского Союза С.Г.Горшков при посещении Балтийского флота всегда находил время заехать в Лиепаю как депутат Верховного Совета от этого региона и в то же время интересовался состоянием дел в 37-й кдипл. Начиная с 1974 года при заслушивании командира 37 дивизии пл Главком стал подробно интересоваться состоянием базирования лодок дивизии в Военной гавани. Места для стоянки лодок 2-х бригад (более 20 единиц) явно не хватало. На одном пирсе из пяти лодки производили зарядку батареи и пополняли запасы топлива, продуктов и другого имущества. У другого стояли 2-3 лодки боевого дежурства в часовой готовности к выходу в море и к ним нельзя было ставить другие пл, чтобы не мешать быстрому выходу дежурных лодок в море. Оставались свободными 2-3 пирса, где должны были стоять до 10-12 лодок, по 3-4 корпуса с каждой стороны пирса. Если учесть, что в Военной гавани постоянно находились лодки Северного флота, которые после ремонта в Кронштадте приходили в Лиепаю для подготовки к перехо-

ду на свой флот, а также лодки Черноморского флота после несения боевой службы, то нетрудно представить, в какой тесноте базировались подводные лодки. После такого доклада ГК ВМФ высказал идею перебазировать одну из бригад в Зимнюю гавань. Вскоре строители флота приступили к сооружению в Зимней гавани причальной стенки, установке 3-х современных плавпричалов, а также к строительству казармы на 8 экипажей лодок и столовой на 1000 посадочных мест.

Мы радовались масштабу и высоким темпам строительства, развернувшегося в Зимней гавани, но вскоре поняли, что готовится место вовсе не для одной из бригад дивизии, а для лодок Северного флота.

И действительно, в сентябре 1976 года из бухты Оленья начали переход на Балтийский флот две ракетные пл 629 А проекта 16-й дипл СФ. Командующий БФ вице-адмирал А.М.Косов приказал мне встретить эти лодки у мыса Скаген и обеспечить их переход в Лиепаю.

Утром 23 сентября 1976 года с походным штабом 37-й кдипл мы прибыли на тральщике Лиепайской вбм к мысу Скаген. Стояла прекрасная погода с хорошей видимостью и малым ветром. Вскоре на горизонте показались два силуэта подводных лодок. Их вел недавно назначенный командиром 16-й дипл



*Пл проекта 877 в Балтийске в День ВМФ*

мой однокашник по Академии капитан 1 ранга Р.А.Анохин. С постановкой пл на якорь, мы с группой офицеров походного штаба перешли с ТЩ на пл «Б-142», (командир пл капитан 1 ранга О.Майоров), где провели запланированные тактические летучки и инструктажи, сосредоточив внимание командиров пл и вахтенных офицеров на безопасности перехода, особенно в Проливной зоне Балтийского моря. Флагманские специалисты 37-й кдипл (Ф-1 Р.В.Балгушка, Ф-IV Э.Б.Картавец, Ф-РТС И.О.Маленков и Ф-5 Э.М.Ишханов) начали проверку и инструктаж в боевых частях пл, а мы с Рональдом Александровичем пошли по отсекам подводной лодки. Подводники были в хорошем настроении, видимо, предвкушая скорое прибытие в базу. В то же время я наблюдал и тревожно-вопросительные взгляды. Мне показалось, что они как бы хотели узнать у меня - представителя Балтики, а как будет им служить в другом флоте. И уж потом, из рассказов самих же подводников-северян я узнал причину такой настороженности. Естественно, перед уходом на Балтийский флот моряки стали уточнять обстановку. Информация в основном сводилась к тому, что Балтийское море якобы очень маленькое и мелкое, а служба на БФ очень трудная. Корабли, особенно пл, мало плавают, поэтому большую часть времени моряки занимаются строевой подготовкой, изучением Уставов и несением караульной и патрульной служб. Конечно, такая перспектива дальнейшей службы мало радовала моряков Океанского флота...

Более суток мы шли от мыса Скаген до Лиепая. А в это время личный состав 37-й кдипл готовился к торжественной встрече северян. К расчетному времени прибытия пл



*Лодки 613 проекта в базе Лиепая*



*Ракетная пл проекта 629А*

СФ в Лиепая на огромном 46 пирсе, построенном когда-то по указанию А.Н.Косыгина для приема крупных транспортов с зерном из Канады, выстроились экипажи подводных лодок и береговой базы дивизии. На правом фланге - офицеры штаба и политотдела 37-й кдипл, 22-й и 40-й бригад пл. Оркестр под руководством дирижера, заслуженного деятеля искусств майора Ю.И.Голика радовал слух прекрасным исполнением музыки. Перед строем прохаживался озабоченный Член Военного Совета флота (ЧВС) вице-адмирал Н.И.Шабликов. Оказывается, задерживалось прибытие в Лиепая командующего БФ вице-адмирала А.М.Косова для встречи подводных лодок СФ. В это время пл «Б-142» и «Б-96» подошли к Лиепайскому приемному бую, и я получил от ОД БФ приказание задержаться с входом в базу до прибытия Командующего флотом в Лиепая. Подводные лодки легли в дрейф. Примерно через час мы получили разрешение на вход в базу. Заходим в аванпорт, уже слышна музыка и видны транспаранты на красном материале: «Добро пожаловать в родную базу», «Привет морякам-североморцам» и др. Командир «Б-142». опытный моряк, уверенно швартуется у 46 пирса с северной стороны, вслед за ним подходит к пирсу с юга и «Б-96» (командир пл капитан 1 ранга В.Денисенко).

Дружно выходят на пирс подводники прибывших пл. Чистенькие, хорошо выбритые и коротко стриженные, они под руководством старших помощников строятся поэкипажно напротив строя подводников 37-й кдпл. Мы с командиром 16-й дплп докладываем командующему флотом о благополучном завершении перехода. Командующий здоровается и поздравляет северян с прибытием на БФ. Раздается в ответ дружное «Здоровья желаем...» и троекратное «Ура!» После выступления на митинге Командующего, ЧВС и представителей от 16-й дплп и 37-й кдпл, вручения командиром береговой базы Э.А.Романычевым северянам поросенка, началось переселение экипажей прибывших пл в казарму на берегу. Надо сказать, что флотские строители постарались, сдав казарму и столовую в отличном состоянии. По лицам северян-подводников было видно, что они довольны теплой встречей.

В октябре и ноябре 1976 года на Балтийский флот прибыли с СФ еще четыре рпл проекта 629А: «Б-79» (командир пл капитан 2 ранга М.Коростышевский), «Б-93» (командир пл капитан 1 ранга В.Кузнецов), «Б-183» (командир пл капитан 2 ранга В.Лыков) и «Б-372» (командир пл капитан 2 ранга В.Закржевский).

## **РОЖДЕНИЕ 14-И ЭСКАДРЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА БФ**

В сентябре 1976 года в соответствии с директивой ГШ ВМФ №730/1/00599 от 1 сентября 1976 года 37-я Краснознаменная дивизия подводных лодок была преобразована в 14-ю эскадру пл с включением в ее состав 16-й дивизии ракетных пл, прибывшей с Северного флота, и 22-й, 40-й и 157-й бригад торпедных пл Балтийского флота. Впервые в истории старейшего флота было организовано мощное оперативно-тактическое объединение подводных лодок, которое значительно повысило боевые возможности Балтийского флота.

Создание дизельных ракетных пл проекта 629А стало поистине выдающимся событием в истории развития подводных сил ВМФ. Это были первые лодки с подводным стартом ракет. Самый серьезный недостаток предыдущих проектов - выполнение стрельбы ракетами только из надводного положения, был устранен. Теперь ракетная пл получила возможность понастоящему скрытно наносить мощные удары по береговым объектам противника.



*Торжественное построение на пл*



Как создавался 629 А проект? В начале 60-х годов США имели три ракетные пл с 16 баллистическими ракетами на каждой. СССР подобными кораблями не располагал, однако уже были освоены наземные ракетные комплексы с большой дальностью стрельбы. К этому времени целесообразность развития стратегических сил морского базирования была очевидной. За решение проблемы создания ракетного комплекса для пл взялся сам С.П.Королев. Проектировать пл под этот комплекс было поручено ЦКБ под руководством Н.Н.Исанина. Началась напряженная работа по созданию ракетного комплекса, который получил название «Р-13». Под этот комплекс параллельно шла работа по созданию пл проекта 629. Первоначально на пл проекта 629 были установлены три жидкотопливные ракеты с надводным стартом и дальностью стрельбы 650 км. Головная пл «Б-79» была построена на Северодвинском заводе и вступила в строй в 1959 году. За три года было построено 23 таких пл. В 1963 году 14 из 23 пл 629 проекта прошли модернизацию, в результате которой на них был установлен новый ракетный комплекс «Р-21» с подводным стартом и дальностью стрельбы 1400 км. Такой проект получил название 629А. Шесть подводных лодок именно этого проекта и прибыли в конце 1976 года в состав 14-й экспл БФ. В последующем с СФ на БФ в состав эскадры прибыли еще три пл 651 проекта: «Б-24» (командир пл капитан 3 ранга В.Чулков), «Б-81» (командир капитан 2 ранга В.Зайцев) и «Б-124» (командир пл капитан 1 ранга В.Шерин). На этих пл был установлен ракетный комплекс «П-6», предназначенный для стрельбы по крупным группировкам боевых кораблей и транспортов в составе Отра-

да боевых кораблей (ОБК) и КОН, а также для нанесения ударов по береговым объектам. Пл 651 проекта была спроектирована в ЦКБ «Рубин» (главный конструктор А.С.Кассацер). Крылатые ракеты «П-6» размещались в 4-х попарно расположенных впереди и позади боевой рубки контейнерах. При этом конструктивно обеспечена возможность как одиночных, так и залповых пусков ракет, но только из надводного положения. Для старта ракет контейнеры поднимаются под углом 15°. Система управления «Аргумент» позволяет на определенном этапе полета ракет переводить их в режим автономного управления с захватом выбранной цели. Кроме того, на пл была предусмотрена система «Успех-У» для приема целеуказания от самолета. Торпедное вооружение пл включало 10 торпедных аппаратов, из них 6 - в носу, запас торпед - 18. Впервые в истории строительства пл по решению Совмина СССР на пл проекта 651 была предусмотрена установка серебряно-цинковой аккумуляторной батареи, которая значительно увеличила скорость подводной лодки под водой и время движения максимальным ходом, однако вскоре пришлось отказаться от этих батарей из-за недостатка серебра и невозможности его импорта из Китая в виду резкого ухудшения отношений между нашими странами.

Головная пл проекта 651 «Б-156» была заложена в начале 1960 года на Балтийском Судостроительном заводе, спущена на воду в середине 1962 года и вступила в строй в 1963 году. Заводские испытания прошли на Балтийском флоте. Всего было построено 16 пл этого типа. Перевод пл проекта 651 на БФ был наиболее целесообразным, т. к. закрытый морской театр позволял обеспечить более высокую ус-



*Пл пр.651 с поднятыми ракетными контейнерами*



Будни подводников

тойчивость рпл при стрельбе ракетами из надводного положения. Подводные лодки проекта 651 по сравнению с рпл проекта 665, безусловно, обладали значительно более высокими боевыми возможностями. Большие глубины погружения и возможность развить скорость под водой до 14 узлов, мощное противолодочное оружие, возможность надежного прикрытия пл при стрельбе ракетами в условиях Балтийского морского театра позволяли эффективно решать свойственные этому проекту боевые задачи. Кроме того, на пл проекта 651 конструкторами были созданы лучшие бытовые условия для экипажа. В отсеках пл установлена система кондиционирования воздуха, весь личный состав пл обеспечен спальными местами.

Таким образом, поступившие на БФ дизельные рпл проекта 651 представляли новый, более высокий уровень развития подводных сил флота в послевоенный период.

(Состав и организация пл 14-й экспл - см. схему №6 Приложения)

Как видно из схемы в 14-ю экспл входили: 16-я дивизия в составе 12 рпл (629 пр.- 6, 651 пр.- 3, 665 пр.-3), 22-я и 40-я бригады пл, по 8-12 торпедных пл 613 проекта с базированием в Лиенае и 157-я бригада пл в составе до 20 пл 613 проекта, с базированием в Палдиски. Такой состав позволял эскадре пл, как оперативно-тактическому объединению, самостоятельно и во взаимодействии с другими силами флота наносить мощные ракетно-торпедные удары по ОБК, КОН и важным береговым объектам противника.

### СТАНОВЛЕНИЕ 14-Й ЭСКАДРЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Для подготовки подводных лодок эскадры к выполнению задач по предназначению с большой ответственностью и напряжением трудились штабы, политорганы и весь личный состав 14-й экспл. Командующий БФ, штаб и тыл флота оказывали постоянную помощь эскадре. Командующий флотом вице-адмирал А.М.Косов лично взял шефство над 16-й дипл, которой он командовал, проходя службу на СФ. Для обеспечения безопасности плавания рпл 629 и 651 проектов, имеющих большую осадку, были про-

ведены огромные по объему дноуглубительные работы на входном фарватере и в аванпорту Лиепаи. Каждый вход-выход рил обеспечивался системой мероприятий КП Ливмб включающих: выделение катеров сопровождения; запрещение движения других кораблей и судов во время движения рпл по фарватеру; передача информации по обстановке на ил и др. Штабом эскадры был разработан план приведения сил и средств экспл в высшую степень боевой готовности и вывода подводных лодок из базы по тревоге. Командиры и штабы соединений и частей проводили систематические плановые и внезапные тренировки по экстренному сбору личного состава эскадры и выводу подводных лодок из базы в установленные сроки. Чтобы организованно вывести все лодки из пунктов базирования в течение одного часа с момента объявления тревоги, учитывалось, что на экстренный сбор уходило до 30 минут. В оставшиеся 30 минут надо было вывести из двух пунктов - Военная и Зимняя гавань Лиепаи - до 25 подводных лодок.

Поэтому для каждой лодки боевой готовности в карточке, которая корректировалась каждый день на докладе у командира соединения, указывалось точное время отхода от пирса, выхода из Военной и Зимней гавани, прохода Воздушного моста и средних или южных ворот и времени занятия точки якорной стоянки. Командиры пл обязаны были наизусть знать время прохождения контрольных точек.

Командиры, штабы и политорганы, личный состав лодок и береговой базы много трудились по приведению подводных лодок, казарм, столовой и военного городка в образцовое состояние. Экипажи подводных лодок с большим желанием трудились над озеленением военного городка, приводили в образцовое состояние свои кубрики. Развернулось соревнование за лучший быт, лучший кубрик, лучшую организацию службы. С волнением, после окончания организационного периода, готовились подводники к первому увольнению в город. Оно было проведено как показательное. Известно, что на Северном флоте, во многих пунктах базирования, увольняться практически было некуда. Здесь, в Лиепае, появилась возможность отдохнуть в городе, среди молодежи, посетить театр и кино. Появился большой стимул у моряков лучше служить, не получать замечания, чтобы не лишиться увольнения в город.

Командующий флотом выделил целевым значением большинство квартир в двух вновь построенных 70-квартирных домах для офицеров и мичманов 16-й дивизии. Все это поднимало настроение, повышало ответственность за исполнение своих обязанностей подводниками дивизии. Вскоре дивизия стала одним из лучших соединений флота.

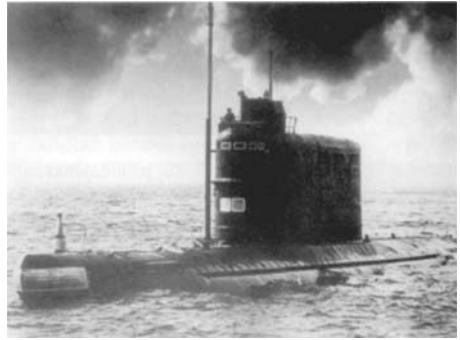
## **БОЕВАЯ СЛУЖБА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК**

В 1963 году подводные лодки 37-й дивизии приступили к несению боевой службы. В начальный период это было боевое дежурство в часовой готовности к выходу в море для выполнения боевых задач в назначенном районе. После проверки выделенной подводной лодки для боевого дежурства штабом дивизии, командиру вручалось боевое распоряжение в запечатанном конверте, в котором на основании решения Командующего БФ ставились задачи для командира лодки и порядок их выполнения.

Лодка в первые годы несения боевого дежурства стояла у Северного мола аванпорта. Связь с лодкой осуществлялась по радио или по телефону, а при необходимости с помощью катера. Дежурство несло непрерывно в течение двух недель, после чего лодка выходила из боевого дежурства, а вместо нее заступала другая пл. Начиная с конца 1963 года подводные лодки дивизии приступили к несению боевой службы в назначенных районах Балтийского моря, Северо-Восточной Атлантики и в Средиземном море. Продолжительность боевой службы в Средиземном море составляла 2,5 месяца, а в последующие годы она доходила до 6 месяцев. В других районах - от 35 до 60 суток. Как правило, за 60 суток до выхода командиру лодки ставилась задача подготовки пл к боевой службе, без указания района. Под руководством старшего помощника командира пл отрабатывался подробный график подготовки пл к боевой службе, где указывались основные мероприятия, ответственные исполнители и сроки исполнения. В план, как правило, включались такие вопросы, как доукомплектование личным составом, пополнение запасов топлива, воды, продовольствия до полных норм, усилен-

ныи планово-предупредительный ремонт и осмотр оружия и материальной части пл силами экипажа с привлечением, при необходимости, сил и средств Лиепайского 29-го или Рижского 177-го судоремонтных заводов, погрузка оружия на пл и другие мероприятия. При необходимости или по истечении сроков планировались и выполнялись докование, глубоководное погружение, мерная линия и размагничивание корпуса пл. Тактическая подготовка офицеров пл планировалась и проводилась с учетом выполнения стоящих задач боевой службы. В подготовительный период начальник медицинской службы лодки прикомандировывался к госпиталю, где под руководством опытных врачей совершенствовал свои практические навыки по выполнению полостных операций, а также оказанию иной помощи больным. Такая практика была вызвана жизненной необходимостью и оправдывала себя. При несении боевой службы в удаленных районах не было возможности переправить больного на берег, а молодые врачи, недавно закончившие медицинские учебные заведения, как показала жизнь, не имели достаточного опыта, особенно в проведении полостных операций. При стажировке в госпиталях устранялся этот недостаток.

Помню, в 1964 году пл «С-364», где я был командиром, несла боевую службу в Северо-Восточной Атлантике с задачей обнаружения ракетных подводных лодок США, выходящих в Норвежское и Баренцево моря на боевое патрулирование из английской базы Холи-Лох. Однажды прибывает в Центральный пост начальник медицинской службы капитан А.А.Гаврушев и докладывает мне, что командир отделения торпедистов старшина 2 статьи С.Морозов нуждается в срочной операции аппендицита. Старшина не сразу обратился за помощью к врачу, т.к. надеялся, что боли в правом боку пройдут, и Александр Афанасьевич, в связи с этим, опасался осложнений. Я отдал распоряжение старшему помощнику капитану 3 ранга Белову Ю.П. и врачу готовить 2 отсека к операции больного. Море штормило, и даже на 30 метрах, где мы в это время находились, лодку качало. Погрузились на 100 м. С началом подготовки к операции А.Гаврушев вызвал из 1 отсека санитаря-инструктора старшего матроса И.Денисова на инструктаж, который тут же заявил врачу, что он не сможет участвовать в операции, т.к. боится



*Пл проекта 629 на переходе в район боевой службы*

крови и попросил его отставить. Тут же вызвался выступить ассистентом старпом Юрий Павлович, и они вместе с врачом успешно выполнили операцию. Через двое суток прооперированный старшина С.Морозов уже нес боевую вахту в 1 отсеке. Так подготовленный и прошедший предподоховую стажировку в госпитале начальник медицинской службы капитан Гаврушев А.А. успешно справился с полостной операцией и тем самым позволил выполнить боевую задачу. Сейчас все это выглядит элементарно, а тогда мы первыми на флоте сделали операцию на пл в море. И даже, согласно Боевому распоряжению, необходимо было донести об этом на КП флота. С возвращением в базу Александр Афанасьевич Гаврушев и Юрий Павлович Белов были награждены ценными подарками Командующего флотом.

Когда пишутся эти строки, 20 августа 2005 года не стало Александра Афанасьевича. Он скончался в Главном госпитале флота от рака. Опытный специалист и администратор, обладал высокими организаторскими способностями и был изумительно скромным и отзывчивым человеком. В последние 4 года перед уходом на пенсию полковник А.А.Гаврушев был начальником медицинской службы Балтийского флота и внес большой вклад в развитие медицинской службы флота.

Теперь вновь вернемся к организации подготовки подводных лодок к боевой службе.

За 7-10 суток до выхода на боевую службу командир пл вызывался в штаб флота на 3-4 суток. В специальном кабинете Оперативного отдела он детально изучал Боевое распоряже-

нис, подписанное командующим флотом. В разведке флота получал необходимую информацию о составе и деятельности ВМС иностранных государств по маршруту развертывания и в предстоящем районе несения боевой службы, а также тактико-технические данные и боевые возможности кораблей, разведывательных судов и самолетов, с которыми возможна была встреча в море. Он должен был также ознакомиться с и изучить состав и районы нахождения своих спасательных сил и средств, организацию связи с ними. Командиру выдавалась информация о своих силах, несущих боевую службу в прилегающих районах.

После окончания Военно-Морской Академии в 1969 году в течение почти двух лет я служил в Оперативном отделе штаба Балтийского флота и по своим функциональным обязанностям нес ответственность за организацию контроля подготовки лодок БФ к боевой службе. В мои обязанности входила подготовка проекта Боевого распоряжения командиру пл и доклад его в установленные сроки начальнику Оперативного отдела и командующему флотом на подпись. Кроме того, я вел контроль за ходом подготовки лодки согласно графику. Не менее одного-двух раз группа офицеров штаба флота (боевая подготовка. Разведка флота, оргомоботдел, офицер Главного штурмана флота), а также офицеры Технического управления. Медицинской, Топливной и других служб выезжали в Лиенауп или Палдиски и под руководством одного из Членов Военного Совета флота или начальника Оперативного отдела (Боевой подготовки) проводили тщательную проверку хода или окончания подготовки лодки к боевой службе. Я, как ответственный направлонец за боевую службу, готовил и согласовывал список офицеров группы проверки, заказывал необходимый транспорт, отвечал за организацию подведения итогов проверки и за все другие вопросы, связанные с работой по проверке. Тогда у нас установилась, на мой взгляд, хорошая практика, суть которой заключалась в том, что офицер из группы проверки, по линии которого вскрывались серьезные замечания или серьезное отставание по графику подготовки пл, оставался руководителем группы на месте до устранения вскрытых недостатков и мог выехать в Калининград только после личного доклада руководителю проверки. Такой жесткий контроль и персональная ответственность по-

зволяли качественно готовить подводные лодки к боевой службе. Па флоте и в соединениях всегда подчеркивалось, что несение боевой службы является выполнением боевой задачи в мирное время. Именно так было записано в вышедшем в конце 50-х годов «Наставлении по боевой деятельности подводных лодок». Именно к выполнению боевой задачи готовились все лодки флота на боевой службе.

С окончанием подготовки командира лодки в штабе флота, уяснения им Боевого распоряжения, тщательного изучения предстоящего района несения боевой службы, командир лодки в установленное время докладывал Командующему флотом (или начальнику штаба флота) свое решение по выполнению поставленных задач на боевую службу. После заслушивания Командующий утверждал решение командира пл или требовал доработать его по вскрытым недостаткам. После службы в Оперативном отделе штаба флота я был назначен в конце 1971 года командиром 40-й бригады 37-й Краснознаменной дивизии пл, которая базировалась в Лиенауп. Прошел там службу на должностях начальника штаба и командира дивизии, а в 1976 году был назначен командиром 14-й эскадры пл - первого оперативного-тактического объединения подводных лодок на БФ. И все это время командиры соединений и их штабы строго соблюдали установленный режим подготовки лодок к несению боевой службы, который нас почти никогда не подводил. В дивизии и эскадре не было ни одного случая несвоевременной подготовки пл к боевой службе, не было срывов плана боевой службы. Все лодки, привлекаемые к боевой службе и боевому дежурству, качественно выполняли поставленные задачи. По установившейся традиции в назначенный день выхода в море на боевую службу экипаж лодки строился на Аллее Героев, где проводился митинг. Аллея Героев была сооружена по инициативе начальника политотдела 37-й дивизии капитана 1 ранга Сидоренко Александра Васильевича в начале 60-х годов. Возле штаба дивизии, в парковой зоне были установлены на мраморных постаментах барельефы командиров пл. Героев Советского Союза: А.В.Трипольского (С-1), Ф.Г.Вершинина (Щ-11), А.М.Коняева (Щ-324) - получивших это высокое звание в годы финской войны. С.П.Лисина (С-7), Е.Я.Осипова (Щ-406), В.К.Коновалова (Л-3), М.С.Калинина (Щ-307), С.Н.Богорада (Щ-310) и И.В.Травкина



*Главком ВМФ адмирал флота  
С.Г.Горшков в Зимней Гавани.  
Лиепая, 1976*



*И снова в глубины на выполнение поставлен-  
ных задач. Пл проекта 613. Балтийское море*



*Плавбаза пл «ПМ-68» возвращается  
из Средиземного моря после  
длительного обеспечения лодок*



*Экипаж плавбазы «ПМ-68» награждается за успешное решение задач  
длительного похода в Средиземном море.*



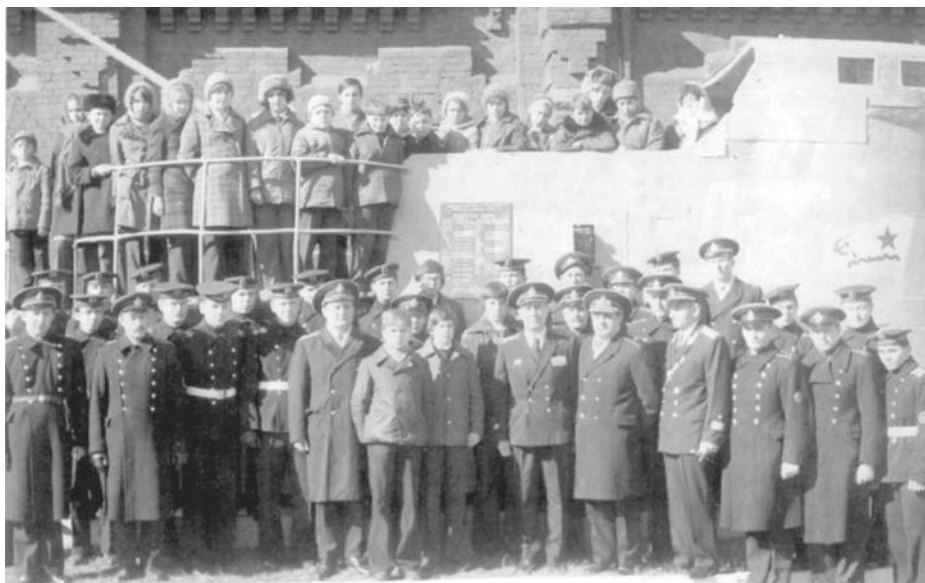
*Герой Советского Союза командир пл «С-7» С.П. Лисин - гость 37-й дивл на 30-летию Победы. Рядом командир дивизии капитан 1 ранга Н.Е. Хромов. Май 1975*



*Пл проекта 641-бис*



*В походе пл проекта 613*



*Встреча подводников 37-й дивл с пионерами. Лиепая, 1975*

(К-52), ставших Героями Великой Отечественной войны - всего 9 мраморных постаментов, расходящихся на обе стороны от 10-го - главного постамента с выгравированными на нем словами «Слава Героям-подводникам Краснознаменного соединения», а внизу под этими словами на мраморе был выбит текст итогов боевых походов всех подводных лодок соединения. На Аллее Героев всегда цветы, их особенно много в дни праздников - Дня Победы и Дня Военно-Морского флота.

На этой Аллее Героев и строился экипаж лодки, уходящий на боевую службу. На митинг прибывал командир бригады со штабом и командование дивизии (эскадры) со штабом и политотделом. Командир лодки докладывал старшему о готовности выполнять поставленную задачу. Начальник политотдела открывал митинг, на котором выступали, как правило, командир бригады или его заместитель по политчасти, офицеры от штаба бригады и дивизии, начальник политотдела или его офицер. От личного состава лодки выступали 1-2 человека (секретарь партийной организации и матрос, идущий в свой первый боевой поход, или служащий по последнему году.). Жесткой схемы не было. Короткие и конкретные выступления с обязательствами выполнить боевую службу качественно. Затем напутственные слова командира дивизии (эскадры) и под оркестр экипаж убывал на свою лодку. Пока командир пл запрашивал через оперативного дежурного разрешение на выход пл по плану, офицеры штабов

и командир эскадры (дивизии) подходили на пирс и провожали лодку в море. Такие мероприятия, если они хорошо готовились и не проводились по-казенному, настраивали экипаж лодки на деловой лад и ответственное отношение к выполнению боевой задачи. С возвращением лодки из похода командиры соединений всегда лично встречали лодку. После швартовки к пирсу командир докладывал командиру эскадры (бригады) о выполнении поставленных задач. Строился личный состав на пирсе, и командир эскадры (бригады) поздравлял с успешным выполнением боевой службы. Тут же отмечались и поощрялись ценными подарками или внеочередным краткосрочным отпуском особо отличившиеся из личного состава пл, а командир береговой базы вручал экипажу пл поросенка, нередко при этом шутил, что у него в подсобном хозяйстве с такими темпами походов не останется скоро ни одного поросенка. Обычно поросенка на подносе принимал самый авторитетный член экипажа, добившийся лучших показателей в походе. Это был или акустик, обнаруживший шумы винтов американской лодки, моторист, радист или кто-то другой - лучший в походе по оценке командира пл. После встречи лодки, в установленное время, командир пл, старший помощник командира и заместитель по политчасти прибывали в кабинет командира эскадры и докладывали более подробно о результатах выполнения поставленных задач. В заслушивании, как правило, принимали участие начальник политотдела, начальник



Открытие памятника подводникам в Лиепае



штаба эскадры, нередко привлекались к заслушиванию начальник разведки, флагманский штурман или другой офицер штаба по обстановке. Командир пл докладывал по результатам выполнения поставленной боевой задачи. Основными задачами для подводных лодок эскадры (дивизии) были:

- боевое патрулирование в районе огневой позиции в готовности по приказанию нанести ракетный удар по назначенному объекту в назначенное время или в кратчайший срок;

- поиск и обнаружение подводных лодок США или других стран;

- слежение за ударными группировками флота ВМС США в Средиземном море;

- маневрирование пл с минами на борту в готовности их постановки в районе согласно Боевому распоряжению;

- демонстративные действия с целью отвлечения поисковых сил вероятного противника с главных направлений.

По конкретно поставленной задаче и докладывал командир лодки. При заслушивании



*Экипаж ракетносца «Б-96» и ее командир капитан I ранга В.А.Денисенко награжден поросенком за отличное выполнение боевой службы. Лиепая, Зимняя Гавань, 1977*

обращалось внимание на применение новых тактических приемов, которые использовал командир в море, какими конкретно мероприятиями достигалась скрытность действий лодки в районе боевой службы и на переходе, состояние материальной части и качество



*Поздравление подводников с благополучным возвращением на базу*

решения задач по боевым частям и службам. Старший помощник останавливался на вопросах организации службы в походе, о выполнении мероприятий боевой подготовки, отмечал лучшие боевые смены, достигнутые нормативы по приведению боевых постов в полную боевую готовность, об экономии топлива и других энергоресурсов. Заместитель оценивал итоги соцсоревнования боевых частей и служб, о работе партийной и комсомольской организации и состоянии воинской дисциплины. После заслушивания командир эскадры коротко подводил итоги и ставил предварительную оценку за боевой поход. В этот же день (сутки) составлял донесение Командующему флотом с краткими итогами и предварительной оценкой за поход.

Для обмена опытом в день прибытия лодки с боевой службы устраивались встречи по боевым частям и службам с очередной подводной лодкой, идущей в боевой поход. Командир - командиру, штурман - штурману, каждый специалист лодки, выполнивший боевую службу, передавал своему коллеге особенности работы в походе, успехи и неудачи, которые имели место, с тем, чтобы экипаж отправляющейся лодки мог учитывать полученный опыт. Известно, что командиры подводных лодок в годы Великой Отечественной войны, когда это было возможно, делились опытом боевого похода. Об этом рассказывал нам прославленный командир «Л-3» Грищенко Петр Денисович. «Это помогало мне, всему экипажу, - подчеркивал П.Д. Грищенко, - избегать многих ошибок».

Офицеры штаба подробно разбирались в ситуации по своей специальности и готовились к разбору боевого похода, который проводился командиром эскадры через 7-10 суток после возвращения лодки с боевой службы. Разбор проходил по следующей схеме. В назначенное время в конференц-зале собирались командир соединения и офицеры штаба бригады и дивизии (эскадры), командиры подводных лодок, старшие помощники и заместители по политчасти. Командир вернувшейся из похода лодки делал подробный доклад по выполнению поставленной задачи. После этого с анализом выступали офицеры штаба эскадры и оценкой выполнения задач по своей службе. Начальник разведки, после уточнения данных в Разведке

штаба флота, анализировал скрытность действий лодки в походе. Начальник политотдела оценивал политико-моральное состояние, соцсоревнование и состояние воинской дисциплины. С заключением выступал командир эскадры и объявлял окончательную оценку подводной лодке за поход, которая утверждалась Командующим флотом после анализа отчетных документов штабом флота. Штаб эскадры в семидневный срок готовил и отправлял в штаб флота отчетные документы по походу подводной лодки на боевую службу.

В те напряженные годы от эскадры одновременно несли боевую службу в удаленных районах Мирового океана и в Балтийском море до 4-х подводных лодок. Кроме того, в дежурстве в часовой готовности к выходу в море находилось еще 2-3 подводные лодки для наращивания сил боевой службы в случае необходимости.

В начале 70-х годов в составе 37-й дивизии пл БФ, в которую организационно входили три бригады - 22-я и 40-я с базированием в Лиенае и 157-я бригада - в Палдиски, насчитывалось более 35 подводных лодок. Учитывая, что из этого состава часть лодок проходила ремонт, на оставшиеся лодки приходилась огромная нагрузка. Получалось, каждая пл постоянной готовности один, а некоторые и по два раза за год, несли боевую службу. Кроме того, все они по 2-3 раза в течение 2-3 месяцев стояли в боевом дежурстве в часовой готовности к выходу в море.

О напряженной боевой службе и боевом дежурстве подводных лодок дивизии, а с 1976 года - эскадры, говорят следующие данные.

В 1970 году патрулировали в назначенных районах с минами на борту в готовности к постановке мин с началом войны 12 подводных лодок дивизии. Несли боевое дежурство в часовой готовности к выходу в район боевых действий еще 9 лодок, т.е. 21 подводная лодка привлекалась к несению боевой службы, находясь в высшей степени боевой готовности. Действия подводных лодок были оценены положительно: на «отлично» - 60%, на «хорошо» - 40%. С 20 января по 9 февраля 1970 года Инспекция Министра обороны СССР провела комплексную проверку 37-й дивизии. Оценила положительно достигнутые результаты и отметила в лучшую сторону несение боевой службы лодками дивизии в Северо-Восточной Атлантике и Средиземном море.



*Подводника не смущают «стесненные»  
обстоятельства*



*Пл типа «С» в  
Кронштадте*



*Фото на память после вручения орденов и медалей офицерам 37-й дилл Командующим  
флотом адмиралом В. В. Михайлиным*

С 5 по 12 июня 1971 года группа офицеров Главного штаба ВМФ проверяла готовность к решению поставленных задач с подъемом 40 бригады подводных лодок (командир бригады капитан 1 ранга М.К.Мальков) в боевую готовность ПОЛНАЯ по учебной боевой тревоге. Бригада в установленные сроки выполнила все мероприятия по переводу штаба и подводных лодок в полную боевую готовность.

В течение этого года несли боевую службу в назначенных районах 11 подводных лодок 37-й дипл. Все лодки оценены положительно.

С 1 января по 31 декабря 1972 года боевую службу в назначенных районах несли 8 подводных лодок: «С-381», «С-273», «С-143», «С-277», «С-341», «С-406», «С-15» и «С-267».

К боевому дежурству в часовой готовности к выходу в море привлекались две ракетные лодки: «С-152» и «С-155» и 14 торпедных пл: «С-166», «С-267», «С-381», «С-283», «С-3452», «С-187», «С-267», «С-166», «С-15», «С-159», «С-268», «С-143», «С-406», «С-187».

В этом же году 8 подводных лодок с 10 по 17 марта приняли участие в стратегическом учении «Запад-72».

Вот такую сумасшедшую нагрузку имели подводники. И что удивительно, не было жалоб на трудности. Боевая служба воспринималась как боевая задача. По итогам 1972 года 40-я бригада была объявлена лучшей и награждена почетным знаком «50 лет СССР». Подводные лодки «С-187» (В.Шулика), «С-268» (В.Агафонов) и «С-277» (В.Крыштоб) отмечены в лучшую сторону. Пл «С-345» (И.Андронников) присвоено звание отличной.



*Посещение 37-й дипл Главкомом ВМФ С.Г. Горшковым.*



*Посещение 14-й эскл Начальником Главного штаба ВМФ адмиралом В.Н. Чернавным*

В 1973 году напряжение в несении боевой службы лодками 37-й дипл не снижалось. С 1 января по 31 декабря боевую службу в Северо-Восточной Атлантике с задачей поиска ракетных пл США и Великобритании и патрулирование с минами на борту несли 7 подводных лодок дивизии: «С-283», «С-329», «С-15», «С-362», «С-357», «С-289», «С-154». Пл «С-381» несли боевую службу в Северном море, три пл: «С-267», «С-300» и «С-273» несли боевую службу в южной части Норвежского моря с задачей поиска ПЛАРБ и ведения отвлекающих действий.

Таким образом, в 1973 году к боевой службе от дивизии привлекались 11 подводных лодок. Дежурство в часовой готовности несли 12 подводных лодок.

В 1974-1975 годах с такой же интенсивностью 37-й дипл несли боевую службу и боевое дежурство. В этом году успешно выполнили боевую службу в Северо-Восточной Атлантике и Северном море 11 подводных лодок дивизии. В 1975 году на подходах к Холи-Лох вели поиск ракетных подводных лодок США 11 пл 37-й дипл. Подводная лодка «С-277» выполнила задачу разведки основных узлов коммуникаций в Балтийском море. Высокую ответственность и умелые действия при выполнении этих задач проявил командир пл «С-277» капитан-лейтенант В.Романовский.

В сентябре 1976 года на Балтийский флот прибыла 16-я дивизия ракетных лодок СФ и управление 37-й кдипл было преобразовано в Управление 14-й эскадры пл БФ. Штаб 14-й эскл совместно со штабом 16-й дипл приступил к разработке организации боевой службы ракетными подводными лодками.

## БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА

После подготовки районов несения боевой службы (водолазное обследование, установка необходимых теодолитных постов и постов наблюдения и связи, промеры глубин и др.), а также разработки документов, определяющих порядок подготовки и несения боевой службы, к 1 марта была подготовлена рпл «Б-372» (командир В.Закржевский). Помню, перед выходом лодки на боевую службу ее проверял Главный штаб ВМФ под руководством контр-адмирала Матвеева. До этого экипаж лодки уже проверили штаб 16-й дивл под руководством командира дивизии и штаб 14-й эскапл под руководством командира эскадры. После получения доклада о готовности «Б-372» к выходу в море Командующий флотом вице-адмирал А.М.Косов, зная о прибытии офицеров из Москвы, направил группу офицеров штаба флота, чтобы еще раз проверить и убедиться в ее готовности к выходу на боевую службу. А тут еще одна проверка москвичами. Экипаж, естественно, измучен был таким количеством проверок и ждал, как бы поскорее отдать швартовые и уйти в море. Лодка 1 марта 1977 года вышла в назначенный район, в течение 50 суток несла боевую службу и выполнила боевой поход с оценкой отлично. В этом году еще 4 ракетные лодки выполнили задачи боевой службы. 11 пл проекта 613 от 22-й, 40-й и 157-й бригад несли боевую службу в Северо-Восточной Атлантике, в Северном и Балтийском морях.

В 1978 году ракетные пл проекта 629А находились в районах боевой службы в течение 290 суток. Были улучшены нормативы по подготовке ракетного комплекса. 7 пл проектов 613 и 613В вели поиск ракетных лодок США в Северо-Восточной Атлантике. Общее время нахождения средних лодок на боевой службе составило 330 суток. И так было вплоть до 1985 года. В последующие годы, в связи с выходом срока службы некоторых пл 613 проекта, количество походов этих лодок было сокращено.

За все годы, начиная с 1963 и по 1990, командиры подводных лодок, командиры бригад, дивизии и эскадры и их штабы с высокой ответственностью относились к подготовке подводных лодок к решению задач боевой службы. Мы все законно гордились высоким качеством выполнения этих задач.

Для поддержания соединений подводных лодок и штабов к выполнению боевых задач на 14-й эскапл интенсивно проводилась боевая подготовка. Новый учебный год начинался 1 декабря и делился на два периода: зимний - с 1 декабря по 15 мая и летний - с 1 июня по 15 ноября. Время с 15 по 30 мая и с 15 по 30 ноября отводилось на подведение итогов и для подготовки к новому учебному году. 1 декабря экипажи подводных лодок выстраивались по своим соединениям в установленных местах: 16-я дивизия - на плацу у казармы Зимней Гавани, 22-я и 40-я бригады на причальной стенке Военной Гавани, 157-я бригада - на плацу Военного городка в Палдиски. В 8 часов осуществлялся торжественный подъем государственного, военно-морского и флагов расцветания на всех подводных лодках. Оркестром исполнялся Гимн Советского Союза. После этого командиры соединений поздравляли личный состав с началом учебного года и коротко ставили задачи на новый год. Затем экипажи под оркестр переходили в учебные кабинеты и ленкомнаты, где командиры подводных лодок в течение первого часа занятий подробно разъясняли и ставили задачи по боевой и политической подготовке на новый учебный год. В оставшиеся до обеда 3 часа проводилась политическая подготовка или занятия по специальности. После обеда под руководством командиров подводных лодок проводились учения по осмотру и проверке оружия и технических средств. В 16 часов командование подводных лодок и соединений, командиры береговых частей и офицеры штабов собирались в тактический кабинет на подведение итогов первого дня нового учебного года под руководством командира эскадры. К этому времени офицеры штаба и политотдела, которые были расписаны на все подводные лодки и в подразделения береговых частей, под руководством начальника штаба обобщали результаты. С этим материалом и личным присутствием на одной из пл командир эскадры подводил итоги первого дня.

На эскадре серьезное внимание уделялось организации тактической и специальной подготовке. Буквально с первых дней учебного года штаб эскадры брал под жесткий контроль эти мероприятия. Обязательно накануне занятий



они проверяли подготовленность руководителей групп специальной и тактической подготовки, убеждаясь в наличии конспекта, необходимых схем и готовность помещения. Специальными приказами командира эскадры и командиров соединений назначались руководители групп по тактической и специальной подготовке. К этой работе подбирались самые опытные офицеры. Все командиры подводных лодок 22-й, 40-й бригад и 16-й дивизии были включены в группу по марксистско-ленинской подготовке, которую вел лично командир эскадры. Командиры дивизии и бригад вели группу старших помощников и командиров БЧ-V. Это позволяло командиру эскадры, командирам соединений постоянно общаться с командирами подводных лодок и их старшими помощниками, от работы которых зависел успех всего обучения и воспитания подводников. Не зря Главком ВМФ С.Г.Горшков всегда подчеркивал, что командир корабля является главной фигурой на флоте.

