

Владимир Бойко

**ТРАГЕДИИ
СЕВЕРНОГО
ПОДПЛАВА**



2015

Бойко Владимир Николаевич
«Трагедии Северного Подплава»
– 312 стр. с илл.

Книга «Трагедии Северного Подплава» содержит сведения обо всех погибших подводных лодках Северного флота за историю существования Подводных Сил России, СССР и Российской Федерации, и является третьей книгой в концепции о трагедиях Подплава четырех флотов России.

Повествование по каждой погибшей подводной лодке, включает в себя название подводной лодки к моменту своей гибели, дату, время, место и возможную причину ее гибели. В качестве дополнительной информации указываются даты обнаружения погибшей подводной лодки на грунте и ее подъема, приведены фотографии погибших подводных лодок. Большинство фотоматериалов впервые становятся достоянием общественности.

Книга «Трагедии Северного Подплава» адресована подводникам и ветеранам Военно-морского флота, широкому кругу читателей, интересующихся историей Подводных Сил Отечества.

© Бойко В.Н., 2015

**Уважаемые подводники
Военно-морского флота России!
Уважаемые ветераны Подплава ВМФ!
Уважаемые читатели!**



Североморский Подплав за всю историю Подводных Сил России, СССР и Российской Федерации не сумел избежать гибели и аварий на подводных лодках. О гибели подводных лодок в начале становления Подплава Северного флота, в Русско-японскую войну, Первую мировую войну, Великую Отечественную войну, годы «Холодной» войны и послевоенное время рассказывает в данной книге – автор, ветеран-подводник Военно-морского флота Российской Федерации Владимир Бойко. В книге «Трагедии Северного Подплава» рассказано о гибели и авариях подводных лодок Северного флота, помещены фотографии погибших подводных лодок, показан Боевой путь каждой погибшей подводной лодки.

Только за последние полвека погибли девятнадцать отечественных подводных лодок. Всего в катастрофах и авариях за этот период Отечество потеряло около тысячи подводников, в шести катастрофах экипажи погибли в полном составе вместе с кораблем. На дне морей и океанов покоятся пять отечественных атомных подводных лодок. Трагические события, уносящие жизни десятков и сотен защитников Отечества, не должны быть забыты и должны быть увековечены, как была увековечена дата 7 апреля – День гибели экипажа атомной подводной лодки Краснознаменного Северного флота К-278 («Комсомолец»), которая вошла в сердца всех подводников и подавляющего большинства населения постсоветского пространства, как день памяти и скорби по экипажам погибших подводных лодок.



В предвоенные годы трагедии не обошли стороной и молодой Северный флот. Погибла подводная лодка Щ-424 в результате тарана рыболовным траулером РТ-43 «Рыбец». Итогом катастрофы стала гибель подводной лодки и тридцати двух подводников. В целом анализ предвоенных катастроф ВМФ, связанных с тараном надводными кораблями своих же подводных лодок, говорит в большинстве случаев о безответственном отношении командиров и офицеров кораблей к своим обязанностям, непонимания ими опасности нарастающих событий, медленной реакции на меняющуюся обстановку и запоздалом в связи с этим принятии решений. Все это явилось следствием весьма низкого уровня подготовки командиров подводных лодок и всего командного состава советского Подплава в середине 30-х годов XX века. Причины этого следует искать в том числе и в практически полном уничтожении дореволюционных командных кадров, имевших опыт Первой мировой войны и прекрасную теоретическую подготовку. Еще более усугубило дело уничтожение уже заново подготовленных кадров в 1937–1938 годах. Все это и предопределило неудачи наших подводников в первый период Великой Отечественной войны низкие боевые результаты и большие потери. Обстановка стала выправляться только тогда, когда командиры подводных лодок набрались Боевого опыта.

Всего за Великую Отечественную войну ВМФ СССР потерял на всех флотах 102 подводные лодки – страшная цифра, если учесть, что на 22 июня 1941 года в строю находилось 212 лодок, до 50 подводных лодок было получено во время войны от промышленности и союзников. На Северном флоте погибли 23 подводные лодки, но обстоятельства гибели подводных лодок, как правило, оставались неизвестными.



Вторая мировая война оказала мощное влияние на развитие подводного кораблестроения. В результате осуществления послевоенных судостроительных программ в период с 1946 по 1954 года было построено 154 подводные лодки.



К началу 1958 года были построены 260 подводных лодок, начато строительство атомных подводных лодок. Построив в 1958 году первую советскую ПЛА К-3 («Ленинский комсомол»), ВМФ СССР уже в 1961 году имел девять атомных подводных лодок – четыре ракетных и пять торпедных. Всего Советский Союз построил 243 атомные подводные лодки различных классов, в строю находилось свыше 1000 дизельных подводных лодок. На новых подводных лодках в критических ситуациях нередко возникали трудности, которые становились непреодолимы не только из-за психологической неготовности, недостаточных практических навыков человека, но и из-за технических особенностей сложнейшего устройства, каковым является современная подводная лодка. К тому же морская стихия всегда была и остается для людей фактором повышенной опасности.

Однако в послевоенный период, когда началось бурное развитие подводных лодок, особенно атомных, принято было считать, что современная подводная лодка обладает исклю-



чительной надежностью, живучестью, совершенными средствами обеспечения точности и безопасности плавания. Это, конечно, так, но, нельзя забывать, что современная подводная лодка – это сложнейший продукт развития крупной промышленности, а море – исключительно опасная среда для столь тяжелого сооружения, да еще перенасыщенного пожароопасными компонентами, да и обслуживают его не автоматы-роботы, а люди, которым свойственно ошибаться.

12 апреля 1970 года в Бискайском заливе погибла атомная подводная лодка К-8. 12 августа 2000 года на учениях флота, после внутренних взрывов в торпедном отсеке затонула в Баренцевом море подводная лодка К-141 («Курск»). 30 августа 2003 года подводная лодка К-159 затонула в Баренцевом море у северного побережья Кольского полуострова во время буксировки на утилизацию.

По-разному складывались обстоятельства, приведшие к перечисленным катастрофам подводных лодок. Из всех



аварий, если они перерастали в катастрофы, наиболее болезненно воспринималась гибель атомных подводных лодок. Крайне остро на это реагировала общественность, но и сами моряки воспринимали очень болезненно эти трагедии. И всё же, несмотря на потери, ни одна морская держава не имела такого подводного флота, какой был у СССР в годы «Холодной» войны, – ни по количеству кораблей, ни по скорости хода, ни по глубине погружения, ни по выносливости экипажей. Именно с его помощью был достигнут стратегический паритет между противостоявшими военно-политическими блоками.

Какие бы совершенные технологии, какие бы современнейшие достижения научной мысли не использовали военные кораблестроители, противоречие между сложностью техники и ее надежностью сохраняется и по сей день. А потому задача – как предотвратить аварии и катастрофы подводных лодок, останется приоритетной и для поколений последующих. Главное, чтоб решая ее, мы честно говорили обо всех своих неудачах и просчетах.

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

При подготовке этой книги автор проделал большую исследовательскую работу, просмотрев массу печатных источников, но хочет предупредить читателя, что достоинства предлагаемой его вниманию книги, если таковые имеются, это, прежде всего достоинства источников, по которым она написана; в то же время ответственность за ошибки и неточность в этой работе автор целиком берет на себя. Читатель не сможет не заметить, что некоторые известные ему трагедии подводных лодок Северного Подплава описаны здесь иначе, чем в работах, которые он читал раньше. В этом нет ничего странного. Когда при написании своей книги автор консультируется с десятком источников, сообщающих об одном и том же случае, ему волей – не-



волей приходится выбирать нечто среднее, отбрасывая то, что, на его взгляд, является недостоверным, и, оставляя сведения, которые, по его мнению, не противоречат здравому смыслу. Автора, заимствующего для своего труда из нескольких источников, мы имеем полное право называть исследователем.

Приведенные данные не претендуют на полноту и абсолютную достоверность, поскольку получены из анализа открытых и небольших архивных источников. Книга написана по материалам отечественной и иностранной литературы: проектной документации подводных лодок, очеркам по истории конструкторских бюро и подводных лодок, справочной и мемуарной литературе, журнальным статьям, использована информация из Центрального Военно-Морского Музея России, иностранных военных музеев и мемориалов.

Данная книга предназначена подводникам ВМФ и широкому кругу читателей, интересующихся военно-морской историей XX века, создана в целях военно-патриотического воспитания молодежи, и является познавательной и полезной для ее изучения.

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

Виталий Пархоменко
ветеран-подводник ВМФ РФ
капитан I ранга
командир ПЛАРБ СФ



От автора



Профессия подводника является одной из самых опасных. Только за последние полвека погибли девятнадцать отечественных подводных лодок. Всего в катастрофах и авариях за этот период Отечество потеряло около 1000 подводников, в шести катастрофах экипажи погибли в полном составе вместе с кораблем. На дне морей и океанов покоятся пять отечественных атомных подводных лодок. Трагические события, уносящие жизни десятков и сотен защитников Отечества, не должны быть забыты. Более того, трагические даты гибели каждой подводной лодки должны быть увековечены, как была увековечена дата 7 апреля – День гибели экипажа атомной подводной лодки Краснознаменного Северного флота К-278, которая вошла в сердца всех подводников, как день памяти и скорби по экипажам погибших подводных лодок.

Спустя два года после катастрофы с К-278 открыто стали вспоминать о том, что К-278 далеко не первая жертва «Холодной войны» в океанских просторах. После августа 1991 года появились редкие печатные издания – настоящие исторические расследования гибели подводных лодок. Из этих печатных изданий в нашей стране начали узнавать о гибели подводной лодки Б-37 в Полярном и трагедии подводной лодки С-80 в Баренцевом море, о героизме экипажа подводной лодки К-8 в Бискайском заливе, об авариях на подводной лодке К-19, о гибели подводных лодок К-141 и К-159 на Севере. Не остались без внимания происшествия на подводных лодках, трагедии которых были не столь масштабными, но, были. Причем число погибших с каждым годом увеличивало и без того скорбный список тех, кого навечно взяло море, но кого мы помнили, просто обязаны помнить.



Навечно останутся в нашей памяти подвиги североморских подводников в годы Великой Отечественной войны. Действуя в неимоверно тяжелых условиях, которые и не снились никаким другим подводникам стран, участвовавших во Второй мировой войне, подводники Североморского Подплава показали образцы мужества, отваги и хороший уровень оперативно-тактического мастерства. Краснознаменная, ордена Ушакова бригада подводных лодок Северного флота активно действовала на коммуникациях противника в Баренцевом море, прикрывала союзные конвои. Взаимодействуя с войсками Карельского фронта, высаживала разведгруппы в тыл противника, вела разведку и выполняла другие задачи. В бригаде впервые в советском флоте применялись торпедные атаки только по данным гидроакустических станций. Всего за годы войны подводные лодки Северного флота достигли следующих успехов:

– торпедами потоплено восемнадцать транспортов, двенадцать военных кораблей и несколько мотоботов, повреждены шесть транспортов. Минами потоплено восемь судов, два корвета, два сторожевика и тральщик, повреждён транспорт и тральщик. Артиллерией потоплены семь судов и мотоботов, корвет. При этом погибли 23 подводные лодки.

Каждый офицер-подводник живет с осознанием своего долга перед памятью соратников, не вернувшихся из похода. Подавляющее большинство литературы о подводниках, завершается скорбным перечислением имен боевых товарищей, навсегда оставшихся в море.

До сих пор документы по гибели подводных лодок публиковались выборочно. Это были, как правило, упоминания о потерях в крупных авариях на атомном флоте и экипажах исчезнувших подводных лодок. Однако фактический список значительно обширнее. Подводные лодки гибли во время Боевых действий и погрузке торпед, при перезарядке реакторов и взрывах аккумуляторных батарей.

По каждому случаю гибели подводных лодок и личного состава работали государственные комиссии и, как было за-





ведено, партийные комиссии, карающие командиров подводных лодок. Однако и сейчас многое неясно о причинах катастроф, а в ряде случаев выводы, необходимые для безаварийного плавания действующих экипажей подводных лодок, сделаны не были. И в прежние года были катастрофы, связанные с гибелью подводных лодок в послевоенное время. Достаточно вспомнить гибель (до сих пор по невыясненным причинам) подводной лодки С-117 в 1952 году.

Выяснению причин не помог даже доклад И.В. Сталину об этой катастрофе. Вероятность аварий и катастроф на море увеличилась в годы «Холодной войны».

Несмотря на героизм подводников, качество организации подготовки экипажей подводных лодок, их подготовка к несению Боевой Службы, или к плановому выходу в море, оставляло желать лучшего. Примерами могут служить катастрофы с атомной подводной лодкой К-56 в 1973 году и с дизельной С-178 в 1981 году, приведшими к гибели пятидесятидевяти подводников. Особенно ярко проиллюстрировала такое положение катастрофа с затоплением и гибелью части экипажа атомной подводной лодки К-429, казалось бы, в простых условиях – при дифферентовке подводной лодки.

Случались аварии и катастрофы чисто на первый взгляд по техническим причинам, а при более детальном рассмотрении – по организационным причинам, как на атомных, так и на дизель-электрических подводных лодках. Все они были связаны с преступно халатным отношением в работе штабов всех уровней и как следствие этого – «четко спланированной» гибелью К-278 7 апреля 1989 года и К-141 12 августа 2000 года. Имея перерыв в плавании более девяти месяцев, экипажи этих уникальных атомных подводных лодок были с грубейшими временными интервалами введены в 1-ю линию и в состав сил постоянной готовности. И как результат – гибель подводников в мирное время.





Книга «Трагедии Северного Подплава» – попытка вспомнить все погибшие подводные лодки Северного флота. На страницах книги указаны случаи как аварийного, так и боевого характера гибели подводных лодок. В книге также приведены фотографии погибших подводных лодок и фотографии мемориалов и памятников подводным лодкам, которые увековечивают боевые успехи, мужество и отвагу подводников в борьбе с противником и стали памятниками подводникам, погибшим при их испытаниях и эксплуатации.

Владимир Бойко
ветеран-подводник ВМФ РФ
член Российского Союза писателей



Создание и развитие Подплава Северного флота

Из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена подводная лодка «Дельфин», построенная накануне Русско-японской войны. «Дельфин» перевезли из Владивостока в Архангельск по железной дороге. В 1915 году из Петрограда в Архангельск прибыли еще две малые подводные лодки. Четвертая подводная лодка – «Святой Георгий» была куплена в Италии. В мае 1917 года она вышла из Генуи и в сентябре прибыла в Архангельск, пройдя свыше 5 000 миль, тем самым совершив один из наиболее дальних переходов в истории русских подводных лодок, совершенных в военное время и при неблагоприятных метеорологических условиях.



Первая мировая война с особой убедительностью показала огромное значение для России Северного морского театра и необходимость создания здесь достаточно сильного военного флота. Стала также очевидной полная возможность использования в заполярных условиях для ведения боевых действий не только надводных кораблей, но и подводных лодок, а также всех видов оружия, в том числе минного.

Успехи в развитии тяжелой промышленности позволили Советскому государству приступить в 1932 году к созданию полноценной военно-морской силы на берегу Северного Ледовитого океана, способной беспрепятственно *«защищать великодержавные интересы России в той части земного шара, где это потребует обстоятельства»*. С завершением весной 1933 года основных работ по сооружению Беломоро-Балтийского канала силами советских заключенных советское правительство принимает решение о переводе на Север первых восьми боевых балтийских кораблей, в том числе две большие подводные лодки тип «Д»: Д-1, принятая в состав Балтийского флота осенью 1930 года



и давшая литерное обозначение всей серии из шести подводных лодок, и Д-2, принятая в состав БФ в 1931 году.

21 сентября 1933 года в Мурманске собрались все корабли Северной военной флотилии (СВФ), сформированной в июне и состоявшей из Отдельного дивизиона эсминцев и Отдельного дивизиона подводных лодок во главе с командующим флотилией З.А. Закупневым. Командиром Отдельного дивизиона подводных лодок в 1934 году становится К.Н. Грибоедов, имевший семилетний опыт командования подводной лодкой. В качестве плавбазы дивизиону придается небольшой транспорт «Умба».

Сначала флотилия базировалась на Мурманск. В октябре 1934 года надводные корабли перешли в Полярное (бывший Александровск), еще через год туда же перешли подводные лодки, штаб и командование флотилии. В 1935 году командующим Северной войной флотилией становится флагман 1 ранга К.И. Душенов.

Начатые осенью 1933 года регулярные выходы подводных лодок в море подводники продолжают и в следующие два года. Осваивая Северный театр, они совершат ряд самостоятельных походов, чтобы приобрести опыт плавания в заливах, губах и проливах Баренцева моря. За успешное освоение театра десять подводников из состава Отдельного дивизиона подводных лодок в 1935 году награждаются орденами. Среди них командир дивизии Грибоедов, командиры подводных лодок Рейснер, Секунов. В 1936 году походы становятся еще более продолжительными.

Как архивные документы, так и документальная историческая литература сохранили очень мало фактов деятельности флотилии в тот период. Сохранились аттестации на командиров подводных лодок, позволяющие судить о работе, которую проводили подводники-североморцы в ту пору. Вот что написано в аттестации на Льва Рейснера: *«Лев Михайлович Рейснер был награжден орденом Ленина. Этот широко образованный человек имел все основания считаться образцовым командиром, но мешали его некоторые своеобразные взгляды. Рейснер считал, что на флоте командир имеет слишком мало прав, внешне почти не отличается от краснофлотцев, а это ведет к*



панибратству, говорил, что мы в области морской культуры должны кое-что взять у старого флота. Проскальзывала в словах Рейснера и недооценка партийно-политической работы. Нельзя было не уважать его за талант и способности как подводника, но трудно было мириться с его настроениями, тем более что он имел влияние на известную часть командиров, особенно молодых подводников, преклонявшихся перед его мастерством.

Мы пытались разъяснить Рейснеру ошибочность его взглядов. Говорил с ним и Константин Иванович Душенов. Но Рейснер, признавая кое-какие ошибки, в целом взглядов не менял. А во второй половине 1937 года они уже расценивались как «политически чуждые». К тому же ему ставили в вину семейные связи: он был братом известной писательницы и активной участницы Гражданской войны Ларисы Рейснер (к тому же еще и жены опально-го Ф.Ф. Раскольникова), которую уже после смерти стали обвинять «в связях с троцкистами». Этот факт имел тогда большое, если не решающее, значение в дальнейшей судьбе Рейснера. Встал вопрос о его пребывании на флоте».

Перу Командира Отдельного дивизиона подводных лодок Грибоедова принадлежит иная аттестация на Рейснера: «Подводной лодкой командует четыре кампании. Обладает хорошими морскими навыками, хорошо управляет подводной лодкой. Отлично выполнил автономное плавание в течение 52 суток. Много работает над повышением военных знаний. Характер тяжелый и замкнутый. Очень самолюбив. Здоровье удовлетворительное. Если не считать особенностей характера – командира Рейснера можно считать образцовым». Резолюция Душенова на аттестацию: «Не совсем ясно и не всегда ровное отношение т. Рейснера к ряду мероприятий, проводимых партией и правительством. Идет процесс воспитания, есть надежда устойчивости».

А на самого Грибоедова военный комиссар Отдельного дивизиона подводных лодок Северной военной флотилии батальонный комиссар Межеда уже пишет классический донос с указанием рассылки «документа» тем лицам, которые «питаются» такими делами.



11 мая 1937 года Северная военная флотилия преобразована в Северный флот. В конце июня 1937 года с Балтики на Север по Беломоро-Балтийскому каналу перевели четыре подводные лодки тип «Щ»: Щ-401, Щ-402, Щ-403 и Щ-404. Эти подводные лодки образовали 2-й Дивизион подводных лодок Северного флота.



В 1937 году подводники-североморцы принимают активное участие в выполнении правительственного задания по обеспечению беспосадочных трансарктических перелетов В.П. Чкалова по маршруту Москва – Северный полюс – Ванкувер и М.М. Громова по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Джасинто. В 1938 году, также по заданию правительства, они привлекаются к операции по снятию с дрейфующей льдины группы зимовщиков во главе с И.Д. Папаниным. Выполняя задания, подводные лодки в сложных погодных условиях развернулись в высоких широтах к самой кромке арктических льдов, где использовались в качестве радиомаяков, а также радиоретрансляторов, обеспечивавших связь с Москвой и Полярным. Подводная лодка Д-3 для выполнения своей задачи при снятии с льдины зимовщиков совершила во время сильнейших штормов дальний поход. Д-3 была первой советской подводной лодкой, которая пересекла меридиан Гринвича.

Вместо арестованного К.И. Душенова в 1938 году командующим Северным флотом назначается В.П. Дрозд. В мае 1938 года арестованы Грибоедов (назначенный командиром Бригады подводных лодок Северного флота, сформированной в феврале на базе Отдельного дивизиона подводных лодок), и командир подводной лодки Д-2 Рейснер. 8 февраля 1940 года Грибоедова расстреляют, Рейснер умрет в заключении в 1941 году.

Летом 1938 года в Полярное придет подводная лодка Щ-423, а 21 июня 1939 года еще три подводные лодки: Щ-421, Щ-422 и Щ-424, которые образуют 3-й Дивизион подводных лодок Северного флота. Вместе со средними



подводными лодками в составе переводимых на Север пришли шесть лодок тип «М»: М-171, М-172, М-173, М-174, М-175 и М-176, которые сформируют 4-й Дивизион подводных лодок Северного флота.

К 1939 году на Северном флоте сформировалась Бригада подводных лодок, включающая 4 дивизиона. Подводные лодки Д-2 и Д-3 проходили капитальный ремонт в Ленинграде, а Щ-401 и Щ-404 ремонтировались на судоремонтном предприятии Севера.

20 октября 1939 года на выходе из Кольского залива подводную лодку Щ-424 протаранил траулер РТ-43 «Рыбец», и она затонула на глубине 250 метров.

После гибели подводной лодки Щ-424 подводные лодки 3-го Дивизиона подчинили 2-му Дивизиону, а боевую подготовку на бригаде свернули. Прекратились длительные самостоятельные походы. Маневры погружения и всплытия подводные лодки стали выполнять в закрытых губах, без хода. Сошла на нет нуждавшаяся в коренном улучшении торпедная подготовка.

Тем временем на Северо-Западе страны назревала война. Высшее руководство Вооруженных Сил отводило войскам 14-й армии и Северному флоту второстепенную роль: их задача сводилась к тому, чтобы не допустить прорыва судов с военными грузами в единственный финский порт на Баренцевом море – Линахамари и пресекать активное вмешательство в боевые действия сил нейтральных стран.

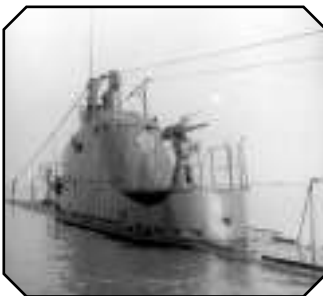
В начале Советско-финской войны Военным Советом СФ Бригаде подводных лодок было отдано распоряжение: 28 ноября в 14.00 выслать две подводные лодки тип «Щ» в Баренцево море на позиции к Варангер-фьорду с задачей не подпускать к нему иностранные военные корабли и прикрывать действия миноносцев и тральщиков; двум подводным лодкам типа «М» быть готовыми выйти в дозор на подходы к Кольскому заливу для предотвращения проникновения в Кольский и Мотовский заливы иностранных кораблей; одну подводную лодку тип «Щ» направить в дозор на подходы к горлу Белого моря.

С 23 ноября подводная лодка Щ-404 несла дозор в районе м. Маккау с задачей не допустить проникновения ино-



странных военных кораблей к Варангер-фьорду и к п-ову Рыбачий. Применять оружие разрешалось только с получением специального сигнала.

Подводная лодка Щ-402 28 ноября заняла позицию в районе островов Вардё с задачей не допустить проникновения иностранных военных кораблей



к Варангер-фьорду и к полуострову Рыбачий. Применять оружие разрешалось только с получением специального сигнала. При необходимости сблизиться с противником для применения оружия разрешалось выходить за пределы назначенной позиции на расстояние не более 6 миль на S и на W.

30 ноября подводная лодка М-173 вышла на позицию в районе маяка Цып-Наволок с задачей не допустить проникновения военных и торговых кораблей противника в Кольский залив и препятствовать их пребыванию на подходах к заливу. Вслед за ней на указанную позицию последовательно выходили подводные лодки 4-го Дивизиона, сменяя друг друга через пять суток.

Приступая к морским воинским перевозкам после занятия 1 декабря Печенги, Северный флот озаботился обеспечением коммуникаций, включив в силы прикрытия развернутые на подходах к Варангер-фьорду подводные лодки типа «Щ» и находящиеся в дозоре на подходах к Кольскому заливу подводные лодки тип «М».

Возможность нападения иностранных военных кораблей и самолетов на наши суда, ведущие военные перевозки, оставалась реальной в ходе всей войны. Наиболее вероятными районами их возможного появления могли оказаться подходы к Варангер-фьорду и базам флота на мурманском побережье.

Для своевременного обнаружения иностранных кораблей и самолетов в Баренцевом море вели разведку две подводные лодки тип «Щ» на подходах к Варангер-фьорду в районе от м. Нордкап до островов Вардё (на позициях у



м. Маккауэр и на подходах к островам Вардё). С 12 декабря вместо указанных позиций установили одну постоянную у м. Нордкин, где подводные лодки вели разведку посменно, по десять суток.

Чтобы помешать силам противника проникнуть в Кольский залив и на подходы к нему, в районе м. Цып-Наволок несли дозор лодки тип «М». Срок пребывания подводных лодок на этой позиции ограничивался пятью сутками. Использование оружия разрешалось только после получения специального сигнала. При выходе в торпедную атаку разрешалось пределы позиции оставлять, удаляясь от них не более чем на три мили в любом направлении.

Сложные гидрометеоусловия вынуждали подводные лодки тип «М» при волнении моря 5–6 баллов укрываться на рейде Могильный у острова Кильдин; подводные лодки тип «Щ» покидали позиции и укрывались в бухте Цып-Наволок при волнении моря восемь баллов. Поддержание боевой готовности затрудняли низкие температуры, приведшие к сильному обмерзанию корпуса и вооружения, разведку – плохая видимость.

С конца января подводные лодки, находящиеся на позиции на подходах к Варангер-фьорду у острова Вардё, стали чаще обнаруживать норвежские корабли. Так, наблюдая с 29 января по 7 февраля движение норвежских военных кораблей, оказалось возможным установить, что Порсангер-фьорд ими использовался как маневренная база.

11 февраля подводная лодка Щ-421 находилась на позиции у м. Нордкин и обнаружила норвежский миноносец «Augir». 13 февраля подводная лодка разведала подходы к порту Гамвик и акваторию самого порта, а 15 февраля повторно обнаружила норвежский миноносец «Augir» у м. Нордкин. 19 февраля, возвращаясь с позиции и потеряв место в условиях малой видимости, в 2.30 села на мель в губе Скорбеевская п-ова Рыбачий. Ошибки в координатах места посадки на мель, переданные в штаб, существенно затруднили поиск подводной лодки. 20 февраля подводную лодку обнаружил эсминец «Громкий», и привел в базу только 6 марта из-за непрекращавшихся жестоких штормов.



В конце февраля обострились отношения между Советским Союзом, с одной стороны, и Швецией и Норвегией – с другой. Обстановка требовала усиления бдительности.

Подводные лодки продолжали вести разведку в Баренцевом море на подходах к Варангер-фьорду. 22 февраля с целью усиления наблюдения за районом Вардё Нарком ВМФ приказал выставить две подводные лодки в районе между меридианами $31^{\circ}15'$ и $32^{\circ}00'$ Ost и параллелями $70^{\circ}15'$ и $70^{\circ}30'$ N. 23 февраля подводные лодки заняли позиции у Вардё.



23 февраля подводные лодки Щ-402 и Щ-404 заняли назначенные им позиции в районе между меридианами $31^{\circ}15'$ и $32^{\circ}00'$ Ost и параллелями $70^{\circ}15'$ и $70^{\circ}30'$ N.

Подводная лодка Щ-402 3 марта в 19.05 в районе островов Вардё обнаружила огни двух неизвестных кораблей, шедших в кильватер и повернувших на нее. Уклонилась погружением на 25 метров. Всплыла через два часа и обнаружила их вновь. Погрузилась опять и всплыла через 2,5 часа в скоплении рыболовецких судов.

13 марта в 12.00 на Балтийском флоте прекратили боевые действия. Корабли Северного флота продолжали нести дозорную и разведывательную службу до окончания эвакуации частей 14-й армии из Печенги в Мурманск 9 апреля 1940 года.

В ходе Боевых действий во время Советско-финской войны на Северном морском театре, подводные лодки Северного флота не использовали оружия и не соприкасались с противником. Опасения руководства, что Швеция и Норвегия нарушат заявленный ими нейтралитет, не подтвердились. Подводные лодки, находясь в назначенных районах, ограничились выполнением поставленной им задачи дальнего подвижного корабельного дозора. Свою задачу они выполнили. Здесь упомянуты только некоторые подводные лодки, участвовавшие в боевых действиях. Остальные выполняли свою задачу в сходных условиях.



Летом 1940 года подводные силы СФ пополнились новыми крейсерскими подводными лодками тип «К», предназначенными для океанских походов. Подводные лодки вошли в состав 1-го Дивизиона: К-1 и К-2.

13 ноября 1940 года в ходе проведения глубоководных испытаний после ремонта в Мотовском заливе Баренцева моря погибла подводная лодка Д-1, которая по-прежнему лежит на грунте.



Успешные переходы надводных кораблей побудили командование Военно-Морского Флота попытаться выявить возможность проводки Северным морским путем подводных лодок. Для этой

цели была выделена подводная лодка Щ-423. На время перехода ее возглавил капитан 3 ранга И.М. Зайдулин, а его дублером – старший лейтенант А.М. Быстров.

Руководство экспедицией осуществлял инженер-капитан 1 ранга И.М. Сендик, который ранее участвовал в ряде северных экспедиций и имел большой опыт плавания в Арктике. При подготовке к плаванию во льдах корпус Щ-423 покрыли деревянной «шубой» с металлическими креплениями и заменили винты. За подготовкой подводной лодки к предстоящему арктическому плаванию пристально следили первый секретарь Мурманского обкома партии и командующий Северным флотом контр-адмирал В.П. Дрозд. Они неоднократно посещали подводную лодку перед переходом.

5 августа 1940 года Щ-423 вышла из Полярного. В районе Маточкина Шара она присоединилась к ледоколу «Ленин» и транспорту «А. Серов». На «А. Серове» находилось топливо и другие грузы, предназначенные для снабжения подводной лодки на переходе. 10 августа экспедиция миновала пролив Маточкин Шар и вышла в Карское море. Переход проходил в тяжелой ледовой обстановке. От бухты Тикси подводную лодку сопровождали транспорт «Волга» и ледокол «Красин», а в море Лаптевых проводку во льдах осуществляли ледокол «И. Сталин» и ледорез «Ф. Литке».

17 октября 1940 года Щ-423 прибыла во Владивосток. Подводная лодка была включена в состав Тихоокеанского



флота. Этот беспримерный в истории мореплавания переход выявил полную возможность проводки в Арктическом бассейне не только надводных кораблей, но и подводных лодок.

В операции по спасению полярников подводная лодка Д-3 заняла позицию в районе острова Ян-Майен, Щ-402 – у острова Медвежий, а Щ-404 – в 30–40 милях к северу от мыса Нордкин. Связь между руководителями операции и кораблями спасательного отряда осуществлялась через эскадренный миноносец «Карл Либкнехт». Подводникам пришлось действовать в чрезвычайно сложной обстановке. В этой части океана бушевал сильнейший шторм, временами переходивший в ураган. В особенно трудном положении оказался экипаж Д-3, ближе всех подошедший к станции «Северный полюс». Крен достигал 55 градусов, гигантские волны накрывали корабль вместе с мостиком. Но советские моряки с честью выдержали суровое испытание. При этом особенно отличились флагманский штурман бригады капитан-лейтенант Ф.В. Константинов, флагманский механик инженер 3 ранга В.И. Рыбаков и вахтенный командир Д-3 лейтенант Ф.А. Видяев. В этом походе Д-3 некоторое время шла подо льдом. Плавание Д-3 подо льдами продолжалось недолго, всего лишь 30 минут. Но это было первое в истории советского Военно-Морского Флота подледное плавание.

К 22 июня 1941 года Северный флот располагал подводными силами, включавшими одну Бригаду подводных лодок в составе трех Дивизионов подводных лодок, насчитывавших 15 подводных лодок в строю, и двух находящихся в капитальном ремонте в Ленинграде.

Бригада подводных лодок базировалась на Полярный в составе: 1-й Дивизион: Д-3, К-1, К-2; 3-й Дивизион: Щ-401, Щ-402, Щ-403, Щ-404, Щ-421, Щ-422; 4-й Дивизион: М-171, М-172, М-173, М-174, М-175, М-176.



Действия подводных лодок Северного флота в годы Великой Отечественной войны

1941

В Заполярье основные морские коммуникации противника проходили вдоль побережья Северной Норвегии. Из района Варангер-фьорда в Германию вывозился никель, из района Киркенеса – железная руда. В обратном направлении водным путем доставлялись грузы для немецко-фашистских войск. Поскольку использование сухопутного пути в летнее время было связано с большими трудностями, а в зимнее вообще исключалось, морские перевозки, которые гитлеровцы в течение всей войны старались сделать регулярными, играли исключительно важную роль.

Зона действий подводных лодок Северного флота, располагавшаяся восточнее о. Медвежий (западнее меридиана 20°00' в.д. действовали военно-морские силы союзников), делилась на три участка. Участок от Тромсё до о. Магерё (180 миль) изобилдовал небольшими скалистыми островами – шхерами. Участок от о. Магерё до Варангер-фьорда (около 100 миль) был открытым, но транспорты здесь следовали, прижимаясь почти вплотную к берегу. Участок, проходивший вдоль побережья Варангер-фьорда до Петсамо (около 60 миль), был открытым. Наиболее благоприятными для действий подводных лодок были второй и третий участки. Действия подводных лодок на первом, шхерном участке были крайне затруднительными.

Начиная войну, противник не придавал большого значения своим северным морским коммуникациям, рассчитывая быстро закончить военные действия в этом районе. Однако план быстрого захвата советского Заполярья провалился.

К октябрю 1941 года линия фронта стабилизировалась и вплоть до 1944 года, когда началось наступление наших войск





на Северном театре, не менялась. Гитлеровским частям не удалось продвинуться на мурманском направлении более чем на 30–50 километров. В связи со сложившейся обстановкой для обеспечения снабжения своих войск противник вынужден был усилить морские перевозки.

Подводные силы Северного флота к началу войны организационно были сведены в одну бригаду (командир бригады капитан 1 ранга Н.И. Виноградов, начальник штаба капитан 3 ранга М.П. Августинович), состоящую из 1, 3 и 4-го дивизионов. 1-й дивизион (командир дивизиона капитан 3 ранга М.И. Гаджиев) насчитывал три большие подводные лодки (К-1, К-2, Д-3), 3-й дивизион (командир капитан 3 ранга И.А. Колышкин) – шесть средних подводных лодок (Щ-401, Щ-402, Щ-403, Щ-404, Щ-421, Щ-422), 4-й дивизион (командир капитан 2 ранга Н.И. Морозов) – шесть малых подводных лодок (М-171, М-172, М-173, М-174, М-175, М-176).

Развертывание подводных лодок для боевых действий началось в первый же день войны. К исходу дня 22 июня в море вышли подводные лодки Щ-421 и Щ-401. Первая направилась в район Варангер-фьорда, вторая – к о. Вардё. 23 июня к мысу Нордкап последовала подводная лодка Д-3. С 10 июля в районе Тана-фьорда начала действовать подводная лодка Щ-402.

Для подводных лодок были нарезаны позиции, примыкавшие к берегу противника и вытянутые в сторону моря. Размеры позиций, определявшиеся в основном географическими условиями районов, были довольно большие, что приближало метод использования лодок к крейсерству в ограниченном районе. Другие же элементы соответствовали хорошо отработанному позиционному методу: взаимодействие между лодками и с другими силами флота не предусматривалось, выход за пределы позиции был запрещен. Позиции разделялись широкими разграничительными полосами.

Таким образом, первое время на коммуникациях противника действовали очень малые силы – две, а затем четыре подводные лодки. Большого Северный флот дать не мог, так как четыре лодки находились в ремонте, а четы-



ре были привлечены к несению дозоров. К осени 1941 года, когда бригада пополнилась новыми подводными лодками (из Ленинграда были переведены К-3, К-21, К-22, К-23, С-101, С-102) и были сняты дозоры у своего побережья, число лодок, действовавших на коммуникациях, было увеличено еще на две единицы.

Заняв назначенные позиции, подводные лодки приступили к поиску транспортов противника. В течение нескольких суток они несли напряженную вахту, но ни одно вражеское судно обнаружить не смогли. Убедившись, что противник избегает открытых путей, лодки стали подходить ближе к берегу. Некоторые из них обследовали места возможных стоянок судов в перископ и даже проникли в гавани.

27 июня 1941 года подводная лодка Щ-401 (командир капитан-лейтенант А.Е. Моисеев, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга И.А. Колышкин) направилась к бухте Бутен, прикрытой с моря о. Вардё. Подойдя как можно ближе, командир несколько раз осмотрел бухту в перископ. Со стороны моря ничего, кроме нескольких рыбацких мотоботов, не было видно. Однако часть бухты оставалась скрытой береговым выступом. Вместе с тем не было заметно и каких-либо противолодочных средств, прикрывавших вход в бухту. Моисеев, посоветовавшись с командиром дивизиона, принял решение пройти в глубь акватории. Маневр не предусматривался планом похода и был опасен. Он осложнялся еще и тем, что на лодке не было подробной карты гавани и командир не знал о местных глубинах.

Вечером того же дня Щ-401 в подводном положении направилась в узкость между островом и берегом. Торпедные аппараты были приготовлены к выстрелу. Войдя в бухту, командир увидел в перископ транспорт, стоявший на якоре бортом к подводной лодке. Следуя малым ходом, Щ-401 направилась к транспорту и, когда дистанция сократилась до





18 кабельтов, выстрелила одной торпедой. Однако взрыва не последовало. Моисеев решил, что торпеда с установленной глубиной хода 5 метров прошла под килем транспорта, имевшего, по-видимому, небольшую осадку. Считая, что дальнейшая стрельба нецелесообразна, командир направил лодку к выходу из залива.

Отойдя мористее, Щ-401 легла на грунт. По приказанию командира была изменена установка глубины хода торпед, находившихся в торпедных аппаратах (для выполнения этой операции нужно было вытаскивать торпеды в отсек, на что уходило несколько часов).

К концу работ емкость аккумуляторной батареи оказалась недостаточной для повторения маневра. Лишь 28 июня Щ-401 вновь вошла в бухту, однако транспорта на месте уже не оказалось.

14 июля 1941 года подводная лодка Щ-402 (командир старший лейтенант Н.Г. Столбов) повторила действия Щ-401, проникнув в гавань Хоннингсвог (о. Магерё). Ее действия оказались более успешными. Обнаружив стоявший на якоре транспорт противника, Щ-402 сблизилась с ним на дистанцию 4 кабельтова и выпустила две торпеды. В перископ хорошо был виден взрыв. Транспорт накренился и вскоре затонул. Не подвергаясь преследованию, лодка вышла из гавани.

За проникновением подводных лодок Щ-401 и Щ-402 на рейд о. Вардё и в гавань Хоннингсвог последовал ряд дерзких прорывов подводных лодок в гавань Линахамари. Первой сюда проникла в начале августа 1941 года подводная лодка М-174 (командир капитан-лейтенант Н.Е. Егоров). К сожалению, в этот раз кораблей противника у причалов порта не оказалось.

Более удачным было проникновение в гавань подводной лодки М-172 (командир капитан-лейтенант И.И. Фисанович, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга И.А. Кольшкин). Прибыв 19 августа на позицию в Варангер-фьорде (на смену М-174), командир М-172 прошел вдоль берега на расстоянии 8–10 кабельтов от него и произвел разведку подходов к заливу Петсамовуоно. Не обнаружив ничего опасного, Фисанович решил отойти мо-



ристее, чтобы зарядить аккумуляторные батареи, а затем осуществить прорыв.

Утром 21 августа М-172 подошла к входу в залив. Здесь она уточнила свое место по береговым ориентирам, после чего, погрузившись на глубину 15 метров, продолжила движение. В 13 часов, когда сигнально-наблюдательный пост у входа в залив остался позади, гидроакустик обнаружил шум винтов малого корабля. Корабль периодически стопорил ход. Можно было предположить, что это дозорный катер, осуществлявший поиск подводных лодок с помощью шумопеленгатора. Фисанович тоже решил двигаться с перерывами: когда шум винтов катера пропадал, он останавливал электромоторы, а когда шум возобновлялся, пускал их снова. Благодаря такому режиму лодка успешно разошлась правым бортом с дозорным катером.

В 13 часов 45 минут М-172 вошла в гавань и обнаружила стоявший у северо-западного причала транспорт. Командир начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Сблизившись с судном до 7–8 кабельтов, он прицелился по трубе транспорта и выстрелил одной торпедой. Через 30 секунд в отсеках услышали глухой взрыв. Убедившись, что цель поражена, Фисанович направил лодку к выходу из гавани. В 14 часов 37 минут гидроакустик вновь обнаружил шум винтов дозорного катера. Как и при входе, М-172 разошлась с ним на глубине 15 метров, продвигаясь вперед «толчками». Через 15 минут лодка вышла из залива Петсамоуоно.

В этом же походе М-172 ждал еще один боевой успех. На следующий день, 22 августа, в районе Варангер-фьорда она потопила паровую яхту противника.

Стрельба по цели проводилась в сложных метеорологических условиях, при плохой видимости. Выполняя атаку, Фисанович пользовался данными гидроакустического наблюдения. Это была первая на нашем флоте перископно-акустическая торпедная атака.

Командование дало высокую оценку действиям командира М-172, отметив его смелость и боевое мастерство.

Дважды (13 сентября и 2 октября) в Линахамари совершила прорывы подводная лодка М-171 (командир капитан-



лейтенант В.Г. Стариков). К сожалению, оба прорыва успеха не принесли: в первом случае транспортов в гавани не оказалось, во втором – выпущенные торпеды в цель не попали. Кроме того, при втором прорыве подводная лодка наткнулась на противолодочную сеть и подверглась преследованию вражеских кораблей, ей с большим трудом удалось выйти из гавани.



26 сентября в Линахамари снова проникла подводная лодка М-174. На этот раз ей удалось потопить транспорт противника. Однако в момент залпа лодка подвсплыла, ее рубка показалась на поверхности и М-174 была обнаружена. По ней был открыт огонь с береговой батареи, высланы для преследования катера. Предполагая, что катера будут бомбить лодку в средней части залива, командир поспешил подойти ближе к берегу. Маневр оказался удачным, бомбы сбрасывались по оси фарватера. Лодка же, получив лишь легкие повреждения, благополучно возвратилась в базу.

В общей сложности в кампанию 1941 года подводные лодки Северного флота совершили девять прорывов в порты и базы противника, из них семь – с выпуском торпед.

Оценивая подобные действия, особенно такие, как прорыв в Линахамари, следует прежде всего отметить, что они были сопряжены со значительным риском и требовали от командиров подводных лодок и всего личного состава большой смелости, выдержки, мастерства. Вместе с тем успех гарантировался далеко не во всех случаях. Опыт показал, что прорывы могли быть эффективны только в самом начале войны, когда противник еще не успел организовать надежную оборону пунктов стоянки. Позже, когда входы в гавани и порты оказались закрыты боновыми и сетевыми заграждениями, прорывы стали неоправданно опасными и командованию пришлось их запретить.

Характерно, что случаи проникновения подводных лодок на рейды и в гавани противника в основном носили инициативный характер. Они выполнялись по решению командиров подводных лодок и обуславливались слабой



напряженностью на коммуникациях противника в первые месяцы войны.

К сентябрю 1941 года в связи с провалом «молниеносных» военных действий противника на Севере морские коммуникации несколько оживились. Подводные лодки чаще стали встречать суда противника, а 12 сентября подводная лодка Щ-422 (командир капитан-лейтенант А.К. Малышев) в торпедной атаке потопила транспорт противника. Поход Щ-422, отмеченный боевым применением подводной лодкой торпедного оружия, с достаточной убедительностью показал низкую эффективность стрельбы одиночными торпедами. В предвоенные годы у нас главным образом отработывалась стрельба одиночными торпедами. Считалось, что чем больше будет торпедных атак, тем большего успеха добьется подводная лодка. Исходя из этого, командиры подводных лодок стремились экономить торпеды. Аналогичным образом действовал и командир Щ-422. В итоге за двадцатипятисуточный поход экипаж, выполнив шесть торпедных атак, потопил всего один транспорт.

Почти одновременно с Щ-422 и недалеко от нее действовала подводная лодка Д-3 (командир капитан-лейтенант Ф.В. Константинов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга И.А. Колышкин). Результат этой лодки оказался более значительным: выполнив пять торпедных атак, она потопила четыре транспорта. Основой успеха стал примененный командиром Д-3 тактический прием – стрельба двумя-тремя торпедами с временными интервалами. При таком способе перекрывались ошибки в определении элементов движения цели и одна из торпед, выпущенных последовательно, почти обязательно попадала в нее. Какого-либо переоборудования лодки не требовалось. Командир должен был лишь правильно выбрать угол упреждения и соответствующий временной интервал. Благодаря простоте и эффективности новый способ стрельбы быстро получил распространение на флоте.

В 1943 году, когда для ВМФ был разработан прибор, позволявший вводить угол растворения торпед, стал возможным способ стрельбы многоторпедными залпами «веером».



При этом решалась та же задача, что и при стрельбе с временными интервалами, но с большим эффектом.

В следующем боевом походе Д-3 вновь продемонстрировала высокую эффективность стрельбы несколькими торпедами с временными интервалами. На этот раз командиром подводной лодки был назначен только что окончивший военно-морскую академию капитан-лейтенант М.А. Бибеев. На лодке, как и в предыдущем походе, находился командир дивизиона И.А. Кольшкин. Особенностью торпедной стрельбы в этом походе стало применение подводной лодкой трех- и четырехторпедных залпов.

Атака со стрельбой четырьмя торпедами была выполнена 5 декабря. В этот день Д-3 вела поиск противника в Конгс-фьорде. Видимость в перископ была плохая, снежные заряды мешали наблюдению. И все же вахтенный офицер капитан-лейтенант А.М. Каутский обнаружил силуэт транспорта. Дистанция до транспорта была около 30 кабельтовых. Командир лодки начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Вскоре заметили второй транспорт, шедший в кильватер первому, и поблизости от него – миноносец охранения. Лодка беспрепятственно сближалась с целью до очередного подъема перископа, когда командир вдруг обнаружил, что корабль повернул в сторону лодки. Положение стало опасным: если миноносец действительно обнаружил лодку и пошел в атаку, то очень скоро он начнет сбрасывать глубинные бомбы, а до цели еще далеко. Бибеев приказал увеличить глубину погружения, дать полный ход и лечь на параллельный с транспортом курс. Выполнив такой маневр, лодка уходила с курса миноносца и вместе с тем удерживала дистанцию, т. е. сохраняла возможность выхода в торпедную атаку. Пройдя новым курсом 20 минут, Д-3 всплыла на перископную глубину. Миноносец сменил свою позицию и оказался в голове конвоя. Командир развернул лодку почти на 90° вправо и с дистанции 8 кабельтов произвел стрельбу по транспорту четырьмя торпеда-





ми с 10-секундным временным интервалом. Результат запла увидеть не пришлось: из-за снежного заряда видимость упала до нуля, и транспорты скрылись из виду. На лодке слышали звук, похожий на взрыв торпеды. Через полчаса видимость несколько улучшилась. Командиру удалось рассмотреть тонущий транспорт и маневрирующий возле него миноносец. Лодка ушла на глубину, а когда вновь всплыла под перископ, Бибеев увидел на поверхности лишь мачту, трубу и часть кормовой надстройки атакованного транспорта. Вскоре судно совсем исчезло под водой.

На следующий день в районе Лаксе-фьорда Д-3 вновь обнаружила транспорт противника, следовавший в охране тральщика. Начался маневр сближения. Когда дистанция сократилась почти до залповой, тральщик вдруг повернул на подводную лодку. Ситуация, казалось бы, складывалась аналогично предыдущей. Однако на этот раз командир действовал иначе. Он продолжил атаку, не меняя курса. Это было связано с риском, но изменить курс – значило упустить цель. Выждав необходимое время, командир дал залп тремя торпедами с 10-секундным временным интервалом. После этого лодка ушла на глубину. Когда глубиномер показывал 20 метров, услышали взрыв торпеды. Как выяснилось впоследствии, Д-3 потопила очень крупный танкер противника.

В действиях командира Д-3 много поучительного. Во время атаки Бибеев действовал смело, инициативно, используя все возможности для успешного выполнения боевой задачи. В основе его решений, всегда разнообразных, лежали логика и точный расчет. Бибеев применил новаторский прием. Достигнутый лодкой успех подтвердил эффективность нового метода торпедной стрельбы, который с начала 1942 года стал основным на Северном флоте, а впоследствии получил широкое распространение на других флотах. Стрельба одиночными торпедами стала выполняться лишь малыми подводными лодками, имевшими всего две торпеды.

С учетом опыта первых месяцев войны в октябре 1941 года в организации боевого использования подводных лодок Северного флота были проведены некоторые измене-



ния: размеры позиций увеличены, разграничительные полосы в прибрежной части ликвидированы, командиры лодок получили право выходить в процессе атаки за пределы позиций. Это означало переход к использованию подводных лодок методом крейсера, в связи с чем эффективность поиска противника повысилась.

2 ноября 1941 года подводная лодка Щ-421 (командир капитан 3 ранга Н.А. Лунин), прибыв в район о. Сёрё, приступила к поиску транспортов. Пользуясь малой видимостью (дождь, туман), лодка в надводном положении проникла через пролив Фуглёсунд (западнее о. Арнё) в район шхерного фарватера.

Осмотрев акваторию близ островов Ваннё и Арнё, командир ничего не заметил. Однако, перейдя в восточную часть фьорда, он обнаружил там тяжело груженный вражеский транспорт. Обстановка не позволяла атаковать цель с носовых курсовых углов, поэтому Лунин развернул лодку и с дистанции 7–8 кабельтов выпустил из кормового аппарата одну торпеду. Транспорт затонул.



9 ноября Щ-421, крейсируя в Лоппском море, обнаружила транспорт, шедший в охранении миноносца в направлении пролива Сёрёсунд. Командир начал боевое маневрирование, однако миноносец заметил лодку (очевидно, по перископу) и атаковал ее. В течение 20 минут лодка уклонялась от преследования миноносца. Когда взрывы глубинных бомб прекратились, командир вновь поднял перископ. Транспорт следовал параллельным курсом, а миноносец находился справа за кормой лодки. Щ-421 развернулась на боевой курс и с дистанции 6 каб произвела двухторпедный залп. Через 65 секунд экипаж услышал взрывы торпед, а командир увидел в перископ два огненных столба. Транспорт был потоплен.

