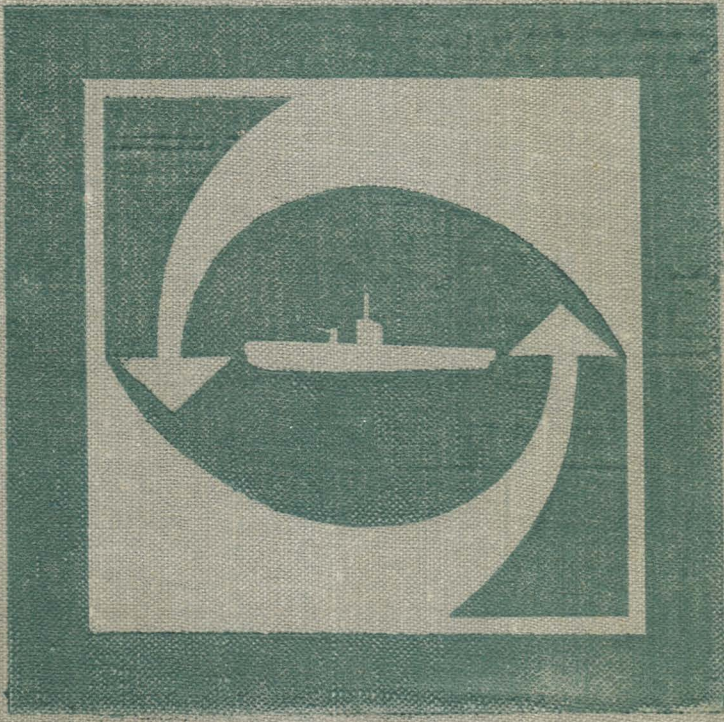




СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ



СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ





ПОДВОДНИКИ,
УДОСТОЕННЫЕ ЗВАНИЯ
ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
В ПЕРИОД
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

АЛЕКСЕЕВ Борис Андреевич

БОГОРАД Самуил Нахманович

ГАДЖИЕВ Магомед Имадутинович

ГРЕШИЛОВ Михаил Васильевич

ИОССЕЛИАНИ Ярослав Константинович

КАЛИНИН Михаил Степанович

КЕСАЕВ Астан Николаевич

КОЛЫШКИН Иван Александрович



КОНОВАЛОВ Владимир Константинович

КУЧЕРЕНКО Иван Фомич

ЛИСИН Сергей Прокофьевич

ЛУНИН Николай Александрович

МОРУХОВ Александр Сергеевич

ОСИПОВ Евгений Яковлевич

ПЕРОВ Иван Степанович

СТАРИКОВ Валентин Георгиевич

ТРАВКИН Иван Васильевич

ФИСАНОВИЧ Израиль Ильич

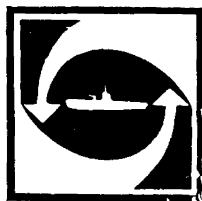
ХОМЯКОВ Максим Игнатьевич

ЩЕДРИН Григорий Иванович

Л. А. ЕМЕЛЬЯНОВ



**СОВЕТСКИЕ
ПОДВОДНЫЕ
ЛОДКИ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ**



Ордена Трудового Красного Знамени
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА 1981

ББК 63.3(2)722

Е60

УДК 355.462.7

Рецензенты — кандидат военно-морских наук
вице-адмирал В. Д. ЯКОВЛЕВ,
Ф. И. КОЗЛОВ

Е 11202-236 86.81.1304010000.
068(02)-81

© Воениздат, 1981 г.



ПРЕДИСЛОВИЕ

Руководствуясь ленинскими заветами о надежной защите завоеваний Октября, коммунистическая партия Советского Союза и Советское правительство всегда придавали большое значение созданию в стране сильного, боеспособного подводного флота. Утвержденной в декабре 1926 г. шестилетней программой развития Военно-Морского Флота (1926—1932) предусматривалось строительство 22 подводных лодок. В дополнение к этому классу кораблей флот должен был получить 3 эскадренных миноносца, 18 сторожевых кораблей, 5 охотников за подводными лодками и 36 торпедных катеров.

В годы второй пятилетки (1933—1937) в предвидении агрессии против нашего государства и широких боевых действий на море было начато строительство 137 подводных лодок. Из надводных кораблей были заложены 5 крейсеров, 4 лидера, 46 эскадренных миноносцев, 6 сторожевых кораблей и 27 тральщиков. За предвоенное десятилетие судостроительная промышленность передала флоту более 200 подводных лодок. К началу второй мировой войны (1 сентября 1939 г.) по числу подводных кораблей Военно-Морской Флот СССР вышел на первое место среди военных флотов мира.

В годы Великой Отечественной войны советские подводные лодки решали широкий круг боевых задач: вели борьбу на морских коммуникациях противника, защищали свои морские коммуникации, ставили мины, вели разведку, несли дозор, перевозили людей и грузы, осуществляли навигационно-гидрографическое обеспечение сил флота. Наиболее эффективными были их действия

на морских коммуникациях противника. Уничтожая вражеские суда, идущие с подкреплением к линии фронта, и транспорты, перевозящие стратегическое сырье, подводные лодки не только оказывали помощь нашим войскам, действовавшим на приморских флангах, но и нанесли прямой ущерб военно-экономическому потенциалу фашистской Германии.

Большую роль играли боевые действия лодок на Крайнем Севере, где водные пути имели исключительное значение для снабжения немецко-фашистских войск боеприпасами, теплой одеждой и продовольствием. Уже на третий месяц войны фашистское командование вынуждено было признать, что удары советских подводников по прибрежным коммуникациям в Заполярье значительно затруднили осуществление плана захватить Мурманск еще в 1941 г.

На Балтийском море из-за активности наших подводных лодок противник был вынужден значительно сократить перевозки водным путем и использовать для снабжения своих войск под Ленинградом и без того загруженные сухопутные дороги.

На коммуникациях Черного моря атаки наших подводных лодок были особенно эффективны в тот период, когда оккупанты вынуждены были эвакуироваться из Крыма.

Некоторые удары советских подводных лодок на коммуникациях оказались особенно чувствительны для врага. В январе 1945 г. подводной лодкой «С-13» Балтийского флота был атакован и потоплен лайнер «Вильгельм Густлов», на борту которого находилось свыше 7000 солдат, матросов, офицеров, в том числе около 1300 подводников. По этому случаю в Германии был объявлен трехдневный траур. Офицер конвоя, ответственный за безопасность перехода, был расстрелян, а командир «С-13» капитан 3 ранга А. И. Маринеско включен в список личных врагов третьего рейха.

В апреле 1945 г. на Балтике был отправлен на дно транспорт «Гойя». Более 5000 солдат, офицеров и курсантов не досчитались гитлеровцы в результате торпедного удара, нанесенного гвардейской подводной лодкой «Л-3» (командир капитан 3 ранга В. К. Коновалов).

Исключительное значение, измеряемое в первую очередь нанесенным противнику материальным ущербом, имели минно-заградительные действия подводных

лодок. Они также затрудняли фашистам развертывание боевых кораблей, ограничивали свободу передвижения транспортов, привлекали к себе значительное количество тральных и других обеспечивающих сил. Мины ставились в наиболее уязвимых для противника местах: на выходе из баз, в узкостях, в узлах коммуникаций. По количеству мин, поставленных в активных минных заграждениях (т. е. в водах противника), подводные лодки вышли на первое место среди всех сил Военно-Морского Флота.

Эффективными оказались действия подводных лодок при защите своих морских коммуникаций. Исключительную роль они сыграли на Севере, где внешние морские пути носили стратегический характер. Против крупных подводных кораблей противника, базировавшихся в Северной Норвегии, советский Военно-Морской Флот мог выставить в то время лишь подводные лодки и частично авиацию. Развернутые вблизи выходов из фьордов подводные лодки являлись фактором, сдерживавшим активность немецкой эскадры в этом районе. Именно здесь флагманский линкор «Тирпиц», вышедший в составе эскадры на перехват союзнического конвоя, был атакован подводной лодкой «К-21» (командир капитан 2 ранга Н. А. Лупин). В результате эскадра вынуждена была отказаться от выполнения своей задачи.

Больших успехов добились подводные лодки в решении задач морской разведки. Обладая способностью к скрытным действиям, они проникали в охраняемые противником районы, где вели наблюдение за его силами и средствами, сообщали командованию важные сведения. Существенное значение имела высадка подводными лодками разведывательных групп на побережье, занятое противником.

Успешно действовали подводные лодки при снабжении боеприпасами осажденного Севастополя, а также при навигационно-гидрографическом обеспечении морских десантов, особенно при выполнении Керченско-Феодосийской десантной операции в декабре 1941 г.

По разнообразию выполнявшихся задач подводные лодки были наиболее универсальными силами флота.

Советским подводным лодкам приходилось выполнять боевые задачи в крайне тяжелых условиях — в стесненных и мелководных районах, при наличии серьезной минной опасности и сильно развитой противо-

дочной обороны противника. Ни один из иностранных флотов, участвовавших во второй мировой войне, не испытывал таких трудностей. Подводные лодки Германии, США, Японии действовали преимущественно в океане, вне развитой противолодочной обороны противника. Оказываемое им противодействие, исходившее в основном от кораблей непосредственного охранения конвоев, долгое время оставалось малоэффективным.

В Баренцевом море плавание наших подводных лодок осложнялось длительными периодами полярного дня и ночи, наличием у противника труднодоступных для подводных лодок шхерных фарватеров, частыми туманами, снежными зрядами, сильными приливными течениями.

На Черном море, где коммуникации проходили вблизи берегов, подводные лодки вынуждены были маневрировать в районах с глубинами, не превышающими 15—20 м. Когда лодка шла в подводном положении, за ней нередко тянулся длинный, хорошо заметный с корабля и самолета след от поднятого винтами ила.

Наиболее тяжелые условия сложились на Балтике. Здесь нашим лодкам, чтобы выйти в открытое море, необходимо было преодолеть узкий и мелководный Финский залив, сплошь заставленный вражескими минами и сетями.

В ходе войны условия боевых действий советских подводных лодок еще больше усложнились. Потеря баз на Балтике, на северо-западном и Крымском побережье Черного моря, блокада Ленинграда затруднили развертывание подводных лодок, ухудшили условия их базирования и ремонта.

Несмотря на все это, наши подводники действовали активно, решительно, смело. Они настойчиво искали в море и топили вражеские корабли. В тяжелых боях укреплялось и совершенствовалось их боевое мастерство. Развивалась тактика, применялись новые, более эффективные методы боевого использования подводных лодок. Первоначально практиковался позиционный метод, затем стали применять крейсерство в ограниченных районах. В ходе войны подводные лодки перешли к групповым действиям. Значительно чаще стали случаи взаимодействия с авиацией, особенно разведывательной.

Развивались и совершенствовались способы боевого

применения оружия подводных лодок, прежде всего торпедного. От стрельбы одиночными торпедами подводники перешли к стрельбе несколькими торпедами с временными интервалами, а впоследствии — к стрельбе залпом «веером». Применение более современных способов торпедной стрельбы повысило эффективность действий подводных лодок.

Нередко подводные лодки, не имея возможности использовать торпеды, всплывали в надводное положение и вступали в артиллерийский бой с кораблями противника.

Высокое боевое мастерство советских подводников, проявленное в годы Великой Отечественной войны, вынуждены признать даже буржуазные военные историки. Например, бывший адмирал гитлеровского флота Ю. Ровер пишет: «Сила русского подводника состоит в его готовности к самопожертвованию... У советских подводников нет недостатка ни в боевой готовности и стойкости, ни... в необходимых штурманских и тактических способностях»¹.

Для советских подводников характерным было стремление во что бы то ни стало решить боевую задачу. Даже в самые трудные минуты никто из экипажей лодок не терял присутствия духа, не впадал в панику, не допускал и мысли об отказе от выполнения боевого задания, о добровольной сдаче в фашистский плен.

В нашей печати немало рассказывалось о ратном труде командиров и экипажей подводных лодок в годы борьбы с фашизмом. Вышли в свет замечательные книги прославленных подводников — Героев Советского Союза Я. К. Иоселиани, И. А. Колышкина, В. Г. Старикова, И. В. Травкина, И. И. Фисановича, Г. И. Щедрипа, офицеров-подводников П. Д. Грищенко, И. С. Кабо, В. Е. Коржа, М. К. Чуприкова, О. Г. Чемесова и других авторов. Много страниц посвятили подводникам в своих воспоминаниях видные военачальники Военно-Морского Флота адмиралы Н. Г. Кузнецов, А. Г. Головкин, Ю. А. Пантелеев, В. Ф. Трибуц.

Настоящая книга знакомит читателя с характером и условиями боевых действий наших подводных сил в

¹ Ровер Ю. Действия советских подводных лодок на Балтике в 1939—1945 гг. Пер. с нем. Центральной военно-морской библиотеки (ЦВМБ) № 78. 1958, с. 21, 23.

1941 — 1945 гг., с их количественным и качественным составом, с примерами решения командирами лодок различных тактических задач. Книга не претендует на полноту освещения этих вопросов, ее следует рассматривать лишь как очередной шаг в исследовании и обобщении опыта боевой деятельности советских подводников во время Великой Отечественной войны.



Глава 1

Советские подводные силы периода Великой Отечественной войны



КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ СОСТАВ ПОДВОДНЫХ СИЛ, КЛАССИФИКАЦИЯ И ОСНОВНЫЕ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

К началу Великой Отечественной войны в составе Военно-Морского Флота СССР было 212 подводных лодок, которые в зависимости от надводного водоизмещения делились на четыре класса: малые подводные лодки (83 единицы), средние (95), большие (13) и подводные лодки — минные заградители (21). К малым подводным лодкам относились лодки водоизмещением до 400 т,

к средним — от 500 до 850 т, к большим — 900 т и более¹. Подводными минными заградителями считались лодки специальной постройки, у которых главным оружием были мины.

В классе малых подводных лодок основными были лодки типа М серий XII и VI, включая серию VI-бис². Подводные лодки М-XII строились перед войной и имели наиболее высокие показатели в своем классе. Они были вооружены двумя торпедными аппаратами (запасных торпед не было) и одной 45-мм пушкой. Дальность плавания — 3000 миль, полная надводная скорость — 14 уз, подводная — 8 уз, автономность — 10 суток³.

Подводные лодки М-VI строились в 1930 — 1935 гг. и по своим боевым показателям уступали лодкам М-XII. Они имели дальность плавания 1000 миль, надводную скорость 13 уз, подводную — 7 уз, автономность 10 суток. Вооружение — такое же, как у лодок М-XII. Подводные лодки М-VI-бис имели несколько лучшие тактико-технические элементы, но их отличие от лодок VI серии было незначительным. Размеры малых подводных лодок позволяли перевозить их по железной дороге в собранном виде, что в условиях большой разобшенности флотов имело существенное значение.

Общий недостаток — всего два торпедных аппарата и отсутствие запасных торпед — вынуждал «малютки» после первой же атаки возвращаться в базу. Здесь лодки вновь принимали торпеды, продовольствие и воду. Из-за ограниченной обитаемости и низкой мореходности (уже при волне 3—4 балла рубку сильно заливало) служба на лодках типа М была исключительно трудной.

Накануне войны началось строительство новой серии малых подводных лодок — XV. Эти лодки имели более мощное торпедное вооружение (четыре носовых торпедных аппарата), лучшие мореходные качества, большую дальность плавания. Четыре лодки М-XV вступили в строй уже в ходе войны.

¹ Принятые сокращения (т, уз и др.) приведены в конце книги.

² Далее тип и серия подводной лодки даются и в краткой форме, например М-XII.

³ Более подробно тактико-технические данные подводных лодок всех классов приведены в приложении.

В классе малых подводных лодок было также пять лодок типа А (АГ), закупленных еще царской Россией в Америке в 1916 г. К началу войны стаж службы этих лодок превышал 25 лет.

В классе средних подводных лодок наиболее распространены были лодки типа Щ серий III, V, V-бис, V-бис-2, X и X-бис и типа С серий IX и IX-бис. Подводные лодки Щ-III, Щ-V, включая серии «бис», вступили в строй в 1933 — 1935 гг. Лодки Щ-X, Щ-X-бис и С-IX, С-IX-бис были построены несколько позднее (подводные лодки Щ-X-бис и часть лодок С-IX-бис вошли в состав флота в ходе войны).

По боевым показателям все серии подводных лодок типа Щ были примерно одинаковы. Они были вооружены шестью торпедными аппаратами (четыре в носу и два в корме, общий запас — 10 торпед) и двумя 45-мм пушками. При дальности плавания 5000 миль все лодки обладали хорошими мореходными качествами (могли действовать при любой волне), были способны длительное время находиться в море (автономность — 20 суток). К недостаткам подводных лодок этого типа следует отнести их сравнительную тихоходность (надводная скорость 12 — 14 уз, подводная — 8 уз).

Подводные лодки С-IX (особенно С-IX-бис) обладали наиболее высокими боевыми показателями в классе средних подводных лодок. Они имели шесть торпедных аппаратов (четыре в носу и два в корме, общий запас — 12 торпед) и, кроме того, две пушки калибра 100 и 45 мм. При хороших мореходных качествах и большой дальности плавания (8000 миль) лодки имели автономность 30 суток и развивали в надводном положении скорость более 19 уз.

В число средних подводных лодок также входили лодка «Б-2» типа «Барс», построенная в 1916 г., две лодки типа «Лембит» и две типа «Ронис», вошедшие в состав Военно-Морского Флота в 1939 г., а также лодка «L-55» английской постройки, потопленная нашим миноносцем в годы иностранной интервенции, а затем поднятая и восстановленная¹.

В классе больших подводных лодок были три типа: К-XIV (их еще именовали крейсерскими подводными

¹ Подводные лодки «Б-2», «L-55» и типа «Ронис» в боевых действиях не участвовали.

лодками), Д-I и П-IV. Подводные лодки К-XIV имели мощное торпедное вооружение (шесть носовых торпедных аппаратов и четыре кормовых, общий запас — 24 торпеды) и четыре пушки (две калибра 100 мм и две — 45 мм). Полная надводная скорость этих подводных лодок была 22 уз, подводная — 10 уз. Дальность плавания составляла 15 000 миль, автономность — 30 суток. Кроме торпедного и артиллерийского вооружения они могли принимать до 20 мин в специальные цистерны: Разнообразное вооружение, хорошие мореходные качества, большая надводная и подводная скорость позволили этим лодкам успешно действовать во время войны.

Подводные лодки Д-I (головная лодка этой серии имела название «Декабрист»), вступившие в строй в 1931 г., обладали высокими боевыми качествами. Они имели восемь торпедных аппаратов (шесть в носу и два в корме), две пушки калибра 100 и 45 мм, хорошие мореходные качества и большую дальность плавания. Для них были характерны также хорошая обитаемость и большая автономность плавания (30 суток). Во время войны лодки этого типа действовали довольно успешно.

Подводные лодки П-IV вступили в строй в 1936 — 1937 гг. Они строились как артиллерийские и поэтому имели две 100-мм и одну 45-мм пушки, их надводная скорость была более 20 уз. Предполагалось, что такие лодки смогут догонять корабли (транспорты) противника и поражать их артиллерией¹. Считалось также, что они будут действовать совместно с эскадрой надводных кораблей, отчего их называли еще эскадренными. Однако при проектировании подводных лодок этой серии пошли по линии снижения требований к их подводным тактическим элементам и уменьшения числа торпедных аппаратов (четыре в носу и два в корме, общий запас — 10 торпед). Глубина погружения этих лодок была незначительной — всего 60 м. Как артиллерийские корабли они обладали недостаточной огневой мощностью, что-

¹ После первой мировой войны идея создания артиллерийских подводных лодок получила распространение во многих странах. Строились подводные лодки с пушками калибра 160 и даже 305 мм. Однако на практике такие лодки себя не оправдали.

бы вести артиллерийский бой не только с боевыми кораблями, но и с транспортами, которые нередко имели более мощное артиллерийское вооружение. Подводных лодок этой серии было построено всего три, в основном в экспериментальных целях. Опыт их строительства был впоследствии учтен при проектировании подводных лодок К-ХIV.

Подводные минные заградители — лодки Л-II вступили в строй в 1933 — 1937 гг. Они могли принимать до 20 мин в две минные трубы, расположенные в кормовой части (по 10 мин в каждую трубу), имели шесть носовых торпедных аппаратов (общий запас — 12 торпед), дальность плавания 7000 миль, хорошие мореходные качества и большую автономность (более 30 суток). Артиллерийское вооружение — две пушки калибра 100 и 45 мм.

Подводные минные заградители Л-ХI строились вскоре после лодок Л-II и по своим тактико-техническим характеристикам мало отличались от них.

Непосредственно перед войной началось строительство подводных минных заградителей Л-ХIII и Л-ХIII-бис. По сравнению с заградителями серий II и XI новые лодки дополнительно располагали двумя торпедными аппаратами в корме (в надстройке) и несколько большим запасом торпед. Они также имели большую надводную скорость и несколько большую глубину погружения. Дальность плавания этих лодок была 13 000 миль. К началу войны удалось построить семь подводных минных заградителей Л-ХIII. Пять лодок Л-ХIII-бис вступили в строй уже в ходе войны.

На вооружении подводных лодок перед войной состояли торпеды 53-38 и 53-38У, разработанные в 1939 г. С началом войны от промышленности стали поступать обладавшие большей скоростью торпеды 53-39 (табл. 1).

Парогазовые торпеды 53-38 и 53-39 по основным показателям не уступали лучшим образцам иностранных торпед, а по надежности, скорости и дальности хода не имели себе равных. В конце 1943 г. на вооружение была принята бесследная электрическая торпеда ЭТ-80, примерно в то же время появился неконтактный торпедный взрыватель НВС.

Таблица I

Основные тактико-технические данные торпед подводных лодок периода Великой Отечественной войны

Образцы торпед	Масса заряда, кг	Дальность хода, м	Скорость, уз
53-38	300	4000	44,5
		8000	34,5
53-38У	400	4000	44,5
		8000	38,0
53-39	317	4000	51,0
		8000	39,0

Примечание. Торпеды имели три режима хода с соответствующими значениями дальности и скорости. Режим с дальностью 10 000 м практически не использовался и поэтому не приведен.

Минное оружие на подводных лодках было представлено якорными ударно-механическими минами для вооружения подводных минных заградителей типа Л (всех серий) и якорными гальваноударными минами — для подводных лодок К-ХIV. Эти мины имели две модификации: с обычной длиной минрепа и увеличенной. В конце войны на вооружение подводных лодок поступила плавающая мина.

Средства радиосвязи подводных лодок обеспечивали надежную двустороннюю связь с командованием даже при действиях подводных лодок в наиболее удаленных районах. Правда, прием и передачу радиogramм лодки могли вести только в надводном положении. Это вынуждало их выходить на связь лишь в ночное время или вдали от вражеского берега, вследствие чего информация об обстановке поступала иногда с опозданием¹. В 1943 г. на лодках стала устанавливаться выдвижная антенна ВАН-ПЗ, которая позволяла вести прием радиogramм без всплытия подводных лодок в надводное положение.

Основными средствами наблюдения на подводных лодках в подводном положении были перископ и шумопеленгатор. Малые подводные лодки оснащались одним

¹ Аналогичное положение в то время было и на иностранных подводных лодках.

перископом, средние и большие лодки — двумя. Один из них, командирский, обеспечивал широкий обзор водной поверхности, другой, зенитный, позволял вести наблюдение за воздухом.

В период, предшествовавший Великой Отечественной войне, условия распространения звуковых волн в воде были недостаточно изучены. Подводники еще не умели выбирать оптимальные глубины погружения для лучших условий наблюдения за подводными шумами. Этим объясняются известные трудности в использовании первых шумопеленгаторных установок. И все же многие командиры подводных лодок, действуя с инициативой, успешно использовали их при поиске и атаках кораблей и судов противника.

В целом отечественные подводные лодки обладали высокими боевыми качествами и не уступали лучшим образцам иностранных подводных лодок.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПО ФЛОТАМ, ОРГАНИЗАЦИЯ СОЕДИНЕНИЙ, УПРАВЛЕНИЕ ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ

К началу войны наибольшее число подводных лодок (85) приходилось на Тихоокеанский флот. Второе и третье места занимали Балтийский и Черноморский флоты (68 и 44 лодки). Из-за недостаточно развитой системы базирования Северный флот имел лишь 15 подводных лодок (табл. 2). Считалось, что при необходимости лодки могут быть переведены на Северный флот по Беломорско-Балтийскому каналу. Осенью 1941 г. этим путем было переведено из Ленинграда шесть подводных лодок.

Организационно подводные лодки сводились в бригады и дивизионы. Подобная организация себя оправдала и просуществовала всю войну. Менялись лишь количество бригад, дивизионов и их состав.

Управление подводными силами на всех флотах имело централизованный характер и в основных вопросах (определение задач, районов боевых действий и распределение лодок по районам) осуществлялось военными советами флотов. Действиями лодок в море обычно управляли командиры бригад. Для подготовки материалов по управлению подводными лодками в штабе флота имелся рабочий орган — отдел подводного плавания.

Таблица 2

**Распределение подводных лодок по флотам накануне
Великой Отечественной войны**

Тип, серия ПЛ	Северный флот	Балтийский флот	Черноморский флот	Тихоокеанский флот	Всего
Малые подводные лодки					
М-VI	—	—	2	28	30
М-VI-бис	—	12	2	6	20
М-XII	6	9	10	3	28
А (АГ)	—	—	5	—	5
Всего . . .	6	21	19	37	83 (39,2%)
Средние подводные лодки					
Щ-III	—	4	—	—	4
Щ-V	—	—	—	11	11
Щ-V-бис	—	1	3	8	12
Щ-V-бис-2	—	6	4	5	15
Щ-X	6	7	8	10	31
С-IX	—	11	—	—	11
С-IX-бис	—	2	4	1	7
«Б-2»	—	1	—	—	1
«L-55»	—	1	—	—	1
«Ронис»	—	2	—	—	2
Всего . . .	6	35	19	35	95 (44,8%)
Большие подводные лодки					
Д-I	1	—	3	—	4
П-IV	—	3	—	—	3
К-XIV	2	4	—	—	6
Всего . . .	3	7	3	—	13 (6,1%)
Подводные минные заградители					
Л-II	—	3	3	—	6
Л-XI	—	—	—	6	6
Л-XIII	—	—	—	7	7
«Лембит»	—	2	—	—	2
Всего . . .	—	5	3	13	21 (9,9%)
Итого . . .	15	68	44	85	212 (100%)

Примечание. Подводные лодки типа «Лембит» отнесены к классу минных заградителей.

Задачи подводным лодкам обычно ставились в письменном виде — директивой. На ее основе командиры бригад должны были уточнить задачи подводных лодок, организовать их выход и возвращение, указать целесообразные способы действий при выполнении боевой задачи, определить сроки и порядок донесений. Свое решение командир бригады представлял в штаб флота на утверждение. После утверждения разрабатывались боевые документы, которые выдавались на подводные лодки. Среди таких документов обычно были боевой приказ, наставление по боевой деятельности, схема нарезки позиций, плановая таблица перехода, схема связи, задание на разведку, таблица условных сигналов.

В отдельных случаях действиями подводных лодок в море управлял командующий флотом. Особенно часто это практиковалось на Северном флоте.

МЕТОДЫ БОЕВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

В предвоенные годы считалось, что подводные лодки можно использовать позиционным или маневренным методом. Маневренный метод имел разновидности: позиционно-маневренное использование подводных лодок и крейсертво.

Позиционный метод заключался в том, что лодкам назначались небольшого размера районы — позиции, в пределах которых они решали свои задачи. Форма и размеры позиции могли быть различными, однако в большинстве случаев это был квадрат или прямоугольник со сторонами 25 — 30 миль. При таких размерах предполагалось, что подводная лодка может обнаружить корабли противника (в пределах позиции) с достаточно высокой вероятностью. Осуществляя поиск целей, лодка не должна была выходить за пределы позиции.

В целях маскировки обычно назначались две позиции. Одна являлась основной, где подводная лодка выполняла боевую задачу, другая предназначалась для зарядки аккумуляторной батареи. На основной позиции подводная лодка должна была находиться днем, ведя наблюдение в перископ. Зарядка аккумуляторов произ-

водилась на другой позиции ночью. Обе позиции или примыкали одна к другой, или находились на некотором расстоянии.

Позиционный метод считался целесообразным для тех случаев, когда противник не мог миновать какой-либо район (узкости, проливы, проходы в минных и сетевых заграждениях, подходы к базам и т. п.). Кроме того, назначение позиций считалось необходимым, если по соседству с лодками должны были действовать другие силы флота (свои надводные корабли, подводные лодки).

Положительной стороной позиционного метода была простота его организации. Командование могло постоянно знать местонахождение лодок, исключалась возможность их взаимных атак (как и других своих сил, находившихся поблизости от подводных лодок). Вместе с тем позиционный метод сковывал инициативу командиров подводных лодок в поиске кораблей противника, поскольку размеры позиций были невелики. Если противник обнаруживал лодку, она была связана в уклонении от преследования, так как выход за пределы позиции запрещался.

Позиционно - маневренное использование подводных лодок (метод маневрирования позициями) было несколько сложнее позиционного метода, поскольку включало наведение подводных лодок на корабли противника. Сущность его состояла в том, что подводной лодке назначалась не одна, а несколько позиций, одну из которых она вначале занимала. В дальнейшем, когда силы разведки обнаруживали противника, лодка получала приказ перейти на новую позицию. Этот метод применялся в тех случаях, когда противник мог воспользоваться не одним, а несколькими маршрутами движения.

Для крейсерства характерным было то, что подводным лодкам назначались обширные по размерам районы. В этом случае командир лодки должен был вести активный поиск — обследовать значительно большие водные пространства, паходиться каждый раз в той части района, где в данный момент была наиболее вероятна встреча с противником. В отличие от позиционного метода крейсерство предоставляло командиру подводной лодки более широкие возможности в проявлении инициативы при поиске противника.

Размеры районов боевых действий при крейсерстве не имели каких-либо стандартов. Они назначались в зависимости от характера задач, выполнявшихся подводными силами, количества лодок, степени ожидаемого противодействия противника и ряда других факторов. Нередко границы районов крейсерства определялись исходя из чисто географических особенностей данного театра. В связи с этим различались крейсерство в ограниченных районах и крейсерство в обширных районах. Под ограниченными районами понимались морские заливы или части морей, обширными районами считались моря и океанские заливы.

Подводные лодки могли действовать одиночно и группами. Одиночные подводные лодки предполагалось использовать против транспортов (кораблей), идущих вне конвоя, для разведки, несения дозорной службы, постановки мин, высадки разведывательно-диверсионных групп, артиллерийского обстрела береговых объектов на побережье противника, для навигационно-гидрографического обеспечения десантов.

Групповые действия считались целесообразными при атаках сильно охраняемых конвоев и соединений боевых кораблей противника. В состав группы предполагалось включать две-три подводные лодки, которые должны были действовать под управлением командира группы, находившегося на одной из лодок группы. Чтобы избежать столкновений при маневрировании в подводном положении, каждой лодке назначался свой сектор атаки (ориентированный относительно курсовых углов цели), за пределы которого она не должна была выходить. Считалось, что групповая атака намного эффективнее атак одичных лодок, поскольку противник вынужден распылять свои оборонительные возможности.

Предполагалось, что при ведении боевых действий подводные лодки будут решать задачи самостоятельно или совместно с другими силами флота. При совместных действиях предусматривалось оперативное и тактическое взаимодействие. Оперативное взаимодействие должно было заключаться в согласовании задач, районов и сроков действий соединений (группировок) подводных лодок с задачами, районами и сроками действий других соединений (группировок) как подводных лодок, так и других сил флота.

Тактическое взаимодействие между подводными лодками предполагалось осуществлять при решении ими боевых задач в составе однородных тактических групп. Считалось также возможным тактическое взаимодействие лодок с надводными кораблями, самолетами и батареями береговой обороны.

Стремление к действиям подводных лодок в тактических группах было, несомненно, положительным явлением. Однако в предвоенные годы оно не могло быть реализовано из-за отсутствия таких гидроакустических средств, которые обеспечивали бы надежную связь подводных лодок между собой в подводном положении.



Глава 2

Боевые действия подводных лодок на морских коммуникациях противника



ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СЕВЕРНОГО ФЛОТА

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 ис-

ключалось, морские перевозки, которые гитлеровцы в течение всей войны старались сделать регулярными, играли исключительно важную роль.

Зона действий подводных лодок Северного флота, располагавшаяся восточнее о. Медвежий¹, 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 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. Уже к октябрю 1941 г. линия фронта стабилизировалась и вплоть до 1944 г., когда началось наступление наших войск на Северном театре, не менялась. Гитлеровским частям не удалось продвинуться на мурманском направлении более чем на 30—50 км. 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 отдела политической пропаганды полковой комиссар И. П. Козлов, начальник штаба капитан 3 ранга М. П. Августинovich), состоявшую 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 под-

¹ Западнее меридиана 20°00' в. д. действовали военно-морские силы союзников.

водных 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 м. Нордкап последовала подводная лодка «Д-3». С 10 июля в районе Танафьорда начала действовать подводная лодка «Щ-402».

Для подводных лодок были нарезаны позиции, прикрывавшие к берегу противника и вытянутые в сторону моря (рис. 1). 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 четыре были привлечены к несению дозоров. К осени 1941 г., когда бригада пополнилась новыми кораблями (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 г. подводная лодка «Щ-401» (командир капитан-лейтенант А. Е. Моисеев, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга И. А. Кольпшкін) направилась к б. Бутен, прикрытой с моря о. Вардё. Подойдя как можно ближе, командир несколько раз осмотрел бухту в перископ. Со стороны моря ничего, кроме

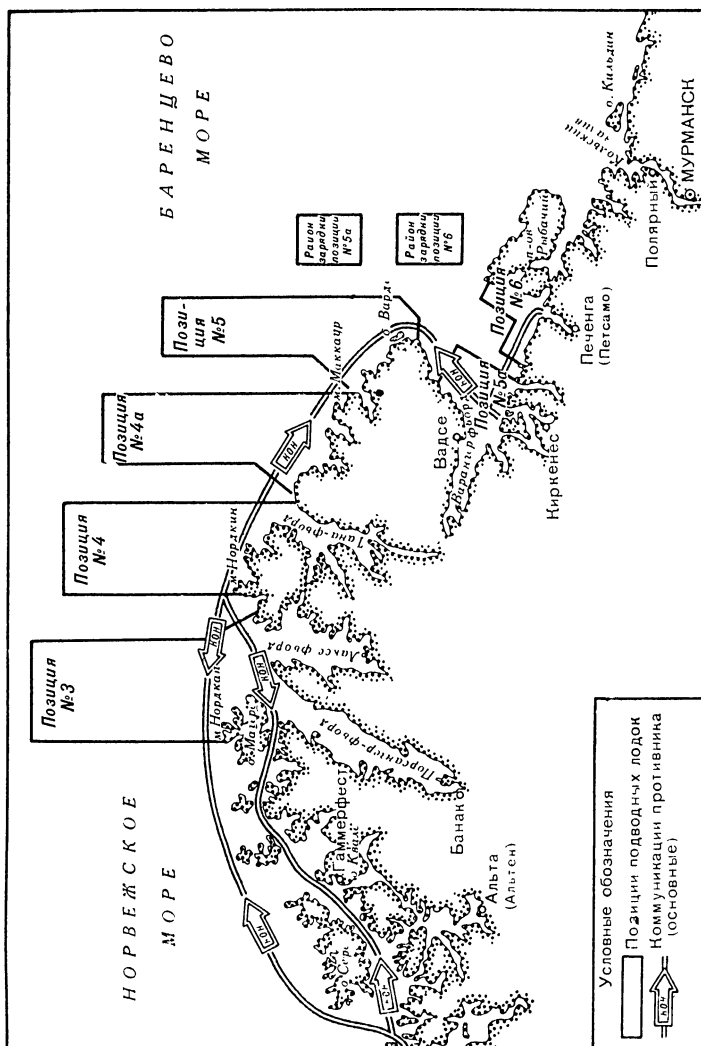


Рис. 1. Позиции подводных лодок Северного флота в 1941 г.