В первые 3 месяца учебного года на лодках отработывали и сдавали курсовые задачи №1 - «Организация службы на пл и подготовка ее к плаванию» и задачу №2 - «Управление пл в надводном и подводном положении». На задачу №1 для перволинейных лодок курсом боевой подготовки отводилось 30 суток, а для ло-

док, вышедших из ремонта, консервации или при смене личного состава на 30 или более процентов, этот срок составлял 60 суток. На эскадре традиционно командиры соединений и их штабы предъявляли высочайшие требования по качеству отработки всех элементов курсовых задач №1 и №2, т.к. эти две задачи являются ключевыми, и от них в последующем зависит качество отработки всех остальных задач курса. С целью выработки единых требований к организации отработки задачи №1 в начале учебного года готовили и проводили на одном из соединений показательный прием задачи №1. Командир бригады со своим штабом, буквально, садился на лодку и элемент за элементом методически строго по курсу отработывал подготовку лодки и ее экипажа к проведению показательного учения по приему задачи №1. В качестве обучаемых на этом учении привлекалось командование подводных лодок, командование соединений и офицеры штабов.

В последующие месяцы лодки, в соответствии с курсом боевой подготовки, готовились и выполняли торпедные стрельбы, начиная от простых - торпедной атаки одиночного корабля, идущего постоянным курсом, до атак охраняемых конвоев и быстрходных ОБК. Одной из труднейших огневых задач считалась минная постановка. Командиры не любили это боевое упражнение, т.к. выставленные мины часто по техническим причинам не выпускали буйков, обозначающих место мины, и потом приходилось длительное время искать эту мину. Кроме того, отчеты по минной постановке были очень сложными, и их составление нередко затягивалось, за что командиры имели неприятности. Хотя все командиры лодок хорошо знали о высокой эффективности минного оружия в годы Великой Отечественной войны, остается фактом, что большинство из них не проявляли особой любви к постановке мин.

После выполнения боевых упражнений по торпедной атаке надводного корабля и подводной лодки, лодка приказом по флоту вводилась в состав сил постоянной готовности и продолжала отработку других задач - ведение разведки, высадки диверсионной и разведгруппы на побережье, развертывание из базы за трапами, плавание в составе завес и т.д. Лодки, находящиеся в 1-й линии отработывали и сдавали курсовые задачи №1 и №2 в сокращенные сроки, после чего привлекались к несению бо-

евой службы и боевого дежурства, обеспечивали отработку надводных кораблей и участвовали в учениях флота.

В период с 13 по 17 января 1970 года группой ГШ ВМФ была проверена 37-й дипл. В лучшую сторону по организации службы, поддержанию уставного порядка и содержанию кораблей отмечена 40-я бригада пл. а с 20 января по 9 февраля инспекция Министра Обороны СССР по итогам проверки отметила 37-ю дивизию пл в лучшую сторону по выполнению задач боевой службы.

В 1970 году 37-я дивизия пл принимала участие в учениях «Океан» Руководил учениями Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков. По своему размаху, составу сил и району действий эти учения не имели себе равных. От дивизии в учениях приняли участие 15 лодок. В ходе учений проведено зачетное командно-штабное учение 37-й дипл. Четыре пл дивизии были развернуты в Северо-Восточную Атлантику с задачей поиска и уничтожения ОБК в составе крейсера, четырех СКР и БДК. На фоне учений «Океан» ракетная пл «С-142» 40-й бригады (командир пл капитан 2 ранга Л.Букин) нанесла по приказанию с КП флота условный ракетный удар по береговому объекту. Действия лодки оценены на отлично. В атаке ОБК успешно действовал командир пл «С-191» 156-й бригады пл капитан 2 ранга Ю.Белов. Первое место по выполнению атаки подводной лодки занял командир пл «С-280» капитан 2 ранга А.Рогозин. Приз Командующего БФ по минной постановке завоевала пл «С-300», командир пл капитан 2 ранга В.Науменко. Лучшим соединением по боевой подготовке за 1970 год объявлена 22-я бригада подводных лодок (капитан 1 ранга Е.С. Снимщиков).

Ракетная пл «С-142» 40-й бригады пл за высокие показатели в боевой подготовке объявлена отличной. Член Военного Совета ВМФ адмирал В.М.Гришанов за успехи в боевой и политической подготовке вручил 40-й бригаде пл Ленинскую юбилейную Почетную грамоту.

С 14 по 18 мая 1971 года подводные лодки дивизии были развернуты в Балтийское море для слежения и выполнения учебных торпедных атак по авианосцам «Булварк» (Англия) и «Интерпид» (США), осуществляющих демонстративное маневрирование в центральной и северо-восточной части Балтийского моря.

Всего было развернуто 8 подводных лодок, которые выполнили 20 учебных атак и получили хорошую практику в море по поиску, слежению и выполнению учебных атак по иностранным кораблям.

В июне 1971 года подводные лодки 37-й дипл приняли участие в учениях союзных флотов БФ, ВМФ ПИР, НВМФ ГДР под руководством Командующего БФ адмирала В.Михайлина на тему «Уничтожение объединенного флота противника в Балтийском море в условиях минной опасности и активной радиолокационной борьбы (РЭБ)».

29 октября проведено состязание на первенство Балтийского флота по атаке Отряда боевых кораблей и состязание на приз Главнокомандующего ВМФ. Приз Командующего БФ по торпедной атаке ОБК завоевала «С-268» 40-й брил, командир пл капитан 3 ранга В.Агафонов.

Первое место по поиску и атаке подводной лодки заняла «С-300» 22-й брил, командир пл капитан 2 ранга В.Науменко.

Первое место по минной постановке также заняла «С-268» 40-й брил (В.Агафонов).

Приз Главнокомандующего ВМФ по торпедной атаке ОБК завесой в составе трех пл («С-264», «С-273» и «С-341») завоевала 22-я брил, командир бригады капитан 1 ранга Е.Снимщиков.

По итогам боевой подготовки в 1971 году присвоены наименования «Отличный корабль» «С-152» 40-й брил, командир пл капитан 2 ранга Е.Голоктионов, «С-300» 22-й брил, командир пл 2 ранга В.Науменко. «С-356» 40-й брил, командир пл 2 ранга Н.Андреев.

Подтвердили звание «Отличный корабль» «С-143» (Ю.Татарников), «С-142» (В.Богданов), «С-268» (В.Агафонов), «С-357» (С.Каманцев), «С-264» (С.Белокрылов).

В 1972 году совершенствовалась боевая подготовка подводных лодок 37-й дивизии. В период 10-17 марта 8 лодок дивизии приняли участие в стратегическом учении «Запад-72» под руководством Министра Обороны СССР. Подводные лодки были развернуты в Северное И Балтийское моря с задачей нарушения морских коммуникаций противника. В период 30 мая - 6 июня 1972 года 10 подводных лодок дивизии участвовали в командно-штабном учении «Балтика-72». Было отработано управление лодками командиром 37-й дипл с КП Командующего флотом в условиях радиопротиводействия.

В ходе учений подводные лодки совершенствовали тактические приемы и способы поиска, слежения и атаки надводных кораблей и подводных лодок противника в условиях активного радиопротиводействия. При этом достигнуты следующие показатели: дальность обнаружения кораблей ОБК - 300 кабельтовых, время слежения за ОБК - 3 час. 40 мин. Средние дальности стрельбы торпедами составили 27 кабельтовых.

По результатам итогов боевой подготовки за год лучшим соединением объявлена 40-я бригада подводных лодок. В честь 50-летия СССР бригада награждена почетным юбилейным Знаком «50 лет СССР».

Особенно интенсивно проводилась боевая подготовка на Балтийском флоте в 1974 году. 6 подводных лодок 37-й дивизии приняли участие в специальном оперативно-стратегическом учении «Горизонт-74», которое проходило с 6 по 12 апреля. На учениях было отработано управление подводными лодками, развернутыми в Балтийском, Северном и Средиземном морях при нанесении ударов по группировкам объединенных военно-морских сил НАТО в услови-

ях сильного радиоэлектронного противодействия. С 15 по 26 апреля 1972 года был проведен весенний сбор-поход кораблей БФ, в котором участвовали 14 подводных лодок 37-й дивизии.

В период 2-5 июля 1972 года проведено зачетно-тактическое учение 37-й дивизии под руководством первого заместителя командующего БФ вице-адмирала Я.Куделькина.

25 октября этого же года проведены состязательные торпедные атаки быстроходного отряда боевых кораблей на приз ГК ВМФ, а 28 ноября - состязания на приз Командующего Балтийским флотом. В ходе учений и состязаний выполнено 8 торпедных атак, сдано 7 противолодочных задач. Отработан поиск и слежение за обнаруженной пл, а также передача контакта взаимодействующим противолодочным силам. Впервые управление подводными лодками, атакующими ОБК, осуществлялось командиром 37-й дивизии с КПУ на крейсере «Железняков».

Лучших показателей добились:

- в состязаниях по поиску, слежению и атаке пл - разнородные противолодочные силы (РПЛС)





в составе пл «С-283», «С-338» и «С-345» 157-й брПЛ (командир бригады капитан 1 ранга И.Бучака), большие противолодочные корабли «Бодрый», «Свирепый», «Сильный» и «Сторожевой» 128-й бригады ракетных кораблей. Командир сил поиска командир 12-й дивизии ракетных кораблей контр-адмирал В.Лапенков.

- поиск и атака пл противника с выполнением торпедной стрельбы (ПТ-2) - «С-277», командир пл капитан 2 ранга В.Крыштоб.

С началом 1975 года подводные лодки 37-й дивПЛ отрабатывали и сдавали курсовые задачи №1 и №2, обеспечивали отработку противолодочных задач надводными кораблями и авиацией флота, продолжали нести боевую службу в назначенных районах и боевое дежурство у 31 пирса. В январе стало известно, что соединения и части флота будут подвергнуты (в марте месяце) проверке группой офицеров и адмиралов под руководством заместителя ГК ВМФ адмирала Н.Амелько. Об адмирале на флоте отзывались очень тепло. Те, кто служил с ним на БФ, говорили о Николае Николаевич как интеллигентном и большой души человеке. В то же время подчеркивали его высокий профессионализм и требовательность. Мне не пришлось служить под началом адмирала Н.Амелько, однако, встреча, как говорится, один на один, произошла в 1969 году в Военно-Морской академии, когда Н.Амелько, как председатель Государственной комиссии, принимал экзамены у выпускников академии. Накануне экзамена по оперативному искусству нас предупредили, что адмирал будет присутствовать в нашей группе. Один из вопросов моего билета был по организации поиска ракетных подводных лодок. До поступления в академию мне, как командиру



*На учениях по атаке ОБК командир пл «С-277» капитан 2 ранга В.А.Преображенский  
Впоследствии - начальник штаба 37-й дивПЛ, командир Ливмб, начальник тыла БФ*

«С-364», пришлось нести боевую службу на подходах к Холи-Лох с задачей поиска ракетных лодок. В Холи-Лох базировались американские ракетные подводные лодки. В процессе обучения в академии темой для своей дипломной работы я выбрал именно тему организации поиска этих пл-ракетоносцев и неплохо ее защитил. В тот момент, когда я начал доклад по билету, прибыл в группу Председатель Госкомиссии адмирал Н.Амелько, который в то время был командующим ТОФ и уж кому лучше знать, как организовывать поиск силами флота ракетных лодок США. Они «паслись» постоянно в операционной зоне Тихоокеанского флота и доставляли немало забот Ком флоту. К тому же, по своей службе адмирал был высокообразованным противолодочником. Председатель внимательно выслушал мой доклад, задавал много вопросов по существу. Это было в 1969 году. Теперь в 1975 году мне вновь предстояло сдавать экзамены адмиралу Н.Амелько, по вопросам боеготовности подчиненных соединений пл и штабов. 37-ю дивПЛ проверяла группа офицеров-подводников во главе с контр-



*Офицеры штаба и политотдела 14-й эскадры*



*Мотористы пл обеспечили успешное решение задачи*

адмиралом И.Усковым. Ивана Федоровича мы все хорошо знали. Это был настоящий ас-подводник. Он хорошо знал методику боевой подготовки лодок, в совершенстве знал руководящие документы и Уставы ВС СССР, был всегда принципиальным, и даже после парилки (мы наивно думали и надеялись, что после этого его душа станет мягче) Иван Федорович становился еще принципиальнее и недоступнее. Он изматывал всех нас вводными и вопросами. Группой тщательно были проверены 14 подводных лодок, штабы и командование трех бригад и дивизии. В завершение проверки 7 подводных лодок были развернуты в Балтийское море для поиска и торпедных атак ОБК. Помню как командиры с большой охотой уходили в море, хотя и там предстояла нелегкая работа. Все лодки дивизии успешно вышли в атаку по ОБК. Действия «С-15» (командир капитан 3 ранга О.Крылов) и «С-268» (командир В.Коломиец) оценены на отлично, их торпеды прошли под главной целью ОКБ крейсером «Октябрьская революция». Успешность торпедных атак всех пл составила 100%. Возросла средняя дальность стрельбы торпедами до 30 кабельтовых. По итогам проверки 37-я дилп и 40-я брпл отмечены в лучшую сторону. Оценены на отлич-

но подводные лодки «С-268» (40-й брпл) и «С-341» (22-й брпл).

С 4 по 18 апреля 1975 года 20 подводных лодок дивизии приняли участие в маневрах «Океан-75» под руководством ГК ВМФ.

В 1976 году в период 6-25 апреля осуществлено инспектирование Балтийского флота Главной инспекцией Министерства Обороны СССР под руководством Маршала Советского Союза К.С.Москаленко. Тогда еще дивизия, как и другие соединения флота, тщательно готовилась к серьезному экзамену. Все знали, что Маршал, пройдя всю войну на ответственных должностях, а после войны - Главнокомандующий Ракетных войск стратегического назначения, был необычайно суров и требователен. 5 апреля вечером К.С.Москаленко, со своей группой, прибыл на флагманский корабль Балтийского флота крейсер «Октябрьская революция». Заслушав доклад по обстановке и состоянию дел в 12-й дивизии надводных кораблей командира дивизии капитана 1 ранга В.Селиванова, Маршал ушел в отведенную для него флагманскую каюту, а командир дивизии и командир крейсера еще до глубокой ночи заслушивали и проверяли подчиненных на предмет готовности к выходу в море. Начальник продовольственной службы крейсера уточнял меню, с учетом полученной им информации о любимых блюдах Маршала. Казалось, было предусмотрено все до мелочей, лишь глубокой ночью заснул начпрод с тревожными думами о предстоящих событиях.

Утром, в 7-30, Маршал прибыл в салон на завтрак. С ним вместе зашли командир дивизии и командир крейсера. Два военнослужащих в накрахмаленных белых куртках и колпаках стояли «во фронт» с перекинутыми на левую



*На лодке перед походом*

руку полотенцами. Громко поздоровавшись с Маршалом: «Здравия желаю, товарищ Маршал Советского Союза», - старший из них спрашивает: «Что желаете подать на завтрак, товарищ Маршал?» Москаленко, присаживаясь в кресло, быстро окинул своим опытным взглядом стол, который ломился от яств, сказал: «Дайте мне манную кашу». В то время Кириллу Семеновичу шел уже 75 год и он, как удалось уточнить позже, пуще всего на завтрак любил именно манную кашу. В салоне наступило замешательство. Вестовые переглядывались друг с другом, не зная что ответить Маршалу. Командир дивизии вопросительно смотрел на командир крейсера и оба на вестовых. Оказалось, манной каши в меню на завтрак не было предусмотрено. Командир дивизии извинился за «прокол» и пообещал исправить ошибку. И так, без манной каши, прошел этот завтрак Маршала Москаленко. Конечно на результатах инспектирования 12-й дивизии ракетных кораблей вряд ли отразилось, но начпродам снизу и до самого верха досталось на орехи. Потом еще долго вспоминали на флоте эту злосчастную манную кашу.

Балтийский флот под руководством Командующего адмирала В.Михайлина достойно выдержали инспекторскую проверку. Были, безусловно, и замечания, но они не могли затмить главный вывод инспекции: Балтийский флот боеготов и способен выполнять поставленные задачи. В ходе инспекции проведено 10 инспекторских учений. В 37-й дивизии подводных лодок по плану Инспекции проведено:

- 1) Внезапное учение по борьбе за живучесть при стоянке пл в базе (пл «С-349», командир капитан 2 ранга Е.Лысов);
- 2) Учение по расконсервации двух пл на 157-й брпл;
- 3) Учение по атаке ОБК и уничтожению нефтяных вышек в Северном море во взаимодействии с авиацией и надводными кораблями флота («С-406» 22-й брпл);
- 4) Учение по атаке подводными лодками ОБК в Балтийском море самостоятельно и при взаимодействии с другими силами флота («С-268», «С-277» - 40-й брпл, «С-341» - 22-й брпл, «С-345» - 157-й брпл);
- 5) Выполнение инспекторских торпедных стрельб («С-15» и «С-289» - 22-й брпл, «С-187» и «С-343» - 40-й брпл);

В Акте инспекции по итогам проверки 37-й дивизии было отмечено:

- 1) Боеготовность 37-й дивизии, в целом, отвечает предъявляемым требованиям, установленным нормам и обеспечивает выполнение поставленных ей задач.
- 2) Успешность инспекторских торпедных стрельб подводных лодок составила 100%.
- 3) Командиры подводных лодок, командование соединений и их штабы показали хорошую подготовку. Все плановые мероприятия выполнены. В ходе учений отработан новый способ управления подводными лодками в Северном море с КП командира оперативного соединения.
- 4) Учения по расконсервации двух пл 157-й брпл (Палдики) проведено в установленное нормативами время.

Жизнь и боевая учеба продолжалась. Заканчивался только апрель 1976 года.

В 1977 году 14-я эскадра сдавала экзамен на зрелость. В учениях «Север 77» с 14 по 19 апреля и «Запад 77» с 30 мая по 7 июня совместно с ВМФ ПНР и ПВМФ ГДР приняли участие 16 лодок 14-й эскадры:

четыре пл 40-й бригады в составе двух завет выполняли торпедные атаки по АУГ «Синих» в Северном море.

- рпл «Б-372» нанесла условный ракетный удар по береговому объектам «Синих» из прибрежной огневой позиции, оборудованной теодолитным постом. На учении отработаны новые тактические приемы обеспечения развертывания рпл в район боевых действий и оборона района огневой позиции двумя торпедными пл.

- В Балтийском море проведено зачетное учение 14-й эскадры по атаке ОБК.

За зимний период обучения лучших показателей на БФ добились 14-я эскадра. За весь учебный год 14-я эскадра, 40-я брпл, подводные лодки «С-343» (Шадрин), «С-329» (Горенякин). Присвоено звание «Отличный корабль» ил «Б-183» (Лыков), «С-362» (Родченко), «С-349» (Лысов). Награждена переходящим Красным Знаменем Военного Совета БФ 16-я дивизия (Анохин).

В 1978 году командиры соединений и штабы продолжали совершенствование тактических приемов по применению ракетного и торпедного оружия, отработывали способы скрытного развертывания лодок в районы боевых действий. В течение года подводные лод-

ки эскадры участвовали в КШУ «Балтика» (14 пл) - с 23 июня по 3 июля 1978 года. 22-я брпл в период со 2 по 10 марта была подвергнута комплексной проверке группой офицеров и адмиралов в ГШ ВМФ под руководством ГК ВМФ.

9-18 октября группа адмиралов и офицеров Генерального штаба провела итоговую проверку 14-й эскадры:

1. В ходе комплексной проверки 22-й брпл проведено внезапное учение по выводу подводных лодок бригады из базы по боевой тревоге и развертывание пл в районы боевых действий. В учении по атаке ОБК участвовало 9 подводных лодок бригады, которые выполняли 14 учебных атак. При этом успешность составила 80%. Средняя дистанция залпа 35 кабельтовых.

2. На итоговой проверке 14-й эскадры Генштабом МО СССР проверено 20 пл. Установлено, что боевая готовность эскадры соответствует нормам и требованиям руководящих документов. 14 подводных лодок, принимавших участие в учениях, в установленные сроки были выведены из-под удара, 8 пл из них при выходе из Лиенаи (6) и Палдиски (2) осуществили переход в обеспечении тральщиков.

3. Впервые выполнены две учебные ракетные стрельбы пл «Б-142» и «Б-372» по приказанию в кратчайший срок в Баренцевом море при управлении с КП БФ. Оценка отлично.

По итогам года лучших результатов по боевой готовности и боевой подготовке добились 14-я эскадра, 16-я дивизия, «Б-142» (командир капитан 2 ранга Д.И.Гнатюк). Пл «Б-142» награждена переходящим Красным Знаменем Военного Совета РФ. Пл «С-357» «Ульяновский комсомолец» (капитан 2 ранга А.Я.Головченко) признана лучшим кораблем на флоте по состоянию воинской дисциплины. На пл более 5 лет не было происшествий и грубых проступков.

В 1979 году 14-я эскадра, как одно из основных объединений Балтийского флота, активно участвовало во всех основных учениях и проверках флотом ГШ ВМФ:

1. В КШУ БФ «Прибой-79» (3 6.04) приняли 15 пл эскадры

2. КШУ 14-й эскадры (3 10.9). На учениях в море было развернуто 16 пл

3. 1 - 11.10 итоговая проверка 14-й эскадры под руководством Главнокомандующего ВМФ.

## ОРГАНИЗАЦИЯ ТОРПЕДНОЙ ПОДГОТОВКИ.

Торпедные пл 22-й, 40-й и 157-й брпл, имея основным своим боевым назначением уничтожение боевых кораблей и транспортов противника в составе ОБК и КОН торпедным и минным оружием, совершенствовали свое мастерство на тренировках в кабинетах торпедной стрельбы и на выходах в море. Документами по боевой подготовке пл устанавливалась минимальная норма тренировок ГКП для командира, его старшего помощника и вахтенных офицеров пл. Практикой было уже давно установлено, что если командир в кабинете торпедной (ракетной) стрельбы на контрольной проверке старшим начальником выполняет атаку на удовлетворительно, то в море, в более сложных условиях он ее выполнит, как правило, на двойку. Поэтому на эскадре добивались, чтобы командиры «стреляли» в кабинете не ниже, чем на хорошо. За проведением тренировок был установлен жесткий контроль. Флагманский минер эскадры капитан 1 ранга Ю.Фатеев обязан был еженедельно делать выписку из журнала учета тренировок ГКП пл и докладывать командиру эскадры. Такой же порядок был установлен в дивизии и бригадах пл. Надо сказать, что абсолютное большинство командиров соединений и командиров пл исключительно ответственно и добросовестно относились к тренировкам. Мастеров торпедных и ракетных атак хорошо знал весь личный состав эскадры. Лучшие командиры пл и их ГКП широко пропагандировались в средствах массовой информации. В кабинетах ракетной и торпедной стрельбы и на территории эскадры были установлены красочно оформленные стенды на лучшие ГКП подводных лодок. В командирской учебе и на политических занятиях широко пропагандировался опыт Великой Отечественной войны. На эскадре хорошо знали лучших командиров пл прошедшей войны по торпедной стрельбе и минным постановкам. Это Петр Денисович Грищенко (Л-3), Маринеско Александр Иванович (С-13), Травкин Иван Васильевич (К-52), Лисин Сергей Прокопьевич (С-7), Осипов Евгений Яковлевич (Щ-406), Богорад Самуил Нахматович (Щ-310) и другие. Знали.

*Занятия в кабинете торпедной стрельбы проводит командир пл «С-357» капитан 2 ранга А.Я. Головченко*



что Маринеско А.И. еще в 1940 году, получил от командующего флотом именные золотые часы за лучшее выполнение торпедной атаки на учениях флота. Непревзойденным мастером торпедных атак был П.Д.Грищенко. По количеству потопленных боевых кораблей и транспортов Германии Петр Денисович по праву занимает 1-ое место среди всех командиров пл СССР за годы Великой Отечественной войны 1941-45 годов. На эскадре лучшими мастерами торпедных атак были: командир пл «С-283» капитан 2 ранга Томач Виктор Тимофеевич (таблицами по определению курса, скорости и дистанции до цели, изобретенными командиром «С-283», пользовались многие командиры пл); командир пл «С-357» капитан 2 ранга Головченко Алексей Яковлевич; командир пл «С-345» капитан 3 ранга Зверев Игорь Иванович (ныне начальник Управления кадров БФ, контр-адмирал); командир пл «С-300» капитан 2 ранга Мозговой Юрий Владимирович и др. Лучшими командирами по выходу в ракетную атаку были капитан 1 ранга Огнев Семен Алексеевич (пл «Б-79»), капитан 1 ранга Денисенко Владимир Андреевич (пл «Б-96») и другие. Экзаменом на зрелость для 14-й эскадры были осенние тактические учения, которые проводились во время флотских учений и, как правило, под руководством Главнокомандующего ВМФ. Так было и в 1977 году, когда эскадра впервые после своего формирования, сдавала экзамен Главнокомандующему ВМФ. Перед началом учений все пл были тщательно проверены штабом эскад-

ры и допущены приказами к учению. Пока лодки следовали в свои районы, офицеры походного штаба во главе с командиром эскадры на машине ехали в Балтийск, на флагманский корабль БФ крейсер «Октябрьская революция». Во время крупных учений флота на крейсер прибывало немало походных штабов от всех соединений и частей флота, принимавших участие в зачетных учениях. Даже такой большой корабль, как крейсер, еле вместил прибывших офицеров и адмиралов. Все они размещались в указанных помещениях, уточняли обстановку, готовились к выходу в море. Непосредственно перед выходом в море на крейсер «Октябрьская революция» прибывал ГК ВМФ С.Г.Горшков в сопровождении Командующего флотом. Походный штаб флота под руководством заместителя начальника штаба флота по боевому управлению контр-адмирала Ю.Ю.Аристовича заблаговременно развертывал необходимые посты для управления силами флота на учении.

С началом выхода крейсера «Октябрьская революция» в море ГК ВМФ С.Г.Горшков, невысокого роста, с озабоченным взглядом, в тужурке, на левой стороне которой несчетное количество аккуратно нашитых орденских планок со звездой Героя Советского Союза, выходил на ходовой мостик корабля, - и тогда наступала здесь мертвая тишина, - по-хозяйски занимал флагманское кресло. Он внимательно наблюдал за обстановкой, за действиями сил на учении, как правило, не вмешивался в действия Командующего флотом и его походного штаба.

пока все шло по плану и без замечаний, но всегда строго одергивал тех, кто допускал ошибки. Кроме приема докладов и отдачи необходимых распоряжений, он редко вступал с кем-либо в разговор, и от этого, наверное, многие перед ним робели. Командующий Флотом адмирал В.В.Михайлин, высокий, видный, крупного телосложения, общительный, как никто другой заинтересованный в успешном проведении зачетного учения флота, носился по ходовому моему посту, боевому информационному посту, штурманской рубке, уточняя обстановку и отдавая необходимые распоряжения. Внешне командующий был спокоен, он не терялся перед Главкомом, быстро ориентировался в сложной обстановке, схватывая главное, и умел грамотно и четко доложить Главкому по текущей обстановке и всем эпизодам учения.

Однако, в процессе службы в Оперативном управлении штаба флота, а затем и на эскадре пл, мне приходилось видеть Командующего БФ и в возмущенном состоянии. Тогда он, без унижений и оскорблений, но классически мог разделать «под орех» воспитуемого. Помню, когда я был командиром 40-й бпл, получил приказание из штаба флота выделить внеплавную пл для обеспечения сил Балтийской вбл. Назначили пл «С-277», командиром которой был капитан 2 ранга В.И.Крыштоб. В понедельник, с приходом на службу, я получил приказание Командующего БФ адмирала В.В.Михайлина срочно прибыть в Балтийск и лично перевести пл «С-277» в Лиенау. Прибываю на пл и узнаю от командира следующее. Накануне, в воскресенье пл «С-277» находилась в базе. Личный состав, пообедав, вышел на перекур. Стояла теплая солнечная погода и командир пл разрешил вынести инвентарное имущество и постельное белье на причал для просушки. Внезапно к стоящей у 75 причала пл подъезжает белая «Волга», из нее выходит мужчина в спортивном костюме и спрашивает у вооруженного вахтенного, где командир. «А кто Вы такой?» - вместо ответа на вопрос, спросил вахтенный. «Я кто? Ты разве не знаешь - я Командующий Флотом». Весь личный состав,

находившийся на перекуре, громко рассмеялся. «Знаем мы таких Командующих!» Обиднее всего было то, что в «Волге» сидели две женщины - жена Командующего, Галина Васильевна, и ее знакомая, которым Владимир Васильевич согласился показать подводную лодку.

А тут надо же - Командующего Флотом никто не признает! В это время на причал, ничего не подозревая, выходит командир пл. Он знал, конечно, в лицо Командующего, подсакивает к нему с докладом: «Смирно! Товарищ Командующий! На лодке замечаний нет! Командир пл капитан 2 ранга Крыштоб». Тут-то и дал Комфлот волю своему искусству мастерски воспитывать нерадивых. После чего он резко сел в машину и покинул причал. В понедельник рано утром на пл прибыла группа из Отдела устройства службы флота для проверки, и как говорится, не оставила «камня на камне». Организация службы па пл была признана неудовлетворительной, после чего я и получил приказание перевести пл «С-277» в Лиенау, к постоянному месту базирования и поставить на отработку задачи №1 - Организация службы и подготовка пл к плаванию.

Я отвлекся воспоминаниями, а в это время отряд боевых кораблей под флагом Главкомандующего ВМФ на большой скорости следовал к району действий подводных лодок эскадры. Корабли охранения осуществляли поиск подводных лодок «Синих». Морская авиация прикрывала ОБК с воздуха. Через некоторое время ГК ВМФ убыл к себе во флагманскую каюту и, учитывая, что скоро начнутся атаки пл, тут же вызвал меня для доклада. После моего доклада замысла действий на учении «Синих» состава привлекаемых пл, количества выпускаемых ими практических торпед и организации их подъема, ГК ВМФ уточнил некоторые вопросы и отпустил меня, т.к. ОБК уже подходил к району, где были развернуты подводные лодки. Время подходило к 24 часам... Вот-вот должны начаться атаки пл. Командующий флотом, офицеры штаба флота и эскадры стояли на правом крыле ходового мостика,



*Залп из-под воды*

и все жадно вглядывались в темноту в ожидании атаки пл. И действительно, вскоре по правому борту крейсера взлетела сигнальная ракета корабельного сигнального патрона (ксп), выпущенная с пл в момент стрельбы торпедой, а затем с периодичностью в несколько секунд начали вылетать разноцветные ракетки, обозначая направление хода торпеды. Комфлот тут же доложил Главкому об атаке ОБК подводной лодкой. В момент прибытия С.Г.Горшкова на ходовой мостик очередная, вышедшая из воды сигнальная ракетка торпеды, рассыпаясь искрами, упала на мостик крейсера. Командующий вместе с нами, как ребенок, радовался успешной атаке пл и пошутил: «Хромов, смотри не подожги мне крейсер. Он у меня один остался». Главком уточнил какая лодка стреляла, кто на ней командир и как он служит. Получив ответ, он приказал наградить командира пл «С-289» капитана 2 ранга А.И.Мамина именными часами «Командирские». Все остальные пл успешно атаковали крейсер или корабли охранения. Так закончилось очередное учение по поиску и атаке ОБК подводными лодками эскадры с выпуском 12 практических торпед, которые все были подняты торпедоловом «ТЛ-960» под управлением опытного моряка, командира торпедолова старшего мичмана Рыбалкина Василия Тимофеевича. После окончания учений крейсер зашел в аванпорт Лиепая и высадил ГК ВМФ и его группу. Вскоре и походный штаб 14-й эскпл высадился с крейсера и убыл на свой командный путь. Штабу эскадры предстояло детально проанализировать действия всех пл на учении и провести разбор с оценкой действий каждого командира пл и его экипажа.

В середине 80-х годов в состав 14-й эскпл стали поступать пл проекта 641, как правило, после прохождения ремонта в Ленинграде. На мой взгляд, это один из самых удачных проектов океанской дизельной торпедной пл. Конструктивно лодки этого проекта аккумулировала в себе все самое лучшее, что было характерно для всех проектов пл послевоенной постройки (таких как 613, 611, 633, 629). Головная пл «Б-94» была заложена на судостроительном заводе «Судомех» в Ленинграде 30 октября 1957 года. Спущена на воду 28 декабря 1957 года при технической готовности 64%. В апреле 1958 года, после достройки на плаву, начались швартовые и ходовые испытания в районе Кронштадта и Таллинна. Для строительства корпуса

пл этого проекта была утверждена новая марка сверхпрочной стали «АК-25». Одновременно было принято решение оснастить этот проект новейшими средствами навигации, наблюдения и связи. Всего за период 1958-1971 годов было построено 58 пл. Океанская пл 641 проекта может действовать в удаленных районах в отрыве от своих баз в течение двух месяцев. Имеет дальность плавания экономическим ходом 30 тыс. миль (54 тыс. км.). Полный ход над водой 20 узлов, под водой - 16 узлов. Запас торпед - 22 штук. Имея на вооружении дальнобойные, высокоскоростные торпеды, пл 641 проекта обладает высокими боевыми возможностями по уничтожению ОБК и КОН противника самостоятельно и во взаимодействии с другими силами флота (авиация, НК). Поступление на флот океанских дизельных пл 641 проекта позволило расширить операционную зону БФ и увеличить боевые возможности 14-й эскпл при решении боевых задач по предназначению.

Одна из таких лодок «Б-413» 641 проекта, по решению Командующего БФ адмирала В.Г.Егорова, после переоборудования, в середине 2000 года встала у Петровской набережной в Калининграде, как подводная лодка-музей и в этом качестве продолжает служить своему народу. Калининградцы и гости города с огромным интересом знакомятся с устройством пл, боевыми ее возможностями и необычными условиями службы и быта подводников.



## СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЛОДОК ДЛЯ ФЛОТА

Во второй половине 70-х годов Правительством было принято решение начать строительство принципиально новой дизельной пл для ВМФ СССР и стран Варшавского договора. Предусматривалась и продажа этих пл на экспорт. Проект был разработан в ЦКБ «Рубин» и получил название «Варшавянка». Впервые в судостроительной промышленности СССР сконструирована принципиально новая «альба-коровская» (каплеобразная) форма корпуса дизельной пл. Значительно снижен уровень шумности пл за счет перехода с трех на одновальную энергетическую установку, за что «Варшавянку» назвали «черной дырой». Повышена степень автоматизации при управлении механизмами пл, что позволило сократить численность экипажа на 20%. Только в носу 6 торпедных аппаратов, запас торпед - 18. Для самообороны лодка вооружена зенитно-ракетным комплексом. До 1991 года построено 21 пл.

В 2005 году 28 июня, накануне Дня Военно-Морского флота, в Санкт-Петербурге на Адмиралтейских верфях была заложена новая, 4-го поколения, серийная дизель-электрическая подводная лодка «Кронштадт». На митинг, посвященный этому событию, пригласили и нас - ветеранов Балтийского флота из Калининграда, прибывших в Санкт-Петербург на праздник Дня ВМФ. В своем выступлении Генеральный директор ФГУП «Адмиралтейские верфи» Герой Российской Федерации, доктор технических наук В.П.Александров выразил глубокое удовлетворение тем, что начинается серийное строительство новых подводных лодок. Коллектив с воодушевлением принял заказ Военно-морского флота и обещал построить лодку качественно и в установленные сроки. Большая дизельная подводная лодка проекта 677 будет спущена на воду, как было сказано на митинге, через 2-2,5 года. Лодка войдет в состав Балтийского флота. Проект создавался нелегко. Это первая лодка, спроектированная не в СССР, а в России, в новых экономических условиях. Данные по «Кронштадту», естественно держатся в строгой тайне. Ясно одно, что лодка 4-го поколения представляет собой новый



*Пл «Варшавянка» в Кронштадте*

этап в развитии подводного судостроения, ее вооружение, как отметил Заместитель ГК ВМФ М.Захаренко, будет на порядок выше, чем других дизельных пл и даже лучше, чем у многих атомоходов. Новая лодка будет значительно малозумнее всех других, и даже пл 877 проекта. Лодка будет способна длительное время находиться под водой.

На митинге выступил Командующий БФ адмирал В.П.Валуев, который сказал, что именно такие лодки, как «Санкт-Петербург» и «Кронштадт» нужны Балтийскому флоту и что само название лодок предопределило их место прописки на старейшем флоте России. Под аплодисменты Командующий заверил собравшихся, что личный состав примет все необходимые меры, чтобы в кратчайшие сроки ввести лодки в боевой состав флота.

Именно такая лодка нужна для Балтийского моря, да и другие флоты с удовольствием примут в свой состав так всем необходимую субмарину. Знаменательно, что эти события происходят накануне 100-летия Подводных Сил России.

Несколько слов об атомных пл.

Сразу после Второй мировой войны США, обладая монополией на атомное оружие, начали разработку планов ведения ядерной войны против СССР.



5 марта 1946 года в Фултоне Уинстон Черчилль, окрестив послевоенный период как «Холодная война», призвал США и его союзников готовиться к «горячей» войне против социалистического лагеря. Напомним, уже в 1945 году, еще до окончания Второй Мировой войны, в США был разработан план атомной бомбардировки 20 крупнейших городов СССР (Москва, Ленинград, Горький и др.)

4 апреля 1949 года в Вашингтоне 12 государств: США, Великобритания, Франция, Италия, Канада, Исландия, Португалия, Норвегия, Дания, Голландия, Бельгия и Люксембург подписали Североатлантический договор, направленный против СССР и его союзников.

В ответ на агрессивные устремления США в Варшаве 14 мая 1949 года в целях обеспечения безопасности СССР и его союзников был подписан договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи.

Советский Союз принимает меры к укреплению своей обороноспособности. Создается новое более совершенное вооружение. Для ВМФ строятся новые мощные корабли. В середине 50-х годов на Северный и Тихоокеанский флоты стали поступать дизельные пл, вооруженные крылатыми (проект 665) и баллистическими (проекты 611 и 629) ракетами с ядерными боеголовками.

Учитывая, что Балтийское и Черное моря по международному соглашению были объявлены зонами, в которых запрещалось размещение атомных подводных лодок, такие лодки, после строительства, направлялись в состав Северного и Тихоокеанского флотов, где океанские просторы позволяли в полной мере использовать новые качества и боевые возможности атомоходов.

Первая атомная пл «К-3» проекта 627 поступила в состав ВМФ в начале 60-х годов. В 1960 году первая атомная пл, вооруженная баллистическими ракетами (пларб) проекта 658, была принята в состав ВМФ. В 1967 году была построена головная пларб проекта 667А, предназначенная для нанесения ракетных ударов по береговым объектам противника.

С 1968 года в состав СФ и ТОФ стали поступать многоцелевые атомные пл проектов 671рт и 671ртм, предназначенные для поиска и уничтожения атомных ракетных по и группировок надводных кораблей противника. Самая



*Атомная пл, вооруженная баллистическими ракетами, проекта 667А.*

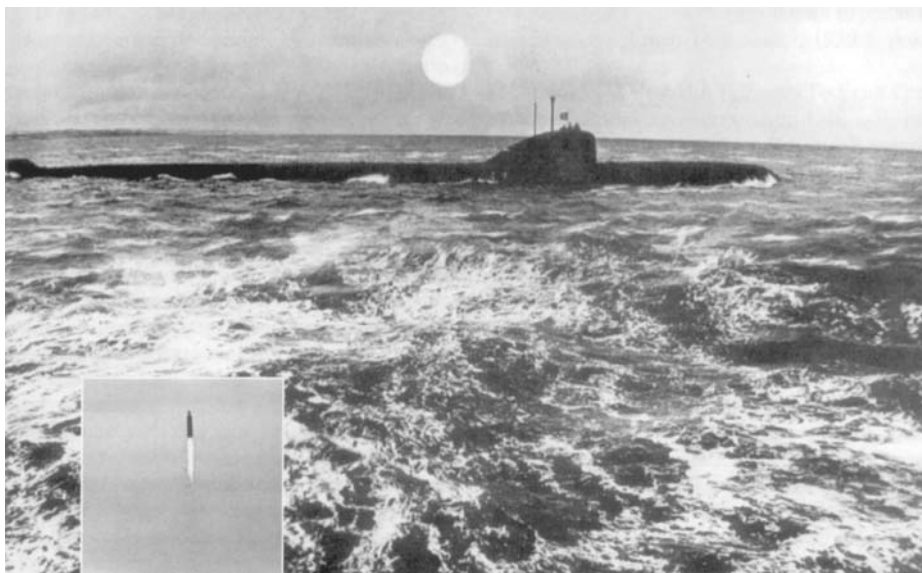


*Работы в атомном реакторе пл*

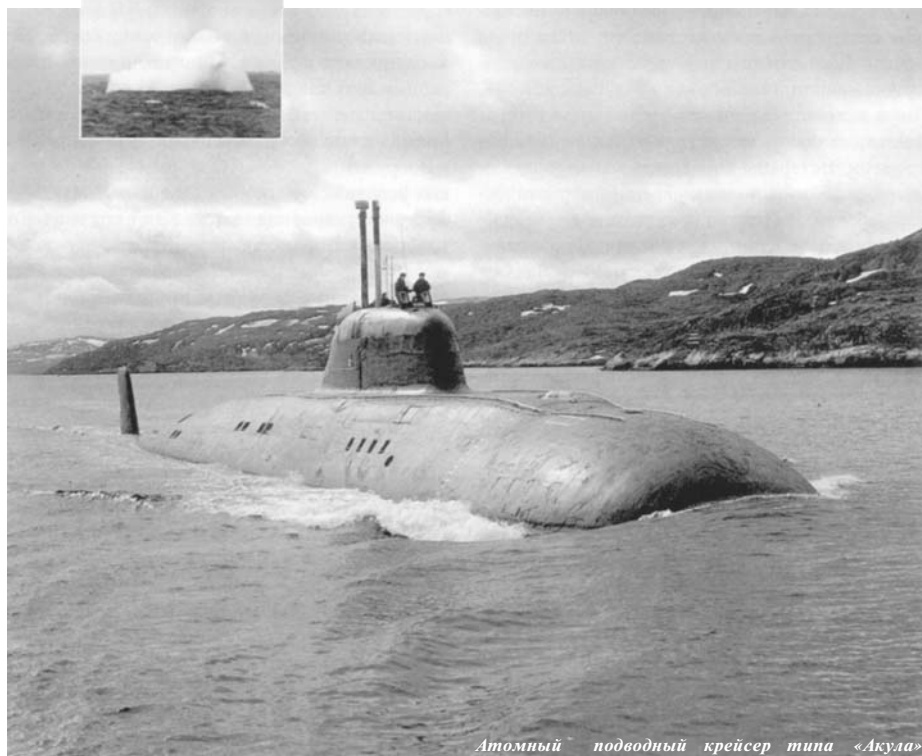
малозумная многоцелевая атомная пл проекта 971 предназначена для ударов по корабельным группировкам и береговым объектам.

В последующие годы промышленностью разрабатываются и строятся ракетные подводные крейсера стратегического назначения (рпксн), несущие на борту 20 ракет с разделяющимися боеголовками, типа «Акула» (пр.941).

Сегодня подводные лодки, и в первую очередь атомный подводный флот, являются надежным щитом России.