После атаки командир направил лодку в Квенанген-фьорд (восточнее о. Арнё), куда она еще не заходила. 10 ноября в условиях плохой видимости были обнаружены мачты транспорта, шедшего к выходу из фьорда. Лунин начал



маневрирование для выхода в торпедную атаку. Временами туман скрывал судно, но акустик хорошо слышал шум его винтов. Ориентируясь по акустическим пеленгам и периодически наблюдая цель в перископ, командир сблизился с ней до 4 каб и произвел двухторпедный залп. Через 45 секунд Лунин увидел в перископ огромный столб воды. Транспорт с креном на левый борт стал погружаться. В это время акустик доложил о приближении миноносца. Вскоре противник начал сбрасывать глубинные бомбы. Лодка выполнила маневр уклонения и, не получив повреждений, благополучно вышла из фьорда.

Таким образом, командир Щ-421, разумно используя предоставленную ему свободу действий, сумел за короткий срок добиться значительного боевого успеха – потопил три вражеских транспорта. Он не только активно искал противника, обследуя все шхерные закоулки, но и создавал благоприятные условия для дальнейших действий подводной лодки. После атаки Лунин совершал переход в новый район, а противник искал подводную лодку там, где ее уже не было. Каждое последующее появление Щ-421 было неожиданным для гитлеровцев. А внезапно, как правило, сопутствует успех.

К концу года с приближением полярной ночи встал вопрос о действиях подводных лодок в новых условиях. Темное время редко использовалось командирами лодок для поиска и атак транспортов. Считалось, что ночью можно решать только одну задачу – зарядку аккумуляторной батареи. Это было характерно не только для Северного, но и для других флотов. Между тем ночное время давало лодкам ряд преимуществ, используя которые можно было действовать более успешно, чем днем. Правда, для этого командирам нужно было иметь определенные навыки: умение ориентироваться в условиях малой видимости, быстро на глаз определять элементы движения цели, уметь пользоваться ночным прицелом. Существовавшие в то время ночные прицелы не имели кардановых подвесов (крепились жестко на поручнях мостика), и навести их на цель даже при небольшой качке было нелегко. Поэтому некоторые командиры избегали пользоваться ими, считая более удобным произво-



дить стрельбу по выбранным заранее створам отдельных выступающих частей лодки, которые соответствовали определенным углам упреждения (например, створ среза тумбы перископа с первой антенной стойкой соответствовал углу упреждения 10° , со второй – 15° и т. д.). Однако, как показала практика, подобная импровизация себя не оправдала. Ночные прицелы при умелом использовании позволяли добиться неплохих результатов.



18 декабря 1941 года подводная лодка Щ-403 (командир капитан-лейтенант С.И. Коваленко), следуя вдоль берега в надводном положении, обнаружила транспорт в сопровождении трех кораблей охранения. Сблизившись на дистанцию 6 кабельтов, командир поймал транспорт в створ выступающих частей лодки и дал залп.

Взрывов не последовало. Тогда Коваленко атаковал транспорт кормовыми аппаратами. Снова прицеливание по выступающим частям лодки, и снова промах. Вскоре конвой скрылся в темноте.

Случай стал хорошим уроком для командира Щ-403. При следующей встрече с противником он уже не игнорировал устройство для ночного прицеливания.

22 декабря с находившейся в надводном положении Щ-403 был замечен белый огонь. Повернув на него, командир начал сближение. Вскоре удалось установить, что источником света служит незатемненный иллюминатор транспорта. Судно шло в сопровождении четырех кораблей охранения (так показалось командиру). Чтобы занять выгодную позицию для атаки, лодка легла на параллельный курс и на полной скорости начала выходить на носовые курсовые углы конвоя. Коваленко объявил артиллерийскую тревогу.

Неожиданно с левого борта были обнаружены два сторожевых катера противника, следовавшие параллельно конвою. Командир тотчас же отвернул влево с расчетом пройти у них за кормой. Через 3 минуты появились еще



два катера, теперь уже прямо по носу. Кроме того, вокруг лодки были, замечены еще шесть кораблей.

Когда до объекта атаки осталось 6 кабельтов, транспорт вдруг повернул вправо и Коваленко начал быстро приводить его на угол упреждения (в этот раз уже с использованием ночного прицела). В следующий момент из-за носа транспорта показался обгоняющий его сторожевой корабль. Командир поспешил выпустить торпеду, полагая, что если она пройдет по носу транспорта, то попадет в сторожевик. Вторая торпеда была выпущена лодкой с интервалом 10 секунд. Дистанция до цели составляла всего 3 каб. Одна торпеда попала в транспорт, другая – в сторожевой корабль. Впервые на флоте одним залпом были поражены две цели. И это в условиях, когда подводная лодка оказалась в кольце охранения противника, причем вражеские катера находились справа на траверзе и за кормой всего в 0,5 кабельтова от нее.

После выпуска торпед Щ-403 в надводном положении на полной скорости направилась к берегу. Командир решил, что на фоне темных скал противник не сможет ее заметить. Щ-403 подошла вплотную к берегу и с расстояния 15–17 кабельтов наблюдала за происходившим. Вблизи тонущего транспорта сосредоточилось до 10 охранявших его кораблей и катеров. В небо поднимались осветительные ракеты, слышались взрывы глубинных бомб и артиллерийская стрельба. Вся эта активность была направлена в сторону моря. Противник не мог предполагать, что под берегом, до которого рукой подать, находится советская подводная лодка. Вскоре Щ-403 направилась в глубь ближайшего фьорда, благополучно избежав преследования.

Минные постановки подводные лодки Северного флота начали выполнять в сентябре 1941 года, после поступления на флот мин ЭП, которые могли ставиться с подводных лодок типа К-ХІV (в 1941 году это были единственные лодки на флоте, способные ставить мины). Задача была далеко не легкой. Местные глубины вынуждали подводные лодки





ставить мины в непосредственной близости от вражеских береговых постов наблюдения, в зоне противолодочной обороны. Такие условия требовали от командиров лодок особой осторожности и скрытности.

При выполнении минных постановок у баз и портов противника, нередко располагавшихся в глубине фьордов, подводные лодки должны были маневрировать в стесненных условиях. Справиться с этим могли только командиры, обладавшие высокой штурманской подготовкой, мастерски управлявшие кораблем. Сложнейшие навигационные и боевые задачи оказались по силам подводникам-североморцам.

10 сентября подводная лодка К-2 (командир капитан 3 ранга В.П. Уткин) в очень сложных условиях – плохая видимость, стесненность и мелководность района, близость береговых наблюдательных постов противника – поставила мины у о. Вардё (после этого лодка должна была действовать на морских коммуникациях противника). Было выставлено пять минных банок (по две-три мины в каждой банке) с интервалом 60 метров.

Последующие минные постановки производились в более удаленных районах. Командиры лодок пользовались данными наблюдений за движением транспортов противника, с тем чтобы ставить мины не на предполагаемых, а на фактических путях движения конвоев.

Так, 9 ноября 1941 года по данным наблюдений подводная лодка К-21 (командир капитан 3 ранга А.А. Жуков) произвела постановку 10 мин в пролив Бустасунд. На следующий день эта же лодка поставила 10 мин на подходах к Гаммерфесту.

До конца 1941 года подводные лодки Северного флота поставили 147 мин (сентябрь – 14, октябрь – 33, ноябрь – 60, декабрь – 40). Мины ставились обычно небольшими банками с таким расчетом, чтобы охватить большие водные пространства. Это увеличивало напряжение тральных сил противника, сковывало его действия. Очень важными являлись минные постановки на шхерных фарватерах западнее о. Магерё. Они вынуждали противника двигаться в этом районе вне шхер, что облегчало действия подводных лодок.



В начале осени 1941 года подводными лодками Северного флота впервые была применена артиллерия.

12 сентября, находясь в подводном положении в районе мыса Харбакен, подводная лодка К-2 (командир капитан 3 ранга В.П. Уткин, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга М.И. Гаджиев) обнаружила транспорт противника. Курсовой угол был большой, и лодка не могла выйти в торпедную атаку, поэтому командир принял решение применить артиллерию. Всплыв в надводное положение, К-2 с дистанции 40–45 кабельтов открыла по противнику огонь из носовой 100-мм пушки. С четвертого выстрела было достигнуто попадание, транспорт начал тонуть. В это время появился вражеский самолет, и лодка вынуждена была погрузиться. Самолет сбросил на нее две бомбы, однако не причинил повреждений. Через 15 минут на лодке услышали глухой взрыв, который был расценен как взрыв котлов на тонущем судне. Когда всплыли под перископ, транспорт не было видно.

Артиллерийская атака подводной лодки К-2 явилась первым случаем успешного применения артиллерийского оружия подводными лодками в Великой Отечественной войне. Вслед за К-2 артиллерию применяли и другие лодки: К-23, К-3, К-22. Всего в 1941 года подводные лодки Северного флота выполнили семь артиллерийских атак, в результате которых были потоплены транспорт, траулер, сторожевой корабль, несколько мотоботов.

Несмотря на первый успех, в скором времени стало очевидно, что возможности подводных лодок в использовании артиллерии очень ограничены. Опыт показал, что артобстрел применим лишь против малых судов, следующих без охранения, в остальных же случаях его следует рассматривать как крайнее средство борьбы против атакующего противника.

В итоге кампании 1941 года подводные лодки Северного флота потопили 31 судно противника (данные приведены по отчетам командиров подводных лодок и другим материалам штаба флота). На минах, поставленных лодками, подорвалось 5 транспортов. Лодки совершили 74 боевых похода, выполнили 53 торпедные атаки, в основном по транспор-



там, следовавшим в охранении (в 30 случаях – в охранении, в 18 – без охранения). Наиболее часты были атаки в светлое время суток (42 атаки – днем, 11 – ночью). Преобладала стрельба одиночными торпедами. Всего было выпущено 95 торпед. В среднем на один потопленный транспорт расходовалось три торпеды. Средняя дистанция стрельбы составляла 9,4 кабельтова. В 1941 году Северный флот не потерял ни одной подводной лодки.

Наиболее результативными в этом году были подводные лодки Д-3 (командиры капитан-лейтенанты Ф.В. Константинов, М.А. Бибеев), Щ-421 (командир капитан 3 ранга Н.А. Лунин) и М-171 (командир капитан-лейтенант В.Г. Стариков). Большую роль в достижении ими успеха сыграло наставничество командиров дивизионов. Талантливыми воспитателями командиров лодок проявили себя капитаны 2 ранга М.И. Гаджиев, И.А. Колышкин, Н.И. Морозов.

Успехи подводных сил Северного флота в 1941 году во многом зависели от полученных разведанных. Фактически подводные лодки пользовались лишь той информацией о противнике, которую сами добывали. Заметную помощь им могла оказать морская авиация, однако разведывательный авиаполк Северного флота имел в то время лишь самолеты МБР-2 и ГСТ, возможности которых в условиях превосходства противника в воздухе были ограниченными. Существенную роль играло также то обстоятельство, что в первые месяцы войны напряженность морских перевозок противника была низкой. На результатах сказался, конечно, и недостаток боевого опыта командиров лодок – явление естественное для начального периода войны. И опыт, и навыки подводники приобретали в ходе боевых действий.



1942

К концу 1941 года обстановка на Севере заметно изменилась. Стал очевиден провал гитлеровского плана по захвату Мурманска и скорому завершению боевых действий



на северном направлении. В связи с этим противник активизировал морские перевозки и одновременно принял ряд мер по укреплению своих противолодочных сил. Теперь трасса Тромсё-Петсамо охранялась флотилией в составе 15 миноносцев, 45–50 сторожевых кораблей и тральщиков, 35 сторожевых катеров. В течение февраля – марта 1942 года на открытых участках прибрежных коммуникаций было дополнительно выставлено 15 минных заграждений. Все это значительно затруднило действия наших подводных сил. Тем не менее наносимые ими удары продолжали нарастать. За первые три месяца 1942 года было уничтожено 34 вражеских транспорта, т. е. больше, чем за шесть месяцев 1941 года. Успеху способствовали новая нарезка и увеличение районов боевых действий, а также накопление командирами боевого опыта. Сказалось и увеличение состава бригады подводных лодок (на 1 января она включала 21 подводную лодку).

19 января 1942 года подводная лодка К-22 (командир капитан 3 ранга В.Н. Котельников, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга М.И. Гаджиев), следуя на перископной глубине вдоль берега в районе Тана-фьорда, обнаружила в бухте Стурстенбукт стоявший на якоре транспорт противника. С дистанции 12 кабельтов по транспорту были выпущены три торпеды с интервалом в одну минуту. Однако взрывов не было слышно. Командир выпустил в транспорт еще три торпеды и наблюдал в перископ их след. Один взрыв зафиксировал акустик. Транспорт продолжал стоять как заколдованный. Решено было всплыть в надводное положение и уничтожить его артиллерией. Когда лодка всплыла, стало очевидно, что торпеды все же попали в цель, но транспорт тонул очень медленно, почти незаметно. Неожиданно из-за мыса показался сторожевой корабль. Погружаться было поздно, и Котельников приказал открыть по кораблю стрельбу из обеих 100-мм пушек. Сторожевик загорелся. В этот момент возле К-22 разорвались снаряды – по лодке открыла огонь береговая батарея. Маневрируя на зигзаге, лодка вела стрельбу по транспорту. После четвертого выстрела транспорт получил пробоину и стал тонуть. Оказалось, что за тонущим тран-



спортом стоит еще одно судно. Лодка перенесла артиллерийский огонь на обнаруженную цель. Вскоре сторожевик справился с пожаром, но был вновь подвергнут обстрелу и после нескольких попаданий стал кормой погружаться в воду. В это время из-за мыса показался второй сторожевой корабль противника. Увидев тонущие корабли и стреляющую подводную лодку, он повернул на обратный курс и скрылся из виду.

Опасаясь преследования, командир лодки хотел погрузиться, но оказалось, что поврежден газоотвод дизеля. Пришлось начать движение в надводном положении. Когда лодка выходила из Тана-фьорда, с мостика увидели след торпеды, шедшей к левому борту. Поворотом влево удалось уклониться от нее. Однако вскоре была обнаружена еще одна торпеда, теперь с правого борта. Выполнили маневр уклонения поворотом вправо. Через несколько минут с правого борта показался перископ, а за ним – рубка и носовая надстройка вражеской подводной лодки. Наши моряки открыли по ней артиллерийский огонь. Лодка скрылась под водой и больше не показывалась. К-22 благополучно вышла из фьорда.

Как выяснилось впоследствии, на потопленном транспорте было около 30 тыс. полушубков, предназначенных для горнострелкового корпуса противника, действовавшего на мурманском направлении (сохранение транспортом плавучести после попадания торпед объяснялось, по-видимому, характером находившегося на нем груза).



Особое место в боевых действиях подводных лодок Северного флота занимает атака конвоя, выполненная 14 января 1942 года подводной лодкой С-102 (командир капитан-лейтенант Л.И. Городничий). Стрельба производилась четырьмя торпедами с 13-секундным интервалом. Были уничтожены два транспорта. После эпизода с Щ-403 это был второй случай на Северном флоте стрельбы одним залпом одновременно по двум целям. Однако на этот раз ко-

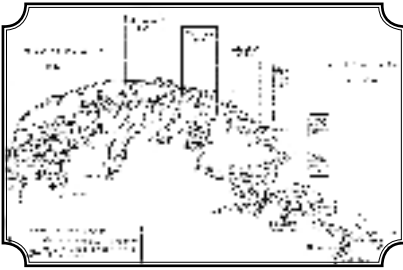


манدير лодки оказался на позиции залпа не случайно, а в результате тактического расчета.

19 августа 1942 года, действуя подобным образом, добилась успеха подводная лодка К-21 (командир капитан 2 ранга Н.А. Лунин). В одной атаке она уничтожила минный заградитель и сторожевой корабль противника. Впоследствии стрельбу по двум целям выполняли подводные лодки Л-20 (командир капитан 3 ранга В.Ф. Тамман), С-56 (командир капитан 3 ранга Г.И. Щедрин) и ряд других.

В то время на подводных лодках были прямоходные торпеды, наводка которых осуществлялась изменением положения корабля. Возможны были два варианта одновременной стрельбы по двум целям. В одном из них стрельба велась по целям, которые в момент выпуска торпед находились на одном пеленге и как бы сливались в одну цель (одна являлась продолжением другой). В этом случае стрельба производилась с расчетом, чтобы в «составную» цель попало не менее двух торпед. Выбрать позицию для такой стрельбы было крайне сложно, большую роль здесь играл фактор случайности.

В другом варианте подводная лодка, закончив стрельбу по одной цели, подворачивала в сторону другой цели и, выйдя на необходимый угол упреждения, вновь стреляла торпедами. Здесь две атаки как бы сливались в одну. При этом вероятность поражения двух целей возрастала, однако становился больше и риск обнаружения лодки (из-за увеличения времени атаки).



Позиции подводных лодок Северного флота в 1941 году

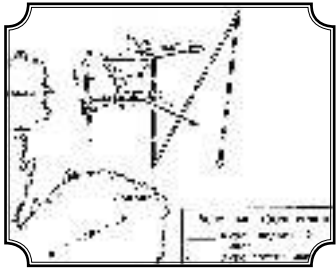
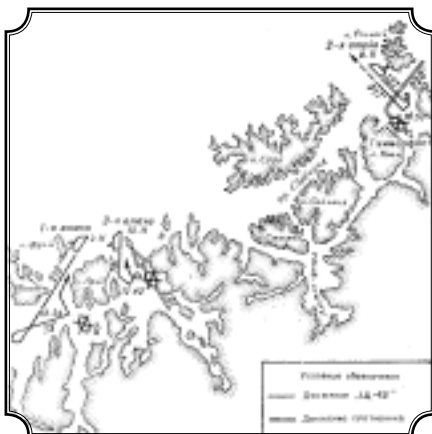


Схема маневрирования подводной лодки Щ-422 при атаке транспорта 12 сентября 1941 года



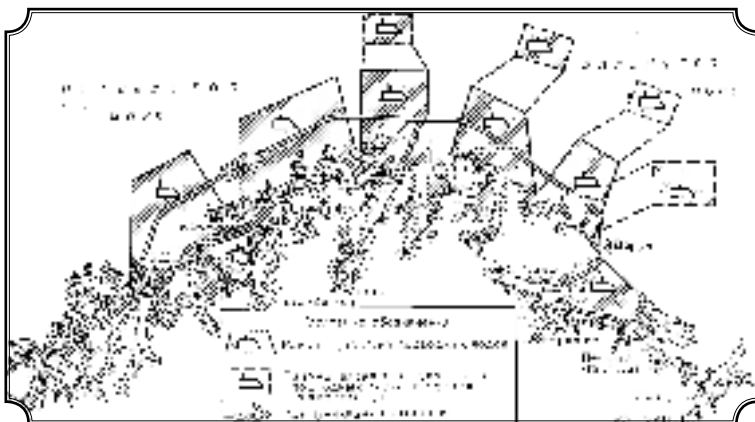
Схема проникновения подводных лодок М-171, М-172 и М-174 в Линахамари



**Крейсерство подводной лодки Ш-421
в Лопском море в ноябре 1941 года**



**Схема маневрирования
подводной лодки К-23
при постановке мин
6–7.01.1942 года**



Районы боевых действий подводных лодок Северного флота в 1942 году

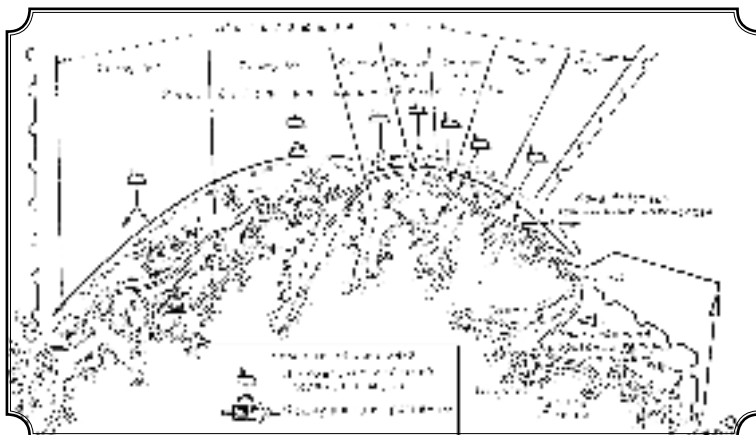


Схема развертывания сил в операции
на морских сообщениях противника в 1944 году

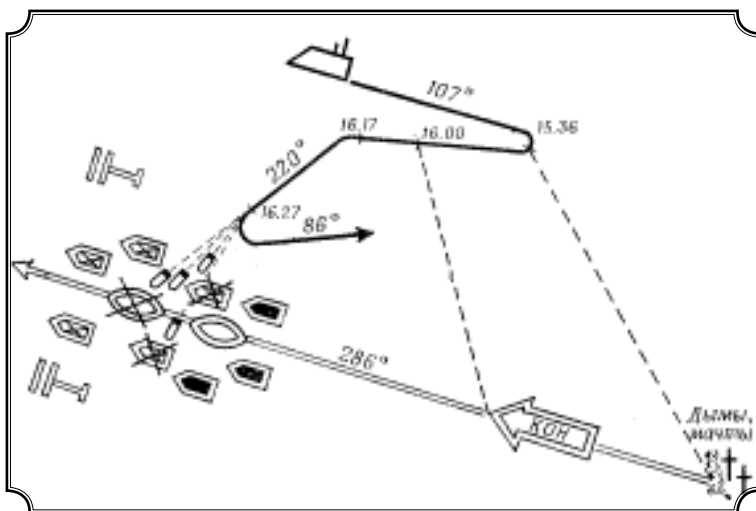
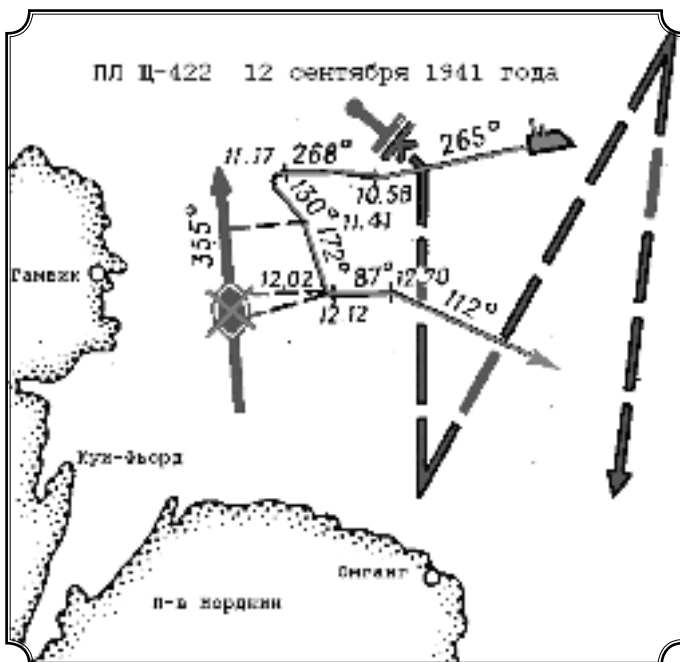
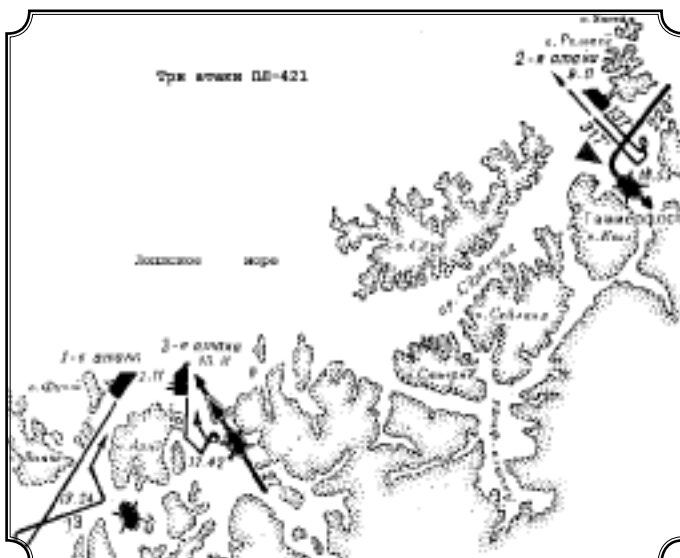
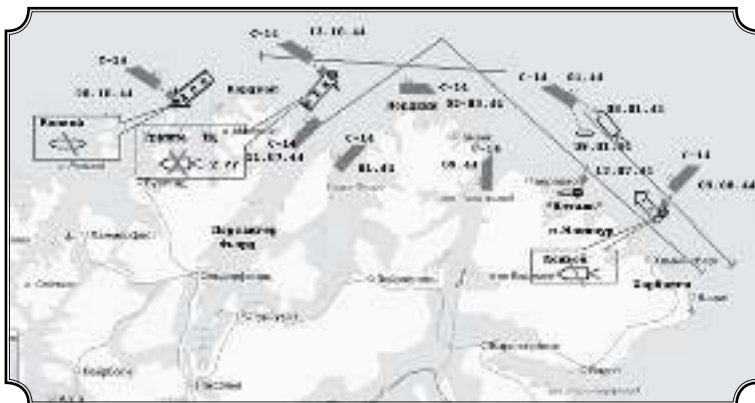
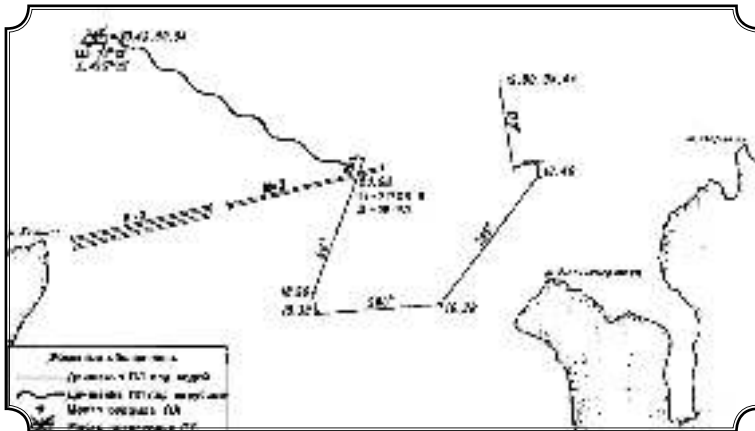
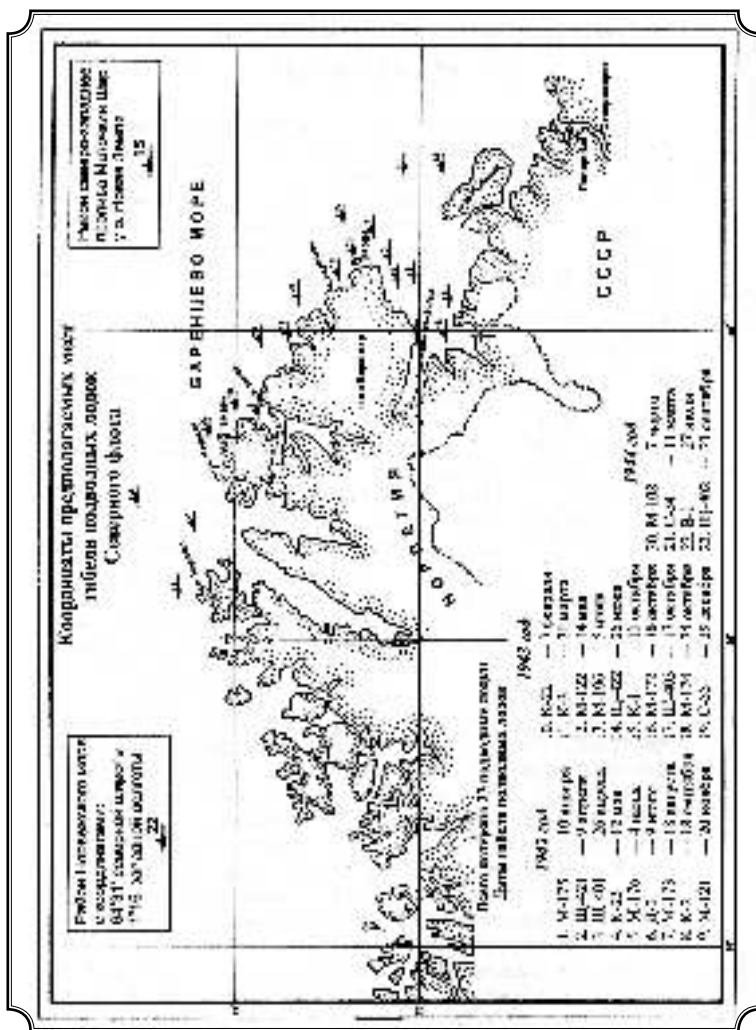


Схема маневрирования подводной лодки С-104
при атаке конвоя 20 июня 1944 года







Предполагаемые места гибели подводных лодок Северного флота в годы Великой Отечественной войны



Изыскивая пути повышения эффективности действий подводных лодок, командиры стали уделять больше внимания гидроакустическим средствам наблюдения. Случаи обнаружения кораблей противника гидроакустической аппаратурой еще до начала визуального наблюдения их в перископ стали довольно частыми.

14 апреля 1942 года в районе Киркенеса подводная лодка М-173 (командир капитан-лейтенант В.А. Терехин) в условиях малой видимости, ограничивавшей использование перископа, обнаружила гидроакустикой шумы винтов. Уточнив акустический пеленг, командир начал сближение. Через 50 минут он поднял перископ и увидел танкер в охранении двух сторожевых кораблей. Двухторпедным залпом с дистанции 11 кабельтов лодка уничтожила танкер.

11 мая в Варангер-фьорде подводная лодка М-172 (командир капитан-лейтенант И.И. Фисанович) в условиях снежного заряда обнаружила гидроакустикой шумы винтов конвоя. Выполнив маневр сближения, командир лишь перед самым залпом увидел в перископ транспорт противника. Расхождение между акустическим и визуальным пеленгами оказалось незначительным. Транспорт был атакован двумя торпедами и потоплен.

Успешно применяли гидроакустику Щ-421, К-21 и другие подводные лодки. Всего за год было проведено 12 торпедных атак с использованием гидроакустики.

На Северном флоте в 1942 году, благодаря увеличению числа самолетов-разведчиков с улучшенными летно-техническими характеристиками, подводные лодки стали чаще обеспечиваться сведениями о движении конвоев. Пользуясь данными воздушной разведки, подводные лодки выходили на курс следования кораблей противника.

9 апреля по данным, переданным самолетом-разведчиком через штаб флота, подводная лодка М-174 (командир капитан-лейтенант И.Л. Бондаревич) обнаружила в районе Киркенеса конвой противника – три транспорта в охранении десяти сторожевых кораблей и катеров. Сблизившись на дистанцию 10 кабельтов, лодка произвела залп двумя торпедами по одному из транспортов и потопила его.



24 августа по данным, переданным самолетом-разведчиком через штаб флота, подводная лодка Щ-422 (командир капитан-лейтенант А.К. Малышев) сблизилась с противником и успешно атаковала его.

Чаще стали случаи обмена информацией о конвоях противника между лодками. 26 января подводная лодка Щ-422 донесла по радио об обнаружении в районе Тана-фьорда конвоя противника. Через штаб флота данные о конвое были переданы всем лодкам, действовавшим в этом районе. Подводная лодка М-171 (командир капитан-лейтенант В.Г. Стариков) направилась на перехват конвоя. 27 января она вначале гидроакустикой, а затем в перископ обнаружила противника. Атака прошла успешно, М-171 уничтожила один транспорт из состава конвоя.

В конце 1942 году Северный флот впервые получил подводные минные заградители. В строй вступили две новые лодки Л-ХИИ-бис: Л-20 и Л-22. Это позволило увеличить число минных постановок. В 1942 году было поставлено около 300 мин.

Выполняя минные постановки, подводные лодки обычно действовали в минно-торпедном варианте (в том числе и минные заградители). При этом мины ставились в начале боевого похода, после чего подводная лодка следовала на коммуникации противника для действий в торпедном варианте. Подобным образом было выполнено 15 боевых походов, в том числе 6 – подводными минными заградителями. Для минных постановок лодки нередко проникали глубоко в фьорды. В этом отношении показательны действия подводной лодки К-23 (командир капитан 3 ранга Л.С. Потапов), которая 6–7 января проникла в глубь Порсангер-фьорда и поставила мины непосредственно перед входом в порт Банак.

Эффективность минных постановок оказалась высокой. В 1942 году на минах, поставленных подводной лодкой К-1, подорвались и затонули два транспорта, минный заградитель и два сторожевых корабля, подводной лодкой



К-3 – транспорт, подводной лодкой К-21 – противолодочный корабль, подводной лодкой К-22 – транспорт, подводной лодкой К-23 – спасательное судно, подводной лодкой К-2 – транспорт.

В 1942 году подводные силы Северного флота понесли существенные потери. Из похода не вернулись Д-3, К-2, К-23, Щ-421, М-176. Экипажи этих лодок отличались богатым боевым опытом и мастерством. Погибли М.А. Бибеев, И.Л. Бондаревич, М.И. Гаджиев, Л.С. Потапов, В.П. Уткин и другие талантливые командиры. И хотя в том же году кроме Л-20 и Л-22 вступили в строй еще М-119, М-121 и М-122, общее количество находившихся в море подводных лодок стало меньше, что не могло не сказаться на результатах их боевых действий. Несмотря на все трудности и усиление противолодочной обороны противника, подводные лодки Северного флота уничтожили за год 46 транспортов. Наиболее результативной была подводная лодка К-22, потопившая три транспорта и сторожевой корабль. Подводные лодки Д-3, К-21, К-23, М-171, М-172, М-173 и М-176 потопили по два судна противника.

В кампанию 1942 года подводные лодки выполнили 76 торпедных атак, израсходовали 192 торпеды. Почти все атаки (за исключением шести) были проведены по конвоям. Большинство атак (88 %) выполнено в светлое время суток. Стрельба торпедами проводилась преимущественно двухторпедными залпами. В среднем на один потопленный транспорт расходовалось четыре торпеды. Средняя дистанция стрельбы торпедами составляла 10,5 кабельтова.

Родина высоко оценила ратный труд подводников-североморцев. Подводные лодки Д-3, К-21, М-172, Щ-402, Щ-421 были награждены орденом Красного Знамени, лодки Д-3, К-22, М-171, М-174 преобразованы в гвардейские. Капитан 2 ранга И.А. Колышкин, капитан 3 ранга Н.А. Лунин, капитан-лейтенанты В.Г. Стариков и И.И. Фисанович удостоены звания Героя Советского Союза (здесь и далее при упоминании о присвоении звания Герой Советского Союза воинские звания даны в соответствии с указами Президиума Верховного Совета о награждении). Капитану 2 ранга М.И. Гаджиеву высокое звание Героя было присво-



ено посмертно. Большая группа офицеров, старшин и матросов подводных лодок была награждена орденами и медалями.

1943

Кампания 1943 года характеризовалась более интенсивным движением на морских коммуникациях противника, что было связано с необходимостью восполнения потерь, понесенных на сухопутном фронте, и возросшими потребностями Германии в стратегическом сырье. На восточных участках коммуникаций наблюдалось до 15 конвоев еженедельно. Противник продолжал наращивать противолодочные силы, уделяя особое внимание охранению конвоев на переходе морем. Корабельное охранение, нередко состоявшее из 1–2 миноносцев, 10–12 тральщиков и 5–10 катеров различных типов, обычно располагалось в круговом порядке на дистанции 5–10 кабельтов от транспортов. Самолеты барражировали в 20–30 кабельтов впереди по курсу конвоя. Опасные участки пути противник стремился пройти в темное время суток. Наиболее усиленно конвои охранялись в районе Варангер-фьорда. Были закрыты все проходы в выставленных ранее минных заграждениях. Значительно шире для противолодочной обороны гитлеровцы стали использовать свои подводные лодки. Их общая численность на Севере к концу года достигла 25–30 единиц. Дополнительно были выставлены корабельные дозоры на наиболее важных участках коммуникаций, увеличено число береговых постов наблюдения.

В начале 1943 года бригада подводных лодок Северного флота (командиром бригады стал капитан 1 ранга И.А. Ко-лышкин) насчитывала 17 подводных лодок. На коммуникациях противника одновременно могли действовать



4–5 лодок. Этого, конечно, было мало, чтобы вести успешную борьбу с возросшими морскими перевозками противника. Положение осложнялось тем, что подводные лодки стали привлекаться к выполнению новой за-



дачи – защите союзных конвоев, шедших в наши северные порты.

Придавая большое значение Северному морскому театру, Советское Верховное Командование направило сюда полученные от промышленности 11 новых подводных лодок (М-104, М-105, М-106, М-107, М-108, М-200, М-201, С-14, С-15, С-103, С-104). Кроме того, с Тихоокеанского флота было переведено пять лодок (С-51, С-54, С-55, С-56, Л-15). Таким образом, Северный флот пополнился 16 подводными лодками.

Как и в предыдущем году, подводные лодки продолжали действовать в закрепленных за ними районах: малые – в районе от Варангер-фьорда до Тана-фьорда, средние – к западу от Тана-фьорда, большие – на более удаленных коммуникациях. Основным методом их боевого использования по-прежнему было крейсерство в ограниченных районах.

Первый боевой успех был достигнут в ночь на 1 января 1943 года. Подводная лодка Л-20 (командир капитан 3 ранга В.Ф. Тамман), следуя в надводном положении, в районе мыса Нордкин обнаружила силуэты трех транспортов, шедших в строю кильватера. Их охраняли два сторожевых корабля и два сторожевых катера, располагавшиеся мористее охраняемых судов. Зайдя со стороны берега, лодка с дистанции 6 кабельтовых произвела по транспортам шеститорпедный залп с временным интервалом 10 секунд. Командир наблюдал попадание одной торпеды в цель. Через 3 минуты после залпа лодка погрузилась. Противник от неожиданного удара настолько растерялся, что даже не преследовал ее. Когда через полчаса лодка всплыла, командир увидел, что катера подбирают экипаж тонущего транспорта. Позже стало известно, что был торпедирован немецкий транспорт.

Ровно через месяц Л-20 вновь успешно атаковала конвой противника. На этот раз одним залпом были поражены две цели: транспорт и сторожевой корабль.

17 января на подходе к Лаксе-фьорду подводная лодка Щ-404 (командир капитан 3 ранга В.А. Иванов) обнаружила транспорт в охранении четырех сторожевых кораблей, располагавшихся мористее и в голове конвоя. Лодка, нахо-



дившаяся под самым берегом, оказалась в преимущественном положении – со стороны неохраемого борта конвоя. Сблизившись до дистанции 7 кабельтовых, командир произвел четырехторпедный залп с временным интервалом. После залпа лодка погрузилась. Гидроакустик слышал два взрыва. Преследования не было.



22 января в районе мыса Нордкин Щ-404 обнаружила конвой противника – четыре транспорта в охранении двух сторожевых кораблей, располагавшихся мористее. Зайдя со стороны берега, лодка с дистанции 10 кабельтовых произвела четырехторпедный залп по головному транспорту. Экипаж лодки слышал взрыв торпед.

В условиях полярной ночи командиры подводных лодок часто применяли тактику атаки со стороны берега. Вблизи берега осуществлялся и поиск противника.

При обнаружении конвоя лодка не погружалась, а выходила в атаку, оставаясь в надводном положении.

Освоение новых тактических приемов привело к тому, что число успешных ночных атак значительно возросло. Это свидетельствовало о возросшем боевом мастерстве командиров подводных лодок: найти и атаковать цель в темное время суток значительно сложнее, чем днем. Полярная ночь стала союзником подводников.

В январе 1943 года на лодках типа К стали устанавливаться гидролокаторы. Встал вопрос о возможности тактического взаимодействия лодок в море, и в скором времени командованием флота было принято решение о создании тактической пары, в которую вошли лодки К-3 и К-22 (командиры лодок капитаны 3 ранга К.И. Малафеев и В.Ф. Кульбакин) (создание тактической группы из подводных лодок типа К объяснялось наличием на них не только гидролокационного, но и артиллерийского вооружения. Считалось, что две подводные лодки будут располагать достаточной артиллерийской мощностью, чтобы в определенных условиях вступить в бой с противником). В совместном по-



ходе К-3 и К-22 предстояло проверить возможности новой аппаратуры, и прежде всего пригодность ее для реализации давней идеи групповых действий подводных лодок. Экипажи кораблей тщательно подготовились к походу, основательно отработали элементы взаимодействия. Порядок следования лодок на переходе морем намечался такой: в светлое время суток лодки должны были двигаться под водой в строю уступа, осуществляя акустический поиск противника, в ночное время – идти в крейсерском положении, наблюдая за горизонтом, при обнаружении конвоя – атаковать его торпедами. В случае необходимости после торпедной атаки допускалось совместное применение артиллерии. В ходе выполнения торпедных атак централизованное управление лодками не предусматривалось.

Днем 3 февраля подводные лодки вышли на боевую позицию в районе о. Вардё – мыс Нордкин. Достигнув мыса Харбакен, они при скорости 7 узлов начали осуществлять поиск противника. Одна из лодок шла ближе к береговой черте. Водная поверхность просматривалась хорошо. Наблюдалы на лодках могли видеть друг друга в бинокль.

Поиск в первую ночь показал, что на малом ходу лодки вполне могут совместно маневрировать и довольно точно удерживать свое место (в подводном положении скорость снижалась до 3 узлов). Затем по неустановленным причинам акустическая связь между лодками стала прерываться. Лодки вынуждены были всплыть в надводное положение, но из-за плохой видимости с трудом могли различить одна другую.

В ночь на 5 февраля в Конгс-фьорде К-3 заметила конвой: три транспорта, эскадренный миноносец и сторожевой катер. Лодки вышли в совместную атаку и вскоре К-3 с дистанции 10 кабельтовых выпустила по одному из транспортов противника четыре торпеды. Три из них поразили цель. Объятое пламенем судно стало тонуть. В это время вражеский миноносец осветил лодку прожекторами и обстрелял из пулеметов. К-3 срочно погрузилась.

К-22 наблюдала гибель транспорта, но сама стрелять торпедами не могла, так как на фоне уцелевшего транспорта находилась К-3. Опасаясь огня эсминца и сторожевика, Кульбакин увел свою лодку с этого места.



7 февраля в условиях сильного шторма К-3 долго запрашивала вторую лодку, но ответа на свои сигналы не получила. Далее капитан 3 ранга Малафеев действовал (согласно наставлению) самостоятельно.

12 февраля К-3, находясь у входа в Бос-фьорд, атаковала и потопила фашистский транспорт, на борту которого находился полк пехоты и большое количество боеприпасов. 14 февраля К-3 пришла в базу. К-22 из похода не вернулась. Очевидно, она подорвалась на минах противника.



С учетом итогов похода введение способа совместных действий подводных лодок в составе тактических групп было признано командованием преждевременным.

В связи с усилившейся в 1943 году противолодочной обороной морских коммуникаций противника, и особенно из-за наличия пояса минных заграждений вдоль Северной Норвегии, подводные лодки стали уходить далеко в море на зарядку аккумуляторных батарей, что уменьшало время их пребывания вблизи берега, т. е. там, где шли наиболее интенсивные перевозки. Для того чтобы обеспечить непрерывность воздействия на прибрежные коммуникации противника, с наступлением полярного дня стали практиковать обслуживание одной позиции двумя-тремя подводными лодками. При этом одна лодка находилась у берега, остальные – в море на зарядке аккумуляторных батарей. Смена производилась по графику.

По такому принципу были организованы действия на участке Порсангер-фьорд – о. Вардё. Нечто подобное было организовано в Варангер-фьорде, где была временная стоянка подводных лодок. Из двух действовавших там подводных лодок одна находилась на позиции в Варангер-фьорде, другая – в пункте базирования. Периодически лодки менялись местами. Однако в скором времени от этого пришлось отказаться ввиду усилившихся налетов немецкой авиации.

В 1943 году число акустических атак возросло. При этом стала практиковаться глубоководная стрельба (с вы-



пуском торпед с глубины 15–20 метров). В апреле такую атаку выполнила подводная лодка М-171 (командир капитан-лейтенант Г.Д. Коваленко, на борту командир дивизиона капитан 1 ранга Н.И. Морозов). Стрельба производилась с глубины 17 метров. Были выпущены две торпеды, одна из которых попала в цель. Всего за год подводные лодки Северного флота выполнили пять глубоководных атак. Все они оказались успешными.

Увеличение в 1943 году состава авиационных сил флота позволило более широко организовать взаимодействие подводных лодок с разведывательной авиацией. Однако оно все еще носило эпизодический характер, так как воздушная разведка морских коммуникаций противника велась нерегулярно. Наведение подводных лодок на обнаруженные конвои осуществлялось путем передачи лодкам штабом флота данных о месте и элементах движения конвоев, обнаруженных воздушной разведкой. Трудности при наведении заключались в том, что разведывательная авиация действовала в основном в светлое время суток, когда подводные лодки находились в подводном положении и не могли вести радиоприем, поэтому полученные от самолетов данные репетовались штабом флота, в результате чего они нередко устаревали и лодки не могли их использовать. Всплытие же подводных лодок в светлое время суток для приема разведывательных данных от самолетов было сопряжено с риском обнаружения их противником.

К концу года установилась следующая организация во взаимодействии подводных лодок с разведывательной авиацией. Группа из нескольких подводных лодок заблаговременно развевывалась в районе ожидания, располагаясь в 25–30 милях от побережья (мористее минных заграждений). Никаких ограничений при их выходе на курс противника не давалось. Все подводные лодки были свободны в выборе района атаки. На позиции ожидания они держали связь с самолетами-разведчиками и береговой радиостанцией. С получением данных о движении конвоев противника подводные лодки рассчитывали курсы сближения и следовали на перехват конвоев. После атаки они должны были отходить в свои районы и ожидать новых донесений



от самолетов. Атаки самостоятельно обнаруженных подводных лодок запрещались (исключая случаи, когда было очевидно, что это противник). Управление подводными лодками осуществлялось командиром бригады. В целях лучшей организации взаимодействия в штаб авиации высылался от бригады подводных лодок офицер связи.

Такая организация вылилась в новый метод боевого использования подводных лодок, названный впоследствии методом нависающей завесы.



Преимущество действий по методу завесы заключалось в том, что во время ожидания противника лодки находились за пределами миноопасных районов. Они приближались к берегу лишь в том случае, когда авиация обнаруживала транспорты противника.

При этом значительно снижалась возможность встречи лодок с минами, которые представляли для них основную опасность. Метод нависающей завесы, по существу, был методом группового использования подводных лодок, примененным в условиях Северного флота.

Для минных постановок использовались подводные минные заградители Л-15, Л-20, Л-22 и крейсерская лодка К-21. Ими выполнено 14 боевых походов, выставлено 276 мин. Десять походов на постановку мин совмещались с решением других задач (действия на морских коммуникациях противника, высадка разведывательно-диверсионных групп на побережье противника и т. п.).

Наиболее успешно в 1943 году действовала подводная лодка С-101 (командир капитан 3 ранга П.И. Егоров, с 23 июля – капитан 3 ранга Е.Н. Трофимов), выполнившая девять торпедных атак. Ею было потоплено и повреждено десять кораблей противника. Мастером торпедного удара проявил себя командир подводной лодки С-55 капитан 3 ранга Л.М. Сушкин. В трех атаках ему удалось поразить одним залпом по две цели. Смелостью и решительностью отличались боевые действия командира подводной



лодки С-56 капитана 3 ранга Г.И. Щедрина. В кампанию 1943 года его лодка совершила три боевых похода, выполнила шесть успешных торпедных атак, причем в двух из них одним залпом уничтожила по два вражеских корабля. Эффективные торпедные атаки провели подводные лодки Щ-422 (командир капитан 3 ранга Ф.А. Видяев) и Щ-404 (командир капитан-лейтенант Г.Ф. Макаренков), потопившие по три транспорта и по одному сторожевому кораблю противника.

В общей сложности за год подводные лодки Северного флота, действуя на морских коммуникациях противника, совершили 103 боевых похода, провели 81 торпедную атаку, из которых 80 оказались успешными, израсходовали 261 торпеду. Как и в предыдущие годы, подавляющее число атак (75) было выполнено по охраняемым конвоям. Стрельба торпедами выполнялась преимущественно четырех- и двухторпедными залпами. 29 действующих лодок потопили 49 транспортов и 19 кораблей. В среднем на один потопленный транспорт расходовалось пять торпед. Средняя дистанция стрельбы составляла 10,2 кабельтова.

1943 год ознаменовался большим событием: бригада подводных лодок Северного флота была награждена Орденом Красного Знамени. Подводные лодки М-172, Щ-402, Щ-422 стали именоваться гвардейскими, Щ-403 и Щ-404 – Краснознаменными.

1944

На четвертый год войны условия для действий подводных лодок стали несколько легче. Противник, понеся потери от ударов наших войск на сухопутном фронте, вынужден был перебросить туда часть своих сил, и прежде всего авиацию. Усилилось движение конвоев и одиночных судов вдоль побережья Северной Норвегии, особенно когда началась эвакуация немецких войск из Заполярья.

Несколько снизилась минная угроза, так как ранее выставленные заграждения под воздействием приливных явлений и штормов значительно разредились, а подновление их было незначительным. На некоторых подводных лодках были установлены гидролокаторы, что облегчало



борьбу с минами. Однако система противолодочной защиты морских коммуникаций противника в 1944 году все же продолжала оставаться сильной. Количество используемых для этих целей подводных лодок даже увеличилось.

В 1944 году Северный флот пополнился новыми силами – авиацией и торпедными катерами. В течение первой половины года количество самолетов увеличилось почти вдвое. Это позволило значительно расширить привлечение авиационных сил к борьбе с морскими перевозками противника. В отдельные периоды авиация уничтожала больше транспортов противника, чем подводные лодки. Значительных успехов добились и торпедные катера.

Увеличение численного состава сил флота и накопление опыта их совместной деятельности против конвоев в сочетании с возрастанием гибкости системы управления силами сделали возможным переход к более сложным формам борьбы – проведению специальных операций по нарушению морских сообщений противника.



Сущность операций заключалась в нанесении разнородными силами флота согласованных ударов по конвоям противника на всем пути их следования от Тромсё до Варангер-фьорда,

включая порты погрузки и выгрузки. Операции продолжались обычно две-три недели и приурочивались к периодам наиболее интенсивного движения конвоев. В операциях участвовали максимально возможное число подводных лодок, самолетов, надводных кораблей, а также береговая артиллерия. Подводные лодки в операциях разворачивались в нависающую завесу вдоль северного побережья Норвегии. Линия, разделявшая зоны действий подводных лодок и надводных кораблей, проходила по пеленгу 35° от мыса Сейбунес.

Основой успеха операции считалась непрерывная разведка, которую вели все силы и средства. Они должны были взаимно информировать друг друга о движении обнаруженного конвоя и наводить на него ударные группы. В промежутках между операциями, длившихся обычно два-



три месяца, велись повседневные (систематические) боевые действия.

Первая операция проводилась в период с 16 января по 5 февраля. Лодки, участвовавшие в операции, были сведены в три группы. Семь средних и малых лодок составили ударную группу, две лодки типа С и Л – разведывательную, две средние лодки – резерв. Нелетная погода затрудняла действия разведывательной авиации, поэтому лодки из ударной группы, развернутые в завесе от о. Арне́ до мыса Сейбунес, приступили к самостоятельному поиску вражеских конвоев и судов.

19 января подводная лодка М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И. Балин), вышедшая в свой первый боевой поход, обнаружила на рейде порта Берлевог транспорт. Двухторпедным залпом М-201 потопила судно противника. На следующий день лодка С-102 (командир капитан 2 ранга Л.И. Городничий) в районе мыса Нордкин уничтожила шедший в составе конвоя минный заградитель.

28 января лодка С-56 (командир капитан 3 ранга Г.И. Щедрин) на позиции у мыса Слетнес потопила следовавший в охранении двух сторожевых кораблей и нескольких больших охотников крупный танкер.