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 лодке. Следуя малым ходом, «Щ-401» направилась к транспорту и, когда дистанция сократилась до 18 каб, выстрелила одной торпедой. Однако взрыва не последовало. Моисеев решил, что торпеда с установленной глубиной хода 5 м 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 аппаратах¹. 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 г. подводная лодка «Щ-402» (командир старший лейтенант Н. Г. Столбов) повторила действия «Щ-401», проникнув в гав. Хоппингсвог (о. Магерё). Ее действия оказались более успешными. Обнаружив стоявший на якоре транспорт противника, «Щ-402» сблизилась с ним на дистанцию 4 каб и выпустила две торпеды. В перископ хорошо был виден взрыв. Транспорт накренился и вскоре затонул. Не подвергаясь преследованию, лодка вышла из гавани.

За пропикновением подводных лодок «Щ-401» и «Щ-402» на рейд о. Вардё и в гав. Хоппингсвог последовал ряд дерзких прорывов подводных лодок в гав. Ли-

¹ Для выполнения этой операции нужно было вытаскивать торпеды в отсек, на что уходило несколько часов.

нахамари. Первой сюда проникла в начале августа 1941 г. 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). Ход событий при этом был следующий (рис. 2). Прибыв 19 августа на позицию в Варангер-фьорде (на смену «М-174»), командир «М-172» прошел вдоль берега на расстоянии 8—10 каб от него и произвел разведку подходов к зал. Петсамовуоно. Не обнаружив ничего опасного, Фисанович решил отойти мористее, 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 м, продолжила движение. В 13 ч, 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 ч 45 мин «М-172» вошла в гавань и обнаружила стоящий у северо-западного причала транспорт (4—5 тыс. брт). Командир начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Сблизившись с судном до 7—8 каб, он прицелился по трубе транспорта и выстрелил одной торпедой. Через 30 с в отсеках услышали глухой взрыв. Убедившись, что цель поражена, Фисанович направил лодку к выходу из гавани. В 14 ч 37 мин гидроакустик вновь обнаружил шум винтов дозорного катера. Как и при входе, «М-172» разошлась с ним на глубине 15 м, продвигаясь вперед «толчками». Через 15 мин лодка вышла из зал. Петсамовуоно.

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.

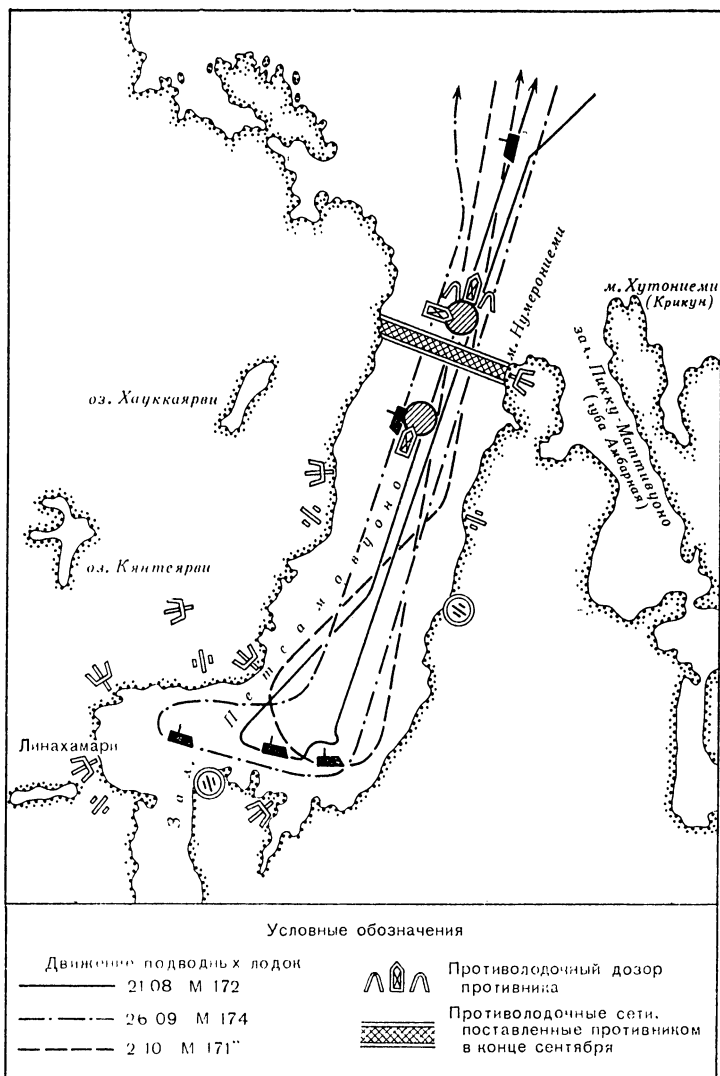


Рис. 2. Схема пропикновения подводных лодок «М-171», «М-172» и «М-174» в Линахамари

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 оказалась 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 г. 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 командование пришлось их запретить.

Характерно, что случаи пропикновения 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.

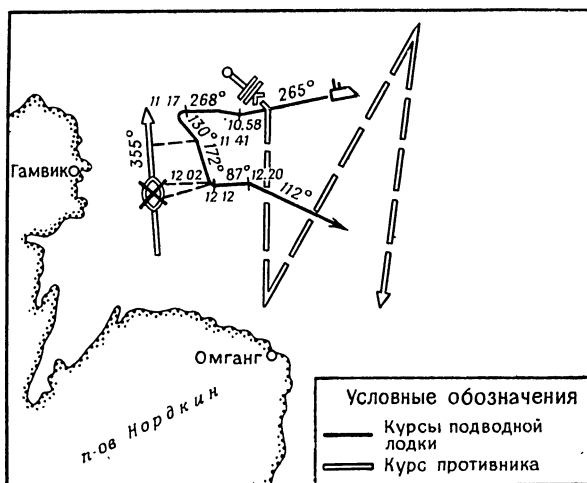


Рис. 3. Схема маневрирования подводной лодки «Щ-422» при атаке транспорта противника 12 сентября 1941 г.

К сентябрю 1941 г. 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 (рис. 3). 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 отрабатывалась 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 г., 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. Колышкин. 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 каб. Командир лодки начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Вскоре заметили второй транспорт, шед-

ший 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 мин, «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 каб произвел стрельбу по транспорту четырьмя торпедами с 10-секундным временным интервалом. Результат залпа 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 охранении 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 м, услышали взрыв торпеды. Как выяснилось впоследствии, «Д-3» потопила очень крупный танкер противника (9570 брт).

В действиях командира «Д-3» много поучительного. Во время атаки Бибеев действовал смело, инициативно, используя все возможности для успешного выполнения бое-

вой 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 г. 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 г. в организации боевого использования подводных лодок Северного флота были проведены некоторые изменения: 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 г. подводная лодка «Щ-421» (командир капитан 3 ранга Н. А. Луин), прибыв в район о. Сёрё, приступила к поиску транспортов (рис. 4). Пользуясь малой видимостью (дождь, туман), лодка в надводном положении проикла через пр. Фуглсунд (западнее о. Арнё) в район шхерного фарватера. Осмотрев акваторию близ островов Вапнё 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 Луин развернул лодку и с дистанции 7—8 каб выпустил из кормового аппарата одну торпеду. Транспорт затонул.

9 ноября «Щ-421», крейсируя в Лоппском море, обнаружила транспорт, шедший в охранении миноносца в направлении пр. Сёрёсунд. Командир начал боевое маневрирование, однако миноносец заметил лодку (очевидно, по перископу) и атаковал ее. В течение 20 мин 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 с 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

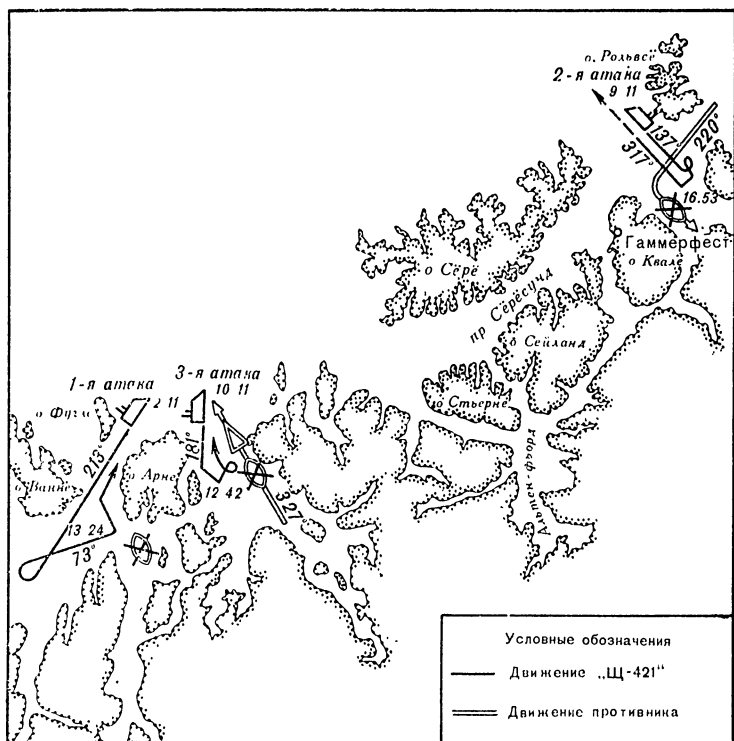


Рис. 4. Крейсерство подводной лодки «Щ-421» в Лоппском море в ноябре 1941 г.

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 с 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 глубин-

ные 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 (крепилась жестко на поручнях мостика), и навести их на цель даже при небольшой качке было нелегко. Поэтому некоторые командиры избегали пользоваться ими, считая более удобным производить 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 г. 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 каб, командир поймал транспорт в створ вы-

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

Когда до объекта атаки осталось 6 каб, 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 с. 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 каб 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 каб 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 г. после поступления на флот мин ЭП, которые могли ставиться с подводных лодок типа К-ХIV (в 1941 г. 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 м.

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 г. по данным наблюдений подводная лодка «К-21» (командир капитан 3 ранга А. А. Жуков) произвела постановку 10 мин в пр. Бустасунд. На следующий день эта же лодка поставила 10 мин на подходах к Гаммерфесту.

До конца 1941 г. 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 г. подводными лодками Северного флота впервые была применена артиллерия.

12 сентября, находясь в подводном положении в районе м. 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 вместимостью 5—6 тыс. брт. 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 каб 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 мин на лодке услышали глухой взрыв, который был расценен как взрыв котлов на тонущем судне. Когда всплыли под перископ, транспорта 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 г. 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 г. подводные лодки Северного флота потопили 31 судно противника (около 95 тыс. брт)¹. На минах, поставленных лодками, подорвалось 5 транспортов (более 21 тыс. брт). Лодки совершили 74 боевых похода, выполнили 53 торпедные атаки, в основном по транспортам, 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 каб. В 1941 г. 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 г. 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 г. 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 од-

¹ Данные приведены по отчетам командиров подводных лодок и другим материалам штаба флота.

повременно 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 г. 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 г. было уничтожено 34 вражеских транспорта, т. е. больше, чем за шесть месяцев 1941 г. Успеху способствовали новая нарезка и увеличение районов боевых действий (рис. 5), а также накопление командирами боевого опыта. Сказалось и увеличение состава бригады подводных лодок (на 1 января она включала 21 подводную лодку).

19 января 1942 г. 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 б. Стурстенбукт стоявший на якоре транспорт противника. С дистанции 12 каб 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 транспортом 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 ко-

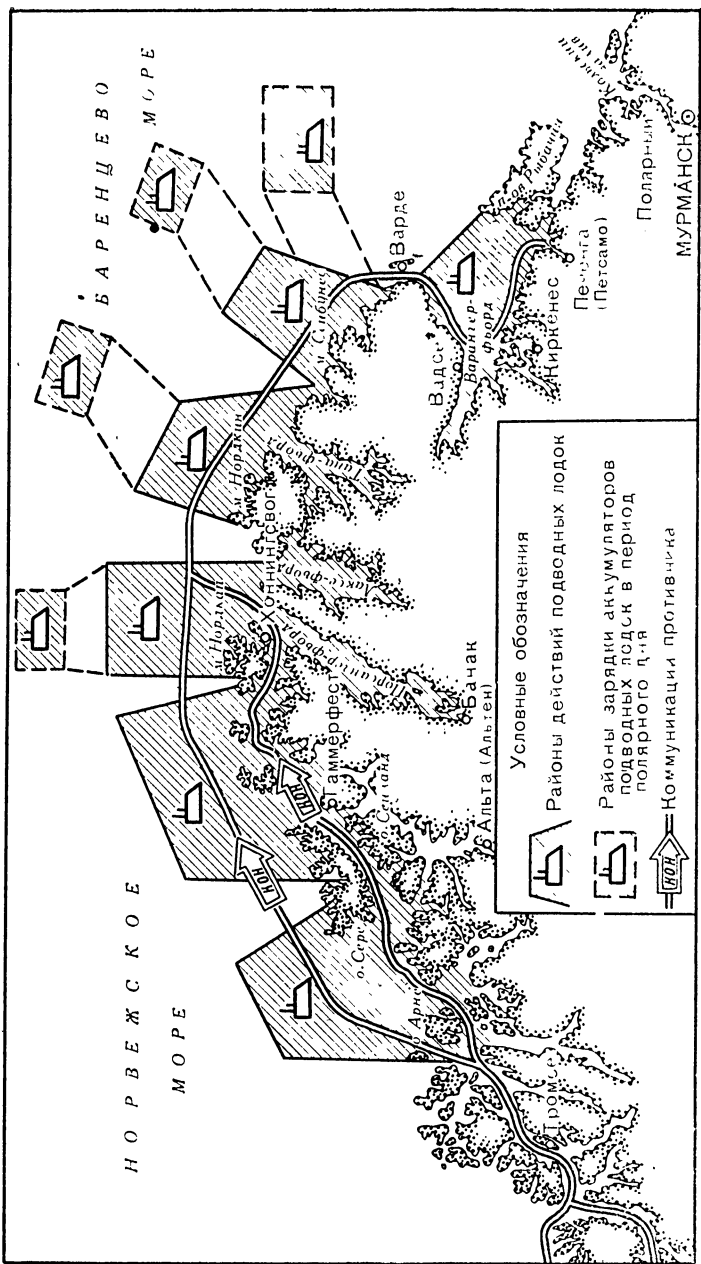


Рис. 5. Районы боевых действий подводных лодок Северного флота в 1942 г.

рабли 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 направлении¹.

Особое место в боевых действиях подводных лодок Северного флота занимает атака конвоя, выполненная 14 января 1942 г. подводной лодкой «С-102» (командир капитан-лейтенант Л. И. Городничий). Стрельба производилась четырьмя торпедами с 13-секундным интервалом. Были уничтожены два транспорта: «Тюркхайм» и «Фегервик». После эпизода с «Щ-403» это был второй случай на Северном флоте стрельбы одним залпом одновременно по двум целям. Однако на этот раз командир лодки оказался на позиции залпа не случайно, а в результате тактического расчета.

19 августа 1942 г., 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. Щедриц) и ряд других.

В то время на подводных лодках были прямоходные торпеды, наводка которых осуществлялась изменением по-

¹ Сохранение транспортом плавучести после попадания торпед объяснялось, по-видимому, характером находившегося на нем груза.

ложения 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).

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 г. 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 мин он поднял перископ и увидел танкер в охранении двух сторожевых кораблей. Двухторпедным залпом с дистанции 11 каб 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 конвола. 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 г. 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 каб, 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 Танафьорда 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 г. Северный флот впервые получил подводные минные заградители. В строй вступили две новые лодки Л-ХІІІ-бис: «Л-20» и «Л-22». Это позволило увеличить число минных постановок: В 1942 г. 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 Порсагер-фьорда и поставила мины непосредственно перед входом в п. Банак (рис. 6).

Эффективность минных постановок оказалась высокой. В 1942 г. на минах, поставленных подводной лодкой «К-1»,

подорвались и затонули транспорты «Асунцион» (4626 брт), «Курцзее» (754 брт), минный заградитель и два сторожевых корабля, подводной лодкой «К-3» — транс-

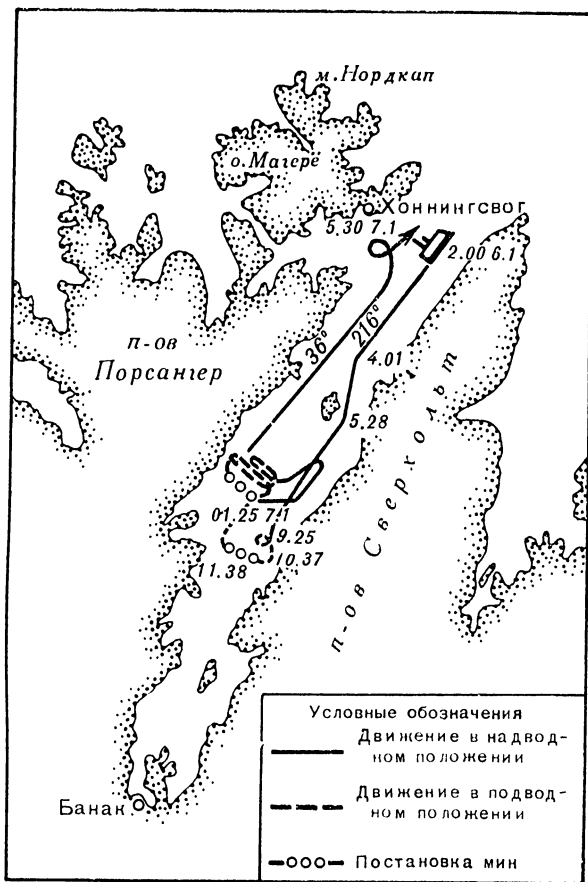


Рис. 6. Схема маневрирования подводной лодки «К-23» при постановке мин в Порсангер-фьорде 6—7 января 1942 г.

порт (827 брт), подводной лодкой «К-21» — противолодочный корабль, подводной лодкой «К-22» — транспорт (7974 брт), подводной лодкой «К-23» — спасательное судно, подводной лодкой «К-2» — транспорт «Акка» (2646 брт).

В 1942 г. 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. Бибсев, 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 (свыше 145 тыс. брт). 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 г. 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 каб.

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. Лукин, капитан-лейтенанты В. Г. Стариков и И. И. Фисанович удостоены звания Героя Советского Союза¹. Капитану 2 ранга М. И. Гаджиеву высокое звание Героя было присвоено посмертно. Большая группа офицеров, старшин и матросов подводных лодок была награждена орденами и медалями.

1943 Кампания 1943 г. 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

¹ Здесь и далее при упоминании о присвоении звания Героя Советского Союза воинские звания даны в соответствии с указом Президиума Верховного Совета о награждении.

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 ордере на дистанции 5—10 каб от транспортов. Самолеты барражировали в 20—30 каб впереди по курсу конвоя. Опасные участки пути противник стремился пройти в темное время суток. Наиболее усиленно конвой 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 г. бригада подводных лодок Северного флота (командиром бригады стал капитан 1 ранга И. А. Колышкин) 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 задачи — 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 г. Подводная лодка «Л-20» (командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман), следуя в подводном положении, в районе м. 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 каб произвела по транспортам шеститорпедный залп с временным интервалом 10 с. Командир наблюдал попадание одной торпеды в цель. Через 3 мин 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 «Муанса» (5427 брт).

Ровно через месяц «Л-20» вновь успешно атаковала конвой противника. На этот раз одним залпом были поражены две цели: транспорт «Отмаршен» (7077 брт) и сторожевой корабль «V-5905».

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

22 января в районе м. Нордкин «Щ-404» обнаружила конвой противника — четыре транспорта в охранении двух сторожевых кораблей, располагавшихся мористее. Зайдя со стороны берега, лодка с дистанции 10 каб 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 подводном положении.

Освоение новых тактических приемов привело к тому, что число успешных ночных атак значительно возросло. Это свидетельствовало о возросшем боевом мастерстве ко-

мандиров подводных лодок: найти и атаковать цель в темное время суток значительно сложнее, чем днем. Полярная ночь стала союзником подводников.

В январе 1943 г. 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)¹. В совместном походе «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 почное 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 — м. Нордкин. Достигнув м. Харбакен, они при скорости 7 уз начали осуществлять поиск противника. Одна из лодок шла ближе к береговой черте. Водная поверхность просматривалась хорошо. Наблюдатели 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 уз). Затем по неустановленным причинам акустическая связь между лодками стала прерываться. Лодки вынуждены были всплыть в надводное

¹ 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.

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 каб 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 «Фехенхайм» (более 8000 брт), 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 г. 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. Вардс. нечто подобное было организовано в Варагер-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 г. число акустических атак возросло. При этом стала практиковаться глубоководная стрельба (с выпуском торпед с глубины 15—20 м). 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 м. 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 г. 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 ретранслировались 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 развертывалась 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 про-

тивника подводные лодки рассчитывали курсы сближения и следовали на перехват конвоев. После атаки они должны были отходить в свои районы и ожидать новых допесений 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 г. 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 г. 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. Ма-

каренков), 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 каб.

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.

На четвертый год войны условия для действий **1944** 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 пемецких 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 г. все же продолжала оставаться сильной. Количество используемых для этих целей подводных лодок даже увеличилось.

В 1944 г. 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 развешивались в нависающую завесу вдоль северного побережья Норвегии (рис. 7). Линия, разделявшая зоны действий подводных лодок и надводных кораблей, проходила по пеленгу 35° от м. 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. Арнё до м. 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 п. Берлевог транспорт. Двухторпедным залпом «М-201» потопила судно противника. На следующий день лодка «С-102» (командир капитан 2 ранга Л. И. Городничий) в районе м. Нордкин уничтожила шедший в составе конвоя мипный заградитель «Скагеррак» (около 1300 брт).

28 января лодка «С-56» (командир капитан 3 ранга

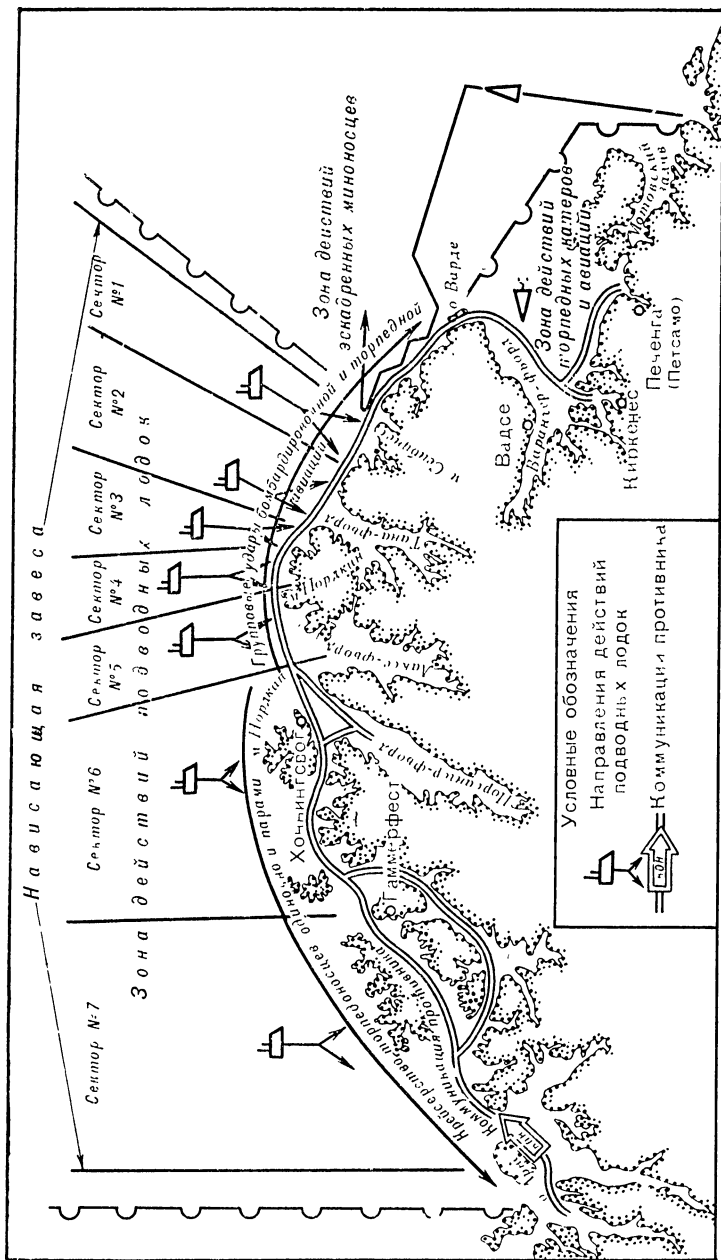


Рис. 7. Схема развертывания сил в операции на морских сообщениях противника в 1944 г.

Г. И. Щедрип) на позиции у м. Слетпес потопила следовавший в составе двух сторожевых кораблей и нескольких больших охотников крупный танкер.

31 января «М-105» (командир 3 ранга В. Н. Хрулев) у м. Маккаура повредила транспорт «Наталь» (более 3000 брт), 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, целесообразность 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. Щедрип), повредившая другой транспорт.

С 16 по 31 мая 1944 г. 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 м. Нордкин конвой 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 м. 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 водой. На исходе суток она прибыла в расчетную точку близ м. Харбакен. Конвой был обнаружен около 4 часов. Через 30 мин с дистанции 14 каб «С-15» выстрелила четырьмя торпедами по концевому судну. Взорвались три торпеды. Позже выяснилось, что лодка потопила немецкий транспорт «Сольвикен» (3500 брт).

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 г. 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 (рис. 8). 20 июня около 2 ч ночи на лодке была получена радиограмма штаба флота, в которой указывались координаты обнаруженного конвоя. Командир направил лодку в район м. Скальнес, где предполагалась встреча с судами противника. В 7 ч 30 мин, дойдя до намеченной точки, «С-104» начала движение вдоль берега. Долго ничего не было видно. Только в четвертом часу дня были обнаружены дым и мачты большого числа кораблей. Стало очевидно, что это необычный конвой. Скоро командир лодки смог различить два транспорта в охранении вось-

ми 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 ч 17 мин лодка легла на босвой курс 220°, имея скорость 4 уз. 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 ч 27 мин

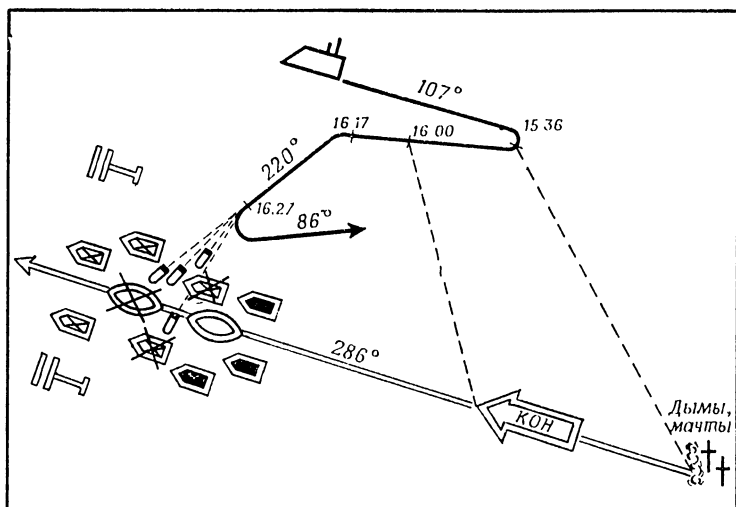


Рис. 8. Схема маневрирования подводной лодки «С-104» при атаке конвоя 20 июня 1944 г.

по цели были выстрелены четыре торпеды с временным интервалом 8 с. Дистанция до ближних кораблей охранения была 3—4 каб, а до транспорта — 12 каб. 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 г. 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 пр. 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 ч лодка «С-56» у м. 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 п. 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 г. 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. Форси-

ровав на глубине 80-м минное поле, лодка подошла к берегу в районе м. Слетнес. Утром 24 августа командир в перископ обнаружил конвой, состоявший из трех транспортов и 14 кораблей охранения. Сблизившись до дистанции 10 каб, «С-15» четырьмя бесследными торпедами атаковала самое крупное судно. Две торпеды попали в цель. Транспорт «Дессау» (около 6000 брт) 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 (м. 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 г. 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 м. Нордкап и атаковала его. Залпом из четырех торпед был потоплен транспорт. Отрвавшись 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 г. 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», «В-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 кораблей. С дистанции 18 каб 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 м. 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. Зиповьев) 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 г. 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 несколько вражеских транспортов. Всего за год подводные лодки Северного флота потопили 22 транспорта (около 60 тыс. брт) 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 г. 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 каб. 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 показательна атака подводной лодки «М-201» в августе 1944 г.) 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 м.

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 (43 200 брт). 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.

ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

1941 На Балтийском море коммуникации противника проходили в основном по двум трассам. Первая, протяженностью около 900 миль, связывала германские порты южного побережья Балтийского моря со шведскими портами. По ней перевозилась основная масса стратегического сырья. Из Швеции, Норвегии и Финляндии в Германию транспортировались лесоматериалы, до 80% всей ввозимой железной руды, никель, кобальт, медь и другие важные стратегические материалы. Германия поставляла в Швецию и Финляндию в основном уголь и кокс.

Вторая трасса ответвлялась от первой у северной оконечности о. Рюген. По ней транспорты шли вдоль побережья и, пересекая Померанскую бухту, направлялись далее к п. Мемель. Общая протяженность трассы составляла около 600 миль.

Важное значение имела также линия паромного сообщения между Германией и Швецией, проходившая западнее о. Борнхольм.

Мелководность Балтики позволяла широко использовать минное оружие. Учитывая это, противник еще за несколько дней до начала войны в ряде районов моря выставил минные заграждения, а с началом боевых действий начал активно осуществлять постановки мин в Финском заливе. Этим он преследовал цель закрыть советским подводным лодкам выход в Балтийское море.

В зимний период, когда на несколько месяцев залив замерзал, лодки не могли действовать из-за тяжелой ледовой обстановки. Серьезная минная опасность и сложные навигационные условия, особенно в районах шхерных фарватеров, в значительной мере осложняли действия подводных лодок Балтийского флота.

Существенным оказалось и следующее обстоятельство. Полагая, что ликвидация нашего флота на Балтике — дело нескольких недель, противник считал выгодным задержать развертывание морских перевозок, с тем чтобы интенсифицировать их в последующем в более выгодных для себя условиях. В результате этого шага вероятность встречи лодок с неприятельскими кораблями и судами стала незначительной.

Подводные силы Балтийского флота были сведены в две боевые и одну учебную бригады и один отдельный учебный дивизион (табл. 3). 1-я бригада (командир бригады Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н. П. Египко, военный комиссар полковой комиссар Г. М. Обушенков, начальник штаба капитан 2 ранга Л. А. Курников) имела в своем составе 23 подводные лодки. 2-я бригада (командир капитан 2 ранга А. Е. Орел, военный комиссар полковой комиссар Б. Н. Бобков, начальник штаба капитан 1 ранга Н. С. Ивановский) состояла из 19 подводных лодок. В учебной бригаде (командир капитан 1 ранга А. Т. Заостровцев) насчитывалось 15 подводных лодок (около 30 подводных лодок было в постройке). В отдельном учебном дивизионе (командир капитан 2 ранга Н. Э. Эйхбаум) было 10 подводных лодок.

Развертывание подводных лодок для борьбы с кораблями и судами противника началось в первый же день войны, а к 25 июня на вражеских коммуникациях находилось уже 15 подводных лодок.

Основные районы для действий подводных лодок были

Состав соединений подводных лодок КБФ
(на 22 июня 1941 г.)

1-й дивизион	1-я бригада				2-я бригада				Учебная бригада		Отдельный учебный дивизион
	2-й дивизион	3-й дивизион	4-й дивизион	6-й дивизион	7-й дивизион	8-й дивизион	9-й дивизион	13-й и 14-й дивизионы			
С-1	С-10	Л-3	М-71	Щ-309	Щ-317	М-90	М-72	Щ-303	П-1		
С-3	С-101	Калев	М-77	Щ-310	Щ-318	М-94	М-73	Щ-304	П-2		
С-4	С-102	Лембит	М-78	Щ-311	Щ-319	М-95	М-74	К-3	П-3		
С-5		Ронис	М-79		Щ-320	М-96	М-75	К-21	Щ-301		
С-6		Спидола	М-80		Щ-322	М-97	М-76	К-22	Щ-302		
С-7			М-81		Щ-323	М-98		К-23	Щ-305		
С-8			М-83		Щ-324	М-99		Л-1	Щ-305		
С-9						М-102		Л-2	Щ-307		
						М-103		С-11	Б-2		
								С-12	Л-55		

назначены в Балтийском море, некоторые лодки развертывались в Финском заливе (рис. 9). Был выбран позиционный метод использования подводных лодок. Следует заметить, что отдельные позиции имели довольно большие размеры. В первоначальном варианте коммуникации к западу от о. Борнхольм, у б-ки Штольпе, к востоку от о. Эланд, остались вне зоны действий наших подводных лодок, однако уже в июле в нарезку позиций были внесены необходимые изменения.

Первой боевого успеха на Балтике добилась подводная лодка «С-11» (командир капитан-лейтенант А. М. Середа, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга И. Н. Тузов), которая 19 июля 1941 г. торпедировала и потопила в районе Паланги вражеский сетепрорыватель № 11.

10 августа в том же районе подводная лодка «С-4» (командир капитан-лейтенант Д. С. Абросимов) потопила танкер противника «Кайя» (3223 брт). Находясь на позиции в районе Либавы, лодка обнаружила транспорт и танкер противника, шедшие курсом 170° в охранении трех тральщиков и двух катеров. «С-4» легла на курс атаки. Состояние моря было благоприятным: волна 4—5 баллов, видимость 40—50 каб. Сблизившись с танкером до 6 каб, командир лодки произвел выстрел двумя торпедами. В момент залпа лодка подвсплыла до глубины 3 м. Опасаясь обнаружения, командир приказал выполнить быстрое погружение и увеличил скорость. Лодка с ходу ударилась о грунт и замерла на глубине 22 м. Вскоре начали рваться глубинные бомбы. Разрывы с некоторыми перерывами слышались около 12 ч. К полуночи бомбежка прекратилась, и командир лодки, подождав немного, решил всплыть в надводное положение. Противника вблизи не оказалось. У носа и кормы лодки были выставлены знаки ограждения. Обозначенное место окружало большое масляное пятно. Противник, видимо, решил, что лодка уничтожена, и ушел. «С-4», дав ход дизелями, покинула опасный район.