*Атомная пл проекта 627*



*Атомный подводный крейсер типа «Акула»*

## ГЛАВА VII. ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

Слово «ветеран» итальянского происхождения. «Vetus» означает - старый, испытанный, опытный. В Древнем Риме солдата, отслужившего положенный срок, называли ветераном (veteranus). Он получал земельный надел или жалование и освобождался от воинских повинностей. Не имевшие прав римского гражданства - получали эти права. В Италии, как и во многих других странах, к ветеранам относятся с уважением и заботятся о их социальном положении. В Советском Союзе военная ветеранская организация была создана в сентябре 1956 года и получила название «Советский комитет ветеранов войны». Впоследствии стали создаваться аналогичные организации в округах и на флотах, а также в республиках, областях (краях) и городах. В те годы ветеранские организации состояли исключительно из участников войны. Да и само слово - «ветеран» - однозначно воспринималось как «участник войны». Лишь значительно позже в организации ветеранов стали поступать ветераны послевоенного времени. Ветераны войны, как мы хорошо помним, активно занимались военно-патриотической работой. Их охотно приглашали в воинские части и гражданские учреждения. Надев парадные мундиры с боевыми орденами и медалями, они с удовольствием шли на встречи с личным составом и молодежью и вдохновенно рассказывали о Великой Отечественной войне, о героизме воинов Армии и Флота, о Победе, и об огромных жертвах, понесенных советским народом в ходе этой войны. Это была очень важная и нужная работа.

Шло время. С годами жизнь ветеранов, как и большей части населения, ухудшалась. Авторитет Вооруженных сил СССР, в результате недальновидной политики некоторых лидеров страны, падал. В 1956 году и в начале 60-х Н.С.Хрущев уволил из Армии более 2 млн. военнослужащих, в том числе и тех, кто совсем немного не дослужил до пенсии. Конечно, после войны Армию нужно было сокращать, однако необходимо было позаботиться об увольняемых, предусмотреть систему мер по

трудоустройству, переподготовке и т.д. И когда многие офицеры, оказавшись на улице, стали обращаться за помощью, Хрущев на всю страну заявил: «Пусть майоры идут на фермы, они еще молодые и вполне могут крутить хвосты бычкам». После таких заявлений первых лиц государства уважение к армии стало резко падать. Я хорошо помню это время. Стало невозможно в форме появляться на улицах и в общественных местах. В очередях при посадке в автобусы, трамваи военнослужащих в форме вытесняли из очереди, зло обзывая нахлебниками и дармоедами. Офицеры, мичманы, прапорщики, чтобы не слышать в свой адрес оскорблений, вынуждены были поверх формы надевать гражданские плащи или держали военную форму в частях и на кораблях. Когда к власти пришел Б.Н.Ельцин, он поспешил заявить на весь мир, что у России нет внешних врагов. Тут же многие чиновники, народные депутаты, СМИ и даже комитеты солдатских матерей стали «полоскать» Армию и Флот. Гражданские воспитывались в духе неприязни к Вооруженным силам. О каком авторитете в таких условиях можно было говорить? Началось массовое уклонение молодежи от призыва. Сокращалось финансирование, военнослужащим месяцами не выдавалось жалование. Корабли и боевая техника из-за отсутствия необходимого финансирования списывались. Продавали за границу за бесценок как лом, целые корабли и даже авианосец. С развалом Советского Союза социальное положение ветеранов стало еще больше ухудшаться. Урезались льготы, завоеванные потом и кровью. Верхом издевательств над ветеранами стала социальная реформа (монетизация), введенная указом Президента России №122 2005 года. Под маркой улучшения социальных условий, разработчики этой постыдной реформы обманули ветеранов, фактически значительно ухудшив их жизнь, особенно тех, кому не исполнилось 60 лет. Президент России принимает меры, чтобы поправить допущенные просчеты социальной реформы, но это пока касается, в основном, Героев, участников и инвалидов войны.

В 1994 году инициативная группа ветеранов флота в составе председателя секции надводных кораблей контр-адмирала Ю.Аристовича, вице-адмирала В.Колмагорова, капитана 1 ранга В.Мельника и других, по согласованию с командующим флотом адмиралом В.Егоровым и при активной поддержке со стороны заместителя начальника политуправления контр-адмирала В.Степанова, выступила с предложением о создании единой ветеранской организации Балтийского флота. 28 мая 1994 года во Дворце культуры моряков состоялось совместное учредительное собрание участников войны и ветеранов ВМФ, на котором была создана общественная организация, получившая официальное название «Союз участников Великой Отечественной войны и ветеранов ВМФ Калининградской области». На собрании был принят Устав организации и избран комитет в составе 18 человек. Председателем комитета избран контр-адмирал Б.Нечитайло. Практически в это же время началось создание ветеранских организаций по другим профессиям.

17 сентября 1994 года на Учредительном собрании подводников, которое проходило в гарнизонном Доме офицеров, был избран комитет в составе 11 человек. В его состав вошли:

1. капитан 1 ранга Валуйсков Валентин Александрович, флагманский специалист ракетного оружия, 1937 г. рождения;

2. капитан 1 ранга Васильчук Николай Федорович, старший помощник начальника штаба эскапл, 1941 г. рождения;

3. капитан 2 ранга Геманов Виктор Степанович, председатель комитета Маринеско, 1932 г. рождения. Впоследствии из комитета вышел по собственному желанию;

4. капитан 1 ранга Демченко Виктор Андреевич, флагманский химик 16-й дивизии пл и 14-й эскапл, 1941 г. рождения;

5. полковник м/с Казанчев Анатолий Георгиевич, флагманский врач 14-й эскапл, 1938 г. рождения;

6. капитан 1 ранга Марасанов Александр Сергеевич, заместитель командира ракетной пл по политической, 1945 г. рождения;

7. капитан 2 ранга Селюк Анатолий Николаевич, флагманский специалист РТС 16 дипл, 1954 г. рождения;

8. капитан 1 ранга Скорб Эдуард Юлианович, флагманский инженер-механик 156-й брпл, 1934 г. рождения;

9. капитан 1 ранга Фатеев Юрий Егорович, флагманский минер 14-й эскапл. 1939 г. рождения;

10. капитан 1 ранга Щербаков Георгий Степанович, командир бригады пл СФ, зам. начальника отдела БП БФ, участник Великой Отечественной войны. 1924 г. рождения;

11. вице адмирал Хромов Николай Елизарович, командир 14-й эскапл, 1931 г. рождения.

Названия должностей указаны на период службы на эскадре.

Председателем комитета был избран Н.Е.Хромов, а его заместителем капитан 2 ранга А.Н.Селюк. На комитете обсудили план работы на оставшиеся 3 месяца 1994 года и распределили членов комитета по основным направлениям деятельности: социальной помощи и защиты ветеранов и членов их семей; героико-патриотической работы; финансово-хозяйственной деятельности; культурно-массовой работы и связи со средствами печати, радио и телевидения. Учитывая приближение 50-летия победы, было особо выделено направление работы с ветеранами - участниками Великой Отечественной войны. Комитет поручил это направление опытному ветерану, участнику войны Г.С.Щербакову. Поручили А.Марасанову организовать учет ветеранов-подводников, а всему комитету работу по вовлечению ветеранов в созданную организацию.

Началась работа по запланированным мероприятиям и по текущим вопросам.

Сразу же после создания ветеранской организации сама жизнь устроила нам экзамен.

Как-то звонит мне бывший сослуживец по эскадре Кузменко Юрий Серафимович (был помощником начальника отделения по кадрам) и просит помочь ему с выделением денежных средств финансовой службой флота в соответствии с договором. После увольнения в запас офицер местом проживания выбрал г.Львов, где находились его родители. Сдал свою квартиру, а взамен ему должны были выдать по заключенному договору ссуду на строительство жилья. 25% от суммы он получил перед отъездом и начал строительство дома. Когда Юрий Серафимович приехал в Калининград за получением оставшейся суммы, начфин флота Савва Леонов, ссылаясь на указание сверху, наотрез отказался выдать деньги. Складывалась тяжелая ситуация. Офицер, уволенный в запас по возрасту сдал в части свою квартиру, в обмен

КОМИТЕТ ВЕТЕРАНОВ-ПОДВОДНИКОВ 2005г.

Председатель  
комитета  
вице-адмирал  
**Н.Е. Хромов**



Заместитель  
председателя  
комитета  
капитан I ранга  
**В.А. Валуи́сков**



Капитан I ранга  
**А.Я. Головченко**



Капитан I ранга  
**В.И. Горбач**



Полковник м/с  
**А.Г. Казанчев**



Капитан I ранга  
**В.А. Котов**



Капитан I ранга  
**А.С. Леонов**



Капитан I ранга  
**А.Н. Пырь**



Капитан I ранга  
**Ю.Е. Фатеев**



Капитан I ранга  
**Ю.С. Шевцов**



Контр-адмирал  
**Л.Д. Шленев**

на получение ссуды, заняв деньги к той сумме, которую выделил флот, как аванс, и начал строительство, и теперь все стало. Уже 3 года его семья ютилась вместе с родственниками в небольшой 2-комнатной квартире. Жили мечтой о своем жилье. Что делать? Мои переговоры с начальником флота С.К.Леоновым результатов не дали. Тогда я обратился к командующему флотом адмиралу В.Егорову. Он внимательно выслушал меня, просмотрел все бумаги по этому вопросу и принял решение в пользу Ю.Кузнецко. Экзамен был выдержан. Нам удалось на первых шагах своей работы помочь ветерану и это нас вдохновляло.

Наступивший 1995 год в деятельности нашей ветеранской организации был особенным. Это год 50-летия Великой Победы советского народа над фашисткой Германией. 30 января также исполнялось 50 лет со дня атаки и потопления экипажем «С-13» под руководством командира пл А.И.Маринеско немецкого лайнера «В.Густлов». Вокруг этих главных событий и строилась работа комитета.

28 января решили провести военно-научную конференцию на тему: «Итоги боевых походов пл «С-13» под командованием А.И.Маринеско». В апреле, накануне Дня Победы, спланировали военно-научную конференцию: «Роль и место подводных лодок Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.». Комитет ветеранов-подводников также принял решение подготовить Командующему и Военному Совету флота представление и ходатайство о присвоении звания героя России командиру пл «Лембит» капитану второго ранга А.Матиясевичу. Я хорошо знал Алексея Михайловича, неоднократно с ним встречался, поэтому комитет мне и поручил подготовку этих документов. На военную службу А.Матиясевич был призван в 1940 году, когда ему уже было 36 лет, из которых 20 Алексей Михайлович отдал торговому флоту. Свой первый боевой поход на пл «Лембит» Матиясевич совершил в августе 1941 года помощником командира пл. А через 2 месяца, в октябре 1941 Матиясевич повел лодку в боевой поход уже командиром. За годы Великой Отечественной войны «Лембит» под командованием А.М.Матиясевича совершила 6 боевых походов, было потоплено 11 транспортов и боевых кораблей общим водоизмещением 18 948 т. Однако, заслуги командира в то время не были достойно оценены. 25 января

1995 года Военный Совет флота рассмотрел предоставленные документы и вынес постановление ходатайствовать о присвоении звания Героя России командиру пл «Лембит» А.М. Матиясевичу. В конце 1995 года пришло радостное известие: Алексею Михайловичу присвоено звание Героя России. Но радость была со слезами на глазах - Матиясевич к этому времени уже скончался. Так и не узнал прославленный герой-подводник, что через 50 лет после Победы признали его заслуги перед Родиной.

25 января 1995 года, в соответствии с планом, провели военно-научную конференцию, посвященную 50-летию атаки пл «С-13» немецкого лайнера «В. Густлов». Это была, пожалуй, одна из самых ярких торпедных атак. Нет нужды останавливаться на подробностях этой атаки, справедливо названной «атакой века». Командир лодки и его экипаж проявили героизм и огромную волю к победе. Смертельно рискуя собой, они сумели потопить огромный фашистский лайнер, на котором удирали сотни высших партийных чинов Рейха и около 3 тысяч полностью подготовленных подводников. И тем самым приблизили День Победы. Мощное общественное мнение сорвало попытки замолчать подвиг восстановило справедливость, и в 1990 году капитану 3 ранга Маринеско Александру Ивановичу было присвоено звание Героя Советского Союза, правда, через 45 лет после «атаки века» и через 27 лет после смерти Маринеско. С докладом па конференции было поручено выступить мне. С содокладами выступили капитан 1 ранга Г.Малашевич на тему «Современное состояние подводного флота России» и капитан 2 ранга В.Геманов «Жизнь и деятельность А.И.Маринеско». Выступающие подчеркнули большой вклад подводных лодок в боевые действия Балтийского флота в годы войны, одобрили признание заслуг командира и экипажа «С-13», а также выразили обеспокоенность современным состоянием подводного флота. На конференции поступило предложение от подводников: 30 января, когда А.И.Маринеско потопил «В. Густлов», сделать профессиональным праздником подводников России.

После конференции Ансамбль песни и пляски флота для подводников и членов их семей дал хороший концерт. Когда прозвучала песня А.Пахмутовой на стихи Н.Добронравова «Усталая подлодка» весь зал встал и долго аплодировал за полюбившуюся песню.

На следующий день, докладывая В.Г.Егорову о результатах только что прошедшей конференции, сообщил Командующему флотом и о поступившем предложении сделать 30 января - днем подводников. Такие предложения поступили и с других флотов. Видимо, в Главном штабе ВМФ внимательно отнеслись к предложениям с флотов и в середине 1995 года вышла директива Главного командующего ВМФ адмирала Ф.Громова № Дф-32, которая устанавливала даты праздников основных классов кораблей и флотских специальностей. Директивой 19 марта определен как День подводника. В этот день император России Николай II подписал указ о выделении миноносцев (так тогда назывались официально подводные лодки) в самостоятельный род кораблей флота. Учитывая, что в 1996 году будет исполняться 90 лет со дня создания Подводных сил России, Главком ВМФ предписал на флотах и флотилиях спланировать и организовать всестороннюю подготовку к юбилейной дате.

30 января 1995 года, в день 50-летия со дня атаки экипажем пл «С-13» «В. Густлова», комитет провел митинг у закладного камня под будущий памятник Маринеско. Собралось много военных пенсионеров и гражданских лиц. Внимательно слушали выступающих ветеранов. Спрашивали, когда будет построен памятник.

После выступлений, участники возложили цветы. Затем подводники подняли боевые сто граммов за прославленный экипаж «С-13» и его отважного командира, Героя Советского Союза, Александра Ивановича Маринеско.

Комитет тщательно готовился к своему профессиональному празднику. Прежде всего, первый раз за всю историю ВМФ нам предстояло официально отмечать День подводника. И в то же время, 19 марта 1996 года исполнялось 90 лет со дня образования Подводных Сил России. К 11 часам на набережной адмирала В.Трибуца, возле закладного камня под будущий памятник А.Маринеско, собралось много народа. Пришли ветераны флота, представители администрации области, мэрии и администрации Ленинградского района, жители Калининграда и даже приехали из близлежащих городов и поселков области. Многие ветераны были с семьями. Празднично одетые и с цветами - все они украшали набережную Трибуца. В своем вступительном слове председатель комитета поздравил всех с праздником и коротко рассказал о



*Закладной камень под будущий памятник А. Маринеско на набережной адмирала Трибуца в Калининграде*

создании Подводных Сил России. Выступающие ветераны флота и представители администрации сердечно поздравили подводников с профессиональным праздником, говорили о подвиге подводников в годы Великой Отечественной войны и их тяжелых буднях в наши дни. Потом ветеран-подводник Никита Ерин читал свои стихи, посвященные празднику подводников. В конце митинга к месту будущего памятника возложили море цветов.

Вечером, в 19 часов, 19 марта начались торжественные мероприятия, посвященные 90-летию создания Подводных Сил России. На праздник прибыло 173 человека. Никогда так много не собиралось ветеранов. Некоторые из них не встречались десятки лет. Оживленный разговор, смех, радость от встречи со своими сослуживцами. При входе адмирала Егорова и его сопровождающих лиц в зал подводники, стоя за столами, дружно приветствовали своего Командующего. Торжественный вечер открыл Председатель Совета ветеранов-подводников вице-адмирал Н.Хромов. Поздравил всех с Днем подводника и предоставил слово Командующему флотом. С большим вниманием и теплотой слушали подводники и гости адмирала В.Егорова. Владимир Григорьевич особо отметил героизм подводников в годы войны и исключительно сложные условия на Балтийском море, в которых пришлось действовать лод-

кам Балтийского флота. Добрые слова были сказаны и в адрес ветеранской организации подводников. В заключение Командующий поздравил всех с 90-летием Подводных Сил России и пригласил выпить за здоровье подводников.

Затем офицер по кадрам флота зачитал ответственные телеграммы командующих других флотов. В частности, Командующий Тихоокеанским флотом, адмирал Куроедов, который еще недавно был начальником штаба Балтийского флота, в своем поздравлении отметил:

«Уважаемый Владимир Григорьевич.

Военный Совет, весь личный состав Тихоокеанского флота горячо и сердечно поздравляют вас, подводников легендарного Балтийского флота со знаменательным событием - 90-летием подводных Сил России. Балтийскому флоту принадлежит первенство в создании первых боевых лодок российского флота, в подготовке экипажей и рождении славных боевых традиций подводников.

Примите наши искренние пожелания морякам-подводникам Балтийского флота успехов в ратном труде, повышения боевой готовности, преумножения славных традиций Балтийских подводников, крепкого здоровья, счастья, бодрости, оптимизма, удачи во всех боевых делах на благо Отечества.

13.3.96 г. В. Куроедов,  
г. Владивосток».

А вот поздравление от командующего Черноморским флотом адмирала В.Кравченко:

«Уважаемые товарищи, боевые друзья!

Военный Совет, моряки-черноморцы горячо и сердечно поздравляют весь личный состав и моряков-подводников со знаменательной датой 90-лстием Подводных Сил России. Примите наши искренние пожелания подводникам флота успехов в ратной труде, повышении боевой готовности, преумножении славных боевых традиций подводного братства, крепкого здоровья, счастья, удачи во всех делах на благо Отечества и флота Российского

В.Кравченко».

Нам особенно приятны были оба эти поздравления: как и В.И.Куроедов, Виктор Андреевич Кравченко, до перевода на Черноморский флот, служил Первым заместителем Командующего БФ, курировал ветеранскую организацию флота и пользовался у ветеранов заслуженным авторитетом.

Поздравления пришли также от Командующего Северным флотом, Военно-Морской Академии. Высших офицерских классов и других соединений и учреждений флотов.

Затем был зачитан приказ Командующего Балтийским флотом с поздравлением и поощрением ветеранов-подводников.

За активное участие в ветеранской работе и в связи с 90-летием Подводных сил России объявлена благодарность ветерану - первому командиру ракетной лодки на Балтийском флоте капитану первого ранга Верховскому Гелию Александровичу, участникам Великой Отечественной войны офицерам-подводникам Строганову Алексею Сергеевичу, Куликову Всеволоду Яковлевичу, старшине 1 статьи Толочко Николаю Митрофановичу и другим, всего 14 человек. Были награждены Почетными грамотами и ценными подарками еще 10 человек.

Все выступающие на вечере, поздравляли подводников с юбилеем, в то же время отмечали, что распад Советского Союза и, так называемые, экономические преобразования нанесли огромный вред боеготовности Балтийского флота. 14-я эскадра подводных лодок, как и другие соединения флота, из-за отсутствия необходимого финансирования на строительство новых кораблей и ремонт, теряют свой основной состав и утрачивают способность выполнять боевые задачи.

## ПЛ «Б-413» - МУЗЕЙ

В 2000 году произошло важное событие в деятельности нашей ветеранской организации. По просьбе директора музея Мирового океана и комитета культуры Правительством России было принято решение о выделении одной подводной лодки Балтийского флота под музей. Командующий БФ выделил для этих целей пл 641 проекта «Б-413», находящуюся в Кронштадте на завершающем этапе ремонта. Лодка в конце 1999 года прибыла в Калининград и через некоторое время стала на СРЗ «Янтарь» для переоборудования под музей. Вскоре вызывает меня Командующий флотом В.Г.Егоров и говорит:

- Ко мне обратились С.Г.Сивкова - директор музея Мирового океана с просьбой помочь ей по вопросам переоборудования и подготовки лодки под музей. Свяжитесь с ней и договоритесь обо всем.



До этого мы уже встречались со Светланой Геннадьевной и я немало слышал хороших слов в ее адрес. По телефону договорились о встрече прямо в музее Мирового океана, и что я буду с группой офицеров-подводников. В назначенный день и час мы прибыли в музей. Со мной бывший начальник Технического управления контр-адмирал И.Леонтенко, зам начальника минно-торпедного отдела флота капитан 1 ранга Ю.Фатеев, флагманский специалист ракетно-артиллерийского вооружения капитан 1 ранга В.Валуйков, командир бригады лодок капитан 1 ранга А.Леонов, командир подводной лодки капитан 1 ранга О.Руденко и другие ветераны - специалисты отделов и служб флота. Состоялся продолжительный, по отдельным вопросам, противоречивый разговор. По-разному оценивались специалистами подходы к переоборудованию, составу команды лодки-музея, оборудованию места стоянки, организации экскурсий и т.д. Эти вопросы обсуждались и на последующих заседаниях рабочей группы. Важность первого заседания состояла в том, что нам удалось договориться по принципиальному вопросу - как переоборудовать лодку: оставить ее на плаву и сохранить в отсеках все ее основные механизмы, или пл поставить на бетонные подушки, а отсеки, убрав из них большинство механизмов и систем, оборудовать стендами, разместить на них необходимую информацию, как это уже было сделано на Тихоокеанском флоте, во Владивостоке: пл «С-56» вытащили на стенку и установили ее на бетонном постаменте, а



*Мемориал морякам-подводникам - пл «С-56» во Владивостоке*



*Мемориал морякам-подводникам - пл «Д-2» в Санкт-Петербурге*

*Мемориал морякам-подводникам - пл «Б-413» на набережной Петра Великого в Калининграде*





*Иностранная делегация в одном из отсеков лодки-музея*

отсеки превратили в береговой музей. Лодка потеряла свою ценность, по сути своей. Так же было сделано и на Северном флоте, в Североморске. Пл «К-21», на которой в годы войны командиром был Герой Советского Союза Лунин Николай Александрович, поставили на берегу, из отсеков убрали всю технику и в освободившееся места установили музейные стенды. Мы знали, что во всем мире уже имеется около 100 лодок, переоборудованных под музеи, рестораны и другие увеселительные заведения, но нигде, ни в одной стране, не было такой лодки-музея, какую предлагала рабочая группа: оставить «Б-413» на плаву и сохранить в отсеках все основные механизмы.

В ходе переоборудования «Б-413» члены комитета совместно с представителями Технического управления и других служб флота постоянно консультировались и помогали в решении всех возникающих вопросов. По просьбе директора музея мы еще до выхода лодки из завода решали вопросы снабжения лодки имуществом. Ю.Фатеев позаботился о поставке на пл практической торпеды и мины. Вещевая и продовольственная службы готовили комплекты по-

стельного имущества и кухонного инвентаря. Рабочая группа ветеранов под руководством А.Леонова разрабатывала и отпечатала комплект документов по подготовке экскурсоводов и методику проведения экскурсий. С прибытием «Б-413» к стенке набережной Петра Великого коллектив музея Мирового океана и экипаж лодки проделал огромную работу по окончательной подготовке лодке-музея. Буквально день и ночь шла покраска корпуса и отсеков, устанавливались макеты и стенды, оборудовались каюты.

2 июля 2000 года на набережной Петра Великого, у лодки, состоялся митинг, посвященный открытию в городе Калининграде музея-подводной лодки «Б-413». На митинге присутствовали Командующий флотом адмирал В.Г.Егоров, мэр города Ю.А.Савенко, ветераны-подводники, представители администрации, жители города. Открывая митинг, С.Г.Сивкова выразила благодарность за помощь коллективу СРЗ «Янтарь», командиру флотом, мэру города, ветеранам-подводникам, экипажу пл «Б-413» и сотрудникам музея Мирового океана.

Вот уже более 5 лет жители и гости Калининграда с неослабевающим интересом посещают лодку-музей, живо интересуясь жизнью и бытом подводников.

Совсем недавно к нам в Калининград приехал крупный руководитель по туризму Канаев Сергей Владимирович и мы решили пригласить его на лодку-музей. На экскурсии вместе с нами были и другие посетители. И я вновь увидел насколько большой интерес проявляют люди к лодке, ее устройству, службе и быту подводников. Они порой задают наивные вопросы, например, а где окна, через которые подводники наблюдают за окружающей обстановкой, а одна женщина удивилась, когда экскурсовод показал каюту командира лодки во втором отсеке, и сказала, что это не каюта, а шкаф. Экскурсантов безумно удивляет малюсенький камбуз лодки, на котором кок (повар) готовит пищу на 80-90 человек при жариле до 50-60°C. Любят смотреть в перископ и удивляются: как это здорово придумано. Лишний раз я убедился какую огромную пользу сегодня приносит лодка-музей «Б-413» в воспитании у населения Калининграда и его гостей уважения к тяжелой, но ро-

*Экипаж  
лодки-музея*      *подводной  
«Б-413»*



мантической службе подводников, уважения к Военно-морскому флоту в целом. А Сергей Георгиевич - наш гость, впервые посетивший подводную лодку сказал, что он и не представлял, как много механизмов, приборов и систем размещено в отсеках пл, насколько хорошо нужно быть подготовленным, чтобы уверенно управлять этой сложнейшей техникой. Его также изумили высокий патриотизм и любовь подводников к своей профессии. Не могу здесь не сказать добрых слов в адрес экипажа лодки-музея «Б-413». Возглавляет экипаж командир пл капитан 2 ранга Шалюгин Владимир Иванович, опытный подводник, прослуживший долгие годы на Северном флоте. Старший помощник командира пл капитан 2 ранга Баврин Евгений Павлович. Эти два руководителя с небольшим экипажем поддерживают на должном уровне высокую организацию, чистоту и порядок, проводят интересные экскурсии по подводной лодке. Огромным уважением у сотрудников Музея и среди посетителей лодки пользуется капитан 3 ранга Л.Игнатов. Его экскурсии всегда отличаются глубоким знанием подводного дела и высоким патриотизмом. Л.Игнатов хорошо знает немецкий язык, и когда к нам прибыла делегация подводников из города Фленсбурга, Леопольд Константинович на высоком уровне провел с ними экскурсию по подводной лодке.

#### **ОТДАНИЕ ВОИНСКИХ ПОЧЕСТЕЙ ЭКИПАЖУ «С-8»**

В 1999 году шведские рыбаки во время лова рыбы у южной оконечности острова Эланд неоднократно цеплялись за какой-то предмет, а при попытке освободиться от зацепа сильно рвали свой трал. Уйти бы из этого района от греха подальше, да уж очень уловистое было это место. Однажды зацеп был очень сильным и рыбаки вызвали водолазов. Спустившись к месту зацепа водолазы обнаружили подводную лодку. Произвели подводные съемки, по которым установили, что это советская подводная лодка. Помню, пресса незамедлительно воспользовалась полученной информацией и стала нагнетать обстановку. Газеты, радио изощрялись как только могли, рассказывая, что у берегов Швеции русских подводных лодок, больше, чем седелки. Когда отношения между нами улучшились, Швеция передала отснятую пленку России и она в итоге попала в штаб Балтийского флота. Начальник штаба флота поручил мне просмотреть пленку и определить, какая лодка обнаружена шведскими рыбаками. Рабочая группа внимательно просмотрела несколько раз пленку. Что это была лодка типа С-IX серии мне было ясно сразу, т.к. я начинал свою службу на «С-24» именно этого проекта. На

левом борту ограждения боевой рубки просматривалась цифра, похожая на «8» или «6». точно определить было невозможно, т.к. рубка была сильно повреждена. Кроме того, в результате заиливания корпуса лодки и недостаточной освещенности, невозможно было сделать окончательное заключение. Тогда мы обратились к официальным источникам. Книга «Боевые действия подводных лодок Балтийского флота» в томе II указывала, что «С-8» погибла в Финском заливе, когда совершила переход в назначенный район боевых действий к острову Эланд. Такой вывод был сделан штабом флота в 1941 году на основании того, что командир лодки капитан лейтенант И.Браун с окончанием форсирования Финского залива должен был донести на КП флота. Донесения от командира не поступило и флот посчитал, что «С-8» погибла подорвавшись на mine в районе острова Осмусаар 12-14 октября 1941 года. «С-6», командир капитан-лейтенант Н.Кулыгин, вышла из Таллинна 6 августа 1941 года и должна была действовать в районе острова Борнхольм. В установленные сроки лодка на связь не вышла, на запросы КП флота не ответила. Официально считалось, что лодка погибла в своем районе боевых действий от противолодочных сил противника. Однако в немецких архивах указывалось, что «С-6» могла погибнуть в Финском заливе при атаке ее немецкой пл «U-142». Но «U-142», выпустив две торпеды по «С-6», шедшей в надводном положении, промахнулась. Однако в архиве предполагалось, что «С-6», уклоняясь от торпед противника срочным погружением, из-за допущенных ошибок в управлении погибла. Такой вариант исключать было нельзя, т.к. командир на «С-6» был назначен только за 2 недели до выхода в боевой поход. До этого Н.Кулыгин служил на пл типа «М». Немцы также не исключали, что «С-6» могла погибнуть от подрыва на mine в районе к юго-востоку от острова Эланд. Таким образом, изучая официальные документы, мы не пришли к однозначному выводу. Получалось и «С-6», и «С-8», каждая из них, могла быть в месте обнаружения затонувшей лодки к юго-западу от острова Эланд. Оставалось одно, еще раз тщательно изучить пленку. С помощью специалистов путем выделения крупным планом сомнительных мест пленки мы пришли к заключению, что затонувшей лодкой в районе острова Эланд является «С-8».

Выходило, что С-8 погибла не в Финском заливе, как считал в то время штаб флота, а в назначенном ей районе боевых действий у острова Эланд. Отсутствие донесения на КП флота после окончания форсирования минных заграждений в Финском заливе можно объяснить выходом из строя средств связи лодки. После этого между Командующими Балтийским и Шведским флотами была достигнута договоренность о совместных мероприятиях по отдаче воинских почестей «С-8».

25 мая 2000 года флагман Балтийского флота эсминец «Настойчивый» под флагом командующего флотом адмирала В.Егорова взял курс к шведскому острову Эланд. На борту родственники моряков: Дергачева Людмила Александровна - дочь Дергачева Александра Яковлевича - командира БЧ-V «С-8», Рябинин Геннадий Александрович - сын старшего политука «С-6» Рябинина Александра Петровича. Другие приглашенные родственники не прибыли по разным семейным причинам. На борту также группа офицеров штаба флота и оперативного управления во главе с капитаном 1 ранга А.Джуренко, группа ветеранов-подводников. В составе группы адмиралы Н.Е.Хромов, Е.В.Хренов, П.В.Кашаускас, Л.Д.Шлепнев, капитаны 1 ранга В.А.Валуисков, Ю.Е.Фатеев. В.П.Коломиец и капитан 2 ранга И.И.Железнов. Православную церковь представлял настоятель морского собора города Балтийска иеромонах Сафроний. На переходе морем ветераны-подводники выступили перед личным составом эсминца «Настойчивый» с беседами о подводном флоте России, о боевых действиях подводных лодок Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны.

При подходе к точке рандеву на эсминце «Настойчивый» пришло сообщение из штаба ВМС Швеции, что в связи с ухудшением погоды шведская группа, возглавляемая Генеральным инспектором ВМС Швеции контр-адмиралом Торсегеном Линдом спланировала прибыть на борг эсминца не катером, а вертолетом. Действительно, примерно через один час в воздухе появился шведский вертолет, который в условиях свежей погоды мастерски высадил группу, в составе которой были представитель МИД Белоруссии в Швеции Н.В.Керножицкий и МИД Украины в Швеции А.Л.Семенчук, а также водолазы, обнаружившие затонувшую «С-8». Без задержки «Настойчивый» из точки рандеву взял курс к месту гибели лодки. С подходом в назна-

ценную точку началась уже заранее подготовленная церемония по отданию воинских почестей экипажу «С-8». К началу церемонии на баке (носовой палубе) был выстроен личный состав «Настойчивого». Возле небольшой трибуны находились родственники, офицеры штабов Балтийского флота и Швеции, ветераны флота.

Косматые тучи нависли над седой Балтикой. Моросит мелкий дождь. Порывистый ветер. Природа как бы оплакивает гибель экипажа «С-8». «Настойчивый» подходит к точке, где на глубине в 41 метр лежит погибшая в октябре 1941 года подводная лодка «С-8» вместе со всем своим экипажем - 48 человек. Место гибели лодки точно известно. Шведские рыбаки выставили здесь вежу, чтобы, видимо, не рвать больше свои сети. С прибытием в точку эсминец застопорил ход. К месту проведения митинга прибывает адмирал В.Г.Егоров в сопровождении представителей ВМС Швеции, офицеров штаба и ветеранов флота. Все с цветами. Звучит траурная мелодия. Начинается митинг по отданию воинских почестей. Его открывает заместитель командира эсминца по воспитательной работе капитан 2 ранга Стряпков Владимир Александрович и предоставляет слово командующему флотом. В.Г.Егоров благодарит Генерального инспектора ВМС Швеции контр-адмирала Торстена Линда, представитель МИД Белоруссии и Украины в Швеции, родственников, ветеранов флота за участие в проводимых Балтийским флотом мероприятиях:

- Мы сегодня отдаем воинские почести экипажу «С-8», одной из 38 подводных лодок Балтийского флота, погибших в годы Великой Отечественной войны. Нам пока неизвестны причины гибели этой лодки. Официально считалось, что «С-8» погибла в Финском заливе при развертывании в район боевых действий. Однако, по предоставленной шведской стороне пленке и анализу других материалов, ветеранам-подводникам во главе с Н.Е.Хромовым удалось установить, что не в Финском заливе, а именно в этом районе погибла «С-8», командир капитан-лейтенант Н.Браун. Экипаж 48 человек. Это важная миссия. Нам предстоит большая работа по поиску мест гибели подводных лодок в годы Великой Отечественной войны. Работа будет более эффективной, если в ней будут участвовать другие страны Балтийского региона. И наша совместная работа со Швеци-



ей подтверждает это. Вечная слава и память героям-подводникам, отдавшим свою жизнь за свободу и независимость нашей Родины!

Затем выступили контр-адмирал Торстен Линд и вице-адмирал Н.Хромов. От имени родственников выступила Дергачева Людмила Александровна, дочь командира БЧ-В «С-8». Со слезами на глазах говорила она о тяжелой утрате, постигшей ее семью. «До сегодняшнего дня мы не знали, где именно погиб наш отец, сожалели, что не могли исполнить долг христианина - похоронить отца. Сегодня с моего сердца упал камень. Я вместе с вами участвую в похоронах, в отдании почестей моему отцу и всему экипажу подводной лодки «С-8». Спасибо вам, Владимир Григорьевич, спасибо всем морякам Балтийского флота и представителям Швеции за добрую миссию, за принятое решение выйти в море к месту гибели и отдать воинские почести погибшему экипажу «С-8».

Затем началась служба благодарения и за упокой погибших. Установилась тишина. Лишь под негромкую траурную мелодию слышен был скорбный голос отца Сафрония, который произносил фамилию очередного подводника «С-8» и просил Бога упокоить погибшего. Вот назван последний, 48-й, член экипажа строевой краснофлотец Анисимов Виктор Петрович, 1919 года рождения из деревни Базулино Московской области. Тогда, в 1941 году, ему было всего 22 года.

Заканчивается служба, и церемония во главе с Командующим флотом и Генеральным инспектором ВМС Швеции с венками и цветами медленно направляется к правому борту корабля. Поочередно, медленно под звуки музыки опускались венки и цветы на воду, и они потом проплыли вдоль борта идущего самым малым ходом эсминца, оставаясь в районе вместе с экипажем «С-8».

Вечная слава и покой погибшим подвонникам!

Вскоре появился шведский вертолет, который также ловко, как высадил, забрал с палубы «Настойчивого» группу во главе с контр-адмиралом Торстенем Линдом, после чего эсминец лег на курс в Балтийск.

На переходе в базу командующий флотом собрал в кают-компании родственников и всех, принимавших участие в церемонии, и поблагодарил за проделанную работу. Командир эсминца «Настойчивый» капитан 2 ранга Ю.В.Щурак и его заместитель по воспитательной работе капитан 2 ранга В.А.Стряпков поблагодарили нас за проведенные беседы с личным составом и подарили всем фотографии эсминца «Настойчивый» и снятые эпизоды церемонии.

### ОТКРЫТИЕ ПАМЯТНИКА А.И.МАРИНЕСКО

27 июля 2001 года, в день праздника Военно-Морского флота на набережной адмирала Трибуца в Калининграде состоялось открытие памятника командиру пл «С-13» капитану 3 ранга А.И.Маринеско и его экипажу. Работы по строительству памятника вел председатель комитета Маринеско капитан 2 ранга В.С.Геманов. Строительство шло очень долго и сложно. Сроки открытия памятника переносились более 5 раз. На многочисленные вопросы жителей Калининграда к мэру города: когда будет построен памятник? Ю.А.Савенко вынужден был через «Калининградскую правду» давать разъяснения и, в который раз, заверять, что памятник Маринеско будет открыт в октябре 1999 года. Однако и в эти сроки памятник не был открыт. Уже в конце 2000 года мэр обратился за помощью к Командующему флотом адмиралу В.П.Валуеву, который пригласил меня к себе в кабинет и попросил возглавить работы по строительству памятника. Командующий поставил срок открытия памятника к празднованию Дня Военно-Морского флота 27 июля 2001 года. Времени оставалось немного, а работы уйма. Мы встретились с В.Гемановым и обговорили все узкие места. Оказывается, как сообщил Виктор Степанович, работы срываются из-за отсутствия на заводе «Балткран» места для отливки деталей памятника. У завода свой напряженный план, пояснил Виктор Степанович, и мы не можем к ним вклиниться. Кроме того,

не было специального светлого песка, который привозится из-за границы и без которого нельзя делать отливку. В запланированный день мы встретились с начальником цеха, где отливались детали - Александром Николаевичем Поповым. Я объяснил ситуацию и попросил помочь нам. На месте мы решили все вопросы. «Песок у нас есть, место и время для отливки деталей памятника тоже выделим, - сказал Александр Николаевич. - Нужно почаще приходить ко мне и планировать свои работы». Я попросил ветерана-подводника инженер-капитана 2 ранга И.Железнова возглавить этот участок работы. Занятый своими работами Илья Иванович с трудом согласился. Кажется, работы пошли. Через некоторое время звонит мне И.Железнов и говорит, что мастер по отливке деталей Э.Романенко, с которым В.Геманов заключил ранее договор, отказывается от работы, т.к. в нарушение условий договора, ему не выплачены деньги. С трудом мне удалось, под личные гарантии, уговорить мастера продолжить работы. Наконец, уже в июне, все детали памятника Маринеско были отлиты и, в соответствии с договоренностью Командующего флотом с руководством СРЗ «Янтарь», мы доставили «расклеванного» Маринеско на завод. Там предстояло выполнить большой объем работ по зачистке



Памятник А. И. Маринеско

неровностей и шероховатостей деталей, подгонке их для сварки, заделыванию швов, тонировке и покраске. Завод, несмотря на большую загруженность, при деловом контакте с Командующим флотом и с Советом ветеранов-подводников, в установленные сроки качественно выполнил все работы. Скульптор памятника Федор Мороз день и ночь находился в цехе, т. к. под его личным руководством осуществлялось приведение памятника в образцовое состояние.

Рано утром 26 июля 2001 года спланировали перевозку памятника Маринеско к месту его установки на набережной Трибуца. Администрация мэрии к этому времени под руководством бывшего подводника ТОФ В.С.Степыгина выполнила запланированный объем работ и подготовила место для памятника. Когда доставили на трейлере памятник и подошел заказанный нами кран, оказалось, что вылета стрелы не хватает, чтобы установить скульптуру на место. С трудом удалось подвинуть кран и поставить памятник на приготовленное место. Рабочие завода «Янтарь» надежно прикрепили его к фундаменту. Оставшийся день и утро следующего дня скульптор Ф.Мороз приводил в праздничный вид свое детище. Скульптура получилась достойной подвигу. Александр Иванович у перископа. После замера очередного пеленга на объект атаки (как мне представляется, что это было 9 февраля 1945 года, когда А.И.Маринеско успешно атаковал легкий крейсер «Генерал фон Штойбен») он принимает решение на атаку обнаруженной цели торпедами из кормовых аппаратов. Еще миг и две стальные сигары, вырвавшись из кормовых аппаратов, достигнут крейсер. Затем следует два мощных взрыва торпед, а через несколько секунд еще один, более сильный - это произошла детонация боезапаса, и «Генерал фон Штойбен» почти моментально уйдет под воду, унося в пучину более 3 тысяч солдат фашистской Германии. Это было на завершающем этапе Великой Отечественной войны, в 1945 году.

А 27 июля 2001 года, в День ВМФ, в 11 часов состоялся митинг, посвященный открытию памятника А.И.Маринеско и его героическому экипажу. На открытие памятника прибыл Командующий БФ адмирал В.Валуев, под руководством которого были выполнены все основные работы по строительству памятника. Здесь представители мэрии и областной адми-



*Дочь А.И. Маринеско, Элеонора, выступает на торжествах по случаю открытия его памятника в Калининграде*

нистрации, офицеры флота и ветераны-подводники - их больше всего. Как-никак, а митинг посвящен знаменитому моряку-подводнику А.И.Маринеско и его экипажу «С-13».

На открытие памятника прибыла дочь Маринеско Элеонора. На митинге выступил командующий флотом адмирал В.Валуев, опытный подводник, выступали представители админи-



*Ветераны-подводники возле памятника А.И. Маринеско*

страции города и Ленинградского района, на территории которого установили памятник прославленному командиру «С-13». Выступила дочь Александра Ивановича - Элеонора. Митинг прошел в торжественной обстановке. Было много цветов и были хорошие слова в адрес А.И.Маринеско и его экипажа.

Комитет ветеранской организации, подводя итоги работы по памятнику Маринеско, отметил с удовлетворением, что и этот пункт наших планов также выполнен. И теперь Командующему флотом и мэру Калининграда не нужно объяснять, когда же наконец будет построен памятник.

### **УЧАСТИЕ В РАБОТЕ УЧРЕДИТЕЛЬНОГО СЪЕЗДА**

В 2002 году, 29 ноября, в Санкт-Петербурге открылся Учредительный съезд ветеранов подводного флота и моряков-подводников. Съезд проходил в актовом зале военно-морской академии им. Н.Г.Кузнецова. На съезде с докладом от имени оргкомитета выступил адмирал В.Н.Поникаровский. Цель съезда, отметил докладчик, объединить усилия общественных организаций подводников разных поколений, которые готовы отстаивать интересы всех представителей нашей трудной, почитаемой в народе и значимой для государства профессии. Эффективнее всего это сделать, объединившись в Союз или Ассоциацию. Далее докладчик отметил, что сегодня в Санкт-Петербурге, Москве и других городах созданы и работают многочисленные организации ветеранов-подводников. Только в Санкт-Петербурге действует Объединенный Совет ветеранов-подводников, клуб офицеров-подводников и другие, насчитывающие в своих рядах более 5 тысяч подводников. В Москве под руководством адмирала флота В.Н.Чернавина действует Союз офицеров-подводников. В Североморске, Калининграде, Владивостоке работают региональные организации. Нет сомнения в том, что все эти организации, большие и малые, ведут в силу своих возможностей, важную работу.

Однако, в силу регионального принципа их создания, они не в состоянии радикально защищать ветеранов от произвола чиновников и решать другие серьезные задачи. Сегодня по нашим подсчетам в России, СНГ и Балтии

проживает около 300 тысяч подводников. Если мы все объединимся это будет огромная сила!