31 января М-105 (командир 3 ранга В.Н. Хрулев) у мыса Маккау́р повредила транспорт, который затем выбросился на берег. 3 февраля М-108 (командир капитан-лейтенант И.И. Юдович), сменившая на позиции М-105, потопила вражеский транспорт.

В результате проведенной североморцами операции были потоплены 5 транспортов и 2 танкера, повреждены транспортное судно и сторожевой корабль противника.

Опыт проведения операции показал сложность организации совместных действий надводных, подводных и воздушных сил флота, особенно в период полярной ночи и в неблагоприятных метеорологических условиях. В шторм не могли выйти в море катера. Из-за частой нелетной погоды подолгу простаивала на аэродромах бомбардировочная и разведывательная авиация. Тем не менее можно говорить об успехе первой операции флота. Была подтверждена возможность взаимодействия разнородных сил флота, целесоо-



бразность участия в операции подводных лодок. Кроме того, операция, отвлекая на себя значительные силы противника – корабли и авиацию, тем самым облегчала решение другой задачи – прикрытие движения союзных конвоев.

Следующая операция была проведена во второй половине февраля. Авиация и торпедные катера не смогли действовать активно. В период операции боевого успеха добились подводная лодка М-119 (командир капитан-лейтенант К.М. Колосов), потопившая транспорт противника, и подводная лодка С-56 (командир капитан 3 ранга Г.И. Щедрин), повредившая другой транспорт.

С 16 по 31 мая 1944 года была проведена третья операция. В этот период разведывательной авиации удалось навести подводные лодки С-15 и М-201 на конвой противника. События развертывались следующим образом.



К вечеру 25 мая подводные лодки С-15 (командир капитан-лейтенант Г.К. Васильев) и М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И. Балин) получили от воздушной разведки сообщение об обнаружении в районе мыса Нордкин конвоя противника.

Конвой в составе 5 транспортов и 25 кораблей охранения (5 миноносцев, 6 сторожевых кораблей, 10 сторожевых катеров, 4 тральщиков) следовал в направлении на восток. Командир М-201 полным ходом направил лодку в надводном положении к мысу Маккау, где рассчитывал перехватить неприятеля. Поздней ночью лодка прибыла в район предполагаемой встречи с конвоем. Приблизившись к берегу, командир заметил вражеские корабли, а затем и суда конвоя. Двухторпедным залпом М-201 потопила сторожевой корабль. На лодке слышали два взрыва. Балин предположил, что под удар попал транспорт, оказавшийся в створе с торпедированным кораблем конвоя.

Одновременно с М-201 на перехват конвоя двинулась подводная лодка С-15. Как и первая лодка, С-15 шла полным ходом в надводном положении. На подходе к минным заграждениям С-15 погрузилась и далее следовала под во-



дой. На исходе суток она прибыла в расчетную точку близ мыса Харбакен. Конвой был обнаружен около 4 часов. Через 30 минут с дистанции 14 кабельтовых С-15 выстрелила четырьмя торпедами по концевому судну. Взорвались три торпеды. Позже выяснилось, что лодка потопила немецкий транспорт.

29 мая подводная лодка С-103 (командир капитан 3 ранга Н.П. Нечаев) в районе Порсангер-фьорда атаковала четырьмя торпедами три тральщика противника, шедших на восток строем уступа. Два корабля были потоплены и один поврежден.

Очередная операция была проведена в период с 10 по 25 июня 1944 года. В ней участвовало пять подводных лодок. Четыре из них (С-104, С-14, М-200, М-201), пользуясь данными самолетов-разведчиков, последовательно атаковали вражеский конвой. Особенно удачны были действия лодки С-104 (командир капитан 3 ранга В.А. Тураев), одним залпом она потопила транспорт и два корабля охранения противника.

Обстановка при этом складывалась следующим образом. 20 июня около 2 часов ночи на лодке была получена радиограмма штаба флота, в которой указывались координаты обнаруженного конвоя. Командир направил лодку в район мыса Скальнес, где предполагалась встреча с судами противника. В 7 часов 30 минут, дойдя до намеченной точки, С-104 начала движение вдоль берега. Долго ничего не было видно. Только в четвертом часу дня были обнаружены дымы и мачты большого числа кораблей. Стало очевидно, что это необычный конвой. Скоро командир лодки смог различить два транспорта в охранении восьми кораблей. Над конвоем барражировали два самолета. Несмотря на это, командир С-104 решил нанести удар по головному транспорту и начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. В 16 часов 17 минут лодка легла на боевой курс 220°, имея скорость 4 узла. Непосредственно перед залпом командир лодки обнаружил, что головной транспорт и два корабля охранения (один с правого, другой с левого борта) сливаются в одну цель. В 16 часов 27 минут по цели были выстрелены четыре торпеды с временным интервалом 8 се-



кунд. Дистанция до ближних кораблей охранения была 3–4 кабельтова, а до транспорта – 12 кабельтовых. Не опуская перископа, командир С-104 наблюдал за ходом торпед. Он видел, как у борта ближайшего корабля охранения взметнулся столб

огня и воды. Через несколько секунд такие же взрывы последовали у борта транспорта и еще одного корабля охранения. Это был мастерский удар, одним залпом оказались поражены сразу три цели. Выдающийся боевой успех С-104 стал свидетельством дальнейшего роста боевого мастерства североморских подводников.

9 июля 1944 года началась новая операция. К участию в ней были привлечены подводные лодки Щ-402, С-14, С-56, М-200, Л-15, авиация и торпедные катера.

Действия происходили в условиях полярного дня. Вечером 14 июля воздушная разведка обнаружила в проливе Магерёсунд крупный конвой, шедший на восток. Подводные лодки С-56 (командир капитан 2 ранга Г.И. Щедрин) и М-200 (командир капитан-лейтенант В.Л. Гладков), получив от самолетов данные об этом конвое, направились на его перехват.

15 июля около 6 часов лодка С-56 у мыса Харбакен обнаружила конвой. Четырехторпедным залпом она атаковала эсминец и транспорт. В результате атаки эсминец затонул. Транспорт из-за тумана не был виден, но, судя по двум взрывам торпед, получил повреждения. Следом за С-56, примерно через час, прорвав тройное кольцо охранения, конвой атаковала подводная лодка М-200. Двухторпедным залпом она повредила крупное транспортное судно. Обе лодки подверглись кратковременному преследованию.

Близкое совпадение по времени атак двух подводных лодок способствовало успеху их действий. Когда С-56 атаковала конвой, противник выделил для ее преследования часть кораблей охранения и, следовательно, М-200, атаковавшая несколько позднее, действовала в более благоприятных условиях.



Операция завершилась 17 июля нанесением массированного воздушного удара по скоплению судов в порту Киркенес и на стоянке в Бёк-фьорде. В результате североморцами были потоплены 4 транспорта, миноносец, 4 сторожевых корабля и 3 малых судна.

В августе 1944 года была проведена операция, в которой участвовали четыре подводные лодки (С-15, С-51, С-103, М-201), развернутые, как и прежде, в нависающую завесу. В этой операции подводные лодки впервые использовали бесследные электрические торпеды.

19 августа подводная лодка М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И. Балин) обнаружила конвой, шедший в направлении к о. Вардё. Из-за плохой видимости командир не мог воспользоваться перископом. Ориентируясь по акустическим пеленгам, он провел лодку через кольцо охранения. В бесперископной атаке был потоплен вражеский сторожевой корабль.

23 августа подводная лодка С-15 (командир капитан 3 ранга Г.К. Васильев) получила от самолета-разведчика оповещение о движении неприятельского конвоя. Форсировав на глубине 80 минут минное поле, лодка подошла к берегу в районе мыса Слетнес. Утром 24 августа командир в перископ обнаружил конвой, состоявший из трех транспортов и 14 кораблей охранения. Сблизившись до дистанции 10 кабельтовых, С-15 четырьмя бесследными торпедами атаковала самое крупное судно. Две торпеды попали в цель. Транспорт пошел ко дну.

Отличилась и лодка С-103 (командир капитан 3 ранга Н.П. Нечаев). В своем пятом походе она, применив торпеды нового типа, атаковала крупный танкер с горючим. Командир наблюдал в перископ, как судно ушло под воду.

28 августа С-103 получила данные о движении конвоя. Для встречи с ним лодка должна была идти с максимальной экономией времени. Командир повел лодку кратчайшим путем. На перископной глубине форсировали минные заграждения. Риск оказался оправданным – в расчетную точку (мыс Харбакен) вышли вовремя. Вражеские корабли пройти не успели. Из четырех выпущенных лодкой торпед взорвались три. Были уничтожены две



цели – транспорт и подошедший к нему в момент залпа корабль охранения.

Ярким примером умело организованного взаимодействия разнородных сил флота явился разгром конвоя в сентябре 1944 года. В этой операции участвовали подводная лодка, торпедные катера и авиация. 24 сентября лодка С-56 (командир капитан 2 ранга Г.И. Щедрин) первой обнаружила конвой в районе мыса Нордкап и атаковала его. Залпом из четырех торпед был потоплен транспорт. Оторвавшись от преследования, Щедрин донес в штаб флота, что фашистские корабли движутся в направлении к Варангер-фьорду. На другой день на конвой обрушились торпедные катера, штурмовики и истребители морской авиации.

26 сентября в том же районе С-56, проникнув в глубь фьорда, обнаружила и уничтожила вражеский тральщик.



Больших успехов добились подводные лодки при проведении очередной операции в октябре 1944 года. Вначале в операции участвовали лодки С-51, В-2, С-104, С-102, М-171, позднее на смену им были направлены лодки С-14, С-101, Б-4, В-3, Л-20. Боевые действия охватывали пространство от о. Вардё до о. Магерё, впоследствии район был расширен до о. Лоппа.

10 октября подводная лодка С-51 (командир капитан 3 ранга К.М. Колосов) обнаружила конвой. Два транспорта следовали в охранении миноносца, сторожевика и тральщика. Сблизившись с транспортом на дистанцию 7 каб, лодка выстрелила по нему четырьмя бесследными торпедами. На пути торпед оказался миноносец. Две из них он принял своим бортом, после чего быстро затонул. Атакованный транспорт загорелся и потерял ход.

11 октября в районе Лаксе-фьорда по данным воздушной разведки подводная лодка В-2 (командир капитан-лейтенант А.С. Щекин) обнаружила и четырехторпедным залпом потопила сторожевой корабль. 12 октября та же лодка обнаружила конвой в составе транспорта и трех ко-



раблей. С дистанции 18 кабельтовых четырехторпедным залпом транспорт был потоплен.

Вечером 16 октября лодка М-171 (командир капитан-лейтенант Г.Д. Коваленко), получив сведения о выходе конвоя из Киркенеса, заняла выгодную для себя позицию (со стороны берега). По шуму винтов акустик определил направление приближения конвоя. М-171 вышла в атаку на транспорт. Через несколько секунд после залпа подводники услышали взрыв торпеды.

Удачно действовала лодка С-104. В октябре она потопила три вражеских корабля.

18 октября в районе мыса Нордкин подводная лодка В-4 (командир капитан 3 ранга Я.К. Иосселиани) потопила одиночный танкер, а 20 октября уничтожила еще два транспорта противника. 16 октября в районе Лаксе-фьорда лодка С-14 (командир капитан 3 ранга В.П. Каланин) потопила два тральщика, а 20 октября – транспорт из состава конвоя. 31 октября С-101 (командир капитан-лейтенант Н.Т. Зиновьев) успешно атаковала эскадренный миноносец и тральщик противника.

В течение года активно действовали минные заградители. Подводная лодка Л-20 совершила шесть боевых походов на постановку мин у берегов противника, лодки Л-15 и Л-22 также выполнили несколько минных постановок на вражеских коммуникациях. За год подводники поставили более 170 мин.

В 1944 году на вооружении подводных минных заградителей появились плавающие мины. Это дало возможность выполнять маневренные минные постановки, сущность которых состояла в следующем. Подводный минный заградитель выходил вперед конвоя и начинал ставить мины с таким расчетом, чтобы средняя мина из серии выставленных им оказалась на курсе головного судна. Важно было правильно определить время начала постановки, а это целиком зависело от точности определения элементов движения цели.

Наиболее успешными были действия подводных лодок В-4, С-56, С-103, С-14, потопивших по нескольку вражеских транспортов. Всего за год подводные лодки Северного



флота потопили 22 транспорта и 15 кораблей противника. Для действий на коммуникациях лодки совершили 78 боевых походов (из них 36 для действий в группах в оперативном взаимодействии с другими силами флота и 42 для самостоятельных действий). Было выполнено 50 торпедных атак, израсходовано более 130 торпед (из них 14 электрических торпед ЭТ-80). Все атаки, за исключением трех, были проведены по охраняемым транспортам. Стрельба торпедами в основном производилась двух- и четырехторпедными залпами.

За образцовое выполнение боевых заданий Краснознаменная бригада подводных лодок была награждена орденом Ушакова I степени. Подводные лодки С-51, С-56 стали именоваться Краснознаменными. Капитану 2 ранга Г.И. Щедрину было присвоено звание Героя Советского Союза.

С февраля 1945 года боевые действия подводных лодок Северного флота фактически прекратились. Всего за время войны 47 подводных лодок, участвовавших в боевых действиях, совершили 424 боевых похода, в том числе 372 в целях борьбы с морскими перевозками противника. Лодки выполнили 260 торпедных атак, израсходовали 674 торпеды (70 % – по конвоям без прорыва охранения). В среднем на один потопленный транспорт расходовалось более четырех торпед. Средняя дистанция стрельбы составляла 10 кабельтовых. В начале войны стрельба производилась в основном одиночными торпедами, в дальнейшем часто применялись двух- и четырехторпедные залпы.

Большинство торпедных атак было проведено днем с использованием перископа. Отдельные атаки выполнялись по данным шумопеленгатора (особенно показательная атака подводной лодки М-201 в августе 1944 года) или с применением перископа и шумопеленгатора (перископно-акустические атаки). В 1943–1944 гг. было выполнено пять глубоководных атак со стрельбой торпедами с глубины 20–25 метров.

Минное оружие подводные лодки применяли для постановки минных банок на шхерных фарватерах, в узкостях, на выявленных путях движения конвоев противника. Было поставлено 886 мин, на которых подорвалось 12



транспортов противника. Для минных постановок подводные лодки совершили 46 выходов (1941 г. – 8, 1942 г. – 15, 1943 г. – 14, 1944 г. – 9).

В начале войны, в основном, применялся позиционный метод боевого использования подводных лодок. Впоследствии стало практиковаться крейсерство в ограниченных районах. К концу войны подводные лодки перешли на групповые действия. В практику вошло взаимодействие их с другими силами флота, и в первую очередь с разведывательной авиацией. По количеству потопленных транспортов подводные лодки вышли на первое место среди других сил Северного флота.

За успешные боевые действия подводные лодки С-101, С-104, Л-22 были награждены орденом Красного Знамени, лодка С-56 стала именоваться Гвардейской. Капитану 2 ранга И.Ф. Кучеренко было присвоено звание Героя Советского Союза.



Британские подводные лодки в Заполярье

В предвоенный период советско-английские отношения нельзя было назвать особенно теплыми из-за резких идеологических разногласий, но, именно в военно-морской области существовало определенное взаимопонимание.

После длительных переговоров 17 июля 1937 года было заключено советско-британское морское соглашение. Страны в 1938–1939 годах информировали друг друга о закладке и вступлении в строй новых кораблей, их названиях и составе вооружения.

В предвоенный период в Англии закуплены эхолоты для подлодок, гидрокомпасы, секстаны и т. д. Еще 15 июня 1941 британский премьер-министр У. Черчилль информировал президента США Ф. Рузвельта о том, что в случае войны Германии и СССР, он выступит за сотрудничество с Советским Союзом. За три дня до этого, 12 июня последовало указание военному ведомству от правительства Англии о формировании военной миссии. Она должна была находиться в постоянной готовности немедленно вылететь в Россию. Действительно, адмирал тыла Майлс с рабочим аппаратом прибыл в Москву уже 25 июня.

Вначале предполагалось, что в Арктике должна будет оперировать английская ударная группа из 2 крейсеров, 4 эсминцев, 3 тральщиков. Пункт базирования – либо Мурманск, либо архипелаг Свальбард (Шпицберген). Группу должен был возглавлять кэптен Р. Биван. Он лично провел рекогносцировку мест возможного базирования и доложил, что в Мурманске слаба противовоздушная оборона, а Свальбард непригоден для длительного пребывания кораблей, даже имея, как планировалось, плавучий тыл из 2 танкеров и 2 транспортов. В начале июля в штаб Северного флота прибыла английская военно-морская делегация.



В ее состав входили контр-адмирал Майлс, кэптен Вейберт, полковники авиации Берд,



Пирс и некоторые другие офицеры. Они изучили вопрос о возможности базирования английских кораблей и приема конвоев. Конечно, совсем обойти стороной советско-британские контакты в послевоенной мемуарной литературе было нельзя, но в то время, когда они создавались, хвалить что-либо «буржуазное» также было нельзя. В мемуарах адмирала Головки большой акцент сделан на «особые» английские вопросы группы Майлса – «можем ли мы организовать для английских матросов тюрьму на берегу, есть ли у нас дом терпимости» и т. д. На основании полученных докладов Адмиралтейство обратилось в советскую военную миссию в Лондоне с предложением отправить в Арктику 2 подводные лодки, которые будут базироваться на Полярное, как и советские. Подводные лодки планировалось использовать для борьбы на коммуникациях и прикрытия прибывающих конвоев. При этом английские лодки намечалось использовать не у побережья, а в более мористых районах. 20 июля вопрос был окончательно решен, и уже 26-го из Клайда вышла первая подводная лодка – «Tigris», а 1 августа курс на Кольский залив взяла вторая подводная лодка – «Trident».

Английские подводные лодки действовали парами. Когда первая пара ушла, на смену ей пришла вторая. 6 ноября лейтенант-командер Колвин привел в Полярное «Sealion», а 10 ноября лейтенант Райкес – «Seawolf». После короткого отдыха «Sealion» 14 ноября вышла в море и 18 ноября артиллерией расстреляла небольшой танкер, который шел в Киркинесс с бензином. «Seawolf» («Морской волк») – вышла 17 ноября в район Варде. 24 ноября подводная лодка заметила в Сьюльте-фьорде пароход. Во время атаки, проведенной из надводного положения, одна из торпед изменила курс и едва не попала в самую подводную лодку. По воспоминаниям подводников, она прошла мимо с шумом, напоминающим звук пикирующего бомбардировщика. Командир приказал открыть огонь из палубного орудия. Транспорт получил повреждения, но, не затонул. Во втором своем походе «Sealion» потопила норвежский пароход. Это была последняя победа английских подводных лодок, базирующихся на Кольский залив. Последний,



десятый поход выполнила «Seawolf» с 5 по 20 декабря. Погода стояла очень плохая, судоходство заметно уменьшилось, и одна единственная атака не увенчалась успехом.

21 декабря «Sealion» отправилась в Англию, попутно приняв участие в операции «Anklet» – рейд английских надводных кораблей на Лофотенские острова. Подводная лодка обеспечивала навигацию, стоя в Вест-фьорде с зажженными огнями. 5 января ушла домой и «Seawolf».

На смену пришла подводная лодка «Sturgeon», но она появилась в Полярном 11 января. Подводная лодка двигалась в охранении конвоя PQ-7, причем пришедшие вместе тральщики так же остались на Севере, а два эсминца ушли с обратным конвоем. Долго повоевать в Арктике «Sturgeon» не пришлось. В северные воды пришел «Tirpitz» и занял все внимание англичан. На Северном флоте о немецком линкоре узнали из директивы заместителя наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова, которая основывалась на английских данных. Подводники, возможно, получили сведения напрямую, так как упомянутая директива пришла на флот 20 января.

В тот же день согласно особому указанию наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова, две подводные лодки – «Trident», которая шла в Полярное, и «Sturgeon» – развернулись в завесе на выходе из Тронхейма. Причем это указание вызвано обращением Британского Адмиралтейства лично к Н.Г. Кузнецову с просьбой – впредь английские подводные лодки и некоторые советские использовать как «сторожей» против «Tirpitz». Английским подводным лодкам выделялся район: северная широта 20 градусов 46 минут на выходе из Тронхейма. Наши подводные лодки располагались в районе острова Рест. 21 января из Полярного вышли К-1 и К-3, образовав завесу севернее Тронхейма.



До 28-го числа английская подводная лодка находилась на позиции, затем перешла к западным берегам Норвегии и оттуда ушла домой. «Trident», не заходя в Полярное, вернулась после патрулирования



в Англию. В дальнейшем английские подводные лодки заходили в Полярное, но только для заправки горючим и короткого отдыха. 30 мая в охранении конвоя PQ-16 прибыли в базу «Trident» и «Seawolf». Две английские подводные лодки всегда включались в типовое охранение конвоя на Север России. Одна из их задач заключалась в потоплении поврежденных и оставленных командой транспортов. «Seawolf» простояла в Мурманске до отхода обратного конвоя, а «Trident» совершила короткий выход. 12 июня пл пошла на позицию, ограниченную координатами 70 градусов 40 минут – 71 градус 10 минут и 37 градусов 48 минут – 39 градусов 20 минут с задачей противолодочной обороны. Успеха поход не имел.

В целом в Арктике немцы в 1942 году потопили нашу подводную лодку М-175, а мы двумя годами позднее потопили германскую U639. Все остальные атаки подводных лодок против лодок закончились безрезультатно. Так 26 июня 1942 года на прикрытие конвоя QP-13 вышли наши К-22, К-2, Щ-403 и «Seawolf», позицию которым назначили в 150 милях севернее острова Фулей. 27 июня в море вышла «Trident» с задачей охранения конвоя до 25-го градуса и далее самостоятельно следовать в метрополию. Все английские лодки, кроме названий, во время войны имели из соображений скрытности тактический номер: «Tigris» – N63, «Trident» – N61, «Seawolf» – 47S, «Sealion» – 72S, «Sturgeon» – 73S. Из подводных лодок, участвовавших в боях на Северном флоте, погибла лишь «Tigris» 10 марта 1943 года. В том же году «Sturgeon» передала голландцам и переименовали в «Zeehond». Остальные подводные лодки находились в строю до конца войны.





В послевоенные годы Северный флот продолжал совершенствоваться – стал атомным, ракетноносным, океанским. В сентябре 1955 года впервые в мире в Белом море был произведен старт баллистической ракеты с подводной лодки, а в июне 1956 года первая подводная лодка Б-67 с баллистическими ракетами была принята в состав Северного флота. 1 июля 1958 года был поднят Военно-Морской

флаг на первой отечественной атомной подводной лодке К-3 (впоследствии получившей наименование «Ленинский комсомол»), 10 апреля 1959 года ПЛА К-3 вступила в состав Северного флота. В сентябре 1960 года произведен первый в мире пуск баллистической ракеты из подводного положения подводной лодкой Б-67. 17 июля 1962 года, совершив поход подо льдами Арктики, атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» впервые в истории всплыла в районе Северного полюса, где её экипаж водрузил Государственный флаг СССР и Военно-Морской флаг. Всего с 1962 года Североморский Подплав побывал на Северном полюсе и выполнял задачи в приполюсных районах более трехсот раз. В 1966 году отряд подводных лодок Северного флота совершил групповое кругосветное плавание, пройдя без единого всплытия 25 000 миль. В сентябре 1963 года две атомные подводные лодки Северного флота впервые в истории совершили переход подо льдами Арктики с Северного флота на Тихоокеанский флот.

Подводниками Северного флота с 1962 по 1996 годы было совершено более трехсот походов в приполюсные широты. Более двадцати пяти подводных лодок провели межфлотские переходы Северным морским путем с Северного на Тихоокеанский флот и с Тихоокеанского – на Северный.



На боевом счету Североморского Подплава – сотни дальних



океанских походов и напряженных Боевых служб, общая продолжительность которых по времени составляет более века, за кормой подводных лодок – более 6 миллионов морских миль.

В настоящее время атомные ракетные и торпедные подводные лодки составляют основу современного Северного флота. Северный флот – самый мощный из всех военных флотов России. Наличие этого флота позволяет России оставаться в числе крупнейших морских держав и заставляет ведущие западные государства считаться с ее национальными интересами.

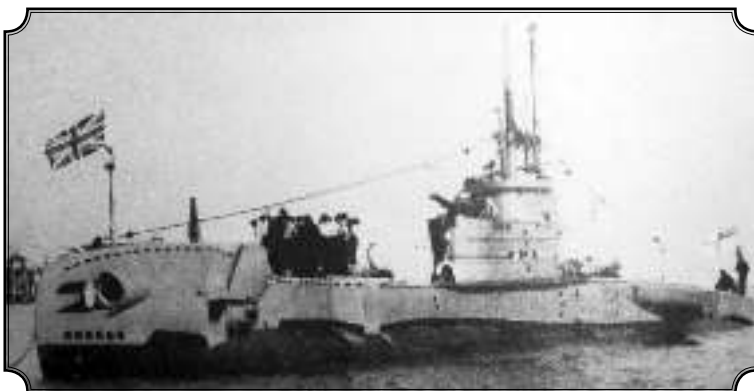




Британская подводная лодка «Tigris»



Британская подводная лодка «Seawolf»



Британская подводная лодка «Sturgeon»



**МАРТИРОЛОГ
ПОГИБШИХ
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
СЕВЕРНОГО ФЛОТА**





1915–1917

Подводная лодка №-2. 15 октября 1915 года сорвана штормовыми волнами с буксира парохода «Сергей Витте» и выброшена на берег острова Сосновец, где была разрушена прибоем.

Подводная лодка №-1. 26 апреля 1917 года в шторм навалилась на подводную лодку «Дельфин» и затонула в Николаевске-на-Мурмане. 28 июля 1915 года поднята и сдана на слом.

Подводная лодка «Дельфин». В апреле 1917 года была выброшена на берег штормом. Снята с камней и выведена из боевого состава.

1939–1945

Подводная лодка Щ-424. 20 октября 1939 года погибла в устье Кольского залива Баренцева моря в результате аварии (столкновение с рыболовным траулером РТ-43 «Рыбец»).

Подводная лодка Д-1 («Декабрист»). 13 ноября 1940 года затонула в Мотовском заливе Баренцева моря в результате аварии (погружение за предельную глубину).

Подводная лодка М-175. 10 января 1942 года потоплена в Баренцевом море севернее полуострова Рыбачий торпедой немецкой подводной лодки U-584.

Подводная лодка Щ-421. 9 апреля 1942 года потоплена в Баренцевом море торпедой подводной лодки К-22 из-за невозможности спасения после подрыва предыдущим днем на немецком минном заграждении «Ханнеслоре».

Подводная лодка Щ-401. 24–29 апреля 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе острова Фулей (Норвегия) на немецком минном заграждении М5.

Подводная лодка К-23. 12 мая 1942 года потоплена в Баренцевом море в районе Окс-фьорда севернее мыса Нордкин глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками U-1109.

Подводная лодка Д-3. 11–30 июня 1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее мыса Хьельнес (Норвегия) на немецком минном заграждении «III».



Подводная лодка М-176. После 20 июня 1942 года (точная дата не установлена) погибла восточнее мыса Скальнес (Норвегия) на немецком заграждении «V».

Подводная лодка М-173. 17 августа 1942 года погибла в Баренцевом море к северу от входа в Скульте-фьорд на немецкой mine или потоплена глубинными бомбами тральщика М11.

Подводная лодка К-2. 26.08–09.09.1942 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее мыса Нордкин на немецком заграждении «III».

Подводная лодка М-121. 8–14 ноября 1942 года погибла в Варангер-фьорде Баренцева моря на mine.

Подводная лодка К-3. 21 марта 1943 года потоплена в Баренцевом море в районе Ботс-фьорда глубинными бомбами немецких охотников за подводными лодками Uj1101, Uj1102, Uj1106.

Подводная лодка М-122. 14 мая 1943 года потоплена в бухте Цып-Наволок Баренцева моря в 12 милях севернее одноименного маяка бомбами 2 немецких самолетов FW190 из состава 14-го авиационного отряда 5-й истребительной эскадры. После войны подводная лодка обнаружена на грунте.

Подводная лодка М-106 («Ленинский Комсомол»). 5 июля 1943 года потоплена в Баренцевом море в районе Варде (Норвегия) тараном и глубинными бомбами немецкого охотника за подводными лодками Uj1217.

Подводная лодка Ш-422. 14 июля 1943 года потоплена в Баренцевом море в районе Варде глубинными бомбами немецких охотников за подводными лодками Uj1206, Uj1212, Uj1217.

Подводная лодка К-1. После 9 сентября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море на переходе из Полярного в район севернее мыса Желания (архипелаг Новая Земля).

Подводная лодка М-172. 2–11 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Варангер-фьорда на немецком минном заграждении «Шлюссакорд».



Подводная лодка Щ-403. 13–17 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Тана-фьорда на немецкой mine.

Подводная лодка М-174. 15–24 октября 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море в районе Варангер-фьорда на немецкой mine.

Подводная лодка С-55. 4–21 декабря 1943 года (точная дата не установлена) погибла в Баренцевом море севернее входа в Тана-фьорде на немецком минном заграждении «Koffergesakt».

Подводная лодка М-108. 28 февраля 1944 года погибла в Конгсей-фьорде Баренцева моря на немецкой mine.

Подводная лодка С-54. После 10 марта 1944 года (точная дата не установлена) погибла в Сюльте-фьорде Баренцева моря на немецкой mine.

Подводная лодка В-1 (бывшая английская «Sunfish»). 27 июля 1944 года ошибочно потоплена (принята за немецкую подводную лодку) в Норвежском море в 300 милях севернее Шотландских островов глубинными бомбами английским самолетом «Libereitor» из состава 86-й эскадрильи Берегового командования.

Подводная лодка Щ-402. 21 сентября 1944 года (предположительно) ошибочно потоплена (принята за немецкую подводную лодку) в Баренцевом море в 5, 5 милях севернее Гамвика торпедойсамолета А-20G «Boston» из состава 36-го минно-торпедного авиационного полка ВВС СФ.

1945–2011

Подводная лодка С-80. 27 января 1961 года затонула в Баренцевом море севернее полуострова Рыбачий в результате поступления воды внутрь прочного корпуса. 24 июля 1969 года подводная лодка поднята спасательным судном «Карпаты». Из-за невозможности ввода в строй была взорвана.

Подводная лодка Б-37, подводная лодка С-350. 11 января 1962 года подводные лодки затонули у пирса в Полярном в результате взрыва торпед на Б-37. Погибло 122 подводника на подводных лодках и на берегу. В 1962 году подводные лодки подняты и сданы на слом.



Подводная лодка атомная К-8. 12 апреля 1970 года затонула в Бискайском заливе Атлантического океана в 300 милях северо-западнее побережья Испании в результате аварии (внутренний пожар).

Подводная лодка атомная стратегического назначения К-219. 6 октября 1986 года затонула в Саргассовом море в 600 милях северо-восточнее Бермудских островов в результате аварии (взрыв ракеты и пожар).

Подводная лодка атомная К-278 («Комсомолец») – 7 апреля 1989 года затонула в Норвежском море в 100 милях юго-западнее острова Медвежий (Норвегия) в результате аварии (внутренний пожар).

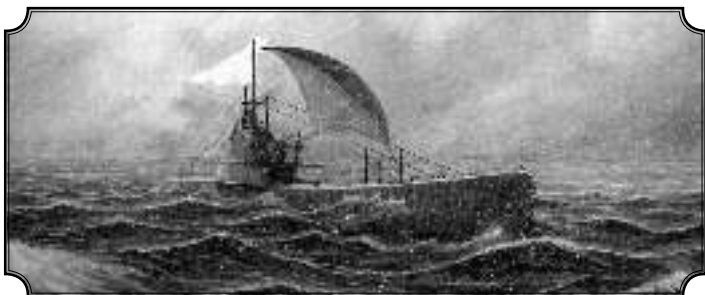
Подводная лодка атомная К-141 («Курск»). 12 августа 2000 года затонула в Баренцевом море в результате внутреннего взрыва. Погибло 118 подводников. 13 августа 2000 подводная лодка обнаружена и обследована на грунте, 8 октября 2000 года поднята.

Подводная лодка атомная К-159. 30 августа 2003 года затонула в Баренцевом море у северного побережья Кольского полуострова вблизи острова Кильдин в результате поступления воды внутрь прочного корпуса во время буксировки на утилизацию. В тот же день подводная лодка обнаружена на глубине 238 метров и обследована.





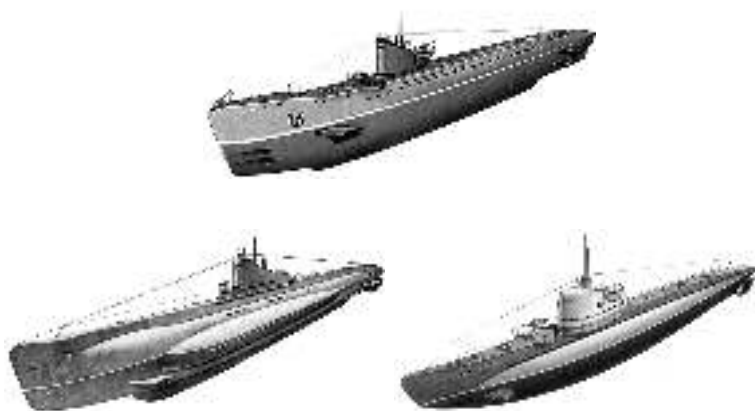
Б. Рыков. Подводная лодка «Дельфин» в Боевом походе



**Л. Акентьев. Подводная лодка Щ-421
под парусом после подрыва на мине**

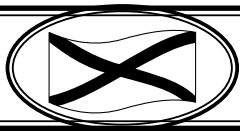


**Л. Акентьев. Бой подводной лодки К-3
с тремя немецкими сторожевиками**



**ПОГИБШИЕ
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
СЕВЕРНОГО
ПОДПЛАВА**





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА №-1



Заложена в мае 1912 года на судовой верфи Невского судомеханического завода в Санкт-Петербурге. Зачислена в списки кораблей Русского Императорского флота 29 августа 1914 года. Спущена на воду 3 августа 1914 года. Вступила в строй в сентябре 1914 года. С августа по сентябрь 1914 года проводились сдаточные испытания на Ладожском озере, куда подводная лодка была доставлена на барже. В конце ноября подводная лодка железнодорожным транспортом была перевезена в Ревель, откуда перешла в Балтийский порт к месту базирования. Летом 1915 года было принято решение о перебазировании подводных лодок №-1 и №-2 на Белое море для защиты Архангельска. После непродолжительного ремонта во второй половине июня подводные лодки своим ходом перешли из Балтийского порта в Петроград, затратив на переход 25 часов. 9 июля 1915 года поднятая на железнодорожную платформу, подводная лодка прибыла в Вологду, где была перегружена на баржу.

4 августа 1915 года подводная лодка прибыла в Архангельск и была включена в состав Охраны водного района Архангельского военного порта. Базировалась подводная лодка на село Взглавье в устье Северной Двины. В качестве базы использовался пароход «Феодосий Черниговский», а затем «С. Витте». В сентябре–октябре 1915 года было принято решение о перебазировании подводных лодок в Кольский залив. 11 октября подводные лодки №-1, №-2 и плавбаза «С. Витте» под конвоем вспомогательного крейсера «Василий Великий» в штормовую погоду начали переход в Кольский залив. После выхода в Белое море подводная лодка №-1 была взята на буксир вспомогательным крейсе-



ром «Василий Великий». Экипаж подводной лодки перешел на корабль – буксировщик. 15 октября 1915 года после выхода из горла Белого моря и поворота к Мурманску из-за штормовой погоды подводную лодку №-1 вернули в Архангельск. В июне 1916 года на ледокольном пароходе «Aisland» (впоследствии «Семен Челюскин») подводную лодку №-1 перевезли в Александровск (Полярное).

29 июня 1916 года подводная лодка №-1 исключена из Дивизиона подводных лодок особого назначения и зачислена в отряд обороны Кольского залива. Подводная лодка стояла или у причала, или у борта плавмастерской «Ксения» и сохранялась для обеспечения подготовки подводников. 5 декабря 1916 года подводная лодка перечислена в состав флотилии Северного Ледовитого Океана (СЛО).

26 апреля 1917 года во время шторма подводная лодка №-1 затонула в базе, получив серьезные повреждения от стоявшей рядом подводной лодки «Дельфин». Летом 1917 года была поднята. После осмотра ее признали негодной и 17 августа 1917 года предписали сдать в порт. 28 июля 1917 года подводная лодка сдана Мурманскому военному порту на хранение. 23 августа 1917 года исключена из состава флотилии СЛО. 25 августа 1917 года исключена из списков Русского Императорского флота.

ТТД подводной лодки №-1:

Главные размерения: длина – 20,38 метра, ширина – 2,18 метра, осадка – 1,8 метра. Водоизмещение – надводное/подводное 33,1/43,6 тонны. Силовая установка – 1 дизельный двигатель – 50 л.с.; 1 электродвигатель – 35 л.с. Скорость – наибольшая в надводном положении – 8 узлов; в подводном – 6 узлов. Запас топлива – 1,3 тонны (солярка)/аккумуляторные батареи 1 группа по 50 элементов – 810 А.ч. Дальность плавания – в надводном положении – 150 миль при 8 узлах; в подводном положении – 18 миль при 6 узлах. Вооружение – 2 навесных торпедных аппарата 457 мм. Экипаж – 1 офицер/7 нижних чинов. Глубина погружения – предельная – 40 метров.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА №-2



Заложена в мае 1912 года на судовой верфи Невского судомеханического завода в Санкт-Петербурге. Зачислена в списки кораблей русского императорского флота 29 августа 1914 года. Спущена на воду 21 августа 1914 года. Вступила в строй в сентябре 1914 года. С августа по сентябрь 1914 года проводились сдаточные испытания на Ладожском озере, куда подводная лодка была доставлена на барже. В конце ноября подводная лодка железнодорожным транспортом была перевезена в Ревель, откуда перешла в Балтийский порт к месту базирования.

Летом 1915 года было принято решение о перебазировании подводных лодок №-1 и №-2 на Белое море для защиты Архангельска. После непродолжительного ремонта во второй половине июня своим ходом перешли из Балтийского порта в Петроград.

В сентябре–октябре 1915 года было принято решение о перебазировании подводных лодок в Кольский залив. 11 октября подводные лодки №-1, №-2 и плавбаза «С. Витте» под конвоем вспомогательного крейсера «Василий Великий» в штормовую погоду начали переход в Кольский залив. После выхода в Белое море подводная лодка №-1 была взята на буксир вспомогательным крейсером «Василий Великий». Экипаж подводной лодки перешел на корабль-буксировщик. 15 октября 1915 года после выхода из горла Белого моря и поворота к Мурманску разыгравшимся штормом в районе маяка Сосновец подводная лодка №-2 была сорвана с буксира и потеряна.

Весной 1916 года подводная лодка была обнаружена в лагуне Святоносской бухты, куда она была выброшена



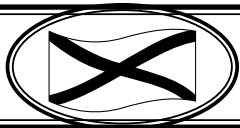
волнами. В начале мая 1916 года к месту нахождения подводной лодки прибыла команда, возглавляемая лейтенантом Шмидтом. Подводная лодка лежала на левом борту с креном 30 градусов, вертикальный и горизонтальные рули были сорваны, тяги их погнуты, с левого борта отогнуты листы прочного корпуса длиной около двух метров, по правому борту много вмятин. Внутри подводной лодки до крышки входного люка оказалась замерзшая сверху вода. В бункере оказалось много битого льда, затрудняющего доступ к подводной лодке.

Подводную лодку пытались поднять в течение всего года, однако все попытки оказались безуспешными. В итоге морской министр наложил резолюцию – *«подводную лодку надо исключить из списков – не стоит тратить деньги»*. 25 мая 1916 года ввиду невозможности восстановления исключена из списков судов Русского Императорского флота.

ТТД подводной лодки №-2:

Главные размерения: длина – 20,38 метра, ширина – 2,18 метра, осадка – 1,8 метра. Водоизмещение – надводное/подводное 33,1/43,6 тонны. Силовая установка – 1 дизельный двигатель – 50 л.с.; 1 электродвигатель – 35 л.с. Скорость – наибольшая в надводном положении – 8 узлов; в подводном – 6 узлов. Запас топлива – 1,3 тонны (солярка)/аккумуляторные батареи 1 группа по 50 элементов – 810 А.ч. Дальность плавания – в надводном положении – 150 миль при 8 узлах; в подводном положении – 18 миль при 6 узлах. Вооружение – 2 навесных торпедных аппарата 457 мм. Экипаж – 1 офицер/7 нижних чинов. Глубина погружения – предельная – 40 метров.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«ДЕЛЬФИН» (МИНОНОСКА №-113, №-150)



Русская подводная лодка начала XX века – первая подводная лодка из официально зачисленных в списки кораблей Российского флота. В 1903–1904 годах «Дельфин» достраивался и проходил испытания на Балтике, служил для подготовки первых русских подводников.

19 декабря 1900 года Морское ведомство организовало комиссию для разработки проекта подводной лодки в составе: главного инспектора кораблестроения Н.Е. Кутейникова, старшего помощника судостроителя И.Г. Бубнова (по кораблестроению); старшего инженер-механика И.С. Горюнова (по механике); лейтенанта М.Н. Беклемишева (по электротехнике).

Работы над проектом «миноносца №-113» велись в Опытном судостроительном бассейне и имели статус секретных. Для сокращения расходов на строительство размеры подводной лодки были по возможности уменьшены. Глубина погружения была назначена в пятьдесят метров с двойным запасом прочности. Для обеспечения лучшей обтекаемости при сохранении минимальных размеров и массы была выбрана однокорпусная конструкция веретенообразной формы. В мае 1901 года И.Г. Бубнов доложил МТК о завершении проектирования, 3 июня состоялось заседание МТК, на котором проект был признан *«настолько разработанным по корпусу, что к постройке можно приступить безотлагательно...»*. При этом проектирование различных механизмов ещё не было завершено.

5 июля было подписано распоряжение о постройке. «Миноноска №-113» был заложена в июле 1901 года на специально оборудованном стапеле рядом с большим эллингом. Во время строительства проект был доработан: в средней части корпуса была изготовлена рубка высотой



около семидесяти сантиметров с массивным герметичным люком, на крышке которого был установлен клептоскоп, выдвигавшийся на два метра. В носу и корме было установлено по небольшой мачте для подъёма флагов.

Экипаж подводной лодки был сформирован Беклемишевым к февралю 1902 года путём отбора из числа добровольцев. Штат экипажа был аналогичен подводным лодкам Холланда: командир, его помощник и восемь квартирмейстеров: двое рулевых, четверо специалистов минного дела и двое машинистов.

В марте 1902 года «миноноска №-113» была зачислена в списки флота как «Миноносец №-150». Командиром был назначен М.Н. Беклемишев, его помощником – А.О. Гадд. В мае 1903 года «Миноносец №-150» был спущен на воду и начал подготовку к испытаниям на электромоторах.

8 июня 1903 года начались ходовые испытания, была развита скорость в пять узлов. Во время первого погружения одержать подводную лодку на заданной глубине не удалось, и она воткнулась в дно. После успешного всплытия по свидетельству мастерового М.В. Стецюра вышедшие из лодки Бубнов и Беклемишев сняли фуражки, перекрестились, и кто-то из них произнёс *«Ну, вот, слава Богу, и поплавали под водой...»*.

По результатам испытаний гребной винт был заменён на винт регулируемого шага, увеличили площадь горизонтальных рулей. 4 июля – 9 августа на миноносец были установлены бензиновый двигатель надводного хода, дополнительная осушительная помпа, рулевой мотор, рубочный люк был оборудован противовесом. 11 августа подводная лодка вышла на ходовые испытания под бензиновым двигателем, в результате чего сразу же была установлена необходимость переделки или замены гребного винта. 7 октября «миноносец №-150» был отнесён к судам III ранга и вошёл в состав Балтийского флота.

14 октября ходовые испытания были окончены, «миноносец №-150» был поставлен на суше на территории Балтийского завода для зимовки. Во время зимнего периода продолжались доработки как корпуса, так и механизмов корабля.



31 мая 1904 года «миноносец №-150» получил наименование «Дельфин». 16 июня 1904 года во время занятий с экипажем по погружению из-за несвоевременного закрытия рубочного люка и паники экипажа на поступление через него воды, подводная лодка

затонула у западной стенки Балтийского завода. Из 36 человек спастись смогли 24. Авария произошла из-за особенностей конструкции. При заполнении балластных цистерн воздух из них стравливался внутрь подводной лодки и поэтому люк нужно было закрывать в последний момент перед уходом судна под воду. 18 июня подводная лодка поднята и после ремонта 15 ноября отправлена во Владивосток для участия в Русско-японской войне.

В конце 1904 года «Дельфин» перевезён по железной дороге во Владивосток. За время Русско-Японской войны семнадцать дней провёл в море, в том числе совершил Боевой поход продолжительностью восемь суток. Первый выход в море состоялся 28 февраля 1905 года. Вместе с подводными лодками «Сом» и «Касатка», «Дельфин» неоднократно принимал участие в Боевом патрулировании в районе бухты Преображения, но встреч с японскими кораблями не было. 5 мая для проведения ремонтных работ на подводной лодке производили вентиляцию (для удаления паров бензина), тем не менее произошёл взрыв и подводная лодка затонула (погиб один человек). При подъеме подводной лодки произошёл взрыв гремучих газов и при следующих подъемах эти взрывы повторялись. Капитальный ремонт подводной лодки закончился в конце 1905 года, уже после окончания Русско-Японской войны. 9 декабря 1914 года при зарядке аккумуляторной батареи с транспорта «Ксения» на подводной лодке произошёл взрыв. До мая 1916 года подводная лодка была в составе отряда подводных лодок Сибирской флотилии. 22 мая подводную лодку отправили из Владивостока в Вологду по железной дороге, перегрузили на баржу и доставили в Александровск (Поларный).



К весне «Дельфин» привели в состояние Боевой готовности, однако в море выходить ему не пришлось – в начале апреля с обеих подводных лодок дивизиона по приказу начальника Кольского района сняли команды для приведения в порядок механизмов на кораблях дивизиона сторожевых катеров. Надзор за подводными лодками поручили команде «Ксени».

В ночь с 25 на 26 апреля поднялся сильный шторм. Волны выбили кранцы между корпусами и подводную лодку №-1 повредило ударами об ограждения горизонтальных рулей «Дельфина». Подводную лодку №-1 успели перетянуть ближе к берегу, где она и затонула, а «Дельфин», не смотря на распаштанные сальники, удалось удерживать на плаву, лишь нижняя часть якоря гребного электромотора побывала в воде. Лодку подготовили к обсушке, но через два дня командующий флотилией Северного Ледовитого океана обратился в Морской Главный Штаб с предложением признать обе подводные лодки окончательно не пригодными для боевой службы. Из Петрограда ответили, что их можно пока использовать для обучения команд подводных лодок тип «АГ», прибывающих из Америки на Север, но частью подводников укомплектовали корабли дивизиона сторожевых катеров.



После февральской революции в дивизионе создали комитет, который на собрании 8 июня принял обращение к подводникам Балтики «...с просьбой перевода оставшегося личного состава в полном составе на лодке Балтийского моря». Туда же предлагалось отправить ценное оборудование. Приказом Морского министра от 10 августа 1917 года подводные лодки №-1 и «Дельфин» предписывалось сдать к порту, в этот же день был подписан приказ о расформировании дивизиона. 23 августа обе подводные лодки исключили из списков флота. Часть оборудования «Дельфина» отправили на Балтику, часть осталась на Севере. Не сохранилась и серебряная закладная доска – её забрал один из офицеров, позднее эмигрировавший. Корпус подводной



лодки отбуксировали в Мурманск и оставили на береговой полосе территории торгового порта.

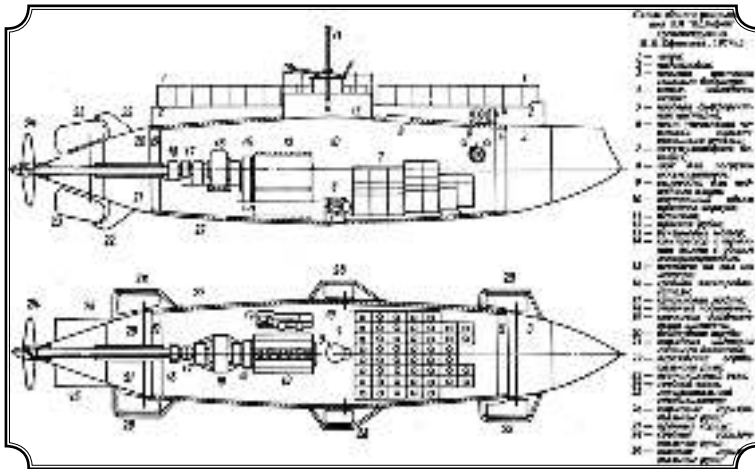
После окончания гражданской войны известный подводник Л.А. Белецкий обследовал Мурманский порт и поднял вопрос о дальнейшей судьбе «Дельфина». В рапорте командира дивизии подводных лодок Балтийского моря Я.К. Зурабова на имя командующего флотом говорилось: *«...крайне желательно... дедушку русского подводного флота спасти от разрушения и хранить с почётом, как хранят в Киле немцы первую лодку своего знаменитого изобретателя Бауэра»*. Зурабов просил указаний на перевозку корпуса «Дельфина» в Петроград. Ответ штаба флота, полученный в начале февраля 1921 года обескураживал: *«...подлодка «Дельфин» уже продана Латвии и в введении Моркома не находится, интерес к ней, как к историческому памятнику отходит на второй план под давлением более важных... боевых интересов, экономического кризиса и расстройств транспорта...»*.

Через несколько лет корпус первой русской боевой подводной лодки «Дельфин» сдали на слом.

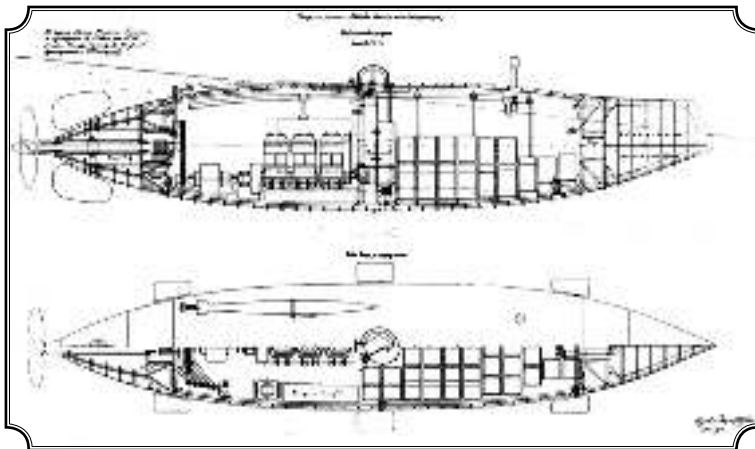
ТТД подводной лодки «Дельфин»:

Водоизмещение: надводное/подводное – 113/135 тонн. Размерения: 19,6х3,6х3,2 метра. Запас плавучести 8,7 %; глубина погружения 26 метров. Скорость: надводная/подводная – 8,5/4,5 узла. Дальность плавания в надводном положении под электромотором (120 л.с.): 60 миль на 5 узлах. Дальность плавания на бензиновом моторе (300 л.с.) установить не удалось из-за его бесконечных поломок (расчетная дальность – 240 миль). Вооружение: 2 рамочных торпедных аппарата Джевецкого под 457-мм торпеды Шварцкопфа. Экипаж: двенадцать человек.