После захвата противником Либавы, Риги, Таллина и выхода его частей на южное побережье Финского залива подводные лодки стали базироваться на Ленинград и Кронштадт. Теперь, чтобы выйти на основные морские коммуникации в Балтийском море, им надо было пройти узкий и мелководный Финский залив, контролируемый неприятельскими береговыми наблюдательными постами и корабельными дозорами. Наши подводные силы понесли потери, многие лодки получили серьезные повреждения и

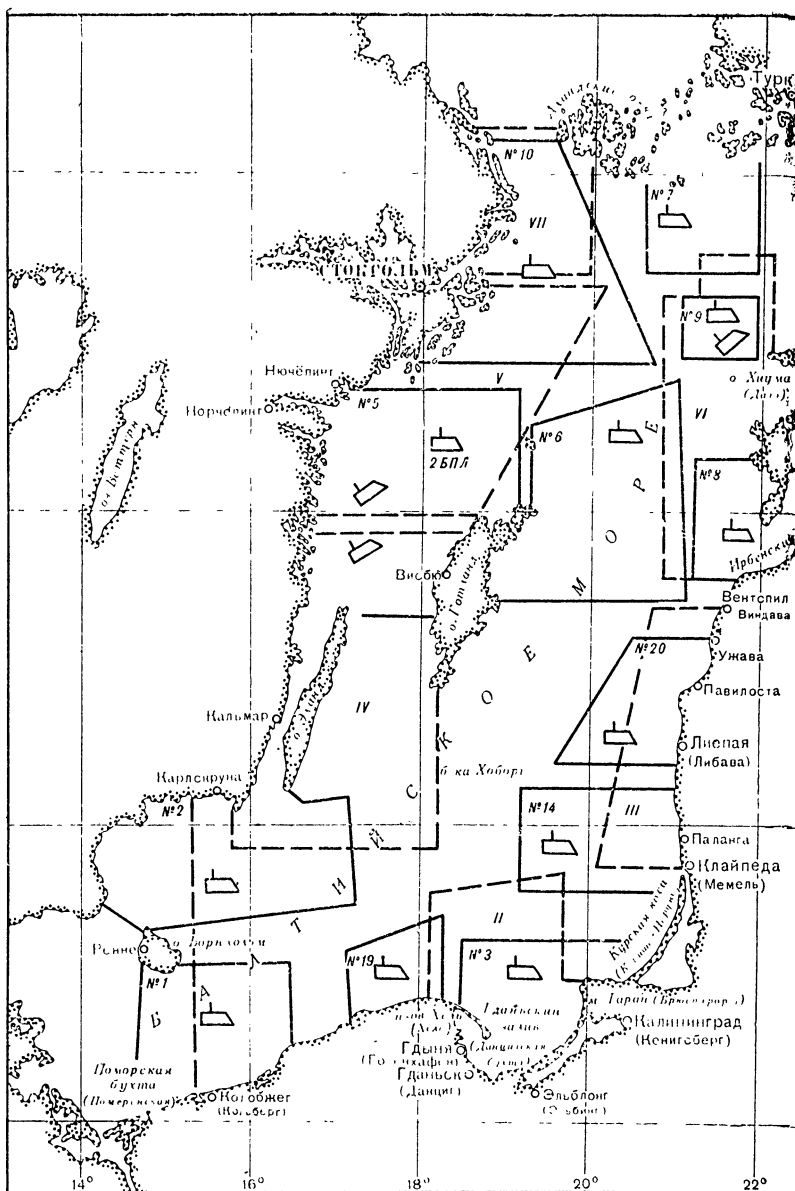
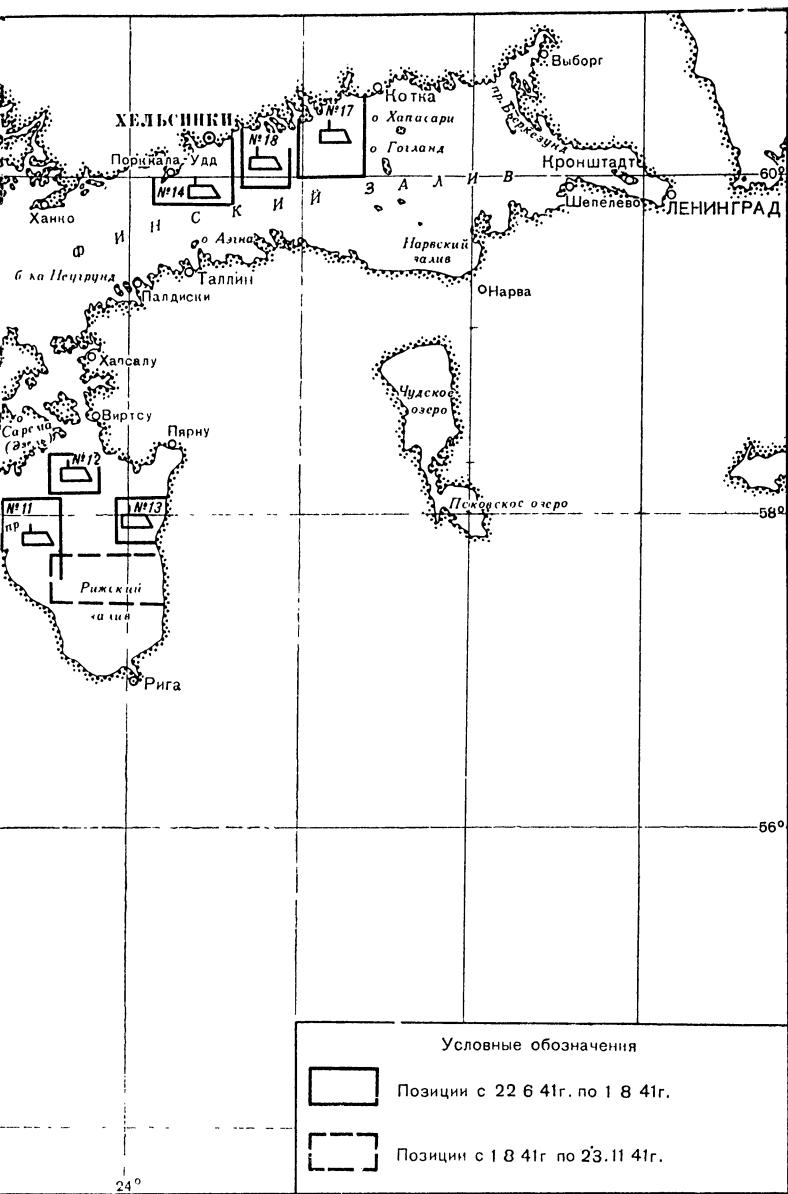


Рис. 9. Позиции подводных лодок



Балтийского флота в 1941 г.

стали на ремонт, число боевых выходов резко сократилось. С 28 августа в действиях лодок наступил перерыв.

Тем временем противник не ослаблял усилий в своем стремлении прорваться к Ленинграду. Для ускорения продвижения на восток ему нужно было новое пополнение, требовалось усиленное снабжение войск оружием, боеприпасами, продовольствием. Ограниченные возможности шоссе́йных и железных дорог Прибалтики сдерживали решение этой задачи, и в сентябре враг активизировал морские перевозки. Еще более актуальной стала задача поиска и уничтожения вражеских судов в Балтийском море.

Для улучшения управления боевой деятельностью подводных лодок все они были объединены в одну бригаду, состоявшую из семи дивизионов. Командиром бригады был назначен Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н. П. Египко (вскоре его сменил Герой Советского Союза капитан 2 ранга А. В. Трипольский, а в марте 1942 г. командиром бригады стал капитан 1 ранга А. М. Стеценко)¹. Нарезка районов действий подводных лодок была изменена: упразднены позиции в Финском заливе, уменьшено число позиций в Рижском заливе (оставлена одна позиция), в Балтийском море вместо 12 позиций стало семь. Размеры позиций были увеличены, что приблизило действия подводных лодок к методу крейсерства в ограниченных районах.

На втором этапе боевых действий было решено направить в Балтийское море четыре подводные лодки («Щ-320», «Щ-322», «Щ-323», «С-8»). Первой 20 сентября вышла «Щ-320» (командир капитан-лейтенант И. М. Вишне́вский). Она должна была определить возможность форсирования Финского залива и, решив эту задачу, действовать в Данцигской бухте. Выйдя в Балтийское море, «Щ-320» донесла об этом по радио в штаб. Однако радиogramма не была принята, и остальные лодки вышли в море только через две недели. За это время «Щ-320» успела потопить транспорт «Холланд» (990 брт).

Из трех лодок в район боевых действий удалось дойти лишь «Щ-323», лодки «Щ-322» и «С-8» погибли, подорвавшись на минах в Финском заливе. Прибыв 14 октября в

¹ Н. П. Египко был переведен командиром бригады подводных лодок на Черноморский флот. А. В. Трипольский убыл на Дальний Восток, чтобы возглавить переход отряда подводных лодок с Тихого океана на Север,

пазначенный район, «Щ-323» (командир капитан-лейтенант Ф. И. Иваццов) начала поиск противника. 16 октября в 20 ч 21 мин, находясь в надводном положении, она обнаружила на горизонте группу огней. Командир объявил боевую тревогу и, увеличив скорость лодки, приказал лечь на курс сближения (рис. 10). Вскоре стало ясно, что обнаружены несколько транспортов, следовавших в направлении на северо-запад с включенными ходовыми огнями. Противник был в полной уверенности, что нашим подводным лодкам не проникнуть в Балтийское море, и не предполагал опасности.

В 22 ч 51 мин, сближившись с караваном на дистанцию в несколько кабельтовых, лодка атаковала головной транспорт одной торпедой.

Через 30 с в средней части транспорта взметнулся столб дыма и огня. Убедившись в успешном результате атаки, «Щ-323» начала отход. Преследования не было. Очевидно, транспорты шли без охранения.

Вечером следующего дня были обнаружены огни одиночного транспорта. Командир лодки, как это было и в предыдущую ночь, атаковал его одной торпедой. Атака оказалась неудачной. Это еще раз подтвердило, что в условиях темного времени суток, когда элементы движения цели определяются с большими ошибками, следует стрелять многоторпедными залпами.

18 октября погода резко ухудшилась. Сила ветра достигала 10—12 баллов. В 23 ч 20 мин неожиданно заклинило вертикальный руль. С большим трудом удалось устранить неисправность. 19 октября в условиях продолжавшегося шторма и плохой видимости обнаружили огни двух транспортов, шедших курсом на подводную лодку. Командир быстро принял необычное решение — включил

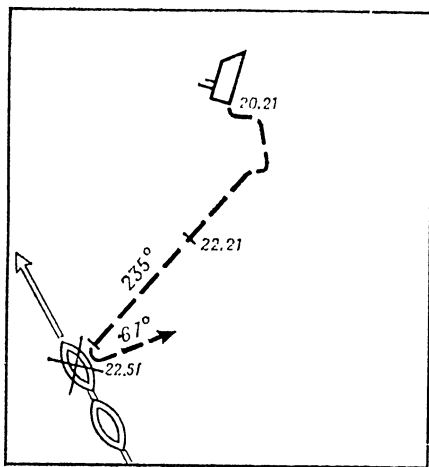


Рис. 10. Схема маневрирования подводной лодки «Щ-323» при атаке транспорта 16 октября 1941 г.

ходовые огни. Транспорты, считая, что это свой корабль, отвернули, и «Щ-323» разошлась с ними, избежав столкновения.

30 октября, когда шторм утих, лодке удалось торпедировать транспорт «Балтенланд» (3724 брт). После взрыва торпеды судно продержалось на поверхности всего две минуты. 5 ноября, находясь под перископом, лодка обнаружила на расстоянии 25 каб танкер противника, следовавший в северном направлении. С дистанции 5 каб командир выстрелил одной торпедой. Через несколько секунд в лодке услышали сильный взрыв. В перископ было видно, что торпеда попала в кормовую часть танкера. Судно быстро пошло ко дну. 10 ноября после месячного пребывания в море «Щ-323» благополучно вернулась в Кронштадт.

За успешные боевые действия Президиум Верховного Совета СССР наградил подводную лодку «Щ-323» орденом Красного Знамени.

Для минных постановок на Балтийском флоте в начале войны могли быть использованы лишь три подводные лодки: «Л-3», «Калев» и «Лембит». Подводные лодки «Л-1» и «Л-2» находились в капитальном ремонте¹.

Подводная лодка «Л-3» (командир капитан 3 ранга П. Д. Грищенко) вышла в море в первый же день войны. Вначале ей была поставлена задача нести дозор в районе м-ка Стейнорт. Однако 26 июня она получила по радио приказание перейти в район Мемеля для постановки мин. Прибыв в назначенный район, командир лодки обнаружил транспорт, следовавший из Мемеля, и вскоре еще один, шедший навстречу первому. Движение транспортов свидетельствовало о наличии фарватера, которым пользовались суда противника, а место постановки мин, указанное в радиограмме, находилось в стороне от него. Выполняя боевой приказ, командир лодки поставил мины в указанном ему месте.

Следует отметить, что в довоенные годы минные постановки предполагалось производить централизованно, по заранее составленным планам. Однако опыт «Л-3» убедительно показал, что это не всегда целесообразно.

В июле 1941 г. «Л-3» вышла на минную постановку в

¹ В ноябре 1941 г. лодка «Л-1» затонула на Неве от поврежденной, полученных при артиллерийском обстреле Ленинграда. Лодки «Калев» и «Лембит» могли ставить только мины «Мотала» английского производства.

район Данцигской бухты. На этот раз командиру была предоставлена возможность выполнить минную постановку с учетом данных собственного наблюдения. С прибытием в район «Л-3» в течение двух суток вела разведку района. 19 июля в 8 ч утра были обнаружены два тральщика противника. Более часа Грищенко наблюдал за ними и сделал вывод, что вражеские корабли осуществляли контрольное траление. Как только тральщики ушли, «Л-3» выставила на протраленном фарватере минное заграждение, после чего отошла в сторону. Около 7 ч вечера, когда лодка находилась в 7 милях от района минной постановки, в отсеках услышали сильный взрыв. В направлении поставленных мин в перископ был виден столб черного дыма. Спустя час после взрыва в том же направлении были слышны взрывы глубинных бомб: противник решил, что в районе фарватера действует советская подводная лодка.

Второй поход «Л-3» подтвердил целесообразность предоставления командирам подводных лодок инициативы в выборе мест постановки мин. В октябре-ноябре на минах, поставленных «Л-3», подорвались транспорты противника «Хенни» (764 брт), «Поллукс» (3161 брт), «Эгерау» (1142 брт) и траулер «Гюнтер».

В августе 1941 г. в поход вышла подводная лодка «Лембит» (командир капитан-лейтенант В. А. Полецук), которая должна была поставить мины в южной части Балтийского моря. Прибыв в назначенный район, командир произвел разведку к западу от о. Борнхольм и, воспользовавшись предоставленным ему правом, поставил мины на выявленных путях движения транспортов противника. Было выставлено пять минных банок с интервалом 8—12 каб, по четыре мины в каждой банке. На минах, поставленных подводной лодкой, подорвались три судна: транспорт с 9 тыс. т железной руды, учебное судно «Дойчланд» и морской железнодорожный паром «Штарке». Командование дало высокую оценку боевому походу подводной лодки «Лембит».

В августе 1941 г. подводная лодка «Калев» (командир капитан-лейтенант Б. А. Ныров) произвела постановку десяти мин тремя банками в районе Овиши — Ужава. Постановка была удачной. 26 сентября здесь подорвалась немецкая плавбаза «Мозель» (8408 брт)¹, а в ноябре —

¹ Впоследствии была поднята и восстановлена противником.

транспорт (2111 брт). Получивший пробоину при взрыве мины транспорт «Эспирайт» выбросился на побережье.

Всего за кампанию 1941 г. подводные лодки Балтийского флота совершили 82 боевых похода (56 — в Финский залив, 26 — в Балтийское море), большинство из которых (58) — для действий на морских коммуникациях противника. В результате 40 торпедных атак были уничтожены 5 транспортов, 2 танкера и подводная лодка, один транспорт поврежден. В большинстве случаев стрельба велась одиночными торпедами, лишь одна лодка («Щ-301») атаковала цель залпом из двух торпед. Минными заградителями было поставлено 90 мин, на которых подорвались 7 транспортов, тральщик и учебный корабль противника.

Действия подводных лодок Балтийского флота на морских коммуникациях в 1941 г. сыграли положительную роль. Они не только заметно ограничили свободу плавания вражеских транспортных судов, но и заставили противника выделить значительные силы и средства для защиты своего судоходства.

1942 Стремясь не допустить выхода наших подводных лодок в Балтийское море, противник с начала

1942 г., как только позволила ледовая обстановка, приступил к усиленным минным постановкам во многих районах Финского залива. 10 мая начались работы по оборудованию минной позиции в районе о. Нарген — м. Порккала-Удд. В сентябре в местах наиболее частого обнаружения наших подводных лодок (в северном голландском проходе и в районе б-ки Калбодагрунд) были поставлены противолодочные сети. К концу года Финский залив был превращен в противолодочный рубеж, форсирование которого представляло для подводных лодок большие трудности.

Вследствие подрывов на минах и других боевых повреждений значительная часть подводных лодок нуждалась в ремонте. В условиях блокады Ленинграда при остром дефиците материалов, деталей, электроэнергии, при систематическом воздействии авиации и артиллерии противника решение такой задачи было крайне сложно. Тем не менее она была решена. Впервые в практике огромный по объему и сложный по характеру ремонт подводных лодок был выполнен экипажами и специально сформированными командами из числа квалифицированных рабочих ленинградских заводов под руководством флагманских и дивизионных инженеров-механиков. К концу апреля

1942 г. для боевых действий было подготовлено 36 подводных лодок.

Параллельно с ремонтом усиленно велась боевая подготовка. Основным вопросом командирской подготовки было изучение опыта 1941 г., особенно методов форсирования минных заграждений, ставших главной опасностью подводных лодок в Финском заливе. Весной 1942 г. были организованы совместные групповые упражнения командиров подводных лодок и командного состава ОВР по эскортированию подводных лодок. Тренировки в выполнении торпедных атак проводились на приборах торпедной стрельбы в Учебном отряде подводного плавания имени С. М. Кирова и в Военно-морской академии. Подготовка старшинского и рядового состава была нацелена на отработку действий по использованию оружия, боевой техники и борьбе за живучесть.

Штаб бригады подводных лодок под руководством командира бригады капитана 1 ранга А. М. Стецекко и начальника штаба капитана 1 ранга Л. А. Курникова тщательно изучил и проанализировал разведывательные данные о минной обстановке в Финском заливе, возможности противодействия сил и средств противолодочной обороны противника развертыванию подводных лодок и боевой опыт кампании 1941 г. Были разработаны способы форсирования минных заграждений, определены благоприятные для подводных лодок районы зарядки аккумуляторных батарей.

В целях непрерывного воздействия на морские коммуникации противника подводные лодки были развернуты тремя эшелонами. Развертывание первого эшелона отпосится к началу июня 1942 г. Лодки выходили из Ленинграда одиночно и небольшими группами в течение месяца. Переход совершался в три этапа: первый — от Ленинграда до Кронштадта, второй — от Кронштадта до о. Лавенсари, третий — от о. Лавенсари до устья Финского залива. Все девять вышедших в поход лодок успешно форсировали минные заграждения в Финском заливе и, прорвавшись в Балтийское море, приступили к действиям на вражеских коммуникациях. Здесь никак не ждали появления советских подводных лодок. Фашистские суда совершали переходы без какого-либо охранения, а в ночное время даже несли ходовые огни. Это способствовало успеху действий наших лодок.

Особенно отличилась подводная лодка «Щ-317» (командир капитан 3 ранга Н. К. Мохов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга В. А. Егоров). Боевой поход ее, начавшийся 11 июня, проходил в необычных условиях. К тому времени у командования возникло предположение, что районы действий наших сил обнаруживаются противником путем перехвата радиопередач, и командирам лодок было дано указание по возможности соблюдать режим радиомолчания. Первое донесение «Щ-317» передала после выхода из Финского залива (это было определено боевым приказом), после чего до конца похода не выходила в эфир. Лишь 10 июля она сообщила, что потопив пять судов противника и израсходовав весь торпедный боезапас, возвращается в базу. К сожалению, «Щ-317» из похода не вернулась. По-видимому, она погибла, подрывшись на минах в Финском заливе. Позже удалось установить, что ее торпедами были уничтожены транспорты «Арго» (2512 брт), «Орион» (2513 брт), «Райн» (2600 брт), «Ада Гортон» (2405 брт) и «Отто Корде» (906 брт). Общая вместимость потопленных судов составила 10 936 брт.

Успешно действовала также подводная лодка «Щ-320» (командир капитан 3 ранга И. М. Вишневикий). 16 июня она потопила большой вражеский транспорт (около 6000 брт), 5 июля отправила на дно транспортное судно «Анна-Катрин Фрицен» (667 брт), а 16 июля торпедным залпом уничтожила плавбазу «Мозель» (8427 брт). На боевом счету «Щ-320» стало четыре потопленных корабля противника (один транспорт был ею потоплен в 1941 г.). Боевая деятельность «Щ-320» получила высокую оценку: лодка была награждена орденом Красного Знамени.

Большую настойчивость при выполнении боевой задачи проявил экипаж подводной лодки «С-7» (командир капитан 3 ранга С. П. Лисин). Выйдя 2 июля в боевой поход, эта лодка через пять суток была уже в Балтийском море. Вечером 9 июля она обнаружила одиночный транспорт. Командир приказал приготовить носовой торпедный аппарат и уверенно вышел на боевой курс. Однако выстрел не последовало: торпеда осталась в трубе аппарата. Транспорт стал удаляться. Тогда лодка всплыла в надводное положение и начала преследование. Через четверть часа, когда дистанция сократилась до 4 каб, по транспорту была выпущена вторая торпеда. Взрыв произошел в районе мостика, и судно быстро затонуло.

Командиру пришлось сделать вывод: для торпедной атаки следует готовить большее число аппаратов, чем непосредственно для стрельбы.

11 июля, находясь на перископной глубине, «С-7» обнаружила транспорт противника, шедший в охранении боевых кораблей. Умело маневрируя, командир лодки сблизился на дистанцию 6 каб и выстрелил по судну двумя торпедами. Сразу же после залпа (очевидно, фашисты обнаружили лодку или следы торпед) корабли охранения начали бомбометание. Были сброшены 23 глубинные бомбы, которые, однако, не причинили лодке вреда.

27 июля, перейдя по приказанию в район Виндавы, «С-7» вновь обнаружила в перископ одиночно следовавший транспорт противника. Условия для торпедной атаки складывались неблагоприятно: слишком велик был начальный курсовой угол цели, судно шло под берегом, в районе малых глубин. Чтобы не упустить цель, Лисин предпринял артиллерийскую атаку. При первых же залпах 100-мм орудия вражеский транспорт повернул к берегу и выбросился на отмель.

Утром 30 июля в районе м-ка Акменьрагс лодка обнаружила два транспорта противника, шедшие под берегом. Из-за малых глубин применение торпедного оружия в подводном положении исключалось. Артиллерийская атака также была невозможна из-за неисправности 100-мм орудия. Оставалось всплыть, в надводном положении сблизиться с транспортами и атаковать их торпедами. Это был большой риск, так как с выходом на малые глубины подводная лодка лишалась возможности погружаться. Длительное сближение (около часа) в светлое время у берегов противника тоже было очень опасным. И все же командир решил догнать вражеские суда. Когда под килем оставалось всего 7 м, лодка выстрелила в каждую цель по одной торпедой. Головное судно, получив пробоину, быстро затонуло. Судно, шедшее вторым, успело уклониться, и предназначенная для него торпеда взорвалась, ударившись о берег. Потопленным оказался немецкий транспорт «Кете» (1600 брт).

5 августа командир «С-7» атаковал другой вражеский транспорт (около 700 брт), опять днем и в надводном положении (рис. 11). На лодке оставалась всего одна торпеда, и, чтобы обеспечить большую надежность попадания, Лисин во время атаки сблизился с целью до

2 каб. Противник заметил выпущенную торпеду и сумел уклониться от нее. Тогда командир приказал открыть огонь из 45-мм орудия. Получив множество пробоин, вражеское судно загорелось и вскоре затонуло.

Действия «С-7» заслужили одобрение командования. Решая боевую задачу, командир лодки проявил инициативу, умело и в полной мере использовал свои возможности.

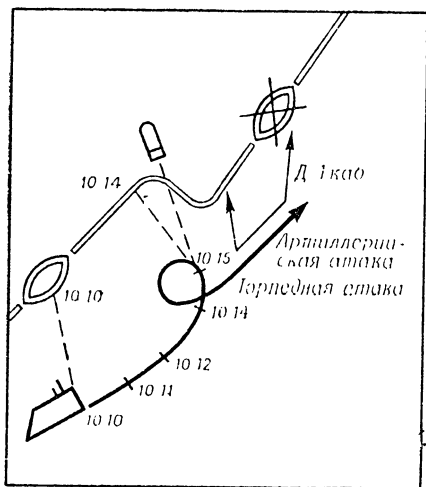


Рис. 11. Схема торпедно-артиллерийской атаки подводной лодки «С-7» 5 августа 1942 г.

Он рисковал в бою, по риск был оправдан, так как основывался на трезвом и точном расчете. Прибытие противолодочных сил противника к месту боевого столкновения и их успешный поиск подводной лодки были маловероятны.

С большим боевым эффектом действовала «Щ-406» (командир капитан - лейтенант Е. Я. Осипов). 6 и 7 июля она обнаружила и потопила два транспорта (8000 и 6000 брт), 8 июля — моторную шхуну (545 брт), 22 и 25 июля — еще два

транспорта (7000 и 8000 брт). Израсходовав за время похода (более 50 суток) весь боезапас торпед, лодка направилась в Нарвский залив для встречи с нашими катерами. По пути она была атакована кораблями противника, которые сбросили на нее около 100 глубинных бомб. Благодаря решительным и хладнокровным действиям командира «Щ-406» оторвалась от преследования и благополучно вернулась в базу.

Успешно действовала подводная лодка «Щ-304» (командир капитан-лейтенант Я. П. Афанасьев). 15 июня в районе м-ка Порккалап-Каллбода эта лодка обнаружила и потопила двумя торпедами транспортное судно с военной техникой, направлявшееся в Таллин. За время боевого похода лодку четырнадцать раз атаковали противолодочные корабли, семь раз — самолеты, дважды —

подводные лодки. Три раза она была обстреляна вражеской артиллерией.

Последней из подводных лодок первого эшелона ушла в море «Щ-303» (командир капитан-лейтенант И. В. Травкин). 12 июля, еще не дойдя до позиции, лодка обнаружила транспорт, шедший в сопровождении тральщика и катеров, и атаковала его. Сразу же после успешного торпедного залпа лодка, уклоняясь от преследования, ушла на глубину. 20 июля в районе м-ка Утё «Щ-303» повредила торпедой конвоируемый шестью кораблями транспорт «Альдебарап» (7890 брт).

Подводные лодки первого эшелона, практически сами нащупавши режим и характер действий противника на его коммуникациях, прекрасно справились с задачей. Они уничтожили 14 судов (возможно, и больше) и повредили один транспорт противника, заставили немецко-фашистское командование подумать о привлечении боевых кораблей к охранению транспортных судов, об организации на Балтике конвойной службы.

9 августа, когда часть подводных лодок первого эшелона еще продолжала действовать на позициях, началось развертывание второго эшелона. Первой проникла в Балтийское море «Л-3» (командир капитан 3 ранга П. Д. Грищенко). 18 августа, находясь в районе о. Борнхольм, эта лодка обнаружила большой конвой противника. Прорвав линию охранения, «Л-3» заняла позицию для торпедной атаки и, выбрав наиболее крупный транспорт (около 10 тыс. брт), выпустила по нему две торпеды. Одна из торпед попала в цель. Транспорт, разломившись на две части, быстро затонул.

После залпа лодка попала в неблагоприятную ситуацию. Не удержав глубину, она оказалась на поверхности и была замечена противником. Корабли охранения атаковали лодку. На нее было сброшено около 40 глубинных бомб, но «Л-3», успевшая быстро изменить курс и погрузиться, серьезных повреждений не получила.

Чтобы устранить недостатки в управлении лодкой по глубине в момент выстрела, командир решил отойти мористее и запясться тренировкой личного состава. Двое суток отрабатывалось выполнение учебных торпедных атак. Когда экипаж стал уверенно удерживать корабль на заданной глубине, командир снова вывел лодку на позицию.

Вечером 25 и ночью 26 августа западнее о. Борнхольм

«Л-3» поставила 20 мин тремя банками. На этих минах, по данным противника, подорвались и затонули подводная лодка «U-416», два транспорта и шхуна.

Погода стояла ясная, тихая и, поскольку лодка не имела устройства беспузырной торпедной стрельбы, атаковать цели торпедами днем было опасно и почти бесполезно. Противник обязательно обнаружил бы не только момент пуска торпед, но и путь их движения. Поэтому командир пропустил несколько транспортов неатакованными. Лишь ночью 28 августа, обнаружив три неохранных транспорта, «Л-3» выпустила по ним четыре торпеды. На лодке слышали два мощных взрыва.

1 сентября погода резко изменилась, подул сильный ветер, разыгрался шторм. Удерживать подводную лодку на перископной глубине удавалось лишь на полном ходу. И все же, когда показался миноносец противника, командир сумел обеспечить скрытность атаки и двумя торпедами поразил цель.

Сразу же после атаки миноносца был обнаружен большой конвой (по оценке командира, 16 или 17 транспортов) с сильным охранением. «Л-3» начала маневрирование для выхода на боевой курс. Наблюдение в перископ было затруднено, и лодка пропустила момент, когда головной транспорт вышел на угол упреждения. Но второй транспорт был уже близко. Чтобы вновь не уйти на глубину, командир приказал продуть цистерну быстрого погружения и почти одновременно выпустил четыре торпеды. Две из них попали в цель. 10 сентября «Л-3», израсходовав весь торпедный боезапас, вернулась в базу. Результаты похода были признаны командованием бригады хорошими, а действия П. Д. Грищенко — логичными и решительными. Многие члены экипажа удостоились высоких наград.

Другая подводная лодка второго эшелона «С-13» (командир капитан-лейтенант П. П. Маланченко, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга Е. Г. Юнаков) действовала по методу крейсерства в Ботническом заливе, на подходах к которому противник еще не успел (или не сумел) организовать противолодочного рубежа. Вечером 11 сентября, находясь в надводном положении, лодка обнаружила и атаковала транспорт противника (более 1000 брт), следовавший в направлении п. Раума. Торпеда прошла мимо цели. Заметив подводную лодку, транс-

порт резко изменил курс и устремился в шхеры. Маланченко объявил артиллерийскую тревогу и начал преследование. Сблизившись с судном до 6—8 каб, он приказал открыть огонь из обоих орудий. После пятого выстрела транспорт застопорил ход. Воспользовавшись этим, командир выпустил торпеду. Она попала в середину судна. Переломившись, транспорт через полминуты скрылся под водой.

На следующий день «С-13» вновь одержала победу, уничтожив транспорт «Юсси Х» (2325 брт). Посланная в него торпеда взорвалась в кормовой части. Судно потеряло ход, но продолжало удерживаться на плаву с большим дифферентом на корму. От взрыва второй торпеды транспорт переломился пополам и затонул.

18 сентября в районе финского п. Каскинен (Каскё) «С-13» в надводном положении атаковала еще один транспорт. Однако волной торпеду сбило с курса. Следующая торпеда также не достигла цели. Тогда командир догнал судно (это был лесовоз) и с дистанции 3—4 каб открыл огонь из обоих орудий. После нескольких прямых попаданий транспорт, охваченный пламенем, затонул.

25 августа в северную часть Балтийского моря вышла подводная лодка «Лембит» (командир капитан-лейтенант А. М. Матияевич). Ей предстояло действовать в торпедном варианте в районе м-ка Богшер и близ о. Утё, где обычно формировались вражеские конвои. 4 сентября был обнаружен отряд кораблей и судов. Пропустив головной транспорт и два корабля охранения, командир прицелился по второму, более крупному судну и двухторпедным залпом уничтожил его. Остальные суда, увеличив ход, спешили укрыться в шхерах.

14 сентября был обнаружен еще один конвой: пять транспортов в охранении трех кораблей и сторожевого катера. На лодке приготовились к атаке. Когда до головного транспорта оставалось 7 каб, был произведен двухторпедный залп, торпеды поразили одновременно два транспорта.

Почти сразу же лодку атаковали сторожевые корабли. Послышались приближающиеся взрывы глубинных бомб. Одна бомба разорвалась совсем близко по правому борту. В тот же миг раздался грохот в аккумуляторной яме. От взрыва водорода возник пожар, в лодку стала поступать вода. Многие члены экипажа имели ранения и ожо-

ги. Командир лодки получил отравляющие газы и был коптужен, но сохранил самообладание. Ценой больших усилий удалось остановить поступление воды внутрь лодки, ликвидировать пожар. Преодолев тяжелые испытания, экипаж привел «Лембит» в базу. За успешные боевые действия, мужество и стойкость, проявленные в аварийной обстановке, личный состав лодки был награжден орденами.

Всего с середины августа 1942 г. подводные лодки второго эшелона торпедным и артиллерийским оружием потопили и повредили 14 транспортов и два миноносца противника, еще два транспорта затонули, подорвавшись на поставленных «Л-3» минах.

Подводные лодки третьего эшелона действовали в Балтийском море, Финском и Ботническом заливах. Условия, в которых они выполняли свои задачи, были значительно сложнее, чем у второго и особенно первого эшелонов. К моменту развертывания третьего эшелона противник имел довольно ясное представление о путях движения наших лодок. Он интенсивно ставил мины и сети, вел поиск лодок. Однако связанное с осенним периодом усиление ветров и увеличение продолжительности темного времени суток в определенной мере благоприятствовали нашим подводным лодкам. Появилась даже возможность осуществить выход на восточный голландский плес без захода на о. Лавенсарн.

В целях большей безопасности для третьего эшелона было решено изменить организацию встреч и приема подводных лодок, возвращавшихся из боевого похода, запретить использование прежних мест радеву, изменить районы зарядки аккумуляторных батарей. Для дезинформации противника тральщики в светлое время суток вели траление на второстепенных фарватерах, но используемых подводными лодками, а траление основного фарватера для лодок выполняли ночью. Были усилены действия торпедных и дозорных катеров, а также авиации в борьбе с противолодочными силами противника на участке между островами Гогланд и Большой Тюттерс.