Накануне съезда была предпринята попытка организаций Санкт-Петербурга и Москвы объединить усилия в подготовке и проведении Учредительного съезда подводников. Однако, этого сделать не удалось. Москва, где ветеранское движение возглавляет авторитетный подводник, Герой Советского Союза адмирал флота В.Н.Чернавин. считала, что объединение должно проходить вокруг московских подводников и съезд нужно провести в Москве. Санкт-Петербург - столица моряков, в лице не менее известного подводника адмирала В.Н.Поникаровского, исходила из того, что в Санкт-Петербурге находится наибольшее число подводников, особенно ветеранов. Здесь Петром 1 был создан российский флот, здесь впервые в России была построена первая подводная лодка. В Санкт-Петербурге находятся основные военно-морские заведения - Военно-морская Академия, Высшие офицерские классы моряков, институты ВМФ.

Согласие так и не было достигнуто. Москва и Санкт-Петербург две столицы России - не договорились. Считая задачу объединения усилий подводников в борьбе за свои социальные права выше возникших разногласий, подводники Санкт-Петербурга во главе с адмиралом В.Поникаровским решили провести Учредительный съезд самостоятельно. Осенью 2001 года был создан Оргкомитет в количестве 30 человек, который возглавил подводник контр-адмирал В.М.Монастыршин. В течение года Оргкомитет провел огромную работу по подготовке Учредительного съезда.

В мае 2002 года позвонил мне из Санкт-Петербурга контр-адмирал В.Бобровский, который вошел в состав Оргкомитета и сообщил, что на днях он приедет в Калининград и хотел бы встретиться со мной. Вскоре Валерий Александрович был у меня и подробно рассказал о подготовке Учредительного съезда. Оргкомитет предлагает нам калининградцам - принять участие в работе съезда. На заседании комитета мы обсудили предложение Оргкомитета, и большинство высказалось за участие нашей организации в работе съезда. Делегатами на съезд утверждены три человека - А.С.Леонов, А.Г.Казанчев и Н.Е.Хромов. 28 ноября 2002 года делегация от калининградской организации ветеранов-подводников прибыла поез-



лом в Санкт-Петербург. Стояла сильная стужа. Мы приехали, одетые по-осеннему, а тут в день открытия съезда ртутный столбик термометра опустился до -30° С. Хорошо, что мы разместились в гостинице Ленинградского военного округа на Каменном острове, и до Академии, где проходил съезд, - рукой подать. Накануне съезда мне позвонил В.Бобровский и передал просьбу В.Поникаровского прибыть к нему к 9-00. Собрались в кабинете начальника Академии заместитель Главкома ВМФ адмирал М.Захаренко, В.Поникаровский, В.Бобровский, Р.Голосов и другие. Валентин Николаевич проинформировал нас по обстановке. Сказал, что от В.Чернавина на съезде в качестве наблюдателя примет участие контр-адмирал Б.Букетов, служивший в свое время начальником штаба 40-й брп в Лиепае.

В работе съезда приняли участие Гаджиева Галина Магомедовна - дочь прославленного подводника Северного флота, и Ирина Лячина - жена командира погибшего «Курска». Среди делегатов - один из старейших подводников капитан 1 ранга Цветко Владимир Петрович. В 1938 году он уже командовал подводной лодкой типа «М». Ему исполнился 91 год, и он, по-прежнему, находится в строю. Делегаты бурными аплодисментами встретили гостей.

В первый день работы, кроме основного доклада, был сделан доклад мандатной комиссии. Приведу некоторые данные из этого доклада.

1. На Учреди тельном Съезде Международной Ассоциации общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников присутствовало 420 человек.

2. Зарегистрировались 48 делегаций общественных организаций из 41 региона. В том числе из 34 регионов в России, 3-х регионов Украины, а также Белоруссии, Армении, Латвии и Эстонии. Из Литвы получено приветствие адмирала флотилии Раймонда Балтушки. Хорошо знаю Раймонда Владовича, он служил на 14-й эскадре пл флагманским штурманом, исключительно добросовестный и порядочный офицер, мастер военного дела. Он пользовался огромным уважением среди всех подводников эскадры. Впоследствии служил главным штурманом флота, а с развалом СССР переехал на свою родину, в Литву.

Интересно, что средний возраст делегатов составил 55 лет. Это показатель того, что на съезд прибыли умудренные опытом службы ветераны подводного флота. Старше 70 лет было

56 делегатов. На съезде среди делегатов были матросы, старшины, мичманы.

3. Среди делегатов адмиралов - 82, командиров подводных лодок - основной фигуры на флоте - 62, командиров соединений 17, командующих флотилиями - 4, заместителей командующих флотами - 4, командующий флотом - 1. Это адмирал Аркадий Петрович Михайловский - известный подводник, прекрасный организатор, доктор наук.

4. Съезд представляли семь Героев Советского Союза, два Героя Социалистического Труда, пять Героев России, три лауреата Государственных премий, пять академиков.

Что и говорить, эти люди достойно представляли Учредительный съезд подводников.

Съезд утвердил официальное название организации подводников - «Международная ассоциация общественных организаций ветеранов подводного флота и моряков-подводников», утвердил также Устав Ассоциации. На Съезде избраны руководящие органы Ассоциации - Совет и дирекция Совета Ассоциации

Президентом Ассоциации единогласно был избран адмирал Поникаровский Валентин Николаевич. Генеральным директором Ассоциации был избран контр-адмирал В.Н.Монастыршин. Избраны также 4 вице-президента: по Северному флоту - вице-адмирал Ю.И.Бояркин, по Балтийскому флоту - вице-адмирал Н.Е.Хромов, по Тихоокеанскому флоту - вице-адмирал Б.Ф.Приходько и по Москве - вице-адмирал Р.А.Голосов. Вечером в актовом зале академии был дан концерт, в котором приняли участие, в основном, артисты самодеятельных коллективов воинских частей и учреждений Санкт-Петербурга и Кронштадта.

Во второй день - 30 ноября - делегаты выехали на Серафимовское кладбище, где возложили цветы и венки командиру и экипажу апл «Курск», руководящему составу Тихоокеанского флота, погибших в авиакатастрофе, и другим морякам-подводникам. На кладбище у нас произошла встреча с сослуживцами по 14-й эскапл, которые проживают в Санкт-Петербурге. Пришли Валерий Федорович Романовский, который служил на эскадре командиром 22-й бригады. Его рассказы помещены в главу воспоминаний. Оптимист, чудесный рассказчик анекдотов, шуток и прибауток, высокий и симпатичный, он всегда пользовался успехом у сослуживцев, и не только - женщины не чаяли в нем души. С ним были Дмитрий Павлович Гнатюк. Умница и

симпатия. Прекрасно отслужил на всех лодочных должностях, был авторитетом среди командиров лодок эскадры. Последние годы перед увольнением командовал подводной лодкой-ракетоносцем. Пришел и Виктор Прокопьевич Науменко, который ушел со службы с должности заместителя командира 22-й бригады подводных лодок. Служака до мозга костей. Когда командовал подводной лодкой «С-300», не один раз завоевывал призы Главкома ВМФ и Командующего флотом. Мастер торпедного удара. Был в группе и Николай Васильевич Марков или «Маркони», как его называли в кругу командиров. Командовал он ракетной лодкой «Б-93». По характеру «Маркони» был спокойным и неторопливым. Над ним отцы-командиры часто подшучивали, но он был непробиваем.

После проведения официальных мероприятий на Серафимовском кладбище знатоки этих мест повели всю группу (собралось всего 9 человек) в ближайшее кафе. Мороз по-прежнему не ослабевал. Мы ввалились в холодное помещение кафе, и хозяйка почему-то еще долго готовила простецкую закуску. Шел душевный разговор. Вспоминали эпизоды из совместной службы. Подняли рюмки за тех, кого уже нет с нами - за Славу Шулика, командира «С-187», одного из лучших мастеров торпедной атаки. Он внешне не впечатлял. Старообразное его лицо продолжал широкий лоб и большая, почти до затылка лысина. Один из немногих командиров лодок, кто красивую одежду моряка носил как-то неряшливо. Удивительно, что у Славы была жена-красавица. Говорили, что в Военном городке Лиепаи это была самая красивая женщина. Мы знали, что Шулика очень сильно любил свою жену, но она ему, видимо, изменяла. Во всяком случае, так говорили. Тогда я служил командиром 40-й бригады лодок в Лиепае, и В.Шулика, как командир пл «С-187», входил в состав этой бригады. Заместителем по политической части у меня был прекрасный человек Василий Кириллович Шуткин. Лучшее родного отца он был для всего личного состава бригады. Шуткины дружил семьями с Шуликами. И он мне вполне серьезно не раз говорил, что жена Шулика ему не изменяет, это все пустые разговоры. Может быть и так, только знаю, что командир Шулика из-за жены часто попивал. Потом, уже уволившись в запас, он переехал в Ленинград и там вскоре скончался.

В рядах подводников не было к этому времени командиров В.Шумилова, А.С.Панкова,

В.Я.Бунина, командира 22-й бригады контр-адмирала Ю.И.Фелюнькина, командира 16-й дивизии контр-адмирала Р.А.Анохина и других. Стоя, не чокаясь, мы выпили за них и за всех тех, кто в годы войны и послевоенного периода погиб или ушел из жизни по каким-то другим причинам.

Через полтора часа разошлись. Кто-то топился домой, у кого-то остались еще не выполненные поручения. Нам, калининградцам, надо было готовиться к отъезду. Такие встречи дорожкой стоят. Они возвращают в обстановку той напряженной службы 70-х годов, когда все мы служили по совести, когда были налицо результаты, которыми мы имели право гордиться.

Вернувшись из Санкт-Петербурга, группа отчиталась на заседании комитета по работе Съезда.

2-й Съезд ветеранов-подводников состоялся 23 октября 2004 года. На день работы Съезда, как было указано в отчетном докладе Президента Ассоциации, делегаты представляли интересы уже более 500 тысяч человек.

В докладе и выступлениях отмечались серьезные трудности становления Ассоциации. Нет помещений, где можно было бы работать. Дирекция Ассоциации не всегда находит поддержку в проводимых мероприятиях со стороны чиновников Санкт-Петербурга.

2-й Съезд определил основные направления деятельности:

- координация действий общественных организаций-членов Ассоциации по оказанию материальной и моральной поддержки подводникам и их семьям;
- защита их социальных гарантий, прав и свобод;
- общественная поддержка государственных Программ развития подводного флота;
- участие в патриотическом воспитании молодежи на славных традициях флота;
- восстановление и налаживание связей с ветеранами-подводниками, проживающими за рубежом.

Съезд на последующие два года одной из главных задач определил подготовку к 100-летию Подводных Сил России. Ассоциацией разработан перечень мероприятий к 100-летию юбилею Подводного флота России. Для Калининградской области, как анклавного региона, для нашей ветеранской организации подводников, находящейся в Калининграде, зада-

ча по восстановлению и укреплению связей с подводниками прибалтийских государств в наше время приобретает важное значение. В ходе работы обоих Съездов мы установили хорошие контакты со многими делегациями, обменялись адресами и договорились о взаимодействии. Через некоторое время мне позвонил по телефону Председатель ветеранов-подводников Риги, контр-адмирал Э.А.Авраменко, и просил помочь им получить для ветеранов памятную медаль «300 лет Балтийскому флоту». Я обратился к командующему флотом и в Управление кадров и нашел там полную поддержку. Вскоре были выделены юбилейные медали каждому ветерану из Риги. К этому времени в Риге состояло на учете 140 человек. И все они были благодарны нам за поддержку.

В июле 2004 года капитан сухогрузного судна Александр Ременный, осуществляющий перевозки грузов между Калининградом и Фленсбургом, привез и передал мне письмо от немецких ветеранов, подписанное первым председателем товарищества ветеранов военно-морского и морского флотов города Фленсбурга, капитаном I ранга в отставке Альбрехтом Деттманом. В своем письме первый председатель передал сердечный привет и далее добавил: «Моря и корабли, которые по ним ходят, связывают пароды и страны. И мы надеемся, что нам удастся этим путем установить с вами контакт. Находящийся в приложении «жидкий привет» - это традиционный продукт нашего города и мореходам хорошо знакомый напиток. На здоровье!» «Жидким приветом» оказалась бутылка хорошего рома. Когда капитан Ременный собирался в очередной рейс во Фленсбург, мы передали письмо, в котором выразили согласие установить контакт с немецкими ветеранами и выслали для них русский «жидкий привет». Так завязался контакт ветеранов городов Калининграда и Фленсбурга. На 750-летие Калининграда (Кенигсберга) мы пригласили их к нам на юбилей города. По обстановке группа немецких ветеранов вместе с семьями смогла выехать только 26 августа 2005 года. Программа пребывания в Калининграде была насыщенной. Обменялись опытом работы. Провели экскурсии по Калининграду, Светлогорску. Посетили музей Балтийского флота и русско-немецкое кладбище в Балтийске и подводную лодку музей «Б-413». Накануне дня отъезда - 29 августа, в музее Мирового океана

на подвели итоги совместной работы на товарищеском ужине. От имени нашего комитета подводников мы вручили каждому ветерану и его супруге сувениры. Если встречали мы группу официально и даже с некоторой настроенностью, тем более, накануне отдельные наши ветераны высказали недоверие: «мол, как это - они напали на нас, сколько принесли нашему народу жертв и страданий, а теперь вот начинаем ездить друг другу». Но это были единичные мнения и наш комитет ветеранов не поддержал такие настроения. Расставались мы без тени сомнения в том, что начавшиеся контакты между ветеранскими организациями русских и немецких подводников будут полезными для всех нас.

Через несколько дней пришло письмо из Фленсбурга. Председатель товарищества ветеранов сообщал:

«Многоуважаемый господин вице-адмирал, дорогие товарищи и друзья, ветераны-подводники! Несколько дней назад наша группа благополучно вернулась из Калининграда в Фленсбург. Они с восхищением рассказывали о великолепных впечатлениях, которые им довелось получить там. Но все эти туристические впечатления превосходило теплое гостеприимство, с которым Вы их встретили. За это мы особенно благодарны. Это является незабываемым опытом. Мы все надеемся на новые встречи у нас во Фленсбурге. Было бы просто здорово, если наша с вами связь нашла продолжение.

С самыми наилучшими приветами от ваших фленсбургских товарищей по морскому делу

Ваш Альбрехт Деттман

6.09.2005 г.»

Более теплых слов не придумаешь.

В этой главе я остановился лишь на отдельных направлениях многогранной деятельности нашей ветеранской организации. В одной главе всею не расскажешь, да и может нет необходимости в этом. Главное, мы все дружно работаем, стремимся помочь друг другу, Оказывать внимание и поддержку и на этой основе сплотить ряды подводников.

Приближается 100-летний юбилей российского подводного флота. 19 марта вся страна торжественно отметит эту дату. В организации ветеранов-подводников развернута большая работа по достойной встрече этого праздника. Ветераны всегда на боевом посту и готовы не только словами, но и делом подтвердить свою преданность России, Военно-морскому флоту.

## ГЛАВА VIII. ХОДИЛИ МЫ ПОХОДАМИ...

Предлагаем вниманию читателей воспоминания ветеранов-подводников 14-й эскпл БФ и других флотов о службе на подводных лодках.

Своими воспоминаниями делятся командир соединения и подводной лодки, флагманские специалисты, заместители командиров по политчасти. Семен Иванович Белокрылов, прослуживший только командиром пл более 8 лет, вспоминает свою службу в период Карибского кризиса и при встрече с американской авианосно-ударной группой в Балтийском море. Инженер-механики 157-й брпл - о своей нелегкой службе на «зажигалках» (пр. А615), так прозванных подводниками за их высокую пожароопасность. В этой главе публикуется очерк контр-адмирала С.Беляева - заместителя начальника политуправления БФ, долгие годы служившего на Северном флоте. Всех их, независимо от занимаемых должностей, объединяет любовь к службе на подводных лодках, высочайшая ответственность, глубокое уважение и забота о своих подчиненных.

Со всеми мне посчастливилось служить вместе на подводных лодках или на флоте. И я благодарен уважаемым сослуживцам за их участие в подготовке очерков, посвященных 100-летию создания Подводных сил России



**Ю.С.ШЕВЦОВ** - капитан 1 ранга,  
заместитель командира по п/ч пл «Б-93»

### ПОСЛЕПОХОДОВЫЙ ОТДЫХ

За время службы на 14-й эскпл нашему экипажу приходилось решать различные задачи, но выполнение одной запомнилось надолго.

Было это в 1980 году. Экипаж «Б-93» под командованием капитана 2 ранга Н.В.Маркова возвращался из очередного автономного плавания. Позади более 60-ти суток вдали от базы, родных, друзей. Впереди радость встречи с ними, радужные планы на послепоходовый отдых. Тем более что перед выходом в море командование флота твердо обещало отправить экипаж в Дом отдыха. Это было приятно слышать, так как после предыдущей автономки, из-за отсутствия мест в Доме отдыха, послепоходовый отдых нам пришлось организовывать и проводить в базе.

И вот пройден приемный буй, еще немного времени и мы входим в базу. На первый взгляд все, как и раньше, но что-то новое появилось в знакомой картине. И этим новым было госпитальное судно «Обь», которое стояло у причала, где базировалось соединение надводных кораблей. Ослепительно белое, с красными крестами по бортам оно как большой красивый цветок выделялось на фоне шаровой краски

боевых кораблей. На мостике возникло оживление. Сигнальщик старший матрос А. Николаев произнес: «Вот на таком бы корабле сходить в море, помещения большие, да и воды пресной мною». Стоящий рядом вахтенный офицер лейтенант Н. Кожевников, между прочим, холостяк, мечтательно добавил: «И медперсонал, наверное, как в береговом госпитале, в абсолютном большинстве женский». Но вот показался родной пирс, и все занялись привычным делом: подготовкой к швартовке, и белый пароход перестал быть объектом нашего внимания.

Встреча проходила, как обычно: доклад командованию о выполнении боевой задачи, поцелуи родных, поздравления друзей с благополучным возвращением. Затем заслушивание командования подводной лодки, которое проводил командир 14-й эскадры, вице-адмирал Хромов Н. Е., и вот, уже после заслушивания, командир эскадры, как нам тогда показалось неофициально, спрашивает нас с командиром: «Ну, как понравилась «Обь»? Мы дружно отвечаем: «Внешне очень красивое судно, наверное, и внутри хорошее». «Да, - подтверждает командир эскадры. - Большинство медицинской аппаратуры современное, есть и такое, которого не найдешь в береговых госпиталях. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота СССР С. Г. Горшков, приказал разместить на нем первую прибывшую из автономии подводную лодку». Не придав этой фразе особого значения, мы убыли к себе в дивизию.

Через день после переселения экипажа на базу, у входа в штаб я встретил командира дивизии капитана 1 ранга С. А. Огнева и, памятуя об обещании командования, спросил в какой дом отдыха оформлять экипаж? На что он невозмутимо ответил: «Как в какой? Вам же командир эскадры сказал, послепоходный отдых проведете на госпитальном судне «Обь». Представляете, более 60-ти суток пробыть в прочном корпусе и впереди маячит перспектива еще 24 суток «отдыхать» среди железа. Вот тебе и дом отдыха.

Но делать нечего, докладываю командиру о наших перспективах на послепоходный отдых. Он тоже удивлен таким оборотом дела. Строим экипаж, объявляем, что отдых по приказу ГК ВМФ будем проводить на белоснежном, красивом судне. К нашему удивлению, в отличие от офицеров и мичманов, старшины и матросы вос-

приняли эту новость с большим энтузиазмом. Причина такого энтузиазма очень скоро выяснилась. Общаясь со своими друзьями с других подводных лодок, наши ребята получили информацию о том, что якобы экипаж «Оби» более чем наполовину состоит из женщин.

После обеда на подводную лодку прибыл начальник медслужбы подполковник м/с А. Г. Казанчев. Он еще раз напомнил, что отдых на госпитальном судне «Обь» это приказ ГК ВМФ, что отдыхать будут только матросы и старшины срочной службы, а также три офицера и два мичмана, потому что на судне не готовы принять полный экипаж.

Как замполит я отвечал за организацию послепоходного отдыха и был назначен старшим, в помощники взял врача, капитана м/с Н. Стокича, лейтенанта Н. Кожевникова и двух холостых мичманов - А. Матеюноса и В. Яблочкина. Для решения всех вопросов, связанных с размещением, питанием и организацией, отдыха я прибыл на «Обь» и тут начали выясняться интересные детали. Во-первых, судно только недавно прибыло из Польши, где оно строилось, ни одна задача по курсу этого типа судов не отработана и не сдана. Во-вторых, между командиром корабля и начальником госпиталя идет тихое разбирательство на предмет, кто главнее. И хотя оба получили приказ организовать отдых подводников, но как это делать, они не знают и не готовы.

Надо отметить, что кроме госпиталя на судне размещался, па отдельной палубе, профилакторий, специально предназначенный для организации отдыха подводников в океане. Количество помещений в нем позволяло принять одновременно два экипажа атомных подводных лодок. Однако штат этого профилактория не был полностью укомплектован, и на момент нашего прибытия состоял только из начальника майора м/с А. Пономаренко и трех матросов.

Наконец, все вопросы были утрясены, и после ужина наш экипаж прибыл на судно. Вначале был восторг: каюты 4-местные, большие, в каждой умывальник с постоянной подачей пресной воды; спортивный зал, где установлены различные спортивные снаряды и тренажеры; был даже небольшой бассейн, но, к сожалению, без воды. Была достаточно хорошая библиотека, а также фильмотека с новыми кинофильмами. После корпуса подводной лодки это по-

казалось раем. Правда, этот восторг немного утих, когда выяснилось, что медперсонал госпиталя состоит не из медсестер, а из медбратьев и что на судне всего 3 женщины.

Наш распорядок дня несколько отличался от распорядка дня экипажа судна, в частности прием пищи у нас был па час позже. Через день после размещения па «Оби», сидим мы завтракаем, как вдруг раздаются колокола громкого боя, играется «Аврал» и раздается команда: «Со швартовов сниматься». Ребята вопросительно смотрят на меня. Иду к командиру узнать, в чем дело. Оказывается, получен приказ выйти па рейд для отработки и сдачи первой курсовой задачи сроком на две недели. Связь с берегом - катером 1 раз в 3-4 дня. Понятно, какие эмоции вызвало это сообщение у экипажа подводной лодки. Рушился весь тщательно составленный план проведения отдыха. Мы с доктором, как женатые люди, тоже расстроились. Стоять на рейде, видеть свой дом и не попасть в него после 2-месячного отсутствия - перспектива далеко не вдохновляющая. Невольно возникает тревожная мысль, что подумают домашние, ведь все уверены, что женского медперсонала на «Оби» больше, чем членов экипажа лодки отправленного туда на отдых.

Чтобы как-то поднять настрой подводников, на очередном построении довожу до их сведения, что перед нами поставлена специальная задача помочь экипажу госпитального судна «Обь» успешно отработаться и подготовиться к межфлотскому переходу, в ходе которого они должны будут в Индийском океане принять на отдых экипаж атомной подводной лодки. А так как задачи автономки мы выполнили на отлично, то Главнокомандующий ВМФ выбрал для решения этой задачи именно нас и выразил уверенность, что мы с ней справимся успешно.

Корректируем, с учетом возникших обстоятельств, план, так называемого, отдыха. При этом пришлось учитывать, что в отработке отдельных элементов курсовой задачи придется участвовать и нашему экипажу.

Так «отдыхаем» полторы недели. За это время нас посетили командир пл капитан 2 ранга Н.В.Марков, представители штаба и поллитотдела дивизии, чтобы проверить, как организован отдых. Мы и не знали, что весь личный состав дивизии нам завидует. Как же, оторвались от берега, погода отличная, да еще

кто-то пустил «утку», что у нас каждый вечер тайны с медперсоналом. Одним словом, райская жизнь. Но когда проверяющие ознакомились с реальной обстановкой и доложили командованию, мы на некоторое время стали объектом флотских юмористов.

До возвращения с рейда к причалу оставалось 3-4 дня и вдруг командир судна получает приказ совершить переход в вмп Балтийск для демонстрации плавучего госпиталя Главнокомандующему ВМФ адмиралу флота СССР С.Г.Горшкову и всем командующим флотов, которые прибудут вместе с ним на борт «Оби».

Кто служил на флоте, знает, что значит продемонстрировать корабль Главнокомандующему ВМФ.

Поскольку решение Главнокомандующего ВМФ было неожиданным, а времени оставалось очень мало, то началось большая спешка, в которой о нас, видимо, попросту забыли, и мы совершили переход в Балтийск. Я выше отмечал, что мы размещались в профилактории госпитального судна «Обь», который был рассчитан на одновременный прием двух экипажей атомных подводных лодок. Поэтому помещений в нем было предостаточно, мы же занимали примерно четвертую часть этих помещений, а в других было послезаводское запустение: медь зеленая, подтеки краски и т.д. Рабочих рук для наведения порядка не хватало. Поэтому по просьбе командования судна пришлось оказывать помощь в наведении порядка в этих помещениях, т.е. наш отдых становился самым, что ни есть «активным».

И вот швартуемся в Балтийске. Как всегда в таких случаях, на корабле появляются начальники различных уровней, дается множество команд и указаний, порой отличающихся друг от друга, т.е. начинает развиваться «синдром встречи высокого начальства» с вытекающими из него последствиями.

На судно в срочном порядке доставляют дополнительное оборудование, какое-то имущество, грузы и т.д., ну, а мы продолжаем свой «активный послепоходный отдых», принимая самое горячее участие в его погрузке. И тут вспоминают о нас. Одни с удивлением - кто такие, что они здесь делают, разве они не члены экипажа судна? Другие озабочены куда нас спрятать, а если спрятать, то, что будет, если Главком спросит о выполнении своего ука-

зания обкатать на «Оби» первый возвратившийся из автономки экипаж?

Предлагаю следующий вариант: разбиваем экипаж на 3 группы. Одна находится в госпитале, и врачи имитируют обследование подводников. Две других работают на тренажерах и спортивных снарядах. Таким образом, Главкомандующий ВМФ «в живую» увидит работу медперсонала «Оби» с подводниками. Для большей убедительности решаем переодеть подводников в разовое белье. Оно голубое, чистое, однообразное - то, что надо. Мое предложение утверждается. Связываюсь с командованием, докладываю обстановку и прошу прислать срочно в Балтийск комплект разового белья. К утру следующего дня старший помощник командира, капитан 3 ранга Н.М.Педин привозит его на своей машине.

Переодеваемся, занимаем исходное положение по группам и с некоторым волнением ждем прибытие высокого начальства. Через 1-2 часа на борт прибывает Главкомандующий ВМФ адмирал флота СССР С.Г.Горшков, все командующие флотами и большое количество сопровождающих лиц.

После заслушивания командира судна и начальника госпиталя начался обход служебных и жилых помещений. Спускаются в помещение госпиталя, там врачи с помощью наших моряков демонстрируют работу различного медицинского оборудования. Подводники опутаны различными датчиками, строго выполняют все указания врачей, самописцы вычерчивают разнообразные кривые, мигают разноцветные лампы, в общем, картина впечатляющая. В тренажерном зале, после моего доклада,

Главкомандующий ВМФ обратился к нам с вопросом: «Нравится ли такое судно подводникам и можно ли на нем отдыхать?». Естественно мы дружно отвечали, что судно отличное и отдыхать на нем комфортно. Осмотрев жилые помещения, в которых размещался наш экипаж. Главком ВМФ отметил их отличное содержание и в заключение поблагодарил наш экипаж за оказание помощи личному составу госпитального судна «Обь» в подготовке к выполнению задач.

В Балтийске мы пробыли еще двое суток, но так как в это время проходили учения, то сойти нам на берег удалось лишь один раз на 2 часа, в музей. Когда мы возвратились в Лиепаю, отдыхать нам оставалось одни сутки.

Надо заметить, что, несмотря на особенности нашего «отдыха», нам удалось с помощью специалистов госпиталя довольно тщательно обследовать членов экипажа, а некоторым провести курс лечения.

Вот так проходил наш послепоходовый отдых.

Возвращаясь из очередной автономки, мы вспомнили слова Главкомандующего ВМФ о том, что следующему госпитальному судну, которым будет «Енисей», также предстоит обрабатывать задачи и готовиться к межфлотскому переходу на нашем флоте. Поэтому, входя в базу, мы с определенной опаской в первую очередь смотрели ни на родной причал и на встречавших родных и друзей, а на другие пирсы, не стоит ли там, среди серых боевых кораблей, белое с красными крестами на борту, похожее на большой красивый цветок, судно под названием «Енисей»!

*Калининград, 19 марта 2005 г.*



*Госпитальное судно «Енисей»*

## КОМАНДИРСКАЯ СТЕЗЯ

Наше знакомство с ним состоялось в конце сентября 1974 года. В то время большая часть экипажа атомной ракетной подводной лодки «К-313», на которую я был назначен по окончании Военно-политической академии имени В.И.Ленина заместителем командира по политической части, находилась на послепоходовом отдыхе. Используя данную ситуацию, я старался как можно полнее из различных источников собрать информацию об экипаже и, естественно, в первую очередь о его офицерском и мичманском составе. Готовясь к этим встречам и первому знакомству с ними, мне было важно знать мнение не только командования соединения, но и офицеров штаба и политического отдела, практически, со всеми из которых у меня состоялись встречи. Много полезного об экипаже мне сообщили также и заместители командиров по политической части других подводных лодок дивизии. Это было и понятно, так как многие офицеры и мичманы экипажа по различным причинам нередко прикомандировывались к ним для выхода в море. Я был особенно благодарен офицерам штаба и политического отдела флотилии атомных подводных лодок, с которыми ранее, до убытия на учебу в академию, служил вместе. И вся эта разнообразная информация, полученная мною от них, помогала мне полнее увидеть облик своего экипажа и каждого его члена в отдельности.

Естественно, особое место в этих беседах занимала прежде всего работа командования корабля и, в первую очередь, старшего помощника командира и командира БЧ-5, с которыми мне предстояло непосредственно взаимодействовать в планировании всех мероприятий. И если командира БЧ-5, капитана 2 ранга В.И.Иванова все единодушно отмечали как вдумчивого и ответственного механика, то о старшем помощнике командира, капитан-лейтенанте Авдейчике Петре Михайловиче, говорили в целом, как о перспективном офицере, исходя из прежней его службы в должностях командира БЧ-2 (ракетной боевой части) и помощника командира. На должность старшего помощника командира корабля он был представлен практически одновременно с моим назначением.



*Контр-адмирал С. Беляев,  
заместитель Начальника Полуправления  
БФ в 1987-1990 годы*

Сухошавый, среднего роста, с внимательным и, в то же время, острым взглядом, быстрыми движениями и резкими командами, он невольно производил особое впечатление. В дальнейшем, находясь вместе с ним на корабле, я видел его стремление лучшим образом выполнить круг своих служебных обязанностей, а так же искреннее желание успеть в полной мере исполнить все указания командира. Мне нравилось его добросовестнейшее отношение ко всем тонкостям ведения боевой и различного рода повседневной документации. Несмотря на отсутствие должного опыта в воспитательной работе, он умел находить взаимное понимание у всех категорий личного состава корабля. И как показали в дальнейшем наши флотские будни - курсовые задачи, ракетные и торпедные стрельбы, участие во многих флотских учениях и несение боевой службы, ему в полной мере были присущи такие важные для старпома черты, как скрупулезность в планировании мероприятий, строгий контроль за их исполнением, готовность взять на себя ответственность за конечный результат. Все эти его



качества позволили командованию дивизии и флотилии атомных подводных лодок учесть при выборе кандидатуры на должность командира новой подводной лодки «К-508», экипаж которой формировался на базе нашего соединения.

Спустя год в состав дивизии вошла новая многоцелевая атомная ракетная подводная лодка «К-508», экипаж которой прилагал все свои усилия для успешной отработки всего курса боевой подготовки и скорейшего его вхождения в первую линию кораблей боевой готовности. Видя самоотверженный труд экипажа, стремящегося внести свой посильный вклад в общую копилку боевых дел дивизии, борющейся за звание передового соединения Военно-Морского флота СССР, офицеры штаба и политотдела соединения оказывали ему всяческую всемерную помощь. Через год пребывания в составе дивизии подводных лодок экипаж корабля был допущен к решению задач боевой службы. В этом успехе был заложен самоотверженный труд самого командира капитана 2 ранга Авдейчика Петра Михайловича. Более того, по уровню своей личной подготовки решением командования дивизии и флотилии атомных подводных лодок командир корабля планировался выйти в море самостоятельно, без старшего на борту. Подобного рода решение командования для любого перволинейного командира корабля, не говоря уже о молодом командире, впервые идущего в длительное плавание, является знаком особого признания его командирского статуса. Безусловно, принимая это ответственное решение командованием дивизии и флотилии в полной мере учитывалось стремление молодого амбициозного командира выйти в море одному, без «няньки».

Успешно отработав весь курс боевой подготовки подводной лодки, и, будучи допущенными штабами дивизии и флотилии к выходу в море для решения задач боевой службы, экипажу корабля предстояло осуществить контрольный выход для отработки взаимодействия с большим противолодочным кораблем (БПК) «Вице-адмирал Дрозд» оперативной эскадры надводных кораблей Северного флота.

Для выполнения данного боевого упражнения и контроля за действиями командования подводной лодки на борту БПК «Вице-адмирал Дрозд» находился командующий 1-й флотилии атомных

подводных лодок Герой Советского Союза контр-адмирал Е.Д.Чернов, а старшим на борту АПЛ «К-508» капитан 1 ранга С.Я.Згурский - заместитель командира дивизии по боевой подготовке. И вот, во время отработки взаимодействия, подводная лодка всплыла практически под боевым кораблем. Естественно, командный пункт (КП) флота немедленно вернул корабли в свои пункты базирования, куда срочно прибыли члены флотской комиссии для разбора чрезвычайного происшествия. Проведенные спуски водолазов и их обследование корпуса БПК и подводной лодки вскрыли их легкие повреждения, не требующие постановки кораблей в док. Вместе с тем командование дивизии и флотилии подводных лодок волновал вопрос, какое решение примет флотская комиссия во главе с первым заместителем Командующего Северным флотом вице-адмиралом В.С.Крутиковым относительно предстоящего выхода подводной лодки на боевую службу, и какова будет мера личной вины в этом происшествии командира подводной лодки.

В результате проведенной проверки флотская комиссия выяснила, что данное столкновение произошло по вине гидроакустика подводной лодки, ошибочно принявшего от БПК «Вице-адмирал Дрозд» назначенный курс ее всплытия. Его ошибку мог исправить корабельно-боевой расчет во главе с командиром, но ими это не было сделано. К счастью, скользящий удар БПК «Вице-адмирал Дрозд» произошел в кормовой вертикальный стабилизатор подводной лодки. С этими выводами комиссия убыла для доклада командованию флотом и принятия им окончательного решения.

Через несколько дней на дивизию прибыла большая группа флотских специалистов для комплексной проверки качества отработки экипажем подводной лодки курсовых задач и его готовности к выходу в море в длительное плавание. Проведенная проверка показала готовность экипажа решать задачи боевой службы. А последующее решение Командующего Северным флотом адмирала В.Н.Чернавина оставить в силе сроки выхода подводной лодки на боевую службу вызвало глубокое удовлетворение не только у командования и офицеров штаба, но и всех экипажей атомных подводных лодок противолодочной дивизии. Вместе с тем, в вышедшем приказе Командующего Северным фло-

том относительно данного происшествия на флоте был освобожден от занимаемой должности заместитель командира дивизии капитан 1 ранга С.Я.Згурский и снижен в воинском звании до капитана 3 ранга командир корабля.

Мне, как молодому начальнику политотдела дивизии, было особенно тяжело воспринимать эти решения Командующего флотом. Ведь с этими офицерами проходило мое становление не только как их заместителя по политической части, но и как офицера-подводника. Прослужив с ними на одной подводной лодке «К-313» более трех лет, мы хорошо знали друг друга и по-настоящему дорожили нашими добрыми отношениями. И вот теперь мне предстояло участвовать в определении меры их вины в персональном плане. И если члены партийной комиссии при политотделе дивизии в оценке действий заместителя командира дивизии ограничились такой мерой партийного воздействия, как «постановка на вид», то персональное дело командира подводной лодки было решено перенести до возвращения корабля в базу после завершения похода. С учетом результатов выполнения задач боевой службы планировалось заслушивание командира на партийной комиссии. С нашими оценками и предложениями согласились вышестоящие партийные комиссии при политотделе флотилии подводных лодок и флота.

Каково же было мое удивление, когда на следующий день после выхода приказа Командующего Северным флотом по данному происшествию ко мне в кабинет вошел командир подводной лодки, но уже в воинском звании капитан 3 ранга и положил мне на стол лист бумаги. Это был рапорт о невозможности идти на боевую службу и просьба уволить его из рядов Вооруженных Сил.

Внимательно прочитав его рапорт, я спросил: - А каковы, собственно говоря, причины, побудившие тебя, Петр Михайлович, написать такой рапорт? Ведь ты всегда не только говорил, что любишь флот и службу подводника, но и практическими делами доказывал всем это.

Сидя напротив меня и смотря чуть в сторону, он быстро произнес:

- Не могу я, Станислав Николаевич, смириться с тем, что снижен в воинском звании. Я ведь, практически, не виноват в случившемся происшествии. А еще и к партийной ответственности должны меня привлечь перед выходом в море.

- Командир, как единоначальник на корабле, за все в ответе, - ответил я ему. - И ты это прекрасно знаешь, Петр Михайлович. Кораблем командовал ты, а не заместитель командира дивизии, который, кстати, получил более тяжелое служебное взыскание, чем ты. И ему не легче, чем тебе, но, посмотри, как он мужественно держится и, в отличие от тебя, рапортами подобного рода не бросается. Что же касается привлечения тебя к партийной ответственности, то члены партийной комиссии решили поговорить с тобой после твоего возвращения из похода.

Выслушав меня, он, заметно сдерживая себя, произнес:

Я это все, безусловно, понимаю, но мне как-то стыдно появляться перед экипажем в пониженном воинском звании.

- Знаешь что, Петр Михайлович, когда идет ураган, то от его силы одни деревья вылетают с корнями, другие ломаются пополам, а третьи - трещат, гнутся до земли, а все-таки стоят. Вот и тебя настиг служебный ураган, и весь твой экипаж, да и не только он, а все подводники соединения смотрят на тебя, как ты



себя поведешь в данной ситуации. Встоишь или дрогнешь, сломаешься. У тебя добрый авторитет в экипаже, среди офицерского корпуса дивизии. Тебя, несмотря на твою молодость, уважают командиры подводных лодок. Так будь и впредь достоин этого их уважения. Что же касается твоего воинского звания, то, в случае успешного выполнения задач боевой службы, мы, командование дивизии, представим тебя к присвоению тебе вновь воинского звания капитана 2 ранга. Это я, как должностное лицо, тебе ответственно обещаю сделать. А рапорт свой забери себе на память. Может быть, в нелегкие дни службы поможет тебе достойно держать удары нашей не легкой флотской действительности.

Выслушав всю мою тираду, он встал, взял свой рапорт и попросил разрешения выйти...

Прошло больше месяца после того нашего разговора с командиром «К-508». Все это время подводная лодка со старшим на борту, капитаном 1 ранга В. Н. Ворошниним (командир АПЛ «К-452») - опытным командиром-наставником несла боевую службу в водах Средиземного моря.

По поступавшей скупой оперативной информации этан перехода в район боевого патрулирования и вхождение подводной лодки в состав сил оперативного подчинения командованию Средиземноморской флотилии прошел без каких-либо существенных замечаний. Да и период несения боевой службы в заданном районе так же прошел достаточно результативно. Однако, к концу второго месяца плавания в штаб дивизии поступила телеграмма с жесткими резолюциями на ней командования флота и флотилии. Речь в ней шла о том, что в период проведения штабом Средиземноморской флотилии оперативно-тактического учения с подчиненными и приданными силами экипаж подводной лодки «К-508» не справился с поставленными перед ним задачами. Более того, по имеющейся у них информации, подводная лодка в ходе маневрирования нарушила территориальные воды иностранного государства. А в резолюциях вышестоящего флотского командования указывалось на необходимость тщательного расследования данных действия с возвращением корабля в базу и строгого привлечения ее командования к ответственности. Попытки командования соединения выяснить более глубокую информацию о действиях

экипажа подводной лодки успеха не дали. Естественно, нам оставалось только ждать ее возвращения в базу.

С прибытием корабля все документы, касающиеся хода выполнения задач боевой службы, тщательно образом были изучены офицерами штаба соединения и объединения атомных подводных лодок. К всеобщему удовлетворению, каких-либо грубых просчетов в действиях командования корабля, в том числе и в ходе участия экипажа в оперативно-тактическом учении, выявлено не было. Более того, действия командира корабля капитана 3 ранга П.М.Авдейчика и старшего на борту капитана 1 ранга В.Н.Ворошниина, по мнению проверяющих специалистов, отличались высоким профессионализмом и творческой инициативой. Безусловно, командование соединения с особым волнением ожидало результатов разбора похода у начальная штаба Северного флота вице-адмирала В.Н.Поникаровского, куда командование подводной лодки убыло для доклада.

Спустя несколько часов, командование дивизии уже знало результаты разбора боевой службы. Они были вполне положительными для соединения. Действия командира подводной лодки и старшего на борту получили высокую оценку. Как отметил начальник штаба флота, своими грамотными и инициативными действиями командование корабля обеспечило скрытность маневрирования корабля в ходе оперативно-тактического учения и не позволило силам «противника» обнаружить подводную лодку. Более того, отдавая должное уважение командованию подводной лодки, начальник штаба Северного флота написал телеграмму в адрес командования Средиземноморской флотилии, в которой указывал, что, прежде чем давать им подобного рода телеграмму, надо сначала научиться управлять подводными лодками.

Через несколько дней после возвращения в базу ко мне в кабинет вновь, как и три месяца назад перед выходом в море, энергично вошел капитан 3 ранга П.М.Авдейчик и, как обычно, сразу стал отрывисто говорить:

- Вот видите, Станислав Николаевич, я же говорил Вам перед выходом на боевую службу, что меня не оставят в покое, а будут разбираться во всех моих делах.

Глядя на него, я видел перед собой взволнованного какими-то обстоятельствами командира, пытающегося срочно разрешить возникшую ситуацию.



### *Обработка задач БП в море*

- Что, собственно говоря, произошло у вас, Петр Михайлович? - как можно спокойней спросил я.

- А то, что я сейчас знакомился с документами, которые поступили в штаб за время нашего плавания и столкнулся там с телеграммой от командования Средиземноморской флотилии, в которой нас ругают и ругают, между прочим не за дело. Более того, там стоят резолюции командования флотилии о привлечении командования корабля к ответственности.

А кто тебе, Петр Михайлович, сказал, что Вы будете привлечены к ответственности? Результаты проверок свидетельствуют об обратном. Экипаж корабля и тебя лично мы будем поощрять, а не наказывать.

Там, между прочим, на телеграмме стоит резолюция Члена Военного Совета - начальника политотдела флотилии о привлечении меня к партийной ответственности. Ведь Вы же все равно исполните его указание?!

Я выполняю все то, о чем говорили мы с тобой перед выходом корабля в море, а именно:

1) Мы будем ходатайствовать перед вышестоящим командованием о снятии с тебя служебного взыскания за всплытие под БПК;

2) Командование дивизии, подготовит представление на присвоение тебе воинского звания капитана 2 ранга;

3) Ни о каком привлечении к партийной ответственности больше не думай. Своим результатом выполнения задач боевой службы ты снял все болевые вопросы к себе.

И, наконец, последнее: если экипаж корабля удержит свои показатели хотя бы в течение

двух лет, то командование дивизии будет представлять тебя, как командира, к присвоению воинского звания капитана 1 ранга. Ведь ты уже походил ранее два года в воинском звании капитана 2 ранга, вот и постарайся теперь своевременно получить свои очередные воинские звания.