Проектный чертеж подводной лодки «Дельфин»



Подлинный чертеж подводной лодки «Дельфин»



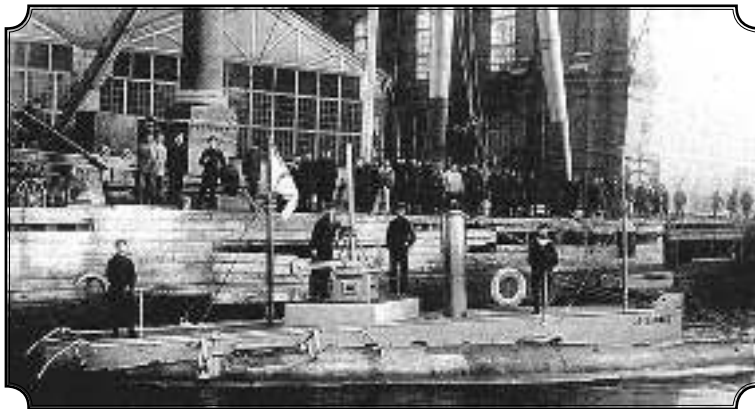
**Подводная лодка «Дельфин» (Миноноска №-150)
подходит к царскому павильону. 16 августа 1903 года**



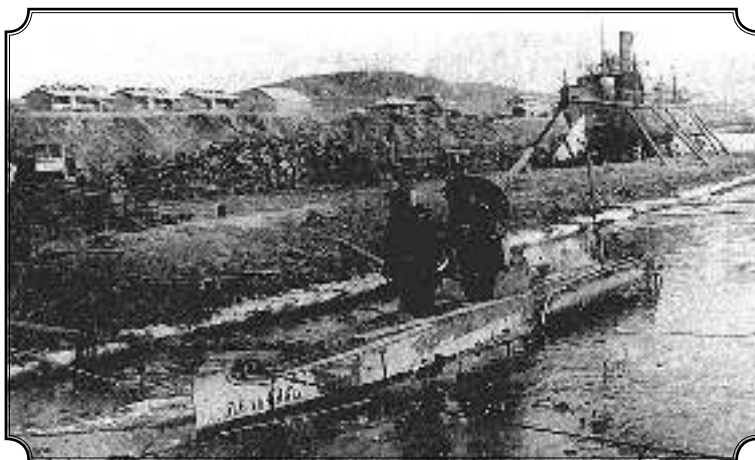
**Подводная лодка «Дельфин» (Миноноска №-150) у пристани царского
павильона. Капитан II ранга М.Н. Беклемишев отдает рапорт
императору Николаю II. 16 августа 1903 года**



Подводная лодка «Дельфин»



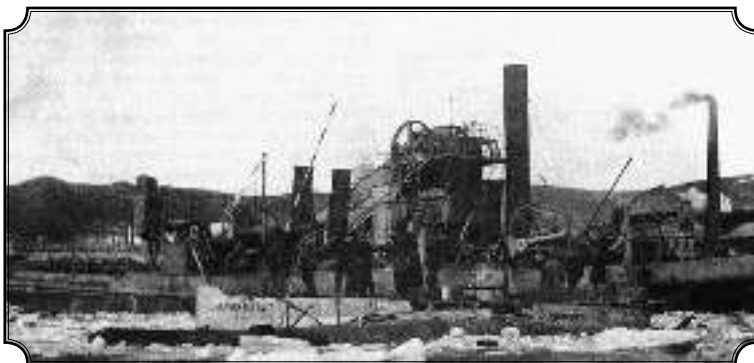
1903 год, май. Санкт-Петербург



1916 год, Александровск

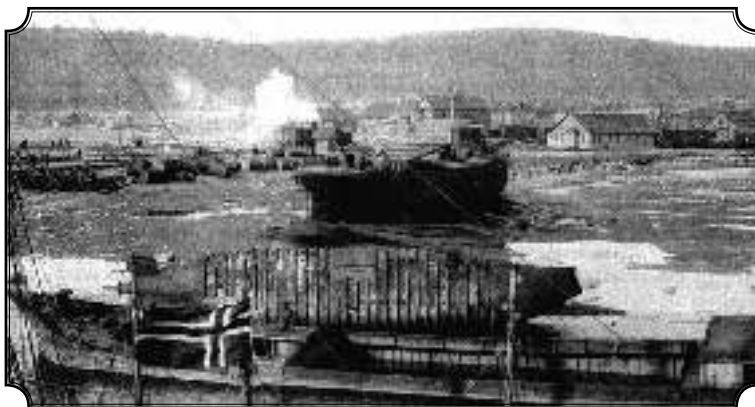


Подводная лодка «Дельфин» в море



**Подводная лодка «Дельфин»
Конец 1916 года, Мурманск**





На осушке за деревянным причалом – корпус первой русской боевой подводной лодки «Дельфин». Мурманский порт. 1917 год



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-424



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 17 декабря 1934 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 260 как Щ-312. 27 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду. 15 декабря 1935 года подводная лодка получила обозначение «Щ-321» и 17 июля 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года Щ-321 начала переход с Балтики на Север по Беломоро-Балтийскому каналу. 21 июня 1939 года подводная лодка, получив 17 июня новый тактический номер «Щ-424», вошла в состав Северного флота.

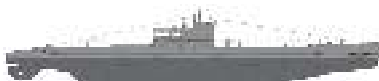
20 октября 1939 года у острова Торос в Кольском заливе выходящая в дозор подводная лодка столкнулась с рыболовным траулером РТ-43 Мурманрыбфлота. Удар пришелся в левый борт подводной лодки в район рубки. Через три минуты Щ-424 затонула на глубине двести пятьдесят метров, унеся с собой жизни тридцати двух членов экипажа. Спаслось семь человек, в том числе, командир подводной лодки капитан 3 ранга К.М. Шуйский. Так как, по мнению следствия, вина командира подводной лодки и капитана траулера была обоюдной, они оба предстали перед судом и были приговорены к высшей мере наказания. К.М. Шуйскому расстрел заменили на десять лет лагерей, после начала Великой Отечественной войны он был освобожден, и принимал участие в войне командиром подводной лодки Щ-403.

По неподтвержденным данным подводная лодка Щ-424 обнаружена в ноябре 2014 года.



ТТД подводной лодки Щ-424:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размеры: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормальный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/ подводная – 14.1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при 8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм носовых торпедных аппарата; 2 533-мм кормовых торпедных аппарата; 10 533-мм торпед; 2–45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Д-1 («ДЕКАБРИСТ»)



Подводная лодка I серии заложена 5 марта 1927 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под строительным номером 177. 3 ноября 1928 года подводная лодка спущена на воду, и 12 ноября 1930 года вступила в строй. 18 ноября 1930 года Д-1 вошла в состав Морских сил Балтийского моря. Осенью 1932 года подводная лодка подверглась специальным научно-исследовательским испытаниям для точного выявления её тактико-технических элементов. Испытания показали, что Д-1 не уступает аналогичным подводным лодкам Англии и США того же периода постройки.

Летом 1933 года «Декабрист» в составе ЭОН-1 по построенному Беломоро-Балтийскому каналу переведена на Север, и 5 августа 1933 года вошла в состав Северной военной флотилии. Во время перехода 21 июля 1933 года в Сорокской губе Белого моря подводную лодку посетили И.В. Сталин, С.М. Киров, К.Е. Ворошилов. В сентябре 1934 года подводная лодка получила литерно-цифровое обозначение «Д-1», но прежние наименования продолжали употреблять как в повседневной жизни, так и в официальных документах.

В 1935 году Д-1 совместно с Д-2, в тяжелых метеорологических условиях совершила переход к Новой Земле, вернувшись из похода, участвовала в тактических учениях. В августе 1936 года «Декабрист» совместно с Д-2 посетила Новую Землю и, пройдя проливом Маточкин Шар, вошла в Карское море. 21 сентября 1938 года Д-1 вышла из Полярного по маршруту: Цып-Наволок – остров Вардё – мыс Нордкап – остров Медвежий – остров Надежды – остров Междушарский (Новая Земля) – остров Колгуев – мыс Канин Нос – мыс Святой Нос – остров Кильдин. Поход продолжался более 44 суток.



В ходе Советско-финской войны Д-1 совершила два Боевых похода. Третий Боевой поход состоялся после окончания войны (27 марта – 7 апреля 1940 года): подводная лодка несла дозорную и разведывательную службу в районе Нордкап-Вардё, прикрывая эвакуацию частей 14-й армии из Петсамо в Мурманск.

13 ноября 1940 года Д-1 вышла из Полярного и взяла курс в Мотовский залив для выполнения курса учебно-тактических задач. Подводной лодке предстояло провести учебную торпедную атаку судна. Для проведения учений была выделена плавбаза «Умба». В 13.26. командир подводной лодки доложил по радио о готовности к выполнению учебной задачи. Это была последняя радиограмма «Декабриста». Через 4 минуты подводная лодка погрузилась под перископ по пеленгу 335° на расстоянии 10 миль от маяка Выев-Наволок и начала движение курсом 270° . В 13.45. по пеленгу 160° от мыса Шарапов в дистанции 17 кабельтов пост СНИС наблюдал движение перископа подводной лодки курсом 225° .

После того, как Д-1 успешно выполнила поставленную задачу, плавбаза ушла в Полярное. С этого момента о подводной лодке не было никаких вестей. Вечером этого же дня, когда Д-1 в назначенное время не вышла на связь, начались поиски пропавшей подводной лодки. На следующий день гидросамолет МБР-2 обнаружил в месте погружения Д-1 крупные пятна соляра.

На Север приехала комиссия под руководством второго заместителя Наркома ВМФ по судостроению адмирала Л. Галлера. По итогам ее работы был сделан вывод: *«Декабрист» погиб вследствие разрушения прочного корпуса после погружения ниже предельной глубины*. Это могло произойти либо из-за заклинки лодочных горизонтальных рулей, либо из-за ошибки экипажа. Но действительную причину катастрофы можно было установить только при подъеме подводной лодки или ее внешнем осмотре. Более того, комиссия признала уровень боевой готовности сил Северного флота низким. Все североморские корабли поставили на прикол, и они приступили к боевой подготовке, стоя на якорю и на швартовах.



Командующий Северным флотом контр-адмирал А. Головкин не согласился с обвинениями в адрес экипажа Д-1. В апреле 1941-го, после окончания зимних штормов, на Северном флоте начались подготовительные работы к подъему затонувшей подводной лодки. Первым здесь должно было стать проведение учения для аварийно-спасательного отряда Северного флота. Скорее всего, подготовка шла именно к подъему «Декабриста». Сам факт подготовки учения для североморских спасателей говорит о том, что контр-адмирал А. Головкин знал глубины в районе гибели подводной лодки и их доступность для длительной работы водолазов в условиях ледяной воды Баренцева моря. В те годы это означало, что глубина в месте катастрофы не превышает ста метров, Командующий СФ считал, что катастрофа произошла или близ острова Большой Арский, или у мыса Выев-Наволоок, но никак не на больших глубинах в северной части Мотовского залива.

Спасательная операция закончилась неудачно. Один из судоподъемных понтонов разорвал оплетку и выскочил на поверхность. Подводная лодка Щ-404, исполнявшая роль «затонувшей подводной лодки», после мгновенного падения на грунт Кольского залива также быстро выскочила на поверхность.

15 ноября корабли Северного флота, производящие поиск пропавшей подводной лодки, обнаружили здесь же обломки досок от аккумуляторных ящиков, сосновый брус и другие предметы, которые специальной экспертной комиссией опознаны как принадлежащие «Декабристу».

При тралении района погружения подводной лодки 18 ноября в 15–18 кабельтовых от острова Большой Арский придонный трал тральщика, производящего поиск, оборвался, а металлоискатель показал наличие в этом месте большого количества металла. Еще одна точка, где на дне был обнаружен большой металлический предмет, находилась в 18–20 кабельтовых от береговой черты мыса Выев-Наволоок. 26 ноября 1940 года поисковые работы были прекращены.





Возможными причинами гибели «Декабриста» органы НКВД, проводящих расследование происшествия, назывались: отказ в работе механизмов при погружении, в результате чего подводная лодка оказалась раздавленной на глубине, достигающей в месте предполагаемой гибели 200–300 метров, а также взрыв снарядов или торпед на подводной лодке в результате неправильного их хранения. Второму варианту уделялось особое внимание, так как в январе 1940 года на Д-1 был случай падения со стеллажей двух снарядов из-за плохого крепления. Кроме того, было отмечено, что в день гибели «Декабриста» предполагаемый курс подводной лодки был изрезан в разных направлениях курсами других кораблей. Показаниями флагманских специалистов штаба Бригады подводных лодок, командиров и краснофлотцев погибшей подводной лодки, которые по разным причинам остались на берегу, установлено, что Д-1 совершенно не была подготовлена к выполнению поставленной учебной задачи, так как провела последнее погружение за три месяца до катастрофы и имела перерыв в боевой подготовке. Из экипажа Д-1 при штатном расписании 10 офицеров, 15 старшин и 28 матросов, подводная лодка вышла на выполнение задачи без 12 человек (трех офицеров, трех старшин и командиров отделений и шести матросов). Среди находившихся на борту Д-1 семеро служили на корабле всего полтора месяца, а двое – лишь по 3 дня. Так или иначе, причина гибели «Декабриста» до сих пор точно не установлена. Катастрофа Д-1 крайне неблагоприятно отразилась на системе боевой подготовки подводных лодок. Были введены ограничения по районам её проведения, а так же по глубине погружения, что не давало командирам и экипажам подводных лодок в полной мере отрабатывать боевые задачи накануне тяжелых испытаний Великой Отечественной войны.

Вместе с подводной лодкой погиб 51 моряк-подводник.

По непотвержденным данным подводная лодка Д-1 обнаружена на грунте в ноябре 2014 года.



ТТД подводной лодки Д-1:

Водоизмещение (надводное/подводное): 989/1384,6 тонн. Размеры: длина – 76,6 метра, ширина – 6,4 метра, осадка – 3,8 метра. Скорость хода (надводная/подводная): 11,3/8,7 узлов. Дальность плавания: над водой 4700 миль при 8,9 узлах, под водой 125 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизелей 2х1100 л.с., электромоторов 2х525 л.с. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (14 торпед), одно 102-мм, одно 45 мм орудия. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 53 человека.



Р.С. Через семьдесят два года после катастрофы с подводной лодкой Д-1 продолжают возникать вопросы. Правда, без осмотра погибшей подводной лодки дать на них точные ответы не представляется возможным, но выдвинуть хотя бы приблизительные версии – вполне реально. Причин, а уж тем более версий гибели «Декабриста» может быть несколько. Официальная версия гибели подводной лодки – это погружение за предельную глубину погружения по вине личного состава экипажа или из-за неисправности горизонтальных рулей. Она действительно могла иметь место, но слишком уж очевидна и поверхностна и потому – наиболее доступна. Но почему же о гибели подводной лодки в нашей стране все молчат уже семьдесят три года? Почему истинные причины гибели подводной лодки до настоящего времени остались в тайне или никого не интересуют?

Реальнее всего способствовало в ноябре 1940 года сохранению в тайне истинных причин гибели Д-1 – политика. 12 ноября 1940 года, начались германо-советские переговоры в Берлине о перспективах дальнейшего сотрудничества и межгосударственных отношений. Здесь каждая из сторон проверяла надежность своего Союза, заключенного в 1939 году.



Кроме того, советское руководство хотя бы внешне стремилось продемонстрировать миру свой нейтралитет в развязанной Гитлером мировой войне, в частности – организации гитлеровцами экономической блокады британских островов.

Для этого руководство СССР всемерно стремилось сохранить тайну «Basis Nord» – секретного опорного пункта Kriegsmarine в глубоком тылу у Великобритании. И скорейшая ее разгадка (даже приблизительная) серьезно ускорила объяснение необходимости столь позднего и внепланового, ставшего последним, учебного выхода в море Д-1. Затем могут дать разгадку сразу нескольких «сопутствующих» тайн того времени, которые тесно связаны между собой. Например, «сопутствующей» тайной «Basis Nord» уже давно остается операция Kriegsmarine «Fall Grjn».

По крайней мере для оперативного разведывательного центра Великобритании одновременная проводка крейсера «Komet» и советской подводной лодки Щ-423 откровенно «проявила» существование некой связи тайной нацистской базы на Кольском полуострове с внезапным появлением на Тихом океане германских кораблей-рейдеров и подводных лодок.



Одним из важнейших элементов прорыва англичанами германской морской блокады должна была стать «нейтрализация» тайной базы нацистов на Кольском полуострове. Ведь именно в ноябре 1940 года на Тихом океане появились беспощадные нацистские охотники за транспортом стран Британского союза. Не секрет, что даже непроверенная информация о подготовке и предстоящем выходе надводного рейдера в море представляет большую угрозу для любой воюющей страны мира, особенно если эта страна – островная Великобритания.

Во-первых, на поиски каждого нацистского рейдера приходится выделять в различные океанские районы несоизмеримо большие силы Королевского флота. Во-вторых, приходится все торговые суда сводить в конвой, прикрывать их боевыми кораблями, вне зависимости от района



перехода, а в охранение транспортов и танкеров (в зависимости от ценности грузов) включать даже линейные силы. В-третьих, собираемые в конвой торговые суда с ценными грузами длительное время вынуждены простаивать в портах погрузки, ожидая общего сбора и выхода всего конвоя.

Внеплановая подготовка Д-1 в Мотовском заливе английскими разведчиками могла быть воспринята как подготовка в «Basis Nord» новой «нацистской» подводной лодки, готовящейся для действий на тихоокеанских коммуникациях стран Британского союза. К этому времени о местонахождении «Базис Норд» британская разведка знала с высокой достоверностью – от захваченных в плен моряков из экипажей судов снабжения и метеосудов. Тем более что и сам район Мотовского залива английские разведчики знали неплохо: еще в 1930-е годы боевые корабли Королевских ВМС, охранявшие в Баренцевом море британских рыбаков, пополняли здесь запасы пресной воды и отстаивались в непогоду. Только в марте-апреле 1930 года, по сводкам Главного управления погранохраны и войск ОГПУ, английский легкий крейсер «Katedio» заходил в Мотовский залив более пяти раз, «исчезая» здесь почти на двенадцать часов. Более того, в августе 1937 года иностранная подводная лодка всплыла в надводное положение в Екатерининской гавани, прямо на глазах у краснофлотцев, строивших береговую казарму будущей Главной базы Северного флота. После обнаружения советским катером она погрузилась под перископ и ушла из Кольского залива. Позднее выяснилось, что ранее на мурманское побережье она высадила разведывательную группу, а затем незаметно для советских наблюдателей сняла разведчиков. Появление в районе Кольского или Мотовского заливов 13 ноября 1940 года британского подводного «охотника», который бы искал здесь подводные лодки Krigsmarine, совершенно реально. Как и то, что вполне реально могло произойти его случайное подводное столкновение с «Декабристом». О том, что тайная база нацистов в Западной Лице еще в сентябре официально закончила свою деятельность, на Британских островах не подозревали.

Как предполагаемые версии гибели Д-1 можно предположить:



– гибель Д-1 на минах, поставленных англичанами в советских территориальных водах (в Мотовском заливе или на входе в губу Большая Западная Лица). Правда, в зависимости от заинтересованности сторон эти мины могли быть как германскими из оборонительного заграждения «Базис Норд», так и английскими, установленными против кораблей, находившихся в секретной базе нацистов.



– командир неизвестной подводной лодки, чей перископ в 13.45 13 ноября 1940 года заметили наблюдатели поста Шарапов, возможную встречу в Мотовском заливе плавбазы «Умба» с подводной лодкой Д-1 посчитал подготовкой новой группы подводных лодок Krigsmarine для перехода на Дальний Восток или в Атлантику.

Сегодня есть все основания говорить о том, что Д-1, как «германская подводная лодка», могла быть торпедирована английской подводной лодкой – «охотником». Правда, приходится учитывать, что береговые наблюдатели или артиллеристы на ближайшем мысу Выев-Наволок при этом должны были не только услышать взрыв, но и увидеть почти двенадцатиметровый водяной султан или хотя бы яркую вспышку от взрыва. Однако они ничего не слышали и не видели и включились в поиски пропавшей подводной лодки только по команде от начальника штаба Северного флота.

– не исключено, что Д-1 погибла в результате ликвидационных мероприятий «Basis Nord». Для обеспечения скрытности эвакуация имущества базы должна была проводиться в период осенних штормов под покровом темноты. Особо способствовала этому наступающая полярная ночь, которая значительно сократила светлое время. Выход германских судов из Мотовского залива во время вечерних сумерек позволял немцам до рассвета выйти за пределы советских территориальных вод и надежно «оторваться» от побережья Кольского полуострова.



18 ноября в докладе командующего Северным флотом наркому ВМФ (по факту гибели подводной лодки) ничего не говорилось о выходящих судах, а также о судах или кораблях, которые, получив повреждения, могли вернуться в одну из бухт Мотовского залива (в том числе и в губу Большая Западная Лица). Для каждого из этих судов Д-1, после выполнения учебной задачи поднимаясь в надводное положение перед германским транспортом, в темноте, благодаря заметному смещению к корме ограждения прочной рубки, могла легко сойти за британскую подводную лодку, а спутать гражданскому моряку советский «Декабрист» с английской подводной лодкой тип «Proteus», «U» или «Н», даже днем было совсем несложно. Скорее всего, если это был таран, то он был случайным. За то, что немцы не знали о потоплении Д-1, говорит следующее: 30 апреля 1941 года германский военно-морской атташе подготовил доклад в Генеральный штаб о наличии в составе Северного флота трех подводных лодок тип «Д».

При этом данный доклад содержал самую последнюю информацию о военных флотах Советского Союза и имел высокую достоверность. На его страницах не были учтены лишь перемещения советских кораблей, начиная с лета 1940 года: прибытие на Север двух новейших советских подводных лодок типа «К», уход в Ленинград на ремонт североморской подводной лодки «Народоволец» и гибель «Декабриста». Этот доклад прямо указывает, что у командования *Kriegsmarine* данных о происшествии в Мотовском заливе 13 ноября 1940 года не было. Значит, либо столкновение осталось не заметным для экипажа иностранного корабля, либо столкнувшийся с Д-1 корабль не дошел до своей базы и может находиться недалеко от «Декабриста». Тральщики с металлоискателем 18 ноября в районе мыса Выев-Наволоок (в двадцати кабельтовых от берега) обнаружили еще один большой металлический объект. Отсутствие данных обследования пока позволяет предположить, что здесь может находиться английская подводная лодка (либо германское судно), случайно столкнувшаяся с Д-1 и затем – затонувшая.



– случайный подрыв Д-1 на плавающей мине. По данным штаба Северного флота, из более чем четырехсот морских мин, выставленных советскими кораблями на подходах к порту Петсамо и у западной части полуостровов Средний и Рыбачий в январе 1940 года, к концу года каждая пятая была обнаружена сорванной с якоря и дрейфующей под воздействием ветра и волн. Только за период с 8 февраля по 15 ноября 1940 года в район Мотовский залив – Кильдинский плес было вынесено одиннадцать плавающих мин. Тем более что с 6 по 11 ноября 1940 года над полуостровом Рыбачий бушевал сильнейший ураган. Морские мины, поставленные у его побережья с целью защиты от возможной высадки десанта, могли сдрейфовать к берегам любой из бухт Рыбачьева и Среднего или к южному побережью материка. Исходя из этого, нельзя полностью исключить случайный подрыв Д-1 на плавающей мине, хотя отсутствие водяного столба, вспышки и собственно звука взрыва делает эту версию маловероятной.



– ошибка в определении места и попадание в противолодочную ловушку. Во Время Первой мировой войны британским кораблям был выделен район северо-западнее Иоканьги. Когда к мурманским берегам зачастили германские подводные лодки, то на Иоканьгском рейде англичане поставили противолодочные сети для защиты базировавшихся здесь английских кораблей во главе с крейсером «Ifigenij». После погружения Д-3 попала в противолодочную сеть, не обозначенную на картах, и мгновенно лишилась под водой возможности двигаться вперед и управляться по глубине. Д-1 могла иметь ошибку в определении места более двух миль к югу и, соответственно, реальную возможность попасть в противолодочную ловушку, из которой она уже не смогла выбраться. Ловушкой для «Декабриста» могли стать также узкая расселина между каменными глыбами на грунте и скальный «kozyрек» на южном побережье Мотовского залива (не обозначенный на морских картах), куда подводная лодка могла попасть из-



за все той же навигационной ошибки. Правда, причины катастрофы, приведенные в данной версии, очень и очень слабы и до настоящего времени не имеют ни одного практического подтверждения.

– гибель Д-1 при выполнении специального задания. Более полувека существует еще одна точка гибели Д-1, которая обозначена... более чем в пятистах милях от Мотовского залива. Она находится в южной части Баренцева моря, приблизительно в девяноста пяти милях от северной оконечности острова Колгуев и от полуострова Гусиная Земля (архипелаг Новая Земля).

Пока преждевременно утверждать, что во время ухода из Мотовского залива для выполнения специального задания Д-1 погибла за пределами Мотовского залива. Для этого еще необходимы серьезное исследование и работа в закрытых архивах РФ.



Вскоре началась Великая Отечественная война, и об исчезнувшей подводной лодке забыли. Но и после 1945 года об исчезновении «Декабриста» старались не вспоминать даже маститые историки, а североморские ветераны в своих мемуарах уделяли давней катастрофе не более одной строки. На Северном флоте вновь заговорили о «Декабристе» только в 1984 году, когда в Заполярье пришло новое спасательное судно «Георгий Титов», имевшее на вооружении обитаемые глубоководные аппараты и телевизионные буксируемые искатели.

Но, лишь в 1990 году Командующий СФ адмирал Ф. Громов решил провести подводный поиск в районе гибели Д-1. Инициатором этой операции стала флотская газета «На страже Заполярья», которая опубликовала статью «Тайна затонувшей подлодки». Для выполнения работ был назначен спасатель «Георгий Титов», только что вернувшийся после глубоководного обследования затонувшего подводного атомохода «Комсомолец». Через три месяца начальник поисково-спасательной службы СФ капитан 1 ранга Захаров рассказал корреспонденту



ту флотской газеты о том, что составлен план проведения операции, назначены силы и средства, определен порядок их действий и произведены временные расчеты каждого этапа, разработана система организации связи и мер безопасности. Начало было назначено на июнь 1990 года. Но прошел июнь, за ним – июль. Неожиданно последовали совершенно необъяснимые ссылки ПСС СФ на то, что *«... флотские специалисты никогда еще не искали и не обследовали подводные лодки, погибшие в 30–40-е годы», а также на «...сложный донный рельеф, разломы, подводные скалы. Здесь корабельная гидроакустика будет не эффективна».*

Информация о проведении поиска Д-1 исчезла. К исчезнувшей недалеко от своей главной базы подлодке Северный флот вновь вернулся еще через десять лет. В июле 2000 года по инициативе Вологодского морского собрания, которое возглавляет капитан 1 ранга Александр Штурманов (в недавнем прошлом офицер-подводник), и командира Видяевского соединения подводных атомоходов – контр-адмирала Михаила Кузнецова, начались подготовительные работы по осмотру предполагаемого района гибели «Декабриста». Срок проведения поисков был назначен на сентябрь 2000-го. Но, катастрофа «Курска» перечеркнула все планы и остановила проведение поиска.

Очередную попытку в январе 2003 года сделал уже новый командующий Северным флотом адмирал Г. Сучков. Был проведен предварительный осмотр предполагаемого района исчезновения Д-1 в Мотовском заливе. Однако этот осмотр с использованием лишь корабельной гидроакустики (без металлоискателя) не дал положительных результатов. При этом по непонятной до сих пор причине из района поиска было исключено место, где в 1996 году тральщик «Коломна» отыскал лежащий на грунте большой металлический объект. На это можно было бы не обращать внимания, если бы этот объект не нашли всего в 200 метрах от предполагаемой точки гибели «Декабриста».

В июле 2003 года гидрографическое судно «Сенеж» Северного флота совершило поход в район архипелага Но-



вая Земля, где за трое суток отыскало сразу два погибших американских транспорта из конвоя PQ-17. Транспорт «Оларана» был найден на глубине 100 метров в дистанции от расчетного места в три с половиной мили, а транспорт «Alkoa Reindger» – на глубине 130 метров под значительным слоем ила. Не стали искать «Декабрист» и в год 65-летия его гибели. Не помогло в этом и личное обращение к командующему Северным флотом Ю. Прохоренко – сына погибшего военкома «Декабриста»...



**Подводная лодка Д-1 во время перехода на Северный флот.
1933 год**



Подводная лодка Д-1 в постройке



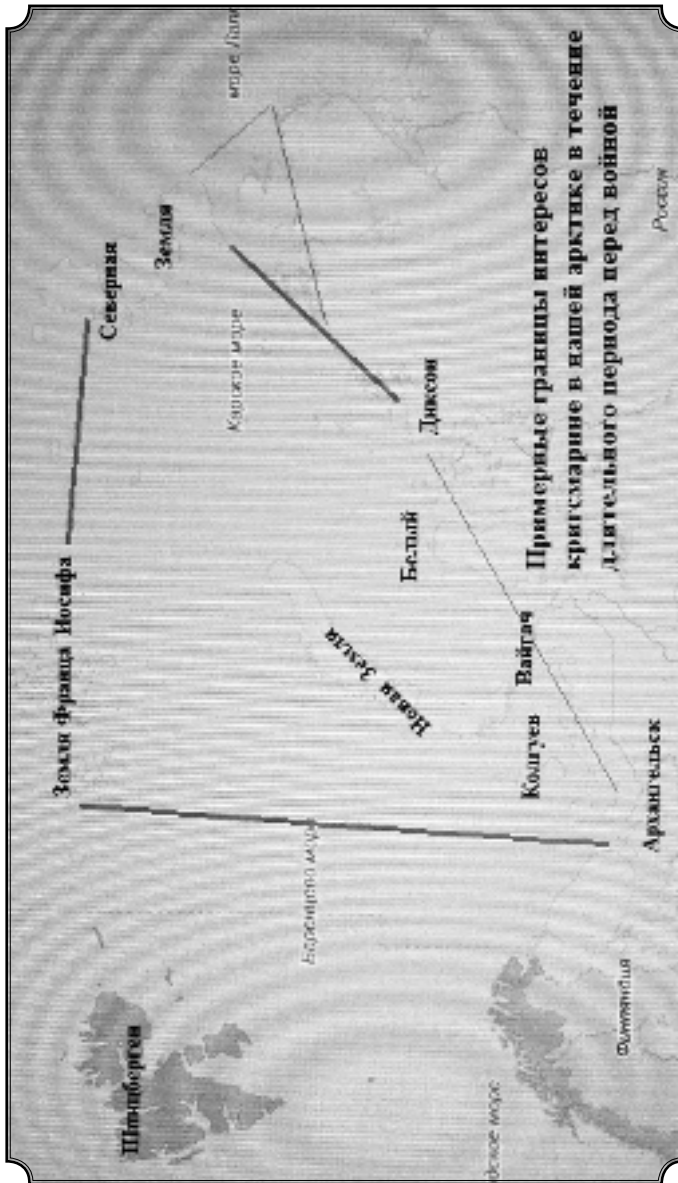
**И.В. Сталин и К.Е. Ворошилов
в ходе посещения отряда кораблей ЭОН-1.
Сорская губа. 21 июля 1933 года**

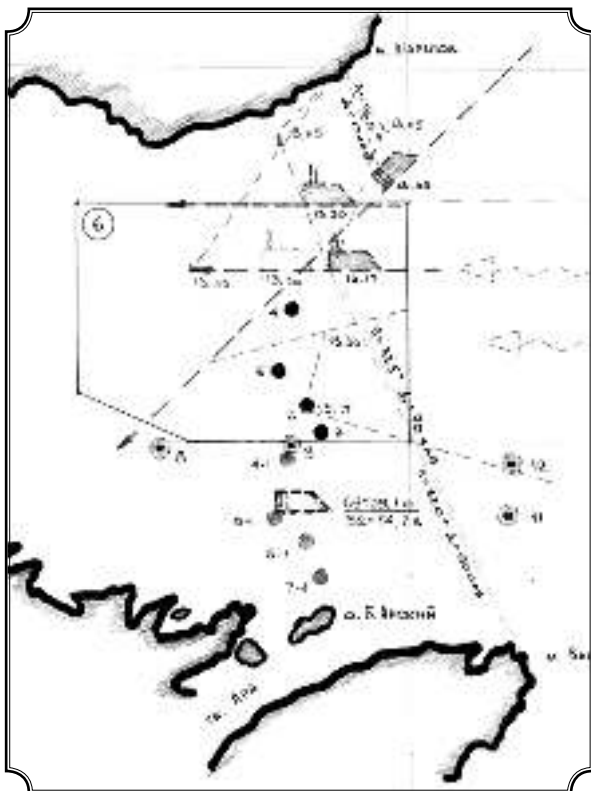


**Подводная лодка Д-1 в полигоне Боевой Подготовки.
1935 год**



**Подводная лодка Д-1. Курс в Мотовский залив.
3 ноября 1940 года**





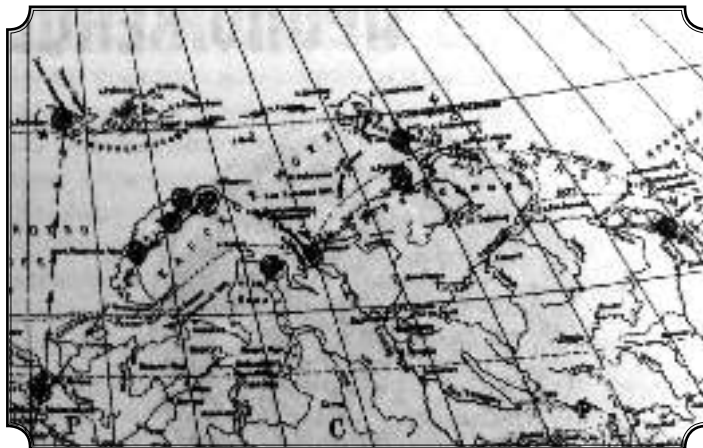
Район гибели подводной лодки Д-1



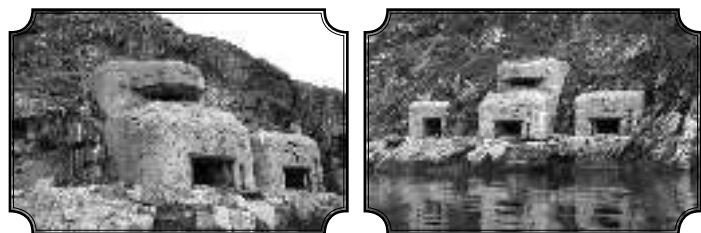
**Подводники Д-1
в Ленинской комнате**



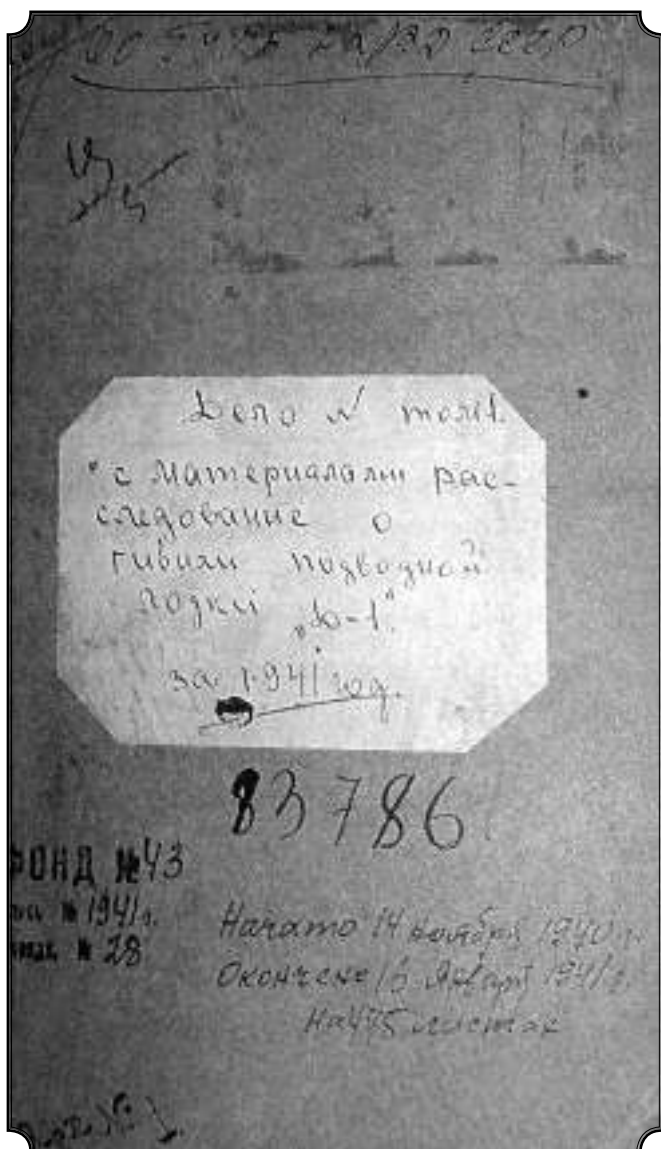
**Подводники Д-1
в Учебном классе**



Базы Kriegsmarine в Советской Арктике. 1939–1944 гг.



**Торпедная станция Kriegsmarine в районе Линахамари.
Послевоенное время**



Обложка дела с материалами расследования гибели
подводной лодки Д-1



Сек. секретности 331/55

НАЧАЛЬНИКУ УПРАВЛЕНИЯ КОНТРАЗВЕДКИ ВКВМС «СМЕРШ»
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТУ БЕРЕГОВОЙ СЛУЖБЫ -

тов. ГЛАДКОВУ;
гор. Москва.

Копии: НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА КОНТРАЗВЕДКИ «СМЕРШ» СВМ. ФЛОТА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ БЕРЕГОВОЙ СЛУЖБЫ -

тов. ВЕРИЛОВУ;

Докладная записка

О ДЕЙСТВИЯХ ГЕРМАНСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
В БАРЕНЦЕВОМ И КАРСКОМ МОРЯХ
ЗА ВРЕМЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ;

ВР
Иркутск 25

--oo--oo--oo--

Титульный лист докладной записки ОКР «СМЕРШ»
Беломорской флотилии
о действиях Kriegsmarine в Баренцевом и Карском морях
1944 год



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-175



Подводная лодка XII серии заложена 29 мая 1937 года на заводе №-196 (Судомех) в Ленинграде под стапельным номером 106 как М-92. Спущена на воду 12 октября 1937 года. 21 июня 1938 года подводная лодка вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота, официально вступила в строй 29 сентября 1938 года. 19 мая 1939 года подводная лодка начала переход по Беломорканалу на Север, и 21 июня вошла в состав Северного флота под литерно-цифровым обозначением «М-175». Подводная лодка приняла участие в Советско-финской войне, совершила пять Боевых походов.

Начало Великой Отечественной войны М-175 встретила в составе 4-го дивизиона подводных лодок СФ, совершила пять Боевых походов.

8 января 1942 года М-175 вышла в свой последний поход в Варангер-фьорд и 10 января была торпедирована германской подводной лодкой U584.

М-175 стала первой подводной лодкой Северного флота, не вернувшейся из боевого похода Великой Отечественной войны. Вместе с подводной лодкой погиб 21 моряк – подводник.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Сведений об обнаружении остова подводной лодки М-175 не обнаружено.

ТТД подводной лодки М-175:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, садка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность



плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 26 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-421



Подводная лодка тип «Щ» Х серии (до 17 июня 1939 года – Щ-313) заложена 20 ноября 1934 года на заводе №-112 (Красное Сормово, г. Горький), из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе им. Куйбышева под обозначением «Щ-313». Спущена на воду 12 мая 1935 года. 5 декабря 1937 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года по Беломоро-Балтийскому каналу начала переход на Северный флот, и 21 июня 1939 года вошла в его состав.

22 июня 1941 года встретила в составе 3 Дивизиона Бригады подводных лодок Северного флота, совершила за время боевых действий шесть Боевых походов, потопила 1 транспорт. 3 апреля 1942 года Щ-421 Указом Президиума Верховного Совета СССР «За образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленное при этом доблесть и мужество» награждена Орденом Красного Знамени.

В 20.58 3 апреля 1942 года, когда Щ-421 находилась в районе Лаксе-фьорда на глубине пятнадцать метров, раздался сильный взрыв – подводная лодка подорвалась на mine. Щ-421 получила дифферент на нос, в кормовых отсеках погас свет, а из поврежденных торпедных аппаратов и трещины в корпусе стала поступать вода. Под руководством старшины 1 статьи К.Н. Дряпикова краснофлотцы И.А. Жаворонков, П.И. Февралев, В.С. Кочура, А.П. Новиков и П.Н. Сизмин, задрав переборочную дверь, изолировали свой отсек и повели борьбу за живучесть подводной лодки, по сути, чем спасли весь экипаж. Подводная лодка всплыла, был открыт рубочный люк и осмотрен горизонт. Попытка дать Щ-421 ход не увенчалась успехом. Вода в седьмом отсеке прибывала, пока люди, находившиеся там,



не задраили заднюю крышку торпедного аппарата и трещины в прочном корпусе. Убедившись, что ход подводной лодке дать не удастся, командир решил просить базу о помощи. К месту аварии были направлены подводные лодки К-2 и К-22. Щ-421 сносило к вражескому берегу. Тогда по предложению помощника командира два брезентовых чехла от дизелей были подняты как паруса на перископах. К утру видимость улучшилась, и паруса пришлось убрать, а подводной лодке перейти в позиционное положение, так как до берега противника было всего восемь миль. В случае появления врага Щ-421 подготовили к взрыву, но около 11 часов 9 апреля К-22 обнаружила аварийную подводную лодку. Попытки буксировать Щ-421 были неудачны: буксирные концы рвались, кнехты были вырваны, а попытка буксировки подводной лодки лагом так же к успеху не привела. В 13.34 показался самолет противника, который заметил подводные лодки и начал сбрасывать сигнальные ракеты. Чтобы не подвергать напрасному риску людей, с Щ-421 был снят экипаж, а сама подводная лодка потоплена торпедой с К-22. Через 12 секунд после попадания торпеды Щ-421 скрылась под водой.

На начало 2015 года сведений об обнаружении остова подводной лодки нет.

ТТД подводной лодки Щ-421:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормальный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/ подводная – 14,1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при 8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм но-



совых торпедных аппарата; 2 533-мм кормовых торпедных аппарата; 10 533-мм торпед; 2-45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-401 (ДО 16 МАЯ 1937 ГОДА Щ-313)

Подводная лодка тип «Щ»
X серии заложена 4 декабря
1934 года на заводе №-189 (Бал-
тийский завод) в Ленинграде
под стапельным номером 253
как «Щ-313». 28 июня 1935 года
подводная лодка спущена на



воду, 17 июля 1936 года вступила в строй и вошла в состав
Краснознаменного Балтийского флота. Летом 1938 года
по Беломоро-Балтийскому каналу подводная лодка пере-
шла на Север и 27 июня 1937 года вошла в состав Северного
флота.

В ходе Советско-финской войны Щ-401 находилась в
ремонте. К началу Великой Отечественной войны подво-
дная лодка находилась в составе 3-го дивизиона Бригады
подводных лодок Северного флота, совершила семь Боевых
походов, потопила одно судно.

В последний Боевой поход с задачей прикрытия кон-
воя QR-10 в районе острова Фуглэ Щ-401 вышла в ночь на
11 апреля 1942 года. 18 апреля по приказу командования
она перешла к мысу Нордкап. Днем 19 апреля у мыса Ом-
ганг безуспешной атаке подводной лодки подвергся тан-
кер «Forбах». Сопровождавшие конвой тральщики M154 и
M251 провели противолодочный поиск и сбросили в пред-
полагаемом месте нахождения подводной лодки трина-
дцать глубинных бомб. Утром 23 апреля в результате по-
падания торпеды пошел ко дну мобилизованный немцами
норвежский транспорт «Shtensaas». Сопровождавшие кон-
вой немецкие охотники Uj1101 и Uj1110 контратакова-
ли подводную лодку, сбросив пятьдесят глубинных бомб.
Глубинные бомбы охотников не нанесли подводной лод-
ке каких-либо серьезных повреждений, так как вечером
23 апреля Щ-401 вышла на связь с докладом о двух атаках
с использованием всех торпед в носовых торпедных аппа-



ратах. Это было последнее донесение с борта Щ-401. На дальнейшие вызовы с приказом о возвращении подводная лодка не отвечала.

Вероятно, подводная лодка погибла на одной из мин заграждения «Katrin», выставленное противником месяц назад у мыса Нордкин. Версия о гибели Щ-401 в результате ошибочной атаки двух советских торпедных катеров ТКА-13 и ТКА-14 в ночь на 24 апреля у Вардё не верна, так как в данном случае подверглась удару германская подводная лодка U454, получившая сильные повреждения от разрывов пяти глубинных бомб. Вместе со Щ-401 погибло 43 моряка – подводника.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести, точное время гибели и место не установлены.

ТТД подводной лодки Щ-401:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормальный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/ подводная – 14.1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при 8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм носовых торпедных аппарата; 2533-мм кормовых торпедных аппарата; 10 533-мм торпед; 2–45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.





**В ограждении рубки подводной лодки Щ-421
незадолго до последнего Боевого похода**



Подводная лодка Щ-401



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-23



Подводная лодка XIV серии тип «Крейсерская» заложена 5 февраля 1938 года на заводе №-196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде. 28 апреля 1939 года подводная лодка спущена на воду и 25 октября 1940 года К-23 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны К-23 встретила на переходе с Балтики на Север по Беломоро-Балтийскому каналу на пути из Повенца в Беломорск. 12 июля 1941 года К-23 под эскортом тральщиков Т-892 и Т-893 завершила переход в Архангельск. 17 сентября 1941 года подводная лодка зачислена в состав Северного флота, совершила пять Боевых походов, три минные постановки (60 мин).

В свой последний Боевой поход К-23 вышла 29 апреля 1942 года. Старшим на борту корабля в море вышел командир Дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга М.И. Гаджиев. 12 мая 1942 года К-23 атаковала конвой противника в составе двух транспортов в охранении сторожевых кораблей V6106, V6107, V6108 и охотников за подводными лодками Uj1101, Uj1109 и Uj1110. Торпеды в цель не попали, одна из них шла по поверхности и в конце дистанции всплыла. Корабли застопорили ход и приступили к подъему торпеды из воды. К-23 неожиданно поднялась на поверхность и открыла безрезультатный артиллерийский огонь по кораблям эскорта конвоя, на что те так же ответили огнем из 88-мм орудий, выпустив в общей сложности более двухсот снарядов. Подводная лодка получила попадания и попыталась уйти, но подверглась атаке самолета Ju88, погрузилась, Uj1101, Uj1109 и Uj1110 начали поиск и преследование подводной лодки, которое длилось более трех часов. М. Гаджиев доложил по радио, что в результате



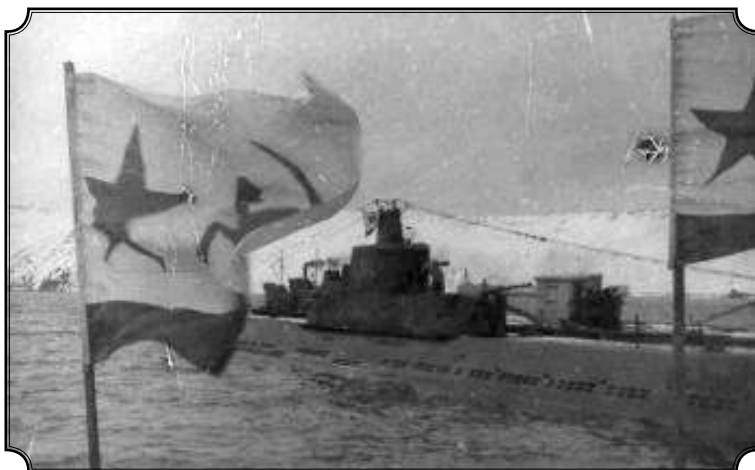
торпедной атаки потоплен транспорт, а в ходе артиллерийского боя – два сторожевых корабля противника, К-23 имеет повреждения и нуждается в немедленной помощи. Командование дало «Добро!» на возвращение, однако К-23 на базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погиб и его экипаж – 71 моряк-подводник. По одной из версий К-23 погибла в результате атаки охотника Uj1109, по другой от бомб самолета Ju88 30-й бомбардировочной эскадры.

По состоянию на начало 2015 года сведений об обнаружения остова подводной лодки нет.

ТТД подводной лодки К-23:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1490/2104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина – 7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1 200 л.с. Вооружение: два 100-мм орудия Б-24ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная – 80/100 метров. Экипаж: 67 человек.





Подводная лодка К-23



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Д-3 («КРАСНОГВАРДЕЕЦ»)

Подводная лодка I серии заложена 5 марта 1927 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под строительным номером 179. 12 июля 1929 года подводная лодка спущена на воду и 14 ноября 1931 вошла в состав Морских сил Балтийского моря.



Летом 1933 года подводная лодка в составе ЭОН-2 по только что построенному Беломоро-Балтийскому каналу совершила переход с Балтики на Север. 21 сентября 1933 «Красногвардеец» вошел в состав Северной военной флотилии. В сентябре 1934 года подводная лодка получила литерно-цифровое обозначение «Д-3», но старое название продолжали употреблять как в повседневной жизни, так и в официальных документах.

Начало Великой Отечественной войны Д-3 встретила в составе 1-го дивизиона подводных лодок Северного флота, совершила восемь Боевых походов.

17 января 1942 года Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР подводная лодка Д-3 награждена орденом Красного Знамени «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленное при этом доблесть и мужество».

В свой последний Боевой поход с задачей патрулирования района Тана-фьорда Гвардейская Краснознаменная подводная лодка Д-3 («Красногвардеец») вышла 10 июня 1942 года. Больше Д-3 на связь не выходила и в базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибли 53 моряка-подводника.

Д-3 была первым кораблем ВМФ СССР, добившимся одновременно Гвардейского звания и ставшим Краснознаменным.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели не установлены.



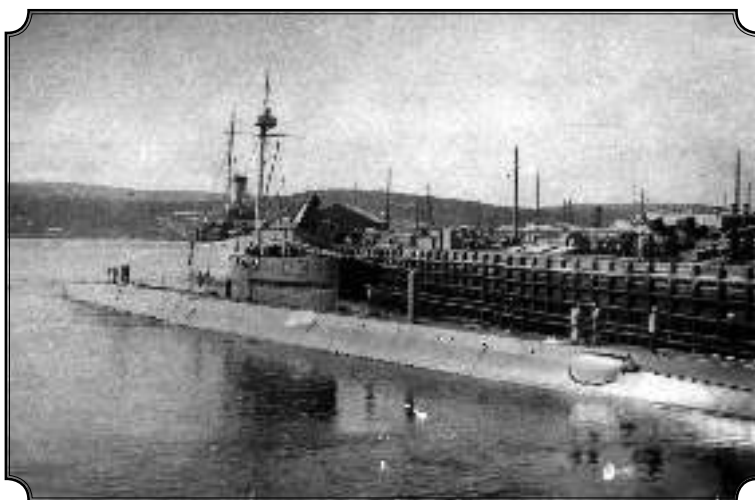
ТТД подводной лодки Д-3:

Водоизмещение (надводное/подводное): 989/1384,6 тонн. Размеры: длина – 76,6 метра, ширина – 6,4 метра, осадка – 3,8 метра. Скорость хода (надводная/подводная): 11,3/8,7 узлов. Дальность плавания: над водой 4700 миль при 8,9 узлах, под водой 125 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизелей 2х1100 л.с., электромоторов 2х525 л.с. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (14 торпед), одно 102-мм, одно 45 мм орудия. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 53 человека.