16 сентября на позицию вышла первая лодка третьего эшелона «С-9» (командир капитан-лейтенант А. И. Мыльников). Район ее действий располагался в Ботническом заливе, где продолжала паходиться «С-13». Чтобы избежать взаимных помех, Ботнический залив

был разделен на две части: северную — для «С-13» и южную — для «С-9». Обе лодки осуществляли крейсерство в ограниченном районе.

Совершив трехсуточный переход, «С-9» заняла назначенный район и приступила к поиску противника. 27 сентября в районе Васы (Ботнический залив) она обнаружила конвой, состоявший из четырех транспортов и четырех сторожевых кораблей. Прорвав охранение, лодка с дистанции 2,5 каб выпустила по головному транспорту торпеду. В перископ было видно, как судно, обьятое пламенем, начало тонуть. Командир решил атаковать второй транспорт, но в этот момент лодку потряс сильный удар. Очевидно, таран совершил один из кораблей охранения. От атаки пришлось отказаться, и лодка ушла на глубину.

На другой день, следуя в подводном положении, «С-9» обнаружила одиночный танкер (6370 брт). Сблизившись с ним на дистанцию 3,5 каб, лодка выпустила торпеду, но в цель не попала. Танкер увеличил ход и начал удаляться. Воспользовавшись наступающей темнотой, «С-9» всплыла и стала догонять судно противника. Через 45 мип, когда дистанция уменьшилась до 2 каб, лодка открыла огонь из 100-мм орудия и почти сразу же добилась попадания. На танкере начался пожар, и лодка поспешила отойти от готового взорваться судна.

На долю подводной лодки «С-12» (командир капитан 3 ранга В. А. Тураев) выпали серьезные испытания. 20 сентября, на другой день после выхода из Кронштадта, ее заметил и атаковал самолет противника. От близких разрывов бомб были получены повреждения. Замыкание аккумуляторов на корпус вызвало пожар. 22 сентября к юго-западу от б-ки Калбодагруд лодка попала в противолодочную сеть и одновременно была атакована сторожевым кораблем, сбросившим на нее более 30 глубинных бомб. В районе м. Юминданина «С-12» снова попала в заградительную сеть и опять с трудом от нее освободилась. Преодолев все препятствия, лодка вышла в Балтийское море и, действуя там с 26 сентября по 15 ноября, уничтожила три транспортных судна: «Эдит Боссельман» (954 брт), «Мальгаш» (6300 брт) и «Сабине Ховальдт» (около 6000 брт). Два последних транспорта были потоплены в ходе одной атаки.

На обратном пути «С-12» подорвалась на mine и получила повреждения, но основные механизмы продолжали работать и лодка смогла вернуться в базу.

Совершив поход, который продолжался 58 суток (из них более 40 — непосредственно в районе боевых действий), «С-12» почти вдвое перекрыла автономность подводных лодок С-IX-бис. С увеличенной автономностью (более 30 суток) ходили в боевые походы и другие лодки. Удавалось это за счет принятия дополнительного количества топлива (в цистерны легкого корпуса) и продуктов. Выигрыш получался двойной: лодки реже форсировали Финский залив и дольше находились в районах боевых действий.

Успешно действовала в третьем эшелоне подводная лодка «Д-2» (командир капитан 3 ранга Р. В. Линденберг). 3 октября в районе о. Эланд она обнаружила два вражеских транспорта, шедших в охранении двух эсминцев. В качестве цели командир выбрал концевое судно. После первого же удара транспорт затонул.

14 октября в районе о. Борнхольм этой же лодкой был потоплен вооруженный транспорт «Якобус Фритцен» (4090 брт). 19 октября при следовании под перископом «Д-2» обнаружила конвой противника в составе двух железнодорожных паромов, курсировавших на линии Треллеборг—Засниц, и сильного охранения (вспомогательный крейсер, пять сторожевых кораблей). Прорвав охранение, лодка произвела двухторпедный залп с временным интервалом 19 с (с расчетом поразить оба парома). Как стало известно, было достигнуто попадание одной торпеды в головной паром «Дойчланд» (21 046 брт). В сильно поврежденном состоянии он был отбуксирован в Треллеборг и поставлен в док. Второй паром сумел уклониться от торпеды.

Атака «Д-2» вызвала большое смятение противника. Фашистское морское командование открытым текстом по радио отдало приказание всем транспортам, находившимся в этом районе, укрыться в ближайших портах. Движение транспортов к западу от о. Борнхольм прекратилось на несколько суток.

Одновременно с «Д-2» действовала подводная лодка «Щ-406» (командир капитан 3 ранга Е. Я. Осипов). 26 октября у входа в Данцигскую бухту она потопила транспорт «Меркатор» (4660 брт), 29 октября в этом же районе отправила на дно еще одно транспортное судно (около 1300 брт), а 1 ноября у м-ка Риксгефт уничтожила транспорт «Агнес» (2983 брт). Во время этого похода

«Щ-406» пятьдесят пять раз преодолевала минные заграждения, но благополучно вернулась в базу.

Подводные лодки, действовавшие в третьем эшелоне, добились высоких результатов: они уничтожили и повредили 21 транспортное судно противника (около 60 000 брт), т. е. значительно больше, чем подводные лодки первого и особенно второго эшелонов. Успех был достигнут дорогой ценой: погибло несколько наших подводных лодок, некоторые лодки получили повреждения. Большинство из них подорвались на минах при форсировании Финского залива.

Возможности подводных лодок в использовании минного оружия в 1942 г. по сравнению с предыдущим годом значительно снизились (в связи с гибелью минных заградителей «Л-2» и «Калев»). В этом году лишь подводная лодка «Л-3» дважды выходила на минные постановки, выставив 40 мин. На ее минах подорвались: 11 ноября в районе Либавы — транспорт «Остланд» (2152 брт), 18 ноября в районе о. Утё — транспорт «Гинденбург» (7880 брт), в декабре — транспорт «Вольфрам» (3648 брт) и пароход «Диршау» (762 брт).

В ходе кампании 1942 г., несмотря на крайне неблагоприятную обстановку, подводные лодки уничтожили 48 транспортов (123 376 брт), совершили 40 боевых походов, в том числе 30 в Балтийское море.

1943 Понеся на морских коммуникациях в 1942 г. значительные потери и стремясь еще более затруднить действия наших подводных сил на Балтике, противник стал энергично укреплять противолодочный рубеж, протянувшийся от о. Гогланд до устья Финского залива. Были поставлены новые минные заграждения от Невской губы до о. Лавенсари, усилены противолодочные дозоры. К началу кампании 1943 г. число кораблей и судов противника, действовавших в Финском заливе, возросло до 249. Более 140 кораблей участвовало в сооружении мощной сетевой преграды, протянувшейся от м-ка Порккалан-Каллбода до о. Нарген и далее к о. Вульф и б. Колли-лахт. Близ о. Нарген и м-ка Порккалан-Каллбода были установлены подводные гидроакустические станции, а вдоль линии сетей стал осуществлять патрулирование корабельный дозор.

К 10 апреля гитлеровцы закончили постановку сетей и мин на линии о. Нарген — м. Порккала-Удд. Было по-

ставлено более 9000 мин, причем в несколько ярусов — в 10, 15, 25, 30 и 35 м от грунта. На гогландской позиции число мин и минных защитников превысило 13 тысяч. Общее число мин в Финском заливе было доведено до 33 тысяч.

Ранняя весна 1943 г. позволяла нашим подводным лодкам начать боевые действия уже с середины апреля. Однако массированные минные постановки, выполненные противником в районе Кронштадта и в устье р. Невы, заставили провести интенсивное траление и таким образом задержали развертывание лодок почти на месяц. Первые две лодки — «Щ-303» (командир капитан 3 ранга И. В. Травкин) и «Щ-408» (командир капитан-лейтенант П. С. Кузьмин) — получили задание выявить возможность преодоления минно-сетевых заграждений в Финском заливе для выхода наших лодок на коммуникации противника в Балтийском море. При успешном решении этой задачи они должны были действовать в районе о. Утё — м-к Ристна. 13 мая с о. Лавенсари отправилась «Щ-303». Успешно форсировав гогландский противолодочный рубеж, командир лодки сообщил по радио в штаб о проходе района и проследовал далее в район нарген-порккалауддского рубежа. Здесь лодка встретилась с мощным сетевым заграждением, которое, несмотря на многократные попытки, не смогла форсировать. Вражеские корабли периодически атаковали ее. Положение складывалось критическое. Командир донес об этом командованию и получил приказание возвращаться в базу.

«Щ-408» должна была выходить в море после получения донесения от первой лодки о проходе гогландской позиции. Но донесение Травкина не было получено, и в штабе бригады предположили, что «Щ-303» погибла, подорвавшись на mine. «Щ-408» было приказано следовать на позицию маршрутом, отличным от маршрута «Щ-303». 18 мая лодка вышла в боевой поход, а 22 мая около трех часов ночи Кузьмин донес, что лодка атакована противолодочными силами противника. К месту нахождения лодки вылетела наша авиация, но помощь опоздала: «Щ-408» была потоплена противником.

Вторая группа подводных лодок в составе «Щ-406» и «С-12» должна была выйти в поход в конце мая. В ночь на 29 мая от о. Лавенсари в Балтийское море начала движение подводная лодка «Щ-406» (командир капитан 3 ранга Е. Я. Осипов). Не дойдя до своей позиции, она

погибла. Выход «С-12» не состоялся, так как в связи с гибелью двух экипажей было принято решение временно подводные лодки в Балтийское море не посылать.

Следующая попытка прорваться через нарген-поркка-лауддский рубеж была предпринята в августе, после того как наши летчики сбросили в районе сетей большое количество бомб. В состав группы вошли «М-96» и «М-102». Однако этим лодкам не повезло. «М-102» была повреждена во время авиационного налета на о. Лавенсари, а «М-96» в первый же день похода наскочила на мель и из-за полученных повреждений вынуждена была вернуться.

К следующему походу были назначены подводные лодки «С-12» (командир капитан 3 ранга А. А. Башенко) и «С-9» (командир капитан 3 ранга А. И. Мыльников). Перед «С-12» была поставлена боевая задача — после двухдневной разведки района попытаться форсировать противолодочный рубеж, в случае удачи сообщить об этом по радио и следовать в Балтийское море для действий на коммуникациях. «С-9» должна была разведать район сетей и определить возможность их разрушения взрывами торпед. Выполняя боевые задания, обе лодки погибли.

Дальнейшие попытки форсировать Финский залив могли привести к неоправданным потерям подводных лодок. Чтобы открыть им путь в Балтийское море, надо было либо уничтожить рубеж, либо, овладев побережьем Финского залива, использовать обходные маршруты. Но, поскольку обстановка не позволяла выполнить ни то ни другое, действия подводных лодок пришлось прекратить. Задача нарушения морских сообщений противника была возложена на торпедоносную и штурмовую авиацию.

Таким образом, в кампанию 1943 г. наши подводные лодки столкнулись с мощной противолодочной преградой, закрывшей им путь в Балтийское море. И все-таки неприятельский флот продолжал нести потери. На выставленных ранее минах в 1943 г. подорвались два вражеских транспорта: «Грундзее» (886 брт) и «Мари Фердинанд» (1757 брт). От полученных при взрыве мины повреждений затонула подводная лодка «U-416».

К началу 1944 г. бригада подводных лодок (с **1944** февраля 1943 г. командир бригады контр-адмирал С. Б. Верховский) имела в своем составе 18 боевых подводных лодок. Кроме того, 8 лодок находилось в консервации, 8 достраивалось, одна была в ка-

питательном ремонте. Экипажи много времени уделяли боевой подготовке, оснащению лодок новой, более совершенной техникой; активным действиям лодок на коммуникациях по-прежнему мешали выставленные в Финском заливе мины и сетевые заграждения. В сентябре силами двух лодок была предпринята попытка разведать проходы между минными полями в районах Нарвского залива («М-96») и гогландского плеса («М-102»). Обе лодки подорвались на минах: «М-96» погибла, а «М-102» получила повреждения.

Новые возможности для действий подводных сил появились после выхода из войны Финляндии. Условиями перемирия предусматривалось использование финского шхерного фарватера для выхода наших подводных лодок в Балтийское море (в обход минных заграждений). Финские порты Хельсинки и Турку были открыты для базирования сил нашего флота (в конце сентября — начале октября сюда были переведены 10 подводных лодок).

С учетом изменения обстановки на Балтийском море в 1944 г. подводным лодкам были нарезаны новые районы боевых действий, которые охватывали коммуникации противника, проходившие главным образом между портами Виндава, Либавы, Данциг, Любек, откуда началась эвакуация войск противника (рис. 12). Эти участки моря были довольно большие, и подводные лодки действовали в них по методу крейсерства в ограниченных районах. Одновременно практиковалось переразвертывание из одного района в другой (позиционно-маневренное использование подводных лодок).

В интересах подводных лодок велась воздушная разведка. Однако прямой связи между самолетами и лодками не было, и это удлиняло сроки прохождения радиogramм, вследствие чего содержание их нередко устаревало. Удачно воспользовались данными воздушной разведки и вышли на перехват конвоев противника две лодки: «Щ-309» и «К-51». В основном же подводные лодки вели поиск противника самостоятельно.

6 октября северо-западнее Мемеля подводная лодка «Щ-407» атаковала и потопила вражеский транспорт «Нептун» (1594 брт). Молодой командир лодки капитан-лейтенант П. И. Бочаров свой первый успех сумел закрепить уже в следующем боевом походе. 30 ноября при выходе на позицию Бочаров получил от штаба бригады информацию, что на рейде Гдыни находится большое чис-

ло кораблей и судов противника. Командир решил про-
никнуть на рейд. Задача для лодки осложнялась тем, что
по всей Данцигской бухте английской авиацией были
расставлены донные неконтактные мины. Однако наблю-
давшееся движение судов и кораблей позволяло сделать

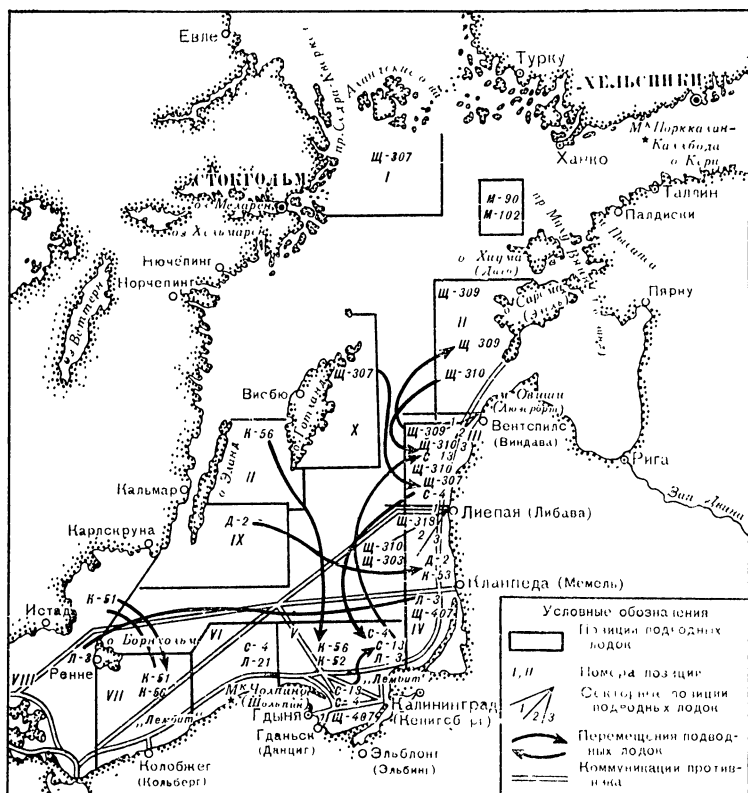


Рис. 12. Районы боевых действий подводных лодок Балтийского флота в 1944 г.

вывод о наличии фарватера. После того как было определено его примерное расположение, лодка направилась к Пущкому заливу. Командир постоянно вел наблюдение в перископ, гидроакустик докладывал о шумах кораблей. Незначительные цели Бочаров оставлял без внимания. С наступлением вечера «Щ-407» легла на грунт, а утром 4 декабря всплыла под перископ и продолжила движение.

Намерение командира найти подходящую цель оправдалось. В 14 ч 45 мин был обнаружен крупный теплоход «Зеебург» (12 180 брт), стоявший на якоре, и лодка, подойдя ближе, успешно его атаковала. Командир наблюдал попадание торпед и погружение судна. Вскоре после атаки вражеские противолодочные корабли начали сильное бомбометание, но к этому времени лодка уже отошла на безопасное расстояние.

На выходе из залива «Щ-407» вдруг ударилась левым бортом обо что-то металлическое, и почти сразу же левый гребной вал стал проворачиваться с трудом. Пришлось двигаться под одним правым электромотором. По возвращении в базу выяснилось, что на пути лодки встретилось сетевое заграждение и обрывок троса наматался на винт.

Выйдя без осложнений из залива, «Щ-407» продолжила поиск судов противника в своем районе. 5 декабря она обнаружила транспорт противника и пыталась его атаковать, но выполнить маневрирование под одним электромотором не смогла, и атака не получилась. 6 декабря командир донес командованию о состоянии лодки и получил разрешение вернуться в базу. Действия командира «Щ-407» были оценены как тактически грамотные, решительные и смелые.

Четыре транспорта противника потопила в 1944 г. подводная лодка «Щ-307». 19 октября «Щ-307» (ее командир капитан-лейтенант М. С. Калиниц совершал первый самостоятельный боевой поход) подошла к Виндаве. Погода была пасмурная, видимость плохая, временами сплошной туман. В перископ ничего не было видно, но акустик часто докладывал о шумах, что свидетельствовало об интенсивном движении судов и кораблей. Командир решил подойти ближе к порту. Через некоторое время стали видны три транспорта, стоявшие на якоре у входа в порт, левее их — парусно-моторная шхупа, а немного мористее — три сторожевых катера. Однако видимость быстро ухудшилась, и объекты скрылись в тумане. В ожидании прояснения лодка легла на грунт (глубина в этом месте была 18 м). Через несколько часов «Щ-307» всплыла под перископ, но так как по-прежнему ничего не было видно, снова погрузилась.

В 16 ч 40 мин лодка всплыла в расчете на лучшую видимость. Погода прояснилась. В перископ были видны обнаруженные ранее суда, хорошо виден город. Калиниц

решил атаковать транспорты и в 16 ч 45 мин произвел залп четырьмя торпедами. В лодке услышали три сильных взрыва, которые оценили как взрывы торпед. «Щ-307» поспешила отойти на безопасное расстояние. Через некоторое время, когда лодка всплыла проверить результат атаки, один из транспортов погружался с большим дифферентом на корму.

В последующие дни боевого похода «Щ-307» выполнила несколько успешных торпедных атак, в результате которых были потоплены танкер и три сухогрузных судна противника, среди них — транспорт «Скрунда» (2414 брт).

Больших боевых успехов добилась подводная лодка «Щ-310» (командир капитан-лейтенант С. Н. Богорад). Заняв 5 октября позицию в районе Виндавы, она уже на другой день удачно атаковала шедшее в составе конвоя транспортное судно «Нордштерн» (1127 брт). Еще через три суток в районе м-ка Ужава лодка потопила фашистский транспорт «Донневийк» (около 4500 брт) и буксирный пароход (400 брт). 14 октября в том же районе ею было уничтожено транспортное судно «Карл Цейс» (1320 брт). В следующем, декабрьском боевом походе «Щ-310» потопила еще два транспорта противника.

Активно действуя в торпедном варианте, подводная лодка «Лембит» (командир капитан 3 ранга А. М. Матиясевиц) уничтожила два транспорта и траулер «Таунус» (218 брт). Подводные лодки «Щ-318» (командир капитан 3 ранга Л. А. Лошкарев), «К-51» (командир капитан 3 ранга В. А. Дроздов), «К-53» (командир капитан 3 ранга Д. К. Ярошевич) торпедным оружием потопили по одному-два судна противника.

Удачными были в 1944 г. действия подводных минных заградителей. Подводная лодка «Л-3» (командир капитан 3 ранга В. К. Коновалов) поставила западнее о. Борнхольм два десятка мин, на которых 20 ноября подорвался немецкий миноносец «Т-34», а 24 ноября — транспорт «Шпрееуфер». Возможно, на этом же заграждении подорвались транспорт «Альберт Л. Шлегеттер» и сторожевой корабль «VS-53». После постановки мин подводная лодка действовала в торпедном варианте. В районе о. Борнхольм ею были потоплены транспорты «Эндла» и «Липпеа».

Подводная лодка «Лембит» 9 октября выставила на подходах к Кольбергу пять минных банок, по четыре ми-

ны в каждой банке¹. 23 октября здесь подорвалось буксирное судно противника. 3 декабря «Лембит» выставила несколько минных банок у м. Брюстерорт. Позже в этом районе от взрывов на минах затонули транспорты «Шванеск» (2192 брт) и «Эберхард» (749 брт). На минном поле, выставленном «Л-21» (командир капитан 3 ранга С. С. Могилевский), гитлеровцы потеряли транспорты «Эйксберг» и «Эли»².

До конца года подводными заградителями в общей сложности было поставлено 77 мин. От взрывов на этих минах затонули пять транспортов, два боевых корабля и буксир противника. В среднем приходилось около 10 мин на каждую подорвавшуюся единицу.

В итоге длившейся около трех месяцев кампании 1944 г. подводными лодками Балтийского флота было уничтожено 33 транспортных судна противника, совершено 34 боевых похода (из них 23 — для действий на морских коммуникациях), выполнена 61 торпедная атака, израсходовано 132 торпеды. Артиллерийское оружие применяли три подводные лодки («С-18», «К-51», «С-4»). Объектами артиллерийских атак стали малые транспортные средства. Все артиллерийские атаки были успешными.

В связи с тем что противник большей частью совершал переходы морем в темное время суток, возросло в процентном отношении число ночных торпедных атак, однако их успешность была ниже дневных. Примечательно, что в течение трех месяцев боевых действий против вражеского судоходства Балтийский флот не потерял ни одной подводной лодки.

1945 Стремительное январское наступление наших войск вдоль побережья Балтийского моря привело к окружению в районах Кёпигсберга, р. Вислы и п-ва Хела крупных группировок немецко-фашистских войск. Прижатый к морю противник вынужден был думать в первую очередь о спасении. Для этой цели он задействовал все находившиеся в районе корабли и транспортные суда. Нашим подводникам была поставлена задача — всемерно воспрепятствовать эвакуации врага. У морских баз Виндава и Либава, откуда отправлялись

¹ К этому времени «Лембит» была приспособлена для постановки мин отечественных образцов.

² «Л-21» вступила в строй в августе 1943 г.

куацию вражеских войск с курляндского плацдарма, лодки были вновь сосредоточены на либавском направлении.

Для боевой деятельности подводных лодок в 1945 г. характерно применение различных методов их использования: позиционного, позиционно-маневренного и крейсера в ограниченных районах. Их действия согласовывались с действиями сухопутных войск — лодки сосредоточивались на тех направлениях, которые в данный момент считались главными.

Исключительного результата добился экипаж подводной лодки «С-13» (командир капитан 3 ранга А. И. Маринеско). Эта лодка действовала в южной части Балтийского моря. Вечером 30 января в районе м-ка Хела акустик уловил шумы винтов. Лодка пошла им навстречу. В 21 ч 10 мин рулевой-сигнальщик заметил вражеские суда, вышедшие из Данцигской бухты. Это были лайнер «Вильгельм Густлов»¹ и крупный теплоход «Ганза». Теплоход вскоре остановился (из-за неисправности), а лайнер продолжал путь. Корабли охранения располагались мористее: противник и мысли не допускал, что со стороны берега могут действовать советские подводные лодки.

Лайнер шел курсом 280° со скоростью 15 уз (рис. 14). Чтобы выйти на траверзный курсовой угол цели, «С-13» отошла несколько в сторону от лайнера и легла на параллельный курс. Погода была свежая, и подводную лодку, шедшую полным ходом в позиционном положении, сильно заливало. Однако она упорно продолжала движение.

Поравнявшись с целью, «С-13» поворотом вправо вышла на боевой курс. В 23 ч 8 мин с дистанции 5 каб был произведен четырехторпедный залп «всеором». Менее чем через минуту раздалась три мощных взрыва. С мостика лодки было видно, как одна торпеда взорвалась в районе фок-мачты лайнера, другая — у машинного отделения, третья — под грот-мачтой. Лайнер с дифферентом на нос и большим крепом на левый борт стал медленно погружаться. Корабли охранения включили прожекторы, но «С-13», выполнив срочное погружение, уже уходила в северном направлении. И все же противнику удалось нащупать нашу лодку. Невдалеке от нее слышались взрывы глубинных бомб. Считая, что большая безопасность бу-

¹ Лайнер «Вильгельм Густлов» (25 484 брт) являлся учебной базой фашистского подводного флота. Построенный в Гамбурге в 1938 г., он представлял собой последнее достижение судостроительной техники,

дет обеспечиваться в районе погружения лайнера (здесь бомбить противник не стал бы из-за оказавшихся в воде людей), командир повернул на обратный курс. Удачный маневр помог «С-13» благополучно оторваться от преследования.

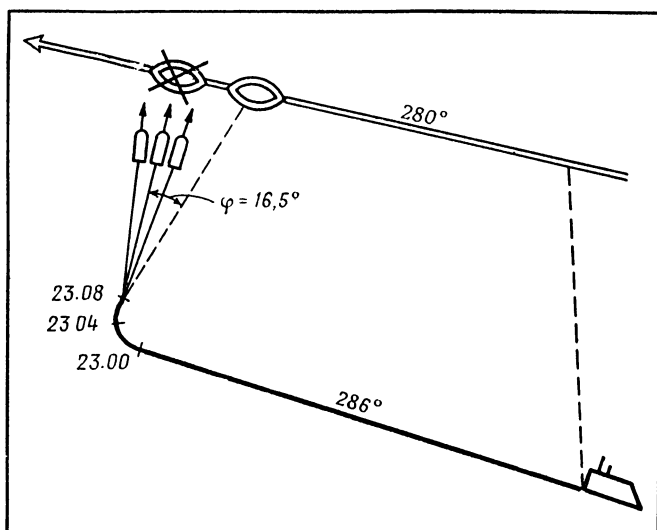


Рис. 14. Схема маневрирования подводной лодки «С-13» при атаке немецкого лайнера «Вильгельм Густлов» 30 января 1941 г.

Продолжая боевые действия, «С-13» 10 февраля к северу от м-ка Ярославец обнаружила крупный транспорт «Генерал Штойбен» (14 660 брт), следовавший в охране миноносца и катера-торпедолова. «С-13» сделала попытку атаковать транспорт торпедами из носовых аппаратов, но миноносец, неожиданно оказавшийся перед лодкой, закрыл своим бортом цель. Тогда лодка, развернувшись, произвела двухторпедный залп из кормовых аппаратов. Обе торпеды попали в транспорт. На «Штойбене» раздалось несколько сильных взрывов. К быстро погружавшемуся судну устремился миноносец. Воспользовавшись замешательством врага, лодка благополучно покинула район атаки.

17 апреля 1945 г. подводная лодка «Л-3» (командир капитан 3 ранга В. К. Коновалов) потопила захваченное гитлеровцами норвежское транспортное судно «Гойя»

(5230 брт), на борту которого находилось более 5000 гитлеровцев.

Два похода совершила в 1945 г. подводная лодка «Щ-310» (командир капитан 3 ранга С. Н. Богорад). Потопив три транспорта противника, она довела свой боевой счет до десяти.

Высоких боевых успехов добились подводная лодка «К-52» (командир капитан 3 ранга И. В. Травкин), уничтожившая шесть судов и сторожевой корабль противника, а также лодки «Л-21» (командир капитан 2 ранга С. С. Могилевский), «Щ-318» (командир капитан 3 ранга Л. А. Лошкарев), «Щ-309» (командир капитан 3 ранга П. П. Ветчинкин) и др.

Подводные заградители поставили в 1945 г. 72 мины, на которых подорвались два транспорта и девять боевых кораблей противника. За четыре месяца боевых действий балтийские подводники, безраздельно господствуя на морских сообщениях противника, уничтожили 26 транспортных судов (107 288 брт); совершили 27 боевых походов, выполнили 52 торпедные атаки, израсходовали 152 торпеды.

За весь период войны подводные лодки Балтийского флота, участвовавшие в боевых действиях, выполнили 239 торпедных атак, израсходовали 479 торпед. В среднем на каждое потопленное или поврежденное судно расходовалось четыре торпеды. Было поставлено 278 мин, на которых подорвались 20 транспортов и 16 боевых кораблей противника. Артиллерийское оружие лодки применяли ограниченно и только при условии, если был израсходован торпедный боезапас или торпедная атака была невозможна. Артиллерийским огнем было уничтожено 7 транспортов и 2 малых боевых корабля.

Опыт боевой деятельности подводных лодок со всей очевидностью показал, насколько сложно использование этого рода сил в условиях Балтийского моря. Несмотря на исключительно трудные условия, подводники Краснознаменного Балтийского флота достигли высоких боевых результатов и с честью выполнили свои задачи.

Родина высоко оценила самоотверженный героизм балтийцев. Бригада подводных лодок (командир бригады контр-адмирал С. Б. Верховский, с 18 апреля 1945 г. — капитан 1 ранга Л. А. Курников) была награждена орденом Красного Знамени. Подводные лодки «Щ-307», «Щ-310», «Щ-320», «Щ-323», «Щ-406», «С-13», «Лембит»

и «К-52» стали именоваться Краснознаменными, «Щ-303», «Щ-309» и «Л-3» — гвардейскими. Капитаны 3 ранга С. Н. Богорад, В. К. Коновалов, С. П. Лисин, И. В. Травкин и капитан-лейтенанты М. С. Калинин, Е. Я. Осипов были удостоены звания Героя Советского Союза, многие матросы, старшины и офицеры подводных лодок награждены орденами и медалями.

ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

1941 В начале войны основной судоходный путь противника на Черном море пролегал вблизи западного побережья и соединял порты Констанца, Сулина, Бургас, Варна. Этот район, для которого характерны малые глубины (20-метровая изобата расположена в 10—20 милях от берега), был неудобен для действий наших подводных сил. Небольшая протяженность транспортных линий позволяла врагу совершать переходы из одного порта в другой в течение одной ночи. Напряженность судоходства была незначительной, так как основной груз — румынская нефть — доставлялся главным образом по Дунаю и железной дороге. Направление движения изменилось после оккупации противником Крыма. С этого времени перевозки стали осуществляться по трассам Констанца—Одесса и Одесса—Севастополь. Иногда суда шли и прямым, кратчайшим путем между Констанцей (или другими портами) и Севастополем. В качестве транспортных средств использовались, как правило, десантные паромы и другие мелкосидящие суда. Попасть в них торпедами было очень трудно.

Обеспечивая защиту своих коммуникаций, противник еще до начала боевых действий выставил параллельно береговой черте минные заграждения. Границы заграждений долгое время оставались невыявленными, и случалось, что наши подводные лодки, находившиеся на позиции, маневрировали среди мин. Дополнительные сложности для подводных лодок создавали переменные (дрейфовые) течения.

Подводные силы Черноморского флота были сведены в две бригады и один отдельный учебный дивизион (табл. 4). 1-я бригада (командир капитан 1 ранга П. И. Болтунов, начальник политотдела полковой ко-

Таблица 4

Состав соединений подводных лодок ЧФ
(на 22 июня 1941 г.)

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

миссар А. Д. Якимчук, начальник штаба капитан 1 ранга А. В. Крестовский) состояла из четырех дивизионов, включавших 22 большие и средние подводные лодки. 2-я бригада подводных лодок (командир капитан 1 ранга М. Г. Соловьев, начальник политотдела полковой комиссар А. Е. Фомичев, начальник штаба капитан 3 ранга А. С. Куделя) состояла из трех дивизионов, включавших 15 малых подводных лодок. Отдельный учебный дивизион (командир капитан 3 ранга Л. Г. Петров) имел в своем составе три средние и четыре малые подводные лодки.

В основу организации боевого использования подводных лодок на Черноморском флоте, как и на других флотах, был заложен позиционный метод. Здесь он был выражен наиболее четко. Позиции имели небольшие размеры и были разнесены одна от другой на значительные расстояния. Вначале были назначены три позиции. Одна располагалась у м. Олинька, другая — в районе п. Мангалия, третья — на подходах к м. Эмине (рис. 15).

Первыми на позиции вышли «Щ-205» (командир капитан-лейтенант П. С. Дронин), «Щ-206» (командир капитан-лейтенант С. А. Каракай), «Щ-209» (командир капитан-лейтенант И. Н. Киселев), их сменили другие подводные лодки. За июнь—июль было совершено девять боевых походов, однако успеха они не принесли. Основная причина заключалась в том, что противник в первые же дни войны резко сократил объем перевозок. Сказыва-

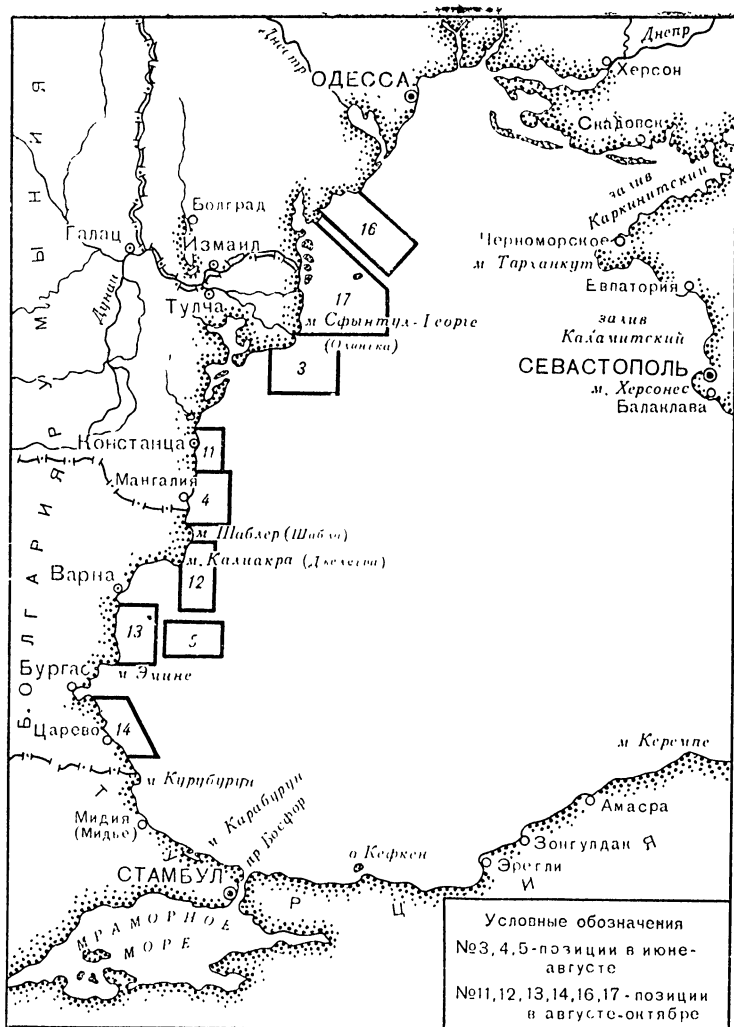


Рис. 15. Позиции подводных лодок Черноморского флота в 1941 г.