Прошли годы... За это время я окончил Военную Академию Генерального штаба имени К.Е. Ворошилова (1984 г.), почти четыре последующих года прослужил на 4-й эскадре подводных лодок Северного флота, где мне было присвоено воинское звание «контр-адмирал» (1987г.). Затем служба на Дважды Краснознаменном Балтийском флоте в должности заместителя начальника политуправления флота. Находясь в этой должности, я вылетел в составе оперативной группы из числа флагманских специалистов, начальников управлений и служб флота на Северный флот для приема четырех подводных лодок, переходящих в боевой состав Балтийского флота. Закончив плановую работу в поселке Видяево, мы вынуждены были ждать улучшения погодных условий. В образовавшийся из-за снежной пурги период ожидания я с большим удовольствием посетил места своей прежней службы. Находясь в ставшей родной для меня противовоздушной дивизии атомных подводных лодок, я с глубоким удовлетворением узнал о том, что бывший наш сослуживец Петр Михайлович Авдейчик не только своевременно, как мы ранее и говорили с ним, получил воинские звания, но и стал контр-адмиралом. Это высокое воинское звание ему было присвоено, когда он занимал должность начальника командного пункта (КП) Северного флота. За это время он окончил Военно-Морскую академию и прослужил на ответственных должностях 1-й флотилии атомных подводных лодок. Помня все наши дни совместной службы, мне захотелось встретиться с ним и почувствовать его нынешнее восприятие нашей флотской жизни, с высоты адмиральского статуса. Существующая на флоте оперативная связь помогла мне быстро найти контр-адмирала Авдейчика. Мы были искренне рады вновь услышать друг друга. Как-никак, а годы совместной службы на одной подводной лодке и в одной дивизии помогли нам обоим взойти на адмиральскую стезю, и нам было о чем поговорить. Договорившись встретиться у него на команд-

ном пункте флота, я без каких-либо серьезных проблем, через несколько часов езды по тундре и знакомым дорогам, был уже в штабе флота. Поднявшись наверх на командный пункт, я увидел современный боевой центр управления силами флота, где все дышало какой-то особой флотской атмосферой. Меня искренне радовала чистота и убраность постов, строгость всех висящих на стенах схем и плакатов, обилие тепла и света в операционном зале.

Петр Михайлович встретил меня, как истинный хозяин своего «дома». Тепло обнявшись и тряся друг друга за плечи, мы радовались нашей новой встрече. Показав всю зону своей личной ответственности, он пригласил меня в свой рабочий кабинет. В нем было все так же, как и ранее прежде в его каютах, где находилось рабочее место Петра Михайловича. Все строго вымерено, каждая вещь, необходимая для работы, лежала на своем месте, от чего создавался особый флотский уют.

Те два часа времени, что было в моем распоряжении до убытия на аэродром, пролетели

совершенно незаметно. Безусловно, мы много хорошего и приятного сказали друг другу за чашкой крепкого чая. Слушая Петра Михайловича о его службе за минувшие годы, я с гордостью думал о том, что в тот, уже далекий по флотским меркам, период жизни сумел внести свой посильный вклад в формирование этой непростой, но очень интересной личности офицера, теперь уже адмирала. Я был счастлив, что мне выпала такая прекрасная судьба служить вместе с сотнями, тысячами офицеров-подводников атомного флота, и все мы, как в дружной единой семье, помогали друг другу преодолевать трудности службы, встававшие на нашем пути.

С этими прекрасными чувствами исполненного долга я покидал штаб флота, ставший для меня за многие годы службы на севере таким близким и родным. Впереди у меня было очередное возвращение на Балтику, которая стала для меня такой же близкой, как и Северный флот, где служат такие же прекрасные моряки, преданные своей Родине, своему народу.

## СДАЧА КУРСОВОЙ ЗАДАЧИ



**В. Романовский,**  
командир 22 бригады подводных лодок,  
капитан I ранга

Подводная лодка выходила в море на отработку задачи Л-2. В последнее время на корабле прошла плановая модернизация, да и экипаж получил молодое пополнение взамен демобилизованных моряков.

Закончили приготовление, швартовые команды сустились на надстройках, командиры убыли к оперативному за последними данными по району плавания, инструктажем и окончательным разрешением на выход.

Все было как обычно, только командир БЧ-5 капитан-лейтенант Крепский Дима мучался нехорошими предчувствиями. Он укачивался, правда не «на смерть», но мучился, хотя и старательно это скрывал.

Перед выходом нештатный финансист, коим являлся корабельный доктор, пользуясь какими-то ему одному известными связями, получил деньги на экипаж. Выдал практически всем кроме Крепского. Тот во время «раздачи слонов» занимался матчастью, был занят и денег своих не получил. «Выдам позже, - решил про себя док. - Все равно в море идем». Прибывший от оперативного командир подтвердил раз-

решение оперативного на выход, забрался на мостик и начал отходить. Развернув лодку на выход он вызвал по «каштану» центральный пост и передал приказание:

Механик, объявите по трансляции, что в период перехода корабля в полигон ожидается усиление северного ветра. До выхода из «огражденной» все имущество по отсекам еще раз проверить на крепление «по-штормовому». Ожидается сильная бортовая качка.

Получив такое приказание с мостика, механик его сразу передал по «циркуляру» и, поставив у «каштана» старшину команды трюмных, лег на рундук с инструментами и стал морально готовиться к обещанному командиром шторму. В это время, воспользовавшись ситуацией, к нему «подкатил» док:

- Сэр, вы деньги получать будете или как?

Слово «деньги» произвело оживляющий эффект. Механик ментально открыл глаза и, явно проявляя живой интерес к вопросу, уже с улыбкой спросил:

Док, ты фокусник? Что за деньги? Неужели получка за январь?

Подчеркнуто соблюдая английское хладнокровие и выдержку Док ответил:

Нет, сэр, это ваша НОБЕЛЕВСКАЯ премия за август, сэр!

Продолжая сохранять горизонтальное положение механик восхищенно изрек:

- Надо же на неделю раньше срока!?! Ну ты, Док, и жучара!

- Ладно, Мех, раз уж так вышло, включай свой гормон радости и начинай считать, при этих словах он бросил на живот Крепскому его получку с указанием: - Считайте, сэр!

И механик считал, лежа спиной на рундуке и периодически слюнявая пальцы. Окончив это приятное дело, он смежил очи и, кайфуя, произнес:

- Ничто так не укрепляет веру человека в будущее, как предоплата! Вроде деньги не большие и счастье приносят нам, мужикам, только временно, но нервную систему укрепляют, это точно!

- Ну, а теперь я тебе ее буду портить - строгим тоном изрек Док.

Вы, Крепский, коммунист или как? Взносы сдавать думаете или за вами неделю ходить надо?

При этих словах лицо у механика стало похоже на человека страдающего хронической зубной болью.

Доктор, к тому же, был парторгом корабельной парторганизации и вправе был требовать своевременной уплаты взносов.

- Док, ну ты - садист, похлеще моей жены! Ей сразу отдай, тебе отдай, ну ни минутки не даете себя «Рокфеллером» почувствовать!

- Коммунист Крепский, прошу не путать супружеский долг с членскими взносами! - с должной долей серьезности наставительно изрек доктор.

Все кто в ЦП был свидетелем «сцены» давились со смеху. Обидевшийся вдруг командир БЧ-5 вскочил на ноги и заорал на притихший вдруг отсек:

- Хватит ржать! Лучше отсек готовьте «по-штормовому».

И пошел по лодке проверять исполнение отданного приказа. Паргвзносы он, разумеется, заплатил. Принимая от него деньги, доктор язвительно прошептал ему:

- Да не сплетятся стенки вашего кошелька, сэр! - За что сходу был послан...

До полигона «Л-33» добрались часов через 5. Как и обещал прогноз, северный ветер помотал лодку серьезно, оморачив молодой призыв. При подходе к полигону командир прошел по кораблю, решив самолично ознакомиться с обстановкой в отсеках и состоянием молодых матросов.

Плохое крепление имущества «по-штормовому» позволило шторму в ряде жилых отсеков поставить все «с йог на уши». В неописуемой смеси по отсекам валялись рассыпанные шахматы, домино, шашки, личные вещи обильно смоченные содержанием матросских желудков.

На койке 7-го отсека командир обнаружил молодого матроса, которого призвали из Туркмении. Матрос был в наглухо застегнутом бушлате с поднятым воротником и зимней шапке с опущенными и наглухо завязанными ушами. На темнокожем от загара «иссиния-вороненом» лице проступала бледность. Зрачки глаз закатились, на губах проступала пена. Испугавшись за него, командир тряхнул его за плечо и поинтересовался:

- Товарищ матрос, вам плохо?

Реакция матроса на слова командира обескуражила последнего. Глаза вдруг раскрылись. Ничего не выражающий взгляд уходил куда-то мимо, в беснующееся за прочным корпусом море. И вдруг он заголозил протяжно и тоскливо как зверь пустыни, где среди слов можно было почти точно разобрать:

-...Зачем меня мама мальчик родила? Люuche - девочка. Больше морэ не пайду, лучше турма... а...а!

Наблюдавший все это командир БЧ-5 понимающе посмотрел на командира и подвел всему черту, сказав одуревшему от качки и холода матросу:

Мы с тобой, «землячок», - коллеги по несчастью. В таких случаях спасает только «трудотерапия». Пойдем, я тебе покажу, что делать, чтобы излечиться, - и увел его в ЦП.

Еще до прибытия в полигон матрос уже сновисто бегал вверх-вниз, выносил из корпуса лодки собранное в трюме подтекающее масло. И служил впоследствии превосходно.

С прибытием в полигон лодка погрузилась, и в отсеках установилась непривычная после шторма тишина и покой.

Народ ожил. Сразу объявили приборку, а с наведением чистоты - обед. Экипаж, вымотанный качкой, после обеда упал на койки. «Адмиралский час» позволил восстановить потерянные силы. Далее до ночи отрабатывали элементы задачи Л-2 в подводном положении.

После 23.00, определившись с плотностью аккумуляторной батареи, командир принял решение всплыть на зарядку и в дальнейшем отрабатывать надводные элементы задачи.

Все готовились к продолжению качки, к очередной порции физических неприятностей, а всплыв на перископную глубину, командир и экипаж были приятно удивлены - шторма как будто и не было. На Балтике такое бывает.

Всплыв в позиционное положение, командир поднялся на мостик и осмотрелся. Горизонт был визуально чист. Но зимняя ночь была та-

кой темной, что казалось будто смотришь в черную вату. Линии горизонта, как таковой, не было. Нос лодки еле просматривался. Еще раз убедившись в отсутствии целей, командир привычно скомандовал вниз:

- Стоп моторы, опустить перископ!

Продолжая всматриваться в черноту ночи, командир вдруг почувствовал, как что-то мокрое и холодное лезет к нему за воротник шубы. Инстинктивно вздрогнув и отпрянув, он посмотрел назад и столкнулся лицом с висящей в воздухе рыбьей тушей здорового лосося. Приглядевшись более тщательно он различил, что по левому и правому бортам уходят в воду тоже несколько рыбьих туш. Вызванные наверх матросы помогли вытащить снасть. Это был перемет. Одним из многочисленных крючков он зацепился за кожаную прокладку перископа. Крючки были большие и острые. Увидев необычные крючки боцман восхищенно, как истинный рыбак, воскликнул:

Надо же, какие большие? Неужели бывают еще больше?

На что механик с большим удовольствием съязвил:

- Больше, боцман, может быть только наш якорь!

С оборванного штормом куска финского перемета общей длиной где-то 150-200 метров было снято 11 лососей и 27 туш трески. Вся рыба уснула не больше суток тому назад, и это ее совершенно не портило.

Полностью «оживший» после шторма механик при виде такой халявной удачи вдруг засуетился. На халяву он был падок. Активно потирая руки, заверил командира, что лучше, чем он, «семужный» посол лососей во всей липайской округе никто не сделает. А по сему у него есть деловое предложение поручить засол ему. Командир дал согласие. Условие же было конкретным. Соление должно быть готово к приходу лодки с моря. А всю треску отправили жарить на камбуз.

На следующее утро отработка задачи продолжалась с большей тщательностью. Вечером, на сеансе связи, пришло радио с уточнением плана. В нем говорилось, что на следующий день в полигон на торпедолове прибудет комиссия штаба для приема задачи. Оперативный просил обеспечить прием торпедолова и работу штаба.



*Вручение утешительного приза - бакачищенной картошки - за последнее место в спортивных соревнованиях*

С этих пор потерял покой командир БЧ-5. Оказалось, что он зоологически боится флагманского Деда - Журавлева. Капитан 2 ранга Журавлев на должность флагманского механика был назначен недавно и с первых же дней не сработался с Крепским. Почувствовав склонность к лени и любовь к «халяве», он с первых дней стал предъявлять к подчиненному жесткие требования и при каждом удобном случае выводил его на «чистую воду». Еще в базе, общаясь с коллегами, Крепский усиленно расспрашивал сдававших ранее Деду курсовые задачи, о том, что можно предпринять, и как можно «задобрить» сурового начальника, чтобы сдать задачу с первого раза.

Видя все это и зная своего механика, как «облупленного», командир предупредил его, чтобы не мучился дурью и готовил людей и корабль, как положено, не искал авантюрных путей и вариантов. Иначе все закончится для него плачевно, а именно - парткомиссией. Но тот не унимался и продолжал пытаться «поймать бога за бороду».

Однажды механик соседней лодки, постарше и поопытнее Крепского, как-то за очередной «рюмкой чая», доверительно похлопывая Диму по плечу, убедительно сказал ему, чтобы тот не мучился, а в нужное время просто накрыл Деду стол. Раз будете сдавать Л-2, значит, накрыть надо будет стол в каюте на лодке. Конкретизируя сказанное, он предложил на стол в каюте поставить бутылку спирта, бутылку воды, банку мясных и банку рыбных консервов, ну и хлеба, конечно. В заключении он заверил, что сам через это прошел и все «вышло просто на ура». Сомнения у нашего механика, конечно, были, но этот вариант ему подходил. После нескольких уточняющих вопросов он все-таки остановился на нем.

И вот настал день испытаний. Минут за 20 до подхода к борту подводной лодки катера со штабом на борту, он накрыл стол, как учили. Прикрыв каюту, пошел в ЦП для встречи начальника.

С прибытием Деда - Журавлева, он бодро доложил о готовности корабля к сдаче задачи и предложил Деду воспользоваться своей каютой. Журавлев, ничего не зная, предложение принял молча, но по прошествии 10 минут вернулся в ЦП и спросил Крепского:

«Это что за спирт и консервы стоят на столике в Вашей каюте?»

Без тени смущения Дима выдал:

«Так для вас, товарищ капитан 2 ранга, чтобы вы посидели, расслабились, чтоб задача легче принималась... и поняв вдруг, что несет что-то несурзное, он замолчал, а выслушав все, что о нем думает флагманский начальник, вообще сник.»

На шум в ЦП с мостика спустился командир. Узнав от Журавлева, что задача от подводной лодки не принимается из-за неготовности к ней лично командира БЧ-5, приказал следовать в базу.

Механик соседней лодки, насоветовавший Крепскому организацию халявной сдачи курсовой задачи, димкины обвинения, с «кишкой» укоров впридачу, воспринял спокойно. Он просто задал ему один вопрос:

«Вот ты говоришь, что стол накрыл как мы тогда решили, а банки с консервами были открыты?»

Крепский тупо на него посмотрел и, поматав головой, вымолвил:

- Не-а....

- Так скажи на милость, за что тебе ставить положительную оценку-то? Если ты даже банки старику поленился открыть и консервного ножа не положил? Что ему зубами их вскрывать?»

Через неделю механик Крепский пошел на парткомиссию, а через полгода его перевели на консервацию.

*Санкт-Петербург, 4 января 2004 г.*



*На вахте у трапа пл*





*Ю.М. Куликов - капитан 2 ранга в отставке, выпускник электротехнического факультета ВВМИОЛУ им. Дзержинского, 1954 г.*

## ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПРОЕКТА А615

Во второй книге очерков, посвященных славной истории Балтийского флота, уже рассказывалось о создании малых подводных лодок (пл) проекта А615 с энергоустановкой, работающей по замкнутому циклу. По замыслу командования ВМФ этот проект подводных лодок должен был надёжно защитить наши берега и акватории Балтийского и Чёрного морей от вражеских надводных кораблей и подводных лодок. Поэтому пл проекта А615, хоть и были малыши (по своему классу), имели не только современное торпедное вооружение, но самые современные, по тому времени, средства поиска и обнаружения противника и средства самозащиты. Вот почему внутреннее пространство прочного корпуса пл было занято в максимальной степени оборудованием и техникой. «Малютки» славились своей теснотой. Это можно представить даже по фотографии пл, идущей в надводном положении.

Предполагалось, что это будут пл прибрежного действия, поэтому автономность подводных лодок составляла всего 10 суток, в то время, как следующие по классу - пл проекта 613 - имели автономность, т.е. длительность непрерывного плавания в море без захода в базу и пополнения запасов (топлива, воды, провизии), более 30 суток.

Командование подводных сил Балтики и соединений пл, офицеры, старшины и матросы, плававшие на пл проекта А615, с каждым выходом в море и погружением приобретали поистине боевой опыт, который позаимствовать просто было неоткуда, ведь ни одно государство подобных пл не имело. Поэтому были и радостные события, были и трагические, но об этом ниже.

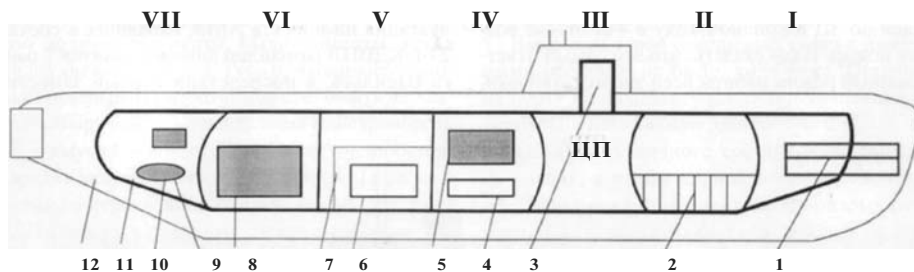
Вообще, середина 50-х годов XX века характерна стремительным обновлением и развитием подводного флота в нашей стране. На все флоты поступали новые средние пл проекта 613, вместо «сталинцев» и «щук» начинали строиться океанские пл проекта 611, а затем и 641, которые заменяли большие пл времен Отечественной войны типа «К», проектировалась первая атомная пл (славный и героический «Комсомолец»), пошли со ступеней первые пл проекта А615 на заводе «Судомех» (с тактическими номерами подлодок на двести), а затем и на Адмиралтейском заводе (с номерами на триста).

В чём же особенность подводных лодок этого проекта? На рисунке представлен разрез проекта А615 по диаметральной плоскости.

Пл проекта А615 имела 3-вальную энергетическую дизель-электрическую установку, которая, располагаясь в пяти отсеках из семи, обеспечивала ход при плавании под дизелями: в надводном положении от 2 - 3 узлов (один средний дизель) до 16 узлов (три дизеля, полный ход); в подводном положении от 2 (один средний дизель) до 15 узлов в течение 3,5 часов (три дизеля самый полный ход по ЗЦ). Таких скоростных характеристик в подводном положении не имели дизельные подводные лодки ни одной страны мира. Работа дизелей под водой обеспечивалась тем, что в подводном положении закрывался газоотвод (вывод выхлопных газов от дизелей (6 и 7) за борт) и выхлопные газы направлялись в фильтры-поглотители углекислого газа (5). Одновременно

перекрывалась подача воздуха к дизелям из-за борта, который подавался либо прямококом из отсеков, либо через шахту подачи воздуха к дизелям при плавании на перископной глубине, т.е. с помощью устройства РДП. Выхлопные газы после фильтров ХПИ направлялись в выгородки двигателей (7 и 8), при этом открывалась подача жидкого кислорода в автоматический регулятор, где кислород переходил в газообразное состояние и дозировано подавался в выгородки, в зависимости от количества подаваемого топлива на работу дизелей. Происходило перемешивание кислорода с выхлопными газами, а затем эта смесь подавалась в выгородки к работающим двигателям. Дело в том, что сгорание топлива в двигателях зависело от наличия кислорода, а окислы углерода на это существенно не влияли. Контроль за процентным содержанием кислорода осуществлялся личным составом с помощью газоанализаторов, которые размещались в ЦП и на постах управления двигателями и были очень несовершенны. Все эти и многие другие, не указанные здесь операции, выполнялись всем личным составом очень быстро и одновременно, что требовало от командира до матроса высокой выучки и хорошей слаженности. Например, рукоятки управления гидравлическими машинками открытия-закрытия заслонок на трубопроводе выхлопа от дизелей за борт (около 300 мм в диаметре), заслонок подачи выхлопных газов в фильтры ХПИ и заслонок подачи воздуха к дизелям (около 400 мм) стояли рядом. Это

было сделано для быстроты действий при переводе с надводного режима работы дизелей в подводный, т.е. по ЗЦ. Стоило мотористу дернуть не за ту ручку и ... Трудно предсказывать, что потом. Поэтому мы старались довести все действия, даже у корабельного кока, до автоматизма, чтобы все работало уверенно, с «закрытыми глазами». Достаточно сказать, что маневр «Срочное погружение» на ходу пл в надводном положении при работе всех трех дизелей осуществлялся на перископную глубину за 30 секунд (с переводом работы двигателей на работу по ЗЦ без их остановки). Более того, многие наши экипажи выполняли этот маневр вручную в полной темноте за 35-40 секунд (т.е. с выключенным освещением и неработающей системой гидравлики). Конечно, в ЦП у командира ВБ-5 имелось не одно табло с сигнальными лампами контроля открытия-закрытия основных забортных отверстий. Но это были, всего лишь, фиксаторы состояния забортных отверстий. Малейшее промедление или неточность могли привести к аварийной ситуации, зачастую к трагическим последствиям. Так, в конце 1956 года случились два взрыва в выгородках дизелей при их работе по ЗЦ на пл, находящийся в Кронштадте, погибло три матроса и помощник командира БЧ-5 инженер-лейтенант Первухин. Несовершенство газоанализаторов привело к тому, что экипажи учились действовать и без них. Так, на пл «М-264», еще в период ходовых испытаний, матросы и старшины БЧ-5 тренировались определять процен-



- 1...VII - Отсеки прочного корпуса ПЛ
- 1 - Торпедные аппараты (4x533)
- 2 - Аккумуляторная батарея (124 элемента)
- 3 - Боевая рубка
- 4 - Цистерна для хранения жидкого кислорода (8,4 т)
- 5 - Химпоглотители двуоксида углерода (ХПИ, 14,5 т)
- 6 - Бортовые двигатели (2 x М50П)

- 7 - Герметичная выгородка бортовых двигателей
- 8 - Средний двигатель 32Д в герметичной выгородке
- 9 - Электродвигатель эконохода (на среднем валу)
- 10 - Станция управления электродвигателем
- 11 - Прочный корпус ПЛ
- 12 - Легкий корпус ПЛ
- ЦП - Центральный пост в 3-м отсеке

тное содержание кислорода в выгородках по цвету плафонов освещения. Например, оранжевый цвет говорил о 25-30%, соломенный - о 10 - 15% кислорода. И надо сказать, что больше всего боялись избытка кислорода, а нормой считалось 20 - 24%. Как правило, так и учили матросов и старшин: пусть лучше будет 15, чем 25%. Пусть лучше дизель заглохнет, чем вспыхнет пожар. А это было ошибкой, т.к. исследования 1958 года, проведенные на пл «М-257» на испытательном полигоне города Ломоносова, показали: при малых дозах кислорода, от 17-16% и ниже, в выхлопных газах двигателей, работающих по ЗЦ, накапливается углекислый газ (угарный газ) и при достижении его концентрации более 4%, он становится очень взрывоопасен. Мы боялись пожаров и не подозревали об опасности взрывов.

Первые пл проекта А615 стали прибывать в состав Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) в 1956 году. Это были включенные в состав 159-й бригады (БПЛ) 27-й Краснознаменной дивизии подводных лодок (КДИПЛ), г. Лиепая, подводные лодки «М-257» (командир капитан 3 ранга В.Перельгин, командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Ю.Волковинский, его помощник инженер-лейтенант А.Зотов) и «М-258» (командир пл капитан 3 ранга Бутузov, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Р.Воронов, его помощник инженер-лейтенант Баранов).

Интересен такой эпизод. На последнем выходе «М-257» в море, во время государственных испытаний, в подводном положении, при проверке 2-часового режима работы трех дизелей по ЗЦ на полном ходу в 4-м отсеке возник пожар. Надо сказать, что это самый ответственный режим работы всей энергоустановки,

поэтому личный состав пл находился на боевых постах по сигналу «Боевая тревога». Председателем Государственной комиссии был Герой Советского Союза капитан 1 ранга Лунин, а председателем электромеханической секции - помощник Ф-5 159-й БПЛ 27-й КДИПЛ инженер-капитан-лейтенант Б.Кузнецов, ставший впоследствии первым флагманским инженер-механиком первого соединения пл проекта А615 на Балтике. В первые же секунды после доклада о пожаре были остановлены двигатели и пл аварийно всплыла в надводное положение. Тем временем мотористы под руководством А. Зотова ликвидировали пожар.

В 1956 году шли интенсивные испытания и сдача подводных лодок проекта А615. Так летом и осенью были приняты от промышленности «М-264» (командир капитан-лейтенант Г.Славянский, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Г.Парсаданов, его помощник инженер-лейтенант Г.Бабин), «М-265», «М-266» (командир капитан 3 ранга В.Корнеев, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Б.Холоднюк), «М-267» (командир капитан-лейтенант Б.Дергунов, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Балабанов), «М-268». Стали поступать подводные лодки, построенные на Адмиралтейском заводе: «М-352» (командир капитан 3 ранга Ковалев, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Ю.Бурим, его помощник старший инженер-лейтенант Ю.Куликов), «М-355» (командир капитан-лейтенант В.Комаров, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант В.Свириденко, его помощник инженер-лейтенант Ю.Котов).

В 1957 году происходила интенсивная эксплуатация пл проекта А615, входящих в состав 27-й КДИПЛ (командир дивизии капитан 1 ранга Васильев, в последствии первый замести-



*Пл проекта А615*

гель командующего Тихоокеанским флотом). Наиболее успешно выполнение задач боевой подготовки происходило на «М-264» и «М-266». Эти субмарины, как бы соревнуясь друг с другом, сдали все установленные задачи и упражнения и в этом же порядке были введены в состав боевого ядра сил первой очереди флота, что было большим событием в жизни лодок этого проекта. Более того, пл «М-264» была признана одной из лучших в дивизии, а её электромеханическая боевая часть (БЧ-5) награждена переходящим призом как лучшая в 27-й КДИПЛ. Насколько значим был этот успех для всех пл проекта, говорит тот факт, что на годовой праздник пл «М-264» прибыли Генеральный конструктор пл проекта А615 Касаиер и Командующий подводными силами КБФ Герой Советского Союза контр-адмирал Кучеренко.

Интересен такой эпизод из плавания пл «М-264». На тактических учениях КБФ несколько пл были развернуты в завесе, куда прибыла и «М-264», предварительно в течение ночи скрытно форсировав пролив Муху-вьяйн (более 300 км) в подводном положении. Глубина пролива колебалась от 8-9 до 12-14 метров, но за точность никто поручиться не мог. Кроме того, чтобы прибыть в назначенное время ход должен был быть не более 1,5-2,0 узлов. Работа дизелей по ЗЦ была исключена, т.к. «противник» обнаружил бы пл по подводным шумам. Поэтому переход осуществляли на перископной глубине (8-9 м), под электродвигателем экономического хода на скорости около 1,5 узлов. Это был очень трудный переход. Для подводников условия были просто боевые, т.к. перископ поднимался редко, были моменты, когда лодка касалась грунта. Туго приходилось молодым рулевым-горизонтальщикам, опыта не хватало. Выручала исключительная маневренность пл и выучка экипажа. На этих же учениях при зарядке аккумуляторной батареи (АБ) при плавании на перископной глубине под управлением РДП (воздух к среднему двигателю подавался через поднятую шахту подачи воздуха), возникла угроза атаки авиации «противника». Подходила к концу 3-я ступень зарядки, оставалось всего около 1,5 часов зарядки и всё, но...! Реальная перспектива: обнаружение, атака и уничтожение пл. Необходимо было выполнить «срочное погружение». По предложению командира БЧ-5 Парсаданова командир пл Славян-

ский принимает решение произвести дозарядку АБ на глубине 30 метров. Пл, продолжая зарядку, погружается на заданную глубину. У личного состава боевая готовность № 1, т.е. «Боевая тревога». Через 1,5 часа зарядка была закончена, в это же время наступили густые сумерки, пл всплыла в надводное положение и личный состав превентивировал все отсеки, т.к. за время дозарядки и после перемещения воздуха в отсеках пл, содержание водорода доходило в концевых отсеках до 2%. Выполненный элемент плавания не был предусмотрен никакими документами и тактическими данными пл. Но подводники представили, что так может произойти в реальной боевой обстановке и приняли смелое и, может быть, рискованное решение. Но это решение было просчитано и обосновано, а главное - продиктовано тактической обстановкой. Командир и командир БЧ-5 были наказаны за своеволие, хотя в 60-х годах некоторые пл проекта А615 (г. Палдиски) легально обрабатывали этот элемент.

Надо заметить, что подводные лодки проекта А615 постоянно проходили модернизацию отдельных агрегатов и корпусных конструкций. Толчком для этих работ становились аварии на ПЛ. Они часто происходили на Черноморском флоте, однако случилась беда и на КБФ. В октябре 1957 года на мерной миле в районе Таллина на пл «М-256» вспыхнул пожар. Пл находилась на глубине 30 метров, двигатели работали по ЗЦ. Пожар вспыхнул в районе поста управления правым М5011 в 4-м отсеке. Личный состав успел доложить о пожаре и пл аварийно всплыла в надводное положение.

Вышло из строя освещение, связи с дизельными отсеками не было, хода тоже. Старшим на борту пл находился командир дивизиона пл ЛенВМБ. Был шторм около 5-6 баллов, но большая часть личного состава была выведена наверх, а чтобы волной не смыло за борт, все были привязаны к леерам. По целому ряду причин, которые подробно описывались во многих источниках, пл почти через 4 часа после всплытия на глазах прибывших спасателей и других кораблей, потеряла продольную остойчивость и со всем личным составом в несколько секунд утонула. Погибли все офицеры и почти все матросы и старшины (всего 39 чел.). В ноябре 1957 года пл была поднята спасательным судном «Коммуна» (катамаран, построй-



*Встреча экипажа пл, вернувшейся с боевой службы. Лиеная, 1978 г.*



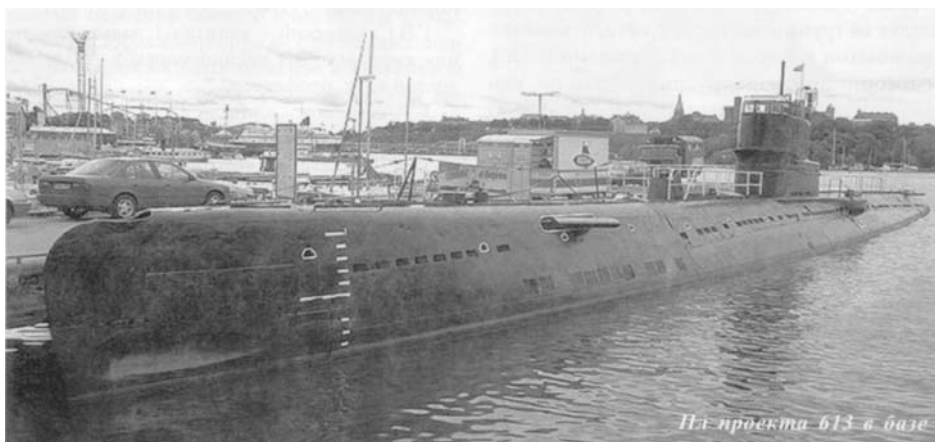
*Офицеры штаба и политотдела 14-й эскадры пл*



*Возвращение из  
боевого похода*



*После боевой вахты*



*Пл проекта 613 в базе*

ки начала XX в.) и отведена в Таллин. Славянский и Парсаданов (пл «М-264») участвовали в работе Госкомиссии по выяснению причин гибели лодки (председатель - генерал армии Антонов). Однако, к однозначным выводам Госкомиссии прийти не смогла и истинная причина пожара на «М-256» осталась невыясненной. Плавание пл проекта А615 было запрещено, начались очередные модернизационные работы. Паники не было, по настроению у многих офицеров, старшин и матросов было так себе.

К началу 1958 года в составе 159-й БПЛ 27-й КДИПЛ насчитывалось 11 единиц пл проекта А615. В целях повышения качества базирования и технического обслуживания лодок в начале 1958 году было принято решение о выделении всех пл А615 на Балтике в 159-ю Отдельную бригаду пл (ОБПЛ) с дислокацией штаба в г. Клайпеда (6 единиц).

В состав ОБПЛ входил дивизион пл (5 единиц) с дислокацией штаба в г. Лиепая. Командиром 159-й ОБПЛ был назначен капитан 1 ранга Вдовин, а Ф-5 - инженер-капитан 3 ранга Кузнецов. В Клайпеду были переведены «М-267», «М-268», «М355» и «М-356», две пл находились на модернизации на заводе-строителе (г. Ленинград). Практически в 1958 году не плавали, а наибольшая интенсивность выходов в море приходится на 1959 - 1960 годы. Шла отработка курсовых задач, не менее 50% состава пл числились в компании. Главное на что обращалось внимание: одиночное плавание пл с отработкой до 10 боевых упражнений (форсирование учебного минного заграждения, покладка на грунт и всплытие с него, плавание с аварийными кренами и дифферентами и т.д.), совместное плавание группы (завесы) пл, взаимодействие с надводными кораблями и т.д. В общем, это были два года обычной повседневной, но тяжелой работы подводников.

В 1960 году были упразднены подводные силы КБФ, а 159-я ОБПЛ преобразована в 178-й Отдельный дивизион пл (ОДиПЛ) (8 единиц пл). Командиром дивизиона был назначен капитан 2 ранга Перельгин, а Ди-5 инженер-капитан-лейтенант Парсаданов (бывший пом. Ф-5 159 ОБПЛ). В 1960-61 годах шла интенсивная замена пл: было принято после модернизации 6 единиц, столько же отправлено на модернизацию.

В 1961 году, по решению высшего командования, базирование пл проекта А615 в Клайпедо было прекращено, а все пл переданы в ОБПЛ Палдиски (командир капитан 1 ранга Бутузов, Ф-5 - инженер-капитан 2 ранга Закс). Так закончился второй период жизни пл проекта А615.

Начинался - третий, в Палдиски. Надо сказать, что базирование пл в Лиепае, Клайпедо и в Палдиски требовало значительных затрат по созданию условий для доставки к пирсу не только воды, пара, электроэнергии, но также большого объема жидкого кислорода (температура хранения - минус 182 гр.) и химвсасителя (ХПИ).

Окончательно пл проекта А615 перестали плавать после трагедии, произошедшей на «М-258» (Палдиски) в сентябре 1966 года. При ходе пл в подводном положении в 7 отсеке на станции управления электродвигателя эконохода возник пожар. Этот отсек очень мал в объеме, да ещё значительно занят различными механизмами и оборудованием, поэтому личному составу надо было покинуть отсек. Руководивший борьбой за живучесть пл. помощник Ф-5 ОБПЛ не разрешил личному составу покинуть отсек, т.к. боялся, что пожар распространится в соседние отсеки. В результате 6 человек погибли, отравившись продуктами сгорания. Это была трагедия.

Несколько слов о том, как закончили службу в ВМФ некоторые офицеры, плававшие на пл-«зажигалках», как их называли на флоте, и упоминавшиеся в очерке.

В.П.Перельгин - вице-адмирал, 1-й зам. Командующего ТОФ.

Г.В.Славянский - капитан 1 ранга, начальник кафедры РЭП военно-морской Академии доктор наук, профессор.

Б.В.Кузнецов - капитан 1 ранга, начальник отдела эксплуатации пл ТУ ДКБФ.

Г.М.Парсаданов - капитан 1 ранга, начальник кафедры ТУЖК Калининградского ВВМУ, канд. психологических наук, Доцент.

А.Г.Ландов - капитан 1 ранга, ст. офицер 6 отдела штаба ДКБФ.

Ю.М.Куликов ушел в запас капитаном 2 ранга с должности главного инженера ракетно-технической базы ДКБФ.

В Одессе стоит памятник подводникам пл проекта А615 («М-301»), плававшим на Черном море. Спасибо одесситам за это, за добрую па-

мьять и уважение к мужественным подводникам. Был установлен памятник в Краснодаре - в парке 40-летия ВЛКСМ установлена пл «М-261», спасибо кубанцам. Хочется закончить очерк стихами Ю.М. Куликова:

*Что рассказать о службе офицерской,  
О той прекрасной жизненной поре,  
Когда не допускали мысли дерзкой,  
Нарушить клятву, данную стране!  
Служили честно, как и все на флоте,  
Ходили в море и на глубину,  
Чтобы проверить экипаж в работе,  
И выпустить торпеду «по врагу».  
Взрывались, погибали и горели,  
Был для подводников и чёрт порой не брат,  
Мы дружбой дорожить всегда умели,  
А честью офицеров во сто крат.  
Любили жизнь, как все земные люди,  
А служба шла, свой предьявляя счёт.  
Мы никогда на свете не забудем  
Своих друзей и наш подводный флот!  
И скажем тост за прожитые годы,  
Помянем всех, кого уж с нами нет,  
Мы вечно в море, нам не до погоды,  
Пока горит в сердцах надежды свет!*

## ОПЫТ ПОДГОТОВКИ КОМАНДИРОВ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК К БОЕВОМУ ПРИМЕНЕНИЮ ТОРПЕДНОГО ОРУЖИЯ

Автору этого очерка в период 1962-1985 годов пришлось непосредственно заниматься вопросами освоения боевого применения новых образцов торпедного оружия с дизельных подводных лодок на Тихоокеанском и Балтийском флотах, проходя службу в должностях от командира торпедной группы подводной лодки до флагманского минера эскадры подводных лодок. С благодарностью вспоминаю своих начальников и учителей командиров подводных лодок О.О.Тарановского и Е.А.Гайдукова, командиров 19-й бпл ТОФ капитанов 1 ранга Г.А.Сафронова, Р.Б.Радужкевича, Б.П.Букетова, командира 6-й эск пл ТОФ вице-адмирала В.Г.Белашева, флагманских минеров 6-й эск пл ТОФ капитанов 1 ранга Ф.И.Марычева и Б.В.Шмейлина, начальника МТУ ТОФ капитана 1 ранга М.У.Бродского и многих других командиров, начальников и специалистов, с кото-

рыми пришлось вместе заниматься освоением оружия, способов его боевого применения, учиться самому и учить подчиненных.

Торпедная атака - это сочетание маневра подводной лодки с применением оружия по противнику с целью его уничтожения или вывода из строя. Главным в подготовке подводной лодки к боевому применению оружия является отработанность действий в море, основа которых лежит в подготовленности личного состава корабельного боевого расчета (КБР). В корабельный боевой расчет входит личный состав командных пунктов и боевых постов подводной лодки, связанный с обнаружением противника и его классификацией, сбором и обработкой поступающей информации, выработкой предложений для ведения боевых действий, применения оружия и средств гидроакустического противодействия в ходе атаки и в процессе уклонения.

Подготовка КБР проводится в соответствии с требованиями руководящих документов и обычно имеет три этапа:

первый этап - теоретическая подготовка и отработка индивидуальных практических навыков каждого члена КБР;



**Ю. Фатеев** - капитан 1 ранга,  
флагманский минер 14-й эскпл БФ  
в 1977-1985 годы



- второй этап - практические тренировки на тренажерах для сплочения личного состава КБР и комплексная отработка нормативов;

- третий этап - совершенствование практических навыков на тренажерах и в море на боевой технике с выполнением подготовительных и зачетных боевых упражнений.

Такая система подготовки КБР в полном объеме характерна для экипажей подводных лодок, вышедших из ремонта и отрабатывающих задачи для ввода в состав сил постоянной готовности. Для подводных лодок постоянной готовности первый и второй этапы подготовки КБР характерны только для личного состава вновь прибывшего для дальнейшего прохождения службы взамен ушедших. В целом КБР подводных лодок постоянной готовности проводит подготовку в рамках третьего этапа - совершенствует практические навыки на тренажерах и в море на боевой технике с выполнением подготовительных и зачетных боевых упражнений.

Успешность боевого применения торпедного оружия в море по надводным и подводным целям напрямую зависит от качества базовой подготовки торпедистов и гидроакустиков. Поэтому качество базовой подготовки указанных специалистов мы придавали первостепенное значение. В учебных кабинетах торпедисты под руководством флагманских минеров бригад подводных лодок капитанов 3 ранга В.Ф.Селютина, И.П.Мосина, А.Э.Гутяра, В.А.Роголева изучали устройство торпед, отрабатывали правила и совершенствовали навыки их обслуживания при содержании на подводных лодках. Особое внимание мы придавали отработке практических навыков торпедистов по окончательному приготовлению торпед и торпедных аппаратов к выстрелу, действиям торпедистов в случаях обнаружения признаков предаварий-

ной ситуации с торпедой (повышение газовыделения аккумуляторной батареи торпеды, разогрев аккумуляторного отделения, травление окислителя и т.д.). Для отработки практических навыков по приготовлению торпедного аппарата к выстрелу в учебном кабинете торпедной стрельбы мы установили торпедный аппарат, демонтированный со списанной подводной лодки.

Базовая подготовка гидроакустиков, кроме вопросов изучения устройства материальной части, включала практическую подготовку каждого по классификации шумов надводных и подводных целей. Для этого интенсивно использовалась фонотека с записями шумов отечественных кораблей и кораблей вероятного противника. Интенсивность, качество и уровень подготовки гидроакустиков жестко контролировал флагманский специалист радиотехнической службы 14-й эск пл БФ капитан 1 ранга А.И.Сологуб.

О высоком качестве подготовки гидроакустиков по классификации шумоконтакта говорит такой факт: в период проверки Балтийского флота Инспекцией Министерства обороны СССР подводные лодки 14-й эск пл 22-23 сентября 1982 года выполняли торпедные атаки отряда боевых кораблей в составе крл «Октябрьская революция» и четырех кораблей охранения. В этот же период в Балтийском море находился крейсер УРО ВМС США. Его место и действия отслеживались силами разведки БФ, информация с командного пункта флота передавалась на корабли и подводные лодки в море. 23 сентября около 13-00 крейсер УРО ВМС США сближился с ОБК БФ, практически вошел в ордер и маневрировал параллельными курсами с крл «Октябрьская революция» на курсовых углах 15-45° левого борта и дистанции 10-20 кбт. ОБК подходил к позиции подводной лодки «С-345», которой командовал капитан 3 ранга И.И.Зверев. Гидроакустики подводной лодки четко классифицировали контакт, определив его как иностранный боевой корабль. И в дальнейшем правильной выдачей целеуказаний по кораблям ОБК и крейсеру УРО ВМС США обеспечили командиру выход в атаку по главной цели - крейсеру «Октябрьская революция». Крейсер УРО ВМС США, обнаружив идущие торпеды, резко увеличил ход и покинул район.