Подводная лодка Д-3 в ДОКЕ



**Подводная лодка Д-3
в составе Северной военной флотилии**



Командный состав подводной лодки Д-3

Слева направо: военный комиссар старший политрук Е.В. Гусаров, штурман старший лейтенант Е.М. Березин, командир БЧ-5 капитан-лейтенант-инженер В.А. Челюбеев, командир моторной группы лейтенант-инженер Н.К. Рябов, фельдшер военфельдшер В.И. Шибанов, командир минно-торпедной части Б.С. Донецкий, помощник командира подводной лодки капитан-лейтенант П.Д. Соколов, командир подводной лодки капитан 3 ранга М.А. Бибеев.



В ограждении рубки подводной лодки Д-3



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-176

Подводная лодка XII серии заложена 29 мая 1937 года на заводе № 196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде под стапельным номером 107 как М-93. 12 октября 1937 года подводная лодка спущена на воду, и 21 июня 1938 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота (приемный акт подписан 11 октября 1938 года). 19 мая 1939 года М-93 начала переход по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня 1939 года подводная лодка получила обозначение «М-176». 21 июня 1939 года М-176 вошла в состав Северного флота.



Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 4-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ, в Советско-финскую войну совершила три Боевых похода. С июня 1941 года М-176 начала участвовать в боевых действиях Великой Отечественной войны на море, совершила в Великую Отечественную войну шестнадцать Боевых походов.

20 июня 1942 года М-176 вышла в свой последний Боевой поход. 28 июня она не ответила на приказ о возвращении в базу. Обстоятельства гибели подводной лодки до сих пор не выяснены. По одной из версий М-176 лодка погибла после атаки тральщика М16 и кораблей 12-й флотилии охотников за подводными лодками 3 июля 1942 года но, вероятнее всего, погибла на mine заграждения «Sperrre-V» юго-восточнее мыса Скальнес или «Bantos-A» севернее полуострова Рыбачий в конце июня – начале июля 1942 года. Вместе с М-176 погиб 21 моряк-подводник.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели подводной лодки не установлены.



ТТД подводной лодки М-176:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, садка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 26 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-173

Подводная лодка XII серии заложена 27 июня 1936 года под стапельным номером 90 на заводе №-196 в Ленинграде как М-89. 9 октября 1937 года подводная лодка спущена на воду,



22 июня 1938 года вступила в строй и в этот же день вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года подводная лодка ушла по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня подводной лодке присвоено обозначение М-173, и 21 июня она вошла в состав 4-го дивизиона Бригады подводных лодок Северного флота.

В ходе Советско-финской войны подводная лодка в Советско-финскую войну совершила два Боевых похода, в Великую Отечественную войну – тринадцать Боевых походов.

В августе 1942 года подводная лодка М-174, вероятно, погибла на одной из мин заграждения «Sperre-IV» северо-западнее Вардё, либо «Bantos-A» севернее полуострова Рыбачий. Вместе с подводной лодкой погиб 21 моряк-подводник.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели подводной лодки не установлены.

ТТД подводной лодки М-174:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, садка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабо-



чая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





Подводная лодка М-173



Подводная лодка М-173. 1942 год



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-2



Подводная лодка XIV серии тип «Крейсерская» заложена 27 декабря 1936 года на заводе №-194 в Ленинграде. 29 апреля 1938 года подводная лодка спущена на воду и 26 мая 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Вскоре К-2 переведена на Север и 18 июля 1940 года вошла в состав Северного флота. Начало Великой Отечественной войны К-2 встретила в составе

1-го Дивизиона подводных лодок СФ, совершила семь Боевых походов, четыре безрезультатных торпедных атаки, три артиллерийские атаки, в результате чего был поврежден один транспорт, две минных постановки, на которых предположительно погиб один корабль противника.

В свой последний Боевой поход К-2 вышла 26 августа 1942 года. 7 сентября согласно плана прикрытия конвоя РQ-18 подводной лодке было приказано сменить позицию, но условного сигнала о переходе от К-2 не было получено. Дальнейшие попытки установить связь и поиски подводной лодки самолетами ни к чему не привели. Вероятно, К-2 погибла на mine в начале сентября 1942 года. На борту К-2 в ее последнем походе было 68 моряков-подводников.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели подводной лодки не установлены.

ТТД подводной лодки К-2:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1490/2104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина – 7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1200 л.с. Вооружение: два



100-мм орудия Б-24ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная – 80/100 метров. Экипаж: 67 человек.



Подводная лодка К-2



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-121



Подводная лодка XII серии заложена 28 мая 1940 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 290.

19 августа 1941 года подводная лодка спущена на воду; но достроечные работы на ней прекращены, так как с 1 июля завод постановлением ГКО полностью перешел на выпуск танков Т-34. Имеющая высокую степень готовности подводная лодка перед ледоставом переведена в Астрахань, а затем в Баку, где на заводе им.Закфедерации проводилась окончательная ее достройка. Весной 1942 года М-121 вступила в строй, и 10 апреля 1942 года вошла в состав Каспийской военной флотилии. Уже в мае 1942 подводную лодку готовят к отправке на Северный флот и переводят обратно в Горький, где подводная лодка была установлена на железнодорожный транспортер и 12 июня отправлена в Молотовск, куда М-121 прибыла 18 июня 1942 года и 30 июня спущена на воду.

12 августа 1942 года М-121 вторично вступила в строй и зачислена в состав 4-го дивизиона подводных лодок Северного флота. 30 сентября М-121 перешла из Архангельска в Полярное. После прохождения курса боевой подготовки вечером 14 октября М-121 вышла в свой первый Боевой поход в пределах в Варангер-фьорде. В ходе патрулирования противник обнаружен не был, и днем 21 октября подводная лодка вернулась в Полярное.

Второй Боевой поход стал для М-121 последним. Днем 7 ноября подводная лодка покинула Полярное с задачей патрулирования района в Варангер-фьорде. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась; 14 ноября она не ответила на приказ о возвращении. Вероятно, подводная лодка погибла на mine заграждения «Sperrre-V» в Варангер-фьорде, либо на загражде-



нии «Bantos-A» севернее побережья полуострова Рыбачий. На М-121 погиб 21 моряк-подводник.

Подводная лодка М-121 совершила два Боевых похода.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели подводной лодки не установлены.

ТТД подводной лодки М-121:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-3



Крейсерская подводная лодка XIV серии заложена 27 декабря 1936 года под стапельным номером 453 на заводе №-194 в Ленинграде и 31 июля 1938 года спущена на воду. 27 ноября 1940 года К-3 вступила в строй и 19 декабря 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе Учебной бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, 17 сентября К-3 официально включена в состав Северного флота, на котором совершила девять Боевых походов, уничтожила два больших охотника, один норвежский транспорт, повредила один германский транспорт.

В свой последний Боевой поход К-3 вышла в ночь на 14 марта 1943 года. Подводной лодке предстояло действовать в районе Просангер-фьорда. В дальнейшем на связь она не выходила и в назначенное время в базу не вернулась. По немецким данным утром 17 марта безуспешной атаке подводной лодки подвергся конвой, включавший в себя шесть судов. Корабли эскорта наблюдали следы пяти торпед и контратаковали подводную лодку, сбросив несколько глубинных бомб. Через четыре дня, вечером 21 марта западнее района первой атаки безуспешной атаке подводной лодки подвергся конвой в составе трех транспортов под эскортом охотников 11-й флотилии Uj1102, Uj1106 и Uj1111. Сторожевые корабли контратаковали подводную лодку, сбросив сто глубинных бомб. В результате в точке они наблюдали признаки гибели подводной лодки – масляное пятно, пузыри воздуха, деревянные обломки. Большинство источников как причину гибели К-3 называют эту контратаку, но утром 28 марта германский конвой наблю-



дал след трех торпед, а затем сторожевики V5903 и V6103 произвели скользящее бомбометание серией из девятнадцати глубинных бомб. Если германские сторожевики не бомбили ложную цель, то К-3 погибла на одной из мин заграждений «Ursula» или NW-10 в районе Порсангер-фьорда. На ее борту было 68 моряков – подводников.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точное место и дата гибели подводной лодки не установлены.

ТТД подводной лодки К-3:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1490/2104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина – 7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1200 л.с. Вооружение: два 100-мм орудия Б-24 ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная – 80/100 метров. Экипаж: 67 человек.





**Подводная лодка К-3
Май 1941 года**



Подводная лодка К-3



**Подводная лодка К-3
Февраль 1943 года**



Подводная лодка К-3 перед последним походом



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-122



Подводная лодка XII серии заложена 28 мая 1940 года под стапельным номером 291 на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород). 12 февраля 1941 года подводная лодка спущена на воду, но в связи с началом войны в сентябре 1941 года работы на ней прекратили, а перед ледоставом перевели для достройки в Баку. В мае 1942 года подводную лодку вновь перевели в Горький для подготовки к отправке на Северный флот. Во время весеннего паводка (краны необходимой грузоподъемности на заводе отсутствовали) подводную лодку установили на железнодорожный транспортер и 15 июня отправили по железной дороге на завод №-402 в Молотовск (ныне Северодвинск), куда она прибыла 23 июня. 1 августа 1942 года М-122 вторично спущена на воду, 31 октября вступила в строй и была зачислена в состав 4-го дивизиона подводных лодок Северного флота. 9 ноября подводная лодка прибыла в Полярный, и 25 ноября 1942 года вошла в состав Северного флота, совершила четыре Боевых похода.

Вечером 12 мая М-122 вышла в свой последний Боевой поход. Подводной лодке предстояло патрулировать район Варангер-фьорда. Утром 14 мая при переходе с позиции в маневренную базу в бухте Цып-Наволок для зарядки аккумуляторов М-122 была атакована и потоплена бомбами двух самолетов Fw190 из состава 14/JG5. Через три часа подошедшие к месту гибели подводной лодки сторожевые катера МО №-122 и МО №-123 подобрали из воды труп помощника командира с осколочным ранением в голову и руку. На М-122 погибло 22 моряка-подводника.

На начало 2015 года сведений об обнаружении остова подводной лодки нет.



ТТД подводной лодки М-122:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





**Стела
в честь основания и создания СФ.
Полярное. 1933 год**



**Остатки стелы в честь основания СФ.
Александровск (Полярный).
2013 год**



**Памятник создателю
Северного флота
И.В. Сталину
Полярный. 1935 год**



**На месте памятника
И.В. Сталину.
Александровск (Полярный).
2013 год**



57

СЕКРЕТНО

СЕКРЕТНЫЙ ПРИКАЗ

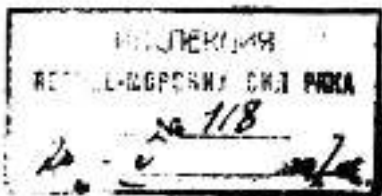
Народного Комиссара Обороны Союза ССР

Содержание:

№ 056. О переименовании Северной военной флотилии в Северный флот.

№ 056. 11 мая 1937 года. Москва.

Северную военную флотилию переименовать в Северный военный флот.

Народный Комиссар Обороны СССР
Маршал Советского Союза **К. Ворошилов.**



На месте памятника создателю Северного флота И.В. Сталину.
Александровск (Полярный). 2013 год



Командир
подводной лодки Д-2
Рейснер
Лев Михайлович



Командир
подводной лодки Щ-402
Столбов
Николай Гурьянович



Командир
подводной лодки Д-1
Ельтицев
Федор Максимович



**Командир
подводной лодки С-54
Братишко
Дмитрий Кондратьевич**



**Командир
подводной лодки М-176
Бондаревич
Иосиф Лукьянович**



**Командир
подводной лодки Щ-401
Бибеев
Михаил Александрович**



**Командир
подводной лодки К-22
Котельников
Виктор Николаевич**



**Командир
подводной лодки Щ-422
Видяев
Федор Алексеевич**



**Командир
1-го Дивизиона ПЛ СФ
Гаджиев
Магомед Имадутинович**



**Командир
подводной лодки К-22
Кульбакин
Василий Федорович**



**Командир
подводной лодки Щ-403
Шуйский
Константин Матвеевич**



**Командир
подводной лодки М-172
Кунец
Иван Андреевич**



**Командир
подводной лодки М-175
Мелкадзе
Мамонт Лукич**



**Командир
подводной лодки Щ-401
Моисеев
Аркадий Ефимович**



**Командир
подводной лодки К-2
Уткин
Василий Прокофьевич**



**Командир
подводной лодки К-3
Малафеев
Кузьма Иванович**



**Командир
подводной лодки М-122
Шипин
Павел Васильевич**



**Командир
подводной лодки К-23
Потапов
Леонид Степанович**



**Командир
подводной лодки М-106
Самарин
Павел Семенович**



**Командир
подводной лодки В-1
Фисанович
Израиль Ильич**



**Командир
подводной лодки С-80
Ситарчик
Анатолий Дмитриевич**



**Командир
подводной лодки К-8
Бессонов
Всеволод Борисович**



**Командир
подводной лодки К-278
Вани
Евгений Алексеевич**



**Командир
подводной лодки К-141
Лячин
Геннадий Петрович**



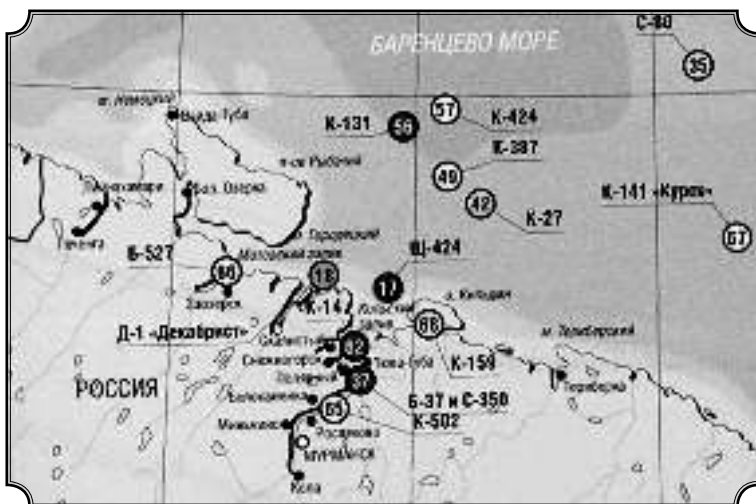
**Командир
подводной лодки К-159
Лаппа
Сергей Николаевич**



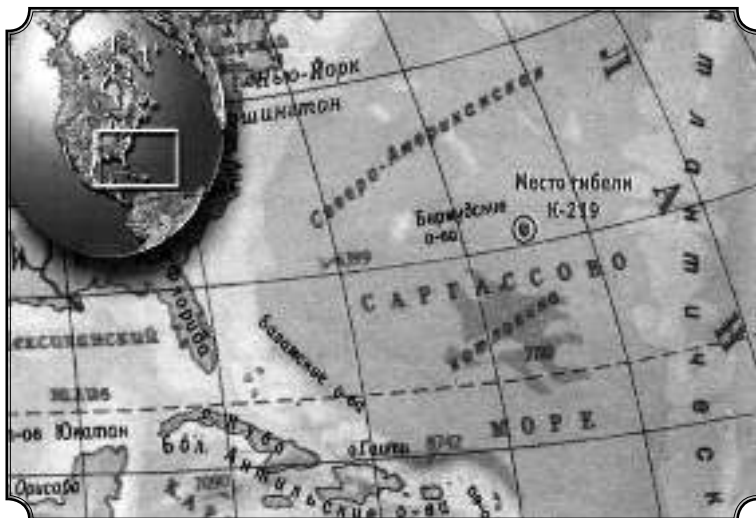
**Медаль
«За оборону Советского
Заполярья»**



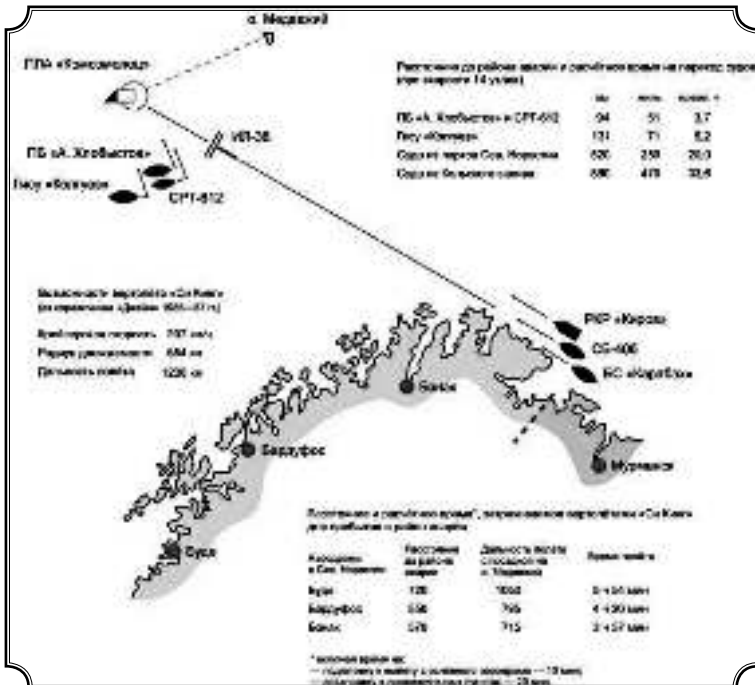
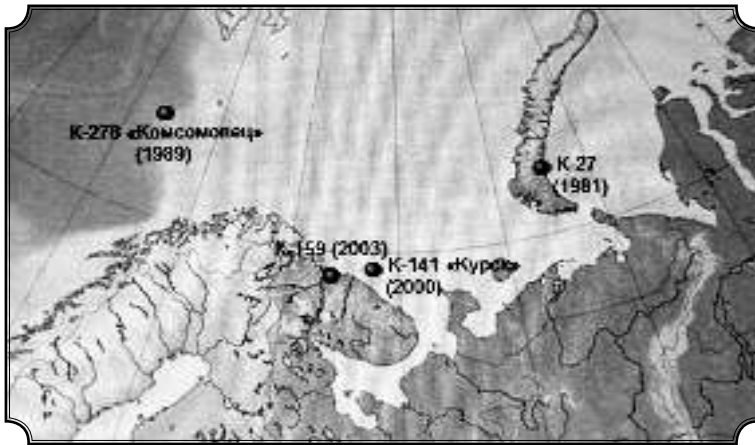
**Почетный знак
«За доблестную службу
в Заполярье»**



Предполагаемые места гибели подводных лодок Северного флота
в мирное время



Место гибели ПЛАРБ К-219





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-106 («ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ»)



Подводная лодка XII серии заложена на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) 29 октября 1940 года под стапельным номером 303. 10 апреля 1941 года подводная лодка спущена на воду. Начало войны отодвинуло сроки сдачи подводной лодки флоту. Летом 1942 года ГКО принял решение о передаче подводных лодок тип «М» XII серии сормовской постройки Северному флоту. 10 сентября 1942 года М-106 была погружена на транспортер и по железной дороге направлена на завод №-402 в Молотовск (Северодвинск), куда благополучно прибыла 16 сентября. 9 октября 1942 года подводная лодка вторично спущена на воду. В начале декабря 1942 года М-106 перешла в Полярное и включена в состав Отдельного учебного дивизиона, где достраивалась, проводила приемные испытания и отработывала задачи боевой подготовки. 28 апреля 1943 года М-106 вступила в строй и 11 мая вошла в состав 4-го дивизиона подводных лодок СФ. Так как достройка подводной лодки производилась на средства, собранные комсомольцами и молодежью Челябинской и Свердловской областей, приказом Наркома ВМФ от 28 апреля 1943 М-106 присвоено имя «Ленинский комсомол».

В середине мая и начале июня 1943 года подводная лодка дважды выходила в боевые походы, патрулируя в Варангер-фьорде и северо-западнее Вардё. Лишь однажды, в июньском походе был обнаружен буксир, от атаки которого командир подводной лодки отказался из-за малоценности цели.

Третий Боевой поход стал для М-106 последним. Вышедшая в район Когс-фьорда днем 30 июня подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. Вероятно, М-106 была потоплена у мыса Блудскютудде после попыт-



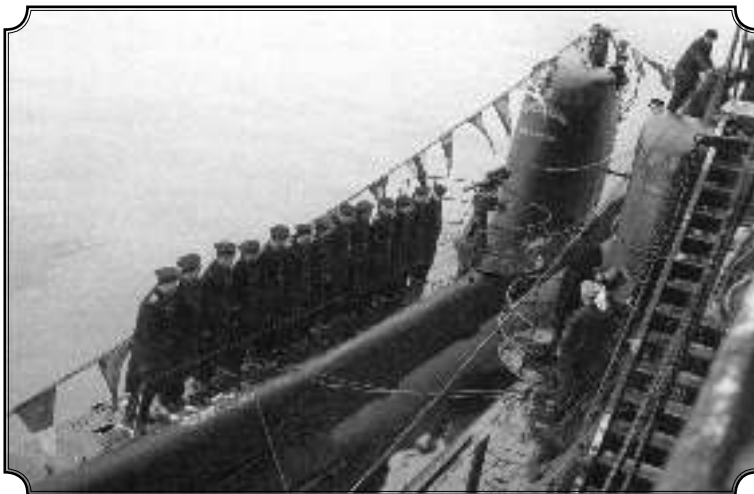
ки атаки группы немецких противолодочных кораблей из состава 12-й флотилии утром 5 июля. Обнаружив подводную лодку, охотники Uj1206, Uj1212, Uj1214 и Uj1217 сбросили на нее семьдесят три глубинных бомбы, а после того, как поврежденная подводная лодка всплыла, Uj1217 потопил ее таранным ударом. Возможно, данный эпизод имеет отношение к гибели Щ-422, не вернувшейся с соседней позиции, а причиной гибели М-106 стал подрыв на mine заграждений NW-30 или «Sperrre-III», либо атака немецкого гидросамолета BV138 из состава 3/KFGr 406 днем 8 июля. Вместе с подводной лодкой М-106 погибло 23 моряка – подводника.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки М-106:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





Подводная лодка М-106 ошвартована первым корпусом к плавбазе
«Двина»



В торпедном отсеке подводной лодки М-106



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-422

Подводная лодка типа «Щ» Х серии заложена 15 декабря 1934 года в Горьком на заводе №-112, Начата сборка корпуса из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе им.Куйбышева, под обозначением Щ-314, заводской №-84. 12 апреля 1935 года спущена на воду. 6 декабря 1937 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года начала переход на Север по Беломору–Балтийскому каналу. 17 июня 1939 года присвоено обозначение «Щ-422». 21 июня 1939 года вошла в состав Северного флота.

22 июня 1941 года встретила в составе 3-го Дивизиона Бригады подводных лодок, совершила пятнадцать Боевых походов, потопила 1 судно и повредила 1 судно, артиллерийским огнем потопила 1 мотобот.

1943 год встретила в навигационном ремонте. 1 июля 1943 года Щ-422 вышла в Боевой поход и в базу не вернулась. Предположительно погибла от подрыва на mine или 5 июля после безуспешной атаки тяжело повреждена глубинными бомбами кораблей противолодочной обороны Uj1206, Uj1217 и сторожевым кораблем НН06, после чего всплывающая подводная лодка была потоплена таранным ударом Uj1217. 25 июля подводной лодке Щ-422 присвоено звание «Гвардейская».

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки Щ-422:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормаль-



ный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при 8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм носовых торпедных аппарата; 2 533-мм кормовых торпедных аппарата; 10 533-мм торпед; 2–45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.





**Подводная лодка Щ-422.
(до 17 июня 1939 года – Щ-314)**



**Подводная лодка Щ-422
ошвартована правым бортом к ПЛ тип «С»**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-1



Дизель-электрическая подводная лодка времён Великой Отечественной войны, головной корабль XIV серии тип «Крейсерская». Заложена 27 декабря 1936 года на заводе №194 «им. А. Марти» в Ленинграде. Спущена на воду 28 апреля 1938 года. 16 декабря

1939 года подводная лодка вошла в строй и была включена в состав 13-го дивизиона учебной Бригады подводных лодок Балтийского флота. 26 мая 1940 года К-1 вошла в состав Краснознамённого Балтийского флота, летом того же года К-1 вместе с однотипной К-2, эсминцем «Стремительный» и несколькими прочими кораблями, проследовала через Беломоро-Балтийский канал. 6 августа вошла в состав Северного флота, зачислена в 1-й дивизион Бригады подводных лодок Северного флота с базой в Полярном, где встретила начало Великой Отечественной войны. Подводная лодка К-1 совершила 16 Боевых походов, 10 минных постановок. На выставленных минах по проверенным послевоенным данным погибли 5 судов и 2 боевых корабля противника.

Предположительно 28 сентября 1943 года подводная лодка К-1 пропала без вести во время последнего Боевого похода в районе Новой Земли. Предположительно потоплена немецкой подводной лодкой или затонула из-за аварии севернее мыса Желания. В этот день подводная лодка не ответила квитанцией на радиограмму с приказом о возвращении.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки К-1:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1490/2104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина –



7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1 200 л.с. Вооружение: два 100-мм орудия Б-24ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная – 80/100 метров. Экипаж: 67 человек.





Подводная лодка К-1 на параде на Неве. 1 мая 1940 года



Подводная лодка К-1. 1942 год



**Подводная лодка К-1.
Награждение личного состава 27 июля 1942 года**



**Подводная лодка К-1.
Декабрь 1942 года**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-172



Подводная лодка XII серии заложена 17 июня (по другим данным 12 июля) 1936 года под стапельным номером 89 на заводе №-196 в Ленинграде как М-88. 23 июля (по другим данным 12 июня) 1937 года подводная лодка спущена на воду, 11 декабря (по другим данным 24 ноября) 1937 года вступила в строй и 25 декабря 1937 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года подводная лодка ушла по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня подводной лодке присвоено обозначение М-172 и 21 июня вошла в состав Северного флота.

В ходе Советско-финской войны подводная лодка совершила один Боевой поход.

К началу Великой Отечественной войны М-172 находилась в составе 4-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ, совершила двадцать Боевых походов, потопила 1 СКР. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 апреля 1942 года «За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявление при этом доблести и мужества» подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени. 25 июля 1943 года подводной лодке М-172 присвоено Гвардейское звание.

В свой последний Боевой поход подводная лодка направилась вечером 1 октября 1943 года, Она должна действовать в Варангер-фьорде в паре с М-105, сменяя ее на позиции по четным числам. Больше М-172 никто не видел. Вероятно, подводная лодка подорвалась на mine заграждений NW-34, NW-35 или Sperre-V в первых числах октября 1943 года, на ее борту погибло 23 моряка – подводника.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.



ТТД подводной лодки М-172:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





Подводная лодка М-172



Подводная лодка М-172 швартуется к ПЛ М-174. 1943 год



**На корпусе М-172 командир подводной лодки И.И. Фисанович
8 мая 1943 года**



**Возвращение подводной лодки М-172 15 сентября 1941 года.
В ограждении рубки ПЛ: командир 4-го дивизиона ПЛ СФ Н.И. Морозов
и командир подводной лодки И.И. Фисанович**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-403

Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 25 декабря 1934 года в Ленинграде на заводе №-189 под обозначением Щ-315, заводской №-261. 31 декабря 1935 года спущена на воду. 26 сентября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 16 мая 1937 года присвоено обозначение Щ-403. 28 мая 1937 года начала переход на север по Беломоро-Балтийскому каналу. 19 июня 1937 года вошла в состав Северного флота.

22 июня 1941 года встретила в составе 3-го Дивизиона Бригады подводных лодок в Полярном, совершила четырнадцать Боевых походов.

24 июля 1942 года Щ-403 награждена орденом Красногo Знамени.

2 октября 1943 года вышла в очередной Боевой поход, в базу не вернулась, предположительно погибла от подрыва на mine в районе Конгс-фьорда.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки Щ-403:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормальный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/ подводная – 14.1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при 8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм носовых торпедных аппарата; 2 533-мм кормовых торпед-



ных аппарата; 10 533-мм торпед; 2–45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.





Подводная лодка Щ-403



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-174

Подводная лодка XII серии заложена 29 мая 1937 года под стапельным номером 105 на заводе №-196 в Ленинграде как М-91. 12 октября 1937 года подводная лодка спущена на воду. Приказом наркома ВМФ введена в строй 21 июня 1938 года, но Военно-морской флаг поднят только 4 ноября 1938 года. 21 июня 1938 года подводная лодка включена в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года подводная лодка ушла по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня ей присвоено обозначение «М-174» и 21 июня подводная лодка вошла в состав Северного флота.



Начало Советско-финской войны М-174 встретила в составе 4-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ, совершила один Боевой поход 22 июня 1941 года подводная лодка находилась в Полярном, совершив в Великую Отечественную войну семнадцать Боевых походов, потопила один транспорт. 3 апреля 1942 года присвоено Гвардейское звание.

14 октября 1943 года подводная лодка вышла на позицию в Варангер-фьорд и пропала без вести. Вероятно, подводная лодка погибла на одной из германских мин заграждения «Sperr-V» либо NW-34 или NW-35 (последние, общим количеством 515 противолодочных мин типа «УМВ», немцы выставили в августе 1943 года между мысом Кибергнес и Комагнес, как раз в том районе, коридора, где командиры советских подводных лодок, действовавших в Варангер-фьорде, обходили миноопасный участок). На подводной лодке погибло 25 моряков-подводников.

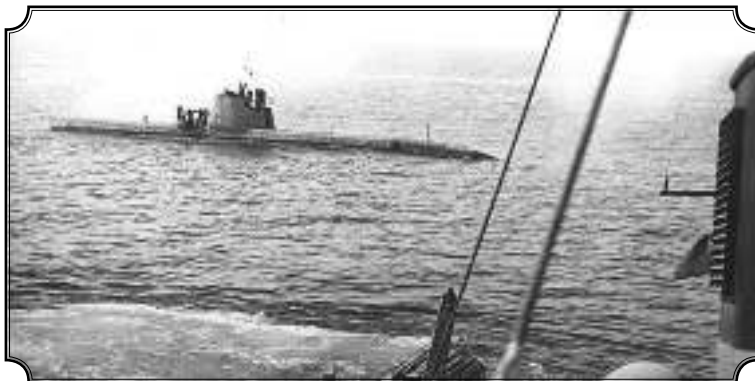
На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.



ТТД подводной лодки М-174:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.

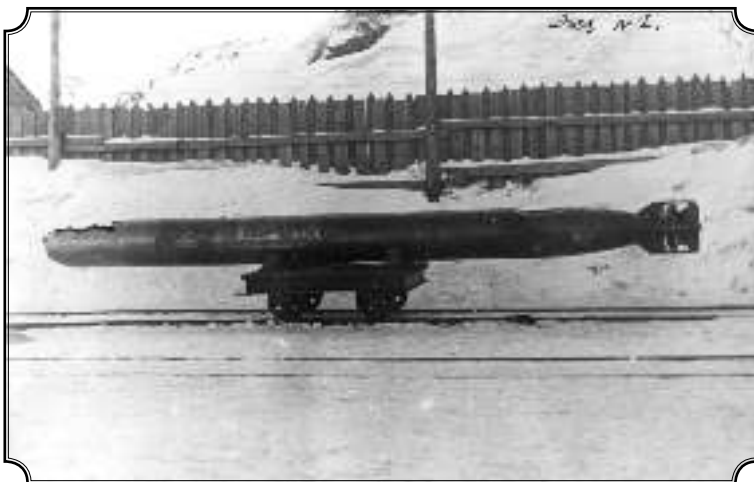




Подводная лодка М-174



**Подводная лодка М-174 после подрыва на mine.
24 марта 1943 года**



Торпеда с подводной лодки М-174 после подрыва. 1943 год



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-55

Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 24 ноября 1936 года на заводе №-194 в Ленинграде под стапельным номером 404. Секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на Дальний Восток, где на заводе №-202 во Владивостоке производилась её окончательная сборка. 27 ноября 1939 года С-55 спущена на воду, 25 июля 1941 вступила в строй, и 22 августа 1941 года вошла в состав Тихоокеанского флота. После отработки задач Боевой подготовки и гарантийного ремонта, подводная лодка, входившая к тому времени в состав 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Тихоокеанского флота 26 августа – 2 сентября 1942 года приняла участие в обеспечении перехода еще не вступившего в строй крейсера «Калинин» из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток.



4 сентября 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение об усилении Северного флота за счет перевода с тихоокеанского театра шести подводных лодок. В их число (кроме Л-15, Л-16, С-51, С-54 и С-56) была включена и С-55. 5 октября 1942 года в паре с С-54 подводная лодка начала переход на Север по маршруту: Владивосток – Петропавловск-Камчатский – Датч-Харбор – Сан-Франциско – Коко-Соло – Гуантанамо – Галифакс – Рейкьявик – Гринок – Портсмут – Розайт – Лервик – Полярное. В январе–феврале 1943 года в Розайте подводная лодка провела средний ремонт с заменой аккумуляторной батареи и докование. 8 марта С-55 прибыла в Полярное и в этот же день зачислена в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Северного флота, совершила четыре Боевых похода, потопила два транспорта.

В декабре 1943 года С-55 погибла на одной из мин заграждений NW-27, NW-28 или «Katrin», которые коман-



дир С-55 (судя по предыдущему походу), доверяя гидролокатору, форсировал в опасных положениях. На подводной лодке С-55 погибло 52 моряка-подводника.

Возможно, что обнаруженный в 1996 году на грунте у мыса Слетнес остов подводной лодки принадлежит С-55.

ТТД подводной лодки С-55:

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





Подводная лодка С-55 во время межтеатрового перехода. 1942 год



Подводная лодка С-55



Подводная лодка С-55. Швартовка к пирсу



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-108



Подводная лодка XII серии заложена 30 октября 1940 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 305 и 16 апреля 1942 года спущена на воду. 21 ноября 1942 года подводная лодка погружена на железнодорожный транспортер и отправлена в Мурманск, куда прибыла 29 ноября. Окончательная достройка подводной лодки производилась на заводе №-402 в Молотовске (ныне Северодвинск) в декабре 1942 года. 9 января 1943 года подводная лодка вторично спущена на воду. 15 мая 1943 года зачисленная в состав 6-го дивизиона подводных лодок М-108 вступила в строй, 24 августа 1943 года официально вошла в состав Северного флота.

Первый Боевой поход подводная лодка провела в районе Вардё-Бос-фьорд под Новый, 1944 год. Противник обнаружен не был, и утром 6 января М-108 прибыла в Полярное. Следующий выход на коммуникации противника состоялся 2 февраля в район Сьюльте-фьорда. Спустя восемь часов после того, как подводная лодка заняла назначенный район, она в Маккаурсанд-фьорде обнаружила вражеский конвой и атаковала транспорт из его состава. Через 2 минуты после пуска торпед на М-108 зафиксировали взрыв, а спустя семь минут после пуска торпед на подводной лодке зафиксировали на безопасном удалении от корабля восемь взрывов, предположительно, глубинных бомб. Спустя одиннадцать минут после атаки командир наблюдал в перископ отсутствие цели. Судно посчитали потопленным. Немцы атаку подводной лодки оставляют без комментариев, возможно даже не заметив ее.

В свой последний Боевой поход М-108 вышла в ночь на 21 февраля 1944 года. На связь М-108 не вышла и в базу не



вернулась. Вероятно, подводная лодка погибла на одной из мин заграждений NW-30 либо «Sperre-III». На М-108 погибло 23 моряка-подводника.

Подводная лодка М-108 совершила три Боевых похода.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки М-108:

Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метров, ширина наибольшая 3,3 метра, осадка в надводном положении 2,85 метра. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Скорость полная надводная 14 узлов, скорость полная подводная 7,8 узлов. Дальность плавания полной скоростью 650 миль. Дальность плавания надводной экономической скоростью 3380 миль. Дальность плавания подводной экономической скоростью 108 миль. Автономность: 10 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 60 метров. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Экипаж: 36 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-54



Подводная лодка IX-бис серии заложена 24 ноября 1936 года на заводе №-194 (им. Марти) в Ленинграде. Секциями по железной дороге подводная лодка доставлена на Дальний Восток, где на заводе №-202 (Дальзавод) во Владивостоке проводилась ее окончательная сборка. 5 ноября 1938 года подводная лодка спущена на воду. 31 декабря 1940 года подводная лодка вступила в строй, и 5 января 1941 года вошла в состав Тихоокеанского флота. Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок ТОФ во Владивостоке. 5 октября 1942 года С-54 начала межфлотский трансокеанский переход с Тихого океана на Северный флот через Панамский канал. 7 июня 1943 года прибыла в Полярное, где в этот же день была зачислена в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ, совершила пять Боевых походов.

В свой последний поход в район Конгс-фьорда С-54 вышла 5 марта 1944 года. В базу подводная лодка не вернулась, вероятно, подорвавшись на mine одного из заграждений противника. На борту С-54 в момент гибели находилось 50 моряков-подводников.

На начало 2015 года точных данных о времени и месте гибели нет.

ТТД подводной лодки С-54:

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Размеры: длина 77,7 метров, ширина 6,4 метра, осадка 4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по



550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**Подводная лодка С-54 во время межтеатрового перехода у Калифорнии.
11 ноября 1942 года**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА В-1 («SUNFISH»)



Подводная лодка заложена 22 июля 1935 года на верфи «Chatheim Dock Yard», в Чатеме, Великобритания. 30 сентября 1936 года спущена на воду, 13 марта 1937 года вступила в строй и 2 июля вошла в состав ВМС Великобритании под наименованием «Sunfish». К нача-

лу сентября 1939 года подводная лодка находилась в Чатеме на ремонте. Под английским флагом подводная лодка приняла участие во второй Мировой войне. С октября 1939 по апрель 1941 года под командованием капитан-командера Дж. Слотера, лейтенантов Дж. Колвина (с сентября 1940 года) и М. Ретклиффа (с февраля 1941 года) подводная лодка совершила 20 Боевых походов в Северном море, у берегов Норвегии и в Бискайском заливе. Их результатом стала гибель четырех немецких и одного финского транспортов, одно судно было повреждено.

19 апреля 1941 года «Sunfish» выведена из строя в результате столкновения с минным заградителем «Minster», а 30 сентября, находясь в ремонте в Тайне, получила дополнительные повреждения в ходе налета немецкой авиации, когда рядом с подводной лодкой взорвалась 250-кг бомба. В дальнейшем после ремонта подводная лодка использовалась в качестве учебного корабля.

Согласно договоренностям в Тегеране в конце 1943 года «Sunfish» предназначена к передаче Советскому Союзу в счет раздела итальянского флота. 10 апреля (по другим данным 9 марта) 1944 года подводная лодка зачислена в состав ВМФ Союза ССР под обозначением «В-1». 30 мая 1944 года в Розайте состоялась торжественная церемония передачи корабля советскому экипажу, который прибыл в Великобританию в составе конвоя RA-59, и был сформи-



рован из моряков подводной лодки Л-20. Подводная лодка вошла в состав 7-го отдельного дивизиона ПЛ СФ. Командиром В-1 назначен Герой Советского Союза капитан 2 ранга И. Фисанович.

10 июня В-1 перешла в Данди, где под руководством британских специалистов отрабатывала задачи боевой подготовки, к 15 июня на подводной лодке установили новую аккумуляторную батарею. 25 июля подводная лодка прибыла в Лервик, откуда вечером того же дня вышла в Полярное, но туда не прибыла.

По основной версии гибели В-1 считается, что подводная лодка отклонилась от рекомендованного курса (еще находясь в Великобритании И. Фисанович выражал недоверие предложенному англичанами плану перехода) и стала жертвой ошибочной атаки самолета «Liberator». 18-й авиагруппы берегового командования ВВС Великобритании утром 27 июля 1944 года в 300 милях севернее Шетландских островов ($64^{\circ}34'$ с.ш./ $01^{\circ}16'$ з.д., по другим данным $64^{\circ}31'$ с.ш./ $01^{\circ}16'$ з.д.). Самолет атаковал подводную лодку в 80 милях от границы выделенного ей коридора для перехода. Вместо того, чтобы передать опознавательные, подводная лодка начала срочное погружение. Возможны также версии подрыва подводной лодки на плавающей mine или гибель в результате аварии. Вместе с подводной лодкой В-1 погиб 51 человек.

1 сентября 1944 года подводная лодка В-1 исключена из списков ВМФ СССР.





**Церемония передачи СССР подводных лодок
«Sunfish» (N-81) и «Ursula» (N-59).
Розайт (Великобритания). 30 мая 1944 года**



**Подводные лодки В-1 и В-4 под флагом ВМФ СССР.
Розайт (Великобритания). 30 мая 1944 года**



Подводные лодки В-1 и В-4 в Розайте (Великобритания)



Подводная лодка В-1. Июнь 1944 года



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-402



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 4 декабря 1934 года в Ленинграде на заводе №-189 под обозначением Щ-314, заводской №-254. 28 июня 1935 года спущена на воду. 29 сентября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 16 мая 1937 года присвоено обозначение Щ-402. 28 мая 1937 года начался переход на Север по Беломоро-Балтийскому каналу. 30 июня 1937 года вошла в состав Северного флота. 22 июня 1941 года встре-

тила под в составе 3-го Дивизиона Бригады подводных лодок в Полярном, совершила шестнадцать Боевых походов, потопила 1 судно и 1 корабль. 25 июля 1943 года подводной лодке присвоено звание «Гвардейская».

В сентябре 1944 года Щ-402 подорвалась на противолодочном минном заграждении NW-30, скрытно выставленном противником летом 1943 года.

Подводная лодка Щ-402 стала последней погибшей подводной лодкой Северного флота.

На начало 2015 года считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

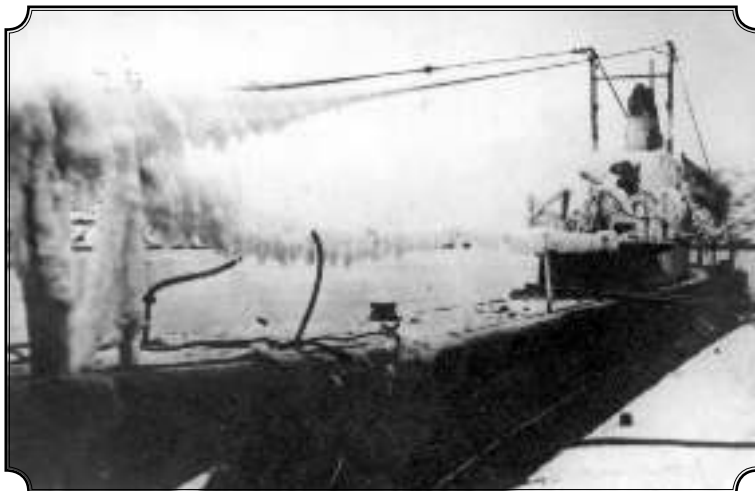
ТТД подводной лодки Щ-402:

Водоизмещение: надводное/ подводное – 584/707,8 тонны. Размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля суммарной мощностью 1600 л.с. и 2 электродвигателя суммарной мощностью 800 л.с.; 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей каждая марки КСМ-2, 2 винта. Запас топлива – нормальный – 26 тонн, полный – 63 тонны. Скорость: надводная/ подводная – 14.1/8,5 узла. Дальность плавания: в надводном положении – 1200 миль при 14,1 узла, 4500 миль при



8,5 узлах; в подводном положении – 8,5 миль при 8,5 узлах, 100 миль при 2,5 узлах. Глубина погружения: рабочая – 75 метров, предельная – 90 метров. Вооружение – 4 533-мм носовых торпедных аппарата; 2 533-мм кормовых торпедных аппарата; 10 533-мм торпед; 2–45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Время пребывания под водой – 72 часа. Автономность: нормальная – 20 суток, максимальная – 40 суток. Экипаж: 40 человек.

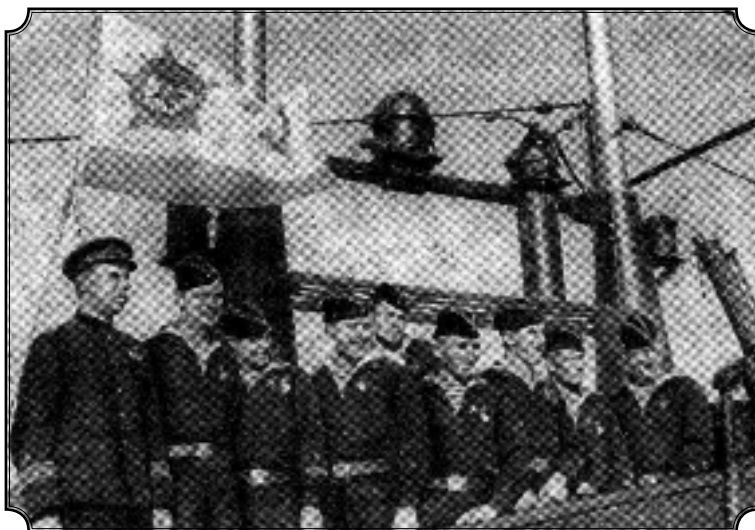




**Подводная лодка Щ-402.
(до 16 мая 1937 года Щ-314)**



**Подводная лодка Щ-402 (ошвартована первым корпусом) и С-102.
Полярный, 1943 год**



**Группа подводников Щ-402
в день вручения экипажу подводной лодки
ордена Красного Знамени и Краснознаменного Военно-морского флага
СССР**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-80



Подводная лодка 644 проекта, дизельная, с крылатыми ракетами П-5; разработчик – ЦКБ-18 (КБ «Рубин»). С-80 была одной из шести дизельных подводных лодок проекта 644 переоборудованных из проекта 613.

8 декабря 1948 года зачислена в списки кораблей ВМФ СССР. 13 марта 1950 года заложена на эллинге ССЗ №-112 «Красное Сормово» в г. Горький, как головная средняя подводная лодка проекта 613. 21 октября 1950 года спущена на воду. В октябре–ноябре 1950 года С-80 была переведена вниз по Волге и Каспию в Баку для прохождения сдаточных испытаний. С 31 декабря 1950 года по 26 апреля 1951 года подводная лодка прошла швартовные испытания. С 27 апреля по 28 июня 1951 года С-80 прошла заводские ходовые испытания. 9 июня 1951 года совершила глубоководное погружение на 203 метра. В наиболее опасных местах установили приборы, измеряющие напряжение конструкций. Затем подводную лодку с экипажем в отсеках на таях опускали на критическую глубину. Рядом в полигоне дежурили спасатели на своем судне. В случае аварии водолазы должны были прикрепить к корпусу подводной лодки понтоны, чтобы затем поднять ее на поверхность. 2 декабря 1951 года после окончания государственных испытаний и устранения всех выявленных дефектов был подписан приемный акт, и подводная лодка С-80 вступила в строй.

В декабре 1951 года перевели с Каспия на Северный флот по системе внутренних водных путей в г. Молотовск, затем С-80 перешла на постоянное место базирования в г. Полярный. По другим данным 6 августа 1952 года была временно включена в состав Краснознаменной Каспийской флотилии. Летом 1953 года переведена по внутренним водным системам из Баку в г. Молотовск. 9 ноября 1953 года



вошла в состав Северного флота. Зачислена в состав 162-й Бригады подводных лодок 33-й Дивизии подводных лодок СФ с базированием на г. Полярный. В 1953–1955 годах несколько раз возвращалась из Полярного в г. Молотовск для облегчения испытаний в Белом море больших торпедных лодок 611 проекта. В 1954 году С-80 перечислена в состав 339-й Бригады УСРПЛ Беломорской ВМБ с базированием на г. Молотовск. В 1957 году перешла в г. Горький на ремонт и модернизацию. 1 июля 1957 года – апрель 1959 года – на ССЗ «Красное Сормово». После выполнения модернизационных работ по проекту 644 С-80 была переведена в г. Молотовск. Вошла в состав 339-й Бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок Беломорской ВМБ. 15 января 1960 года закончила заводские и государственные испытания. Перешла из г. Молотовска в Оленью губу. Вошла в состав 212-й Бригады подводных лодок 8-й Дивизии подводных лодок Северного Флота. 30 июня 1960 года С-80 отнесена к проекту 644.

25 января 1961 года подводная лодка С-80 вышла в море для отработки совершенствования задач одиночного плавания. 26 января командир С-80 капитан 3-го ранга А. Ситарчик доложил, что все задачи боевой подготовки отработаны, и запросил «Добро» на возвращение на базу. «Добро» дали, но в 00 часов 47 минут 27 января радиосвязь прервалась. С-80 в Полярный не вернулась. Командующий флотом выслал на поиски два эсминца и спасательное судно. Район, в котором исчезла С-80, отстоял от побережья на 50 миль и занимал площадь 384 квадратные мили. Глубины – от 200 метров и ниже. На следующий день по флоту объявили аварийную тревогу, и на поиски вышли еще два эсминца, четыре малых противолодочных корабля, корабль разведки и спасательное судно. Арктическая ночь не принесла никаких вестей. Тогда начался массированный поиск с привлечением авиации, подводных лодок и рыболовецких судов с их придонными тралами и поисковой аппаратурой. Вдоль береговой линии летали пограничные вертолеты.

Только через неделю – 3 февраля рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обознача-



ют место затонувшей подводной лодки. На нержавеющей табличке был тактический номер – «С-80». К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затралили буй. Штурмана пытались по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем. Мощную судоподъемную организацию ЭПРОН по воле Хрущева давно разогнали. Поднять подводную лодку с глубины 300 метров аварийно-спасательная служба флота не могла. «Под аварию» Главкому ВМФ СССР удалось выбить деньги на развитие спасательных средств. Спроектировали и построили «Карпаты», специальное судно для подъема затонувших подводных лодок. С-80 нашли 23 июля 1968 года. Подводная лодка лежала на твердом грунте, на ровном киле, накренившись на правый борт. Первые обследования с помощью спускаемой водолазной камеры показали, что оба аварийно-спасательных бую – носовой и кормовой – отданы. Верхний рубочный люк задраен. Никаких видимых повреждений ни легкий корпус, ни прочный не имели. Особое внимание обратили на рули – все горизонтальные застыли в положении «на всплытие», вертикальный же был переложен «лево на борт». Именно по этим последним «телодвижениям» подводной лодки была составлена потом версия его гибели. После долгих проволочек и кадровых неурядиц была сформирована Экспедиция Особого Назначения. Начинать приходилось практически с нуля. В строй только что вступил спасатель подводных лодок «Карпаты».

Операция по подъему С-80 получила название «Глубина». Ее проводила ЭОН-10 Северного флота под командованием капитана 1 ранга С. Минченко. Затонувшая подводная лодка была оторвана от грунта специальным судном «Карпаты» и подвешена на подкильных строповых приспособлениях, после чего была поднята до глубины 70 метров и отбуксирована в бухту Завалишино под Терiberкой и поставлена на понтоны. Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осужении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет



под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не осушая ее, не извлекая тел погибших.

При этом терялся весь смысл напряженного труда – поднять подводную лодку, чтобы выявить причину гибели! Ночью, не докладывая командованию, торпеды разрядили, отсеки осушили.