лись также и ограниченные размеры позиций, и отсутствие боевого опыта у командиров подводных лодок.

В августе 1941 г. размеры позиций и их нарезка были несколько изменены, что благоприятно отразилось на действиях подводных лодок. В первом же походе на новую

позицию подводная лодка «Щ-211» (командир капитан-лейтенант А. Д. Девятко, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга Б. А. Успенский) добилась успеха — потопила транспорт «Пелес». (5708 брт).

Второй боевой поход этой лодки в сентябре 1941 г. тоже был успешным. Действуя к югу от Варны, «Щ-211» днем вела поиск транспортов вблизи берега, а ночью отходила мористее, где производила зарядку аккумуляторной батареи и одновременно вела поиск противника. 29 сентября в 8 ч 36 мин лодка, следуя курсом 0° на перископной глубине (рис. 16), заметила на горизонте пять шедших ей навстречу сторожевых катеров. Чтобы не быть обнаруженным, Девятко отвернул круто вправо, а затем, пропустив катера, взял курс почти прямо на юг. В 9 ч 48 мин показался вражеский караван из трех транспортных судов. В охранении миноносца, сторожевого катера и самолета он шел со стороны Варны в направлении пр. Босфор. Выбрав целью головной транспорт, командир начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Цель уже выходила на расчетный угол упреждения, когда находившийся в 1,5 каб сторожевой катер двинулся прямо на лодку. Командир успел убрать перископ, и катер проскочил мимо, но момент залпа был упущен. Теперь служить целью могло только второе судно. Увеличив ход, Девятко пересек курс конвоя и вышел с другого борта. Дистанция до цели не превышала 2 каб. В 10 ч 16 мин из кормового аппарата была выпущена торпеда, и через 20 с раздался сильный взрыв. Выполнив маневр погружения, «Щ-211» легла на грунт. Через полчаса лодка всплыла под перископ. Агакованное судно погрузилось так, что над водой виднелся лишь полубак. Торпедирован был итальянский танкер «Суперга» (6154 брт).

На следующий день, 30 сентября, по окончании зарядки аккумуляторной батареи «Щ-211» вернулась в этот район. Около полусатонового танкера находились миноносец, буксир и несколько катеров. Очевидно, они были заняты спасательными работами. Командир решил в повторной атаке добить танкер торпедами. Однако противник заметил перископ и контратаковал лодку глубинными бомбами. Лодка отошла мористее и легла на грунт. Со стороны танкера акустик долго слышал шумы винтов. Когда они прекратились, лодка всплыла под перископ и, убедившись в безопасности, подошла ближе к оставшемуся на плаву судну. С дистанции 6 каб был дан двухтор-

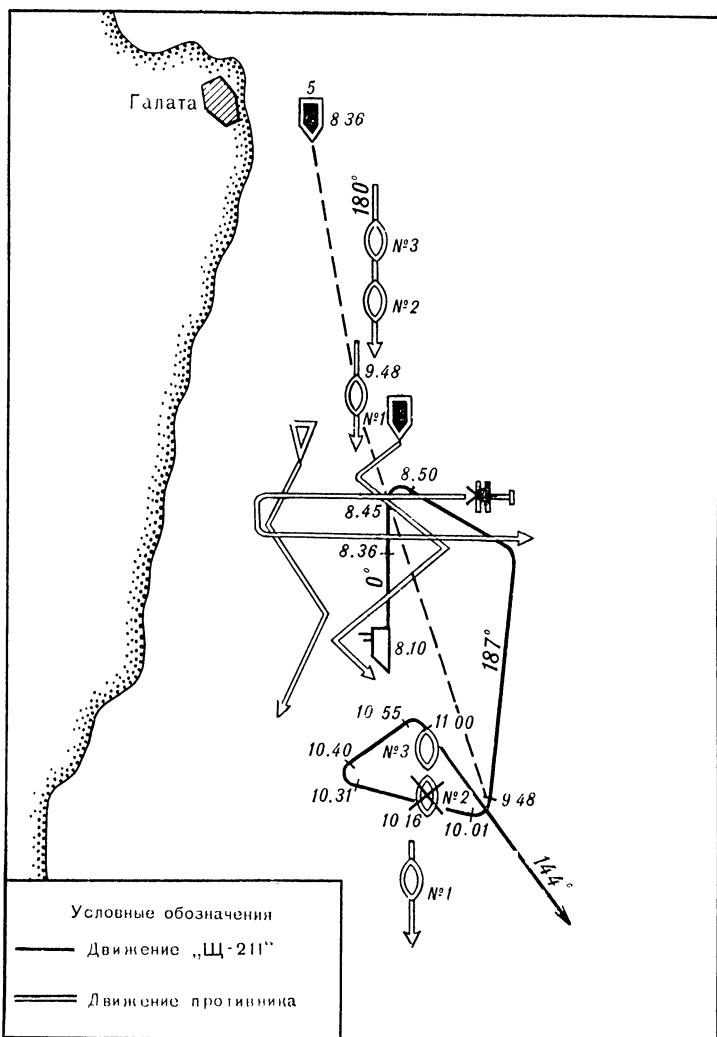


Рис. 16. Схема маневрирования подводной лодки «Щ-211» при атаке конвоя 29 сентября 1941 г.

педный залп. Через 50 с раздалось два сильных взрыва, окончательно решивших судьбу танкера.

Боевой успех «Щ-211» по случаю. Командир лодки — капитан-лейтенант А. Д. Девятко пользовался авторите-

том как человек высоких морально-боевых качеств, один из наиболее грамотных командиров, мастер торпедной стрельбы. За уничтожение двух крупных судов противника (в сумме около 12 000 брт) Девятко был награжден орденом Красного Знамени.

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

26 октября командир подводной лодки «М-35» старший лейтенант М. В. Грешилов обнаружил в перископ три буксира с двумя парами. Объявив боевую тревогу, он начал маневрирование для выхода на боевой курс. Через 30 мин, когда дистанция сократилась до 4 каб, лодка неожиданно коснулась дна моря. Опасаясь, что торпеды зароятся в грунт, командир отказался от атаки. Он решил отойти мористее и следовать параллельным курсом, с тем чтобы в темное время сблизиться с противником и применить против него артиллерию.

В 18 ч 22 мин «М-35» всплыла в позиционное положение. Сблизившись на полном ходу до 3 каб, она открыла по целям огонь из 45-мм пушки и пулемета. В результате один паром затонул, а другой был вынужден выброситься на берег. В это время показался сторожевой катер. Лодка прекратила стрельбу и отошла в сторону моря.

27 октября, подойдя как можно ближе к берегу в районе м. Олишька, «М-35» легла на грунт на глубине 8,5 м. Двигатели были остановлены. В таком положении лодка могла вести наблюдение в перископ. В 17 ч 10 мин по пеленгу 18° был обнаружен дым (рис. 17), и «М-35» начала движение в этом направлении. В 18 ч 44 мин лодка всплыла в надводное положение. Командир с мостика мог наблюдать стоявший на якоре у входа в п. Сулиша транспорт противника. На подходе к цели лодка вновь погрузилась. Глубиномер в центральном посту показывал 4, а затем 3 м. Лодка буквально ползла по дну. При касаниях грунта она подвсплывала до позиционного положения, а затем вновь погружалась. Наконец дистанция уменьши-

лась до 4 каб и можно было стрелять. В 20 ч 15 мин был дан залп двумя торпедами. Когда через четверть часа лодка всплыла в позиционное положение, над транспортом был виден большой столб дыма. Позднее стало известно,

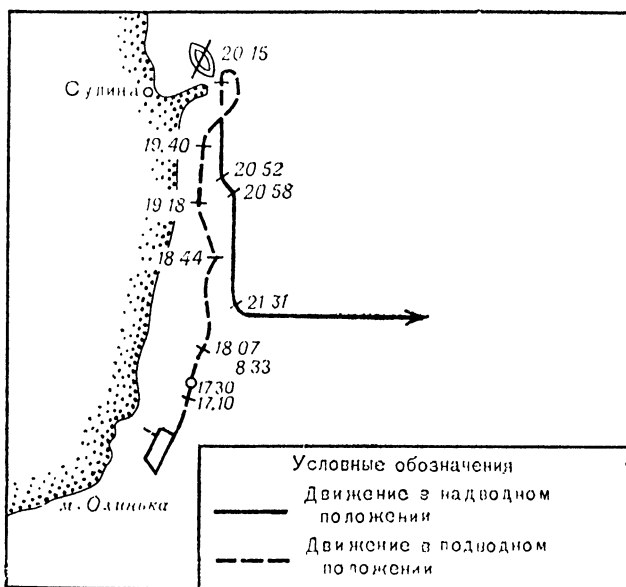


Рис. 17. Схема маневрирования подводной лодки «М-35» 27 октября 1941 г.

что «М-35» повредила фашистский транспорт «Юла» (4500 брт).

5 ноября подводная лодка «Щ-214» (командир капитан-лейтенант В. Я. Власов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга Б. А. Успенский) потопила итальянский танкер «Торчелло» (3336 брт). Это было уже второе уничтоженное судно из пяти крупных итальянских танкеров, перевозивших румынскую нефть в Италию. Движение этих судов прекратилось до середины мая 1942 г. Таким образом, удары черноморских подводников вызвали перебои в снабжении главного союзника Германии стратегическим сырьем.

Минные постановки на Черноморском флоте первое время выполнялись массированно, мины ставились на коммуникациях противника в лоб. При этом предполагалось, что вражеские суда из-за минной опасности бу-

дут двигаться мористее и, таким образом, окажутся в зоне, благоприятной для атак торпедных подводных лодок. Для действий заградителей были выбраны подходы к портам Варца и Мангалня, а также район у м. Олинька.

В августе в море вышла лодка — подводный миный заградитель «Л-5» (командир капитан-лейтенант А. С. Жданов), которая поставила мины у м. Олинька. Следом за этой лодкой в поход вышла «Л-4» (командир капитан-лейтенант Е. П. Поляков). Обе лодки, чередуясь, действовали только в мином варианте. Позднее к ним подключилась «Л-6» (командир капитан-лейтенант Б. В. Гремяко). До конца года «Л-4» совершила семь походов, «Л-5» — пять, «Л-6» — два боевых похода. Было поставлено более 260 мин, на которых подорвались два транспорта противника.

Всего за кампанию 1941 г. подводные лодки Черноморского флота совершили 103 боевых похода, выполнили 24 торпедные атаки, потопили пять транспортов противника (около 18 тыс. брт). Скромный (относительно) успех подводников объясняется, по-видимому, тем, что противник использовал в основном малотоннажный флот — баржи, паромы, шхуны, сейнеры. Из 550 обнаруженных в 1941 г. подводными лодками судов 498 оказались судами подобного рода. Встречи с крупными транспортами были очень редки.

1942 Условия для действий подводных лодок Черноморского флота в 1942 г. намного усложнились.

В связи с осадой Севастополя им пришлось перебазироваться в Туапсе, Новороссийск, а затем в отдаленные порты Кавказского побережья: Поти, Очамчире, Батуми. Это намного увеличило протяженность пути следования к морским коммуникациям противника и соответственно сократило время пребывания на позициях. Так, если в течение первых четырех месяцев войны ежемесячно в море находились 12—13 лодок и общий срок их пребывания на позициях составлял примерно 113 суток, то в первой половине 1942 г. эти цифры соответственно сократились до 9 и 85. Надо отметить, что после перебазирования лодок в Кавказские порты возможности для их ремонта значительно ухудшились.

Первые месяцы 1942 г. не принесли успеха нашим подводным лодкам. До середины февраля было совершено 9 боевых походов, но, как и раньше, кроме шхун, лодки ничего не встречали. Причина оказалась простой: в

это время противник прекратил свои перевозки вдоль западного побережья Черного моря.

В мае 1942 г. противник активизировал действия в Крыму, интенсивнее стало и движение транспортных судов. Вечером 18 мая подводная лодка «Щ-205» (командир капитан 3 ранга П. Д. Сухомлинов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга Г. Ю. Кузьмин), находясь в 30 каб к северу от м. Карабурун, обнаружила самоходную баржу грузоместимостью около 1500 брт (впоследствии выяснилось, что это был транспорт «Дуатене»). Курсовой угол цели оказался большим, и командир не вышел в торпедную атаку. Он решил дожидаться, когда стемнеет, и применить по цели артиллерию. С наступлением густых сумерек «Щ-205» всплыла в позиционное положение и начала сближение. Противник заметил лодку на фоне светлой части горизонта, сразу же повернул к берегу и выбросился на отмель. Подойдя на дистанцию 12 каб, лодка обнаружила небольшую шхуну. Артиллерийский огонь был открыт по обоим вражеским судам. Через несколько минут на шхуне вспыхнул пожар, и она затонула. Транспорт получил несколько прямых попаданий. Считая, что продолжать обстрел нецелесообразно, командир прекратил огонь и направил лодку в море.

Утром 23 мая «Щ-205» обнаружила другой транспорт, шедший в направлении пр. Босфор. Сухомлинов начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Через 30 мин, когда дистанция сократилась до 6—7 каб, лодка выстрелила двумя торпедами с интервалом 12 с. Противник заметил торпеды и, резко повернув к берегу, уклонился от них. Одна из торпед взорвалась, ударившись о землю.

Командир решил повторить атаку. Подойдя на дистанцию 2,5 каб, он выстрелил почти в упор по транспорту, ставшему на якорь в 1—2 каб от берега. Торпеда попала прямо в цель, но судно осталось на плаву. Командир начал маневрирование для новой атаки и через 13 мин выпустил еще одну торпеду. Судно, наконец, затонуло. Оказалось, что это был сухогрузный транспорт «Сафак» (4 тыс. брт). Активным, настойчивым действиям командира «Щ-205» командование бригады дало высокую оценку.

В начале лета боевая активность подводных лодок Черноморского флота на коммуникациях противника резко снизилась, а с 20 июня практически прекратилась.

Все подводные лодки были перенацелены на оказание помощи осажденному Севастополю. Они вернулись к действиям на морских путях лишь после того, как Севастополь был оставлен нашими войсками.

Первой после перерыва на морские коммуникации вышла «Щ-216» (командир капитан 3 ранга Г. Е. Карбовский). Заняв позицию в районе м. Олинька, лодка несколько суток вела поиск кораблей и судов противника. 6 октября, находясь недалеко от берега, командир лодки в течение 4 ч наблюдал работу Старосулинского маяка и сделал заключение, что ночью возможно движение судов. Для встречи с ними лодка отошла мористее, однако обнаружить ничего не удалось.

Утром следующего дня лодка вновь направилась к берегу. На подходе к Сулинскому рейду она встретила землечерпалку, две шаланды, миноносец и четыре сторожевых катера. Командир счел эти объекты неподходящими для атаки. К сожалению, более крупные цели не появились.

10 октября «Щ-216» находилась в позиционном положении в районе п. Сулина. С наступлением темноты командир вновь заметил работу маяка, а через час на дистанции 17 каб обнаружил транспорт. Развернув лодку на цель, Карбовский с дистанции 6 каб дал залп тремя торпедами с интервалом 8 с. Через минуту в средней части транспорта произошел сильный взрыв, и судно начало быстро тонуть. Торпедированным оказался румынский транспорт «Карпаты» (4336 брт). Катера охранения выстрелили осветительные ракеты, когда подводная лодка уже уходила под воду. В последующие четверо суток «Щ-216» встреч с противником не имела. В районе атаки вражеские самолеты и катера долго еще искали нашу подводную лодку.

Действия командира «Щ-216» заслужили одобрение командования. Он смело и настойчиво искал крупные цели непосредственно у входа в порт, внимательно наблюдал за работой маяка, чтобы определить момент выхода транспортов противника.

В 1942 г. в тактике действий подводных лодок стал практиковаться новый прием, который впервые применил капитан-лейтенант М. В. Грешилов. Ночью 21 октября его лодка подошла на расстояние 50 каб к п. Сулина и стала там на якорь. Оставаясь в надводном положении, она вела наблюдение за входом в порт. С рассветом

«М-35», не снимаясь с якоря, погрузилась на перископную глубину. В полдень она еще ближе подошла к порту и, отдав якорь, стала вести наблюдение в перископ. Примерно в 18 ч на расстоянии 35 каб от входа в порт был обнаружен крупный транспорт противника, шедший в охранении миноносца и двух сторожевых катеров. Сблизившись с транспортом до 4 каб, «М-35» выпустила в него две торпеды. Через 30 с на лодке услышали взрыв. Как оказалось, был потоплен транспорт «Прогресс» (6875 брт). Корабли охранения, преследуя нашу лодку, сбросили на нее 32 бомбы, но не причинили повреждений.

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

В кампанию 1942 г. подводные лодки Черноморского флота 40 раз выходили в торпедные атаки, из них 29 раз днем (73%) и 11 раз ночью (27%). Успешность атак составила 38%. В 20 случаях атаки выполнялись по коволям (два-три транспорта в охранении одного-двух миноносцев и нескольких сторожевых кораблей). Средняя дистанция стрельбы торпедами днем и ночью равнялась 5—6 каб. В большинстве случаев применялась прицельная стрельба одиночными торпедами, лишь пять торпедных атак было выполнено с выпуском двух и более торпед. В результате восьми артиллерийских атак было уничтожено восемь легких судов противника.

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

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

ника. Именно так действовала в октябре подводная лодка «Л-24» (командир капитан 3 ранга Г. П. Апостолов).

В августе 1942 г. командование флота, чтобы не дать противнику возможности использовать Севастополь в качестве военно-морской базы и порта, поставило перед подводными лодками цель заминировать подходные фарватеры. Эта задача выполнялась подводными лодками «Л-4» и «Л-5». Совершив три похода, лодки поставили в районе мысов Фиолент и Сарыч 56 мин. Всего в 1942 г. подводными лодками Черноморского флота было поставлено 196 мин¹. Снижение интенсивности минных постановок по сравнению с 1941 г. можно объяснить отвлечением подводных заградителей на транспортирование грузов в осажденный Севастополь. Некоторые заградители посылались для действий на морских коммуникациях в чисто торпедном варианте. Подобным образом действовала в ноябре 1942 г. подводная лодка «Л-23» (командир капитан 3 ранга И. Ф. Фартушный).

Всего за кампанию 1942 г. подводные лодки Черноморского флота уничтожили 16 транспортов и других судов противника (более 30 тыс. брт).

1943 Изменение обстановки на Черном море началось уже в январе 1943 г. Под ударами наших войск враг поспешно отступал, оставляя один район за другим. В феврале советские войска вышли к Азовскому морю и отрезали противнику пути отхода на север через Ростов. Для гитлеровских частей, находившихся на Таманском полуострове, оставалось открытым одно направление — через Крым.

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

¹ В это число вошло 20 мин, предположительно поставленных подводной лодкой «Л-24», погибшей в декабре 1942 г.

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

Благодаря усилению интенсивности перевозок за три последних месяца 1943 г. наши подводные лодки имели около 540 контактов с кораблями и судами противника, т. е. больше, чем за весь 1942 год.

В течение года характер и методы боевого использования подводных лодок оставались без изменений. Подводные лодки по-прежнему действовали позиционным методом, практиковалось крейсерство в ограниченных районах. Второй метод особенно часто применялся в период, когда подводным лодкам стали назначаться районы боевых действий сравнительно больших размеров (рис. 18).

Предпринимались усилия к налаживанию более тесного взаимодействия лодок с разведывательной авиацией. С этой целью была запланирована специальная операция, замысел которой сводился к следующему. Подводные лодки «С-33», «М-35», «Щ-209» развертываются на позициях ожидания в северо-западной части Черного моря (рис. 19). Самолеты разведывательной авиации ведут поиск вражеских конвоев (транспортов) на трассе Сулипа — Одесса — Севастополь. При обнаружении противника самолеты сообщают данные о нем на подводные лодки. Для приема радиogramм от самолетов лодки по расписанию всплывают в позиционное положение. Радиопередачи самолетов ретранслируются береговыми станциями.

Операция проводилась в запланированный период — с 15 по 26 апреля. Однако условия, в которых она протекала, оказались исключительно неблагоприятными.

Сильный ветер и низкая облачность затрудняли полеты. В результате вместо 40 запланированных самолето-вылетов было выполнено только десять. Из-за этого авиация не смогла обеспечить надежного наблюдения за

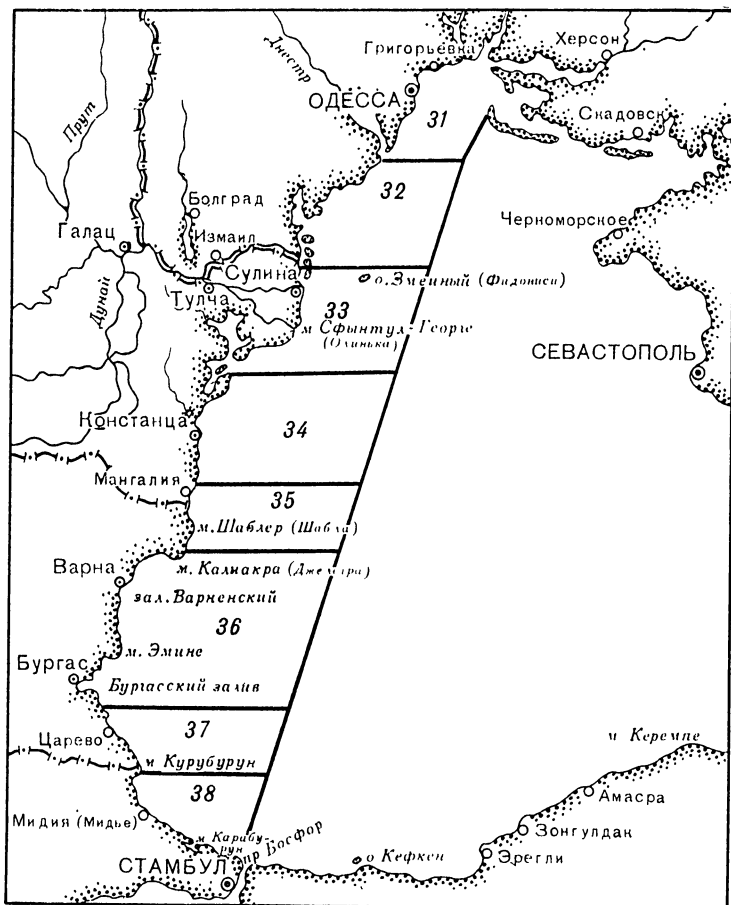


Рис. 18. Районы боевых действий подводных лодок Черноморского флота в 1943 г.

коммуникацией противника, а подводные лодки не получили необходимой информации. Лишь 23 апреля подводная лодка «Щ-209» (командир капитан-лейтенант В. И. Иванов), получив данные от самолета-разведчика, использовала их для выхода на курс конвоя.

В целом итог операции положительный: «М-35» атаковала конвой, а «С-33» (командир капитан 3 ранга Б. А. Алексеев) потопила транспорт «Сучева» (6876 брт) — самое крупное судно противника на Черном море. Операция показала, что наведение возможно и что его нужно обрабатывать далее.

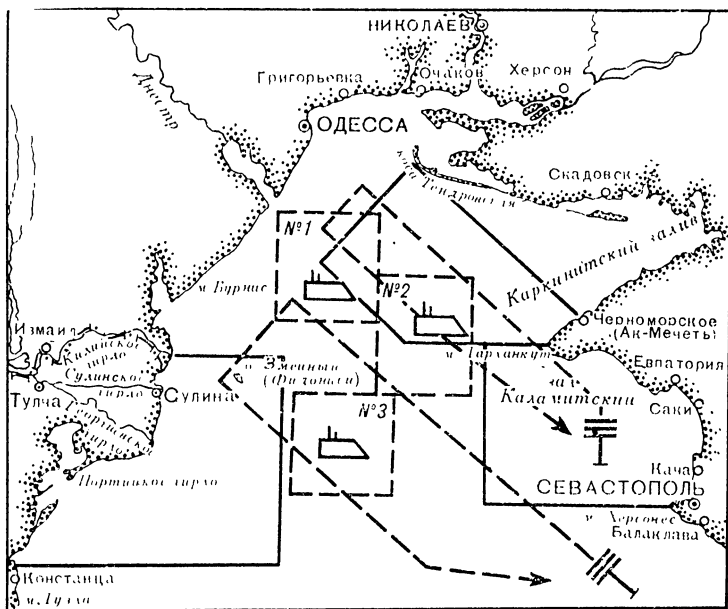


Рис. 19. Схема совместных боевых действий подводных лодок и разведывательной авиации в северо-западной части Черного моря в апреле 1943 г.

Пример более успешного взаимодействия лодок с авиацией относится к лету 1943 г. 6 июля наш самолет-разведчик обнаружил вражеский конвой, следовавший из Сулины в направлении м. Тарханкут. Получив данные о противнике, подводные лодки «Щ-201», «С-33» и «Щ-203» перешли на новые, более выгодные позиции. Подводная лодка «Щ-201» (командир капитан-лейтенант П. И. Парамошкин) первой обнаружила вражеский транспорт. Ее атака была успешной. Однако у торпедированного судна оказался большой запас плавучести и оно не затонуло. Утром 7 июля его добились наши бомбардировщики.

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

В ходе кампании 1943 г. подводные лодки Черноморского флота совершили 102 боевых похода, из которых большинство (почти 80%) пришлось на действия у южного побережья Крыма. Было выполнено 87 торпедных атак, из них 67 (77%) дневных и 20 (23%) ночных. Лодки потопили и повредили 27 транспортов и других легких судов (74 519 брт), уничтожили 18 боевых кораблей и вспомогательных судов противника.

Наибольшего успеха добились пять лодок: подводная лодка «Д-4» (командир капитан-лейтенант И. Я. Трофимов) потопила три транспорта, «М-111» (командир капитан 3 ранга Я. К. Иосселиани) — два транспорта и лихтер, «М-112» (командир капитан-лейтенант С. Н. Хаханов) — транспорт и самоходную десантную баржу, «Л-4» (командир капитан 3 ранга Е. П. Поляков) — самоходную десантную баржу и две шхуны, «Щ-215» (командир капитан 3 ранга М. В. Грешилов) — транспорт и самоходную десантную баржу.

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

1944 Районы действий подводных лодок в 1944 г. остались те же, что и в конце предыдущего года (м. Тарханкут — Севастополь — южный берег Крыма). В эту часть акватории Черного моря за два месяца — январь и февраль — подводные лодки совершили 17 боевых походов. Из семи выполненных торпедных атак три были успешными. 10 февраля подводная лодка «Щ-216» (командир капитан 3 ранга Г. Е. Карбовский) потопила транспорт «Петер» (4000 брт), шедший в охранении эсминца и двух сторожевых кораблей. Атака была почная. Лодка произвела залп «веером» четырьмя тор-

педами, две из них попали в цель. 27 марта подводная лодка «Щ-215» (командир капитан 3 ранга М. В. Грешиллов) удачно атаковала транспорт, шедший в охранении трех сторожевых кораблей. В этом случае также была выполнена стрельба «веером» четырьмя торпедами. Третью победу принесла «М-117» (командир капитан-лейтенант А. Н. Кесаев), потопившая один транспорт противника.

В марте 1944 г. началась подготовка к операции по освобождению Крыма, и подводные лодки перестали выходить в море (на позициях оставались лишь «С-31» и «Щ-215»). Нужно было провести необходимый ремонт, пополнить запасы топлива и продовольствия, дать отдых экипажам. После перерыва с началом операции предстояло развернуть на подходах к Крыму возможно большее число боеспособных подводных лодок.

Таким образом, если раньше подводные лодки совершали боевые походы с примерно равной периодичностью, то в 1944 г. их действия начинают приурочиваться к армейским операциям, проводимым совместно с флотом.

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

На период операции в качестве основного был принят позиционно-маневренный метод использования подводных лодок. Из 18 назначенных позиций 16 располагались в северо-западной и западной частях Черного моря (рис. 20), а две — у южного берега Крыма (на схеме не показаны). Размеры позиций были довольно большими.

Управление подводными силами было гибким и динамичным. В зависимости от интенсивности перевозок противника лодки переводились и внутри позиций, и со сменой одной позиции на другую. «М-35», находившаяся на позиции № 1, была смещена сначала в восточную часть позиции № 4, затем в южную ее часть и, наконец, в восточную часть позиции № 10. «Л-4», прибывшая в северную часть позиции № 9, перешла затем в южную. «Щ-201», действовавшая на позиции № 6, была смещена в южную часть позиции № 3, а затем в северную часть позиции № 10. Подобным образом производилось пере-

развертывание подводных лодок «С-31», «Щ-215», «М-111» и ряда других.

В ходе операции подводными лодками успешно использовались данные воздушной разведки. «М-111» (командир капитан-лейтенант М. И. Хомяков) получила непосредственно от самолетов 30 радиограмм. В результате

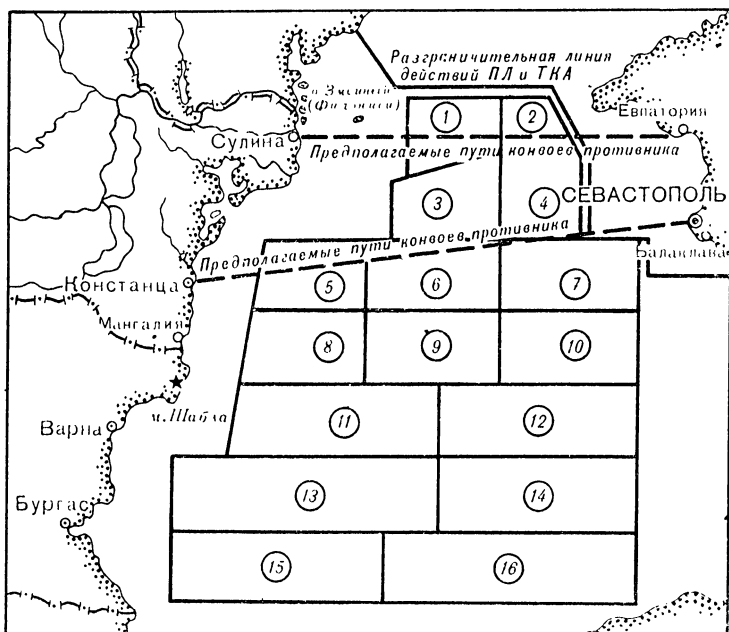


Рис. 20. Районы боевых действий подводных лодок в операции по освобождению Крыма в 1944 г.

лодка уничтожила четыре корабля противника: два транспорта и два тральщика. «М-62» (командир капитан-лейтенант Н. И. Малышев) получила 48 радиограмм от самолетов. Лодка неоднократно выходила на курс противника. «Л-4» (командир капитан 3 ранга Е. П. Поляков), приняв сведения о конвое, вышла ему навстречу и атаковала транспорт «Фридерикс» (7327 брт). Удачно вышла на курс противника «С-31» (командир капитан-лейтенант Н. П. Белоруков).

В ходе операции осуществлялось и взаимное наведение подводных лодок. «Щ-201» (командир капитан-лейтенант П. И. Парамошкин), получив данные о против-

пике от расстрелявшей торпедный боезапас «М-62» (командир капитан-лейтенант Н. И. Малышев), сблизилась с конвоем и атаковала его. В результате был потоплен подбитый ранее транспорт «Дачия» вместе с буксировавшим его тральщиком. По радиограмме «М-111» удачно вышла на курс конвоя «А-5» (командир капитан-лейтенант В. И. Матвеев).

33 раза выходили лодки на противника по данным, полученным от самолетов-разведчиков, и 19 раз — по данным, поступившим от подводных лодок. Следует отметить, что общее число переданных радиограмм было значительно больше. Только штаб бригады отретировал на подводные лодки 258 донесений, полученных от воздушной разведки. Несмотря на такой большой объем информации, лодкам далеко не всегда удавалось выйти на противника. Это было связано прежде всего с неточностью определения самолетами места и элементов движения конвоев. Кроме того, в силу ряда причин с ошибками определялись и координаты самой подводной лодки. В результате нередко получалось так, что под влиянием суммарной ошибки лодка, даже выйдя на курс конвоя, не могла его обнаружить. Чтобы снизить влияние ошибок, стали наводить на конвой не одну, а одновременно три подводные лодки, которые образовывали завесу.

Боевые действия подводных сил в операции можно охарактеризовать как исключительно напряженные: за 28 суток было выполнено 50 торпедных атак, потоплено 23 транспорта противника (52 482 брт). Наибольшего успеха добилась подводная лодка «Щ-201» (командир капитан-лейтенант П. И. Парамошкин), потопившая пять транспортов противника (12 540 брт).

С окончанием Крымской операции в боевой деятельности подводных лодок вновь наступила пауза — началась подготовка к разгрому немецко-фашистских войск на территории Румынии и Болгарии. В рамках очередной операции подводные лодки действовали в западной части Черного моря, в районе между Констанцей и Бургасом. Они совершили 15 боевых походов, выполнили семь торпедных атак, три из которых — успешно. Малое число торпедных атак подводных лодок на завершающем этапе войны объясняется тем, что противник практически прекратил морские перевозки. В сентябре 1944 г. по окончании операции подводные лодки были возвра-

щены в свои базы. Больше им не пришлось выходить на задания.

Подводя итоги боевой деятельности подводных лодок на черноморских коммуникациях, можно сделать следующие выводы. Борьба с морскими перевозками противника являлась главной задачей подводных лодок на протяжении всей войны. Условия для их действий были очень трудными: коммуникации в основном проходили вблизи побережья противника, по малым глубинам и были хорошо защищены минными заграждениями. Напряженность коммуникаций оказалась незначительной, перевозки осуществлялись в основном малотоннажными транспортными средствами.

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

С 1943 г. стал практиковаться метод маневрирования позициями. Внедрению его способствовала более успешная деятельность разведывательной авиации. Наибольшее распространение он получил в период Крымской операции в 1944 г. Перемещение подводных лодок с одной позиции на другую осуществлялось штабом бригады (штабом флота) на основании данных, поступавших от самолетов и подводных лодок. Участилось получение информации подводными лодками непосредственно от самолетов и подводных лодок.

В ходе войны развивались и совершенствовались способы боевого применения торпедного оружия. Если в начале войны стрельба производилась преимущественно одиночными торпедами, то в 1942 г. стал применяться способ стрельбы несколькими торпедами с временным интервалом. С осени 1943 г. подводные лодки стали применять многоторпедные залпы, используя способ стрельбы «всером».

В ходе ведения боевых действий командиры лодок стали более широко использовать гидроакустические средства (шумопеленгаторы) для поиска и атак транспортов противника.

Применение подводными лодками артиллерии для борьбы с морскими перевозками было ограниченным. Выяснилось, что пушки калибра менее 100 мм в борьбе с транспортными средствами противника малоэффективны. Всего за войну подводные лодки Черноморского флота, участвовавшие в боевых действиях, выполнили 191 торпедную атаку, израсходовали 387 торпед. Подводники добились 90 попаданий (успешность 47,4%), уничтожив при этом 62 транспорта (145 930 брт).