Базовая подготовка корабельных боевых расчетов регламентировалась недельным рас-



Осмотр торпед

порядком и графиками тренировок. Ставилась задача - кабинет торпедной стрельбы и УТУ «Атака» должны работать каждый день, кроме понедельника, когда с 15.00 до 18.00 проводилось техническое обслуживание приборов управления торпедной стрельбой, торпедного аппарата, УТУ «Атака» и системы связи между кабинетами и постами. И эта задача, в основном, выполнялась. Было заведено правило - каждую пятницу мною представлялся доклад командиру эскадры (в его отсутствие начальнику штаба) о ходе тренировок КБР, а в конце месяца о выполнении норм тренировок каждым командиром подводной лодки. Реакция командования эскадры командирам подводных лодок, не выполнявшим нормы тренировок была жесткой - от лишения дней отдыха и использования их для тренировки КБР до дисциплинарных взысканий в приказе командира эскадры. Командиры пл знали и чувствовали на себе силу и жесткость контроля со стороны штаба эскадры, а потому всегда стремились выполнить и перевыполнить заданные нормы тренировок. Как правило, не менее одного раза в месяц командир 14-й эск пл вице-адмирал Н.Е.Хромов с флагманскими специалистами штаба эскадры проверял уровень подготовки хотя бы одного корабельного боевого расчета подводной лодки. При планировании выполнения зачетных боевых упражнений в море под руководством командира эскадры допуск КБР пл проводился им лично в кабинете торпедной стрельбы. Командиру ставилась задача на торпедную атаку и создавалась тактическая обстановка, близкая к той, которая его могла ожидать в море. По окончании тренировки проводился разбор, на котором руководитель особое внимание обращал на умение командира обосновать решение для выполнения поставленной боевой задачи и реализовать его в ходе поиска цели и выполнения торпедной атаки. Флагманский штурман эскадры капитан 1 ранга Р.В.Балтушка (впоследствии его заменил капитан 1 ранга Л.А.Мусоян) и флагманский специалист РТС капитан 1 ранга А.И.Сологуб оценивали действия старшего помощника командира пл, штурмана и гидроакустиков по классификации цели, скорости и точности определения координат и параметров движения цели графически и по таблицам, правильности выявления характера маневрирования ордера и главной цели. Я как флагманский минер эскадры давал оценку подготовки командира минно-торпедной бо-

евой части к руководству действиями личного состава по приготовлению торпед и торпедных аппаратов к выстрелу, вводу данных стрельбы в торпеды, соблюдение мер безопасности в отсеке при торпедной стрельбе. Мною же оценивались действия торпедного электрика по обслуживанию торпедного автомата стрельбы, выполнению нормативов по определению параметров движения цели и дистанции. Совместно с флагманским штурманом мы оценивали тактический и огневой показатели торпедной атаки и докладывали на утверждение руководителю допуска КБР.

Каждое учение в море по поиску и атаке отряда боевых кораблей (конвоя, десанта) мы заканчивали подробным анализом достигнутых результатов. В штабе эскадры под руководством начальника штаба контр-адмирала А.Д.Петрова была сформирована группа анализа торпедных атак. В нее входили старший помощник начальника штаба капитан 2 ранга Н.Ф.Васильчук и выше названные флагманские специалисты. После возвращения подводной лодки в базу командир представлял офицерам группы анализа все материалы по выполненной торпедной атаке: журнал боевых действий, схему торпедной атаки с качественными показателями, вахтенные журналы центрального поста, гидроакустиков, радиометристов, штурманский журнал, карты и планшеты. Из торпед доставленных в базу извлекались регистрирующие приборы для расшифровки и анализа фактического хода торпед. Главное внимание при анализе торпедных атак было направлено на определение причин промахов, степени подготовленности личного состава и технических средств к ведению поиска и классификации обнаруженных целей, быстроту и точность определения параметров движения



*Погрузка торпед*

цели и дистанции до нее, на правильность выявления ордера и характера его маневрирования. К разбору на основании проанализированных материалов готовился доклад командира эскадры и схема маневрирования ОБК (КОН, ДЕСО) с отражением на ней схем маневрирования каждой пл и достигнутых ею результатов атаки.



*Погрузка торпед на пл проекта 877*

Таким образом, после каждого тактического учения в результате анализа достигались конечные цели:

определялся уровень подготовленности командиров пл и личного состава КБР;

- выявлялись наиболее характерные общие ошибки в действиях командиров и корабельных боевых расчетов;

определялись направления для совершенствования торпедной подготовки каждой подводной лодки.

В конце каждого периода обучения на основании подготовленного аналитического материала командир эскадры подводил итоги торпедной подготовки: оценивались достигнутые качественные показатели, определялись лучшие и худшие атаки, командиры и специалисты подводных лодок. Оценивалась успешность торпедных атак каждой подводной лодки и соединения подводных лодок в целом.

Так, в 1979 году по итогам зимнего периода обучения подводная лодка «С-300», которой командовал капитан 2 ранга Ю.В.Мозговой, была выдвинута на участие в состязаниях на приз ГК ВМФ по торпедной подготовке.

Командиром подводной лодки и корабельным боевым расчетом была проделана масштабная работа по подготовке к выполнению этой задачи. В кабине торпедной стрельбы было проведено около 120 тренировок КБР, в море на тактических учениях выполнены две атаки ОБК и одна атака ДЕСО. Атака ОБК на приз ГК ВМФ была выполнена 2-х торпедным залпом практическими торпедами «53-65 К». Главная цель ОБК - крейсер - был поражен; фактически наблюдалось наведение по кильватерному следу и прохождение под целью обеих торпед залпа. Параметры движения цели и дистанция были определены с минимальными

ошибками. По тактике маневрирования и успешности применения торпедного оружия атака дизельной подводной лодки Балтийского флота была признана лучшей в ВМФ, приз Главнокомандующего ВМФ был завоеван.

Одним из наиболее ярких примеров слаженной работы штаба 14-й эск пл по подготовке подводных лодок к боевому применению торпедного оружия стали результаты, которые были достигнуты на проверке Балтийского флота Инспекцией Министерства Обороны СССР в сентябре 1982 года. В период подготовки флота к проверке подводные лодки 22-й и 157-й бпл 14-й эск пл участвовали в восьми тактических учениях по поиску и атаке групповых надводных целей (ОБК, КОН, ДЕСО). В ходе базовой подготовки в кабинетах торпедной стрельбы под руководством командиров подводных лодок и их старших начальников было выполнено от 100 до 150 тренировок КБР каждой подводной лодки только по атаке групповой надводной цели.

Для обеспечения инспекторских атак был сформирован ОБК в составе: главная цель крл «Октябрьская революция» в охранении трех скр проекта 1135 («Бодрый», «Дружный», «Сильный») и одного бпк проекта 61 «Образцовый». По маршруту перехода ОБК воздушное противолодочное охранение осуществляли самолеты «Бе-12» и корабельные вертолеты «Ка-25».

Для выполнения инспекторских стрельб главным инспектором были утверждены семь подводных лодок. 22-ю бригаду пл представляли: «С-341» - командир капитан 2 ранга Б.Б.Бабаян; «С-187» - командир капитан 3 ранга В.А. Красильников; «С-343» - командир капитан 2 ранга В.А.Иванов; «С-357» - командир капитан 2 ранга А.Я.Головченко. 157-ю бригаду пл представляли: «С-338» - командир капитан 2

ранга В.Г.Согулякин; «С-381» - командир капитан 2 ранга В.П.Дьяченко; «С-345» - командир капитан 3 ранга И.И.Зверев.

Пять подводных лодок : «С-341», «С-343», «С-357», «С-338», «С-381» - успешно атаковали ОБК, что составило 71,4%. 14-й эскпл по торпедной подготовке получила оценку «хорошо».

Описанная выше система подготовки командиров подводных лодок к боевому применению торпедного оружия - результат глубокого анализа опыта боевых действий подводных лодок в период Великой Отечественной войны и послевоенной боевой подготовки сил Военно-Морского флота СССР, изложенной в научных трудах профессорско-преподавательского состава Военно-Морской академии и Высших офицерских классов. На основе этого анализа разработаны методические указания, правила минной службы и курсы боевой подготовки подводных лодок.

Автор очерка, его товарищи по совместной службе и старшие начальники стремились к пунктуальному выполнению требований руководящих документов по подготовке командиров подводных лодок к выполнению основной задачи - успешному боевому применению торпедного оружия. Искали и находили пути совершенствования учебной базы и методики обучения подчиненных.

Высокая личная ответственность в сочетании с высокой требовательностью старших начальников давала хорошие результаты в боевой подготовке командиров подводных лодок.

*1 мая 2005 г.*

## ГЛУБОКОВОДНОЕ ПОГРУЖЕНИЕ.

В августе пришли на Северный флот на ракетную стрельбу. Ошвартовались и выгрузили ракеты на РТБ в Гаджиево.

Готовность подводной лодки к стрельбе проверял штаб Северного флота.

Комиссия выявила, что срок прохождения кораблем глубоководного погружения истекает как раз в период проведения упражнения. Вопрос, конечно, «щекотливый», спорный. Но нам популярно объяснили, что принимать гостей с Балтики, конечно приятно, но рисковать, и брать на себя ответственность за чужое «железо». Северный флот не собирается.

Ведь глубина - страшная сила!!!

Дружба-дружбой, а табачок-то, каждый курит свой.

Рекомендовали командованию подводной лодки спланировать полигон и, без лишней суеты, пройти глубоководное погружение здесь, на севере, пока есть время, и сроки вполне позволяют.

Так и порешили.

Оформили и утвердили нужные документы и утром, в утвержденную флотом дату, сделав приготовления, вышли в полигон.

Погода выдалась спокойная. Силы обеспечения прибыли своевременно.

Пользуясь случаем, люди в отсеках лодки, готовились к предстоящему мероприятию по своему: снимали плафоны, смазывали тавотом кувалды, подготавливали «реквизит» к ритуалу посвящения молодежи в подводники. Тут все просто: назвался подводником - полезай в корпус, выпей плафон морской воды с глубины, аккуратно, чтобы остаться с зубами, пошелуй кувалду, вымазанную тавотом, которая висит и качается.

Погружение на рабочую глубину шло, как и положено, этапами, с временными задержками лодки на определенных горизонтах глубин.

Проверялись механизмы и забортная арматура. Замечаний практически не было.

Глубиномер центрального поста уже показывал горизонт 260 м и до предельной глубины погружения оставалось немного. «Контрольные» нитки, растянутые матросами между шпангоутами, основательно провисли. Они являли собой кустарный индикатор той страшной силы забортного давления, с которой морс в этот момент сжимало корпус погруженного в его пучину корабля, когда боцман Хмара, сидевший на горизонтальных рулях, тревожно, не создавая паники, очень тихо доложил командиру:

- Товарищ командир! Кажется ЧП случилось...

- В чем дело, боцман? Чего ты несешь, какое ЧП?

- Да, шинель я на мостике оставил, на вешалке в ограждении рубки.

- Ну и что же, оставил и оставил, - спокойно отреагировал командир. Новую сошьешь. Чего теперь из-за барахла нервничать. Считай, что твою шинель дед с трезубцем уже битых 2 часа носит. Думаю, она ему пришлась впору. Ты ведь мужик крупный...

- Да мне не до шуток, товарищ командир. Там в кармане остался бумажник, а в нем... партбилет.

- Три мотора вперед полный! Всплывать на перископную глубину! - отдал команду командир. Ну ты, боцман, учудил! Повесит тебя парткомиссия за яйца, как общеизвестное домашнее животное. А для корабельной парторганизации, по сценарию начпо, политотдел «отснимет» первый советский фильм ужасов под звучным названием: «УТРАТА ПАРТИЙЦА», с тобой в главной роли. Так что жди «ОСКАРА»! Ну, а мы с замом в массовке попотеём за «ОСКАРА», в ролях второго плана.

Отдраив верхний рубочный люк, еще с трапа командир заметил висящую в ограждении рубки шинель и облегченно вздохнул полной грудью.

С нее обильными струями стекала вода. Помимо боцманской шинели, на мостике, прямо на посту управления вертикальным рулем, лежала раздутая давлением черная рыба, отделенно походившая на черный мяч. Она беспомощно шевелила небольшим ротиком и крутила маленькими плавниками, как бы предпринимаемая немислимо-отчаянную попытку снова перекопать в родную стихию.

- Боцмана наверх! - прокричал командир в открытый люк и поднялся на свой порожек.

Появился боцман с выражением маски предсмертной судороги на лице. Похоже он в деталях представил и уже пережил все то, что предсказал ему перед всплытием командир. Увидев сиротливо висящую на крючке шинель, так до конца и не поднявшись наверх, он бессильно осел на комингс люка.

- Ну, что расселся, как дома в клозете, давай-ка, шевели штанами. Я жду твоего доклада. И не дай тебе бог...

Трясущимися руками боцман извлек бумажник, из которого торчали мокрые корочки партбилета.

- Везет тебе, Хмара! От такой беды ушел!

Но радоваться было еще рано. Удивительное, началось сразу, как только боцман открыл документ.

Погруженный на глубину более 200 м он был настолько сжат давлением воды, что внутри оказался совершенно сухим. Замокли только корочки и торец красной книжечки.

Зато, вместо фотографии на него смотрела цветная мордочка орангутанга. «Портрет» как-то злоумышленником аккуратно был выре-

зан из старого учебника зоологии и приклеен поверх снимка хозяина.

- Похоже, что примат удачно ушел с прикормленных мест и стал мичманом на флоте - тихо смеясь, подметил командир. - Хорошо, что рожу орангутанга приклеили, а не задницу гамадрила. Ну и везет же тебе, Хмара, как утопленнику!

Глубоководное погружение корабль прошел успешно, ракетную стрельбу отстрелял хорошо, попали, почти что, в «кол». Через 10 дней их встретила милая сердцу Либава. А коммуниста Хмару ждал партийный фитиль за халатность. Партия такого не прощала.

*В. Романовский  
С-Петербург, 1 апреля 2004 г.*

### **БАКЛАН, ОН И ЕСТЬ - БАКЛАН!**

Утреннее построение на подъем флага заканчивалось серьезным разносом.

Командир подводной лодки капитан 3 ранга Василий Воробьев, прозванный в народе просто - «Воробей», с утра негодовал от увиденного утром беспорядка на 31-ом пирсе, где стоял в дежурстве его корабль.

На «орехи» досталось всем, но больше всего дежурному по кораблю и боцману.

Практически за ночь, огромная стая бакланов и чаек, оккупировав пирс, причал и кормовую настройку подводной лодки, откровенно нагло и жидко умудрилась их загадить.

Поначалу, в темноте, белое птичье дерьмо, в глаза практически не бросалось. Но вот, полностью рассвело и - все заскучали. Натюрморт получился красочный!

Загажено все было, просто конкретно! Словом, черно-белое кино!

Люди, ответственные за «бакланы шутки», получили командирский разнос тут же, на пирсе, прямо перед молчаливо сидящей стаей.



Воробей орал, как подорванный, обильно брызгая на всех слюной. Иногда, вяло жестикулируя, тыкал пальцем то в боцмана, то в дежурного по кораблю, то, в молчаливо наблюдающую этот цирк, птичью массу.

Его голос, в явном желании переорать стихию, периодически срывался на фальцет. Ветер безжалостно уносил в никуда, и «преlestь» слов, и «изысканную яркость» выражений. От этого живость воспитательного процесса резко теряла свою показательность и смысл.

Казалось, что происходящее птиц ни сколько не пугало. За свою маленькую бакланью жизнь они от людей слышали и не такое. Пернатые никуда не улетали. Тихо сидели, мечтая о чем-то своем птичьем, соблюдая стадность и молчаливую солидарность со страдающими из-за них «начальниками».

Не меняя поз, они по-прежнему плотно кучковались на причале. Большими полухищными клювами рассекали порывы северо-западного ветра. От этого все перья на их грязных телах трепетали в струях набегающих воздушных потоков. Птицы, сидя везде окрест, - «штормовали», пережидая непогоду. Мелко топчась на месте, они дружно «месили» помет маленькими «ластами» ног, непроизвольно прикрывая своими крупными, развешившимися тушами, разведенный ими на пирсе беспорядок.

В такую непогоду эти «гордые» птицы предпочли полетам над штормовым морем - обильную трапезу на ближайших помойках с посиделками на пирсах, причалах и корпусах, стоящих в базе кораблей.

Словом, как в классике: «Чайка ходит по песку, моряку сулит тоску!» И они по-своему, по-баклани, тосковали.

На корабле еще шло плановое «проворачивание оружия и технических средств», когда, возмущенная наглым поведением птиц, «командирская железа» капитана 3 ранга Воробьева окончательно выработала решение, показавшееся ему самым правильным и удачным для данной ситуации.

Собрав охотничье ружье, которое «Воробей» хранил в лодочной каюте, он выполз па пирс и, зарядив его прямо на сходне, не спеша, двинулся по пирсу к испуганной птичьей массе.

Те, кто наблюдал сцену предстоящей «кары», от удивления приоткрыв рты, с интересом фиксировали события.

Стая довольно близко подпустила незадачливого «мстителя». Метров за пять до опасно-

сти передний край пернатых лениво зашевелился и стал медленно, нехотя, практически поштучно, подниматься в воздух. В какой-то миг беспокойство вдруг проявили все сидящие на пирсе бакланы. Без явного желания, с какой-то «хилой» резвостью, «оторвав свои задницы», все вдруг замахали крыльями на взлет и поднялись над пирсом.

Они не улетали. У них и в «мыслях» такого не было. Делая «круг почета», они, по-видимому, намеревались вернуться на старые, вполне уже засиженные места.

Баклан - птица хоть и крупная, хищная, но сильно страдающая... недержанием.

Внезапно прозвучавшие почти одновременно два выстрела в никуда заставили всю стаю, как-то вдруг, почти синхронно, вздрогнуть и ... жидко обкакаться.

Лучше бы Воробей этого всего не делал! Но было уже поздно. Как говорят бывалые: «процесс уже пошел и его не остановишь».

С шумным испугом, как-то встревожено-глумливо заготовав, бакланы совершенно бесконтрольно секунд 15 кощунственно гадили на командира, зазевавшегося верхнего вахтенного и округу вообще. Присутствовало ощущение, что прошел крупный, совсем недолгий, совершенно «безобидный», теплый летний дождик. Прослушивался даже шелест «капель».

Успев выкрикнуть удивленное « У, ... с ... !!!?? », Воробей сделал попытку прикрыть локтем лицо. При этом четко ощутил дробь прямых попаданий, совсем недавно пошитой фуражкой и кителем. «Бомбометание» велось с завидной точностью. Синий флотский китель командира был фактически «изрешечен» прямыми попаданиями помета, ну, а фуражку, можно было просто сразу выбрасывать.

Кастроголосо завопив и в без того совершенно обалдевшую стаю птиц, отборным, на тот момент совершенно бесполезным, отчаянно грубым матом, фактически обделанный и смертельно обозленный командир, гневно сопя, спустился в ЦП. Подчиненные встретили его молчаливым сочувствием. В атмосфере центрального поста плотно зависло ощущение какого-то необъяснимого траура. Не было ни одной гримасы, похожей даже на удивление.

Ведь фактически досталось всем. Теперь предстояло муторное мытье и чистка корпуса лодки, пирса и, конечно - командира, от ядовитого бакланьего дерьма.

На этот раз произошел сенсационный случай. Месьть оказалась не только бесполезна, но и совершенно бессмысленна, и, по большому счету, - бестолкова.

Это-то и портило настроение самолюбиво-му командиру. Правда, в долгую меланхолию он впадать не собирался. Это было не в его характере. Но шоу с «бакланьим дождем» он больше не устраивал.

Личный состав бригады от души посмеялся по факту происшедшего. Ведь шило, как известно, в мешке не утаишь!

*В. Романовский*

*С-Петербург, 21 апреля 2004 г.*

### «ГРЕБАННОЕ КОПЫТО»

Лейтенант Ю.Трофимов, выпускник училища подводного плавания, до училища отслужил «срочную». За годы службы и учебы при почти двухметровом росте приобрел ладную физически развитую фигуру, стройность и привлекательность, которую подчеркивала индивидуально пошिताя военноморская форма.

Назначение он получил в Лиспайский подплав на «лягушку» - среднюю дизельную ракетную пл проекта 665.

Представился командиру в казарме по уставному четко, внятно и коротко. Командир, капитан 3 ранга Воробей, по прозвищу - «Васька-воробей», внимательно оглядев Трофимова, решил сразу «проверить его на укупорку», и отдал конкретный и нехитрый приказ.

- Лейтенант, наши матросы за камбузом копают яму для хозяйственных нужд части. Старший в группе копателей мичман Ерков. - выпускник школы мичманов, прибыл в экипаж только вчера. Зеленоват он еще, конечно, «годками» командовать. Кстати, ваш будущий подчиненный. Подстрахуйте его - возглавьте эту работу. И к 17-30 жду вашего доклада об исполнении.

Коротко ответив «есть», лейтенант убыл. Место работ он обнаружил по снятому дерну и брошенным лопатам. Исполнители и мичман на месте отсутствовали. Время было послеобеденное, солнце жарило нещадно. По инвентарю и предметам рабочего платья только тупой и слепой не определил бы, что разгильдяи просто загорают где-то поблизости. Похоже, перекур у воды перешел в загар с дре-

мотой. Время летело неумолимо, а у гостиницы на ул.Нахимова, с чьей-то легкой руки названной «черный тюльпан», сидя на чемоданах, Юрку ждала молодая жена. Свободных мест в этом «однозвездном приюте подводника», естественно, не было и в ближайшие полгода не предвиделось. Наплыв молодых лейтенантов съел все свободные койки. Нужно было срочно искать хату. Конечно, приказ командира обсуждению не подлежал, но кто бы знал, как он был некстати!

Делать было нечего. Тихо выругавшись, лейтенант снял парадную тужурку, аккуратно повесил на одну из воткнутых в землю лопат. Сверху водрузил фуражку с галстуком. Засучил рукава, вывернул ворот белой рубашки па изнанку и, сунув болтающийся кортик за пояс, взялся за лопату.

Рытье ямы с перекурами уже заняло больше часа. Работа помаленьку подходила к логическому концу, когда на бруствер выброшенной земли, наглово улыбаясь, выползли три тела с лицами матросов третьего года службы. За ними появился и мичман. Мичманом его пока конечно назвать было нельзя. Это был просто маленький с виду, тшедушный человек, с лицом молодого матроса и погонами мичмана. Заглядывая в яму, на вспотевшего лицом лейтенанта, «копатели» замерли в вопросительном ожидании.

- Где вы шляетесь ... «гребанное копыто»? Кто за вас работать будет? - голосом рубшица мясного магазина заорал Юрка. - Что, совсем охренели от солнца? Ну-ка, мухой в яму, клопы воючие! Рисуйте нужную глубину, а то, до конца службы будете здесь изображать братскую могилу... «гребаннос копыто»! А вы, товарищ мичман, доложите, как руководите вверенным вам личным составом.

Выдав эту воспитательно-унизительную тираду. Трофимов отбросил лопату и с легкостью спортсмена вынес свое внушительное тело на край ямы. Матросы же, горохом скатились на дно, поспешно разбирая лопаты. На ходу, по виду самый языкастый из матросов, как бы защища корешей, недовольно бурчал, что они, мол, не «вечные двигатели» и тоже нуждаются в послеобеденном отдыхе для восстановления положительных эмоций и энергии, которая при копке быстро уходит. А густо краснеющий мичман что-то тихо молел о какой-то демократии и чрезмерной требовательности в отношениях к подчиненным.

Юра весь этот бред слушал недолго. Времени до доклада оставалось минут сорок. И воспитанием «злых годков» с первого же дня заниматься не было никакого желания.

Но, посмотрев на наглеца, он все-таки подытожил:

- У вас положительные эмоции возникают только, если вам успешно удастся на все «положить», уверен, что когда тебя во флот призывали, вся деревня недели три отдыхала и праздновала от радости. Ну, а если в 20 лет энергия быстро уходит из хилого организма, то ты - калека и тебе не девушек в увольнении целовать, а упорно заниматься физзарядкой. Ну, а ты, мичман, от этих «вечных двигателей», вернее «вечных тормозов», недалеко ушел. А выглядишь и того хуже, как «красная шапочка» в строю «зеленых беретов». И чему вас только в вашей мичманской школе учат? Неряшлив, побрит плохо, видать в спешке. И вот такого подчиненного мне дает бог!

Мичман молчал и по мере осознания, что перед ним его будущий командир БЧ-2, менял цвет лица с красного на бледный.

Личный пример лейтенанта, и не шуточная угроза физически мощного человека, ускороенно воодушевили суетившихся в яме на «стаха-

новский» труд, да и масштабы уже выкопанного руками решительного офицера - впечатляли.

Наблюдая за продолжением работы, Юрка курил. Еще со срочной он курил много и предпочтительно «Беломор». Вдруг, закашлявшись, перевел дыхание, смачно сплюнул и слегка осевшим недовольным голосом выдал:

- Да! Ну, чувствую, мы с вами наслужимся!... «Гребаное копыто»

Эти мусорные слова уже давно вошли в лексикон Ю. Трофимова и он никак не мог от них освободиться.

Прозвище «Гребаное копыто» вместе с авторитетом прилипло к Юрке сразу, само собой, и на всю оставшуюся службу.

Ровно в 17-30, прибыв к командиру, он доложил о выполнении приказа. Оторвавшись от газеты, командир с интересом посмотрел на лейтенанта и распорядился:

- Вам лейтенант - «добро» на сход. Завтра прибыть к подъему флага. Буду вас представлять экипажу. Идите.

Лейтенант ему понравился.

Казарму Юрка покинул бегом. Гостиница была через дорогу. Жена ждала там, где он ее оставил три часа назад. Предстоял еще не легкий поиск ночлега.

*В. Романовский*

*С-Петербург, 22 февраля 2004 г.*

## ОПЫТ — ВЕЛИКОЕ ДЕЛО

Вспоминается мне случай, подтверждающий необходимость и важность тщательной отработки элементов борьбы за живучесть подводной лодки.

Ракетная подводная лодка проекта 665 «С-142» стояла на якоре, отрабатывая элементы курсовой задачи Л-1. Был послеобеденный перерыв, команда подводной лодки отдыхала. Часть экипажа находилась на верхней палубе: кто-то пытался ловить рыбу, кто-то курил... Свободные от несения вахты, оставшиеся в отсеках лодки, отдыхали.

Ракетный отсек (4-й отсек) на лодке насыщен приборами ракетной стрельбы и навигационной аппаратурой, в отсеке размещается 3-я аккумуляторная яма. По боевому расписанию в отсеке находится 6 человек, для отдыха личного состава предусмотрено всего 3 штатных койки, поэтому матросы и старшины устраивали



**В. Валуйков** - капитан 1 ранга, командир БЧ-II-III РПЛ «С-142»



себе нештатные спальные места за приборами на ящиках с ЗИП. Чтобы выбраться из-за приборов быстро в случае тревоги, необходимы определённые навыки и сноровка.

Итак, - послеобеденный отдых. Личный состав, оставшийся в отсеке, отдыхает. У подводников сон чуткий. Мерно шумят работающие агрегаты в отсеке. Я тоже отдыхаю на койке. И вдруг в отсеке раздаётся резкий хлопок, подобный выстрелу. Из-под подволока в отсек хлынула вода. Аккумуляторная яма не загерметизирована. Я, спросонья вскочив с койки, не могу понять, что произошло. Пульз системы громкоговорящей связи «Каштан» находится рядом со мной. Вызываю центральный пост: «Центральный, аварийная тревога. Пробоина в 4-м отсеке фактически!» Вахтенный центрального поста объявил аварийную тревогу. По тревоге личный состав, отдохавший в отсеке, в течение нескольких секунд выскочил из-за приборов, быстро задраили люк в аккумуляторную яму и приточные лючки вентиляции ямы, загерметизировали отсек, надели аппараты ИДА-51 и ждут команды командира отсека.

Я был восхищён быстротой реакции и грамотными действиями личного состава. На тренировках по борьбе за живучесть их действия не отличались такой быстротой, как сейчас.

Вода под большим напором поступает в отсек, заливая палубу, слой воды достиг уже высоты 10-15 сантиметров.

В это время командир БЧ-5 лодки капитан 3 ранга Мамонтов Иван Григорьевич находился в кормовых отсеках. Услышав сигнал аварийной тревоги, он понял, что никакой пробоины при стоянке подводной лодки на якоре и отсутствии столкновения с другими судами не может быть. Прибыв в 4-й отсек, он увидел, что вода мощной струей бьёт из трубопровода осушительной системы, причиной чего должна быть работа главного осушительного насоса. Отдав приказание в центральный пост остановить главный осушительный насос, командир БЧ-5 ладонью закрыл отверстие на трубопроводе осушительной системы давление в системе осушения уже снизилось из-за остановки главного осушительного насоса.

Причиной аварийного происшествия явилась халатность, допущенная рабочими судостроительного завода во время опрессовки осуши-

тельной системы подводной лодки. После окончания работ по опрессовке осушительной системы рабочие должны были заглушить штуцерное отверстие на трубопроводе системы металлической заглушкой, а они заглушили его паронитовой прокладкой, которая со временем под действием соленой воды и давления постепенно разрушалась. Когда при очередном пуске главного осушительного насоса паронитовую прокладку выдавило давлением 6 атмосфер, прокладка с резким хлопком вылетела и морская вода мощной струёй хлынула в отсек.

Так, благодаря грамотным и своевременным действиям личного состава 4-го отсека и командира БЧ-5 капитана 3 ранга Мамонтова Ивана Григорьевича, была предотвращена авария на подводной лодке.

## ЧАЙКА-ПОДВОДНИЦА

Вспоминается и другой, теперь уже забавный, случай, связанный с первоапрельским розыгрышем.

Ракетная подводная лодка «С-142» находилась в боевом дежурстве. Это была первая ракетная подводная лодка на Балтийском флоте. Боевое дежурство длилось по 2-3 месяца. Периодически во время боевого дежурства на лодке проводились плано-предупредительные осмотры и ремонты материальной части, готовность подводной лодки к выходу в море в это время снижалась до 24 часов.

Было 1-е апреля - день, когда любил особенно устраивать розыгрыши и подшучивать. На лодке проводились плано-предупредительный осмотр и ремонт материальной части. Рабочий день заканчивался, время приближалось к ужину. Экипаж жил на плавказарме. Входя в кают-компанию, я встретился с командиром БЧ-5 подводной лодки капитаном 3 ранга Толмачёвым Виктором Григорьевичем и решил его разыграть. Обращаясь к нему, говорю: «Виктор Григорьевич, ты всё недоволен своим электриком, старшим матросом Шубниковым, а у него сердце доброе, отзывчивое. На пирсе сидела чайка, наверно, замерзающая. Шубников подобрал чайку и принёс её в 7-й отсек. Чайка посидела спокойно в отсеке, отогрелась и начала летать по отсеку, перья разлетелись и попали в открытые станции управления. Чайку удалось поймать и выпустить на волю, а

электрики теперь выбирают отовсюду перья и на чём свет стоит ругают Шубникова».

Виктор Григорьевич, выслушав моё сообщение, схватил фуражку и помчался на лодку.

После ужина ко мне в каюту приходит старшина команды электриков лодки мичман Куст Георгий Вианорович и спрашивает: «Товарищ капитан 3 ранга, что случилось с нашим командиром БЧ-5? Примчался на лодку в 7-й отсек словно ужаленный, устроил всем электрикам разнос, наказал старшего матроса Шубникова и командира отделения электриков старшину 2-й статьи Лопатко, а мне объявил выговор за какую-то чайку».

Я был в то время секретарём партийного бюро лодки. Выслушав мичмана Г.В.Куста, я рассказал ему обо всём, что предшествовало взрыву негодования командира БЧ-5 и обещал, что все взыскания он отменит. Потом я побеседовал со всеми незаслуженно наказанными электриками, объяснил причину взрыва негодования командира БЧ-5 и сказал, что все эти взыскания нужно считать первоапрельской «шуткой» своего командира.

### «АРЕСТУЙТЕ МЕНЯ»

При стоянке подводной лодки в базе у пирса команда лодки была постоянно занята работами: уход за материальной частью, приборка в отсеках, чистка трюмов, покрасочные работы и прочее. Кроме того занятия, тренировки, учения, предусмотренные планами боевой и политической подготовки. Свободного времени у матросов и старшин было очень мало, к концу дня они уставали. Выход в море был предпочтительнее стоянке у пирса.

На лодке служил командиром отделения торпедных электриков старшина 2-й статьи Исмаилов, киргиз. До службы на флоте он работал в колхозе, был передовым колхозником. Во время стрижки овец в районе, где находился его колхоз, проводились соревнования по стрижке овец. Исмаилов всегда завоёвывал на этих соревнованиях призовые места, был в почёте в районе.

На подводной лодке служба у Исмаилова тоже проходила успешно: он отличался высокой дисциплиной, исполнительностью, был отличником боевой и политической подготовки,

неоднократно поощрялся командиром лодки. Когда наступал сезон стрижки овец в колхозе Исмаилова и проводились соревнования по стрижке овец, ему предоставлялся краткосрочный отпуск в качестве поощрения. Исмаилов дважды ездил к себе домой и дважды завоёвывал приз за 1-е место в соревнованиях по стрижке овец. Правление колхоза прислало письма командиру лодки с благодарностью за то, что он отпускал Исмаилова домой на стрижку овец.

И вот однажды, во время планово-предупредительного осмотра и ремонта оружия и технических средств, проводившегося на лодке, командиру лодки позвонил начальник гарнизонной гауптвахты и попросил забрать из гауптвахты старшину 2-й статьи Исмаилова. Командир в недоумении: как мог оказаться на гауптвахте дисциплинированный старшина? Исмаилова никто не арестовывал и на гауптвахту не отправлял.

Начальник гауптвахты рассказал, что старшина 2-й статьи Исмаилов прибыл на гауптвахту добровольно (гауптвахта в Лиенае находилась недалеко от подплава) и обратился к нему с необычной просьбой арестовать его, так как он очень устал от работ и занятий на лодке и хочет отдохнуть на гауптвахте хотя бы несколько дней.

### НА НЕВЕ «АТОМНАЯ» ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

1967 год - юбилейный год: исполняется 50 лет Великой Октябрьской социалистической революции. Ноябрь. На Неве выстроились



В отсеках пл

корабли Балтийского флота, прибывшие на морской парад. Погода стоит холодная. Дизельная ракетная подводная лодка «С-142» проекта 665, находясь на Неве на бочках, не отапливается. В отсеках холодно, неуютно. Постановку лодки на бочки обеспечивал небольшой буксир. В такой обстановке у командира ПЛ капитана 2 ранга Верховцева Гелия Александровича возникла мысль: «А почему бы не использовать этот буксир для обогрева лодки паром?..» Он вызвал к себе командира БЧ-5 капитана 3 ранга Толмачёва Виктора Григорьевича и приказал ему попробовать договориться с капитаном буксира, чтобы тот ошвартовался у борта ПЛ и обогревал бы паром отсеки лодки до начала морского парада. Командиру БЧ-5 удалось договориться с капитаном буксира за спирт об отоплении лодки паром.

Буксир ошвартовался к борту лодки с кормы. Трюмные подсоединили пар и «процесс пошёл». Выход отработанного пара происходил в носовой надстройке подводной лодки. Подводники блаженствовали.

Ленинградская публика, прогуливаясь по набережной Невы, любовалась кораблями, стоящими на бочках на Неве. Особое внимание привлекала ракетная подводная лодка своим необычным видом. Многие военные моряки надводных кораблей, не говоря уже о штатских людях, считали нашу подводную лодку атомной. Поэтому неудивительно было, когда среди прогуливающейся публики нашлись «знатоки», которые заявили утвердительно о том, что на Неве стоит атомная подводная лодка, силовая установка которой работает, а отработанный «радиоактивный» пар выходит наружу и заражает окружающую атмосферу и людей. Это же преступление! Зачем такие корабли участвуют в юбилейном морском параде?!

О тревожном волнении, охватившем прогуливавшуюся по набережной Невы публику, было доложено первому секретарю Ленинградского обкома КПСС Романову. Он вызвал к себе командира Ленинградской военно-морской базы адмирала Байкова и приказал ему разобратся в обстановке с «атомной» подводной лодкой.

В результате «разбора» буксир вынужден был прекратить обогрев паром подводную лодку - выброс отработанного «радиоактивного» пара в атмосферу прекратился.

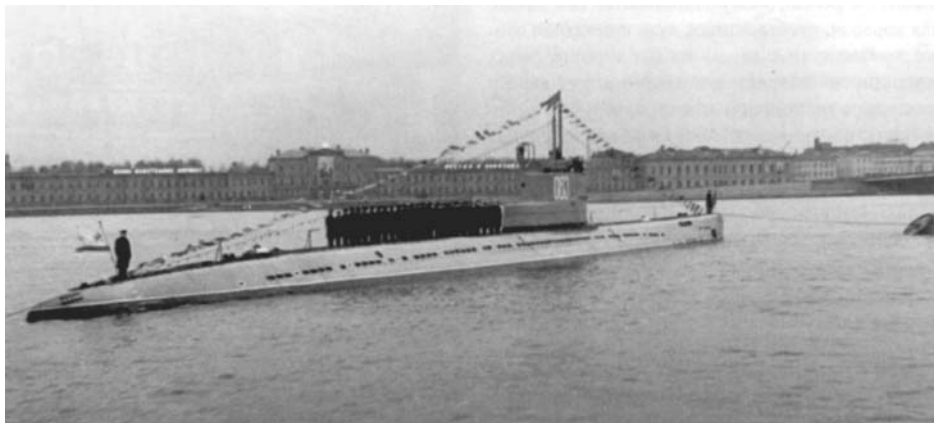
**В. Валуйсков**

## КОРАБЛЬ - НАШ ДОМ РОДНОЙ

Море, флот, корабль - эти понятия объединены в одно, с гордым и емким названием - флотская служба. Когда говорят или пишут о флоте, обычно упоминаются действия кораблей и их экипажей в штормовых и экстремальных условиях, с применением боевых и технических средств, в борьбе за живучесть кораблей и т.д. И это правильно, потому что речь идет о выполнении основных, присущих флоту практических задач, о реалиях боевых флотских будней. Но рядом зримо неотделимые, ставшие традицией: воспитание моряков в процессе обучения, воспитание высшего чувства долга перед Родиной, любви к флоту и гордости за свой корабль. Этим всегда отличался наш флот. Единение процессов обучения и воспитания не только было закреплено в руководящих документах, оно сцементировалось в повседневной работе командиров, офицеров, мичманов и старшин. И это - основа успеха в решении всех практических задач.

В период службы на первом подводном ракетоносце Балтийского флота «С-142» я еще раз убедился в этом. Мне выпало счастье служить рядом с такими замечательными людьми, опытными командирами и воспитателями личного состава, какими были командиры 37-й Краснознаменной дивизии подводных лодок: адмиралы П.Кулик, В.Пранц, В.Архипов, командиры 40-й бригады капитаны 1 ранга В.Тюник, М.Мальков, Н.Хромов, командир лодки Г.Верховцев, политработники А.Сидоренко, В.Копытов, В.Котов. А сколько творчества и души вкладывали в работу с личным составом офицеры корабля Г.Закиров, В.Валуйсков, В.Толмачев, В.Чекмак, П.Баланенко и другие!

Активное участие не только в обучении, воспитании моряков подводников принимали флагманские специалисты штабов дивизии и бригады. Тут живы воспоминания. Известно, что на подводных лодках особенное, решающее, значение имеют такие факторы, как овладение матросами и старшинами смежными специальностями, своевременный, а то и досрочный, ввод в строй молодого пополнения. Это диктуется спецификой службы на подводной лодке. Экипаж нашего корабля выступил инициатором активизации этой работы. И эту



*Подводная лодка БФ на параде в Неве. Ленинград, 1967 г.*

инициативу горячо поддержали флаг-специалисты бригады. На собраниях личного состава боевых частей они, используя опыт и историю подводного флота, рассказали о важности этой работы. Капитан 3 ранга И.Мамонтов, А.Шапошников помогли офицерам, мичманам и старшинам разработать конкретные планы их деятельности, дали рекомендации. А капитан 3 ранга И.Мамонтов по-деловому откликнулся на решение комсомольского бюро лодки, которое возглавлял старший матрос А.Кимельник, по борьбе за экономию и бережливость. Совместно с командиром БЧ-5, капитаном 3 ранга В.Толмачевым, были разработаны рекомендации и специальные таблицы по экономии ГСМ, экономного использования в процессе эксплуатации электрооборудования и технических средств. Все это активистами было наглядно оформлено, а весь комплекс намеченных мер дал свои результаты. И вскоре командир корабля в торжественной обстановке не только подвел первые итоги патриотических починов личного состава но и поощрил внеочередными отпусками победителей.

На лодке все больше утверждался принцип - обучать и воспитывать. И широким был диапазон участия офицеров в воспитательной работе. Например, командир БЧ-2-3 капитан 3 ранга В.Валуйков, будучи любителем и знатоком музыки, провел в кубрике экипажа цикл лекций-конcertов. С помощью домашнего магнитофона и записей он доходчиво и увлекательно рассказывал о творчестве со-

ветских и русских композиторов, об истории музыкальной культуры. Эти лекции и концерты стали настолько популярны, что их посещали моряки из других экипажей.

В работе по воспитанию высоких морально-боевых качеств у личного состава корабля были использованы установившиеся шефские связи с молодежью и комсомолом города Гомеля. Эти связи не ограничились перепиской, обоюдными поздравлениями, обменом делегациями, хотя и это сыграло положительную роль. По согласованию с Гомельским обкомом комсомола, при поддержке городских властей и организаций Гомеля было принято очень важное решение. На лодку целевым назначением направлялись служить призывники, а отслужившим срок на флоте морякам по их желанию были предоставлены условия для поступления в учебные заведения города, для приема на работу и получения общежития. Все это во многом способствовало формированию здорового климата в экипаже, решению тактических задач и укреплению воинской дисциплины. А присвоение лодке имени «Гомельский комсомолец» способствовало воспитанию у личного состава гордости за свой корабль. В ходе воспитательной работы постоянно искали и находились новые формы. Так сложилось, что деятельность кораблей, их экипажей будь то военные годы или мирные будни, всегда связаны с именами командиров. Так диктует жизнь. Командир - он единоначальник, он несет полную ответственность за корабль, обучение и

жизнь вверенного ему экипажа. И как важно для корабля, чтобы экипаж знал и понимал своего командира. А знаем ли мы хорошо своих командиров? Моряки постоянно видят своего командира на ходовом мостике, в рубке, у перископа, построениях. А что он за человек, как рос и учился, как стал командиром, чем увлекается? Зачастую мы этого не знаем. Так возник на лодке цикл «Знай своих командиров». В часы отдыха, в назначенное время, в кубрик к личному составу приходил очередной участник встречи и рассказывал о себе. Встреча превращалась в душевную беседу. Берусь утверждать: я ни разу ни у кого из приглашенных не уловил ни тени «официоза, дистанции». В процессе встречи наступала атмосфера раскованности, взаимного интереса. В кубрике была единая семья. Личному составу рассказывали о себе, своей службе, поучительных эпизодах командир бригады капитан 1 ранга В.Тюник, М.Мальков командир лодки капитан 2 ранга Г.Верховцев, командиры БЧ капитан 3 ранга В.Валуйсков, старший лейтенант В.Чекмак. А капитану 1 ранга В.Тюнику, поведавшему о своем увлечении шахматами, после встречи корабельные любители шахмат предложили провести турнир одновременной игры, и турнир затянулся до вечерней поверки. Я часто с грустью вспоминаю об этих встречах, которые уже в прошлом. И замечу: такие встречи были проведены в подплаве впервые.