Спасатели вскрыли рубку и спустились в отсеки. Сомнений не было – часть экипажа продолжало жить на недосыгаемой глубине. Началась самая тягостная часть – работы по извлечению тел. По воспоминаниям вице-адмирала запаса Р. Филоновича: *«Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. На это право претендовали и особы, и политработники, но решили, что сначала подводную лодку должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы – через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо – и это спустя семь лет после гибели! Медики потом говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...».*

То, что открылось глазам Филоновича, даже в протокольном изложении ужасно. Хлынувшая в средние отсеки вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа – гидроудар шел из пятого дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки и выгородки, калечила людей... В одном из стальных завитков прорванной переборки Филонович заметил кусок тела. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были размозжены головы. Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной, они погибли от удушья. Кислород-



ные баллончики всех дыхательных аппаратов были пусты. Но прежде чем включиться в ИДА-59, моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек. Не все смогли выдержать пытку медленным удушьем. В аккумуляторной яме второго отсека нашли мичмана, который замкнул руками шину с многоамперным током. Еще один матрос затянул петлю на шее, лежа на койке. Так и пролежал в петле семь лет... Остальные держались до последнего. В боевой рубке на задраенной крышке нижнего люка обнаружили старпома капитана 3-го ранга В. Осипова и командира БЧ-2 капитан-лейтенанта В. Черничко. Первый нес командирскую вахту, второй стоял на перископе как вахтенный офицер. Кто из них первым заметил опасность – не скажет никто, но приказ на срочное погружение из-под РДП отдал капитан 3-го ранга Осипов. Тела командира С-80 и его дублера капитана 3-го ранга В. Николаева нашли в жилом офицерском отсеке. По-видимому, оба спустились в кают-компанию на ночной завтрак. Катастрофа разразилась столь стремительно, что они едва успели выскочить в средний проход отсека. Из воспоминаний главного инженера ЭОН контр-адмирала Ю. Сенатского: «В бухту Завалишина, где стояла на понтонах С-80, подогнали средний десантный корабль. В десантном трюме поставили столы патологоанатомов. Врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом, и не верили своим глазам, щеки мертвецов розовели! В их жилах еще не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсечного воздуха подводники могли вполне протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья...». Потом погибших уложили в гробы, и СДК с приспущенным флагом двинулся в г. Полярный, в



бухту Оленью. Когда тела экипажа С-80 были преданы земле, точнее, вечной мерзлоте Оленьей Губы, кадровики совершили свой ритуал – в комнате для сжигания секретных бумаг предали огню удостоверения личности офицеров и мичманов по-



гибшей лодки. На капитана 1-го ранга Бабашина легла еще одна нелегкая обязанность рассылать родственникам погибших подводников их личные вещи. Было куплено 78 одинаковых чемоданов, в каждый положили по новому тельнику, бескозырке... У кого сохранились часы – положили и их. Перетрясли все баталерки, нашли письма, книги, фотоаппарат. И поехали по всему Союзу фибровые грубы с «грузом 200».

Точные обстоятельства гибели С-80 не установлены. Есть лишь версии. С-80 относилась к классу средних дизельных торпедных подлодок. Но в отличие от других подводных лодок 613-го проекта она могла нести и две крылатые ракеты, расположенные в герметичных контейнерах за рубкой. По сути дела, была испытательной платформой для нового морского оружия. Была и еще одна техническая особенность, возможно, сыгравшая роковую роль.

Из всех версий следователи остановились, казалось на самой невероятной – встреча с кораблем шпионом. С-80 шла под дизелем на перископной глубине в условиях волнения до 6 баллов.

Чтобы избежать столкновения советская подводная лодка совершила резкий маневр вниз и вправо, что привело к захлестыванию морской воды через шахту РДП (работа дизеля под перископом). Поплавковый клапан не сработал из-за обледенения, так как обогрев клапана горячей водой от дизелей был отключен.

После обнаружения поступления воды в 5-й отсек, матрос-машинист ошибочно вместо закрытия воздушного клапана РДП, повернул расположенный рядом маховик астронавигационного перископа «Лира», в результате чего вода продолжала затоплять отсек, создавая угрожающий дифференциал на корму. Попытка подводников вручную закрыть второй запор шахты РДП не увенчалась успехом, так как шток клапана был погнут давлением поступающей воды.

В создавшейся экстремальной ситуации были допущены две трагические ошибки, приведшие в конечном итоге к гибели подводной лодки – не была использована система быстрого продувания аварийно-балластных цистерн и не выполнена команда на дачу хода главными электрод-



вигателями. После того, как скорость упала до нуля, а дифферент возрос до 45 градусов, дизельная подводная лодка провалилась на глубину кормой вниз. В результате воздействия избыточного давления переборки 2,3 и 4-го отсеков

были разрушены взрывом, личный состав подводников, находившийся в отсеках, погиб. Попытки оставшихся в живых 24 членов экипажа покинуть затонувшую подводную лодку в аппаратах ИДА-51 остановила глубина.

По мнению моряка-подводника старшего мичмана В. Казанова, шахта РДП (труба для подачи воздуха к дизелям с перископной глубины) на С-80 была шире, чем на других лодках. В тот день море штормило, и был хороший мороз. Вода, по-видимому, захлестывала шахту, и на верхней крышке намерз лед. Лодка пошла на глубину, а крышка не закрылась... Вода рванула в пятый отсек, где два моряка пытались уберечь корабль от катастрофы. Спасатели их там и нашли.

Вице-адмирал запаса Е. Чернов придерживается другой версии: *«Подводные лодки не должны тонуть, как вы понимаете, при срочном погружении из-под РДП даже при обмерзании поплавкового клапана. В любом случае подача воздуха к дизелям из атмосферы перекрывается мощной захлопкой. Как только С-80 стала уходить на глубину, матрос-моторист бросился перекрывать воздушную магистраль, из которой била вода. Он отжимал рычаг захлопки вправо, а надо было – влево. Парень жал с такой силой, что согнул шток. Он был уверен, что перекрывает, на самом же деле открывал по максимуму. Матрос этот был прикомандирован с другой лодки, где воздушная магистраль перекрывалась не влево, а поворотом рукоятки вправо и не знал этой особенности. Выходит, виноват в гибели С-80 тот, кто не успел или забыл предупредить его об этом. Кто: командир отделения – старшина команды – командир группы-инженер-механик? Кому легче от того, что вина за катастрофу распределились*



по этой цепочке, тем более что подобных прикомандированных на поход на подводной лодке было семь человек, не считая офицеров-дублеров».

Погибло 68 моряков-подводников. В катастрофе обвинен экипаж лодки.

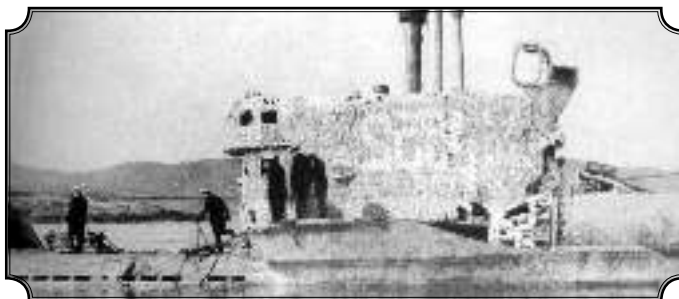
14 марта 1961 года подводная лодка С-80 исключена из состава ВМФ. Прибывшая на СФ комиссия Министерства Обороны под председательством маршала СССР К. Рокоссовского не смогла однозначно назвать причины гибели подводной лодки, сделав лишь заключение, что *«...на лодке произошла тяжелая авария, связанная с поломкой техники, с которой экипаж в условиях урагана не смог справиться»*. По результатам расследования был снят с должности командир Бригады подводных лодок.

В августе 1969 года на борт СПС «Карпаты» прибыла и начала работу Государственная комиссия, сформированная из высококвалифицированных специалистов ВМФ и судостроительной промышленности под председательством Героя СССР вице-адмирала Г. Щедрина. В октябре 1969 года расформировали ЭОН-10. По самой С-80 комиссия сделала заключение о нецелесообразности проведения восстановительных работ. Подводная лодка была взорвана и разделана на металл на базе «Главвторчермета» на м. Зеленый в Кольском заливе. Часть конструкций подводной лодки оставлены на берегу бухты Завалишина. Там же, в районе 1-го Титовского ручья находится неизвестное захоронение, предположительно старшего помощника командира и командира БЧ-2, которые в момент аварии находились в боевой рубке.

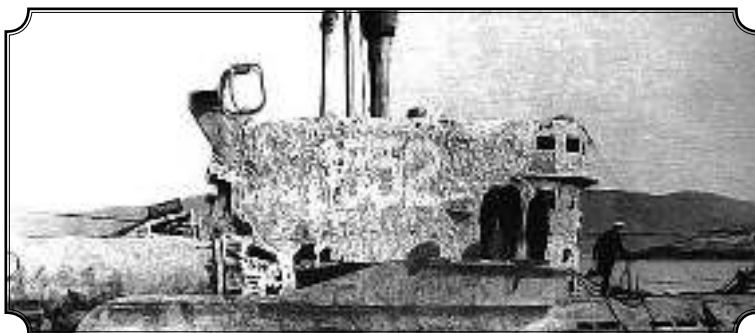




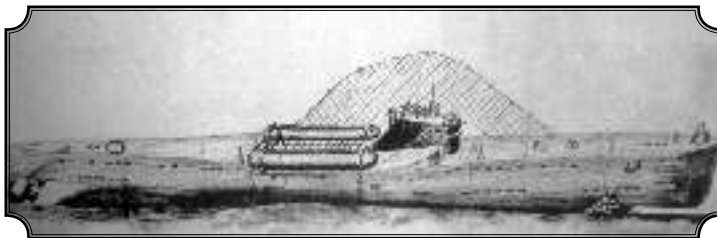
Подводная лодка С-80



Подводная лодка С-80 после подъема



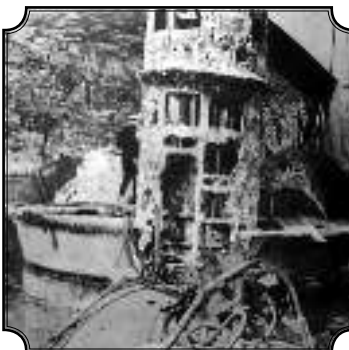
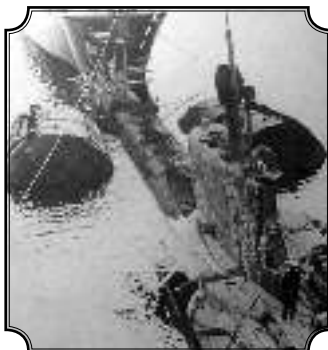
Подводная лодка С-80 после подъема



**Подводная лодка С-80 на грунте.
Рисунок С. Минченко (руководитель ЭОН по подъему С-80)**



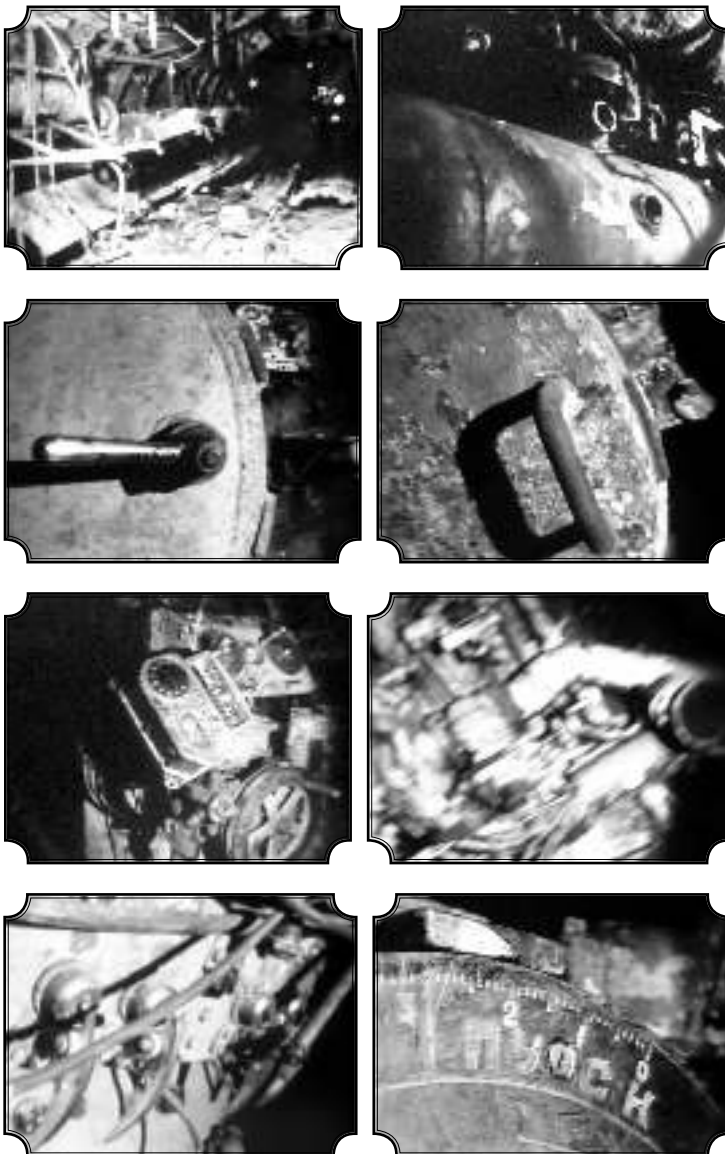
Подводная лодка С-80 в бухте Терiberка после подъема



Подводная лодка С-80 в бухте Терiberка после подъема



В отсеках подводной лодки С-80 после подъема



В отсеках подводной лодки С-80 после подъема



Братская могила подводников С-80 до реконструкции



**Братская могила подводников С-80 после реконструкции.
Мурманская область, Губа Оленья**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Б-37

Советская подводная лодка проекта 641 заложена 18 июля 1958 года на заводе №-196 «Судомех» в Ленинграде. 2 сентября 1958 года зачислена в списки кораблей ВМФ СССР, 5 ноября этого года спущена на воду. В мае 1959 года переведена по Беломоро-Балтийскому каналу на достроечную базу в Северодвинск для прохождения сдаточных испытаний и 5 ноября 1959 года вступила в строй. 3 января 1960 года вошла в состав Северного флота, включена в состав 211-й Бригады подводных лодок 33-й дивизии подводных лодок Северного флота с базированием на Полярный. В августе 1960 года приняла участие в учениях «Метеор» в Атлантическом океане.



11 января 1962 года погибла в результате взрыва боезапаса в торпедном отсеке. Б-37 стояла у пирса в Екатерининской гавани базы поселка Полярный, экипаж проводил плановый осмотр и проворачивание оружия и технических средств. Переборочные люки во всех отсеках были открыты. Внезапно на подводной лодке возник очаг пожара, который в считанные минуты вызвал взрыв боевого отделения торпеды, от которого сдетонировал весь боезапас из одиннадцати оставшихся торпед. Два носовых отсека подводной лодки были полностью уничтожены. Весь экипаж Б-37, находящийся на подводной лодке (59 человек), погиб в результате воздействия ударной волны и отравления газообразными продуктами взрыва. Из всего экипажа в живых остались командир подводной лодки капитан 2 ранга А. Бегеба, находившийся на пирсе (взрывом первой торпеды его сбросило в воду) и командир БЧ-5 капитан 3 ранга Г. Якубенко, вызванный в штаб базы. В результате взрыва погибли одиннадцать человек на стоящей соседним бортом



подводной лодке С-350 проекта 633 (подводная лодка затонула у пирса) и несколько моряков, которые находились в момент взрыва вблизи пирса. Спасательные работы проводились силами АСС Северного флота в течение двадцати двух суток. Полузатопленные подводные лодки подняли на поверхность, установили в носовых отсеках глухие заглушки и отбуксировали в док.

В результате работы правительственной комиссии однозначно установить причину взрыва не представилось возможным. Были выдвинуты две версии:

- случайный выстрел при разряжании оружия сменившимся вахтенным по охране подводной лодки;
- проведение с торпедой нерегламентных работ, вероятно с использованием открытого огня (паяльной лампы);
- дефект торпеды (при погрузке торпед на Б-37 на одной из них была повреждена боевая часть).

7 мая 1963 года ввиду невозможности восстановления подводная лодка исключена из боевого состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ и впоследствии на мурманской базе «Главторчермета» на мысе Зеленый в Кольском заливе разделана на металл.

ТТД подводной лодки Б-37:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1957/2485 тонн. Главные размерения: длина – 91,3 метра, ширина – 7,5 метра, осадка – 5,1 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 16,8/16 узлов. Глубина погружения: рабочая 250 метров, предельная 280 метров. Дальность плавания: над водой 20 000 миль, под водой 400 миль. Силовая установка: 3 дизеля по 2000 л.с., 2 ГЭД 1350 + 1 ГЭД 2700 л.с., 1 электродвигатель экономического хода 140 л.с. Вооружение: 6 носовых + 4 кормовых 533-мм торпедных аппарата, 22 торпеды, до 32 мин (принимались вместо торпед). Экипаж: 70 человек.





ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-350

Подводная лодка С-350 была заложена на заводе «Красное Сормово» в Горьком 22 октября 1957 года (заводской номер 331), явившись головной подводной лодкой 633 проекта. Спущена на воду 30 мая 1958 года. В период с 22 октября по 20 декабря 1958 года проходила заводские ходовые испытания. 20 ноября 1958 года была включена в состав ВМФ (Черноморский флот условно).



С 21 декабря 1958 года по 31 августа 1959 года С-350 прошла государственные испытания и 31 августа 1959 года вступила в строй. 19 октября 1959 года была перечислена в состав Северного флота. 30 октября 1959 года перешла на Северный флот, зачислена в состав 96-й Бригады подводных лодок 4-й Эскадры подводных лодок (г. Полярный).

11 января 1962 года у пирса в Екатерининской гавани (г. Полярный) стояла вторым корпусом к подводной лодке Б-37, на которой произошел взрыв боезапаса. После взрыва в прочном корпусе первого отсека С-350 образовалась трещина и отсек стал быстро заполняться водой. Замполит С-350, обнаружив поступление воды во 2-й отсек, покинул его в корму, задраив за собой переборку, не подав команду «Покинуть отсек!». Когда из 2-го отсека раздался стук оставшихся в носовых отсеках моряков, замполит заблокировал кремальеру, обрекая на смерть одиннадцать человек. Такой ценой замполит «спас» остальной экипаж, но замполит заблокировал не только остальных моряков, но и себя вместе со всеми и погиб в этом отсеке. После затопления 1 и 2-го отсеков С-350 легла носом на грунт, экипаж был выведен через аварийный люк 7-го отсека. От взрыва торпед на стоявшей рядом подводной лодке Б-37 разломилась пополам и затонула, но вскоре была поднята аварийно-спасательной службой СФ, и после аварий-



но-восстановительного ремонта на СРЗ в Мурманске вновь введена в строй.

15 ноября 1964 года вошла в состав Отдельной Бригады Ремонтирующихся подводных лодок (п. Роста). 18 сентября 1966 года убыла из Беломорска по внутренним водным путям на КЧФ. В сентябре 1966 года перечислена в состав Черноморского флота. 3 августа 1977 года была переименована в СС-350. 18 сентября 1977 года отнесена к подклассу опытовых подводных лодок. Зачислена в 475-й дивизион подводных лодок.

9 июля 1982 года исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1 октября 1982 года была расформирована и переоборудована в учебно-тренировочное судно, и переименована в УТС-350. После раздела флота, в 90-х годах, на Севастопольской базе «Главвторчермета» в Инкермане разделана на металл.

ТТД подводной лодки С-350:

Водоизмещение (надводное/подводное): 1328/1712 тонн. Размеры: длина – 76,68 метра, ширина – 6,72 метра, осадка – 5,11 метра. Скорость хода (надводная/подводная): 15,31/13,18 узлов. Глубина погружения: рабочая 270 метров, предельная 300 метров. Дальность плавания: над водой 7400 миль, под водой 350 миль. Силовая установка: дизель-электрическая, 2х2000 л.с. дизеля, 2х1350 л.с. электродвигателя, 2х50 л.с. электродвигателя экономиче-ского хода. Вооружение: 6 533-мм торпедных аппаратов в носу, 2 533-мм торпедных аппарата в корме, 14 торпед. Экипаж: 52 человека.





Подводные лодки Б-37 и С-350 после взрыва



Работы по подъему подводной лодки Б-37



**Команда подводной лодки Б-37.
В центре командир подводной лодки Б-37 капитан II ранга А.С. Береба**



**Памятник подводникам, погибшим 11 января 1962 года.
г. Полярный (ныне Александровск)**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-8



Атомная подводная лодка проекта 627А «Кит». 9 сентября 1957 года заложена на стапеле цеха №42 ССЗ №402 в г. Молотовск (ныне Северодвинск) как крейсерская подводная лодка. 2 марта 1958 года зачислена в списки кораблей ВМФ. 31 мая 1959 года спущена на воду. Входила в состав 339-й Бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок Беломорской флотилии.

26 июня – 16 ноября 1959 года прошла швартовные испытания. 16 ноября 1959 года прошла заводской наладочный ремонт. 4 декабря 1959 года торжественно поднят Военно-Морской флаг. С 4 по 31 декабря 1959 года под-



водная лодка К-8 прошла ходовые испытания, во время которых на подводной лодке, дважды самопроизвольно отдавался кормовой аварийный буй, а буйреп наматывался на винты. 31 декабря 1959 года К-8, после межбазового перехода, совместно с атомной подводной лодкой К-14, прибыла к постоянному месту базирования в бухту Малая Лопаткина губы Западная Лица и вошла в состав 206-й Отдельной Бригады подводных лодок Северного флота. 31 декабря 1959 года вступила в строй. 31 августа 1960 года вошла в состав СФ. Включена в состав 206-й отдельной Бригады подводных лодок СФ с базированием на бухту Малая Лопаткина.

13 октября 1960 года вышла в море для похода к Северному Полюсу. На К-8 было укреплено ограждение рубки,



установлены вторые комплекты эхолота и эхоледомера, пульт штурмана, два дополнительных гидроазимута, самopiсец для обсерваций по подводным взрывам. В Баренцевом море в 19.03 произошел разрыв парогенератора. При ликвидации аварии 13 человек переоблучились, подводная лодка вернулась в дизель-генераторном режиме. Всего в течение года совершила 6 выходов в море. 1 июня при отработке задач боевой подготовки в море образовалась течь активной воды из парогенератора. Часть личного состава получила облучение. Впоследствии один человек был списан на берег. В июле 1961 года перечислена в состав 3-й Дивизии подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с прежним местом базирования. 8 октября 1961 года во время атаки отряда боевых кораблей на первенство ВМФ вновь открылась течь активной воды из парогенератора. 11 ноября 1961 года по 31 декабря 1963 года на ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинске прошла средний ремонт. В апреле 1964 года при выходе в море на отработку задач боевой подготовки от командира БЧ-5 поступил доклад, что испарительная установка не рассаливается. За несколько часов ремонтных работ наладить работу установки не удалось, и подводная лодка была вынуждена прервать выход и зайти в губу Гремиха для пополнения запасов воды.

Летом 1964 года К-8 впервые заступила на Боевое дежурство в пункте базирования. В 1965 году при выполнении торпедной стрельбы боевой торпедой по мысу Пикшуев, торпеда, пройдя некоторое расстояние, внезапно развернулась и пошла на сближение с подводной лодкой. Энергичным маневром по курсу, скорости и глубине К-8 уклонилась от собственной торпеды. С августа 1966 года по июль 1968 года на СРЗ «Звездочка» в г. Северодвинске прошла средний ремонт с заменой парогенераторов. Тогда же на подводной лодке демонтировали противогидролокационное покрытие в связи с прекращением его производства. В 1968 году перечислена в состав 17-й Дивизии подводных лодок Йоканьгской ВМБ с базированием в губе Гремиха. В 1969 году выполнила задачи первой Боевой службы продолжительностью 21 сутки. В сентябре 1969 года в группе с еще двумя подводными лодками из состава 17-й Дивизии



подводных лодок приняла участие в учениях «Панель» в районе острова Медвежий, в ходе которых исследовались варианты покрытий корпусов подводных лодок.

17 февраля 1970 года вышла в море для выполнения задач второй Боевой службы. Втечение похода К-8, обогнув Скандинавский полуостров и миновав Фареро – Исландский противолодочный рубеж, форсировала пролив Гибралтар и в Средиземном море вела слежение за американскими авианосцами CVB 41 «Midway» и CVA 60 «Saratoga». На подходе к Гибралтару при погружении на 140 метров во втором отсеке обнаружилась течь по периметру съемного листа.

К-8 всплыла в надводное положение, был поджат лист, но течь не прекратилась. Командир принял решение устранить течь после форсирования Гибралтара. Пролив подводная лодка прошла под днищем БПК «Неуловимый». Через 8 часов всплыла у острова Албаран для замены всей резиновой прокладки съемного листа. В Средиземном море К-8 была обнаружена тремя эсминцами вероятного противника. Через несколько часов преследования подводная лодка резко ушла на 140 метров, изменила курс и на полном ходу оторвалась от преследования. 15 марта 1970 года в районе острова Капри К-8 всплыла для встречи с БПК «Бойкий». С борта надводного корабля были погружены запасы регенерации и продуктов для обратного перехода. 1 апреля 1970 года было получено приказание на возвращение. Пролив Гибралтар был форсирован в течение 6 часов под днищем БПК «Бойкий». 6 апреля 1970 года атомная подводная лодка К-8 была переразвернута в северо-восточную часть Атлантического океана для участия в маневрах «Океан-70».

8 апреля 1970 года в 22.30 на глубине 120 метров почти одновременно в рубке гидроакустиков в 3 отсеке и в труднодоступном месте 7 отсека из-за короткого замыкания произошел пожар. Увеличивая ход с 10 до 16 узлов, в 22.36 К-8 всплыла. Очаг возгорания в 3 отсеке был ликвидирован системой ВПЛ, но из-за сильного задымления и высокой концентрации угарного газа личный состав 3 отсека был выведен в 4 отсек. Очаг пожара в 7 отсеке был большой интенсивности из-за поступления масла системы смазки



АТГ и раскрытия регенеративных патронов В-64. Пожар тушился системой ВПЛ. Уже через 2 минуты после начала пожара личный состав 7 отсека был выведен в 8 отсек. Сработала аварийная защита ядерного реактора левого борта, затем была сброшена аварийная защита ядерного реактора правого борта. Вышла из строя вся электроэнергетическая система, К-8 лишилась хода, электроэнергии и связи. Оба дизель-генератора были пущены, но принять нагрузку на них не смогли из-за обесточенного щита гребного электродвигателя в 7 отсеке. Через 40 минут работы начался перегрев, и дизель-генераторы пришлось остановить. Средства пожаротушения применялись не эффективно. Пожар тушили методом герметизации отсеков. Через 4 минуты после всплытия личный состав ПУ ГЭУ из-за невозможности пребывания в нем был переведен в 6 отсек, а через 30 минут из-за высокой температуры и загазованности все находившиеся в 6 отсеке, включившись в ИДА-59, перешли в 4 отсек. Аварийно-спасательный люк 8 отсека первоначально отдраить не удалось из-за поступления воздуха в 8 отсек. Сравнять давление воздуха в 8 отсеке через клапан отсоса воздуха водолазом также не удалось. Аварийные партии дважды осматривали 3 и 4 отсеки, при этом потушили вновь возникшее пламя в 3 отсеке в рубке гидроакустиков.

В момент объявления тревоги в лазарете после операции находился старшина 1 статьи срочной службы Ю. Ильченко. Его ИДА-59 находился в другом отсеке, и, спасая своего подопечного, начальник медицинской службы капитан медицинской службы А. Соловей отдал ему свой дыхательный аппарат.

9 апреля 1970 года весь личный состав 4 отсека выведен на мостик через 3 отсек. Израсходовав запас воздуха в ИДА, погибли от угарного газа 15 человек. В живых



осталось четверо, в том числе и Ю. Ильченко, который рассказывал о подвиге корабельного врача. В 2 часа ночи был отдраен люк 8 отсека и выведено 4 человека, вынесено 13 погибших от отравления окисью углерода. К



4 часам утра выведен весь личный состав кормовых отсеков, в дальнейшем эти отсеки не осматривались, их состояние осталось неизвестным. К-8 оставалась в дрейфе без связи, были загазованы отсеки с третьего по девятый. На переключке выяснилось, что в результате пожара погибло 30 человек. Личный состав расположился в первом и втором отсеках, часть на верхней палубе. В 14.15 на горизонте появилось судно. Был подан сигнал пятью красными ракетами. Подошедший сухогруз оказался канадским «Clyvde Ore». Приблизившись к лодке на 15 кабельтовых, канадское судно обошло ее по дуге и, развернувшись на прежний курс, не оказав помощи терпящей бедствие подводной лодке, полным ходом удалилось. Для поддержания дифферента была в первый раз продута кормовая группа ЦГБ.

10 апреля 1970 года только через 30 часов после начала аварии К-8 случайно обнаружило болгарское судно «Авиор» с советским капитаном-наставником на борту. Через его радиостанцию в Варну было передано сообщение об аварии. Из Варны сигнал об аварии был передан в Москву, таким образом, в ГШ ВМФ стало известно об аварии. На помощь К-8 были посланы подводные лодки К-83 проекта 629, Б-109 и Б-413 проекта 641, судно разведки «Харитон Лаптев», гидрографические суда «Лотлинь» и «Гидрорулевой», БПК «Бойкий», буксир СБ38 и килектор КИЛ22. К 17.00 на «Авиор» была переправлена группа экипажа из 43 человек, не занятых ликвидацией аварии. В 10.30 были еще раз продуты кормовые балластные цистерны. Положение подводной лодки было тяжелым: запас ВВД был на исходе, пополнение его не было возможным, поскольку К-8 была обесточена, дифферент на корму постоянно нарастал, погода ухудшалась, запас баллонов для ИДА-59 также был израсходован.

11 апреля 1970 года в 3 часа утра к подводной лодке подошел теплоход «Саша Ковалев». В 04.20 – теплоход «Комсомолец Литвы», чуть позже – «Касимов». К середине дня подводники с «Авиора» перешли на





«Касимов». «Комсомолец Литвы» в это время безуспешно пытался завести буксирный конец на подводную лодку. Мешала волна 5–6 баллов. В 19.00 это удалось сделать, но трос буквально сразу лопнул. К этому времени вся кормовая надстройка подводной лодки от 8 отсека была постоянно в воде. В 19.00 из Североморска вышли плавбаза «Волга» с экипажем подводной лодки К-5 и руководителем операции по спасению, крейсер «Мурманск» с Командующим флотом на борту. В 22.10 в носовых отсеках стало невозможно находиться – угарный газ поступал через неплотности переборок. Еще 30 моряков были эвакуированы на «Касимов». На подводной лодке остались 22 человека, которые разместились в ограждении рубки. Волна, проходя от кормы в нос, заливала всю надстройку, вплоть до 1 отсека. Дифферент составлял около трех градусов на корму.

12 апреля 1970 года в 02.40 к подводной лодке подошел КРТР «Харитон Лаптев». В 06.13 второй помощник капитана судна «Касимов» заметил красную ракету с направления, где была подводная лодка, а радиолокационная отметка от подводной лодки стала быстро исчезать. Через минуту раздались два гидравлических удара, свидетельствующие о гибели подводной лодки К-8. В 06.35 суда подошли в точку гибели, но поднять на борт в условиях шторма удалось лишь тело командира 2-го дивизиона БЧ-5. Было также обнаружено тело командира подводной лодки капитана 2 ранга В. Бессонова, но поднять его не удалось – труп ушел под корпус «Харитона Лаптева». К-8 затонула на глубине 4 125 метров от потери продольной остойчивости. Определенную роль в невозможности длительного удержания подводной лодки в надводном положении в штормовых условиях сыграла безкингстонность ЦГБ – через шпигаты постепенно стравливался воздух, находящийся в цистернах, которые постепенно заполнялись водой, и К-8 теряла запас плавучести. Причины пожара остались неизвестны. Наиболее вероятная причина – короткое замыкание в кабельных трассах. Наиболее вероятная причина затопления отсеков – выгорание кабельных уплотнений и поступление воды через уплотнение дейдвудных сальников. Погибло 52 моряка-подводника, из них тридцать отравились про-



дуктами горения и двадцать два подводника погибли в результате затопления подводной лодки. На борту атомной подводной лодки К-8 затонуло 4 торпеды с ядерным боезапасом.

13 февраля 1971 года подводная лодка К-8 исключена из состава Военно-Морского флота. Гибель К-8 и 52 членов экипажа стали первой потерей советского атомного флота. Бессонову В.Б. было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно, погибшие члены экипажа закрытым Указом Президиума Совета министров СССР награждены орденом Красного Знамени, оставшиеся в живых подводники – медалью Ушакова. Именем начальника медицинской службы Соловья, отдавшего свой ИДА больному матросу, была названа улица в поселке Гремиха, где базировалась К-8, там же погибшим морякам поставили памятник.



ТТД атомной подводной лодки К-8:

Водоизмещение: надводное/подводное – 3101/4069 тонн. Главные размеры: длина – 107.4 метра, ширина – 7.9 метра, осадка по крейсерской ватерлинии – 5.7 метра. Скорость полная: надводная/подводная – 15.5/до 30 узлов. Главная энергетическая установка: два водо-водяных реактора ВМА по 70 МВт, две линии вала, мощность на валу – 2x17 500 л.с. Предельная глубина погружения – 300 метров. Рабочая глубина погружения – 240 метров. Вооружение: 8x533-мм носовых торпедных аппаратов. Боезапас – 20 торпед (8 в ТАТА и 12 на стеллажах), в том числе с ядерными боевыми частями. Экипаж: 104 человека.





**ПЛА К-8 ошвартована первым корпусом к пирсу Гремиханской ВМБ.
1969 год**



**ПЛА К-8 в Северной Атлантике.
Вторые сутки после аварии, экипаж выведен на верхнюю палубу**



Экипаж ПЛА К-8 незадолго до последнего выхода в море на строевых занятиях. Гремиха, 1969 год



Оставшиеся в живых члены экипажа ПЛА К-8 перед награждением в родной базе. Гремиха, 1970 год



**Памятник погибшим подводникам К-8.
Островное (Гремиха). Мурманская область**



**Памятник погибшему подводнику К-8 матросу В.Н. Девяткину.
Деревня Дровосеки, Орехово-Зуевский район, Московская область**



**Открытие памятника погибшему подводнику К-8
матросу В.Н. Астахову. Нижегородская область, г. Выкса**



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-219



Советский атомный подводный крейсер стратегического назначения, 21-я подводная лодка проекта 667А «Навага». 9 февраля 1970 года зачислена в списки кораблей ВМФ. 28 мая 1970 года заложена на стапеле цеха № 50 ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинске по проекту 667А «Навага» под заводским номером 460, как крейсерская подводная лодка с баллистическими ракетами. 18 октября 1971 года выведена из цеха и после спуска на воду поставлена к достроечной стенке завода. Достраивалась по проекту



667АУ. Входила в состав 339-й Отдельной Бригады строящихся, подводных лодок Беломорской Военно-Морской Базы. 31 декабря 1971 года был поднят Военно-Морской флаг СССР. 8 февраля 1972 года К-219 включена в состав 31-й Дивизии 3-й Флотилии подводных лодок Краснознаменного Северного Флота с базированием на бухту Ягельную губы Сайда (Гаджиево, Мурманская область).

На вооружении в начале службы состояли 16 одноступенчатых жидкостных баллистических ракет типа Р-25, каждая могла нести две ядерные боеголовки с дальностью стрельбы до 2 000 км. В 1975 году ракетный комплекс Д-5 был модернизирован до Д-5У, что позволило установить на К-219 модернизированные ракеты Р-25У с дальностью



пуска до 3 000 км с тремя боеголовками. Для самозащиты подводная лодка имела 6 торпедных аппаратов.

Сам подход к проектированию подводной лодки – ракетного подводного крейсера стратегического назначения с ракетами дальностью до 3 000 км говорит о том, что подводная лодка предназначена для скрытного нанесения первого или ответно-встречного ядерного удара. Таким образом, подводные лодки класса «Навага» – «Налим» (по классификации НАТО «Yankee») имеют район развертывания порядка 600 000 квадратных километров, удаленный на 2 800–3 600 км от восточного побережья США. Патрулирование длится до трёх месяцев, в том числе месяц для входа и выхода из зоны патрулирования.

За время службы на борту К-219 имели место многочисленные сложности, связанные как с пусковыми установками ядерных ракет, так и с крышками ракетных шахт. Так, 31 августа 1973 года была нарушена герметичность ракетной шахты №-15, в результате чего в нее начала проникать вода. Вода вступила в реакцию с компонентом ракетного топлива – как тетраоксидом диазота (утечки которого из ракетных двигателей практически неизбежны), с образованием агрессивной азотной кислоты, повредившей топливопроводы ракеты РСМ-25. В результате произошёл взрыв образовавшейся двухкомпонентной смеси. Один человек погиб, ракетная шахта была полностью затоплена. После происшествия ракетная шахта №-15 была заглушена (крышка наглухо приварена к корпусу), ракета изъята.

27 декабря 1974 года во время несения Боевой Службы из-за ошибочных действий старшины команды трюмных был подан ВВД на наддув 10 отсека.

Вахтенный инженер-механик ошибочно предположил, что произошло разуплотнение системы ВВД, объявил аварийную тревогу и разгерметизировал отсеки подводной лодки, вследствие чего из-за переопрессовки датчиков дозиметрического контроля выпал сигнал повышенной радиационной опасности в турбинных отсеках. Командир К-219 объявил тревогу «Радиационная опасность». Старшина команды трюмных, осознав ошибочность своих действий, повернул клапан управления в исходное положение, по-



ступление ВВД прекратилось. Создавшееся давление за полтора часа было снято работой компрессоров.

18 ноября 1975 года К-219 отнесена к проекту 667АУ. В 1976 году выполнила задачи Боевой службы. 25 июля 1977 года переклассифицирована в ракетный подводный крейсер. С 28 сентября 1979 года по 12 декабря 1980 года прошла средний ремонт на СРЗ «Звездочка» в г. Северодвинск. В 1980 году подводная лодка переведена в состав 19-й Дивизии 3-й Флотилии подводных лодок КСФ с прежним местом базирования.

В январе 1986 года во время учений была проблема с запуском ракеты. Потребовалась многочасовая работа экипажа, чтобы запустить ракету по полигону на Новой Земле. После пуска подводной лодке пришлось всплыть и в условиях восьмибального шторма в надводном положении возвращаться на базу.

В августе 1986 года вышла на тринадцатую Боевую службу с экипажем РПКСН К-241 под командованием капитана 2 ранга И. Британова. 18 сентября 1986 года произошло срабатывание сигнализации о наличии воды в шахте №-6, но аварийная тревога не объявлялась, вода удалена нестандартным способом. К-219 несла патрульную службу с 15-ю ядерными ракетами на борту. Командиром РПКСН был И. Британов, старшим помощником – С. Владимиров (прикомандирован для обеспечения плана БП с РПК СН К-426), командиром БЧ-2 – капитан III ранга А. Петрачков. Из материалов комиссии по расследованию причин гибели К-219:



«В ходе подготовки к выходу в море на К-219 были заменены 12 офицеров из 32, в том числе старший помощник и помощник командира, командиры ракетной и минно-торпедной боевых частей, начальник радиотехнической службы, корабельный врач, командир электротехнического дивизиона, 4 командира отсеков. Из 38 мичманов заменены 12, в том числе оба старшины команд ракетной БЧ-2».



Между островами Великобритании и Исландии К-219 была обнаружена гидроакустической системой СОСУС. ВМС США получили соответствующее сообщение о входе неизвестной подводной лодки в Атлантику. Таким образом, К-219 безуспешно пыталась избежать обнаружения, маскируясь в шумах сухогруза и огибая установленные на морском дне буи системы СОСУС. 3 октября, за несколько часов до входа в зону патрулирования (680 миль на северо-восток от Бермудских островов), произошёл гидроакустический контакт с подводной лодкой типа «Лос-Анджелес» USS «Augusta» (SSN710), следовавшей встречным курсом для патрулирования побережья СССР.

3 октября 1986 года после подвсплытия на сеанс связи в 05.38 в ракетной шахте №-6 произошел взрыв, ракетная шахта №-6 полностью разгерметизировалась и в неё хлынула вода. Подводная лодка всплыла в надводное положение. При взрыве в расположенной поблизости каюте погибли два матроса. В процессе борьбы за живучесть погиб командир БЧ-2 капитан 3 ранга А. Петрачков. Попытки откачать воду результата не достигли. Всё развивалось по тому же сценарию, что и в 1973 году – образовалась взрывоопасная смесь из компонентов ракетного топлива. Взрыв разрушил внешнюю стенку прочного корпуса и плутониевые боеголовки ракеты. Некоторые части ракеты вылетели в море, некоторые упали внутрь подводной лодки, в реакции с водой, начали производить ядовитые газы.

Через пробоину на ракетной палубе, примерно в середине корпуса К-219, поступила вода, в результате чего подводная лодка мгновенно «провалилась» на глубину порядка 300 метров, что составило почти максимально допустимую глубину погружения. В момент взрыва подводная лодка дрейфовала и рули были в нейтральном положении. Когда К-219 «провалилась» до глубины 350 метров, командир решил продуть все цистерны, чтобы избавиться от балластной воды. Одновременно был дан ход для выполнения режима экстренного всплытия, когда лодка по крутой траектории стремится к поверхности воды. Через две минуты после взрыва К-219 выскочила на поверхность воды. Экипаж покинул полужатопленный загазованный четвёр-



тый (ракетный) отсек и задраил герметичные переборки. Была существенная разница с 1973 годом, заключававшаяся в том, что образовавшаяся соляная кислота не успела «разъесть» резиновые уплотнения перегородок к носу и корме РПК СН. Из-за ядовитых газов К-219 фактически была разделена на две независимые половины: центральный и торпедный отсеки в носу были изолированы ракетным отсеком от реакторного и турбинных отсеков в корме.

Экипаж, как в носовых, так и в кормовых отсеках включился в дыхательные аппараты и постарался удалиться на безопасное расстояние от места взрыва. Вскоре термометр системы охлаждения ядерного реактора ВМ-4 показал резкое повышение температуры охлаждающей жидкости первого контура реактора. Всё указывало на то, что возможен расплав активной зоны реактора. Кроме того, ничего не дала попытка заглушить реактор с пульта управления: разогретый до высокой температуры газ мог разорвать трубы управления аварийной регулирующей кассетой (компенсационной решёткой) или высокой температурой был повреждён механизм управления компенсационной решёткой. В этом случае, возможно только вручную заглушить реактор, для чего члены экипажа должны войти в реакторный отсек и проводить манипуляции непосредственно с реактором. Это также означает, что они получают значительную дозу радиоактивного облучения. Находившиеся на борту костюмы радиоактивной защиты были предназначены для ремонтных работ в системе охлаждения реактора, но никак не в реакторной камере.

Командир реакторного отсека Н. Беликов и 20-летний матрос С. Преминин вошли в аппаратную выгородку, чтобы вручную опустить компенсационные решётки. Температура в аппаратной достигала 70 °С. До того, как упасть без сознания, Н. Беликов смог опустить три из четырёх компенсационных решётки. Это была тяжёлая физическая работа, поскольку в нечеловеческой жаре направляющие решёток прогнулись. Дважды С. Преминин входил в камеру, прежде чем он смог опустить последнюю, четвёртую решётку. Расплав активной зоны реактора был предотвращён. Но, ни С. Преминин, ни матросы не смогли открыть



перекосившуюся от жара переборку аппаратной выгородки. С. Преминин погиб от жары в отсеке, а матросы были вынуждены отступить дальше в корму, поскольку лодку продолжал заполнять ядовитый оранжевый газ.

Посмертно С. Преминин был награжден орденом Красной Звезды за предотвращенную ценой своей жизни ядерную аварию. Впоследствии 7 августа 1997 года Указом Президента РФ матрос С. Преминин удостоен звания Героя Российской Федерации.



На помощь терпящей бедствие подводной лодке был направлен спасательный буксир СБ406, находящийся в районе Фарерских островов, из базы на Кубе вышел спасатель «Агатан», из баз на Кольском полуострове – атомный ракетный крейсер «Киров» с первым экипажем на борту и суда обеспечения. Аварийной партией была предпринята попытка прокачать аварийную шахту забортной водой в результате, чего клапан трюмной магистрали, соединяющий системы с забортным пространством, остался открыт, были загазованы другие отсеки подводной лодки, а при покидании аварийной партией не были выполнены мероприятия по герметизации ракетных отсеков. К 16.00 экипаж остался в концевых отсеках.

Аварийная защита реактора одного борта была сброшена из-за короткого замыкания в основной силовой сети, ГКП потерял контроль за обстановкой, полагая, что в четвертом, пятом и шестом отсеках продолжается пожар и возможен взрыв ракет. В 18.40 аварийная партия, направленная в 6-й отсек обнаружила сильную его задымленность, принятую за пожар. В отсек был подан ЛОХ, после чего исчезло питание в сети 380 вольт и в 18.50 сработала аварийная защита реактора.

В это же время К-219 установила контакт с ближайшим к месту трагедии советским торговым судном «Фёдор Бредкин». Другими судами в районе аварии были буксир ВМС США USNS «Powhatan» (TATF166); несколько дальше находилась подводная лодка USS «Augusta» (SSN710). Кроме



того, в небе постоянно находился патрульный самолет РЗС «Orion» с американского опорного пункта на Бермудских островах.

К этому моменту, как командованию ВМС США, так и командованию ВМФ СССР было очевидно, что К-219 придется буксировать. Американцы реально были готовы помочь, хотя имели собственные планы в отношении терпящего бедствие судна и его вооружений. А для советского командования эта возможность было бы признанием своей беспомощности. Поэтому с «Фёдора Бредкина» стравливают 150-метровую якорную цепь, обматывают ей рубку и нос крейсера и с таким буксиром пускаются в путь. Существуют разные версии того, что произошло дальше. Одни источники говорят, что ночью USS «Augusta» (SSN710) перерубает буксир своей рубкой, другие говорят о том, что через повреждения в винтовой группе вода залила машинное отделение, увеличила осадку корму, что в результате привело к обрыву буксира. Советские самолёты сбрасывали запасные части и оборудование, но их никто не подбирал и они тут же тонули. Советские моряки упорно отказывались от предложений о помощи с буксира USNS «Powhatan», поскольку мотивация американцев была очевидна.

В связи с непрерывным распространением ядовитого газа на борту К-219, 4 октября 1986 года было принято решение эвакуировать экипаж на теплоход «Фёдор Бредкин». К 03.00 часам экипаж покинул подводную лодку на подошедшие суда, на К-219 осталась лишь вахта на ходовом мостике и командир подводной лодки. Центральный Пост посещался периодически, непрерывный контроль за обстановкой в отсеках не производился, волнение моря достигало 4 баллов. Во время эвакуации на спасательных плавсредствах USS «Augusta» (SSN710) предпринимала беспокоящие манёвры в непосредственной близости от места событий: с поднятым перископом она сближалась со спасательными лодками и плотами с целью сделать крупные фотографии увиденного. 5 октября 1986 года в 18.15 подводная лодка была взята на буксир теплоходом «Красногвардейск», однако через 12 часов буксировки буксирный трос оборвался. Повторно завести буксир не удалось,



К-219 начала терять плавучесть, после чего 10 человек аварийной партии покинули борт подводной лодки. По докладу покинувшего подводную лодку личного состава осмотреть отсеки К-219 не было возможности из-за заклинивания рубочного люка в закрытом положении.

6 октября был получен приказ из Москвы: *«В связи с невозможностью дальнейшей буксировки, высадить экипаж на крейсер и следовать своим ходом в ближайший порт Советского Союза».*

Однако ранним утром, ещё до того, как приказ был объявлен, К-219 в 11.03 затонула на глубине 5500 метров, унося с собой 14 ракет с ядерными боеголовками и два ядерных реактора. Спасенный экипаж был доставлен на Кубу, а затем в Москву.



По возвращении в Советский Союз капитан II ранга И. Британов был заключен под стражу по обвинению в халатности и в саботаже, исключен из рядов КПСС, и ожидал суда в Свердловске до мая 1987 года, когда при новом Министре Обороны СССР Д. Язове с него была сняты все обвинения.

Среди советских моряков была озвучена версия взрыва ракеты, как результат столкновения с американской подводной лодкой. Обосновывалось это тем, что в конце октября 1986 года USS «Augusta» (SSN710) вернулась в порт приписки (военно-морскую базу Новый Лондон близ города Гротон, штат Коннектикут) с повреждениями, вызванными столкновением. Вполне вероятно, что после гибели К-219 «Augusta» столкнулась с другой советской подводной лодкой К-279, класса «Delta I», которая примерно в то же время также вернулась на базу с повреждениями. И. Британов в конце холодной войны сказал в интервью сотрудникам ВМС США: «Не было никакого столкновения».

Как американское, так и советское правительство в течение 3 октября делали официальные заявления о происшествии. Причем представители ВМС США даже созвали пресс-конференцию, на которой была представлена карта



зоны аварии. И советское, и американское военное ведомство заявили, что опасности ядерного взрыва или утечки радиоактивных веществ нет. 4 октября 1986 года было передано сообщение ТАСС: *«Утром 3 октября на советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе примерно 1000 км северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков произошёл пожар. Экипажем подводной лодки и подошедшими советскими кораблями производится ликвидация последствий пожара. На борту подводной лодки есть пострадавшие. Три человека погибли. Комиссия пришла к выводу, что опасности несанкционированных действий оружия, ядерного взрыва и радиоактивного заражения окружающей среды нет».*

Ввиду критичности того времени, когда произошла авария, обе стороны постарались воздерживаться от взаимных обвинений – совершенно противоположно тому, как это было раньше в результате гибели К-129 в 1968 году, так и позже после потери «Курска» в 2000 году. Причиной такой сдержанности была подготовка встречи на высшем уровне между президентами США и СССР, имевшая место 11 и 12 октября 1986 года в Исландии. Переговоры затрагивали вопросы стационарированных в Европе ракет средней дальности. Уже позже представители ВМС США опубликовали следующее заявление: «ВМС США обычно не комментируют операции подводного флота, но в этом случае, поскольку обвинения возмутительны, мы не могли не ответить. Военно-морской флот Соединённых Штатов категорически отвергает обвинение в том, что какая-либо американская субмарина столкнулась с русской субмариной К-219 класса «Yankee» или что ВМФ предприняли какие-либо действия, повредившие русскую «Yankee» и приведшие ее к гибели».

Из материалов комиссии по расследованию причин гибели К-219: *«Первопричиной аварийной ситуации явилась неисправность крышки ракетной шахты, о которой было известно еще задолго до последнего похода, но при передаче от первого экипажа экипажу К-241 неисправность была скрыта от командира БЧ-2 капитана 3 ранга А. Петрачкова и выяснилась только в море. Капитан 3 ранга А. Петрачков в свою очередь, скрыл неисправность*



от командира ПЛ и в течении похода после каждого подвсплытия на сеанс связи поступавшую в шахту воду удаляли нештатным способом в шпигат гальюна, датчики аварийной сигнализации отключили. Для предотвращения поступления воды шахту продували сжатым воздухом, что, в конце концов, и привело к разгерметизации топливных баков ракеты. После сигнала об аварии в шахте №-6 А. Петрачков скрыл от командира подводной лодки сложившуюся ситуацию и попросил подвсплывать под предлогом проверки датчиков. В этот момент и произошел взрыв, вызвавший пожар и нарушение герметичности прочного корпуса».



Часто повторяемая во многих источниках версия о повреждении шахты следившей за К-219 американской ПЛА СSN710 «Augusta» маловероятна. Официальными причинами (они указаны в памятках подводникам) являются:

- сокрытие аварийной ситуации с ракетным оружием и проведение нештатных операций с ракетным комплексом, слабые знания личного состава материальной части, ее состояния и использования;
- неисполнительность и низкая подготовка по борьбе за живучесть экипажа подводной лодки;
- слабые знания личного состава мероприятий по герметизации отсеков;
- слабая подготовка личного состава по оценке и прогнозированию обстановки на подводной лодке.