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили героические дела черноморских подводников. 1-я бригада подводных лодок Черноморского флота была удостоена ордена Красного Знамени и наименования Севастопольской, 2-я бригада — ордена Ушакова I степени и наименования Констанцской. Подводные лодки «Л-4», «М-111», «М-117», «С-31», «Щ-201», «Щ-209», «А-5» были награждены орденом Красного Знамени, лодки «М-35», «М-62», «Щ-215», «С-33», «Щ-205» стали гвардейскими. Наиболее отличившимся подводникам-черноморцам — капитану 2 ранга Б. А. Алексееву, капитанам 3 ранга М. В. Грешилову и Я. К. Иоселиани, капитан-лейтенантам А. Н. Кесаеву и М. И. Хомякову, мичману И. С. Перову и старшему краснофлотцу А. С. Морухову — было присвоено звание Героя Советского Союза. Орденами и медалями были награждены многие матросы, старшины, офицеры подводных лодок.

ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА

1945 Ограниченность операционной зоны Тихоокеанского флота не давала возможности нашим подводным лодкам (как и надводным кораблям) действовать на всем протяжении японских коммуникаций. В то же время вероятность неожиданного появления противника в этом районе вызывала необходимость держать наши военно-морские силы в постоянном напряжении¹.

¹ Граница зоны проходила в 70—120 милях от советского побережья в Японском море и в 25—35 милях на других участках. В корейских водах она шла примерно по параллели м. Болтина (40°50' с. ш., 129°45' в. д.). Восточнее и южнее этих линий действовали военно-морские силы США.

Специально разработанным планом предусматривалось развертывание подводных лодок в Японском море на подходах к портам Северной Кореи, перед главной базой Тихоокеанского флота (Владивосток) и у западного побережья южной части Сахалина.

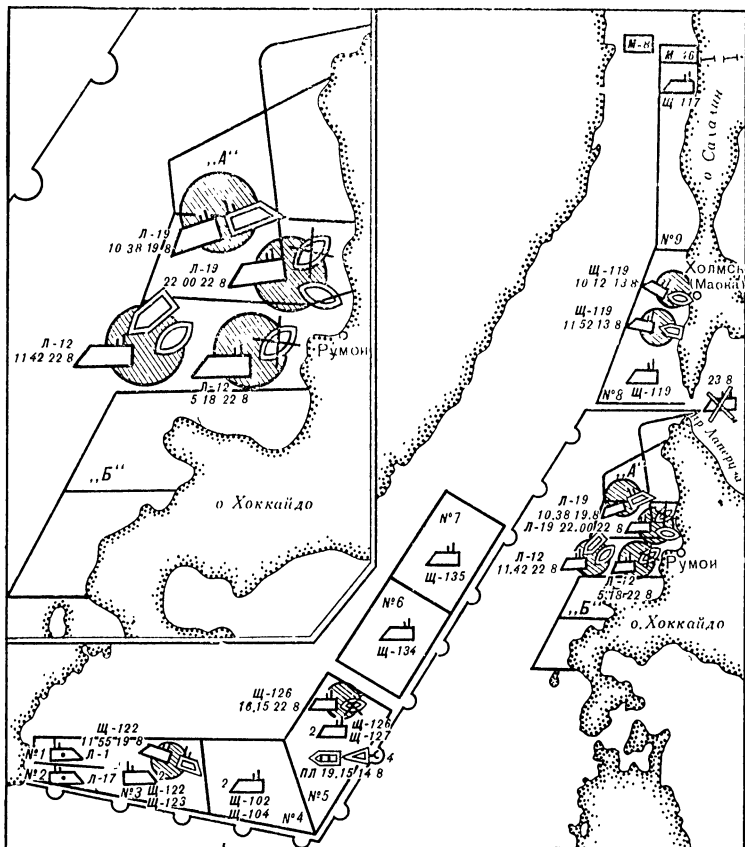


Рис. 21. Схема развертывания подводных лодок Тихоокеанского флота в войне с империалистической Японией

Развертывание лодок началось 8 августа 1945 г. На назначенные позиции (рис. 21) они прибыли на следующие сутки.

9 августа подводная лодка «Л-17» (командир капитан-лейтенант М. И. Кислов), находившаяся на позиции

№ 2, обнаружила тральщик противника. Командир лодки начал маневрировать для выхода в атаку, но, заметив в воздухе японский самолет, приказал срочно погрузиться. Когда «Л-17» всплыла, тральщика уже не было видно.

12 августа подводная лодка «Щ-149» (командир капитан-лейтенант А. К. Калашников), занимавшая позицию № 8, обнаружила в п. Маока транспорт противника. Командир решил дожидаться выхода транспорта из порта. Утром 13 августа погода сильно ухудшилась, и «Щ-149» вынуждена была погрузиться. Находясь на грунте, лодка продолжала вести наблюдение с помощью шумопеленгатора. Вскоре акустик доложил, что слышит шум винтов. Через 10 мин подводная лодка всплыла под перископ. Несмотря на плохую видимость, командир обнаружил транспорт, шедший примерно в 12 каб от лодки. Сблизившись с ним до 9 каб, лодка выпустила три торпеды с интервалом 9 с. Однако взрывов не последовало. Видимо, торпеды не достигли цели.

Вечером 14 августа подводная лодка «Щ-127» (командир, капитан 3 ранга М. Д. Мельников), находившаяся на позиции № 5, донесла, что обнаружила группу японских кораблей, следовавших в западном направлении. Лодке было дано приказание наблюдать за конвоем и докладывать об обстановке. Примерно через час от нее поступило второе донесение. Мельников сообщал, что в составе корабельной группы предположительно имеются линейный корабль и четыре эсминца. Как раз в это время на переходе в Сейсин находился наш десант. Чтобы прикрыть его от возможного удара, были срочно выделены 12 подводных лодок (четыре типа Л, две — С, шесть — Щ). Однако необходимость в них вскоре отпала, так как выяснилось, что обнаруженные корабли (крейсер в охранении эсминцев и сторожевик) направляются не к Сейсину, а в Гензан.

21 августа подводная лодка «Щ-126» (командир капитан-лейтенант В. А. Морозов), осуществлявшая поиск противника на позиции № 5, обнаружила японский мотобот. Командир «Щ-126», считая, что судно несет дозор, с дистанции 7—8 каб открыл огонь из 45-мм орудия. После нескольких попаданий мотобот затонул.

В ночь на 22 августа подводная лодка «Л-12» (командир капитан-лейтенант П. З. Шелгапцев), наблюдавшая в крейсерском положении за входом в п. Румои, заметила огни транспорта, шедшего без охранения. Лодка

сблизилась с судном и с расстояния 5—6 каб выпустила по нему три торпеды «веером». Однако торпеды прошли мимо цели. Шелганцев снова вышел в атаку и с вдвое меньшей дистанции повторил залп тремя торпедами. Средняя из выпущенных в залпе торпед поразила транспорт (более 4000 брт).

Через несколько часов командир «Л-12» обнаружил в перископ шедший переменным курсом конвой в составе транспорта, сторожевого корабля и шести катеров. Сближение с противником длилось около часа. Недалеко от цели лодка была обнаружена и выйти в атаку не смогла. Погрузившись на 40 м, она оторвалась от преследования. Противник сбросил пять глубинных бомб, но «Л-12» серьезных повреждений не получила.

Вечером 22 августа подводная лодка «Л-19» (командир капитан 3 ранга А. С. Кононенко), находясь на позиции у западного побережья о. Хоккайдо, потопила вражеский транспорт (8000 брт). На следующий день лодка атаковала еще один крупный транспорт, следовавший в составе конвоя в п. Румои.

После того как сопротивление японских вооруженных сил было сломлено, подводные лодки возвратились с позиций. К 31 августа все они (за исключением «Л-19», которая, видимо, подорвалась на минах) возвратились в базу.

В течение очень короткого срока действий на коммуникациях (меее месяца) 28 подводных лодок Тихоокеанского флота 13 раз обнаруживали противника. Ими было выполнено шесть торпедных атак, потоплено два транспорта, повреждено одно транспортное судно, артиллерийским огнем уничтожен вражеский мотобот.

Противник не смог организовать нашим подводным лодкам сильного противодействия. Отмечено лишь два случая их преследования и атак глубинными бомбами: на «Щ-119» было сброшено 12 бомб, на «Л-12» — пять. «Щ-123» и «Л-19» были безуспешно атакованы японскими подводными лодками на позициях.



Глава 3

Защита морских коммуникаций, разведка, дозорная служба и другие задачи подводных лодок



ЗАЩИТА МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ

Обеспечение безопасности морского судоходства имело исключительно важное значение для всех наших флотов и сохранило актуальность до конца войны. Особую роль играли северные внешние морские коммуникации, где главные порты выгрузки вооружения, техники, продовольствия — Мурманск и Архангельск располагались близко к фронту.

Расчитывая на захват Мурманска в первые недели своего наступления и быстрое завершение войны, фашистское верховное командование не готовилось к нарушению морского судоходства в Заполярье. Поэтому первые караваны судов, прибывшие в наши северные порты, не только не понесли потерь, но вообще не встретили никакого противодействия.

Однако в скором времени противник понял свой просчет. В начале 1942 г. в Северную Норвегию были направлены большие надводные корабли: линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер» «Лютцов», «Хиппер», крейсер «Кёльн», а также две флотилии эскадренных миноносцев. Кроме ранее базировавшихся на севере Норвегии немецких подводных сил туда было передано еще 14 лодок. Количество самолетов на аэродромах Северной Норвегии увеличилось до 500 единиц.

В марте противник начал наносить по конвоям систематические комбинированные удары, в которых участвовали надводные корабли, подводные лодки и авиация. С этого времени борьба на коммуникациях стала главным содержанием боевых действий противоборствующих сторон в Норвежском и Баренцевом морях.

За организацию движения конвоев отвечало английское адмиралтейство. Северный флот усиливал их охранение, создавая благоприятные условия для плавания в своей зоне. Чтобы обезопасить движение конвоев от ударов немецкой эскадры, была создана группа оперативно прикрытия, в которую вошли крупные надводные корабли (крейсера, эскадренные миноносцы) и подводные лодки.

С выходом конвоя корабли из состава оперативного прикрытия начинали движение параллельно его курсу или разворачивались на дальних подходах к базам противника. Подводные лодки располагались на путях возможного движения кораблей немецкой эскадры. Советские лодки разворачивались ближе к норвежскому побережью (на выходах немецко-фашистских кораблей из шхер), английские — мористее (рис. 22).

Когда конвои выходили в океан, вся повседневная боевая деятельность Северного флота: разведка, дозорная служба, траление, противолодочная и противовоздушная оборона, а также другие мероприятия, проводившиеся в операционной зоне флота, направлялись на защиту кон-

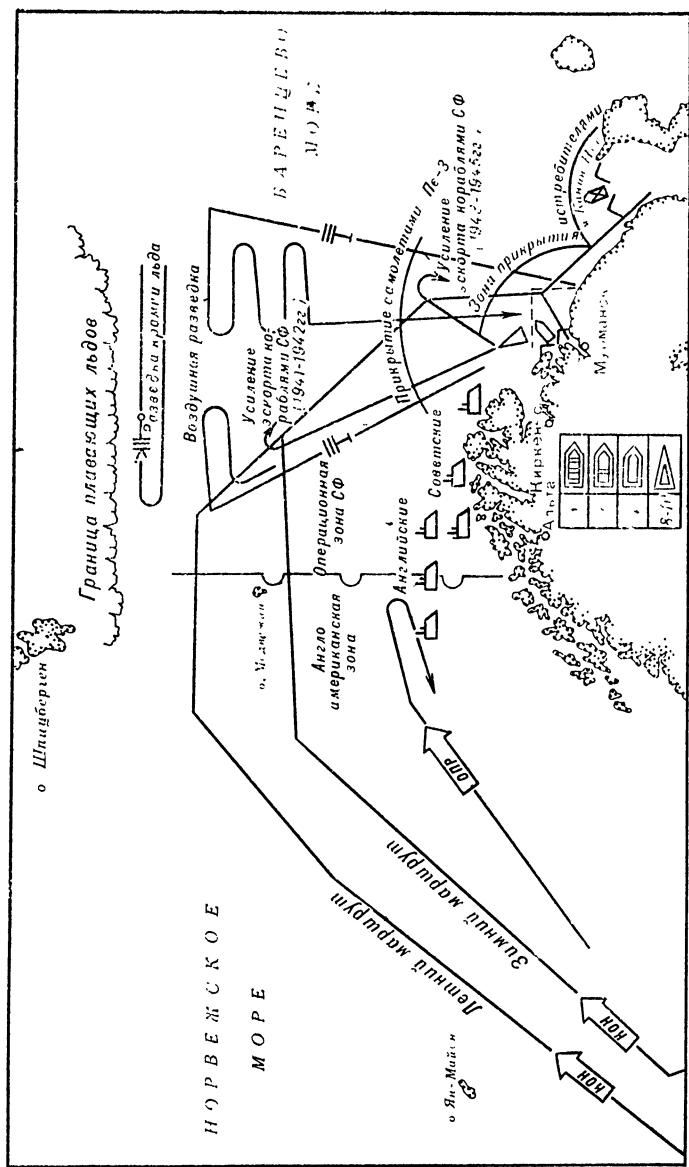


Рис. 22. Схема обеспечения перехода союзных конвоев в Норвежском и Баренцевом морях в 1942-1943 гг.

вой. За двое-трое суток до подхода конвоя к операционной зоне Северного флота подводные лодки переразвертывались с позиций на морских коммуникациях противника в районы подходов к пунктам базирования боевых кораблей противника. Впервые подводные лодки были развернуты в марте 1942 г. для защиты конвоя «PQ-12». Пять подводных лодок («К-23», «Д-3», «С-102», «Щ-402», «Д-422») из районов, где они действовали на коммуникациях противника, были направлены к пунктам базирования крупных немецких кораблей.

В дальнейшем, начиная с конвоя «PQ-13», Северный флот стал проводить операции, в которых участвовали практически все силы флота. Эскадренные миноносцы и сторожевые корабли усиливали непосредственное охранение конвоя, подводные лодки постоянно находились на путях движения кораблей противника, авиация наносила бомбовые удары по аэродромам и базам, прикрывала конвой при их приближении к берегу на 150—200 миль, осуществляла противовоздушную оборону баз и стоянок судов. Проводилось усиленное траление.

Примечательны подробности событий, связанных с защитой конвоя «PQ-17». Этот конвой, имевший в своем составе 34 транспорта, вышел из Исландии в последние дни июня 1942 г. На транспортах было много оружия, боеприпасов, продовольствия, промышленного оборудования. 1 июля в 60 милях восточнее о. Ян-Майен конвой был обнаружен воздушной разведкой противника. На следующий день в воздухе вновь появился самолет-разведчик, а 4 июля первую атаку предприняли вражеские бомбардировщики. 4 июля в 23 ч союзным командованием было получено известие о выходе в море германской эскадры в составе линейного корабля «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» и восьми эскадренных миноносцев. Под предлогом серьезной опасности со стороны этого отряда адмиралтейство отдало приказ конвою рассредоточиться. Силы прикрытия и охранения конвоя были отведены на запад от о. Медвежий. Дальнейший путь к портам назначения транспортам предстояло совершить самостоятельно.

В это время на выходе из Альтен-фьорда находилась подводная лодка «К-21» (командир капитан 2 ранга Н. А. Лунин). Получив 5 июля сообщение о выходе в море германской эскадры, лодка погрузилась и стала осуществлять поиск противника. В 16 ч 33 мин при сле-

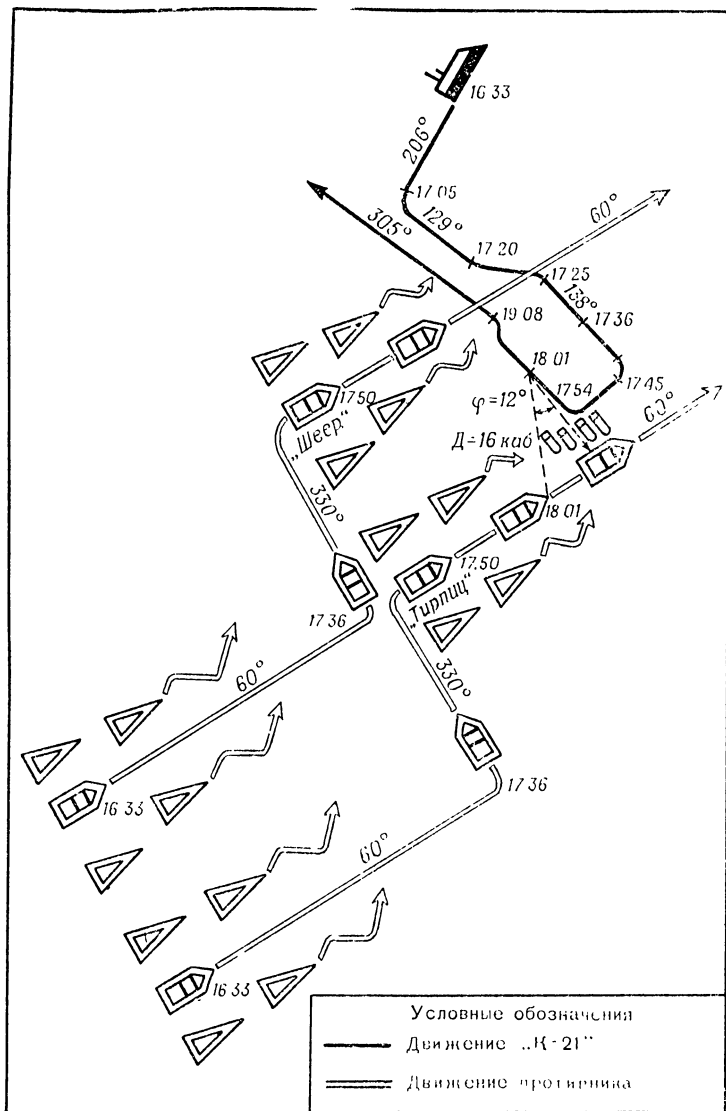


Рис. 23. Схема маневрирования подводной лодки «К-21» при атаке немецкого линкора «Тирпиц» 5 июля 1942 г.

довании лодки в южном направлении гидроакустик доложил, что слышит слева по курсу шумы винтов крупных надводных кораблей (рис. 23). «К-21» всплыла под перископ, однако в указанном направлении ничего не было видно. При повторном подъеме перископа в 40—50 каб была замечена вначале мачта, а затем надстройка миноносца. За первым эсминцем появился второй. Оба шли на большой скорости. Командир решил атаковать концевой корабль, но воздержался, так как в 17 ч 18 мин на горизонте снова показались мачты. Два крупных корабля следовали в строю фронта в охранении восьми эскадренных миноносцев на зигзаге. Обнаруженные ранее эсминцы, по-видимому, выполняли функции дальнего охранения. Не доходя до подводной лодки 15—20 каб, они повернули обратно и встали в общий строй эскадры.

Лунин решил атаковать большой корабль, находившийся слева. В 17 ч 25 мин подводная лодка начала сближение с целью. Через несколько минут командир «К-21» отчетливо распознал в больших кораблях линейный корабль «Тирпиц» и тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». В 17 ч 36 мин, когда лодка уже была на боевом курсе, эскадра неожиданно повернула на 90° влево и большие корабли оказались в строю кильватера. Дистанция между ними составляла 20—30 каб. Оказавшись в новой позиции, командир лодки наблюдал корабли противника под большими курсовыми углами. Это заставило его повернуть на новый боевой курс — почти обратный. В 17 ч 50 мин эскадра вновь выполнила поворот «все вдруг», на этот раз вправо. Теперь «К-21» оказалась между курсами больших кораблей. «Тирпиц» находился под очень острым курсовым углом (5—7° левого борта), атаковать его было удобнее из кормовых торпедных аппаратов. В 18 ч 01 мин с дистанции 17—18 каб лодка выпустила четыре торпеды с временным интервалом 4 с. Торпеды имели установку глубины хода 2 м. Перед залпом командир заметил, что головной эсминец начинает поворот. Опасаясь, что противник заметил лодку и идет на нее в атаку, Лунин сразу же после выпуска первой торпеды опустил перископ. По окончании стрельбы лодка резко увеличила глубину и скорость. Через 2 мин 15 с акустик доложил о двух взрывах. В 19 ч 09 мин «К-21» всплыла, и командир допес по радио, что встретил и атаковал «Тирпиц». Это допесение было перехвачено пе-

приятельской радиостанцией. Считая, что замысел преждевременно раскрыт, и опасаясь за судьбу линкора, фашистское командование приказало эскадре возвратиться в базу.

В тактическом отношении атака «К-21» была выполнена с большим мастерством. Действуя в очень сложной обстановке (сильное прикрытие, большая скорость, движение на незакономерном зигзаге), подводная лодка проникла внутрь охранения и атаковала наиболее ценный объект — линейный корабль противника.

В 1942 г. подводные лодки Северного флота много раз развешивались на вероятных путях движения немецких кораблей. Так, в операции по прикрытию конвоев «RQ-18», следовавшего в Архангельск, и «QR-14», направлявшегося в Англию (обратный конвой), четыре подводные лодки занимали позиции вдоль норвежского побережья, на выходах из шхерных фарватеров. В сентябре после прохода конвоев лодки были переразвернуты для действий на коммуникациях противника.

В 1943 г. общая обстановка на внешних коммуникациях характеризовалась снижением активности противника. Поэтому подводные лодки редко привлекались для защиты своего судоходства (лишь несколько раз в феврале и декабре). Начиная с 1944 г. эта задача была с них полностью снята.

Для защиты внутренних морских коммуникаций в Карском море в августе — сентябре 1943 г. в районы к северу от м. Желания (Новая Земля) совершили по одному походу подводные лодки «С-101», «С-54», «Щ-402», «К-1». 28 августа «С-101» (командир капитан-лейтенант Е. Н. Трофимов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга П. И. Егоров) потопила действовавшую против наших судов немецкую подводную лодку «U-639». В начале декабря 1943 г. для поиска и уничтожения немецких кораблей сюда были направлены подводные лодки «Л-20», «К-21», «С-102». 27 декабря «Л-20», маневрируя в районе о. Инге, обнаружила четыре эскадренных миноносца, но из-за плохой видимости (ночь, снежный заряд) не смогла их атаковать.

Использование подводных лодок для защиты своих морских коммуникаций на других флотах носило ограниченный характер. Подводные лодки обычно совмещали эту задачу с действиями по нарушению морских коммуникаций противника.

При ведении разведки подводные лодки выполняли широкий круг задач. Это прежде всего выявление морских коммуникаций противника, их напряженности и системы защиты; наблюдение за вражескими базами и портами, за побережьем; сбор сведений о противолодочных рубежах и характере деятельности в этих районах надводных сил. Сюда же относится ряд специальных видов разведки: минная, гидрометеорологическая, навигационная, радиоразведка и т. п. Разведывательная деятельность подводных лодок организовывалась так, что при решении одной какой-либо задачи (основной, главной) в той или иной мере решались и другие (дополнительные). Например, при выявлении морских коммуникаций лодки собирали данные о системе противолодочной обороны противника, о навигационной и гидрометеорологической обстановке и др. Как правило, основной считалась боевая задача, т. е. поиск и уничтожение транспортов. Разведывательные функции лодка осуществляла параллельно. Практически каждый поход был сопряжен с ведением разведки, и не было случая, чтобы лодка, возвратившись с боевого задания, не доставила сведений, полезных для командования. Обладая способностью длительное время находиться в море и вести скрытное наблюдение за вражескими транспортами, подводные лодки пакапливали данные о местах их сосредоточения и маршрутах движения. Систематизация этих сведений с учетом данных других видов разведки, позволяла устанавливать истинные линии коммуникаций противника.

В отдельных случаях разведка морских коммуникаций рассматривалась как основная задача. Летом 1942 г. штаб Черноморского флота отдал подводникам приказ выявить пути движения судов противника вдоль западного побережья. На это время атаки вражеских транспортов были запрещены. Подводные лодки установили, что пути движения транспортов идут от Босфора открытым морем, а далее — прибрежными фарватерами за минными заграждениями. Соответственно были уточнены районы действий наших подводных лодок.

Разведка баз и портов противника обычно имела целью установить количество находящихся в них кораблей и транспортов, определить характер причальных и навигационных сооружений, выявить систему охраны входов.

Чтобы разглядеть все это в перископ, подводной лодке требовалось очечь близко (до 25—30 каб) подойти к порту. Иногда, если объект разведки был закрыт молом, дамбой или береговым выступом, нужно было подойти еще ближе, на рейд, или даже проникнуть в порт. Естественно, выполнение такой задачи всегда было сопряжено с большим риском: на подходах к портам и базам противник обычно выставлял минные заграждения, а на входе — противолодочные сети. Поэтому разведка баз и портов подводными лодками выполнялась лишь в тех случаях, когда эту задачу нельзя было решить другими силами.

В январе 1942 г. подводная лодка «М-35» (командир капитан-лейтенант М. В. Грешилов) получила задание выявить систему обороны п. Ялта, а также установить наличие транспортных средств в порту и войск в городе. Наблюдая с дистанции 8—10 каб в перископ, «М-35» смогла установить, что боновых заграждений и крупных транспортов в порту нет (у причалов находились лишь четыре рыболовные шхуны), огневых точек и других оборонительных сооружений в районе порта и вдоль набережной тоже нет, наблюдение за входом в порт осуществляет наблюдатель с сигнальной вышки на оконечности мола.

В феврале — марте 1942 г. с такими же заданиями к Ялте посылались подводные лодки «М-36» и «М-118». Полученные сведения были использованы при организации артиллерийских обстрелов береговых объектов надводными кораблями.

В сентябре 1941 г. подводная лодка «М-97» (командир капитан-лейтенант А. И. Мыльников) успешно вела разведку п. Таллин. Лодка должна была выявить фарватеры, используемые противником, наличие дозоров и систему противолодочной обороны на подходах к порту, установить наличие в нем кораблей. Выполняя задание, «М-97» вела наблюдение непосредственно у входа в порт, в 1—2 каб от боновых заграждений.

При разведке побережья подводным лодкам часто ставилась задача выявить систему противодесантной обороны, наличие на прибрежных дорогах скоплений войск и интенсивность их передвижения, характер деятельности прибрежных аэродромов.

Обнаружение системы противодесантной обороны обычно было связано с подготовкой десантных операций.

Подводные лодки заблаговременно направлялись в районы предполагаемой высадки, где тщательно обследовали побережье. С подобными целями наиболее широко использовались подводные лодки на Черноморском флоте. Прежде всего сюда относится Керченско-Феодосийская десантная операция в декабре 1941 г.

В ходе подготовки к этой операции подводные лодки «Щ-201», «Щ-203», «М-51», «М-54» сделали по несколько специальных боевых походов в район высадки, где вели длительное наблюдение за прибрежной полосой. В результате были установлены места расположения дотов и дзотов, постов наблюдения на побережье Феодосийского залива, выявлена система дозоров. Подводные лодки установили также, что в районе нет торпедных катеров (это было очень важно для решения вопроса об участии в операции крупных надводных кораблей), а вход в п. Феодосия закрыт боновыми заграждениями. В результате командование получило ряд важных сведений, которые были учтены при подготовке операции.

В январе 1943 г. успешно вела разведку побережья Таманского полуострова подводная лодка «А-2». Ее данные были использованы при высадке десанта у Озерейки.

В ходе выполнения задачи разведки побережья противника подводные лодки наблюдали за прибрежными аэродромами и характером полетов самолетов противника. Так, в период с 21 февраля по 10 апреля 1942 г. подводные лодки «М-35» и «М-113» совершили шесть боевых походов в район Евпатории, где попутно с решением ряда других задач вели наблюдение за аэродромом противника, расположенным вблизи Саки. Было установлено, что на аэродроме базируется до 30 самолетов Ю-88 и Ме-110, что наиболее часто они вылетают с аэродрома во второй половине дня и возвращаются группами по два-три самолета. Данные, полученные от подводных лодок, были использованы при организации ряда бомбо-штурмовых ударов авиации Черноморского флота по этому объекту.

В некоторых случаях авиация действовала по сигналам, полученным с подводных лодок. Так, 8 апреля 1942 г. подводная лодка «М-35» (командир капитан-лейтенант М. В. Грешилов), установив, что на аэродроме сосредоточилось до 25 самолетов противника, донесла об этом непосредственно в 116-й авиаполк. В ту же ночь самолеты нанесли бомбо-штурмовой удар по аэродрому.

«М-35» наблюдала и зафиксировала 94 взрыва авиабомб в районе объекта удара.

В ходе Великой Отечественной войны подводными лодками в глубокий тыл врага было скрытно высажено более 50 разведывательно-диверсионных групп. К месту высадки, как правило, лодка подходила днем в подводном положении. Тщательно разведав район высадки, обследовав береговую черту (в перископ) и определив как можно точнее свое место, лодка ложилась на грунт. С наступлением темноты она всплывала в надводное положение и высаживала десантную группу, которая на резиновых надувных шлюпках добиралась до берега.

Следует отметить, что высадить разведывательную группу с подводной лодки было делом очень сложным. Противник мог устроить засаду и с короткой дистанции открыть по лодке пулеметно-пушечный огонь. Найти подходящие для высадки условия значило наполовину решить задачу. Случалось так, что, покинув базу при штилевой погоде, подводная лодка подходила к району высадки в условиях большой волны и сильного ветра.

Трудности были и у людей, спустившихся в резиновую шлюпку с тяжелым грузом — оружием и необходимым снаряжением. При ветре и волне шлюпку заливало водой, опрокидывало или относило далеко в сторону от намеченного для высадки места.

Наибольшее число разведывательных групп высажено на Северном флоте (39 из общего числа 50). Здесь разведчики, как правило, вели наблюдение за движением вражеских конвоев вдоль побережья Северной Норвегии.

5 января 1943 г. подводная лодка «Л-20» (командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман), форсировав минное заграждение, подошла к месту высадки разведывательной группы и легла на грунт на глубине 58 м в ожидании ночи. Около полуночи лодка в надводном положении подошла к берегу в том месте, где норвежские партизаны должны были подать условный сигнал, с получением сигнала начала высадку, а через час успешно ее закончила и смогла покинуть район.

18 февраля 1943 г. подводная лодка «К-21» (командир капитан 2 ранга Н. А. Луниц), выполнив мицную постановку в Квенанген-фьорде (район о. Лоппа), направилась в район высадки разведывательной группы. Однако погода быстро испортилась. На следующую ночь,

Когда ветер утих и волна стала меньше, эта задача была решена.

31 марта 1943 г. подводная лодка «С-55» (командир капитан 3 ранга Л. М. Сушкин) пришла в назначенный район (Перст-фьорд), уточнила свое место и в ожидании темного времени легла на грунт. Ночью лодка всплыла в надводное положение и после обмена с берегом условными световыми сигналами начала высадку разведчиков. Через полтора часа высадка успешно закончилась и «С-55» ушла из района высадки для действий на коммуникациях противника.

5 апреля 1943 г. подводная лодка «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедрин) засветло подошла к берегу в районе высадки и легла на грунт. С наступлением темноты она всплыла в позиционное положение и, получив условный сигнал, подошла к берегу. После высадки, которая продолжалась около часа, «С-56» направилась в район поиска и уничтожения транспортных судов противника.

Примерно так же происходила высадка других групп.

На Черноморском флоте первую группу разведчиков в количестве 14 человек, которую возглавлял Цвятко Радойнов, высаживала подводная лодка «Щ-211» (командир капитан-лейтенант А. Д. Девятко, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга Б. А. Успенский). Вечером 6 августа с разведчиками было проведено тренировочное занятие, на котором отрабатывались посадка в шлюпки и гребля в указанном направлении. На следующий день «Щ-211», прибыв на заданную позицию в районе Варны, приступила к доразведке района. 11 августа с наступлением вечерних сумерек она подошла к месту высадки и, определившись, легла на грунт на глубине 10 м, а ночью всплыла в позиционное положение и, подойдя к берегу на 150 м, приступила к высадке десантной группы. Высадку обеспечивали специально назначенные из числа матросов наблюдатели с автоматами. После того как шлюпки отошли от борта и скрылись в темноте, «Щ-211» покинула место высадки и направилась в район действий на коммуникациях противника.

Вторую разведгруппу в количестве 9 человек, которую возглавлял Мирко Станко Петров, высаживала 28 августа подводная лодка «С-32» (командир капитан 3 ранга С. К. Павленко). Погода была благоприятная: ветер до 3 баллов, море 1—2 балла. Расстояние до берега —

примерно 350 м. На подготовку шлюпок и высадку десантной группы ушло не более четверти часа. Ничего подозрительного на берегу обнаружено не было, высадка прошла успешно.

Как показал опыт, наибольшие трудности возникали при обратном приеме разведывательных групп. В этом случае лодка и группа должны были встретиться в назначенном месте точно в указанный срок. Обстановка же нередко складывалась так, что либо разведчики не успевали подойти к определенному часу, либо лодка, прибыв к месту встречи, обнаруживала там противника.

Перед выходом подводных лодок на вражеские коммуникации в Балтийском море необходимо было разведать наиболее безопасные маршруты их следования на позиции. Справиться с такой задачей силами подводных кораблей и авиации не представлялось возможным, поэтому ее решали сами подводные лодки. В 1943 г., когда обстановка в Финском заливе оказалась наиболее сложной (противник предпринял меры по усилению противолодочного рубежа, и о возможности его форсирования судить было трудно), на разведку были посланы подводные лодки «Щ-303», «Щ-408» и «Щ-406» с заданием выявить характер оборудования рубежа и наличие в нем проходов. В случае отсутствия таковых лодкам предстояло найти возможные способы форсирования заграждений. В подготовительный период были разработаны маршруты движения лодок через Финский залив, определены наиболее опасные участки пути, даны рекомендации по действиям командиров лодок на каждом из них. Непосредственно перед выходом в море было выполнено размагничивание и маскировочное окрашивание подводных лодок. После прохода отдельных участков командиры должны были доносить по радио об обстановке и о своих дальнейших действиях.

В итоге разведывательного похода южнее м. Порккала-Удд были обнаружены мощные сетевые заграждения. Данные разведки показали, что форсирование противолодочного рубежа в Финском заливе сопряжено с неоправданно большим риском. На основании этой информации выход подводных лодок в Балтийское море был приостановлен.

Гидрометеорологическая и навигационная разведка обычно выполнялась подводными лодками попутно с решением главной боевой задачи. В отдельных случаях (в

различные периоды боевого похода) она становилась для подводной лодки основной. В ноябре 1941 г. подводная лодка Балтийского флота «Щ-309» (командир капитан-лейтенант И. С. Кабо) в течение 10 суток вела метеорологическую разведку в районе ск. Богшер. Регулярно, два раза в сутки, лодка доносила в штаб флота состояние погоды. Эти данные использовались авиацией и подводными лодками, действовавшими в районе ш-ова Ханко.