Вообще, время было такое, что способствовало рождению интересных и полезных инициатив, починов, начинаний. И их воплощение в жизнь не проходило бесследно, помогало в обучении и воспитании личного состава. Конечно, все это осуществлялось в непростых условиях службы подводников, но было увязано единым процессом. Помогало и то обстоятельство, что нам иногда удавалось сыграть на струнах увлечения и интересах того или иного моряка. И тогда они давали толчок полезным делам, вплетались в жизнь всего коллектива. Главстаршина Я.Карауш не только увлекался игрой на баяне, но и пробовал сочинять. А рядом с ним служил матрос В.Комиссаров, который пробовал писать стихи, правда, сомнительного содержания. Вот им и было предложено написать корабельную строевую песню. Главстаршина справился с заданием сравнительно быстро, а вот матросу пришлось помочь. Но песня появилась. И не



*Быть подводником - значит постоянно учиться*

только. На смотре конкурсе дивизии строевых песен экипаж получил первое место. Это был как один кирпич, заложенный в фундамент воспитания гордости за свой корабль.

Но этот эпизод имел свое продолжение.

В экипаже были любители писать стихи, даже новеллы, рисовать. Случай с рождением собственной строевой песни, положил начало созданию корабельного рукописного журнала «Нептун». Одним из его организаторов стал корабельный поэт-новеллист старший матрос В.Драч. Кстати, именно журнал положил начало тому, что В.Драч стал сотрудничать с газетой флота «Страж Балтики». Активистами «Нептуна» стали главстаршина Я.Карауш, старшина 2 статьи Г.Филиппов, старший матрос А.Гордеев, матросы Комиссаров и Таланов. В журнале помещались не только стихи, новеллы, рисунки моряков. Например, на одной из страниц было помещено стихотворение о море киргиза матроса Исмаилова, а также письмо председателя колхоза из далекого Киргизстана, в котором он с благодарностью сообщил о том, что матрос, будучи в отпуске, установил районный рекорд в стрижке овец. В одном из номеров были помещены стихи о любви к морю,

Родине флотского поэта-подводника лейтенанта Алексея Лебедева, погибшего в 1942 году. Я их нашел в старой записной книжке. Они понравились морякам, многие их переписали. Возникло желание прочесть новые стихи моряка-поэта и подводника. Старый сборник А.Лебедева был найден в библиотеке Дома офицеров флота. Старший матрос В.Драч организовал в один из вечеров его чтение. Родилось предложение подробно узнать о творчестве А.Лебедева, его службе и гибели вместе с экипажем лодки. Это было только начало. На одном из комсомольских собраний были приняты решения создать корабельный музей Ал. Лебедева. Трудная это была работа. Во многом помогала в этом переписка с сестрой поэта, жившей в городе Вологде, с поэтами-маринистами, в т.ч. Вс. Азаровым, писателем А.Первенцевым, лично знавших А.Лебедева. Их воспоминания и автографы стали первыми экспонатами музея.

А вскоре он расширил свои первоначальные рамки. Экспонатами стали материалы о жизни и деятельности экипажа. В нем хранилась летопись его славных дел и начинаний, призы, грамоты, вымпелы за успехи в боевой и политической подготовке, подарки шефов, моряков флота ГДР, которые были вручены экипажу, участвовавшему в праздновании 20-летия ГДР в октябре 1969 года.

На одном из стендов рассказывалось о лучших воинах корабля, находились благодарственные письма родителей. Имелась в музее и галерея Героев-подводников Балтики: капитана 2 ранга П.Д.Грищенко, капитана 3 ранга Е.Я.Осипова, И.В.Травкина, С.П.Лисина, А.И.Маринеско и других.

Музей посетили и оставили свои записи в книге посетителей Главком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков, начальник Главпура Советской Армии и ВМФ генерал армии А.А.Епишев, командующий ДКБФ адмирал В.В.Михайлин, поэты Вс.Азаров и А.Асеев, секретари ЦК комсомола Латвии, Литвы, Белоруссии, Гомельского обкома комсомола. Стало традицией начинать службу молодой пополнения на подводной лодке с посещения корабельного музея. Организаторами этих посещений являлись офицеры, мичманы, лучшие старшины. Корабельный музей не только стал гордостью экипажа, но действенной формой воспитания моряков в духе гордости за свой

корабль, воспитания на его традициях. А они не только были, но и укреплялись.

Одной из традиций стала инициатива. Если раньше во многих случаях исходила от командования корабля, офицеров, теперь она постепенно овладела экипажем. И в вопросах повышения боевого мастерства, в отработке учебно-боевых нормативов и в повышении организации, в вопросах воспитания. Инициатива обогащала флотскую жизнь, делала ее интересной. А корабль на деле превращался в «наш дом».

Мысли быть первыми во всем, быть зачинателями в службе и быту - они овладели экипажем, проявлялись в любом деле. «Юность в бушлате» находила полезное применение своей энергии, интересам, сливались прочь отрицательные эмоции. Стали любимыми передачи КВН. А почему бы не попробовать свой задор, смекалку, находчивость у себя, создать свой КВН? И создали. Его организаторами стали старшина 2 статьи Филиппов, старшие матросы Драч, Обсрюхтин, Стороженко.

Несмотря на напряженные флотские будни вскоре на сцене клуба подплава состоялась соревнования команд КВН корабля и команды студенток Лиепайского пединститута. По общему мнению зрителей, а среди них были экипажи других лодок, команда моряков оказалась сильнее, но жюри первое место все же присудило девушкам; моряки оказались джентельманами, но обиды не было.

Любовь к кораблю, стремление быть первыми, проявлялись во всем. Даже оформление встречи Нового года отличалось от других экипажей. На Новый год корабль превращался в рубленую избу с изображением на ее стенах мотивов народных сказок, с русской печью, в которой с помощью лоскутов материи и вентилятора пылал огонь. Славился в бригаде и большой барельеф, созданный из арматуры и цемента старшим матросом Гордеевым. Он изображал комсомольский билет, пробитый осколком снаряда.

Итоги становления экипажа за последние годы после длительного ремонта были подведены на его юбилее, на котором после торжественной части, состоялся концерт коллектива самодельности корабля.

В проведении юбилея приняли участие семьи офицеров и мичманов корабля, гости из соседних экипажей, ветераны лодки, некоторые из которых приехали из других городов.

А итоги были...

Все поставленные перед экипажем лодки задачи выполнены успешно. В 1969-70 годах лодка на «отлично» выполнила ракетные стрельбы, за что экипажу были вручены призы Главкома ВМФ. Музей Лебедева пополнился почетными грамотами ЦК ВЛКСМ, ЦК комсомола Латвии и Белоруссии, Гомельского обкома комсомола. Лодка была объявлена «отличной».

Знаменательной вехой в славных делах экипажа явилось награждение корабля Переходящим Красным Знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, Верховного Совета СССР.

Прошло немало лет с тех пор, как я расстался со своим любимым экипажем, с родным Балтийским флотом. Но жива память о них, живы связи с теми, рядом с которыми пришлось выполнять воинский долг служению Родины.

Грустно, что все это в прошлом. Но чувство гордости за то, что мне выпало огромное счастье служить с замечательными людьми, о которых я рассказывал, на отличной подводной лодке «С-142», осталось на всю жизнь.

*Ю.В. Сенченко,  
капитан 2 ранга в отставке, заместитель  
командира пл «С-142» по политчасти  
Киев, 30 октября 2004 г.*

## **ВСЕГДА В СТРОЮ**

### **О боеготовности подводных лодок**

В послевоенные годы командиры соединений и их штабы серьезное внимание уделяли поддержанию высокой боевой готовности подводных лодок.

Боеготовность корабля складывается из многих факторов. Если говорить коротко, то боеготовность корабля определяется его способностью по сигналу (приказу) немедленно выйти в любой район операционной зоны флота и выполнить поставленную задачу. Поддержание высокой боевой готовности подводной лодки у подводников, можно сказать, было возведено в культ. Каким бы изнурительным не было плавание, по возвращению в базу экипаж немедленно приступал к зарядке аккумуляторной батареи и пополнению запасов продовольствия, топлива и пресной воды. Если



*С.И. Белокрылов - капитан 1 ранга*

случались поломки, выход из строя материальной части, то к ремонту приступали в море, продолжая выполнять его в базе до полного устранения неисправности, не считались ни с отдыхом, ни со сном.

По мере накопления опыта эксплуатации материальной части подводных лодок новых проектов личный состав экипажей получал высокую ремонтную подготовку и способен был устранять неисправности в море самостоятельно. Случаи возвращения подводной лодки из боевого похода по причине неисправности материальной части оружия и техники были настолько редки, что я не припомню ни одного из них.

Примером высокой боевой готовности подводных лодок Балтики к ведению боевых действий может служить развертывание их в район боевых действий в сентябре 1962 года с началом Карибского кризиса. Сигнал боевой тревоги застал экипажи за обедом в береговых столовых и кают-компаниях.

Подводные лодки дивизии развернулись в районы рассредоточения, в течение предстоящей ночи пополняли по графику запасы боевых торпед, топлива.

К 12.00 следующего дня вызвали из района рассредоточения в базу и пл «С-143», на которой я был старшим помощником после окончания командирских классов в июле 1962 года, командир пл получил опечатанный конверт с боевым распоряжением и инструктаж, а в 19.00 подводная лодка вышла из Лиепая на боевую позицию в Северное море.

В период Карибского кризиса из состава Балтийского флота за пределами Балтийского моря действовали две пл: «С-143» (командир пл капитан 2 ранга Клитный) и «С-174» (командир пл капитан 2 ранга Просвиров).

Поход для меня сложился крайне тяжело. Дело в том, что после прохода Балтийских проливов командир пл заболел, корабельный врач лейтенант А.Г.Казанчев поставил диагноз - двухсторонняя пневмония. С высокой температурой командир не мог выходить из каюты даже в центральный пост в течение 7 суток. Зарядку аккумуляторной батареи на позиции проводили каждую ночь, а из-за штормовой погоды под РДП плавание было невозможным, поэтому зарядку проводили в позиционном положении и я каждую ночь нес вахту на мостике мокрый с головы до ног, а после погружения надо было вести журнал боевых действий и нести командирскую вахту в центральном отсеке. На отдых времени не оставалось. Подводная лодка пробыла в походе 27 суток. За это время я потерял в весе 6 килограммов. Это с моим-то исходным весом 65 кг

После похода экипаж без всяких пауз пополнил запасы, провел восстановительный ремонт и уже 1-го декабря пл заступила в боевое дежурство.

Трудолюбие и неприхотливость в бытовых условиях советских матросов и офицеров (тех лет я имею в виду) особенно видна в сравнении. Мне пришлось в течение двух лет (ноябрь 1967 - ноябрь 1969 г.) работать советником командиров подводных лодок в ОАР (Объединенная Арабская Республика) в составе контингента советских военных советников по восстановлению боеспособности египетской армии после поражения в израильско-египетском конфликте в июле 1967 года. Подготовка экипажей египетских пл, а особенно состояние оружия и технических средств были в плачевном положении. И хотя группе советников на бригаде подвод-

ных лодок удалось многое улучшить, переломить отношение матросов, старшин и офицеров к вопросам боеготовности ил, довести его до нашего понимания, не удалось.

Если неисправность материальной части случалась в море, пл немедленно возвращалась в базу, прекращая отработку задачи. По радио командир давал заявку на ремонтную бригаду, а личный состав не касался к ремонту. Были случаи умышленного вывода из строя матчастей, чтобы сорвать выход пл в разведывательный поход. Так, на соседней пл в ночь перед выходом в такой поход были разбиты верхние стекла обоих перископов, поход пл был сорван.

Стоило труда, чтобы добиться ежедневного проворачивания оружия и технических средств, проведения приборок на корабле. Неисправности материальной части на пл были постоянно. И всё это при том, что Египет находился в состоянии войны с Израилем.

Могу с полным основанием утверждать, что боеготовность подводных лодок была значительно выше боеготовности надводных кораблей Балтийского флота.

Служба в штабе Балтийского флота в отделе противолодочной борьбы в течение 13 лет (с 1972 по 1985 г.) обязывала участвовать в проверках готовности надводных кораблей и подводных лодок к выполнению боевых задач в море, океане, к заступлению в боевое дежурство.

Проверки кораблей, корабельных групп коммисией штаба и тыла флота проводились дважды - в начале подготовки к выходу на выполнение боевых задач и непосредственно перед выходом. При первичной проверке на надводных кораблях, как правило, выявлялись десятки неисправностей оружия, техники, хотя это были корабли первой линии.

Отделы штаба и тыла флота подключались к устранению выявленных недостатков.

На подводных лодках не было такого положения. Восемь лет я был командиром пл и утверждаю, что подводная лодка не могла выйти в море для выполнения любой задачи, имея хотя бы одну неисправность или не стопроцентную укомплектованность экипажа. Большим вопросом в деле поддержания установленной боеготовности надводных кораблей был вопрос укомплектованности личным составом, который перерос в хронический. Так, на сторожевых



кораблях вместо трех боевых смен в море, даже на поиск и слежение за иностранными подводными лодками, выходили 2 боевые смены, что часто приводило к переутомляемости личного состава и, как следствие, к выходу из строя материальной части.

Хочу подчеркнуть, что сказанное выше касается периода до 1985 года, когда я вышел в запас. После увольнения в запас в конце 1985 года и по настоящее время я ни на день не утратил связи с кораблями. Работая в Гидрометцентре флота по контролю за выполнением требований «Правил охраны природной среды» (Приказ ГК ВМФ № 320 1990 г.) на кораблях и в частях флота, я за год провожу по 230-240 проверок кораблей и судов, знаю в лицо командиров и капитанов почти всех кораблей, катеров и судов Балтийского флота.

С полным основанием утверждаю, что более высокой организации службы, боеготовности, уровня подготовки личного состава, чем на соединениях подводных лодок, с момента послевоенного возрождения и до уничтожения подводных сил после развала страны, на Балтийском флоте не было.

### **Некоторые вопросы боевого использования подводных лодок Балтийского флота**

Летом 1971 года в Балтийское море, впервые за всю историю, вошла авианосно-ударная группа в составе авианосца «Интерпид» и нескольких фрегатов охраны ВМС США. Группировка провела демонстративные действия в центральной и юго-западной части Балтийского моря с подъемом палубной авиации. Для противодействия указанной группировке были развернуты подводные лодки дивизии из Лиенаи на 7 позициях. Подводная лодка «С-264», которой я в это время командовал, заняла позицию в центральной части Балтийского моря на широте Клайпеды с задачей обнаружить главную цель - авианосец, произвести условную атаку, вести наблюдение за действиями группировки. Нам повезло. В районе пашей позиции авианосная группа маневрировала, осуществляла взлёт и посадку авиации с палубы авианосца. Пл «С-264» смогла выполнить две учебные атаки, сфотог-

рафировать авианосец в перископ. По результатам действий, подводных лодок дивизии был сделан вывод об эффективности действий подводных лодок в ударном варианте против крупных корабельных группировок вероятного противника в акватории Балтийского моря при массированном использовании пл.

Командирские часы в позолоченном корпусе, врученные Командующим флотом адмиралом Михайловым в ходе разбора действия подводных лодок, до сих пор у меня исправно ходят.

В середине 1970 годов Главкомандующим ВМФ было принято решение о несении противолодочной боевой службы подводными лодками Балтийского флота в Балтийском море. К этому времени новые подводные лодки ФРГ серии «U», а также подводные лодки ВМС Дании типа «Дельфинен» и «Дракен» приступили к активной разведывательности в операционных зонах Балтийской и Лиенайской военно-морских баз. За год они совершали 9-11 походов в район Гланьского залива и район Лиенаи продолжительностью 10-12 суток. Кроме того, они постоянно проводили боевую подготовку в районе восточнее острова Борнхольм.

Задача нашим пл проекта 613 была сформулирована так: обнаружить пл ФРГ, Дании, установить слежение, по сигналу с КП о начале боевых действиях, уничтожить. Задача была очень сложной, т.к. пл этого проекта по уровню шумности, качеству средств обнаружения значительно уступали новейшим подводным лодкам ФРГ. Однако подводники все делали, чтобы выполнить эти задачи.

### **О том, как порой успешные действия не приносит желаемого результата, а явный срыв оборачивается успехом**

Состязания на первенство Военно-Морского флота (Приз Главкома) являются завершающим этапом боевой подготовки, участие в них - ответственной и почётной обязанностью.

Мне пришлось дважды участвовать в состязаниях на приз Главкома: «Атака отряда боевых кораблей соединением торпедных подводных лодок». Первый раз это было в 1965 году на пл «С-166» в составе 40-й бригады подводных лодок. От каждого флота в состязаниях

участвовали 4 подводные лодки. Атака отряда боевых кораблей выполнялась каждой пл двумя практически парогазовыми торпедами. Все подводные лодки 40-й бригады успешно атаковали главную цель - крейсер, но была потеряна одна практическая торпеда подводной лодки «С-174». Бригада приза не получила.

Второй раз это было в 1971 году пл «С-264» 22-й бригады подводных лодок (командиром был я) закончила отработку полного курса задач после ремонта и в числе 4-х пл была выставлена на состязание с той же темой, но в других условиях: Атака ночная, стрельба проводилась самонаводящимися электрическими торпедами.

Ещё в ходе отработки курсовых задач акустическая станция пл неоднократно выходила из строя, внезапно теряя шумы цели на какое-то время, затем контакт с целью также внезапно восстанавливался. Ни акустики подводной лодки, ни инструкторы штаба бригады не находили причины. При подготовке к состязаниям я потребовал найти причину неисправной работы шумопеленгаторной станции. Специалисты бригады работали над этим и заверили, что станция в строю.

В ходе состязаний, сразу после обнаружения отряда боевых кораблей и классификации главной цели, начались сбои в работе шумопеленгаторной станции, контакт с целью то терялся, то восстанавливался, а затем совсем исчез. О том, чтобы всплыть под перископ и речи не могло быть: крейсер шел на зигзаге в охранении 4-х противолодочных кораблей и такой маневр ночью мог привести к столкновению подводной лодки с кораблями ОБК. Казалось, всё позор, мы подвели соединение. Балтийский флот.

Внезапно акустики восстановили контакт с целью, но пеленг на крейсер быстро летел, меняясь с носа на корму; крейсер проскакивал на малой дистанции от подводной лодки. На торпедном автомате стрельбы угол упреждения «омега» стремительно увеличивался. Забросив его интуитивно на 20° вперед от пеленга на цель я произвел залп с углом «омега» 130°. Оказалось, что торпеды навелись на цель, одна из них прошла под крейсером (ход её наблюдали по световому прибору). Предварительная оценка комиссии - атака оценена как успешная.

Окончательная оценка выставляется после предоставления отчетных документов. По правилам состязания все действия на командном пункте пл записывались на магнитофон в течение всей атаки. Пленка с записью прилагалась к отчетным документам по состязательной атаке. Расчитывать на положительную оценку при описанной ситуации не могло быть и речи.

С приходом в базу мы со штурманом подводной лодки восстановили маневрирование пл и ОБК, выдали «потерянные» пеленга акустикам, а затем провели имитацию атаки у пирса при участии всех действующих лиц с записью на магнитофон. Атаки всех 4-х подводных лодок были признаны успешными, бригада заняла первое место в Военно-Морском флоте по данному виду состязаний, а командиры участвовавших в состязаниях подводных лодок получили именные бинокли от Главнокомандующего ВМФ.

#### **О встречах с прославленными подводниками - участниками Великой Отечественной войны**

К моменту начала службы на Балтийском флоте выпускников моего поколения многие знаменитые подводники - участники ВОВ, находились в составе флота и нам приходилось с ними встречаться по службе. Так, в 1954-1955 годах в Рижской дивизии подводных лодок служил помощником командира ил «С-272» капитан-лейтенант Ефременко, который был старшим помощником капитана 3 ранга А.И.Маринеско. Мне приходилось не раз дежурить помощником дежурного по казарме у капитан-лейтенанта Ефременко. Расспросов об «атаке века» он не любил, разговоров об этом у нас с ним не было.

С А.И. Маринеско я встречался в 1962 году на командирских классах в Ленинграде. Он выступал перед слушателями по приглашению Командования ВОЛСОК.

В 1957 году пл «С-358», на которой я был в то время помощником командира пл, несколько месяцев зимовала в Клайпедской бригаде подводных лодок, которой командовал Герой Советского Союза В.К.Коновалов.

Во время учебы на командирских классах в Ленинграде в 1962 году практические заня-

тия в кабинете торпедной стрельбы у нас вёл Герой Советского Союза капитан 1 ранга М.С.Калинин.

Герой Советского Союза капитан 1 ранга А.М.Коняев был командиром береговой базы в Лиепайской дивизии подводных лодок.

В 1964 году командованием дивизии подводных лодок в Лиэпеа была организована и проведена встреча двух поколений подводчиков. На это мероприятие были приглашены знаменитые подводники-участники Великой Отечественной войны: капитан 1 ранга Юнаков (он в 1964 году командовал Кронштадтской дивизией подводных лодок), А.М.Матиясевич, В.К.Коновалов, С.П.Лисин, И.В.Травкин, М.С.Калинин. Остальные герои-подводники не прибыли на встречу по разным причинам. Встреча проводилась в течение 4-х дней. Герои встретились с экипажами подводных лодок.

На пл «С-166», командиром которой был я в то время, выступал с воспоминаниями Герой Советского Союза капитан 3 ранга Травкин Иван Васильевич.

Основные мероприятия проходили в доме офицеров Лиепайской базы с участием командиров подводных лодок и офицеров штабов дивизии и бригад подводных лодок. На теоретической конференций выступали с докладами капитаны 1 ранга Юнаков, Матиясевич.

Встреча завершилась двумя банкететами. На первом банкете с участием гостей командир дивизии контр-адмирал П.П.Кулик преподнес гостям традиционного жареного поросенка. Второй банкет был проведен с участием жён офицеров.

Запомнился такой эпизод. На перекуре мы, командиры подводных лодок, беседовали с Героем Советского Союза С.П.Лисиним. Один из командиров спросил его: - Вот я за время командования подводной лодкой выпустил 16 практических торпед. А как вы готовились к боевым походам, сколько учебных атак выполнили с использованием торпед?

На что Лисин ответил, что перед первым боевым походом он выполнил всего две учебные атаки с выпуском практических торпед.

С «участниками» Великой Отечественной Войны, не менее известными, но очень опас-



ными - минами, пришлось встретиться и мне аж в 1966 году. Известно, что плавание в Балтийском море в послевоенные годы осуществлялось по рекомендованным маршрутам, а в подводном положении только в полигонах боевой подготовки. Особо опасным для плавания был Финский залив, где были не редкими случаи обнаружения плавающих мин, сорванных с минрепов.

В мае 1966 года пл «С-166» вышла из Палдиски в полигон боевой подготовки для обеспечения противолодочных катеров 14-го дивизиона Таллиннской Военно-Морской базы. Закончив дифферентовку, подводная лодка оставалась на перископной глубине в ожидании подтверждения выхода КПУГ в наш полигон. И вдруг вахтенный офицер у перископа истощенным голосом докладывает: «мина прямо по курсу». Скомандовав «Лево на борт! Стоп правый мотор», я подскочил к перископу, несколько раз осмотрел горизонт и не обнаружив мину, всплыл в позиционное положение и застопорил мотор. Поднявшись на мостик, я обнаружил мину. Рогатая, ржавая она покачивалась в трех метрах от пл в районе вертикального руля. Подводная лодка на инерции медленно отходила от смертельной опасности. Сделав донесение об обнаружении мины, пл оставалась на охране района. Прибывшие противолодочные катера 14-го дивизиона спустили шлюпку и произвели подрыв мины. Столб воды после взрыва поднялся метров на 20.

Вахтенный офицер слишком поздно обнаружил мину, мы миновали её в непосредственной близости, поэтому я её в перископ не обнаружил.

*Калининград, 19 марта 2004 г.*

## **ВЫСОКИЙ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ ПОДВОДНИКА - ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ УСПЕХА**

За период командования подводной лодкой «С-357» с 1974 по 1983 год было выполнено более десяти походов на боевую службу в Северное и Балтийское моря, а также около 30 дежурств в пунктах рассредоточения.

Подводные лодки проекта 613 к указанному периоду прослужили от 25 до 30 лет. Благодаря ремонтной базе Балтийского флота, вниманию командования соединений, флагманских специалистов, а также технической подготовке личного состава, подводные лодки были способны выполнять боевые задачи в пределах операционной зоны флота.

Высшей степенью боевой готовности считалось выполнение боевой службы и боевого дежурства. Для достижения такого уровня, экипаж подводной лодки должен был выполнить с оценкой не ниже чем «хорошо» целый комплекс курсовых задач. Курсовые задачи включали в себя широкий круг мероприятий:

- подготовка материальной части;
- отработка корабельных расписаний по всем видам готовности, а также по различным вариантам борьбы за живучесть корабля как в базе, так и в море;
- выполнение торпедных стрельб, начиная с атаки одиночно идущего корабля и заканчивая атакой отряда боевых кораблей и конвоев;
- поиск и атака подводных лодок вероятного противника, а также ведение разведки на коммуникациях и вблизи пунктов базирования вероятного противника.

С отработкой каждой курсовой задачи, личный состав подводной лодки совершенствовал свое мастерство, техническую подготовку, повышал тактические знания.

При непосредственной подготовке подводной лодки к несению боевой службы проводились дополнительные мероприятия:

- регламентные работы, технические осмотры материальной части; медицинские осмотры личного состава;
- легководолазная подготовка всего экипажа, а также тренировки нештатных водолазов;



*А.Я. Головченко - капитан I ранга*

- пополнение всех видов запасов на полную автономность (35-40 суток).

Заканчивалась подготовка к боевой службе контрольным выходом в море, где экипаж проверялся штабом соединения на предмет готовности подводной лодки к дальнему походу.

После контрольного выхода подводной лодки в море, окончательное заключение о готовности ее к дальнему походу производилось комиссией штаба Балтийского флота с докладом командира подводной лодки командующему флотом решения на выполнение поставленной задачи.

Самым напряженным элементом выхода на боевую службу в Северное море считалось форсирование наиболее сложного участка в навигационном отношении - Балтийских проливов. Не случайно флагманские штурманы требовали от вахтенных офицеров и, особенно, от командира подводной лодки безупречного знания системы навигационного оборудования, условий и правил плавания на этом участке моря.

Подводные лодки 613 проекта, как правило, следовали проливами Зунд (проход Флинтреннан), Каттегат, Скагеррак. Эти проливы мелководные с множеством фарватеров, с интенсивным судоходством, паромным движением и,

соответственно, сложной системой навигационных знаков. Форсирование узкостей проводилось только в дневное время суток, при любых погодных условиях.

Каждая входящая в проливы или выходящая из них подводная лодка подвергалась сопровождению патрульных катеров Дании и Швеции, а иногда и провокационными действиями с их стороны. При прохождении сложных участков Проливной зоны на подводной лодке объявлялась боевая тревога и экипаж был готов ко всяким неожиданностям. По выходу из пролива Скагеррак в Северное море, подводная лодка погружалась в назначенной точке и, скрытно, в подводном положении, занимала район боевой службы, где и выполняла свои задачи в готовности к ведению боевых действий торпедным и минным оружием в случае поступления приказа. Штаб управления по назначенной программе связи обеспечивал подводную лодку разведывательными данными в операционной зоне флота, метеосводками по району плавания, а также текущей политической информацией.

Северное море очень суровое, особенно в осенне-зимний период. Для зарядки аккумуляторной батареи приходилось всплывать через двое суток в ночное время и при любых погодных условиях..

Противолодочная авиация вероятного противника непрерывно вела плановое обследование акватории Северного моря в целях обнаружения наших подводных лодок. Производя зарядку аккумуляторной батареи, подводная лодка была в высокой боевой готовности к срочному погружению одной боевой сменой, в случае обнаружения пассивными средствами корабля работающей радиолокационной станции противолодочного самолета. При этом на мостике находились только вахтенный офицер и сигнальщик.

При выполнении задач одной из боевых служб в Северном море, подводная лодка постепенно начала получать дифферент на корму. Обнаружилось, что не держит наружная захлопка трубопровода подачи воздуха к дизелям. После анализа обстановки было принято решение всплыть в надводное положение в ночное время и заменить резиновое уплотнительное кольцо на захлопке. Эту работу выполнили старшина команды трюмных машинистов мичман Л.Циплунин и командир группы движения

старший лейтенант Н.Яхонтов, как наиболее опытные специалисты. К тому же, работу необходимо было выполнить в кратчайший срок, так как в районе находился противолодочный самолет НАТО и подводная лодка могла быть обнаружена, что привело бы к срыву выполнения боевой задачи. Вины личного состава в этой неисправности не было, она явилась следствием того, что в период ремонта корабля на судоремонтном заводе была установлена некачественная уплотнительная резина.

Необходимым условием выполнения боевых задач подводными лодками являлось соблюдение скрытности действий. Каждая поломка или выход из строя материальной части являлись предпосылкой к нарушению скрытности. Профессионализм личного состава должен быть таким, чтобы при любых обстоятельствах устранить неисправность, обеспечить скрытность действий подводной лодки и возможность применения оружия.

При несении боевой службы в Балтийском море на подходах к Ботническому заливу неожиданно прекратилась трансляция курса на периферийные приборы. Гирокомпас работал исправно, но периферийные приборы не работали. Пришлось курс корабля для управления вертикальным рулем передавать голосом непосредственно с основного прибора гирокомпаса. Была создана предпосылка к потере места корабля и срыву применения оружия. Благодаря высокой профессиональной подготовке штурманского электрика неисправности в кратчайший срок была устранена, периферийные приборы заработали, но появилось сомнение в месте нахождения подводной лодки. Сообразуясь с обстановкой в районе, было принято решение всплыть в надводное положение ночью, выйти из района на видимость маяков Ристна и Вилсанди, определить свое место по визуальным пеленгам на маяки, астрономическим способом и определить поправку гирокомпаса. Астрономические наблюдения показали, что поправка курсоуказателя в пределах нормы и обеспечивает безопасность кораблевождения и возможность применения оружия. Задача боевой службы не была сорвана, что подтвердили флагманские штурманы эскадры и главный штурман флота с приходом подводной лодки в базу.

Конечно, на боевой службе основное время подводников занято боевой подготовкой, но

выкраивалось время и для культурно-массовых мероприятий: викторины и конкурсы на различные темы, в т.ч. на знание устройства подводной лодки, ориентировке в отсеке и выполнение своих обязанностей в условиях полной темноты и пр. Праздничными днями считались для подводников, выпадающие на период боевой службы, дни рождения любого члена экипажа. Коки старались вовсю, готовя праздничный обед для всего экипажа, а имениннику торт. Стараниями замполита, еще перед походом, на магнитную ленту, в тайне от подводников, записывались голоса родных и близких, напутствия, пожелания подводникам, их любимые песни в исполнении прекрасных певцов. И, конечно, приятно было каждому, в океане, под водой, вдаль от дома услышать родной голос, поздравление с днем рождения, это в немалой степени поднимало моральный дух подводников.

Каждому подводнику памяты встречи подводной лодки, возвратившейся в родную базу после дальнего похода. Тут все волнуще-торжественно: и доклад командира пл командованию соединения о выполнении боевой задачи, и оркестр на пирсе, и традиционное вручение экипажу жареного поросенка, а главное - родные лица близких и друзей, и в этот миг ты понимаешь и чувствуешь, для чего живешь на земле. И слова командира в докладе командованию о готовности экипажа к выполнению новых задач - не пустые слова, это так и есть на самом деле.

Чем больше подводная лодка находится в море, тем профессионализм подводников становится выше. В силу сложившихся обстоятельств, при планировании ремонта корабля в связи с малыми мощностями ремонтных заводов, подводная лодка «С-357» в течение пяти лет не проходила среднего ремонта, а ограничивалась ремонтом своими силами и силами личного состава плавучей мастерской эскадры. После пятилетнего срока подводная лодка была поставлена в средний ремонт на Рижский судоремонтный завод. Материальная часть была в удовлетворительном состоянии, и это было отмечено специалистами завода. Личный состав активно принимал участие в ремонте подводной лодки. Цеховые мастера были довольны экипажем.

Старые специалисты по ремонту дизелей даже жаловались порой: «У тебя, командир,

таков экипаж, что матрос-моторист пытается меня, опытного рабочего, учить, где и какие должны быть зазоры». Это было сказано в шутку, но вызывало чувство гордости за личный состав корабля. Благодаря ответственному подходу моряков к приему материальной части от завода, подводная лодка вышла из ремонта в срок и без неисправностей.

Можно привести другой пример: с 1983 по 1986 год я командовал ракетной подводной лодкой «Б-79», на которую был назначен в период нахождения ее в заводском ремонте. Из-за длительного нахождения лодки в заводе, больше половины экипажа сменилось, опыта обслуживания материальной части у большинства моряков было мало, прием ремонтных работ производили командиры БЧ-5 капитан 2 ранга Л.Савельев, старшины команд, в основном срочной службы, без достаточного опыта. В результате этого качество ремонта некоторых механизмов и устройств было недостаточно высоким.

Одна из таких недоработок проявила себя в июле 1986 года, когда подводная лодка выполняла задачи боевой службы. В районе огневой позиции легла на грунт на глубине 65 метров. Это случилось во второй месяц несения боевой службы, при нахождении подводной лодки на грунте в готовности к нанесению ракетного удара по объектам вероятного противника. В дневное время произвольно всплыл кормовой аварийный буй. Обнаружил буй корабль охранения, находящийся в районе боевой позиции. Корабль подошел к бую и его командир попытался связаться с отсеком подводной лодки по телефону, смонтированному в буй, но связь отсутствовала. Командир корабля охранения доложил об этом в штаб флота. Так как всплытие аварийного буя означает, что на подводной лодке произошла авария, то по флоту была объявлена тревога, и спасательные силы были приведены в готовность. А на подводной лодке в это время шла повседневная работа, проводились занятия, тренировки и т.п.

Ночью по сигналу трех гранат подводная лодка была поднята на поверхность. По приказанию командующего флотом на борт прибыла комиссия штаба эскадры во главе с командиром эскадры.

После выяснения причины всплытия аварийного буя было установлено, что в период ремонта в гнездо установки буя была поставлена

древесина не той породы, которая требовалась, к тому же была проведена неточная подгонка устройства. В результате зажим, удерживающий «грушу» буй, не полностью обхватывал «грушу», а намокание и последующее расширение дерева вытеснило буй из зажима, и он всплыл. Аварийный огонь и телефон включены не были, так как подводная лодка не находилась в аварийном состоянии.

Комиссия установила, что вина личного состава незначительна, мероприятия по проверке аварийных буйев на отрыв, перед выходом в море, проводились. Буй силами личного состава был установлен на штатное место, подводная лодка задачу выполнила.

Особое внимание в соединении подводных лодок уделялось торпедным стрельбам, т.к. умение экипажа поразить цель торпедами - одна из главнейших задач боевой подготовки подводников.

В течение учебного года в кабинете торпедной стрельбы систематически проводились плановые тренировки торпедных расчетов подводных лодок, а при подготовке к учениям этим тренировкам уделялось повышенное внимание, расчеты тренировались не считаясь с личным временем.

Флагманские специалисты минно-торпедного отдела придавали большое значение тренировкам по приему и погрузке торпед, как в практическом, так и в боевом вариантах. Хочется подчеркнуть высокий профессионализм и компетентность флагманского специалиста по минно-торпедному вооружению капитана 1 ранга Фатеева Юрия Егоровича. Благодаря его требовательности и неумной энергии всегда были на высоте расчеты по приготовлению торпед различных образцов в различных вариантах на береговой базе и на подводных лодках, по приему и погрузке торпедного оружия на подводные лодки. Особенно скрупулезно относился Юрий Егорович к анализу торпедных стрельб, как «пузырем», так и с фактическим выпуском торпед. А чтобы дать полный анализ прохождения торпеды относительно цели, торпеду необходимо поднять и расшифровать записи приборов, установленных в ее практическое зарядное отделение.

К подъему торпед, выпущенных с подводных лодок, привлекались неумолимые труже-

ники и помощники подводников - торпедоловы. Командиры этих суденышек были настоящими асами. Такие мастера своего дела, как мичман В.Т.Рыбалко, поднимали торпеды на борт торпедолова даже в сложнейших метеоусловиях.

Одним из важнейших элементов учений флотского масштаба является атака отряда боевых кораблей (ОБК). Как правило, отряд боевых кораблей следовал от острова Борнхольм на рейд Таллинна и обратно, в Балтийск. При движении ОБК, кораблями охранения осуществлялся поиск подводных лодок на протяжении всего маршрута. В атаке ОБК участвовало от 8 до 12 подводных лодок. Атаки выполнялись в два этапа. На первом этапе, при движении ОБК на север, производилась имитационная стрельба пузырем, а при движении на юг практическими торпедами.

На одном из таких учений, при занятии позиции стрельбы на максимальной скорости, у подводной лодки от вибрации и сопротивления воды оторвался и вернулся на винт фрагмент обшивки стабилизатора. Атака «пузырем» была завершена на одной линии вала. В дневное время было принято решение всплыть и с помощью нештатного легкого водолаза попытаться освободить винт. Были снаряжены два легких водолаза: командир БЧ-5 капитан-лейтенант А.Страхов и командир отделения радиометристов старшина 2 статьи Н.Биркой. Попытка освободить винт не удалась. Лист обшивки удерживался очень крепко. Обстановку доложили в штаб управления, было принято решение: подводную лодку вернуть в базу и силами ПМ-68 устранить неисправность. На одной линии вала подводная лодка ошвартовалась у пирса

В течение одного часа была произведена подводная сварка. Лодка вышла в морс, заняла свой район и успешно атаковала ОБК в ночное время двумя практическими торпедами. Этот пример показывает, что на эскадре подводных лодок ремонтная подготовка силами личного состава находилась на достаточно высоком уровне и позволяла восстанавливать боевую готовность кораблей в кратчайшие сроки, что позволяло не допускать срыва выполнения боевых задач.

## ПО БОЛЬШОМУ КРУГУ

Около 100 лет в глубинах морей и океанов пребывает часть России в лице моряков-подводников. Ни одна великая держава не имела такого подводного флота, как Советское государство, в годы «холодной» войны ни по числу кораблей, ни по скорости хода, ни по глубине погружения, ни по выносливости экипажей. И сегодня, после многолетнего варварского реформирования, он остаётся вторым флотом мира по своей ударной ракетно-ядерной мощи. Специалистами подводниками подсчитано, что за XX век в России (и в СССР) было построено 1027 подводных лодок. Из них погибло 115 единиц: 89 в ходе войны, 13 в мирное предвоенное время и 13 в послевоенные годы. Десятки тысяч моряков прошли через отсеки субмарин. Сотни остались в них навсегда.

В 1975 году я был назначен для дальнейшего прохождения службы на одну из ракетных подводных лодок «С-142», входившую в состав 40-й бригады подводных лодок БФ, которой командовал капитан 1 ранга Н.М.Ищенко. События того первого дня пребывания в бригаде, встречу с коллегами, на которой меня представил настоящий «инженер человеческих душ», как было принято говорить в те годы о профессионалах-политработниках, капитан 1 ранга В.К.Шуткин, до сих пор помню в деталях.

Командиром «С-142» в то время был капитан-лейтенант М.М.Подобед, старшим помощником капитан 3 ранга Е.Н.Стишкин. Замечу, на момент моего прибытия на пл экипаж отрабатывал первую курсовую задачу после окончания заводского ремонта. Установленным порядком мы одновременно сдали курсовые задачи и готовились корабельным боевым расчётом убить для выполнения ракетной стрельбы в Балаклаву на однотипную подводную лодку. Костяк экипажа составили опытные мичманы - мастера военного дела, прослужившие по 15-20 лет: А.А.Кауркович, В.П.Емельянов, А.Л.Андренюк, В.П.Ермаков, В.П.Вяткин, К.К.Ференцевич. Офицерский коллектив представляли: капитан 3 ранга Е.Н.Стишкин, старший лейтенант В.С.Маслюк и Д.А.Головин, лейтенанты М.М.Рыбаков, В.Л.Некрасов, А.А.Чупров, Г.А.Ранда, В.И.Дранко, впоследствии доросшие



*В. Рудой - капитан 1 ранга*

до высоких должностей в штабах и учреждениях флота. В те годы ракетным подводным лодкам уделялось особое внимание командованием всех уровней, т.к. они являли собой ракетный щит Балтики.

Неизгладимое впечатление на меня, молодого офицера оказали такие руководители как заместители командира бригады капитан 1 ранга В.В.Богданов, капитан 1 ранга В.П.Науменко, капитан 2 ранга Е.Н.Андрусенко. Это были знавшие подводную службу офицеры-подводники, доступные в общении, грамотные наставники. Мне выпала честь служить на подводных лодках с замечательными командирами: капитанами 1 ранга А.Я.Головченко и М.М.Подобед, мастером своего дела в среде подводников слыл пропагандист бригады, а затем лектор эскадры капитан 2 ранга Б.Л.Гольдварг.

И в то время, и за весь период последовавшей за ним службы в подплаве, я не встречал человека более преданного своему делу, которого, без оговорок, можно было назвать наиболее соответствовавшим понятию подводник, каким и остаётся командир 14-й эскадры подводных лодок вице-адмирал Н.Е.Хромов. Он



оставался настоящим подводником всегда: и когда был командиром лодки, командиром соединения и объединения, заместителем командующего начальником тыла флота, и когда вышел в отставку.

Сама Лиепая привлекала своей чистотой, своей архитектурой, обликом летней зелени. Над городом возвышались кирха св. Анны и Никольский собор. Экипажи размещались в добротном красно-кипричном здании казармы, построенной ещё в копне 19 века, в ходе создания парка имени императора Александра III. Вес строения, причальная линия и примыкающая к ним территория именовалась военным городком. В помещении двух казарм 53 и 54 размещался личный состав двух, постоянно соревнующихся друг с другом бригад. Первые выполняли поставленные задачи в дальней оперативной зоне, вторые - в ближней. Командовали соединениями капитан 1 ранга Ю.И.Федюнкин и Н.М.Ищенко (в последствии оба контр-адмиралы).

Боевая подготовка в те годы отличалась высокой напряженностью. Большинство линейных экипажей жили по принципу адмирала С.О.Макарова: «В море - дома, на берегу - в гостях». В частности для ракетных подводных лодок после перевода их в резерв фактическим местом приписки стала ВМБ Балтийск. Постоянно решались экипажами задачи боевого дежурства, боевой службы.

С приходом на Балтику с Северного флота дивизии ракетных подводных лодок (комдив капитан 1 ранга Р.А.Анохин), три наши подводные лодки были включены в состав этого соединения. День на сборы нехитрого скарба, загрузив его в отсеки и надстройку, мы перебазировались к новому месту службы в Зимнюю гавань. Пробыли мы в составе этого соединения около полугода. Отметим в феврале 1978 года 25-летие корабля с приглашением шефов из белорусского города Гомель. Практически, мы обустроивались на новом месте: привели в порядок жилые и служебные помещения, закрепленные за нами на ПКЗ и приступили к размещению Ленинской комнаты - музея им.Алексея Лебедева. В музее была представлена уникальная экспозиция, рассказывающая о жизненном пути, литературном творчестве и подвиге поэта - подводника. В его создании активное участие принимали комсо-

мольцы корабля и лично заместитель командира, кавалер ордена «Красная Звезда» капитан 3 ранга Ю.В.Сенченко. Неожиданно пришла директива ГШ МО СССР о списании ракетного комплекса и перевода подводных лодок нашего проекта в резерв 2 категории.