1 февраля 1987 года подводная лодка К-219 исключена из состава Военно-морского Флота СССР.

Обломки К-219 находятся на глубине 5500 метров и никогда не будут подняты. В 1986 и 1987 годах Российский институт Моря посылал к обломкам глубоководный аппарат с камерой. Были сделаны сотни фотографий, которые даже по состоянию на 2011 год имеют гриф «Совершенно секретно». Исходя из того, что на борту в момент катастрофы находилось 30 ядерных боеголовок, можно предполо-



жить, что в сумме это составляет порядка 91 килограмм высокорadioактивных материалов. Известно также, что на дне были обнаружены следы радиоактивности. Документально подтверждено, что на предметах, выловленных на месте гибели К-219, найдены следы плутония. Предположительно они появились в результате взрыва ракеты. Предполагается, что обломки подводной лодки лежат на песчаном дне. Моделирование показывает, что в этом случае плутоний никогда не выйдет на поверхность океана. На таких глубинах движение воды практически отсутствует и наиболее вероятно, что распространение радиоактивности можно полностью исключить. Возможность распространения радиации по пищевой цепочке – не изучена.

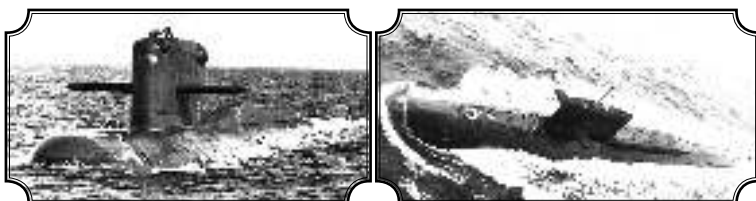
ТТД ПЛАРБ К-219:

Водоизмещение: надводное/подводное – 7766/11500 тонн. Главные размерения: длина (по КВЛ) – 127,9 метра, ширина – 11,7 метра, осадка по КВЛ – 7,9 метра. Главная энергетическая установка: два ВВР тип ВМ-2-4, суммарной мощностью 89,2 МВт, две ППУ ОК-700, два ГТЗА-635: две паровых турбины, суммарной мощностью 40 000 л.с., два турбогенератора ОК-2А, мощностью по 3000 л.с., два дизель – генератора ДГ-460, два ЭД экономического хода ПГ-153, две линии вала, два пятилопастных гребных винта. Скорость: надводная/подводная – 15/28 узлов. Автономность: 70 суток. Стратегическое ракетное вооружение: 16 ПУБРПЛ Р-27 / Р-27У комплекса Д-5/Д-5У. Зенитное ракетное вооружение: 2–4 ПУ ПЗРК 9К32М «Стрела-2М». Торпедное вооружение: четыре носовых 533-мм торпедных аппарата (торпеды – 12 шт), два носовых 400-мм торпедных аппарата (торпеды – 4 шт). Минное вооружение – 24 мины вместо части торпед. Рабочая глубина погружения – 320 метров, предельная глубина погружения – 550 метров. Экипаж: 114 человек.





ПЛАРБ К-219 у пирса в Гаджиево



ПЛАРБ проекта 667А в полигоне Боевой подготовки



Аварийная ПЛАРБ К-219 после всплытия



**Снимки аварийной ПЛАРБ К-219,
сделанные с американского самолета**



Погибшие члены экипажа ПЛАРБ К-219



**Командир БЧ-2
Петрачков
Александр Васильевич**



**Спектрный дивизиона
движения БЧ-5
Преминин Сергей Анатольевич**



**Электромеханик БЧ-2
Смаглюк Николай Леонтьевич**



**Турбинист дивизиона
движения БЧ-5
Харченко Игорь Кузьмич**



**Ограждение рубки ПЛАРБ проекта 667А.
(г. Красавино, Великоустюгский район, Вологодская область)**

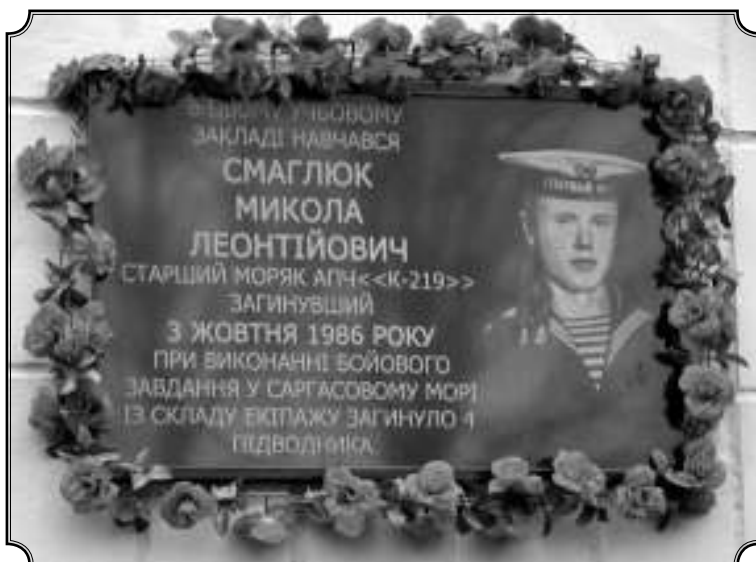
Памятник Сергею Премину



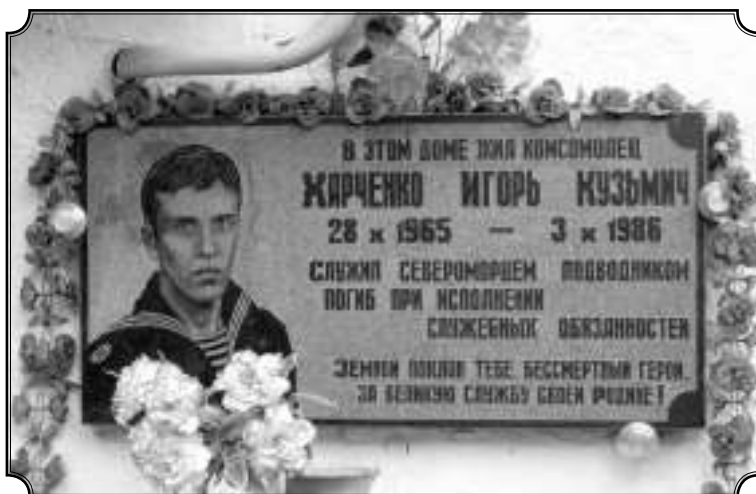
**г. Гаджиево
(Мурманская область)**



**г. Красавино
(Вологодская область)**



Меморіальна дошка матросу Н.Л. Смаглюк, погибшему на ПЛА К-219
на зданні середньої школи с. Дибривск (Беларусь)



Меморіальна дошка моряка-підводника І.К. Харченко.
(Київська область, г. Ирпень)



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278 («КОМСОМОЛЕЦ»)



Большая атомная подводная лодка третьего поколения К-278 – единственная атомная подводная лодка проекта 685 «Плавник». К-278 принадлежит абсолютный рекорд по глубине погружения среди подводных лодок – 1027 метров. 16 марта 1976 года К-278 зачислена в списки кораблей ВМФ СССР как Крейсерская подводная лодка. 22 апреля 1978 года заложена на стапеле цеха № 42 ПО «Севмашпредприятие» в городе Северодвинске. 30 мая 1983 года торжественно выведена из цеха, а 3 июня спущена на воду. С июля по август на подводной лодке проводились швартовые испытания. В августе поднят Военно-Морской флаг, подводная лодка приступила к ходовым испытаниям. 28 декабря 1983 года подписан приёмный акт и К-278 вступила в строй. 18 января 1984 года включена в состав 6 Дивизии 1 флотилии атомных подводных лодок Краснознаменного Северного флота.

Тактико-техническое задание на проектирование опытной лодки с повышенной глубиной погружения было выдано ЦКБ-18 в 1966 году. Процесс проектирования закончился только в 1974 году. Из-за повышенной глубины погружения материалом прочного корпуса был выбран титановый сплав 48-Т с пределом текучести около 720 МПа. Применение титана позволило существенно уменьшить



массу корпуса. Она составила всего 39 % от нормального водоизмещения, что не превышало соответствующий показатель других атомных подводных лодок. Опыт, полученный при создании этой подводной лодки, предполагалось использовать для создания проекта глубоководных лодок пригодных для серийной постройки. Проект получил номер 685, шифр «Плавник».

В Северодвинске были построены три специальные док-камеры, одна из которых имела диаметр 5 м и длину 20 м, другая, соответственно, 12 и 27 и третья – 15 м и 55 м. В первой из камер создавалось давление 400 кгс/см при разовой нагрузке и 200 кгс/см – при циклической нагрузке. Вторая док-камера имела рабочее давление 200 кгс/см и третья – 160 кгс/см. В них проходили испытания масштабных, полунатурных и натуральных отсеков подводной лодки, осуществлялась экспериментальная проверка статической, циклической и динамической прочности конструкций.

Конструктивно подводная лодка была двухкорпусной, одновальной. Тщательно отработанные внешние обводы легкого корпуса снижали гидродинамическое сопротивление, что благоприятно сказалось на скоростных качествах атомохода. Прочный корпус имел достаточно простую конструкцию. В средней части цилиндр диаметром 8 метров, который в носовой и кормовой оконечностях сопрягался с усеченными конусами, заканчивающимися сферическими переборками. Угол сопряжения цилиндра и конусов не превышал 5 градусов.

Балластные цистерны находились внутри прочного корпуса. Для экстренного (в течение 20–30 секунд) создания положительной плавучести на больших глубинах при поступлении внутрь лодки забортной воды была установлена система продувания балласта одной из цистерн средней группы при помощи пороховых газогенераторов. Носовые горизонтальные рули выдвижные. Было решено отказаться от торпедопогрузочного люка и прочной рубки. Вход в лодку осуществлялся через ВСК (всплывающую спасательную камеру). Всё это позволило свести к минимуму число отверстий в прочном корпусе. Легкий корпус



также был выполнен из титановых сплавов и состоял из 10 безкингстонных систем главного балласта, носовой и кормовой оконечностей, проницаемых частей и ограждения выдвижных устройств. Ниши торпедных аппаратов, вырезы под носовые горизонтальные рули, шпигаты были оснащены щитовыми закрытиями. Лёгкий корпус был облицован резиновым противогидроакустическим покрытием. Прочный корпус был разделен на семь отсеков:

1-й – торпедный, разделённый двумя палубами. На верхней палубе размещались казённые части ТА, торпедные стеллажи и часть аппаратуры связи, а на нижней – аккумуляторная батарея на 112 элементов;

2-й – жилой, разделённый двумя палубами. Вверху были расположены кают-компания, камбуз и санитарно-бытовые помещения, внизу каюты личного состава. В трюме размещались провизионная кладовая, ёмкости с пресной водой и электролизная установка;

3-й – центральный пост, разделённый двумя палубами, на верхней из которых были расположены пульты управления главного поста и вычислительный комплекс, а на нижней находился аварийный дизель-генератор;

4-й – реакторный. В нём располагалась паропроизводящая установка со всем оборудованием и трубопроводами первого контура;

5-й – отсек вспомогательных механизмов, обеспечивающих функционирование системы охлаждения;

6-й – турбинный отсек. В его диаметральной плоскости располагался главный турбозубчатый агрегат, а по бокам – два автономных турбогенератора и два главных конденсатора;

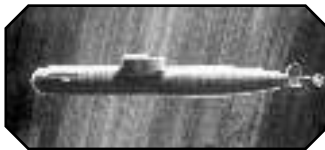
7-й – кормовой. По нему проходила линия главного вала и размещались приводы рулей.

Второй и третий отсеки ограничивались поперечными переборками, рассчитанными на давление до 40 кгс/см («отсеки-убежища» или «зона спасения»). Постройка лодки велась блочным методом. Каждый готовый блок проходил всесторонние испытания в ДОК-камерах. Подводная лодка имела систему воздушно-пенного и объёмного химического пожаротушения. Фактически лодка была аналогом



АПЛ проекта 945, но без бульбового обтекателя на кормовом оперении. Главная энергетическая установка состояла из водо – водяного реактора ОК-650Б-3 с тепловой мощностью 190 МВт с четырьмя парогенераторами, главным турбозубчатым агрегатом мощностью на валу 43000 л.с. и двух автономных турбогенераторов мощностью по 2 МВт каждый. Для предотвращения аварийного поступления забортной воды внутрь прочного корпуса была применена двухконтурная система теплообменных аппаратов главной энергетической установки и бортового оборудования. В первом контуре охлаждения циркулировала пресная вода с отводом тепла в два забортных водо-водяных охладителя. Кроме того, имелась и резервная энергетическая установка, состоящая из аварийного дизель-генератора ДГ-500 мощностью 500 кВт и группы аккумуляторных батарей, расположенной в первом отсеке. На концах горизонтального оперения, в двух водонепроницаемых капсулах находились электродвигатели мощностью по 300 кВт каждый, приводящие в движение винты. При помощи этого резервного двигателя лодка могла развивать скорость до 5 узлов.

К-278 служила базой для экспериментов в области глубоких погружений. 4 августа 1984 года лодка под командованием капитана 1 ранга Ю. Зеленского установила абсолютный мировой рекорд глубины погружения – 1020 м. При этом были успешно произведены торпедные стрельбы. На такой глубине лодка была недостижима для других подводных лодок и остальных противолодочных средств, а также практически не фиксировалась гидроакустическими средствами обнаружения. Наряду с участием в экспериментах лодка интенсивно использовалась для учений флота и несения боевой службы, в частности участвовала в противолодочном охранении РПКСН от подводных лодок вероятного противника.



14 декабря 1984 года прибыла к постоянному месту базирования, к этому времени наплаванность подводной лодки составляла 107 ходовых суток, в том числе около двух



месяцев плавания без гражданских специалистов на борту. В соответствии с совместным решением ВМФ и Минсудпрома, руководство опытной эксплуатации поручено председателю приемной комиссии – командующему 1-й флотилии подводных лодок и проводилось по разработанной ГШ ВМФ и Министерством судостроительной промышленности, специальной программе. 29 июня 1985 года экипаж сдал курсовые задачи и был введен в состав кораблей первой линии постоянной боевой готовности, и начал подготовку к глубоководному погружению. В июле 1985 года в губе Западная Лица проведены испытания отстыковки всплывающей камеры. С 31 июля по 7 августа 1985 года К-278 прошла глубоководные испытания.

31 июля вышла в Норвежское море для проведения глубоководных испытаний. 4 августа выполнила программу глубоководного погружения. В 12.43 подводная лодка погрузилась на глубину 1000 метров и оставалась там 51 минуту, достигнув максимальной глубины 1027 метров. При всплытии на 800 метрах выполнила прострелку торпедных аппаратов болванками. 7 августа вернулась в пункт базирования. В августе–ноябре 1985 года провела ревизию механизмов на ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинске. В декабре 1985 года выполнила доковую операцию на СРЗ-10 в г. Полярном и перешла к месту постоянного базирования в губу Лопаткина. В 1986 году в период опытных тактических учений выполнила в Норвежском море испытания аварийной газогенераторной системы всплытия с рабочей глубины 800 метров. С 30 ноября 1986 года по 28 февраля 1987 года выполнила задачи Боевой службы. В июне 1987 года закончена опытная эксплуатация и К-278 принята в эксплуатацию по прямому назначению. В августе–октябре 1987 года выполнила задачи Боевой службы. В период выполнения задач БС, 25 сентября совершила кратковременный заход в пункт базирования для передачи на берег офицера, в связи с обострением у него симптомов сердечной недостаточности. 31 января 1989 года получила наименование «Комсомолец». 28 февраля 1989 года вышла на боевую службу с 604 экипажем под командованием капитана 1 ранга Е. Ванина. Погибла 7 апреля 1989 года при возвращении с Боевой служб-



бы в Норвежском море. В результате возникновения пожара в двух смежных отсеках были разрушены системы цистерн главного балласта, через которые произошло затопление лодки забортной водой. Дальнейшая оценка причин катастрофы в различных источниках значительно разнится – руководство ВМФ обвиняло в несовершенстве лодки конструкторов и судостроителей, последние, в свою очередь заявляли о неумелых и порой даже безграмотных действиях экипажа.

7 апреля 1989 года подводная лодка шла на глубине 380 метров со скоростью 8 узлов:

11:00 – в 7-м отсеке возник очаг пожара, истинная причина которого осталась неустановленной. Возможной причиной называлось возгорание электрооборудования.

11:12 – на К-278 была объявлена аварийная тревога, лодка начала всплывать ходом на глубину 50 метров. В силу ряда причин ликвидировать пожар подачей ЛОХ (Лодочная Объёмная Химическая система пожаротушения) не удалось, огонь распространялся, в результате чего в зону пожара попали силовые электрические системы, из-за их повреждения на глубине 150 метров сработала аварийная защита паротурбинной установки и подводная лодка потеряла ход.



Для дальнейшего всплытия была подана команда продуть группу цистерн главного балласта, что в значительной мере послужило кульминационным моментом развития трагедии. Объективные данные говорят о том, что при выполнении этой команды произошёл разрыв трубопровода воздуха высокого давления (ВВД) цистерны главного балласта № 10, расположенной в 7 отсеке, в результате чего в отсек под высоким давлением начал поступать сжатый воздух, что привело к перерастанию локального пожара в объёмный. Из-за резкого возрастания давления воздух, смешанный с продуктами горения начал поступать в цистерну слива масла главной машины, расположенную в соседнем, 6 отсеке, избыточным давлением масло «обратным ходом» было выдавлено в отсек и распылено по оборудованию.



11:16 – К-278 всплыла на поверхность, горели уже два отсека – 6-й и 7-й, произошло задымление 2-го, 3-го и 5-го отсеков, примерно в это же время происходит возгорание пульта в 3-м отсеке и вспышка горючих газов в 5-м.

Уже в надводном положении сработала аварийная защита реактора, произошло отключение основных электрических цепей, питание перешло на аккумуляторную батарею. Была подана команда запустить аварийный дизель-генератор, которую экипаж выполнял в течение двух с лишним часов.

11:37 – был первый раз передан сигнал об аварии. Однако из-за разрушения систем гидравлики в этот момент выдвижные устройства начали опускаться под собственным весом, возможно, в этом заключается причина ненадёжности передачи аварийного сигнала – на берегу он был принят и расшифрован лишь после 8 часа.

12:19 – через разрушенный трубопровод горячий воздух из 7-го отсека поступает в цистерну главного балласта № 10 правого борта, продувает её, что приводит к крену на левый борт. Не выяснив причину образования крена, его пытаются выровнять продуванием противоположных цистерн, что приводит к поступлению в горящие отсеки свежей порции воздуха под давлением. К этому моменту личный состав включён в шланговые дыхательные аппараты, в систему которых попадают продукты горения – личный состав начинает выходить из строя в результате отравления, организовывается работа аварийных партий по выносу пострадавших из отсеков. С опозданием подана команда переключиться в индивидуальные дыхательные аппараты (ИДА), однако в экипаже уже появились первые жертвы.

11:54 – экипаж лётчика майора Г. Петроградского подняли по тревоге. Она была объявлена всем спасательным силам авиации и флота. На КП поставили задачу: в районе острова Медвежий возник пожар на советской атомной подводной лодке.



Корабль всплыл, экипаж ведёт борьбу за живучесть. Не-



обходимо выйти в район аварийного корабля, установить с ним связь и непрерывно докладывать обстановку, просьбы командира в штаб флота. В распоряжении спасателей-авиаторов были вертолёты, способные садиться на воду, гидросамолёты. Но решено было послать многомоторный самолёт, способный доставить груз на большое расстояние от берега. Причина – вертолёту не хватит запаса топлива, ведь ЧП произошло за 980 километров от советской границы. У гидросамолета скорость почти в 2 раза меньше, чем у Ил-38. Кроме того, по докладу командира, ситуация на борту лодки особой тревоги не вызывала.

12:43 – Петроградский оторвал ИЛ-38 от взлётной полосы. На подготовку такой машины к аварийно-спасательному вылету отводится 1 час 20 минут. Но экипаж сумел уложиться в 49 минут. И это притом, что нужно было снять вооружение, а на его месте установить сбрасываемые аварийно-спасательные контейнеры.

13:20 – командование Северного флота передаёт координаты К-278 на плавбазу «Алексей Хлобыстов», которая выходит к месту аварии.

14:20 – Командир воздушного корабля установил связь с командиром подводной лодки. С ПЛ доложили, что, хотя пожар продолжается, он контролируется экипажем, который не даёт огню разрастись. Просьб никаких нет. В ответ Петроградский сообщил, что имеет задачу навести на лодку корабль и уже начал работать.

14:40 – Пробив нижнюю кромку облаков, экипаж самолёта ИЛ-38 установил визуальный контакт с К-278. Она стояла без движения строго с севера на юг с едва уловимым креном на правый борт. У левого борта в районе шестого и седьмого отсеков наблюдалось обильное вспенивание воды. Из боевой рубки, отклоняемый ветром, тянулся хвост светлого дыма. Командир самолёта передал на берег метеосводку: видимость: 5–6 километров, нижняя кромка облаков – 400 метров, волна – 3 балла, зыбь. Временами заряды снега, тогда видимость снижается до полутора километров. На лодке в это время продолжались попытки устранить крен и осуществить разведку аварийных отсеков, тем временем началось поступление воды внутрь прочного кор-



пуса 7 отсека, крен начал переходить на правый борт, возрос дифферент на корму до 2 градусов. На лодке закончились запасы хладагента ЛОХ, воздуха высокого давления.

14:50 – к этому времени в воздухе находились уже три самолета. Другие экипажи возглавили майоры Владимир Вотинцев и Анатолий Малышев. Они расположились в небе между Медвежьим и Мурманском, ретранслируя переговоры командира подлодки и штаба флота. Экипаж майора Петроградского начал сложную работу. Он не только помогал организовывать связь, но и летал по акватории, наводя надводные суда в район аварии. Их капитаны рассчитали примерное время прибытия – 18 часов.

15:20 – на подводной лодке продолжалась борьба с огнем. Её командир постоянно держит связь через самолеты с берегом. Поступила лишь одна просьба – буксиру подойти к ним. Это могло означать лишь одно: подводный корабль потерял ход. Видимо, опасаясь последствий пожара на нем, заглушили реактор.

16:00 – командир подводной лодки неожиданно запросил фреон. Петроградский связался с судами, те обещали подыскать в своих запасах нужное количество.

16:35 – летчики вдруг заметили, что подводная лодка начала оседать на корму. С этого момента события стали развиваться стремительно.

16:38 – наблюдается дифферент на корму и правый борт.

16:40 – по кораблю был отдан приказ готовиться к эвакуации лодки, приготовить всплывающую спасательную камеру (ВСК), покинуть отсеки. Личный состав начал отдавать спасательные плоты, однако удалось спустить на воду лишь один из них. Из воды показался задранный нос лодки, дифферент на корму увеличился.

16:44 – дифферент еще больше, вода подступила к основанию боевой рубки.

16:47 – Боевая рубка наполовину скрылась в воде.

16:50 – командир подлодки передаёт радиограмму: «Готовлю к эвакуации 69 человек».

17:00 – рядом с лодкой показались два развёрнутых аварийно-спасательных плотов, на двадцать человек каж-



дый. Из лодки непрерывным потоком начали эвакуироваться моряки. ИЛ-38 сбрасывает авиационный спасательный контейнер. 17:08 – К-278 с дифферентом на корму до 80 градусов стремительно затонула в точке



с координатами 73.721389 гр. с.ш. 13.264167 гр. в.д. 73°43'17 с.ш. 13°15'51 в.д. на глубине 1 858 метров. В воде оказались 59 человек. Пятеро, включая командира К-278 Е. Ванина, остались в ВСК, из них после всплытия камеры выжил лишь один человек (мичман В. Слюсаренко).

Внутри прочного корпуса остался капитан 3-го ранга Испенков, до последних минут обеспечивавший работу дизель – генератора.

18:20 – к месту аварии прибыл «Алексей Хлобыстов» и приступил к спасению людей. К этому моменту погибли от переохлаждения и утонули 16 человек, на борт «Алексея Хлобыстова» подняли 30 оставшихся в живых и 16 погибших моряков.

12 мая 1989 года Президиум Верховного Совета СССР издал указ о награждении всех членов экипажа «Комсомольца» Орденом Красного Знамени.

Реактор лодки был надёжно заглушен, однако в торпедных аппаратах находятся ракето – торпеды с ядерной боевой частью. В результате коррозии существовала вероятность разгерметизации боевых частей, что привело бы к загрязнению окружающей местности плутонием.

6 июня 1990 года подводная лодка исключена из состава ВМФ. В районе гибели ПЛА «Комсомолец» в Норвежском море глубоководными обитаемыми аппаратами «Мир» в 1989–1998 годах было проведено семь экспедиций, в ходе которых проводилась установка измерительной и записывающей аппаратуры и герметизация торпедных аппаратов, в которых находятся торпеды с ядерными боеголовками, с целью обеспечения радиационной безопасности. Во время последней экспедиции в 1998 году было обнаружено, что записывающие станции отсутствуют, от них остались только аккуратно отстыкованные якоря. Ве-



роятно, приборы были сняты или срезаны с помощью других подводных аппаратов или необитаемых телеуправляемых роботов. Также было обнаружено несанкционированное посещение затонувшей подводной лодки иностранными подводными средствами.

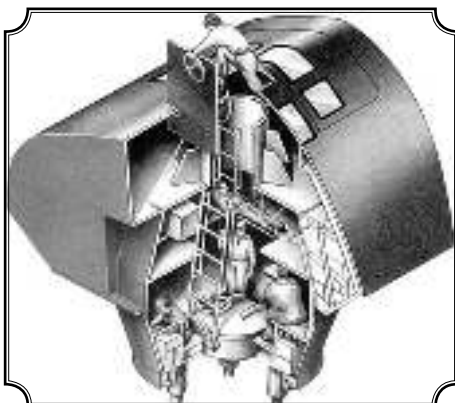
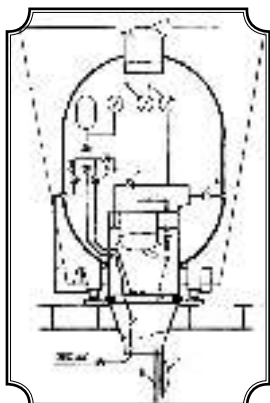
7 апреля 1989 года – дата гибели атомной подводной лодки К-278 («Комсомолец») провозглашена в

Российской Федерации, как «День памяти погибших подводников». Наряду с «Днём подводника», гибель атомной подводной лодки К-278 стала поводом еще раз воздать почести тем подводникам, кто до конца сражался за Отечество и тем, кто участвовал в ликвидации последствий аварий на подводных лодках, заплатив за это своей жизнью.

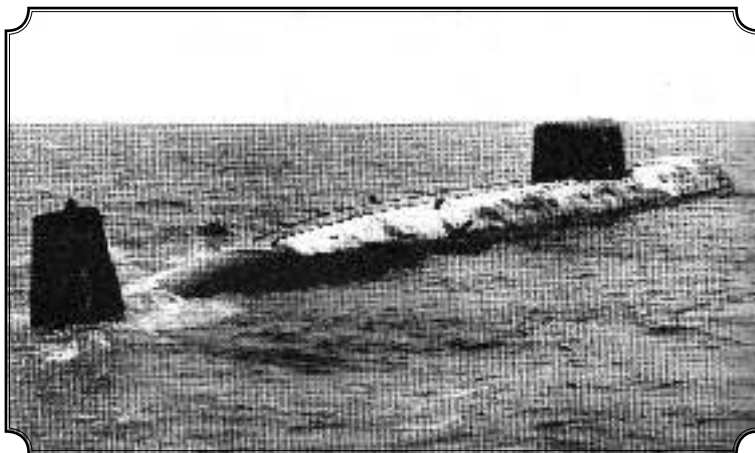
ТТД атомной подводной лодки К-278:

Водоизмещение: надводное/подводное – 5880/8500 тонн. Главные размеры: длина – 110 метров, ширина – 12,3 метров, осадка средняя – 9,5 метров. Скорость: надводная/подводная – 11/31 узел. Силовая установка: водородный реактор ОК-650Б-3 тепловой мощностью 190 МВт, ГТЗА мощностью 43 000 л.с., два турбогенератора мощностью по 2 МВт, дизель-генератор ДГ-500 (500 кВт), аккумуляторная батарея, одна группа из 112 элементов, на концах горизонтального оперения: электродвигатели 2x300 кВт и гребные винты (до 5 узлов). Максимальная глубина погружения – 1250 метров. Вооружение: 6 носовых 533-мм торпедных аппаратов (боезапас 22 единицы, из них 12 торпед САЭТ-60М, 10 ракето-торпед РК-55 и подводных ракет ВА-111 «Шквал» в качестве боеприпасов к ТА). Экипаж – 60 человек.





Всплывающая спасательная камера



**К-278 в период ходовых испытаний в Белом море.
1983 год, ноябрь**



Атомная подводная лодка К-278



1 января 1986 года



1987 год, октябрь



К-278 выходит в полигон Боевой Подготовки

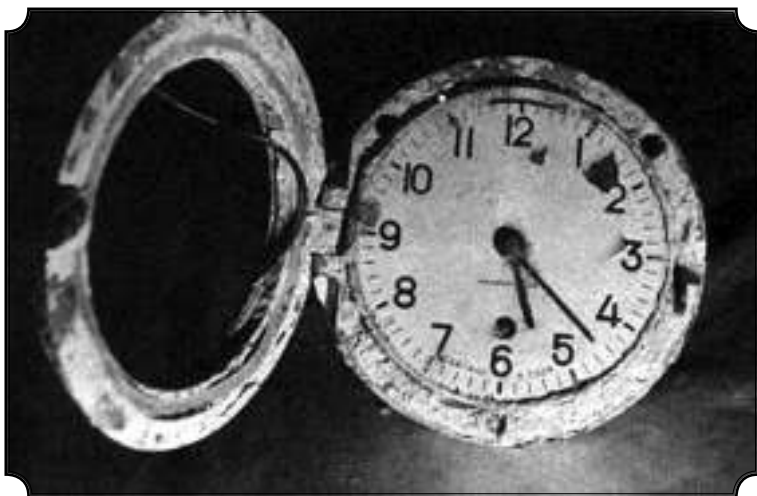


К-278 в полигоне Боевой Подготовки



Положение К-278 на грунте





Фрагменты корпуса К-278 на грунте



Фрагменты корпуса К-278 на грунте



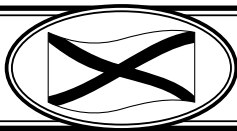
Фрагменты корпуса К-278 на грунте



Фрагменты корпуса К-278 на грунте



А. Лубянов. Атомная подводная лодка К-278 («Комсомолец»)



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-141 («КУРСК»)



К-141 («Курск») – атомная подводная лодка с крылатыми ракетами проекта 949А, шифр «Антей» (по классификации НАТО – «Оскар-II»). Заложена на СМП в г. Северодвинске 22 марта 1990 года. Зачислена в списки кораблей ВМФ РФ 31 января 1991 года. 1 сентября 1991 года сформирован экипаж. 3 июня 1992 года отнесена к подклассу АПК. 6 апреля 1993 года получила наименование «Курск». Спущена на воду 16 мая 1994 года. 30 декабря 1994 года вступила в строй. 1 марта 1995 года включена в состав Северного флота, вошла в 7-ю Дивизию подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с базированием на г. Ара (п. Видяево). С 5 июля по 19 октября 1999 года выполнила задачи Боевой службы в Атлантике и Средиземном море. Во время операции НАТО против Югославии в 1999 году К-141 вела скрытное наблюдение за авианосцем ВМС США «Теодор Рузвельт», самолёты с которого наносили удары по Югославии. В 2000 году получила приз за ракетную стрельбу. 30 июля 2000 года участвовала в параде кораблей в честь Дня ВМФ на рейде г. Североморска.



12 августа 2000 года на учениях флота, после внутренних взрывов в торпедном отсеке затонула в Баренцевом море на глубине 108 метров. Весь экипаж (118 человек) погиб.



Официальный отчёт в 2 000 страниц, опубликованный в 2002 году Генеральным прокурором РФ, говорит о том, что гибель «Курска» была вызвана учебной торпедой, которая взорвалась в торпедном отсеке. Торпеды на перекиси водорода не используются в большинстве флотов мира уже больше 50 лет именно из соображений безопасности и надёжности, на «Курске» же такие торпеды были – модель 65-76 «Кит», разработанная в 1976 году. Вскоре после расследования эта торпеда была снята с вооружения.

Вице-премьер И. Клебанов озвучил версию столкновения «Курска» с противокорабельной миной времён Великой Отечественной войны, что возможно привело, также, к детонации торпеды. После выбора официальной версией «взрыв торпеды», предположение отпало само собой. Специалисты, знакомые с прочностными характеристиками атомных подводных лодок данного класса данную версию отвергали изначально. Один из членов государственной комиссии, который принимал подводную лодку от промышленности, капитан I ранга М. Волженский считает, что торпеду в аппарате могло заклинить из-за сильного механического удара по корпусу лодки. Волженский считает наиболее вероятной причиной катастрофы столкновение с иностранной подводной лодкой. По его мнению, «скользящий удар рулевого пера (горизонтальных рулей) мог привести к сильной деформации торпедных аппаратов «Курска». Этот вывод очень похож на вероятные причины катастрофы «Курска», изложенные 29 ноября 2000 г. в «Независимой газете». Сразу после катастрофы несколько адмиралов и официальных лиц утверждали, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой. Затем эта версия стала умалчиваться в пользу официальной версии. Однако французский режиссер Жан-Мишель Карре, в своём фильме «Курск: подводная лодка в мутных водах», который был показан 7 января 2005 на французском телевидении France-2, утверждает, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой «Мемфис». Согласно его версии, «Курск» выполнял показательный выстрел новой торпеды «Шквал», эти испытания наблюдались двумя американскими подводными лодками «Мемфис» и «То-



ледо». «Тоledo» шел на опасной близости под прикрытием «Мемфис», который находился «в тени». В один момент, «Курск» и «Тоledo» столкнулись, (видеозапись лежащего на дне «Курска» показывает длинные разрывы на его корпусе). Чтобы предотвратить выстрел «Курска» в «Тоledo», (предполагается, что было услышано открытие трубы торпедного аппарата «Курска»), «Мемфис» открыл огонь торпедой Mk-48 по «Курску». Карре утверждает, что российский президент В. Путин преднамеренно скрыл правду о том, что случилось, чтобы не допустить резкого ухудшения отношений с США. Этой же версии придерживаются канадские документалисты и некоторые военные моряки запаса.

Для удаления из воздуха горючих газов (в первую очередь водорода, который может выделяться из аккумуляторов), в системе вентиляции подводных лодок применяются каталитические печи холодного беспламенного горения. Катализаторы содержат платину и палладий, что делает их желанной добычей для расхитителей оборудования на вторсырьё. При отсутствии катализаторов водород мог накопиться в воздухе и взорваться от случайной искры, что могло повлечь взрыв боезапаса. Один из офицеров ВМФ запаса доказывал, что подводная лодка такого размера не имела права находиться под водой в этом месте по физическим причинам, выдвинул предположение, что в подводную лодку попала противокорабельная баллистическая ракета, запущенная с космодрома Плесецк. Были подвергнуты резкой критике результаты официального расследования обстоятельств катастрофы, в том числе в книге «Она утонула. Правда о «Курске», которую скрыл генпрокурор Устинов». Автор этой книги считал, что если бы российские власти сразу же обратилась за иностранной помощью, «то удалось спасти тех 23 моряков, которые находились в девятом отсеке и жили более двух с половиной суток» (по официальным данным, моряки были живы лишь в течение нескольких часов). В то же время согласился с выводами расследования о том, что на лодке произошёл взрыв торпед и отверг версию о её столкновении с американской подводной лодкой.



Президент В. Путин прервал свой отпуск, который он проводил в Сочи, только через пять дней после трагедии. На вопрос иностранного корреспондента о том, что произошло с подводной лодкой, В. Путин дал ставший знаменитым ответ: «Она утонула». 28 августа 2000 г. в эфир телеканала ОРТ вышла передача-программа С. Доренко, в которой шла резкая критика в адрес Путина по поводу гибели АПЛ «Курск».

В соответствии с указом президента РФ от 26.08.2000 №-1578 все находившиеся на борту были посмертно награждены орденом Мужества, а командиру корабля присвоено звание Героя Российской Федерации.

В 2000 году было проведено несколько обследований затонувшей подводной лодки: с 13 по 19 августа при проведении спасательной операции обитаемыми подводными аппаратами Северного флота, 20–21 августа норвежскими и британскими водолазами-глубоководниками с норвежских судов «Normand Pioneer» и «Seaway Eagle». 21 августа в 13:47 норвежские водолазы открыли внутренний люк шлюзовой камеры, в 17:07 официально объявлено о гибели экипажа подводной лодки, детальное обследование в конце сентября с помощью глубоководных обитаемых аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» с научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш», в октябре–ноябре – необитаемыми подводными аппаратами и водолазами норвежской компании «Halliburton AS» с судна «Regalia».

14 августа по указанию президента В. Путина для расследования причин гибели АПЛ «Курск» была создана Правительственная комиссия во главе с заместителем председателя Правительства РФ И. Клебановым. В сентябре 2000 года все российские корабли, участвовавшие в учениях, были осмотрены у пирса с внешней надводной и внутренней подводной сторон. Запросы о возможном участии иностранных объектов были направлены, на многие из них были получены ответы, но разрешения на осмотр предполагаемых объектов они не содержали.



Для обследования поднятого «Курска» была создана следственная группа в составе 43 человек. В полном составе группа собралась 27 сентября, её основу составляли следователи, работавшие с момента возбуждения уголовного дела. С 27 сентября по 22 октября группа проходила специальную подготовку, в её распоряжение были предоставлена подводная лодка этого же проекта вместе с экипажем. В процессе подготовки за следователями закреплялся определённый отсек, также отрабатывалось перемещение в противогазах и с газовыми баллонами за спиной.

К осмотру поднятого «Курска» были привлечены около 50 специалистов ЦКБ «Рубин», а также командиры отсеков с подводных лодок этого же проекта.

После подъёма в отсеках стоял сильный запах, в некоторых отсеках была большая концентрация угарных газов. 9-й отсек по пояс был заполнен мазутом, водой и прочими веществами, 5-й и 6-й были относительно чистые, там практически отсутствовала вода и угарный газ. В переборках между отсеками есть герметичные межпереборочные стаканы, предназначенные для сохранения предметов в случае непредвиденных ситуаций. Между 8-м и 9-м отсеками их было два, в обоих оказались только предусмотренные регламентом чистые листы бумаги с карандашами. Следствием устанавливалась причина, по которой спасательный аппарат не смог присосаться к площадке в районе 9-го отсека, в день проводилось до 6-7 экспериментов по присосу. Было установлено, что в 4-м отсеке находилось больше людей, чем там должно было находиться. По словам главкома ВМФ РФ В. Куроедова, в 5-м отсеке атомохода, где находился пульт управления главной энергетической установкой «Курска», обнаружен самописец и сильно повреждённая водой вахтенная документация. По его словам, вёлся поиск самописца и вахтенной документации в 3-м отсеке, где находились боевые посты радистов, химиков и радиометристов. Расшифровку 22 кассет магнитофонных записей с атомохода «Курск» выполняли специалисты петербургского «Центра речевых технологий».

В течение года часть следователей собирала идентификационные признаки, опрашивая родственников, друзей,



сослуживцев погибших подводников, запрашивая сведения из медицинских учреждений, вплоть до детских поликлиник.

Было собрано 9 томов. Также судебным медикам были предоставлены медицинские книжки, обнаруженные в 4-м отсеке. На

19 декабря 2001 года было извлечено 73 и опознано 65 тел погибших подводников. К 20 марта 2002 года удалось обнаружить и опознать тела 115 погибших подводников. Тела двух матросов и главного специалиста «Дагдизеля» обнаружить не удалось.

Причины, вызвавшие взрыв, окончательно не установлены. По заключению правительственной комиссии наиболее вероятным является нештатная ситуация в торпедном отсеке. Вполне возможно, что ситуация развивалась следующим образом: взрывная волна первого взрыва прошла в Центральный пост, находящийся во втором отсеке. Далее взрывная волна прошла по трубопроводам вентиляции, загнула штоки гидроподъемников выдвижных устройств, из-за чего все они так и остались поднятыми.

Эта же взрывная волна забросила во все отсеки и запахи гари. Именно поэтому весь оставшийся к тому времени в живых личный состав, сразу же включился в портативные дыхательные аппараты, а офицеры, находившиеся на пульте ГЭУ, в шланговые дыхательные аппараты. Из-за того, что весь личный состав Центрального поста вышел из строя, и лодкой уже некому было управлять, К-141 начала стремительно погружаться. Пожар в 1-м отсеке продолжался, а потому подводники, находящиеся в третьем отсеке начали уходить в сторону кормы. Однако дальше 4-го отсека уйти не успели.

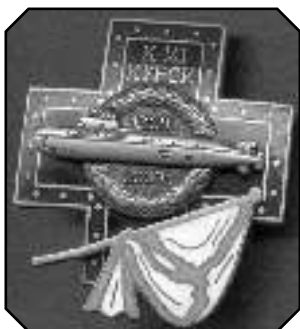
Еще до опускания на дно, на подводной лодке сработала аварийная защита реактора, и почти сразу же за этим последовал второй взрыв (со времени первого прошло около 130 секунд) гораздо большей мощности, чем первый. Причиной этого взрыва стал продолжающийся пожар в 1-м отсеке, добравшийся до стеллажных торпед, после чего по-



следовала их детонация. Новая ударная волна была в несколько раз мощнее первой. От ее удара переборка между 1-м и 2-м отсеками, работая как поршень, двинулась к корме, сминая и сметая все на своем пути, срезая даже трубопроводы ВВД. В результате этого воздух высокого давления стал интенсивно поступать из цистерн в 1, 2 и 3-й отсеки и выходить наружу через пробоину в 1-м отсеке.

Новая взрывная волна разрушила трубопроводы вентиляции, вплоть до 5-бис отсека. Эта волна догнала и убила всех тех, кто пытался найти спасение в 4-м отсеке. Их там так и нашли там, тридцать человек, лежавших друг на друге в коридоре 4-го отсека.

В 5-м отсеке от удара взрывной волны погибла в полном составе боевая смена пульта ГЭУ. Часть офицеров оказалась выброшенными волной в отсечный коридор. Все они так и остались в ШДА. Убийственный смерч второй ударной волны остановила лишь кормовая переборка 5-бис отсека. В промежутке между первой и второй ударными волнами, кто-то из находившихся в 6-м отсеке подводников успел захлопнуть легкую переборочную дверь, дав тем самым личному составу кормовых отсеков шанс на спасение. Когда К-141 подняли и поставили в док, оказалось, что кормовая переборка 5-бис отсека выгнута дугой. Однако свою задачу она выполнила и остаточную силу взрыва все же выдержала. Оставшиеся в живых подводники в 6-м, 7-м, 8-м и 9-м отсеках в это время делали все возможное для герметизации своих отсеков. Никакой паники, а тем более бегства в 9-й отсек не было. Командиры отсеков поддерживали между собой связь и советовались по дальнейшей совместной борьбе за живучесть. Потом специалисты обнаружат во всех 4-х кормовых отсеках развернутые аварийные телефоны, по которым и осуществлялась эта связь. Одновременно личный состав 6-го отсека, несмотря на трагизм происходящего с ним, вручную подключил дополнительную группу газа высокого давления для компенсации температурных расширений 1-го контура реактора. Этим они обеспечили надежную герметичность реактора для окружающей среды. Позднее, после подъема К-141, специалисты будут единодушны, что именно действия личного состава



6-го отсека оказались решающими для сохранения нормальной радиационной обстановки.

При этом до сих пор осталось загадкой, почему личный состав 8-го отсека не обеспечил всплытие сигнального буя, что достигалось поворотом рычага из 8-го отсека, тем более что система не пострадала от взрыва.

Вскоре началась интенсивная фильтрация воды в 6-й отсек из затопленного 5-бис, а потому подводники приняли решение на отход в кормовые отсеки. Установлено, что 6-й, 7-й и 8-й отсеки покидались организованно и без паники.

Уходя, подводники забирали с собой все комплекты регенерации В-64, индивидуальные дыхательные аппараты ИДА-59 и спасательные гидрокомбинезоны СГП. К 18–19 часам вечера 12 августа все оставшиеся в живых к тому времени 23 подводника собрались в кормовом 9-м отсеке.

В октябре 2001 года началась операция по извлечению тел подводников из кормовых отсеков с использованием водолазов. В сентябре–октябре 2001 года после предварительного отделения носовая оконечность поднята голландской компанией «Mammmoet Transport Antilles N.V.» по заказу правительства РФ. В октябре 2001 года К-141 заведена в плавучий ДОК в г. Росляково для изучения причин аварии и последующей разборки на металл. 14 апреля 2002 года в Росляковском доке в соответствии с планом завершены работы по подготовке подводной лодки для утилизации на судоремонтном заводе «Нерпа» (г. Снежногорск). 26 апреля 2002 года переведена из ПД-50 в ПД-42 и отбуксирована на СРЗ «Нерпа» для утилизации. В мае–июне 2002 года проведена операция по подъему фрагментов 1-го отсека и уничтожению остатков на дне.

12 августа 2002 года в годовщину гибели подводной лодки К-141 в Москве состоялась торжественная церемония открытия памятника погибшему экипажу атомхода. Монумен работы Л. Кербеля был торжественно открыт у



здания музея Вооруженных Сил. Композиция называется «Скорбящий моряк» и представляет собой бронзовую фигуру моряка и подводной лодки, лежащей у его ног. В мае 2003 года вдова командира подводной лодки И. Лячина после встречи с полпредом президента в Северо-Западном федеральном округе заявила журналистам, что в Санкт-Петербурге будет установлен мемориал подводникам, погибшим в августе 2000 года. В июне 2003 года планировали установить рубку К-141 в Мурманске у храма Спаса на водах. Памятник погибшим морякам, представляющий рубку К-141 в гранитном оформлении, был установлен в Мурманске в 2009 году.

ТТД многоцелевой атомной ПЛ К-141 («Курск»):

Водоизмещение – 14700/23860 тонн. Главные размеры: длина – 154 метра, ширина – 18,2 метра, осадка – 9 метров. Скорость: надводная/подводная – 30/28 узлов. Глубина погружения – до 600 метров. Силовая установка: два ядерных реактора ОК 650-Б, 2 паровые турбины (по 90 л.с.), 2 семилопастных винта. Вооружение: 24 крылатые ракеты П-700 («Гранит»), 4 533-мм торпедных аппарата, две крупнокалиберные глубинные бомбы. Автономность: более 120 суток. Экипаж: 130 человек.