С аналогичной целью в феврале — марте 1944 г. действовали подводные лодки Черноморского флота «М-35» и «М-117» (первая в районе м. Тарханкут, вторая в Каркинитском заливе). Сведения о состоянии погоды, полученные от этих лодок, использовались авиацией.

Данные навигационной разведки использовались главным образом самими подводными лодками.

Использование подводных лодок в целях радиоразведки практиковалось редко. Относительно небольшие размеры морских пространств позволяли решать эту задачу береговыми средствами. Кроме того, далеко не все подводные лодки располагали необходимой аппаратурой. И все же такая задача решалась подводными лодками: в одних случаях как дополнительная, в других — как основная на весь период боевого похода. Известен пример, относящийся к концу 1943 — началу 1944 г. К западу от о. Нордкап (Северный флот) отмечалась работа свыше десяти радиостанций и радиомаяков, но береговые радиопеленгаторные станции с трудом их прослушивали. Направленные в этот район подводные лодки «Щ-403», «Л-22» и «С-15» успешно выполнили поставленную перед ними задачу разведки.

ДОЗОРНАЯ СЛУЖБА

С началом Великой Отечественной войны в целях своевременного обнаружения сил немецко-фашистского флота часть подводных лодок была привлечена к несению дозорной службы. Лодки заняли позиции на подходах к военно-морским базам, портам и десантно-доступным местам побережья. Считалось наиболее вероятным, что противник попытается осуществить вторжение на Черное море. Поэтому здесь для дозоров было развернуто больше подводных лодок, чем для борьбы с морскими перевозками. Предполагалось, что противник направит к Крымскому или Кавказскому побережью морской де-

сант. Сведения, которыми располагал штаб флота, указывали на такую возможность. Не исключался также вариант проникновения в Черное море итальянских кораблей через пр. Босфор.

Подводные лодки были развернуты на подходах к основным базам Черноморского флота (рис. 24). 22 июня

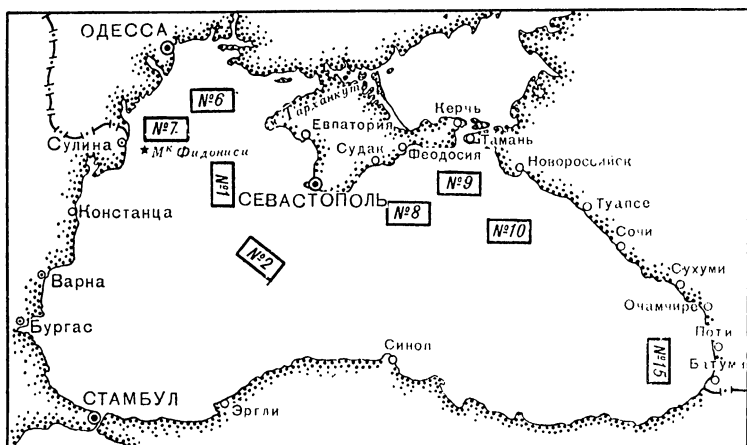


Рис. 24. Схема развертывания подводных лодок Черноморского флота в дальних дозорах в 1941 г.

1941 г. в дальний дозор у Севастополя была направлена подводная лодка «М-33» (командир капитан-лейтенант Н. И. Голованов), в район Поти вышла «А-4» (командир капитан-лейтенант А. П. Касаткин). 25 июня в сторону Феодосии начала движение «М-32» (командир капитан-лейтенант Н. А. Колтыпин). Лодки должны были вести наблюдение за подходами к базам, а при обнаружении групп вражеских боевых кораблей или транспортов — атаковать их торпедами. Командирам лодок ставилась задача информировать штаб флота о всех случаях встречи с морскими и воздушными силами противника.

Для несения дозоров подводными лодками Черноморского флота было совершено 84 боевых похода, длившихся в общей сложности более 730 суток.

На Северном флоте с началом войны подводные лодки несли дозорную службу на подходах к Кольскому заливу (к северо-западу от п-ва Рыбачий) и Белому морю. В район Кольского залива шесть боевых походов совер-

шили «М-174», «М-175» и «М-176». На подходах к Белому морю поочередно действовали «Щ-403» и «Щ-404».

На Балтийском флоте подводные лодки несли дозорную службу еще до начала войны: «М-96» занимала позицию в устье Финского залива, а «С-7» — в Ирбенском проливе. С началом войны в районе Либавской базы были развернуты «Л-3», «М-79», «М-81» и «М-83».

Подводная лодка «М-96» (командир капитан-лейтенант А. И. Маринеско) находилась в дозоре с 14 июня 1941 г. Вечером 20 июня, когда лодка маневрировала вблизи о. Бенгтшер, командир обратил внимание на то, что курсом на запад следует необычно много транспортных судов, большинство из них — под германским флагом. До 4 ч 21 июня прошли 32 транспорта. О своих наблюдениях Маринеско сообщил в штаб флота. Это донесение было очень важным. Готовясь к нападению на Советский Союз, немецко-фашистское командование, как это было перед началом первой и второй мировых войн, в срочном порядке выводило свои суда из портов будущего противника.

На Тихоокеанском флоте подводные лодки несли дозорную службу в течение всей войны. С этой целью были парезаны позиции в районе главной базы (Владивосток), на подходах к Советской Гавани и у зал. Владимир. В 1942 г., когда усилилась угроза нападения на Советский Союз Японии, число подводных лодок, несущих дозор, было увеличено.

Привлечение подводных лодок к дозорной службе было вполне оправданной мерой. Развернутые у наших баз в первые же дни войны (а в ряде случаев и до ее начала), они обеспечили наблюдение за дальними подходами к ним и были готовы в случае необходимости атаковать противника. По мере выявления обстановки необходимость в привлечении подводных лодок к дозорной службе отпадала, и они перенацеливались на выполнение других задач.

НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

В период Великой Отечественной войны подводные лодки использовались для навигационно-гидрографического обеспечения морских десантов и при обстреле над-

водными кораблями береговых объектов на территории противника.

Навигационно-гидрографическое обеспечение, входившее составной частью в специальное обеспечение десантов, заключалось в скрытном проникновении подводных лодок в охраняемые противником районы и установке там необходимых для подхода транспортных средств навигационных ориентиров. Характерен пример с Керченско-Феодосийской десантной операцией, проведенной Черноморским флотом в декабре 1941 г. Успеху операции способствовали тщательная подготовка, быстрое развертывание десантных сил и надежное навигационно-гидрографическое обеспечение. В решении последней задачи важную роль сыграли подводные лодки.

По плану операции десантные силы, направлявшиеся в район Феодосийского залива, делились на три отряда. Главные силы, составлявшие первый отряд, должны были высадиться в п. Феодосия. Высадка отряда в районе г. Опук носила демонстративный, отвлекающий характер. Третий отряд назначался для прикрытия высаживающихся сил.

В навигационном обеспечении десанта принимали участие три подводные лодки: «Щ-201» — на дальних подходах к Феодосии, «М-51» — вблизи от порта и «Щ-203» — в районе г. Опук (рис. 25).

Подводная лодка «Щ-201» (командир капитан-лейтенант А. И. Стрижак), придя 28 декабря в район, удаленный на 11 миль от Феодосии, произвела доразведку и, определив как можно точнее свое место по береговым ориентирам, с наступлением темноты выставила из подводного положения два светящихся буя: белый и красный, затем отошла мористее, всплыла в надводное положение и, включив прожектор, начала маневрирование на курсах, параллельных курсу подхода десанта. Огни, хорошо заметные с находившихся далеко от лодки кораблей, служили для них четкими ориентирами.

Подводная лодка «М-51» (командир капитан-лейтенант В. М. Прокофьев), прибыв заблаговременно в назначенное место, выяснила обстановку в районе и опознала ориентиры, по которым следовало определиться. Перед наступлением вечерних сумерек командир уточнил место по береговым ориентирам (м. Илья, м. Кник-Атлама, селения Малые и Большие Камыши), и лодка,

отдав якорь, чтобы исключить возможный снос течением, легла на грунт.

Непосредственно перед высадкой погода могла ухудшиться, и лодка два раза всплывала, чтобы донести командованию метеоданные.

29 декабря в 1 ч ночи «М-51» всплыла в подводное положение и включила прожектор с зеленым стеклом.

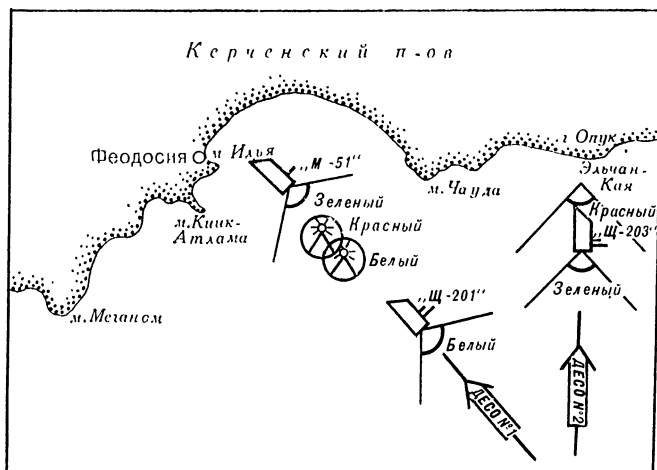


Рис. 25. Схема навигационно-гидрографического обеспечения подводными лодками Керченско-Феодосийской десантной операции в декабре 1941 г.

Штурман лодки периодически поворачивал его, ориентируя в заданном секторе по репитеру гирокомпаса. По зеленому огню, светившему всего в 50 каб от входа в порт, десантные корабли уточняли свое место.

Подводная лодка «Щ-203» (командир капитан 3 ранга В. И. Немчинов), совершив переход из Новороссийска, вечером 28 декабря всплыла в надводное положение у камней Эльчан-Кая. Здесь она высадила группу, которая должна была выставить навигационный огонь, а затем отошла на 3 мили мористее, стала на якорь и включила прожектор. Вместе с красным навигационным огнем на камнях зеленый огонь прожектора составлял створ, по которому ориентировался второй десантный отряд.

Другой пример — Видлицкая десантная операция, проведенная летом 1944 г. на Ладожском озере. В ходе

подготовки этой операции было необходимо установить наличие навигационных знаков в районе высадки (устье р. Олонка — устье р. Видлица), выявить наиболее характерные ориентиры, определить особенности береговой черты.

20 июня подводная лодка «М-90» (командир капитан-лейтенант Ю. С. Руссин) подошла к устью р. Олонка и начала движение вдоль берега, ведя наблюдение в перископ. Все выявленные знаки и ориентиры были нанесены на карту. Командир лодки внимательно исследовал подходы к берегу, выявил систему наблюдения противника. Кроме того, ему удалось обнаружить противодесантные заграждения у уреза воды. Данные, доставленные «М-90», оказались очень полезными при проведении операции.

Примером навигационно-гидрографического обеспечения артиллерийских стрельб надводных кораблей (при обстреле ими объектов на побережье) может служить эпизод с подводной лодкой «М-62» (командир старший лейтенант Н. И. Малышев). Действуя на морских коммуникациях противника (район Феодосии), лодка получила приказ в ночь на 3 августа 1942 г. занять указанную по радио точку и включить свой прожектор. Световой ориентир был необходим для крейсера «Молотов» и лидера «Харьков», обстреливавших Двухъякорную бухту и порт Феодосия. Надводные корабли успешно выполнили артстрельбу по береговым объектам.

ПЕРЕВОЗКА ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ

В довоенные годы задача перевозки людей и грузов перед подводными лодками Военно-Морского Флота не ставилась и они не готовились к ее выполнению. Однако такая задача возникала неоднократно в ходе войны.

21 декабря 1941 г. подводная лодка «П-2» (командир капитан-лейтенант Е. П. Летошко) под проводкой ледокола вышла из Ленинграда в Кронштадт, чтобы доставить в осажденный город очень необходимое топливо — соляр. Для маскировки лодку выкрасили в белый цвет. По выходе из огражденной части морского канала (в районе Стрельна — Новый Петергоф) «П-2» и ледокол попали под артиллерийский огонь противника, продолжавшийся более получаса. В результате лодка получила

14 пробоин в надстройке и ограждении рубки, в ледакол попало шесть вражеских снарядов. Однако лодка и ледакол не потеряли хода. С прибытием в Кронштадт «П-2» приняла 700 т соляра в балластные цистерны и 30 декабря в составе конвоя, шедшего за ледаколом, взяла направление на Ленинград. В районе торгового порта лодка вновь подверглась артиллерийскому обстрелу, но на этот раз все обошлось благополучно. Подводные лодки, стоявшие в Ленинграде, были обеспечены топливом на всю зиму.

В широких масштабах к транспортным действиям подводные лодки привлекались на Черном море в период снабжения осажденного Севастополя, особенно в июле 1942 г., когда условия блокады стали наиболее тяжелыми. Вначале использовались подводные лодки типа Л и Д, затем — С и Щ и, наконец, «малютки». Были рассчитаны два варианта подготовки лодок к загрузке: со снятием и без снятия одной группы аккумуляторной батареи. Первый вариант давал возможность принимать наибольшее количество грузов. Однако при этом уменьшалась остойчивость лодки, что могло вызвать переворачивание ее в подводном положении, поэтому был принят второй вариант.

Доставленные на причалы Новороссийска и Туапсе грузы размещались и укладывались в отсеках личным составом подводных лодок под строгим контролем помощника командира лодки и командира БЧ-5. Перед погрузкой командиру лодки вручалась карта загрузки, в которой подробно расписывалось, где и в каком порядке располагать грузы. После получения данных о фактическом размещении грузов по отсекам командир БЧ-5 делал расчет дифферентовки. Затем лодка погружалась в бухте для проверки расчетной дифферентовки. Только после этого она могла выходить в море. По прибытии в Севастополь личный состав лодки через люки выгружал боеприпасы и продовольствие на пирсы. Бензин откачивался лодочными средствами в цистерны автомашин-бензовозов. 28 декабря 1941 г. подводная лодка «Л-6» (командир капитан 3 ранга С. П. Буль) доставила в Севастополь 8 т авиационных боеприпасов, 9 мая 1942 г. лодки «Л-4» и «Д-4» выгрузили 112,8 т продовольствия.

Вначале подводные лодки, совершавшие рейсы с большими интервалами, практически не испытывали проти-

водействия противника, но примерно с мая 1942 г., когда доставка грузов стала носить регулярный характер, противник включил в борьбу значительные силы. Было увеличено число самолетов, действовавших на трассе движения подводных лодок, против них стали применяться и торпедные катера. Лодки вынуждены были все чаще следовать в подводном положении, что заметно увеличивало время перехода в Севастополь и обратно.

Очень остро стояла проблема доставки столь нужного летчикам и танкистам бензина (запасы его в Севастополе практически были исчерпаны). Этот вид топлива можно было транспортировать на подводных лодках всех типов, но прежде следовало обеспечить герметичность топливных цистерн, в которых перевозился бензин. На лодках типа Д и Л специальных мер для этого не требовалось. На лодках типа С решили сделать пропитку сальниковой набивки клапанов зеленым мылом. Такая мера дала положительный результат. Сложнее обстояло дело на «малютках». Еще во время приема бензина его пары попадали в отсеки, и, несмотря на непрерывную работу судовой вентиляции, часто создавалась такая их концентрация, что от искры, возникшей в момент включения (выключения) электроприборов, мог произойти взрыв.

22 июня 1942 г. подводная лодка «М-32» (командир капитан-лейтенант Н. А. Колтыпин) доставила в Севастополь мины, патроны и бензин. После выгрузки она приняла раненых бойцов и пассажиров (среди них две жепщины) и 23 июня в 2 ч ночи отошла от пирса, чтобы, отдифферентовавшись, следовать к месту базирования. Через четверть часа, когда лодка находилась на глубине 6 м, при задраенных переборках в центральном посту произошел взрыв паров бензина. В результате были повреждены радиорубка и некоторое оборудование. Шесть человек получили ожоги, многие потеряли сознание. Шестнадцать часов «М-32» пролежала на грунте. Преодолев критическое состояние, экипаж справился с управлением лодки и 25 июня привел ее в Новороссийск.

Взрывы произошли на подводных лодках «М-60» и «М-33». При этом несколько человек из экипажей получили ожоги.

Несмотря на исключительную опасность и громадные трудности, подводные лодки только за один месяц смогли доставить в Севастополь более 500 т бензина.

Наиболее сильное противодействие противника лодки

ощутили в последние дни обороны города. В течение 26—29 июня на «Л-24» было сброшено более 300 бомб. Только 1 июля «Л-23» зафиксировала более 400 подводных взрывов. В период с 30 июня по 2 июля из восьми подводных лодок, взявших курс на Севастополь, дойти до места смогли только две, остальные шесть были вынуждены вернуться в Новороссийск. Прорвавшиеся подводные лодки «А-2» (под командованием командира дивизиона капитана 3 ранга Г. Р. Гуза) и «М-112» (командир старший лейтенант С. Н. Хаханов) приняли со шлюпок и плотов более 20 бойцов и командиров. Несмотря на активное преследование, обе лодки благополучно возвратились в базу.

Снабжение осажденного города потребовало от подводников колоссального физического и морального напряжения. Понимая значение помощи героическим защитникам Севастополя, личный состав делал все от него зависящее, чтобы ускорить загрузку подводных лодок. Рядовые и командиры — все принимали в ней участие. На больших подводных лодках погрузка длилась 8—10 ч, на средних 4—8 ч, на малых 2—3 ч. Затем — снова в поход.

На переходе морем отдых был невозможен, так как все отсеки загружались до предела (между ящиками оставались только очень узкие проходы). На обратном пути кроме экипажа на лодке находились раненые бойцы, эвакуируемые женщины и дети. Моряки и пассажиры испытывали острую кислородную недостаточность.

Огромное напряжение продолжалось два месяца, но не было случая, чтобы кто-либо из моряков пожаловался на усталость. В этом огромная заслуга командиров, политработников, комсормов, сумевших мобилизовать людей, разъяснить важность решаемых ими задач.

Проблему снабжения Севастополя подводные лодки решили успешно. Они совершили около 80 походов, доставили примерно 4 тыс. т грузов. Из осажденного города было вывезено более 1300 человек, 2,8 т ценных грузов, в том числе около 15 миллионов рублей денег.

В 1943 году на Северном флоте был случай передачи топлива с лодки на лодку. После успешной атаки вражеского конвоя подводная лодка «Щ-402» (командир капитан-лейтенант Н. Г. Столбов) подверглась преследованию кораблями охранения. В результате бомбежки образовалась течь в топливных цистернах. Когда удалось

оторваться от преследования, обнаружили, что соляра больше нет. Попытались использовать керосин, смешанный со смазочным маслом, но и он вскоре кончился. О случившемся командир «Щ-402» сообщил командованию по радио. На помощь была направлена подводная лодка «К-21» (командир капитан 2 ранга Н. А. Лунин).

В практике боевой подготовки, и тем более в боевых условиях, передача топлива с лодки на лодку не отработывалась. Не было для этого и каких-либо специальных технических средств. Когда «К-21» прибыла в район встречи, командир понял, что подойти вплотную к дрейфующей лодке в условиях большой зыби будет непросто. Тем не менее благодаря морской выучке и умелым действиям швартовой команды эта задача была решена. Лодки стали борт к борту и закрепились швартовыми. Выведенный через рубочный люк «К-21» резиновый шланг был подключен к горловине топливной цистерны «Щ-402». Командир приказал усилить наблюдение за воздухом и водой. У орудий заняли свои места артиллерийские расчеты, у кнехтов встали матросы, готовые в экстренном случае обрубить швартовы. Было передано 15 т топлива. Обе лодки благополучно прибыли в Полярное.

Артиллерийский обстрел береговых объектов

Случаи артиллерийского обстрела береговых объектов подводными лодками были наиболее часты на Черноморском флоте, особенно в период оккупации Крыма. Это объяснялось тем, что шоссевые дороги, которыми пользовался противник, проходили вблизи берега и хорошо наблюдались с моря. Лодки неоднократно обнаруживали скопления войск и боевой техники врага. Крымские дороги на значительном протяжении проходили непосредственно у подножия гор, вследствие чего действия нашей бомбардировочной авиации были затруднены. Применение артиллерии надводных кораблей также в условиях преобладания в воздухе авиации противника представлялось делом сложным и опасным. Что же касается подводных лодок, то они, имея много шансов остаться незамеченными, подходили очень близко к берегу и, всплыв в ночное время, неожиданно открывали

оголь из артиллерийских орудий. Конечно, существенно ущерба лодки причинить не могли. Однако их действия вынуждали врага отвлекать силы с передовой линии: выставлять вдоль берега дополнительные посты наблюдения или размещать здесь свою артиллерию.

В условиях, когда противник не ожидал какого-либо противодействия с нашей стороны (подобные ситуации складывались иногда в начале войны), артиллерийский

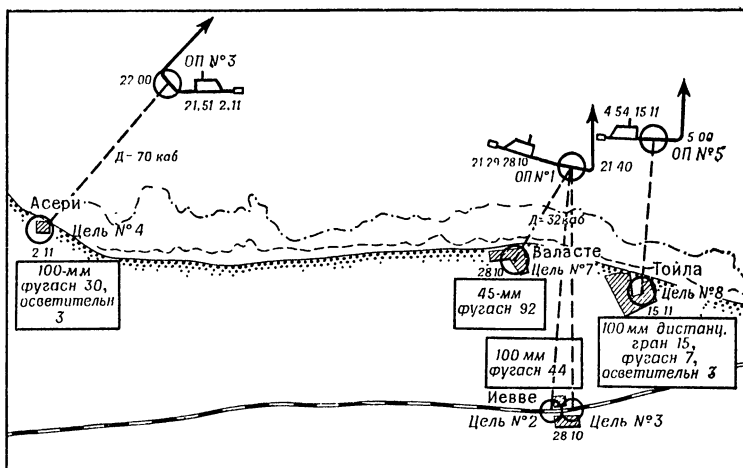


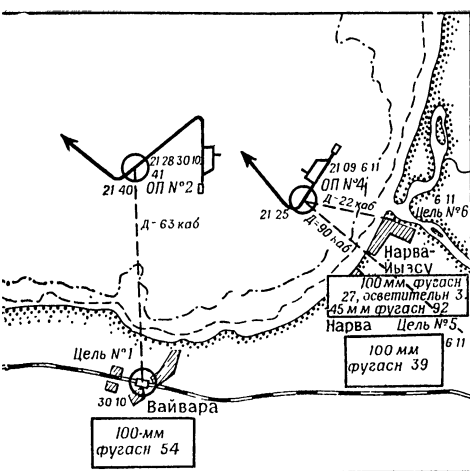
Рис. 26. Схема маневрирования подводной лодки «С-7» при объектах в районе Нарвы

обстрел проводился подводными лодками в целях достижения морального эффекта.

26 октября 1941 г. подводная лодка «С-31» (командир капитан-лейтенант И. Ф. Фартушный) применила артиллерию по скоплению вражеских войск на побережье Каркинитского залива. Стрельба велась из 100-мм орудия ночью вне видимости берегов. Исходными данными были место подводной лодки, пеленг на цель и дистанция до нее (77 каб), снятые с карты.

В течение, поября — декабря 1941 г. подводные лодки четыре раза использовали артиллерию по береговым объектам: дважды обстреливали занятый оккупантами п. Ялта и по одному разу — скопления войск противника в районе Алузки и под Севастополем. В период с 12 февраля по 15 марта 1942 г. с подобной задачей трижды

выходила в район Алушки подводная лодка «Л-23» (командовал лодкой командир дивизиона капитан 3 ранга Н. Д. Новиков). Одновременно с «Л-23» в районе Судака действовала подводная лодка «Л-5» (командир капитан-лейтенант А. С. Жданов). Ранее было замечено, что на западной окраине города противник ведет строительство укреплений вдоль береговой черты. Привлекало также внимание движение войск по дорогам Судака — Алушта,



артиллерийском обстреле военных
28 октября 1941 г.

Судака — м. Меганом. Лодка выполнила всего 11 стрельб, в том числе 8 дневных. Почти все дневные стрельбы проходили в условиях ответного огня береговых батарей, по «Л-23» не получила повреждений: она успевала сделать 10—20 выстрелов, прежде чем противнику удавалось пристреляться. При близком падении снарядов лодка производила срочное погружение и уходила из района стрельбы.

Всего в 1941—1942 гг. подводные лодки Черноморского флота

выполнили 18 артиллерийских стрельб. Пять боевых походов было совершено специально с этой целью.

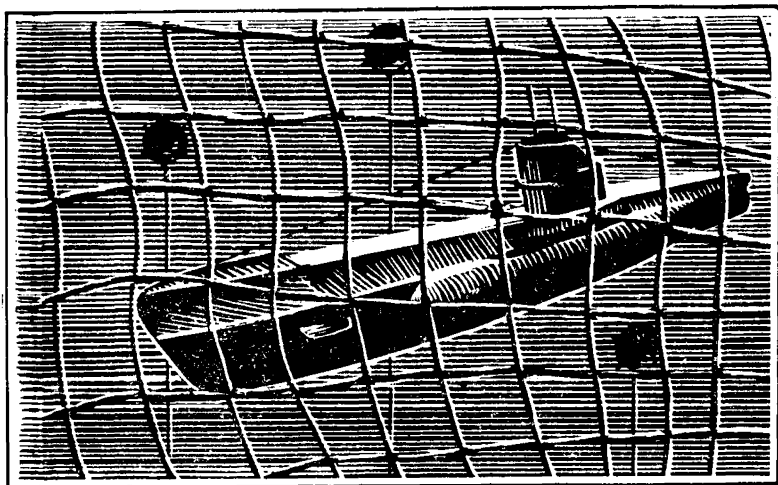
На Балтийском флоте в конце октября — начале ноября 1941 г. стрельбу по береговым объектам вела подводная лодка «С-7» (командир капитан-лейтенант С. П. Лисин) (рис. 26). В качестве целей служили железнодорожные станции Вайвара и Иевве, завод в Асери и военные склады в районе Нарвы. «С-7» была послана специально для обстрела, поэтому боезапас у нее был увеличен за счет приема снарядов в отсеки.

Из-за малой эффективности обстрелов побережья и неизбежного при этом отвлечения от главной задачи — борьбы с морскими перевозками начиная со второй половины 1942 г. такая задача перед подводными лодками не ставилась,



Глава 4

Преодоление подводными лодками противодействия сил и средств противолодочной обороны противника



ПРЕОДОЛЕНИЕ МИННЫХ ЗАГРЯЖДЕНИЙ

Среди боевых средств, применявшихся противником против советских подводных лодок, наибольшую опасность представляли мины (табл. 5). Они встречались лодкам, совершавшим плавание в надводном или подводном положении, практически на всех участках пути: при выходе из пунктов базирования, на переходе морем, в районах непосредственного выполнения боевой задачи, при возвращении в базу.

Распределение потерь советских подводных лодок в годы Великой Отечественной войны по видам боевого воздействия противника, %

Виды потерь	1941	1942	1943	1944	1945	1941—1945
От мин	24,4	25,5	6,7	1,1	—	57,7
От подводных кораблей	4,4	5,6	6,7	5,6	1,1	23,4
От подводных лодок	3,4	3,4	6,6	—	1,1	14,5
От авиации	—	2,1	1,2	—	1,1	4,4

Примечание. Данные имеют приблизительный характер, так как действительные причины гибели некоторых подводных лодок не установлены.

Районы, в которых приходилось действовать нашим лодкам, отличались, как правило, ограниченными размерами и малыми глубинами, что делало их удобными для применения минного оружия. Особенно характерно в этом отношении Балтийское море, и прежде всего Финский залив. Здесь, используя близость своих баз и мелководье, противник выставил огромное количество мин. Основная масса их была сосредоточена в наиболее узкой части залива, на линии о. Нарген — м. Порккала-Удд.

На Севере и на Черном море было выставлено меньше мин. Однако и здесь они представляли серьезную угрозу. Подводные лодки, долгое время находившиеся на позициях, по несколько раз пересекали линии минных заграждений. Вероятность подрыва была довольно высокой.

Для снижения минной опасности командованием ВМФ принимались самые различные организационные и технические меры: противоминное наблюдение, определение границ минных заграждений, продельвание в заграждениях безопасных проходов (фарватеров), проводка подводных лодок за тралами, размагничивание, установка на подводных лодках средств обнаружения мин (гидролокаторов) и отводящих устройств. Очень многое делалось для того, чтобы установить особенности и принцип действия каждого типа мин, а значит, и эффективные способы борьбы с ними. К этой работе привлекались лучшие наши специалисты, в том числе такие видные ученые, как И. В. Курчаев, А. П. Александров и др.

Наблюдение за акваторией позволяло обнаруживать постановки мин самолетами противника, обходить и ограждать опасные в минном отношении районы, более успешно вести траление. Правда, организовать его можно было только со своей территории (или с оказавшихся в тылу противника баз). Тем не менее оно давало определенный эффект: случаи подрыва лодок вблизи своего побережья были редки.

Большое значение имело размагничивание подводных лодок, которое в обязательном порядке проводилось перед выходом их в море. Каждая лодка имела специальный паспорт, в котором отмечалось состояние ее магнитного поля. Размагничивание, хорошо организованное в годы Великой Отечественной войны, спасло от гибели не одну подводную лодку.

К недостаткам в организации противоминной защиты подводных лодок можно отнести отсутствие на них средств обнаружения мин и надежных отводящих устройств. Разработанные в предвоенные годы и установленные на ряде лодок пневматические резаки, предназначенные для перерезания минарепов, оказались недостаточно надежными. Вскоре после начала войны вместо них стали устанавливать отводящие устройства. Для предотвращения контакта с антенными минами на лодках вдоль корпуса монтировались изолирующие пояса.

Командиры подводных лодок со своей стороны принимали различные меры безопасности. Готовясь к боевому походу, они изучали расположение и плотность заграждений, намечали курсы, глубины погружения и скорости лодки с таким расчетом, чтобы сделать наименьшей вероятность встречи с минами и подрыва на них. Курс лодки прокладывался по возможности перпендикулярно линии выставленных мин (или предполагаемому ее направлению). Глубина погружения выбиралась в зависимости от того, против каких классов кораблей предназначалось заграждение. Если мины были выставлены против надводных кораблей (следовательно, с малым заглублением), лодки держались ближе к грунту. Если могли встретиться донные мины, лодки шли, выдерживая безопасную глубину под килем. В северных морях можно было использовать такое природное явление, как приливы. Форсируя минные заграждения, лодки проходили над ними в надводном положении в период полной воды.

В случаях когда лодка касалась бортом мипрепа, выполнялся специальный маневр: останавливался двигатель того борта, со стороны которого произошло касание (чтобы не намотать мипреп на винт), и одновременно перекладывался руль в сторону коснувшегося борта (чтобы отвести корму от мины).

Если подводная лодка должна была форсировать мипное заграждение, расположение которого было известно, от командира требовалось точное знание своего места. Вследствие навигационных ошибок лодка могла оказаться за мипным заграждением раньше расчетного времени или выполнять маневр по форсированию преграды, фактически находясь в стороне от нее.

Принимавшиеся меры снижали мипную опасность, но не избавляли от нее.

24 марта 1943 г. подводная лодка Северного флота «М-174» (командир капитан-лейтенант И. Е. Сухорученко), следуя на глубине 15 м в районе Варангер-фьорда, попала на мипное поле противника. Взрывом в носовой части лодка была подброшена вверх с креном на левый борт и с быстро нарастающим дифферентом на корму. Тотчас погас свет, в первый отсек начала поступать вода. Сразу же была объявлена аварийная тревога, и личный состав, задраив переборки, включился в борьбу за живучесть. Лодка начала медленно погружаться. Дифферент на корму уменьшился до нуля и вскоре перешел на нос. Командир лодки дал малый задний, а затем средний ход. Дифферент продолжал нарастать. С увеличением глубины вода поступала во все большем количестве, водоотливные средства не справлялись с ее откачкой. На глубине 22 м вода в первом отсеке подошла к комингсу переборочной двери. Несмотря на опасность обнаружения (время было дневное), командир приказал продуть среднюю цистерну, после чего лодка всплыла на поверхность. Выйдя на мостик, командир убедился, что противника нет. Носовая оконечность лодки вплоть до торпедных аппаратов была почти совсем оторвана, а на легком корпусе лодки виднелось множество вмятип. Под дизелем в надводном положении лодка двинулась к своим берегам. Однако из-за нарушения центровки линии вала вскоре стал греться упорный подшипник. Его охлаждали на протяжении всего пути, часто меняя масло. Не встретив противника, «М-174» прибыла в базу. Командование высоко оценило действия экипажа в борьбе за живучесть подводной лодки.

28 сентября 1943 г. подводная лодка Черноморского флота «М-113» (командир капитан-лейтенант А. И. Стрижак), находясь на позиции в районе Евпатории, маневрировала в надводном положении. На мостике находились командир лодки, вахтенный офицер, сигнальщик. С учетом минной опасности был дополнительно выставлен наблюдатель. В 20 ч 10 мин сигнальщик заметил прямо по курсу темный предмет. Не успел командир подать команду на руль, как в районе носовой оконечности раздался сильный взрыв. Лодку подбросило с дифферентом на корму. Водяной столб обрушился на рубку, нос ушел в воду. Создалось впечатление, что лодка погружается. Командир объявил аварийную тревогу и приказал продуть воздухом главный балласт, задраить нижний рубочный люк, остановить дизель. Фактически «М-113» оставалась на плаву в надводном положении. Вскоре были установлены основные повреждения: носовая оконечность лодки оторвана (до носовых торпедных аппаратов), в первом отсеке пробоина, через которую поступает вода, погас свет. Личный состав приступил к борьбе за живучесть, одновременно уточняя объем повреждений. Оказалось, что основные источники движения — дизель, гребной электродвигатель и аккумуляторная батарея серьезных повреждений не получили. Вскоре было восстановлено освещение и командиру доложили о готовности дизеля к пуску. Считая дальнейшее пребывание на позиции невозможным, командир решил следовать в базу.

После пуска дизеля неожиданно стали слышны удары по корпусу. Шум создавали обломки носовой оконечности легкого корпуса, зацепившиеся за антенные тросы. Застопорили ход и обрубили тросы. При более тщательном осмотре лодки выяснилось, что нарушение герметичности прочного корпуса произошло только в первом отсеке (здесь же были обнаружены наибольшие повреждения систем и механизмов). Вышли из строя радиоприемник, гирокомпас, шумопеленгатор и ряд других приборов.

Около 23 ч удалось восстановить радиопередатчик, и командир лодки доложил командованию о случившемся. После выявления полного объема повреждений и проведения некоторых восстановительных работ было решено проверить возможность погружения. Лодка осторожно опустилась до глубины 15 м. Поступление воды в первый отсек несколько увеличилось, но водоотливные средства успевали ее откачивать. Пользуясь возможностью погру-

жаться, лодка находилась под водой без хода, а ночью всплывала и малым ходом (до 5 уз) продолжала движение. 30 сентября, когда стал ближе свой берег, командир решил, что можно идти в надводном положении и в светлое время суток, обеспечив готовность к немедленному погружению.