К этому времени, по причине осложнения военно-политической обстановки на границе с КНР, штаты 40-й бпл передали на ТОФ, а оставшиеся подводные лодки вошли в состав 22-й бригады. Командиром бригады был капитан 1 ранга В.С.Лякин, заместителем по политической части капитан 1 ранга Б.М.Сапожников и мы опять вернулись в состав своего соединения. Вскоре я был назначен на пл «С-357», где судьба свела меня с удивительным человеком, грамотным командиром и прекрасным воспитателем - капитаном 3 ранга А.Я.Головченко. Подводная лодка «Ульяновский комсомолец» в 1978-1979 учебном году была инициатором социалистического соревнования на флоте. Это налагало на каждого члена экипажа высокую личную ответственность за конечный результат. Личный состав был хорошо отмобилизован и подготовлен к решению поставленных задач. Это был коллектив единомышленников, его душой, бесспорно, был командир А.Я.Головченко. Алексей Яковлевич относился к плеяде флотских офицеров, знающих дело, умеющих обучать подчиненных, бескорыстных, считающих высшей наградой для себя одобрение коллег по профессии. К подчиненным такой командир требователен, без повышения голоса и грубости. Подчиненные подобных командиров любят независимо от степени предъявляемой ими строгости и взыскательности. К продвижению по службе особых стараний не прилагают. Корабль после ухода с него командира такого склада долгие годы продолжает не только числиться, но и быть среди лучших.

Надёжными помощниками командира были офицеры - П.И.Кузнецов, А.И.Кацер, И.И.Мошин, В.С.Черёмухин, А.В.Страхов, В.А.Кукушкин. Уважаемым человеком в экипаже, бесшумным секретарём партийной организации был старшина команды электриков мичман В.В.Пузанов. Честен, бескорыстен, профессионал высокого класса, он пользовался непреодолимым авторитетом и умел подойти к каждому, вселить в него веру. Под стать ему были и другие мичманы - мастера военного дела:

А.П.Руденко, А.Г.Лаптев, В.П.Желтов, В.А.Циплухин, Н.В.Черников. Личный состав срочной службы был сплочён, дружен, многонационален.

Вспоминаю свою первую боевую службу на пл «С-357». Мои сослуживцы и старое поколение подводников помнят, какая была замечательная Аллея героев-подводников у штаба эскадры, боевые рубки подводных лодок «Л-3» и «Щ-307», барельефы командиров-подводников Героев Советского Союза совершивших свои подвиги на Балтике. Это было святое место для каждого, кто уходил под воду. Последние минуты нахождения на земле: построение всего экипажа, напутствие командования, участников войны, сослуживцев, резолюция митинга и по команде: «Боевая тревога! Всем вниз!» мы разбегались по отсекам. Какой это был эмоциональный заряд на всю боевую службу!

Задачи боевой службы были решены качественно, обязательства корабля-инициатора соревнования на флоте выполнены. В 1979 году, сдав вступительные экзамены, я убыл на учебу в военно-политическую академию. В 1982 году после её окончания был распределён на Тихоокеанский флот. В 1987 году мне присвоили очередное воинское звание, и назначили в родную бригаду на Балтийский флот. Однако прибыл я в Лиепая лишь в конце марта 1988 году, после выполнения очередной, на этот раз последней боевой службы на ТОФе. Это было моё второе пришествие в подплав Балтийского флота.

Даже во сне я не мог представить тогда, в 1975 году, когда я был представлен политработникам бригады В.К.Шуткиным, что через 12 лет займу его место. Мой предшественник капитан 1 ранга В.Н.Руденко давно убыл к новому месту службы в Кронштадт. Командиром бригады был капитан 1 ранга В.Ф.Романовский. Мы были знакомы ранее и между нами установились хорошие служебные отношения. Начальником штаба был капитан 2 ранга И.И.Зверев, заместителем командира капитан 2 ранга М.Ю.Ларищев, электромеханическую службу возглавлял капитан 2 ранга Е.И.Гейко, а затем капитан 2 ранга В.В.Савельев.

Бригада переживала сложное время: проищела замена пл 613 проекта на 641, и, соответственно, изменились и задачи. Наряду с ос-



*А.Е.Орел проводит строевой смотр дивизии пл. Лиепая, 1963 г.*

воением новой для офицеров техники, началось освоение нового театра в Средиземном море. Первой вышла на боевую службу подводная лодка «Б-400» под командованием капитана 3 ранга В.И.Козловского (старший в походе заместитель командира бригады капитан 2 ранга М.Ю.Ларищев). Экипаж в течение 8 месяцев выполнял поставленные задачи и решил их с высокой оценкой. Участники похода были награждены государственными наградами. Капитан 2 ранга М.Ю.Ларищев - орденом «Красная Звезда», капитан 3 ранга В.И.Козловский - орденом «За службу Родине в ВС СССР 3 степени», командир БЧ-5 и начальник РТС капитан-лейтенант С.В.Мурашко и М.В.Балакирев - медалью «За боевые заслуги». Начальником медицинской службы старшим лейтенантом В.В.Абрамовым успешно проведено 2 операции по удалению аппендицита.

Последовательно задачи боевой службы выполняли экипажи подводных лодок «Б-4», командир капитан 2 ранга В.Ф.Зинюк (старший в походе, командир бригады капитан 2 ранга И.И.Зверев), «Б-840», командир капитан 3 ранга В.В.Слющенко (старший в походе капитан 2 ранга М.Ю.Ларищев), «Б-807» командир капитан 2 ранга Ю.В.Братченко.

Личный состав, принимавший участие в дальних походах, решал задачи в сложных климатических условиях и с честью пронес Военно-Морской флаг СССР и высокое имя моряка-балтийца. Отряд награжденных государственными наградами пополнили капитан 2 ранга В.Ф.Зинюк - орден «Красная Звезда», капитан-лейтенант А.В.Терехов - орден «За службу Родине в ВС СССР 3 степени». Медалями «За боевые заслуги» были награж-

дены капитан-лейтенант М.А.Иванов и К.В.Машель.

Одной из основных задач явилось выполнение боевого дежурства в высокой степени готовности. Успешнее всех её решал экипаж пл «Б-7» под командованием капитана 3 ранга А.Д.Верещагина, награжденного орденом «Красная Звезда».

Ремонтные работы выполнялись на двух СРЗ в Риге и Лиенае. Срывов в обеспечении выполнения задач судоремонта не было. Успешно прошла ремонт в Риге пл «Б-807» (командир капитан 3 ранга Ю.В.Братченко, командир БЧ-5 капитан-лейтенант М.А.Иванов).

Через СРЗ Лиенаи прошли подводные лодки «Б-821»(командир капитан 3 ранга А.Д.Хрулев, командир БЧ-5 капитан-лейтенант А.Ю.Выгузов), «Б-840»(командир капитан 3 ранга В.В.Слющенко, командир БЧ-5 капитан-лейтенант С.Ж.Аликбаев), «Б-143»(командир капитан 3 ранга В.Д.Ушаков, командир БЧ-5 капитан-лейтенант М.Э.Ишханов). На протяжении ряда лет в Риге находился экипаж капитана 3 ранга С.А.Зверева, готовившего экипажи для иностранных государств. Задачи по обучению были решены качественно, и с окончанием своей миссии подводная лодка «Б-227» вернулась в Лиенау, где на протяжении ряда лет успешно действовала в составе соединения, а командир лодки за успешное освоение новой техники и умелое воспитание личного состава был награжден орденом «Красная Звезда».

Нельзя не сказать о шефских связях, которые благодаря усилиям командиров и политработников кораблей устанавливались, поддерживались и развивались. Так, у подводников «С-300», командир капитан 2 ранга В.Г.Агаев, шефами являлся Брянский обком комсомола. Над подводной лодкой «Б-4», командир капитан 2 ранга В.Ф.Зинюк, шествовал комитет ВЛКСМ Челябинского тракторного завода. У подводников «Б-400», командир капитан 3 ранга С.В.Зорин, шефами был Ульяновский обком комсомола. По рекомендации шефов лучшие комсомольцы направлялись на подводные лодки. Практиковался обмен делегациями, но, как правило, нам приходилось быть стороной принимающей. В 1988-1989 годах мы приняли делегации Челябинского тракторного завода, Ульяновского обкома комсомола, а делегация пл «Б-57» во главе с капитаном 3 ранга Г.В.Кузнецовым посетила Брянск. И сегодня, через призму прожитых лет, считаю, что шефские связи олицетворяли единение армии и народа.

Вскоре, принятое решение о начале реформирования ВС РФ, и в частности ВМФ, коснулось и объединения подводников Балтики. Реалии были таковы, что перед нами предстал, как решенный, вопрос - вывод подводных лодок из Латвии. Но этому предшествовал серьезный экзамен - инспекция МО СССР Балтийского флота. От эскадры подводных лодок для участия в инспекторской проверке были определены штаб эскадры и 22-й бпл. Инспектирование



Экипаж пл «Ульяновский комсомолец»



*Начальник Главного штаба ВМФ адмирал В.Н. Чернавин и  
Командующий БФ адмирал И.М. Капитанец в 37-й див. Лиена, 1981 г.*

длилось более двух недель. Это был период ответственнейшей, ежедневно напряженной работы от подъема до отбоя. В ходе инспекции командование бригады, командиры и их экипажи сумели показать все лучшее, чему были обучены и что умели. И в итоге бригада в числе немногих соединений получила хорошую оценку. Ратный труд личного состава был отмечен в приказах МО СССР, ГК ВМФ, Командующего БФ. В ходе инспекции существенную помощь нам оказали офицеры штаба БФ контр-адмирал Ю.И.Федюнькин, капитаны 1 ранга А.Я.Головченко и Н.Ф.Васильчук.

После сокращения 20-й див (преемницы 14-й эскадры) и бригады подводных лодок, базирующейся в Зимней гавани, 22-я бригада была преобразована в 22-ю отдельную бригаду пл (командир капитан 1 ранга В.А.Лисафьев). Основными задачами этого периода были:

- подготовка и передача ходовых подводных лодок в состав 25-й бпл в Кронштадт, а устаревших в ОФИ БФ;

- передача территории подплава, зданий латвийским властям, отправка семей подводников в Россию, расчет уволенных в запас офицеров и мичманов.

В состав 25-й бпл были переданы подводные лодки «Б-227», «Б-205», «Б-413». Осталь-

ные подготовили и передали в отдел фондового имущества БФ, с последующей продажей за рубеж или списания на металл. За счет реализации списанных кораблей были частично удовлетворены потребности в жилье для мичманов и офицеров в Гатчине и Мартышкино Ленинградской области. Однако полностью решить эту проблему не удалось.

Подводная лодка «Б-413» последней проходила ремонт на СРЗ-29 и после его завершения под буксирами покинула Лиена. Протяжными гудками её провожали корабли, стоящие на пути её следования. Поскольку я сам был участником этого события, не буду скрывать: у всех нас, находившихся на мостике, невольно наворачивались на глаза скупые мужские слёзы. Мы понимали, что оставляем всё здесь навсегда: могилы товарищей, благоустроенную территорию, казармы, пирсы, лучшие годы своей жизни проведённые в подплаве. Но у этой подводной лодки в отличие от своих собратьев счастливая судьба. Прослужив ещё несколько лет Балтийскому флоту, она и сегодня в строю, заняв место постоянной стоянки на реке Преголь и став экспонатом музея Мирового океана.

На территории 25-й бпл в Кронштадте были размещены вывезенные из Лиена барельефы

командиров-подводников, Героев Советского Союза. Здесь же нашел свое пристанище и первый в Советском союзе памятник героическому экипажу пл «С-13» и его командиру Герою Советского Союза А.И.Маринеско. Боевая рубка подводной лодки «Л-3», командиром которой в годы войны был П.Д.Грищенко, была отправлена в Москву и установлена на Поклонной горе. В штаб Балтийского флота контр-адмиралу В.Е.Степанову мною по акту были переданы награды бригады: орден «Красного Знамени», и выпел МО СССР «За мужество и воинскую доблесть». Такова судьба прославленного соединения подводников Балтики.

К общему сожалению моих товарищей-подводников возрождение былой силы флота России неоправданно затягивается. Но подводники - племя оптимистов, уходя в море для решения самых сложных задач, мы всегда думали о возвращении, и делали всё зависящее от нас, чтобы возвратиться живыми и невредимыми. Сегодня как никогда для возрождения флота необходима преемственность поколений, сохраним её - значит, сохраним подводный флот России.

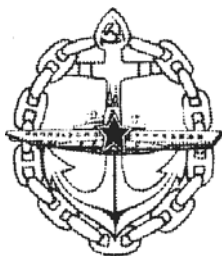
Сегодня, находясь на преподавательской работе в БВМИ им. адмирала Ф.Ф.Ушакова, я регулярно встречаюсь на занятиях с курсантами 4-5 курсов. Когда затрагиваешь тему службы на подводных лодках, видишь, как у многих загораются глаза, проявляется неподдельный интерес к этой проблеме. И очень приятно, когда узнаешь, что некоторые из выпускников связали свою жизнь с подплавом, а значит, что преемственность сохраняется, дело за строительством новых подводных лодок.

9 мая 2005 г., Калининград

Капитан 1 ранга Рудой Владимир Викторович, проходил службу в эскадре подводных лодок с 1975 по 1979 г. и с 1988 по 1993 г. в должностях заместителя командира подводной лодки и заместителя командира бригады пл по политической части. Ветеран подразделений особого риска РФ. Награжден медалью за «Боевые заслуги», орденами «Красная Звезда» и «Мужество».



Торжественное прохождение экипажей у боевых рубок пл «Щ-307» и «Л-3» возле штаба 37-й дивизии. Лиепая, 1975 г.



## МАРШ ПОДВОДНИКОВ

слова В. Акулецкий  
музыка Ю. Бондаренко

Большая Родина нам всем была оплотом.  
Любили мы ее не без причин.  
Гордимся мы своим подводным флотом  
И превосходством наших субмарин.

Подводники, друзья,  
Нерасслабляйтесь:  
Подводный флот наш надо возродить!  
Подводники, друзья, объединяйтесь.  
Чтоб братство наше славное крепить.

Мы в противостояньи на морях  
Холодную войну не проиграли,  
Теперь наш флот пока на якорях.  
Но чувство локтя мы не утерали.

Подводники, друзья,  
Нерасслабляйтесь:  
Подводный флот наш надо возродить!  
Подводники, друзья, объединяйтесь,  
Чтоб братство наше славное крепить.

Мы свято верим, что настанут дни, когда  
Родной подплав залечит раны, и вновь  
Подвластны будут нам они -  
Глубины Мирового океана.

Подводники, друзья,  
Нерасслабляйтесь:  
Подводный флот наш надо возродить!  
Подводники, друзья, объединяйтесь,  
Чтоб братство наше славное крепить.

ПРИЛОЖЕНИЯ



Таблица 1

Основные данные по подводным лодкам, принимавшим участие в русско-японской войне 1904-1905 гг.

№№ п/п	Наименование ПЛ год заказа	Место и год постройки	Водоизме- щение ПЛ наль./подв.	Размеры (м) - длина - ширина - осадка	V ни/пп (узлы)	Д плавая ип/подв	Вооружение	Тип и мощность движителя (д.с.) названия, хода подлози, хода	Глубина погруж. (м)	Время погружения под перископ (мин)	Время отправки время прибытия во Владивосток	Время готовности к выходу на боевые действия
1	«Дельфин» 1901	Балтийский з-д	113 -19,5 -3,35 -2,9	10 5,5 8,5 7,00	243 ип/подв	2 ТА Джеквеккого эл. мотор, 120	бензин, дв., 300 эл. мотор, 120	50	5	15 XI - 1904г. 23 XI - 1904 г.	5.II - 1905 г.	
2	«Касатка» 1904	Балтийский з-д	140 -33,5 -3,35 -3,4	8,5 5,5 8,5 7,00	700 ип/подв	4 ТА Джеквеккого 1 пулемет	бензин, дв., 120 эл. мотор, 120	50	4	4 XI - 1904 г. 13 XI - 1904 г.	9.IV - 1905 г.	
3	«Налим» 1904	Балтийский з-д	140 -33,5 -3,35 -3,4	8,5 5,5 8,5 7,00	30	4 ТА Джеквеккого 1 пулемет	бензин, дв., 120 эл. мотор, 100	50	4	2 XI - 1904 г. 12 XII - 1904 г.	7.V - 1905г.	
4	«Скат» 1904	Балтийский з-д	140 -33,5 -3,35 -3,4	8,5 5,5 8,5 7,00	30	4 ТА Джеквеккого 1 пулемет	бензин, дв., 120 эл. мотор, 100	50	4	2 XI - 1904 г. 12 XII - 1904 г.	29.III - 1905г.	
5	«Ф.Гр. Шереметьев» 1904	Балтийский з-д	140 -33,5 -3,35 -3,4	8,5 5,5 8,5 7,00	30	4 ТА Джеквеккого 1 пулемет	бензин, дв., 120 эл. мотор, 100	50	4	4 XI - 1904 г. 13 XI - 1904 г.	1.V - 1905 г.	
6	«Сом» 1904	Невский з-д 1904 фирма Голланд (США)	105 -20,0 -3,6 -2,9	8,5 6,0 8,5 320	30	1 ТА в носу	бензин, дв., 160 эл. мотор, 70	30	3	15 XI - 1904г. 23 XII - 1904 г.	1.II - 1905 г. (но без торпед)	
7	«Шука» 1904	Невский з-д 1904 фирма Голланд (США)	105 -20,0 -3,6 -2,9	8,5 6,0 8,5 320	30	1 ТА в носу	бензин, дв., 160 эл. мотор, 70	30	3	10 VI - 1905 г. 25 VII - 1905 г.	4.XI - 1905 г.	
8	«Кефаль» 1904	фирма Лэка сборка в Либаве 1905	153 -22,0 -3,6 -2,9	8,0 4,0 8,0 270	50	2 ТА в носу 1 ТА в корме	2 бензин. дв., 120 эл. мотор, 65	30	5		12.X - 1905 г.	
9	«Остр» 1904	фирма Лэка сборка в Либаве 1905	153 -22,0 -3,6 -2,9	8,0 4,0 8,0 270	30	2 ТА в носу 1 ТА в корме	2 бензин. дв., 120 эл. мотор, 65	30	5	5.III - 1905 г. 14.IV - 1905 г.	21.IX - 1905г.	
10	«Палтус»	фирма Лэка сборка в Либаве	187 -22,0 -3,6 -2,9	4,0 4,0 8,0 270	30	2 ТА в носу 1 ТА в корме	2 бензин. дв., 120 эл. мотор, 65	30	5		не готова к б.д.	
11	«Бычок»	фирма Лэка сборка в Либаве	153 -22,0 -3,6 -2,9	8,0 4,0 8,0 270	30	2 ТА в носу 1 ТА в корме	2 бензин. дв., 120 эл. мотор, 65	30	5		не готова к б.д.	
12	«Кета»	Петербург 1904 пр. С. Джеквеккого	8 -7,5 -2,0 -2,4	4,5 3,5		1 бензин. дв.					1905 г. оборона р.Амур	
13	«Форель»	Фирма Круппа Германия 1903г.	17 - 12,5 - 1,2 - 4,5	4,5 3,5	20	2 ТА вне проиц. корпуса	1 эл. дв., 60					



Таблица 2

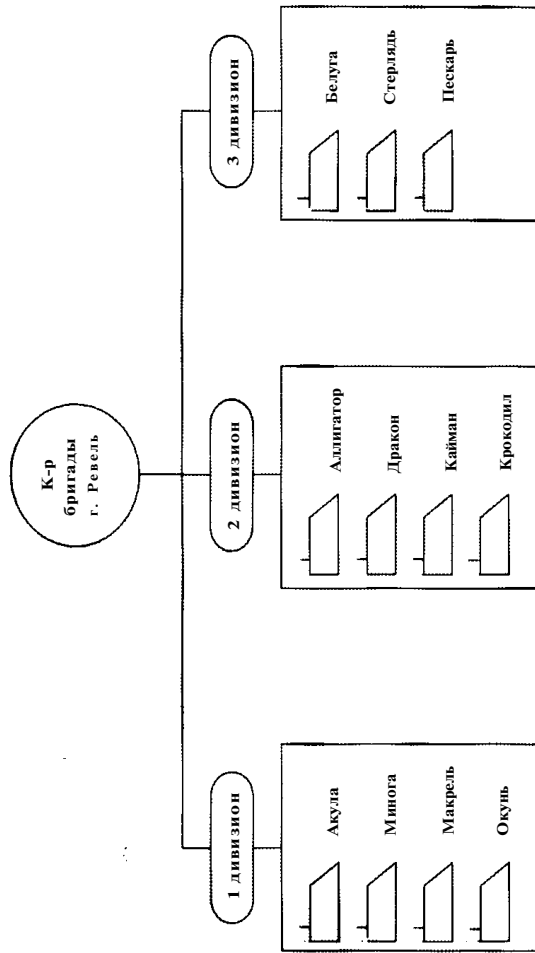
## Основные тактико-технические данные подводных лодок бригады 1914 год

соержание	Наименование пл	Где построена, год под закладаки и вступления в строй	Водоизм. надл./подв.	Размеры: -длина, -ширина -осадка (м)	Скорость хода надводн./ под водой (узл.)	Дальность плавания надводн./ под водой	Вооружение	Тип двигателя и мощность навол. хода подводн. хода	Скорость погружения на перископ. глубину (мин.)	Глубина погруж. м	Примечание
1-й дивизион	«Акула»	Балтийский 3-д 1906; 1911	370 468	-5,6, 0 -3,7 -3,4	11,5 6,4	ДО 38	4 горел. аппарата 2 ТА в носу 2 ТА в корме и 4 ТА в надстройке	3 дизеля - 300 л/с 1 эл. мотор - 300 л/с	3	50	Арт. Вооружение - пулемет проект И. Бубнова
		Балтийский 3-д 1905; 1909	123 152	-3,2, 6 -2,75 -2,75	11,0 5,0	212 2,5	2 ТА в носу 1 пулемет	2 дизеля - 120 л.с. 1 эл. мотор - 70 л/с	3,5	30	проект И. Бубнова
	«Макрель» «Окунь»	Балтийский 3-д 1904; 1905	140 177	-3,3, 5 -3,3 5 -3,4	8,5 5,5	700 30	4 ТА в надстройке	1 дизель - 120 л/с 1 эл. мотор - 100 л/с	4,0	50	проект И. Бубнова
2-й дивизион	«Аллигатор» «Дракон» «Кавман» «Крокодил»	3-д Крейтона 1905; 1910-1911 строились в Петербурге	409 480	-41, 0 -3,7 -4,9	8,4 7,0	600 22	2 ТА в носу 2 ТА в корме (спрочн. корпус) 2 ТА в надстройке	2 бензомотора 400 л.с. 2 бензомотора 200 л.с.	3,5	50	фирма Лэка (США)
		Невский 3-д 1904; 1905	105 122	- 20,0 -3,5 - 2,9	8,5 6,0	500 30	1 ТА в носу	1 дизель - 160 л/с 1 керос. мотор 70 л/с	3,0	30	фирма США Голланд

В составе 1-го дивизиона находились транспорт «Хабаровск» и эм «Послушный»

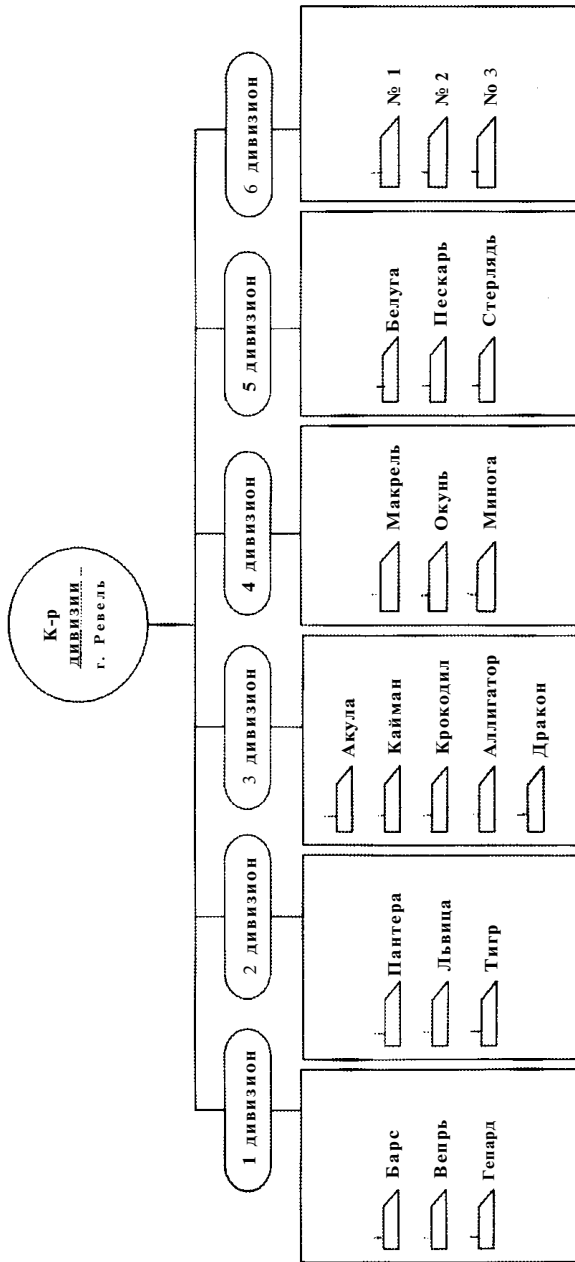
Во 2-м дивизионе - транспорт «Европа» эм «Молодецкий»

СОСТАВ В ОРГАНИЗАЦИЯ БРИГАДЫ  
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА ПЕРЕД ВОЙНОЙ 1914 ГОДА.

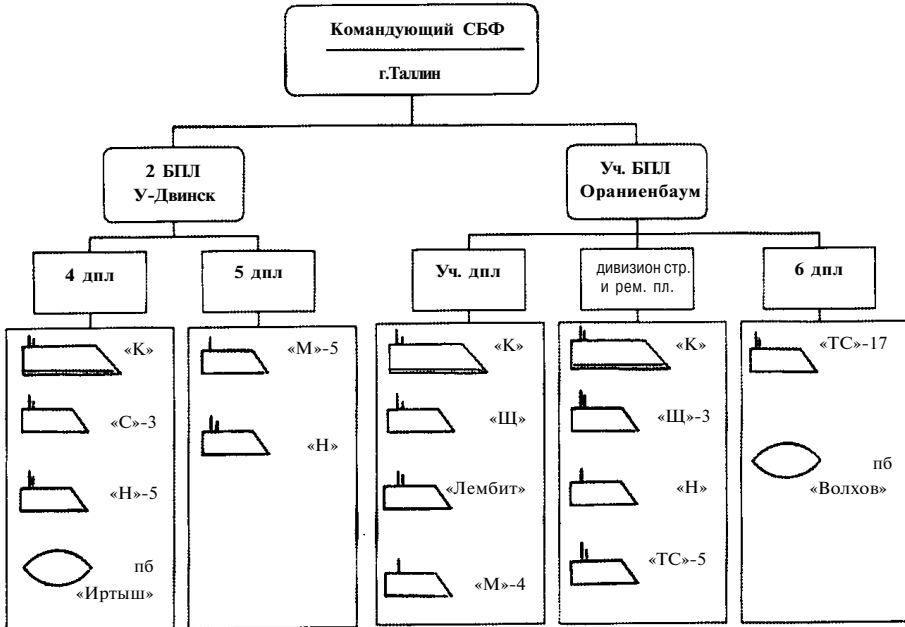


1. Начальник бригады - контр-адмирал Левинский
2. Приданы: 1 дивизиону тр «Хабаровск» и эм «Послушный»  
2 дивизиону тр «Европа» и ЭМ «Молодецкий»

Состав и организация  
дивизии подводных лодок Балтийского флота  
(с начала 1915 года)

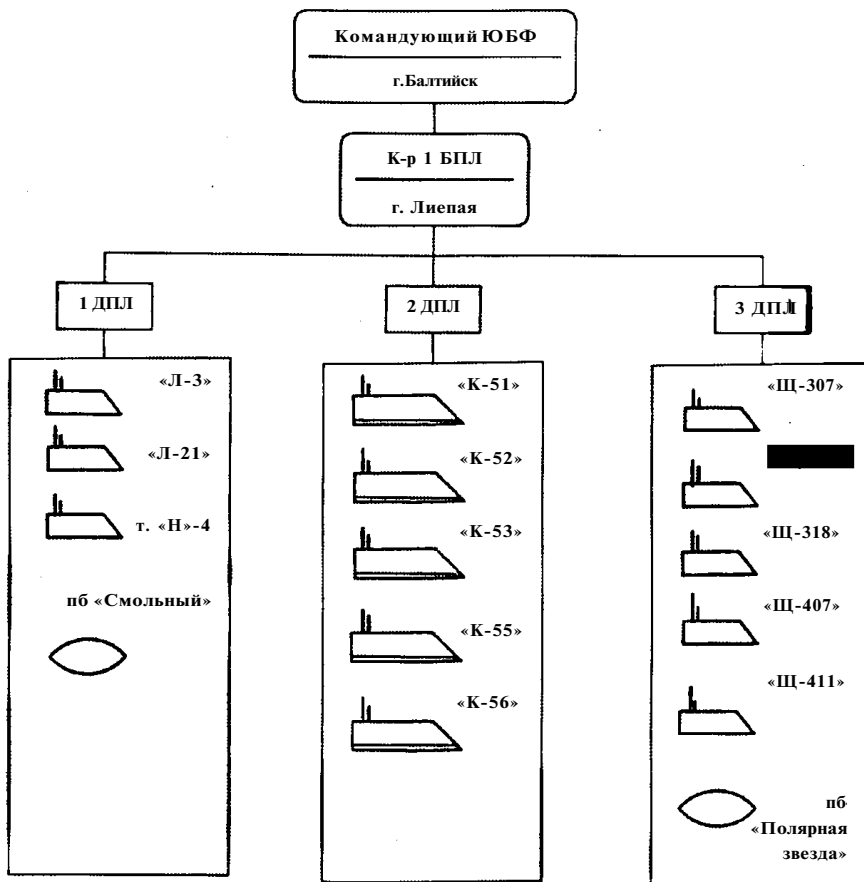


**Организация подводных сил  
в составе Северо-Балтийского флота на 25.02.1946 г.**



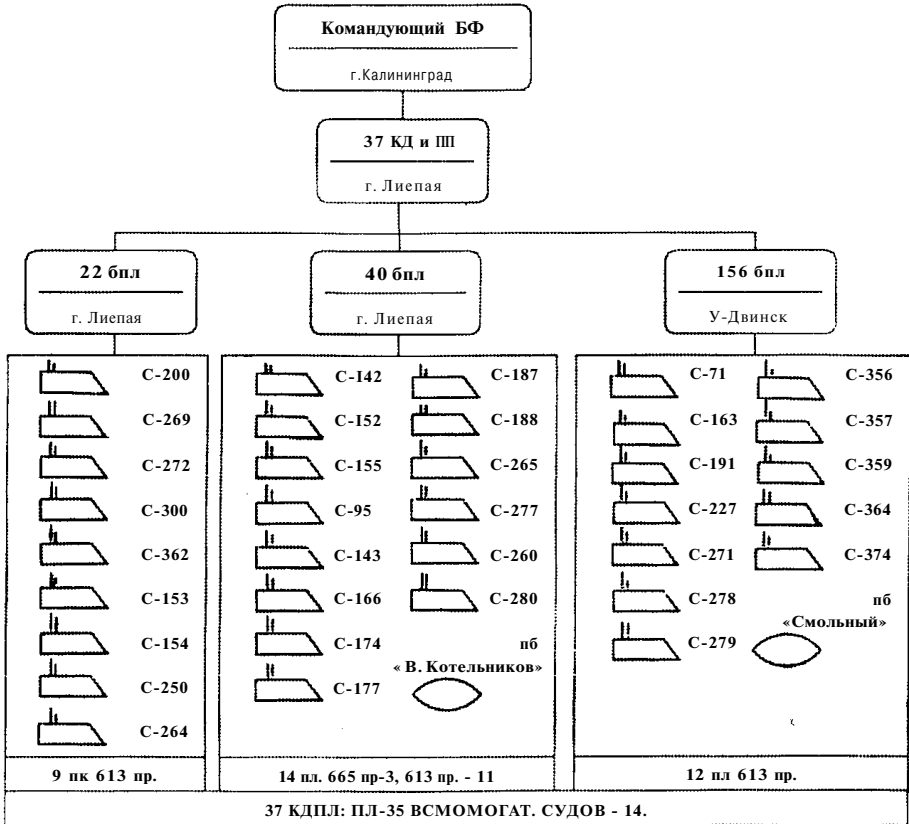
Всего пл - 49, из них :«К»-3, «С»-4, «Щ»-4, «М»-10, ПЛ «Н» и «ТС» - 28 ед. (немецкие пл)

**Организация подводных сил  
в составе Юго-Балтийского флота на 25.02.1946 г.**



Всего ПЛ-16. из них: «К»-5, «Л»-2, «Щ»-5, «Н»- 4 ед. (немецкие)

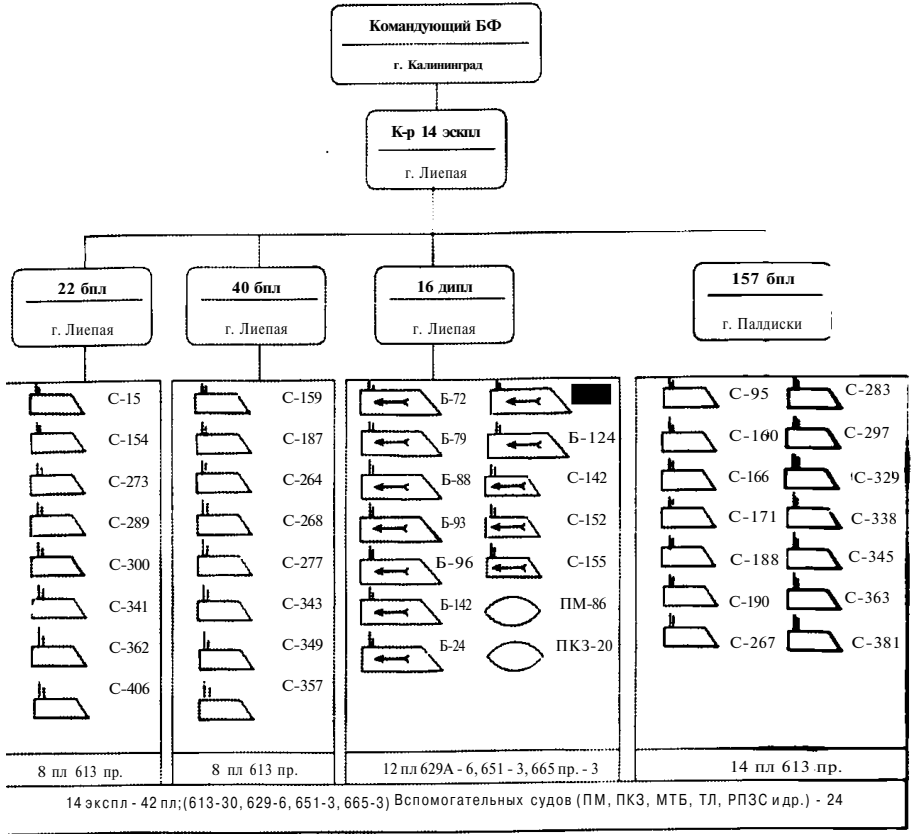
**Состав и организация 37 кдпл (1964 г.)**



**Командование 37 кдпл**

Командир 37 кдпл контр-адмирал Кулик Г.Ш.  
 Начальник штаба капитан 1 ранга Преображенский В.А.  
 Начальник ПО капитан 1 ранга Сидоренко А.В.

Состав и организация 14 эскал БФ (1978 г.)



Командование 14 эскал

Командир 14 эскал	вице-адмирал	Хромов НЕ
Начальник штаба	контр-адмирал	Рябиним ИИ
Начальник ПО	контр-адмирал	Иванов В Ф

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Горшков С.Г. Морская мощь государства М. 1976.
- Кузнецов Н.Г. На флотах боевая тревога М. 1971.
- Павлович Н.Б. Развитие тактики ВМФ М. 1983.
- Томашевич А.В. Подводные лодки в операциях на Балтийском море. М., Л., 1983.
- Куроедов В.И. Корабли ВМФ. Том 6. Л., 2003.
- Раздолгин Л.А. Флот России.
- Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1963.
- Матясеви́ч А.М. По морским дорогам. Л., 1978.
- Грищенко П.Д. Схватка под водой. М., 1983.
- Ачкасов В.И. Балтийский флот в завершающий период ВОВ 1944-1945 гг.
- Трибуц В.Ф. Подводники Балтики атакуют.
- Архивы и исторические журналы 37 дипл и 14 эскпл. Л. 1963



**Николай Елизарович Хромов**

**ПОДВОДНЫЕ СИЛЫ  
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА**

**1906-2006**

Художественный редактор В.Лебедев  
Технический редактор - Л.Фролова.

Издательство «Кладезь».  
236000, Калининград, ул. Дм. Донского, 7.  
Тел./факс (4012) 57-88-97.  
e-mail: [kladez@gazinter.net](mailto:kladez@gazinter.net)  
[kladez@kaliningrad.org](mailto:kladez@kaliningrad.org)

Формат А4, печать офсетная,  
бумага офсетная, гарнитура Times  
Тираж 1000 экз.

Отпечатано в типографии: DRUKARNIA «MTSIURO»  
Polska, 80-518 Gdansk-Brzezno, ul. Gdanska 29,  
tel./fax (58) 342-26-18, 342-89-37.  
[www.misiuro.pl](http://www.misiuro.pl), e-mail: [biuro@misiuro.pl](mailto:biuro@misiuro.pl)



*Открытие концерта, посвященного Дню ВМФ. Октябрьский концертный зал, С-Петербург, 2005 г*



*Перед началом парада кораблей БФ в честь 60-летия Победы. Санкт-Петербург, 2005 г.*





*Фото на память о совместной работе ветеранов Калининграда и Фленсбурга. Музей Мирового океана. Калининград, 2005 г.*



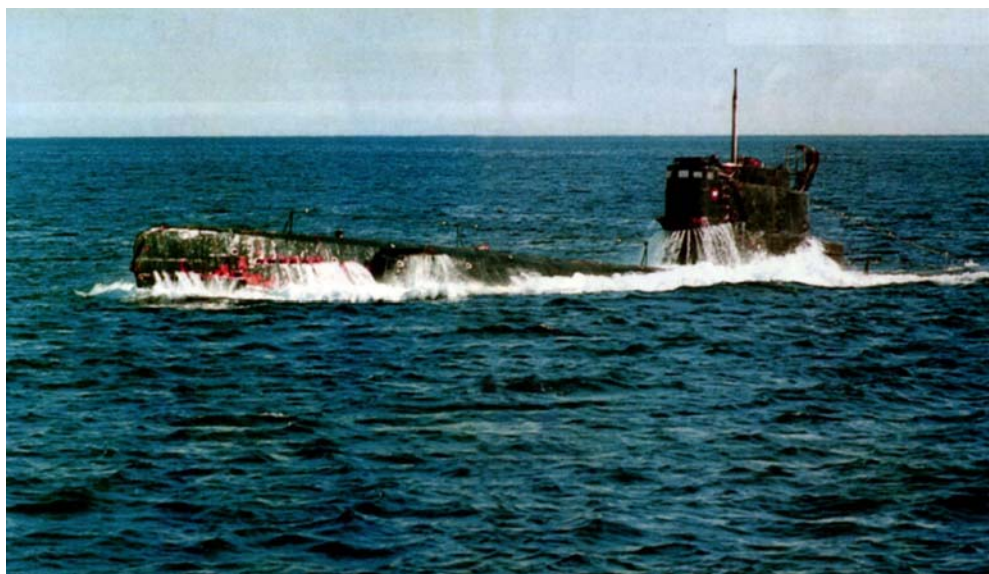
*Пл проекта 877*

*Ветераны-подводники перед выходом эм «Настойчивый» на церемонию отдания воинских почестей экипажу пл «С-8», погибшей в 1941 г.. На снимке справа-налево: Е.В. Хренов, П.В. Кашаускас, Н.Е. Хромов, Ю.Е. Фатеев, В.Н. Коломиец, И.И. Железнов.*



*Торжественный прием в день 300-летия Тыла БФ. Калининград, 19 апреля 2003 г.*

# Торжественный приём в честь Дня ВМФ России



«... Когда усталая подлодка из глубины идет домой...»



*Ветеран  
14-й эскадры  
вице-адмирал  
Л.И. Корнилов.*

*Ветераны БФ: Б.В. Беляков, Б.П. Нечитайло, Н.Е. Хромов, М.И. Гильфанов  
у секции пл «Кронштадт» после митинга, посвященного закладке лодки. 2005 г.*

*Командующий БФ  
адмирал В.П. Валуев и  
ветераны БФ  
на встрече с  
родственниками  
последнего Военно-  
морского Министра  
России Григоровича  
на крейсере «Аврора».  
С-Петербург,  
28 июля 2005 г.*



*Редкое фото. Все заместители  
Командующего БФ по тылу -  
начальники тыла с 1976 по 2005 годы:  
вице-адмиралы П. Белоус,  
Н. Хромов, И. Рябинин.  
контр-адмиралы  
М. Пинчук, Ш. Богданов.*

*Ветераны Балтийского флота (слева направо):  
вице-адмирал Н.Е. Хромов, контр-адмирал Ю.Ю. Аристович,  
контр-адмирал Л.Д. Шлепнев, контр-адмирал П.В. Кашаускас*

*Ветераны БФ на юбилее участника ВОВ вице-адмирала П.П. Белоуса с губернатором В.Г. Егоровым и Командующим БФ адмиралом В.П. Валуевым. 2004 г.*



*Пл «Варшавянка» проекта 877 в Балтийске. 2003 г.*



*Приятный сюрприз: поросенок к 70-летию председателя Совета ветеранов-подводников. 19 июля 2001 г.*



*Командующий БФ адмирал В.П.Валуев выступает на торжественном приеме в честь Дня подводника.2005 г.*



*Открытие памятника Герою Советского Союза А.И.Маринеско в Калининграде*



*Пл проекта 641 в боевом походе*





*Командующий БФ адмирал В.П. Валуйев знакомит нового Губернатора области Г.В. Бооса с обширным хозяйством флота*



*АПЛ «Курск» еще стоит у родного причала*



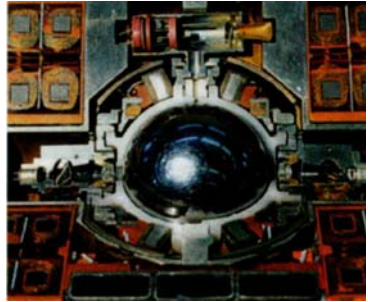
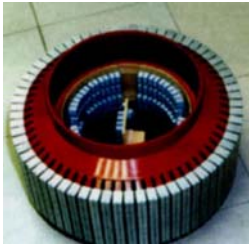
*Митинг памяти апл «Курск». БМВИ, 2004 г.*

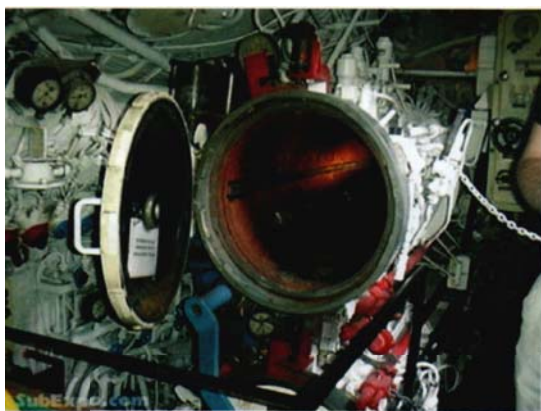


*Большая атомная подводная лодка проекта 671РТМК*









*Большая дизель-электрическая  
подводная лодка проекта 877*



*Ракетная подводная лодка стратегического назначения проекта 941*



*Атомная подводная лодка типа «Тайфун»*



*Ракетная подводная лодки стратегического назначения проекта 667*