Многоцелевая атомная подводная лодка К-141 («Курск»)



**Многоцелевая атомная подводная лодка К-141 («Курск»)
в полигоне Боевой подготовки**



К-141 уходит в последний поход





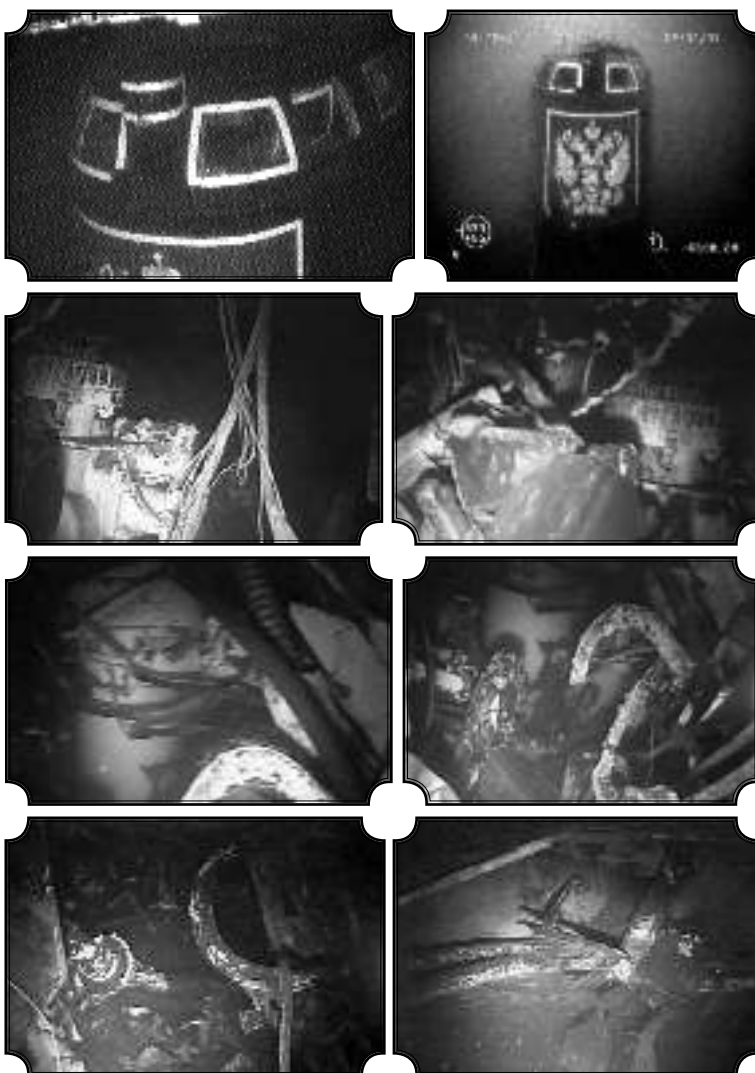
Неизвестный художник. Подводная лодка «Курск»



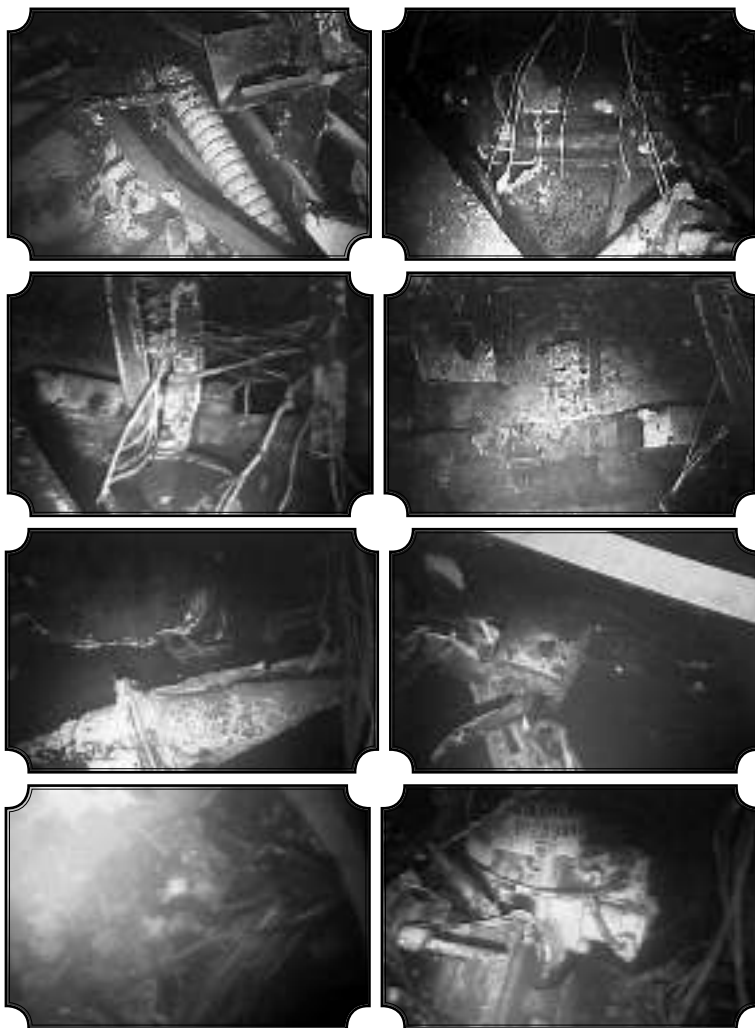
А. Лубянов. Подводный аппарат над «Курском»



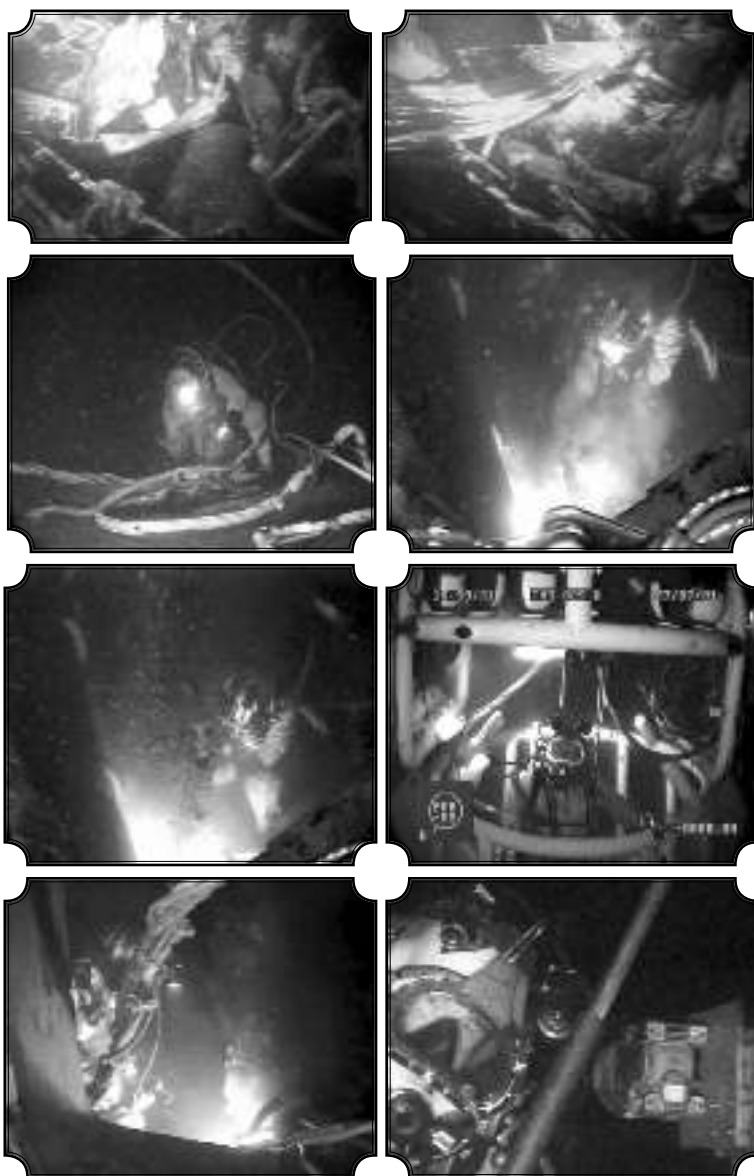
Фрагменты корпуса К-141 на грунте



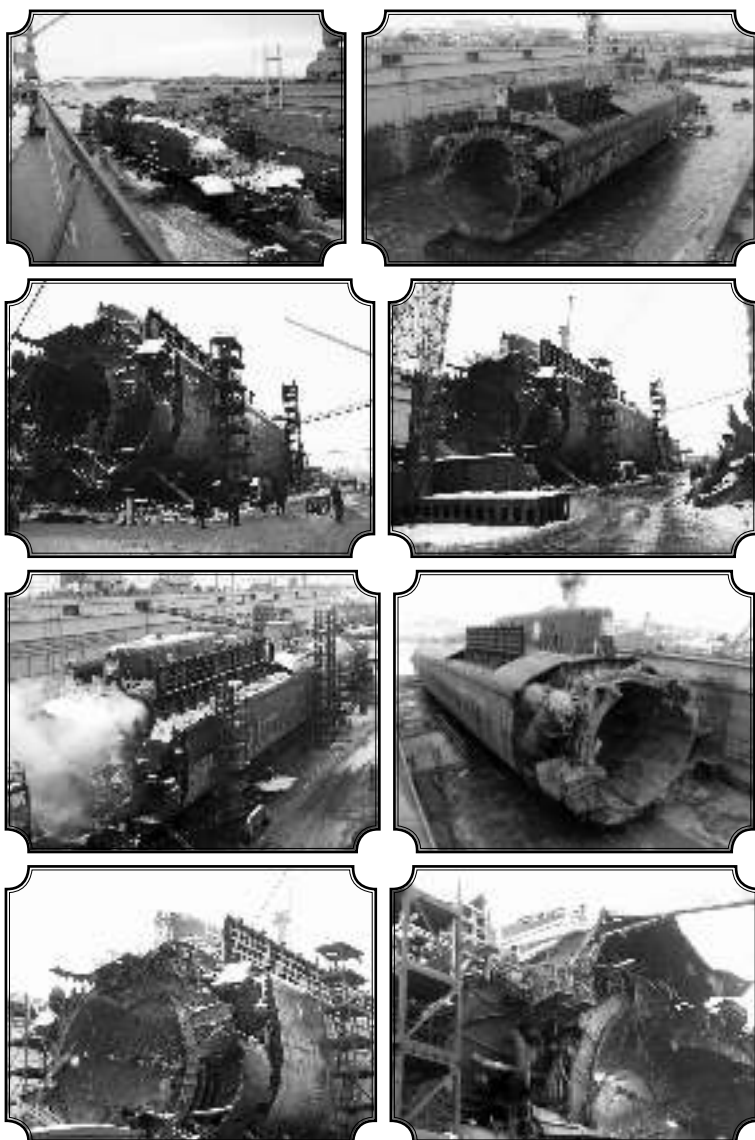
Фрагменты корпуса К-141 на грунте



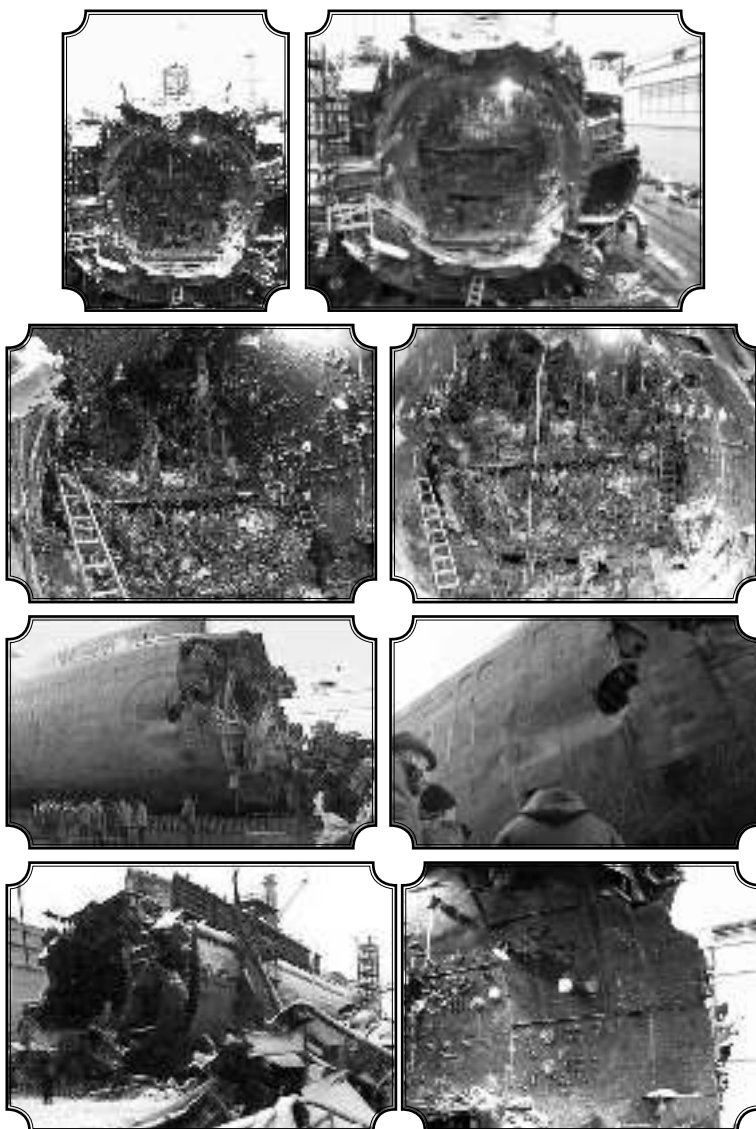
Фрагменты корпуса К-141 на грунте



Фрагменты корпуса К-141 на грунте



К-141 в ДОКе после подъема



К-141 в ДОКе после подъёма



Погибшим подводникам К-141 («Курск»). Мурманск



Иллюминатор с ограждения рубки подводной лодки К-141 («Курск») в Центральном музее Вооружённых Сил, Москва



Погибшим подводникам К-141 («Курск»)



Здание ПРК, 8 пирс,
губа Ара, Видяево



Северодвинск



Курск



Санкт-Петербург



Москва



Тверь



Курск



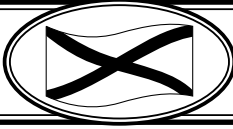
Севастополь



Одесса



Брянск



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-159



Атомная подводная лодка проекта 627А «Кит» (по классификации НАТО «November»), заводской №-289. Заложена 15 августа 1962 года на стапеле цеха №-42 Северного машиностроительного предприятия, заводской №-289. 6 июня 1963 года

К-159 спущена на воду. С 11 июня по 20 августа 1963 года на подводной лодке были проведены швартовные испытания оборудования и механизмов. 20 августа 1963 года поднят Военно-Морской флаг. С 11 сентября по 9 октября 1963 года проведены ходовые испытания. 4 ноября 1963 года К-159 включена в состав Северного флота, зачислена в состав 3-й Дивизии подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с базированием на губу Западная Лица.

В 1964 году после отработки курса боевой подготовки выполнила задачи Боевой Службы в Средиземном море. Гибралтарский пролив К-159 форсировала в подводном положении под корпусом проходящего судна. В феврале 1965 года вышла на БС в Северную Атлантику к Восточному побережью США. 2 марта 1965 года обнаружена течь охлаждающих трубок конденсатора ГТЗА правого борта. Личный состав БЧ-5 принял меры по устранению неисправности, а командир доложил о случившемся на КП. Несмотря на то, что личному составу удалось в скором времени устранить неисправность, К-159 была возвращена в пункт базирования, а ей на смену в спешном порядке выведена на Боевую Службу подводная лодка К-50. 18 июня – 7 июля 1965 года К-159 приняла участие в оперативном учении сил Краснознаменного Северного флота «Печора» в районах Норвежского моря и Северной Атлантике с задачами поиска и разведки деятельности ПЛАРБ США и противолодочных сил ОВМС НАТО. В результате наруше-



ния мер, обеспечивающих скрытность плавания, была обнаружена противолодочными самолетами. В 1966 году из-за большого количества неисправностей ГЭУ совершала кратковременные выходы в море для обеспечения испытаний новой техники и отработки задач ПЛО силами флота. 30 декабря 1966 года – 5 ноября 1968 года прошла текущий ремонт с заменой парогенераторов на СРЗ «Звездочка» в г. Северодвинске. В ноябре 1968 года, после окончания ремонта перечислена в состав 17-й Дивизии подводных лодок Йоканьгской ВМБ с базированием на губу Гремиха. С 28 июня по 31 августа 1969 года К-159 выполнила задачи Боевой Службы в Карибском море и Мексиканском заливе, в ходе которой участвовала в совместном учении «Анчар» с отрядом боевых кораблей Черноморского флота. В 1970–1972 годах прошла средний ремонт с перегрузкой активных зон ядерных реакторов. В 1973 году выполнила задачи Боевой Службы. В 1974 году была переформирована в состав 11-й Флотилии подводных лодок КСФ с прежним местом базирования. В 1975 году выполнила задачи Боевой Службы. 25 июля 1977 года К-159 была переклассифицирована в АБПЛ. С 20 ноября 1977 года по 25 июня 1978 года прошла текущий ремонт на СРЗ-10 «Шквал» в г. Полярный. В 1981 году выполнила задачи Боевой Службы и была перечислена в состав 3-й Дивизии подводных лодок 11-й Флотилии подводных лодок КСФ. В 1982 году перечислена в состав 17-й Дивизии подводных лодок 11-й Флотилии подводных лодок КСФ с базированием на губу Гремиха. Выполнила задачи Боевой Службы. В 1983–1984 годах выполняла задачи Боевой Службы. В 1985–1988 годах отрабатывала задачи Боевой подготовки в море и в базе.

25 октября 1988 года оба ядерных реактора были переведены в ядерно-безопасное состояние. 14 марта 1989 года подводной лодке присвоен новый номер В-159. 30 мая 1989 года подводная лодка поставлена на плаву в губе Гремиха в ожидании утилизации с не выгруженными активными зонами обоих ядерных реакторов. 1 декабря 1994 года была переформирована в состав 319-го Дивизиона подводных лодок, выведенных из боевого состава. Хранилась на приколе в губе Гремиха (г. Островной).



30 августа 2003 года К-159 затонула в Баренцевом море у северного побережья Кольского полуострова во время буксировки на утилизацию. В штормовых условиях понтоны, с помощью которых проводилась буксировка, оторвались, и подлодка затонула в 3 милях северо-западнее острова Кильдин. На борту подводной лодки К-159 находились 10 членов экипажа. Спасательной группе удалось спасти одного моряка и найти тела двух погибших моряков – капитана третьего ранга Ю. Жадана и старшины 1-й статьи Е. Смирнова.

Всего на борту атомной подводной лодки К-159 находились: командир подводной лодки капитан 2-го ранга Сергей Лаппа, командир электромеханической боевой части капитан 3-го ранга Михаил Гуров, командир дивизиона движения капитан 3-го ранга Юрий Жадан, командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Олег Андреев, командир электротехнического дивизиона старший лейтенант Сергей Соколов, старший боцман старший мичман Александр Алешкин, начальник химической службы специалист по корабельной дозиметрии мичман Роман Куринный, командир отделения турбинистов старшина I статьи контрактной службы Евгений Смирнов, машинист группы дистанционного управления главный старшина контрактной службы Андрей Князев и командир группы дистанционного управления старший лейтенант Максим Цибульский – единственный из оставшихся в живых.

Подводная лодка направлялась с базы Северного флота «Гремиха» на судоремонтный завод №-10 «Шквал» в Полярном. Катастрофа произошла 30 августа в интервале от 2 до 3 часов ночи вблизи острова Кильдин и входа в Кольский залив. В ходе буксировки подводной лодки ухудшилась погода, оторвались понтоны, поддерживавшие АПЛ в надводном положении, а в восьмом отсеке обнаружилась течь. В 02.20 буксировочная команда получила приказ эвакуироваться, который по неизвестным причинам ей выполнить не





удалось. Около 3 часов ночи подводная лодка затонула. Из 10 человек, находившихся на борту К-159, был обнаружен один выживший – старший лейтенант М. Цибульский. Из воды были также подняты тела двух погибших моряков. О судьбе еще 7 членов экипажа пока ничего не известно. Однако уже к концу дня катастрофы командование Северного флота признало, что шансов обнаружить их живыми практически нет. Температура воды в районе гибели лодки – около 10 градусов, в таких условиях человек может продержаться менее часа. Уже в воскресенье по погибшим был объявлен траур.

В этот же день затонувшая лодка была обнаружена на глубине 238 метров. По сообщениям представителей Северного флота, она лежит на грунте с креном 3 градуса, люк рубки открыт. Радиационный фон в зоне затопления не превышает естественного.

На борту К-159 не было вооружения, реакторы находились в заглушенном состоянии. Командование флотом и прибывший на место катастрофы министр обороны С. Иванов оказались едины в определении причин гибели лодки. По словам главкома ВМФ В. Куроедова, виноваты в катастрофе руководители перехода К-159, проявившие беспечность и халатность. Министр также подтвердил, что гибель подводной лодки еще раз подтверждает необходимость досконального выполнения всех приказов и инструкций.

В то же время стало известно о задержании капитана второго ранга С. Жемчужного. Главный военный прокурор А. Савенков сообщил, что причиной катастрофы стали грубые нарушения, допущенные задержанным. По словам прокурора, он уже возбудил уголовное дело по статье 352 УК РФ (Нарушение правил вождения или эксплуатации военных кораблей, повлекшее по неосторожности смерть человека либо иные тяжкие последствия). Также запрещена буксировка подлодок подобным образом – до разработки более безопасной схемы. Тем не менее, в истории гибели подлодки остаются неясности. Первой из них является время катастрофы. Первоначально было сообщено, что лодка затонула около 4 часов утра – то есть



на час позже. Это не очень большое расхождение не привлекло бы внимания, если бы не странное объяснение, которое ему дали сами военные. Оказывается, после получения сигнала о ЧП, в район бедствия вылетели вертолеты. Наблюдатели якобы спутали К-159 с другой лодкой, буксировка которой происходила в это же время в этом же районе и завершилась благополучно. Также военные добавляют, что в районе острова Кильдин на учениях или на боевом дежурстве находилась третья подлодка, что тоже усложнило выстраивание общей картины.

Если учесть, что затонувшая лодка шла на буксире, который, соответственно, находился в непосредственной близости от нее в момент затопления, эти объяснения выглядят странно. Не вполне понятно также, обладала ли лодка собственной плавучестью или держалась только за счет понтонов, как связана течь в восьмом отсеке с их отрывом и так далее. Но главным вопросом, безусловно, является гибель команды. Зачем на буксируемой лодке, не имеющей собственного хода, находились люди, понять еще можно – экипаж нужен для контроля за ее состоянием.

Но был ли действительно в 2:20 отдан приказ на эвакуацию, и, если да, то почему за сорок минут, прошедших до момента затопления, моряки не смогли покинуть подводную лодку? Единственный свидетель катастрофы – старший лейтенант Цибульский во время визита Министра Обороны рассказал, что в момент затопления лодки все 10 моряков находились на борту. Сам он вместе с еще одним членом экипажа покинул лодку на спасательном плоту в тот момент, когда она начала тонуть. По его словам, он видел гибель одного из товарищей собственными глазами. В воде спасенный моряк пробыл не менее полутора часов и был поднят уже в бессознательном состоянии. По мнению С. Иванова, от смерти в результате переохлаждения его спасло чудо. А организация спасательной операции в первые часы явно станет еще одним из вопросов, которые будет изучать следствие.





Командование Северного флота и администрация Мурманской области объявили 31 августа днем траура по девятерым погибшим подводникам: командир лодки капитан второго ранга Сергей Лаппа, капитан третьего ранга Михаил Гуров, капитан третьего ранга Юрий Жадан, капитан третьего ранга Олег Андреев, старший лейтенант Сергей Соколов, старший мичман Александр Алешкин, мичман Роман Куринный, старшина первой статьи Евгений Смирнов и главный старшина Андрей Князев. Все они кадровые военные или контрактники, военнослужащих срочной службы на К-159 не было. В воскресенье Министр Обороны встретился с родственниками погибших. Первым делом С. Иванов заверил их в том, что экипаж никоим образом не повинен в гибели подводной лодки. Супруге одного из моряков Иванов пообещал предоставить российское гражданство. Также министр пообещал, что семьи получают материальную помощь от государства. Губернатор Мурманской области уже распорядился выделить ее семьям.

Одним из главных вопросов стала дальнейшая судьба К-159. Министр Обороны заявил журналистам, что радиационной опасности затонувшая лодка не представляет.

Уверенность министра вызвала возмущение экологов – норвежской организации «Беллуна», традиционно интересующейся проблемой списанных атомных подводных лодок Северного флота. Руководитель петербургского отделения этой организации, А. Никитин считал, что штатная консервация реакторов, выполненная на К-159, не гарантирует безопасности в случае такой аварии. По его словам, герметичность реакторов лодки «не считается надежной», учитывая 40-летний возраст подводной лодки. В своем пресс-релизе «Белунна» также отмечает, что реактор мог разгерметизироваться при ударе подводной лодки о грунт.

В произошедшей катастрофе экологи винят Министерство Обороны, которое пыталось сэкономить, выбрав самый дешевый способ транспортировки и отказавшись от предложения выгрузить отработавшее ядерное топливо непосредственно в Гремихе с помощью специально оборудованного судна.



Также Минобороны обвиняют в преследовании ведомственных интересов – СРЗ-10, куда направлялась К-159 – единственный, по данным «Беллуны», завод, оставшийся в ведении министерства. Утилизация лодки именно на этом предприятии позволила бы военным не выпустить из рук средства, собранные международным сообществом на ликвидацию радиационной опасности в регионе. В заявлениях С. Иванова экологи в первую очередь усмотрели намерение в будущем отказаться от подъема «совершенно безопасной» подводной лодки, на борту которой находится около 800 килограммов отработанного уранового топлива. Следует отметить, что о подъеме лодки министр говорил, не менее уверенно, чем о ее безвредности. По его словам, это, без всякого сомнения, возможно. Специалисты уже получили приказ разработать операцию. Однако к вопросу сроков С. Иванов отнесся более осторожно. «К подъему надо подойти без легкомыслия», – заявил он. Очевидно, что в считанные недели, оставшиеся до начала осенних штормов, операция проводится не будет. Самым оптимистичным прогнозом является май следующего года. Причем если военные действительно соберутся поднять К-159, эта операция будет более чем сложной. Затонувшая атомная подводная лодка значительно меньше «Курска», однако глубина ее залегания – 238 метров – вдвое больше. Кроме того, прочность корабля, построенного в конце 50-х годов, могла значительно снизиться из-за коррозии. В результате расчетов может оказаться, что подъем более опасен с точки зрения разгерметизации реактора, чем нахождение подлодки на грунте.

Если бы дело было только в реакторах, о подъеме К-159 можно было бы смело забыть. На дне наших северных морей уже лежит не один реакторный отсек, а общее число затопленных в Мировом океане ядерных объектов перевалило за десяток. Однако тела пропавших подводников, по всей видимости, также находятся на подводной лодке. По крайней мере, к вечеру воскресенья все поисковые работы в акватории и на близлежащем побережье не дали результатов. И скорее всего, как и в случае с «Курском», родственники погибших и общественность не позволят оставить



их там. Безопасность реакторов и стоимость подъема в данном случае уже не играют решающей роли.

Главная Военная прокуратура РФ создала следственную комиссию по этому делу, которая провела десятки экспертиз и проверок, расшифровала записи переговоров К-159 с буксиром и КП флота, провела большую

работу, разобравшись во всех обстоятельствах трагедии. Вскоре уголовное дело было заведено на командующего СФ адмирала Г. Сучкова.

В мае 2004 года суд признал его единственным виновным в халатном отношении к возложенным на него служебным обязанностям в период руководства организацией перевода и обеспечения безопасности морской буксировки подводной лодки.

Следствие по делу о гибели атомной подводной лодки К-159 и девяти членах ее экипажа велось год и семь месяцев. 14 мая 2005 года уголовное дело против капитана 2 ранга С. Жемчужнова было прекращено Военной прокуратурой СФ в связи с отсутствием в его действиях состава преступления. Но вопреки действующему законодательству РФ, ни восстановления в должности, ни извинений Военного прокурора и Командования флота за поруганное достоинство и честное имя офицер не получил. После отказа Командования СФ в восстановлении в должности и досрочного увольнения с военной службы С. Жемчужнов решил самостоятельно бороться за свои законные права. Он считает, что виной всему – испокон века существующий принцип единоначалия в Вооруженных Силах, когда звание военнослужащего практически лишает человека всех прав.

В гарнизоне Гремиха сослуживцы – на стороне Жемчужнова, только об этом не желает знать руководство флота. Сколько унижений и боли прошел за эти полтора года офицер, писать не хочется. Это наверняка известно каждому, столкнувшемуся с абсурдами отечественной правовой



системы. Вот слова капитана 2 ранга С. Жемчужнова из объяснения по делу кассационной жалобы: «После всего пережитого для меня является очевидным:

1. Я абсолютно убежден, что результаты следствия в отношении меня Министру Обороны РФ никто не докладывал, и все решения принимались формально кадровыми органами СФ, хотя властью Министра обороны РФ предоставленная им доверенность их не наделяет, и без обращения общественности через СМИ я не добьюсь справедливости в восстановлении своих прав. К этому меня подталкивает допущенное по отношению ко мне беззаконие и произвол. Атомная подлодка до сих пор лежит на глубине 238 метров, и операция по ее подъему будет стоить государству миллионы долларов. Как-то мелко по сравнению с этой суммой выглядят послевоенного года выпуска понтоны, которые «навесили» на лодку, экономя на дизельном топливе...

2. Весь ход событий выработал у меня крайне негативное отношение к службе под командованием людей, которые не имеют собственной точки зрения или боятся признать свои ошибки, перекладывая всю ответственность на плечи подчиненных.

3. Для меня самое главное, что никто из потерпевших – членов семей погибших подводников, которые присутствовали на судебном процессе бывшего командующего СФ адмирала Сучкова Г.А., не опротестовали Постановление о прекращении уголовного дела в отношении гибели атомной подводной лодки К-159 и меня. Конечной моей целью является увольнение из рядов ВС РФ...».

Решением Северного военного флотского суда, командующий Северным флотом адмирал Г. Сучков был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного частью второй статьи 293 Уголовного кодекса РФ, и приговорен к четырем годам условно с испытательным сроком в два года. В отношении заместителя командира базирующегося в гарнизоне Островной дивизиона атомных подводных лодок капитан 2-го ранга С. Жемчужнова, который руководил операцией по буксировке атомной подводной лодки К-159, уголовное дело было прекращено в мае 2005 года.



После аварии руководство страны и ВМФ говорило о необходимости подъема подводной лодки, но по состоянию на 2012 год подъем не осуществлён. Водоизмещение К-159 в 4,8 раза меньше, чем атомной подводной лодки К-141 («Курск»). В феврале 2004 года при обследовании корпуса подводной лодки затонул телеуправляемый подводный аппарат «Tiger», который вскоре был признан безвозвратно утерянным и списан.

Всего с момента постройки атомная подводная лодка К-159 совершила 9 Боевых служб и прошла 212 618 миль за 25 364 ходовых часов.

ТТД атомной подводной лодки К-159:

Водоизмещение: надводное/подводное – 3065/4750 тонн. Главные размерения: длина: 107,4 метра, ширина: 7,9 метра, осадка: 5,65 метра. Энергетическая установка: атомная установка ВМА и модификации с двумя водо-водяными реакторами, две линии вала. Тепловая мощность – 2х70 МВатт, мощностью на валу – 2х17500 л.с. Скорость: надводная/подводная – 15,2/28–30 узлов. Максимальная глубина погружения: 300 метров. Автономность: 50 суток. Вооружение: восемь 533-мм торпедных аппарата (боезапас – 20 торпед). Экипаж: 104 человека.



P.S. 21 декабря 2004 год голландская компания «Мамтоет» сообщила следующее: *«предварительное предложение от КБ «Малахит», который является главным разработчиком проекта подъема субмарины, мы уже получили. Но официальное предложение, видимо, следует ожидать только после того, как решится главный на сегодняшний день для российской стороны вопрос финансирования». «Мамтоет» не исключила, что аналогичные переговоры «Малахит» проводит и с другими иностранными компаниями. «Скорее всего, каких-либо конкретных подвижек следует ожидать уже после ново-*



го года, – пояснил она – Но мы имеем уникальный опыт работы с российскими специалистами, обретенный во время подъема также трагически погибшей атомной подлодки «Курск» и, безусловно, готовы еще раз оказать вам посильную помощь».

В свою очередь, «Малахит» подтвердил факт предварительных переговоров руководства КБ с голландскими специалистами: «Последний обмен мнениями по поводу предстоящей операции состоялся в конце октября в Париже в рамках проходящей там выставки «Евронаваль-2004». Ранее командование ВМФ РФ заявляло, что подъем К-159 планируется осуществить в июле–августе 2005 года. Однако, сейчас из-за финансовых трудностей операция, стоимость которой, по предварительным расчетам, составит порядка 80–90 000 000, конкретные сроки ее проведения сдвинуты на неопределенное пока время.

Операция по подъему затонувшей атомной подводной лодки К-159 предварительно намечена на август–сентябрь 2004 года. Об этом сообщил Главком ВМФ РФ В. Куроедов: «10 сентября совместно с Россудостроением, Минатомом и Минобороны подписано решение о планировании и подготовке операции по подъему АПЛ К-159. Ответственным назначено КБ «Малахит». Проект подъема будет утвержден в первом квартале будущего года. Я накануне подписал указ о назначении экспедиции к месту затопления К-159».

Шотландская компания «Adus» по договору с Российской Федерацией провела обследование и сделала гидролокационные изображения российской подводной лодки К-159 Северного флота, чтобы выяснить, удастся ли поднять подводную лодку. По словам директора «Adus» М. Дина, К-159 лежит на глубине 248 метров, поэтому для обследования подводной лодки был задействован автономный подводный аппарат с гидролокационным оборудованием.

Косяки североатлантической трески, приплывшие на звук сонара и свет камер, мешали работе, и технику пришлось отключить на сорок минут, чтобы рыба разошлась. «Судя по данным гидролокатора, сначала затонула корма, К-159 вертикально пошла на дно и, как дротик, вошла в



него на двенадцать метров. Затем корпус подводной лодки разломился в кормовой части, она упала на дно, но около восьми метров легкого корпуса и винты по-прежнему расположены вертикально. Удивительно, но К-159 до сих пор находится в достаточно хорошем состоянии, чтобы ее можно было поднять», – отметил Дин.

21 января 2007 года газета Великобритании «Sunday Times» сообщила следующее: *«Российские власти решили привлечь британских специалистов к операции по подъему атомной подводной лодки К-159, утонувшей в августе 2003 года в Баренцевом море в 40 милях от Мурманска вместе с семью моряками. Пока не решено, будут ли вообще поднимать подводную лодку. Это станет ясно только после обследования подводной лодки, которая лежит на глубине около 250 метров: если корпус слишком поврежден, ее просто зальют бетоном в надежде, что такой саркофаг не позволит выбраться наружу отработавшему ядерному топливу, на три четверти заполняющему реакторы.*

Группа специалистов-спасателей Министерства Обороны Великобритании будет направлена на место аварии будущим летом. По словам руководителя морских и спасательных проектов Организации военной логистики, подводная лодка, скорее всего, затоплена. Если корпус не поврежден, то в нее можно будет закачать сжатый воздух, вытеснив воду, а потом поднять наверх, присоединив ее к специальным понтонам, приспособленным для глубоководных работ. Руководитель морских и спасательных проектов Организации военной логистики М. Дэвис



сказал: «Первым делом надо будет спустить вниз к обломкам дистанционно управляемые подводные спускаемые аппараты, разрезать тросы, соединяющие лодку с понтонами, с помощью которых осуществлялась буксировка, и установить постоянное слежение за уровнем радиации в районе происшествия. Мы думаем, что лодка затоплена водой, так что сразу поднять ее с такой глубины будет



очень сложно. Опыта в поднятии подводных лодок с такой глубины нет. Кроме того, подводная лодка лежит на входе в Кольский залив, и по данным российских военных океанологов, в этом месте очень сильные подводные течения».

Ранее эта британская фирма участвовала в операции по спасению батискафа «Приз», запутавшегося в сетях у берегов Камчатки в августе 2005 года. После спасения подводной лодки британские специалисты были удостоены российских государственных наград.

1 сентября 2008 года прошло уже пять лет с момента катастрофы атомной подводной лодки К-159. Министерство Обороны РФ и ГШ ВМФ щедро раздают обещания по её подъему, однако подводная лодка все еще остается на дне. Эксперты и экологи предупреждают, что для предотвращения экологической катастрофы, возможно, осталось мало времени: *«Мы регулярно поднимаем этот вопрос в диалоге с российской стороной. Планы по подъему существуют, но нам пока неизвестно об окончательном решении и каких-либо сроках – сообщил П. Странд, один из руководителей Национальной радиационной службы Норвегии (NRPA) – Мы собираемся еще раз обсудить проблему на переговорах этой осенью».* С российской стороны в переговорах участвуют представители Министерства природных ресурсов, Ростехнадзора и Министерства обороны.

Последний раз о планах по подъему К-159 говорил Главком Военно-морского флота Владимир Высоцкий. В июле 2008 года Высоцкий сообщил агентству «РИА Новости», что решение о судьбе подводной лодки будет принято до конца нынешнего года. Ранее, в июле 2007 года Высоцкий заявлял, что о возможности подъема АПЛ станет известно в течение полутора-двух месяцев. В декабре 2007 года начальник экологической безопасности Вооруженных сил А. Юнак обещал, что решение примут в начале 2008 года на заседании Военно-Промышленной Комиссии при правительстве. На данный момент существует два основных варианта решения проблемы – это подъем и буксировка к месту последующей утилизации или сооружение саркофага над атом-





ной подводной лодкой. Выбор того или иного сценария будет зависеть от состояния К-159.

Мониторинг состояния корпуса подводной лодки и окружающей среды был завершен в июле прошлого года. Исследование проводилось в рамках Международной программы военно-экологического сотрудничества в Арктике АМЕС (Arctic Military Environmental Cooperation) и показал, что никаких технических препятствий для проведения операции по подъему К-159 нет.

«По нашим сведениям, все застопорилось на результатах исследования», – сказал И. Коган, сотрудник конструкторского бюро «Малахит», которое разработало проект подъема К-159. По его словам, спешить с подъемом К-159 пока нет необходимости: реакторная установка не разгерметизирована, радиационный фон на месте потопления подводной лодки не превышает естественных значений. *«Мы постоянно проводим мониторинг экологической обстановки вблизи российской границы – на Кольском полуострове и в провинции Финнмарк и можем подтвердить, что в небольшом отдалении от АПЛ нет никаких следов радиоактивного загрязнения»,* – сказал П. Странд. Тем не менее, экологи предупреждают, опасность для окружающей среды сохраняется, а затягивание с подъемом может иметь серьезные необратимые последствия.

«Основываясь на опыте, собранном специалистами по прошлым авариям с затонувшими атомными лодками, как, например, с катастрофой К-141 в 1987 году, можно утверждать, что сначала радиоактивное загрязнение произойдет на локальном уровне», – заявляет эксперт «Bellona» А. Никитин.

По данным докладов, представленных в Москве на международной конференции: «Международное сотрудничество по ликвидации ядерного наследия атомного флота СССР» в апреле 2008 года, до разгерметизации реакторной установки за счет коррозионных процессов с настоящего времени может пройти от четырех до пятидесяти лет. Решение о подъеме под-





водной лодки все-таки необходимо принять в ближайшие два года, учитывая, что, по словам Когана, в случае, если К-159 решат поднимать, понадобится еще как минимум два года, чтобы построить специальное судно и произвести необходимую подготовку. На прошедшей неделе на эту тему должен был состояться доклад министра обороны, однако ни о каких итогах его выступления пока неизвестно.

11 октября 2012 года Министерство Обороны сообщило, что подъем и утилизация подводных лодок К-27 и К-159 включены в проект Стратегии развития Арктической зоны РФ. Предусмотрен целый комплекс мероприятий по очистке заполярных морей от загрязнений. Кроме затопленных подводных лодок особое внимание будет уделено ликвидации опасных отходов, оставшихся после выведенных воинских частей на Земле Франца-Иосифа, Новосибирских островах и острове Белый.

Подводная лодка К-27 покоится на дне Карского моря с 1980 года, а К-159 затонула в 2003 году в Баренцевом море, когда ее буксировали на утилизацию. Если первую подводную лодку, лежащую на глубине 75 метров, поднять не составит чрезмерных усилий, то со второй подводной лодкой вопрос сложнее. Точной глубины залегания никто не знает. Фигурировали цифры и 170 метров, и 250 метров.

Главный штаб Военно-морского флота РФ сообщил газете «Известия», что собственных сил и технических средств на столь масштабные операции нет. Для подъема подводных лодок с таких глубин требуется специальные водолазные суда, буксиры, понтоны, баржи с грузоподъемной системой. Опыт подъема «Курска» одиннадцать лет назад показал, что самостоятельно обеспечить техническую сторону Россия не способна, и в тот раз основные работы провела голландская фирма «Mammout».

Необходимых судов у нас нет до сих пор. Сразу после «Курска» флот закупил в Великобритании пять беспилотных глубоководных аппаратов «Venom», а сейчас им на смену идут три новейших исландских «Gavia». Они могут выполнить какую-то работу своим комплектом гидравлических инструментов. Но этот поисково-спасательный аппарат не для подъема. Отечественный ВМФ практически не



Команда ПЛА К-159 перед уходом в последний путь



**ПЛА К-159 (левым бортом) и ПЛА К-21 проекта 627А
в Святоносском заливе**



К-159 в ДОКе



К-159 у пирса в Гремихе



К-159 на стоянке у пирса



К-159 в начале перехода



Начало буксировки К-159



Буксировка ПЛА К-159



Скрин – отметка К-159 на грунте



Проржавевшая носовая часть
К-159 на грунте



Об авторе

Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, почетный Президент Тверского Регионального Союза «Ветераны Военно-Морского Флота», Президент Союза ветеранов – подводников Республики Крым, Советник Президента Ассоциации моряков-подводников им. А.И. Маринеско г. Одессы и Одесской области, член «International Submariners Association Great Britain», академик Петровской академии наук и искусств, член Российского Союза писателей.



Родился в г. Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского ВВМИУ проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии ПЛАРБ Северного Флота. Участник 16 Боевых служб. После увольнения в запас с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и федеральной службе занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор многочисленных публикаций по истории Подводного Флота и книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Верхневолжья, Белоруссии, Татарстана, Одессы, Севастополя, Харькова, Запорожья, Николаева, Херсона, Донецка, Днепропетровска, погибших в XX веке, «Книги Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», книг «Севастопольский Морской Кадетский Корпус – Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Не служил бы я на



флоте...», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Подводные лодки Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Черноморский Подплав 1907–2012», «Трагедии Черноморского Подплава», «Морской Е.И.В.Н.Ц. Корпус в Севастополе», «А.И. Маринеско.100 лет со дня рождения», «И.И. Фисанович. 100 лет со дня рождения», «Бухта Голландия», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор реконструкции памятника погибшим подводникам пл «Камбала» в Севастополе.

За высокие достижения в военно-морской общественной деятельности и работе по увековечиванию памяти погибших подводников Военно-Морского флота, в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды – ордена «Золотая Звезда». Участник Международных Конгрессов Подводников проводимых в Москве, Шербуре, Париже, Стамбуле, Катаньи (Италия) и Афинах (Греция), Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Флагманы. М. Воениздат, 1991.
2. Близниченко С. Тридцатые роковые... Красная звезда. 2007 г.
3. Душенов К.И. «Оборона северных морских границ СССР». «Правда». 1938 г.
4. Душенов К. «Пять лет вахты на морских границах Севера». «Известия». 1938 г.
5. Звягинцев В.Е. «Трибунал для флагманов». М. ТЕРРА. 2007 г.
6. Золотов Б. «На страже северных морских рубежей». «Правда». 1938 г.
7. Киселев А.А. «Судьба флагмана 1-го ранга К.И. Душенова». Журнал «Вопросы истории» № 2. 1999.
8. Клиш П.М. «Командующий, о котором мечтали». Глава из книги «Флагманы». Москва. «Воениздат». 1991 г.
9. Ковалев Э.А. «Короли подплава в море червонных вальетов». Москва – Санкт-Петербург. Центрполиграф. 2006 г.
10. Колышкин И.А. «В глубинах полярных морей». Воениздат. 1964 г.
11. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. «Советский подводный флот. 1922–1945 гг. о подводных лодках и подводниках» Москва. АСТ-Транзиткнига, 2006 г.
12. Рыков В.К. «Ко дню защитников Отечества – творцы Северного флота». Газета «Русский Вестник». 2002 г.
13. Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945.
14. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 3. Северный флот. М.: ООО «Стратегия КМ».
15. Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии). Морская коллекция. 2002.
16. Колышкин И.А. В глубинах полярных морей. М. Воениздат, 1964.



17. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. «Щуки». Легенды Советского подводного флота. М. Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008.
18. Виноградов Н.И. Подводный фронт. М. Воениздат, 1989.
19. Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. М. Сов. энциклопедия, 1987.
20. Залесский Н.А. Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн. М., 1975.
21. Кожевников В.А. Подводные лодки России. История и современность. Владивосток. Изд-во ДВГТИ, 1995.
22. Лобеф М., Стро Г. Подводные лодки. Л. М. Изд-во НКО, 1934.
23. Платонов А.В. Советско-финская война 1939–1940 гг. Боевые действия на море. СПб. «Остров», 2002.
24. Платонов А.В., Лурье В.М. Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. СПб. Галеев-Принт, Альманах «Цитадель», 1999.
25. Русские подводные лодки: История создания и использования. 1834–1932. Научно-исторический справочник. Сост. В.А. Кучер, Ю.В. Мануйлов, В.П. Семенов. СПб. ЦКБ МТ «Рубин», ЦНИИ кораблестроения ВМФ МО РФ, 1994.
26. Сукач В. Через океаны (переход ПЛ «Св. Георгий»). На страже Заполярья. 1991.
27. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945. Справочник. 2002 г.
28. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904–1991. 1999 г.
29. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990 г.
30. Исторические журналы соединений подводных лодок ВМФ.
31. Исторические журналы подводных лодок ВМФ.
32. Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.
33. Документы Российского государственного архива ВМФ. г. Санкт-Петербург.
34. Документы архивного отдела ЦВМА МО РФ г. Москва.



35. Басов А.В. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. Воениздат. 1988 г.
36. Военно-Морской флот СССР. Фотоальбом. Планета. 1982 г.
37. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Судпромгиз. 1963 г.
38. Подводные лодки ВМФ СССР. Справочник. СПб, «Галея Принт», 2006.
39. Тайфун. Военно-технический альманах. СПб, 1998–2008.
40. А.Е. Тарас Подводные лодки Второй мировой войны. 2004 г.
41. А.В. Платонов. Энциклопедия Советских подводных лодок 1941–1945 гг.
42. С.Н. Хаханов. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг., 1970 г.
43. Ю.А. Максимов. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. при воздействии оружия противника. Москва. Воениздат. 1956 г.
44. М.Э. Морозов. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. 2003 г.
45. С.А. Базилевский. В.И. Дмитриев. Краткая история советского подводного кораблестроения. Ленинград. 1982 г.
46. Центральный военно-морской музей (рукописно-документальный фонд).
47. История великой Отечественной войны 1941–1945 г. Москва. 1963 г.
48. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. Москва. 1980 г.
49. Ю.И. Александров. А.Н. Гусев. Отечественные подводные лодки. В.Т. С-Пб. 2004 г.
50. Справочник по корабельному составу Северного флота. Москва. 1944 г.
51. Сборники характерных аварий кораблей ВМФ. Москва. 1942, 1943, 1944 гг.



52. П.З. Голосовский. Подводные лодки периода 1926–1945 гг. Ленинград. 1979 г.
53. Бережной С.С. Корабли Отечества. вып. 1. Подводные лодки. часть 2 (I–IX-бис серии). Харьков: АТФ, 1997.
54. Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение М.: Военное издательство, 1990.
55. Игнатьев Э.П. Подводные лодки XII серии. СПб: Гангут, 1996.
56. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот. О подводных лодках и подводниках. 1922–1945 гг. М.: АСТ, Транзиткнига, 2006.
57. Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
58. Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Щуки». Легенды советского подводного флота. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
59. Русский архив. Великая Отечественная. т. 7-1 (18) М.: Терра, 1997.
60. Русский архив. Великая Отечественная. т. 10 (21) М.: Терра, 1996.
61. Русский архив. Великая Отечественная. т. 6 (17) М.: Терра, 1996.
62. Широкопад А.Б. Советские подводные лодки послевоенной постройки. М.: Арсенал Пресс 1997
63. Ковалев С.А. Свастика над Таймыром. Москва. «Вече». 2008 г.
64. Первые советские атомные подводные лодки. Лазарев Н.М. Палая. 1997 г.
65. Атомная подводная эпопея. Маврина Т.В. Боргес. 1994 г.
66. Океанский щит страны Советов. Медведев П.Н. Планета. 1987 г.
67. Оружие российского флота. Петров А.М. Судостроение. 1996 г.
68. Во льдах и подо льдами. Реданский В.Г. Вече. 2004 г.
69. От «Дельфина» до «Тайфуна». Семенов В.П. Сорокин Г.Б. Ярулин Т.Н. ЦКБ МТ «Рубин». 2001 г.
70. Первопроходцы. В.С. Борисов. 1997 г.



71. Надводные корабли, суда и подводные лодки постройки завода №-402 Северного машиностроительного предприятия (1942–2002). Спирихин С.А. Справочник. 2004 г.
72. Дизельные подводные лодки 1950–2005. Тарас А.Е. АСТ Харвест. 2005 г.
73. Атомные подводные лодки. Тарас А.Е. АСТ Харвест. 2006 г.
74. Атомный подводный. Чернавин В.Н. Андреевский флаг. 1997 г.
75. Подводные лодки ВМФ СССР. Справочник. СПб, «Галея Принт», 2006.
76. Атомные подводные лодки ВМФ СССР и России. М., Морской исторический альманах «Наваль коллекция», 2001.
77. Подводные лодки с крылатыми ракетами. СПб, «Галея Принт», 2000.
78. Подводные лодки России. Справочник. М. АСТ, 2001.
79. Подводные лодки России, том IV, часть I «Атомные, первое поколение. История создания и использования 1952–1996 гг.». Научно-исторический справочник. СПб, ЦКБ МТ «Рубин», 1996.
80. Военный парад. Журнал военно-промышленного комплекса России. М., 1997–2008.
81. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990 г.
82. Катастрофы под водой. Н.Г. Мормуль. Мурманск. 1999 г.
83. Отечественные подводники во второй половине двадцатого столетия. В.С. Борисов, В.Г. Лебедько. Подводный фронт «холодной войны». Москва. 1995 г.
84. От «Трешера» до «Курска». Н.Г. Мормуль. Москва. 2001 г.
85. Краткий справочник по советским атомным подводным лодкам. В.Г. Лебедько. Москва. 1997 г.
86. Рабочая глубина. А.П. Михайловский. СПб. 1996 г.
87. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». Д.А. Романов. СПб. 1995 г.
88. В студеных глубинах. М., 1980.



89. Адмиралтейские верфи-подводному флоту России. С-Пб. 2003 г.
90. Оружие России. Каталог. Том III. Корабли и вооружение Военно-морского флота. М., АОЗТ «Военный Парад», 1997.
91. Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов. Москва. 2004 г.
92. Шевелева Т. Использование интервентами Северного морского пути. Красный архив №-1, М.: 1941.
93. Сендик И.М. Боевые действия флотов в Арктике. М.: Воениздат, 1966.
94. Редер Э. Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха 1935–1943 годы. М.: Центрполиграф, 2004.
95. Андреев В.И. Борьба на океанских коммуникациях. М.: Воениздат, 1961.
96. Зайцев В., Храмцов А. Дозорные северных рубежей. Мурманск, 1979.
97. Руге Ф. Война на море. 1939–1945. СПб.-М.: Полигон-АСТ, 2000.
98. Типпельскирх К. История Второй мировой войны. М.: Иностранная литература, 1956.
99. Григорьев А. Альбатросы. М.: Машиностроение, 1989.
100. Дениц К. Десять дней и двадцать дней. Воспоминания Главнокомандующего ВМС Германии. М.: Центрполиграф, 2004.
101. Франк В. Морские волки. М.: Центрполиграф, 2003.
102. Буш Г. Подводный флот Третьего Рейха. М.: Центрполиграф, М.: 2004.
103. Исаков И.С., Шергин А.М. Транспортная деятельность подводных лодок М.: Издательство МО Союза ССР, 1959.
104. Черепков А. Контрразведка Смерш Северного флота. Морской сборник, № 6, 2003.
105. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1944 г. М., 2006.
106. Кранц Г.У. Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде. СПб.: Вектор, 2000.
107. Платонов В. И. Записки адмирала. М., 1991.



108. Аенц К. Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935–1945 гг. М.: Центрполиграф, 2004.
109. Арикайнен А.М. Судходство во льдах Арктики. М.: Транспорт, 1990.
110. Чуев С. Диверсионные службы третьего Рейха против СССР. Командос. Диверсанты Третьего рейха М.: Эксмо-Яуза, 2004.
111. Гладков Т. Тайны спецслужб Третьего рейха М.: Эксмо-Яуза, 2004.
112. Щедролосев В.В. Карская военно-морская база. Тайфун, № 5, 2001.
113. Тайны подводной войны, № 18, Львов, 2004.
114. Потемкин А. У северной границы. Мурманск, 1965. С10 5.
115. Кривенко А.В. Тайна затонувшей подлодки. На страже Заполярья, 28.01.1990.
116. Головки А.Г. Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1979. СП.
117. Петрова И.В. Гибель Д-1. Тайфун, № 12, 2000.
118. Сорокажердъев В. Тайна полигона № 6. Север, № 11–12, 1996.
119. Вшнер Б.А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М. Воениздат, 1964.
120. Северный флот России. Мурманск, 1996.
121. Tobias R. Philbin. The lure of Neptune: German-Soviet naval collaboration and ambitions, 1919–1941. Chapter 5. Basis Nord.
122. Мельтюхов М.И. Упущенный шанс Сталина. Советский Союз и борьба за Европу: 1939–1941 (Документы, факты, суждения). М.: Вече, 2000.
123. «Базис Норд»: Советско-нацистское сотрудничество в 1939–1940 гг. Карта якорных стоянок в бухте.
124. Memorandum by the German Ambassador in the Soviet Union (Schulenburg); April 11, 1940). Tgb. Nr. A. 1833/40 Moscow, April 11, 1940.
125. Шигин В.В. Бискайский реквием. (документальная повесть).
126. Norman Polmar and J.K. Moore (2004). Cold War



Submarines: The Design and Construction of U.S. and Soviet Submarines. Washington, DC: Potamac Books.

127. Интернет-сайты: www.deepstorm.ru, www.navy.ru, www.allaces.ru, www.wunderwaffe.ru, www.submariners.narod.ru, www.submarine.id.ru, www.ruslodra.narod.ru, www.town.ural.ru.ship, www.transport.ru, www.silent-hunter.ru, www.militera.ru; <http://www.rkka.ru/ihandbook.ru>



Содержание

Обращение к читателям
3

От автора
8

Создание и развитие Подплава Северного флота
12

Действия подводных лодок Северного флота
в годы Великой Отечественной войны
22

Британские подводные лодки в Заполярье
68

Мартиролог погибших подводных лодок
Северного флота
75

Погибшие подводные лодки Североморского Подплава
81

Об авторе
301

Литература и источники
303



Литературно-художественное издание

Бойко Владимир Николаевич

**«ТРАГЕДИИ СЕВЕРНОГО
ПОДПЛАВА»**

Редактор и корректор
Бойко В.

Дизайн и компьютерная верстка
Домбровская Е.

Формат 30x42/4. Бумага офсетная
Гарнитура SchoolBook. Печать цифровая
Усл. печ. л. 17,94
Тираж 50 экз.