2 октября удалось определить свое место по Солнцу. Во второй половине дня были встречены два неопознанных корабля, и лодка быстро ушла под воду. На другой день — вновь срочное погружение: опасность исходила от всплывшей невдалеке вражеской подводной лодки. Утром 4 октября «М-113» прибыла в базу.

После технического осмотра лодки было установлено, что она подорвалась на гальвано-ударной mine (об этом свидетельствовали осколки, найденные в надстройке). По оценке командования, личный состав проявил большое мужество и высокое мастерство в борьбе за живучесть своего корабля.

С установкой на подводных лодках гидролокаторов появилась возможность не только обнаруживать якорные мины, но и уклоняться от них. Случаи подрывов на минах стали реже. В августе 1943 г. успешно уклонилась от мин подводная лодка Северного флота «Л-15» (командир капитан 3 ранга В. И. Комаров). В сентябре того же года действовавшая в Варангер-фьорде подводная лодка «Щ-404» (командир капитан-лейтенант Г. Ф. Макаренко) четырнадцать раз удачно уклонялась от мин. Успешно использовали гидролокаторы многие командиры подводных лодок.

ПРЕОДОЛЕНИЕ СЕТЕВЫХ ЗАГРАЖДЕНИЙ

Сетевые заграждения, как и минные, подводные лодки форсировали либо в подводном положении, пробираясь на предельной глубине, либо в надводном, пользуясь полной водой в тех местах, где есть приливы. В случае попадания в сеть считалось целесообразным отрываться от нее, дав задний ход. Эффект достигался также дополнительным приемом воды в посовые цистерны. Если это не помогало, рекомендовалось всплыть в надводное положение и освободиться от сети силами личного состава.

30 сентября 1941 г. при проникновении в Бёк-фьорд подводная лодка Северного флота «М-176» (командир ка-

питап-лейтенант И. Л. Бопдаревич) наткнулась на противолодочную сеть. Дав задний ход, лодка легко освободилась от нее.

В том же году 2 октября подводная лодка Северного флота «М-171» (командир капитап-лейтенант В. Г. Стариков) благополучно проникла в гав. Линахамари и успешно атаковала стоявший там транспорт. На обратном пути командир несколько изменил маршрут. Перед самым выходом из гавани лодка вдруг испытала мягкий толчок, после чего стал быстро нарастать дифферент на корму. Был застопорен двигатель. Дифферент начал отходить, однако при следующей попытке дать ход он вновь увеличился. Стало очевидно, что лодка наткнулась на заградительную сеть. Командир решил преодолеть ее, погружившись на максимальную глубину. Маневр успеха не имел, так как сеть располагалась до самого грунта. Вскоре на лодке услышали шумы винтов сторожевых катеров, затем начали рваться глубинные бомбы. Судя по тому, что взрывы слышались вдали от лодки, противник не знал ее точного места. Командир предпринял попытку прорвать сеть на самом полном ходу. Однако, как только заработали винты, лодка с дифферентом на корму начала всплывать. Маневр опять оказался неудачным. Тогда был дан полный ход назад. Дифферент на корму стал расти, корпус дрожал от работавших винтов. В какой-то момент лодка испытала толчок, как будто державшие ее тросы лопнули. Дифферент стал отходить, и это свидетельствовало о том, что «М-171» удалось оторваться от сети. Зная, что наступил момент полной воды, командир решил попытаться пройти над сетевым заграждением на минимально возможной глубине с опущенным перископом. Это было рискованно. Не исключалось, что лодке придется всплыть в надводное положение и вступить в артиллерийский бой с кораблями противника. Подвсплыв до глубины 6 м, лодка дала ход 3 уз и благополучно преодолела линию заграждения. Теперь можно было поспешить к выходу из залива. Позади были слышны взрывы глубинных бомб, но вскоре они прекратились.

22 сентября 1942 г. подводная лодка Балтийского флота «С-12» (командир капитап 3 ранга В. А. Тураев), находясь севернее м. Юмиданина, следовала на боевую позицию в подводном положении. Глубина погружения — 35 м, скорость — 3 уз, работали оба гребных электродвигателя. Неожиданно последовал толчок и начал нара-

стать дифферент на нос. Лодку стало уводить в сторону, за обшивкой послышался металлический скрежет. Считая, что препятствием служит заградительная сеть, командир приказал дать задний ход. Теперь важно было выровнять дифферент и удержать лодку на обратном курсе. Однако сделать этого не удалось — корма быстро уходила влево. Опасаясь, что после разворота сеть наматается на винты, командир пустил гребные электродвигатели вздрай.

Вскоре над лодкой раздался взрыв, за ним — другой. Их сила была небольшой, и лодка повреждений не получила. По-видимому, сработали подрывные патроны на сети. «С-12» легла на грунт, но сверху по-прежнему слышался металлический скрежет. Командир решил еще раз попытаться отойти задним ходом, осторожно продвигаясь в сторону с большими глубинами. На этот раз маневр прошел успешно. Удалось восстановить управляемость лодки, прекратились забортные шумы. «С-12» включила электромоторы и начала отход от сети.

На Черном море противник противолодочных сетей не ставил.

ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ КОРАБЛЕЙ

Встречи подводных лодок с противолодочными кораблями были частым явлением. Они происходили на переходе морем, при атаках конвоев, вблизи военно-морских баз и у побережья противника.

При обнаружении противолодочных кораблей на маршрутах следования в районы боевых действий лодки стремились разойтись с ними на безопасном расстоянии и, если это удавалось, продолжали движение. Иначе приходилось действовать при атаках конвоев. Здесь противолодочные корабли располагались на пути к объекту атаки, и лодки вынуждены были идти на сближение с ними. Прорываясь к цели, лодки либо пересекали линию охранения между двумя ближайшими конвойными кораблями, либо подныривали под один из кораблей. Оба способа требовали от командиров лодок большого искусства. В первом случае нужно было часто поднимать перископ и вести наблюдение за движением кораблей, что снижало скрытность атаки, во втором случае — настолько точно рассчитать маневр подныривания, чтобы при всплытии под перископ не

попасть под таранный удар одного из кораблей охранения.

Как правило, командиры лодок действовали первым способом. Накопив опыт в использовании гидроакустики, они стали осуществлять прорыв охранения на глубине, ориентируясь по акустическим пеленгам. Появление на лодках гидролокаторов позволило шире применять второй способ прорыва.

Сближение с целью почти всегда удавалось выполнить в условиях скрытности. Если лодка обнаруживала себя, то в основном лишь в момент выпуска торпед, так как при этом на поверхность вырывался воздушный пузырь или оголялась часть лодки (которую трудно было удержать на глубине в момент залпа). Такое положение было характерно для начала войны, когда лодки не имели систем беспузырной торпедной стрельбы (БТС), а торпеды оставляли след. С появлением систем БТС и бесследных электрических торпед зрительное обнаружение подводных лодок во время торпедной атаки стало редким явлением.

Прорыв охранения при атаке конвоя подводными лодками осуществлялся, как правило, с фланга и лишь в отдельных случаях — с головы конвоя. Случаи эти, конечно, носили вынужденный характер. Атака с носовых курсовых углов конвоев не давала лодке ощутимых преимуществ и вместе с тем усложняла ее маневрирование. Она выполнялась лишь при условии, что подводная лодка в момент обнаружения противника оказывалась на острых курсовых углах и короткой дистанции до цели.

После атаки подводные лодки обычно стремились как можно скорее оторваться от конвоя. Для этого, приведя корабли противника на кормовые курсовые углы, они увеличивали ход и глубину погружения. Иногда, вместо того чтобы сразу же покинуть место атаки, лодка подныривала под атакованный транспорт, выходила на противоположный борт конвоя и лишь после этого отрывалась от него. Такой вариант был возможен потому, что корабли охранения из опасения повредить свои суда не сбрасывали глубинные бомбы внутри конвоя.

Подобным образом действовала подводная лодка «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедрип). 10 апреля 1943 г. она обнаружила конвой противника и начала сближение с ним. Незадолго до выпуска торпед «С-56» была обнаружена кораблями охранения, которые атаковали ее глубинными бомбами. Однако командир лод-

ки от атаки не отказался. Увеличив ход и глубину погружения, он продолжал сближаться с транспортами. Пока корабли охранения сбрасывали бомбы в месте обнаружения лодки, Щедрин вывел ее на противоположный борт конвоя и, всплыв на перископную глубину, успешно атаковал противника. В итоге один из транспортов конвоя был уничтожен.

Основным оружием, которое противолодочные корабли противника использовали в борьбе с нашими подводными лодками, были глубинные бомбы — большие типа WBD и малые типа WBF¹. Большие бомбы имели заряд 135 кг и устанавливались на различную глубину взрыва от 25 до 120 м, малые бомбы имели заряд 32 кг и устанавливались на глубину взрыва от 15 до 75 м. Наиболее часто глубина взрыва устанавливалась в диапазоне 25—70 м.

При обнаружении подводной лодки противник начинал преследование, которое нередко длилось часами. При этом сбрасывалось до нескольких сот бомб. Так, однажды на подводную лодку «К-22» было сброшено более 190 глубинных бомб, а преследование продолжалось около пяти часов. На «М-172» за четыре часа было сброшено 320 глубинных бомб. «Щ-422» преследовалась три часа, и на нее было сброшено 360 бомб. Особенно длительно, в течение трех суток, преследовалась подводная лодка Черноморского флота «Д-4», уходящая из осажденного Севастополя. Корабли противника сбросили на нее около 800 бомб.

Нередко подводные лодки избирали активную форму борьбы с противолодочными кораблями противника, используя для этого торпедное и артиллерийское оружие. Торпедное оружие применялось против эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и тральщиков, артиллерия — против более мелких кораблей. Как правило, торпедные атаки выполнялись в случаях, когда противолодочные корабли шли самостоятельно, вне конвоя. Если же корабли следовали в составе охранения, подводные лодки не тратили на них торпеды, берегли для атак транспортов. Всего за войну советские подводные лодки уничтожили и повредили торпедами более 30 противолодочных кораблей противника.

Использование артиллерийского оружия в борьбе с

¹ Кроме бомб немецкого производства противник располагал некоторым количеством итальянских и английских глубинных бомб.

противолодочными кораблями противника наиболее широко практиковалось на Северном флоте.

Первый артиллерийский бой с противолодочными кораблями провела подводная лодка «К-3». 3 декабря 1943 г., осуществляя поиск противника в районе Гаммерфеста, «К-3» (командир капитан-лейтенант К. И. Малафеев, на

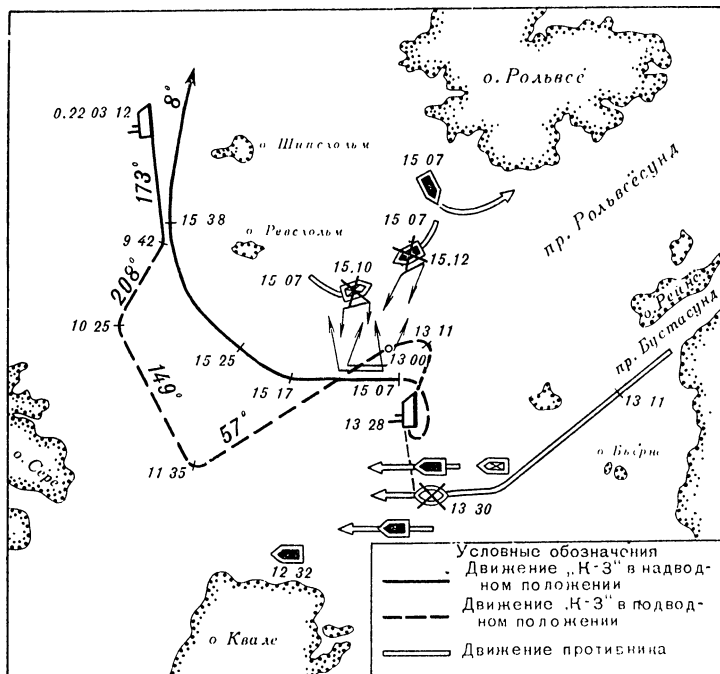


Рис. 27. Схема маневрирования подводной лодки «К-3» в артиллерийском бою с противолодочными кораблями противника 3 декабря 1941 г.

борту командир дивизиона капитан 2 ранга М. И. Гаджиев) обнаружила мотобот противника, шедший из пр. Бустасунд (рис. 27). Как выяснилось вскоре, он находился впереди конвоя, выполняя функции дозора. Командир лодки решил пропустить мотобот и продолжать движение прежним курсом. В 13 ч 11 мин был обнаружен следовавший за мотоботом транспорт в охранении сторожевого корабля и двух сторожевых катеров. Первый катер располагался впереди по курсу транспорта, второй — на правом траверзе, а сторожевой корабль — на кормовом кур-

совом угле правого борта. Определив дистанцию до конвоя и его скорость (30 каб и 8 уз), командир решил атаковать транспорт четырьмя торпедами с временным интервалом 9 с. Подводная лодка легла на боевой курс и, сблизившись с целью до 12 каб, произвела залп. Через 2 мин 20 с раздался два мощных взрыва.

Сразу же после выпуска торпед командир приказал пачать погружение. Когда глубина достигла 20 м, слышались близкие взрывы глубинных бомб. Лодка легла на грунт. Акустик отчетливо прослушивал шумы винтов атакующих кораблей. Сбросив бомбы, они отходили от подводной лодки, стопорили ход и начинали новую атаку. От сильных взрывов лодку часто подбрасывало, внутрь прочного корпуса начала поступать вода. Однако пускать водоотливные средства командир не решался: их могли услышать вражеские гидроакустики.

Судя по характеру бомбометания, противник довольно точно определил местонахождение подводной лодки. Дальнейшее пребывание на грунте становилось опасным. По предложению командира дивизиона было принято решение всплыть в надводное положение и вступить в артиллерийский бой с противником. Готовясь к всплытию, командир «К-3» объявил артиллерийскую тревогу и приказал приготовить дизели, чтобы дать полный ход сразу же после всплытия в позиционное положение. Как только рубка лодки показалась из воды (15.07), сторожевой корабль и катера, находившиеся на дистанции 25—30 каб, открыли стрельбу из крупнокалиберных пулеметов. «К-3» ответила артиллерийским огнем из 100-мм орудий по сторожевому кораблю и из 45-мм орудий по катерам.

Первые снаряды легли по курсу идущего на лодку сторожевого корабля, который сразу же повернул влево и правым бортом открыл огонь по лодке из двух пушек. Пристрелялся он не успел, так как с пятого выстрела лодки получил попадание в корму, взорвался и мгновенно затонул. По характеру взрыва можно было судить, что снаряд попал в запас глубинных бомб. Один из катеров направился к месту взрыва корабля, но получил прямое попадание 100-мм снаряда и за несколько секунд затонул. Другой катер, оценив обстановку, повернул к пр. Рольвёсёунд и вскоре скрылся из виду. Лодка, не преследуемая противником, полным ходом направилась в открытое море. За ней тянулся широкий шлейф соляра, вытекавшего из межбортовых топливных цистерн.

Артиллерийский бой подводная лодка «К-3» провела блестяще, а главное, без потерь личного состава. За короткий отрезок времени торпедно-артиллерийским ударом был почти полностью уничтожен конвой противника (транспорт и два корабля охранения). Большую роль при этом сыграли решительность командира лодки, внезапность атаки, а также смелость и мастерство артиллеристов. Подводники могли убедиться, что в определенных условиях применение артиллерии дает возможность не только спасти лодку, но и добиться победы над противником.

12 мая 1942 г. подводная лодка «К-23» (командир капитан 3 ранга Л. С. Потапов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга М. И. Гаджиев) обнаружила и атаковала конвой противника. После атаки она подверглась длительному преследованию. Бомбы все чаще рвались вблизи лодки. Возможно, лодку демаскировал соляр, вытекавший из поврежденных топливных цистерн. Это предположение заставило Потапова и Гаджиева всплыть, чтобы оторваться от противника, прикрываясь артиллерийским огнем. Обстановка складывалась аналогично случаю с «К-3», но на этот раз успех был на стороне противника. Лодка успела передать радиограмму: «Имею повреждения». Штаб флота приказал ей немедленно возвращаться. Однако «К-23» в базу не вернулась. Гибель лодки сыграла определенную роль в утверждении мнения, что артиллерийское оружие должно применяться лишь в крайнем случае или при встрече с одиночным, слабо вооруженным кораблем противника.

При уклонении от преследования противолодочных кораблей нередко с успехом применялась покладка подводной лодки на грунт. Однако этот прием также не всегда был приемлем.

Вечером 23 августа 1942 г. подводная лодка Черноморского флота «М-36» (командир старший лейтенант В. И. Комаров), находясь на позиции в районе Бургаса, обнаружила два транспорта в сопровождении трех кораблей. Видимость была хорошая, состояние моря — штиль. Командир лодки выбрал в качестве цели наиболее крупный транспорт и с дистанции 3 каб выпустил по нему две торпеды. Через четверть минуты на лодке услышали два сильных взрыва. Сразу же после атаки выполнили срочное погружение и увеличили ход. Однако один из кораблей охранения (канонерская лодка «Гикулеску») заметил лодку и на полном ходу атаковал ее глубинными бомбами.

Приняв дополнительный балласт, «М-36» опустилась на грунт (глубина оказалась всего 12 м). Командир лодки остановил гребные электродвигатели. Бомбы рвались так близко, что вскоре появились повреждения, в шестой отсеке стала поступать вода. Личный состав, применяя аварийные инструменты и материалы, начал борьбу за живучесть лодки. Водоотливные средства не пускались и противодействие не создавалось из опасения, что воздух будет выходить на поверхность, а водоотливные средства создадут шум. Это могло демаскировать лодку. Через 20 мин вода в шестом отсеке затопила гребной электродвигатель и трюмную помпу. Командир лодки приказал пустить турбонасос на осушение, но вскоре последовала новая серия разрывов глубинных бомб и турбонасос пришлось остановить. Количество воды в лодке продолжало увеличиваться. Дальнейшее пребывание на грунте могло привести к гибели лодки, поэтому командир принял решение всплыть в надводное положение и вступить в артиллерийский бой с противником. В центральном посту были собраны артиллерийский расчет и несколько человек с гранатами, пистолетами и пулеметом. Когда командир открыл верхний рубочный люк, тишина поразила его. Ни одного корабля не было видно. На воде плавали доски, ящики, двери и спасательный круг с потопленного «М-36» транспорта «Анкара». Примерно через 2 ч удалось запустить дизель, и лодка начала медленно отходить на восток. 26 августа она прибыла в базу.

10 августа 1941 г. подводная лодка Балтийского флота «С-4» (командир капитан 3 ранга Д. С. Абросимов), находясь на позиции в районе Либавы, обнаружила в перископ танкер и транспорт противника, шедшие в охранении трех тральщиков и нескольких сторожевых катеров. Оба судна были в полном грузу. Погода благоприятствовала атаке: море 3—4 балла, видимость 30—40 каб. Командир лодки выбрал в качестве цели танкер и, сблизившись с ним до 4 каб, дал залп двумя торпедами. Через 2 мин на лодке услышали двойной взрыв, который расценили как попадание торпед в цель. В момент залпа рубка оказалась из воды и была замечена противником. Абросимов скоординировал срочное погружение, и лодка легла на грунт на глубине 22 м. Были выключены все работавшие механизмы. В наступившей тишине ясно слышались шумы приближавшихся катеров.

В результате первых шести взрывов крышки входных

люков стали пропускать воду, частично вышло из строя освещение. После очередной атаки (пять взрывов) последовали новые повреждения в сети освещения. Пока основные системы были исправны, командир лодки решил дожидаться наступления ночи и, всплыв в надводное положение, уйти из района атаки. Однако в 22 ч последовали новые сильные взрывы. Лодку подбросило и ударило о грунт так, что слышен был треск корпуса в носовой части. Бомбежка продолжалась с перерывами до 23 ч 30 мин. В центральном посту погас свет, через отжатую взрывной волной крышку рубочного люка начала поступать вода. Однако серьезных повреждений лодка не получила, ее корпус выдержал все удары.

Сбросив боезапас глубинных бомб, один из катеров вновь подошел к месту, где находилась «С-4». На этот раз противник периодически стопорил ход и постукивал металлическим предметом по корпусу лодки (видимо, уточнял ее положение с помощью ручного лота). Около 24 ч забортные шумы стихли. Не исключалась возможность, что катера сочли лодку уничтоженной и ушли. Подождав с полчаса, командир решил всплыть в надводное положение. Готовясь к бою, артиллерийский расчет собрался в центральном посту, личный состав получил гранаты, автоматы, пистолеты. На случай неудачного исхода боя лодка была подготовлена к взрыву.

Когда люк был отдраен, командир, а за ним и все назначенные к бою убедились, что корабли противника действительно ушли. Только у носа лодки и у кормы были оставлены светящиеся буи да возле рубки из воды торчала деревянная крестовина. Вдалеке под берегом виднелись силуэты двух малых кораблей. С юга в направлении на лодку шел еще один корабль. Дав ход гребными электродвигателями, командир привел его за корму. Как только были пущены дизели, «С-4» на полной скорости стала уходить из района атаки. Противник не преследовал лодку, она благополучно возвратилась в базу.

Экипажи «М-36» и «С-4», оказавшись в исключительно сложных условиях, проявили стойкость, действовали четко, уверенно. В наиболее критический момент (при всплытии) моряки все до одного решили вступить в неравный бой с противником. Большую роль сыграло соблюдение мер пумомаскировки. В обоих случаях введенный в заблуждение противник прекратил атаки подводных лодок, считая их уничтоженными.

22 сентября 1942 г. подводная лодка Балтийского флота «С-12» (командир капитан 3 ранга В. А. Тураев), находясь в районе б-ки Калбодагруд, обнаружила шум винтов группы противолодочных кораблей противника. Вскоре возле лодки раздалось два сильных взрыва с интервалом в несколько секунд, затем последовало еще два таких же взрыва. Стало ясно, что лодка обнаружена. Командир лодки начал маневрирование на зигзаге с целью затруднить противнику бомбометание. Однако бомбы продолжали рваться вблизи лодки. Глубины в этом районе были небольшие — от 40 до 45 м. Лишь в одном месте на карте отмечалось 60 м. Предположив, что противник установил бомбы на взрыв с расчетом на среднюю глубину в районе, командир направил лодку к впадине. Там она легла на грунт. Расчет оказался верным. Несмотря на то что атаки кораблей продолжались более двух часов (были ясно слышны взрывы бомб и удары осколков по корпусу), лодка благодаря своему удачному положению серьезных повреждений не получила.

В ряде случаев подводные лодки уклонялись от преследования, двигаясь толчками, меняя курс или стопоря ход в момент остановки противолодочных кораблей для прослушивания шумов. Такой прием применялся успешно на начальном этапе войны, когда на кораблях стояли шумопеленгаторные установки. С появлением гидролокаторов эффективность уклонения маневрированием заметно снизилась.

Несмотря на частые встречи с противолодочными кораблями и огромное количество сброшенных на наши лодки глубинных бомб, потери от них составили 23,4%. Это служит подтверждением высоких боевых качеств наших подводных кораблей, прекрасной подготовки экипажей и тактического мастерства командного состава.

БОРЬБА С ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ

Количество подводных лодок противника, действовавших против наших подводных лодок, было относительно невелико. Поэтому борьба с подводными лодками противника как самостоятельная задача нашим лодкам не ставилась. Она рассматривалась в качестве попутной при решении главной задачи — борьбы с морскими перевозками противника.

При встрече с фашистскими лодками командиры наших подводных лодок стремились сразу же атаковать их торпедами, а если это не удавалось, производили маневр уклонения — уходили на глубину или меняли курс. В большинстве случаев лодки обнаруживались в надводном положении. При этом продолжительность боевого соприкосновения была кратковременной, так как встречи происходили обычно ночью на малых дистанциях. Выполнить торпедную атаку в подобных условиях было очень сложно.

В ночь на 11 августа 1941 г. подводная лодка Балтийского флота «Щ-307» (командир капитан-лейтенант Н. И. Петров), следуя под дизелями в надводном положении, обнаружила сирова по корме на дистанции 6 каб всплывающую подводную лодку противника. Командир «Щ-307» развернул свою лодку кормовыми аппаратами на лодку противника и через 2 мин, сразу же по готовности торпедных аппаратов, выпустил по ней две торпеды. Одна торпеда попала в цель, и вражеская лодка тотчас же затонула.

Подлинный бой с подводной лодкой противника провела 28 мая 1942 г. лодка Северного флота «М-176» (командир капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич). Находясь в надводном положении, «М-176» обнаружила в 90 каб лодку противника, также шедшую в надводном положении. Наша лодка погрузилась и начала маневрирование для выхода в торпедную атаку. Лодка противника тоже погрузилась, но вскоре был услышан шум ее винтов и в перископ замечен бурун от перископа. «М-176» ушла на глубину 45 м и привела противника за корму. Часа через три акустик услышал шипение воздуха, похожее на продувание цистерн всплывающей лодки. Командир по полученным от акустика пеленгам развернулся для атаки и всплыл под перископ. На дистанции 12 каб была видна лодка противника, находившаяся в надводном положении. Сблизившись с ней до 8 каб, командир «М-176» выпустил две торпеды. Через минуту на «М-176» слышали глухой взрыв, который был оценен как взрыв торпеды. В дальнейшем шум винтов неприятельской подводной лодки не прослушивался.

28 августа 1943 г. подводная лодка Северного флота «С-101» (командир капитан-лейтенант Е. Н. Трофимов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга П. И. Егоров), следуя в районе м. Желания на перископной глубине, услышала шум винтов неизвестного корабля. Коман-

дир лодки поднял перископ, но ничего не увидел — шел спешный заряд. При очередном подъеме перископа наблюдение вел командир дивизиона капитан 2 ранга П. И. Егоров. Ему удалось рассмотреть очертания рубки вражеской подводной лодки, шедшей в надводном положении. Не отходя от перископа, Егоров начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Когда дистанция сократилась до 6 каб, лодка произвела трехторпедный залп из носовых торпедных аппаратов. Спустя 50 с раздался сильный взрыв. В перископ было видно, как высоко взметнулся над фашистской лодкой огромный водяной столб. Через 6 мин «С-101» всплыла в позиционное положение. На мостик вышли командир дивизиона, командир лодки, вахтенный офицер. Перед ними на поверхности моря расплзлось огромное масляное пятно, в котором плавали предметы с потопленной подводной лодки.

В заключение следует, по-видимому, подчеркнуть роль наблюдения с подводной лодки за внешней обстановкой. Практика показала, что при встрече двух подводных кораблей больше шансов на победу имеет та лодка, которая раньше обнаружила противника.

ФОРСИРОВАНИЕ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ РУБЕЖЕЙ

Противолодочные рубежи, т. е. системы эшелонированных по глубине минно-сетевых заграждений, средств обнаружения и противолодочных сил, обычно развертывались в проливах или узкостях, через которые должны были следовать наши подводные лодки. По сложности навигационной обстановки, по насыщенности противолодочными силами и средствами самыми мощными были гогландский и нарген-порккалауддский рубежи, блокировавшие восточную часть Финского залива.

Рубеж, перекрывавший залив по линии о. Вигрунд — о. Большой Тютерс — о. Гогланд, состоял из антенных, донных и якорных магнитных мин, поставленных ярусами по всей глубине, широкой системы постов наблюдения и связи, прожекторных установок и береговых батарей, расположенных на островах.

Другой, главный, рубеж гитлеровцы развернули между о. Нарген и м. Порккала-Удд. Глубина залива здесь составляет 25—60 м и только в одном месте достигает 80 м,

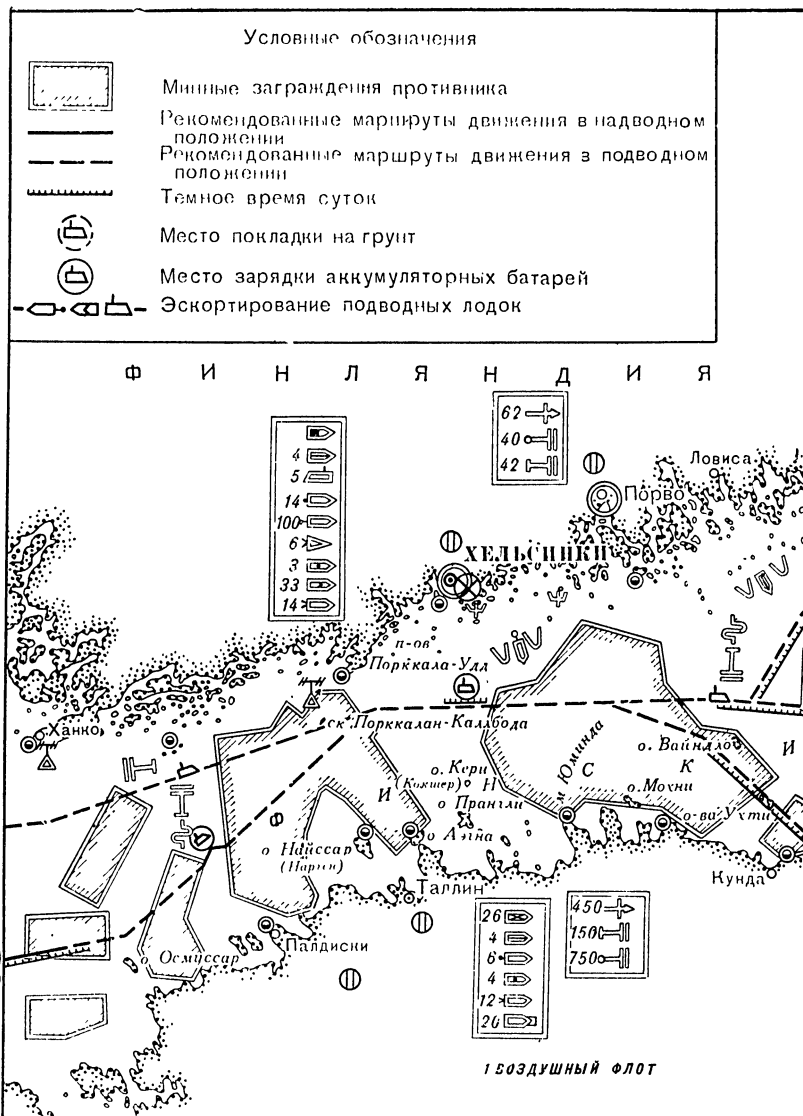
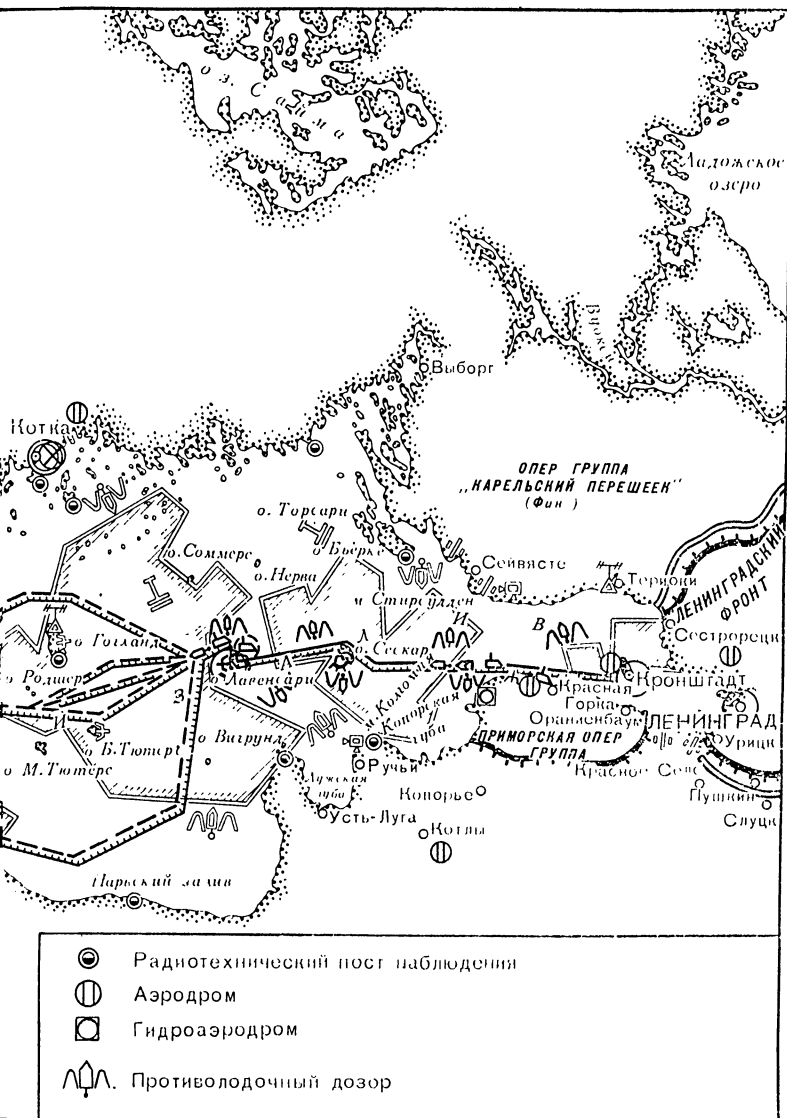


Рис. 28. Схема форсирования подводными лодками Балтийско



го флота противолодочных рубежей в Финском заливе в 1942 г.

ширина — 20 миль. Основным препятствием для лодок служила двухрядная подвешенная к многочисленным поплавкам и поставленная на тяжелые якоря стальная сеть. Отдельные секции ее длиной до 250 м и высотой до 40—70 м перегораживали весь залив от южного до северного побережья.

К концу апреля 1943 г. на рубеже было выставлено 8,5 тыс. мин, в том числе 560 донных магнитных, 1360 якорных магнитных и почти 6,5 тыс. контактных. В районе п-ова Порккала-Удд пачала работать шумопеленгаторная станция. Вдоль рубежа патрулировали противолодочные корабли и катера противника.

Преодоление пути к Балтийскому морю осуществлялось поэтапно. Первый этап включал часть пути от Ленинграда до Кронштадта, второй — от Кронштадта до о. Лавенсари, третий — от о. Лавенсари до устья Финского залива (рис. 28).

Из Ленинграда подводные лодки, сопровождаемые катерами, следовали в надводном положении по специально оборудованному фарватеру вдоль северного побережья Невской губы. Район отличался малыми глубинами, и лодки шли с уменьшенным запасом топлива и торпед (окончательное их снаряжение производилось в Кронштадте). Наибольшую опасность здесь представляли мины и береговые батареи в районе Стрельны. На случай если лодки попадут под артиллерийский огонь противника, предусматривалась контрбатарейная стрельба силами береговой обороны флота (в отдельных случаях и артиллерии фронта).

На мелководном участке пути от Кронштадта до Шепелевского маяка подводные лодки следовали в надводном положении за тральщиками или в сопровождении малых охотников. С выходом на большие глубины они продолжали путь в подводном положении самостоятельно.

С о. Лавенсари лодки выходили с наступлением вечерних сумерек. Сопровождаемые малыми охотниками, они шли на запад две-три мили в надводном положении, а затем погружались и следовали дальше рекомендованными курсами самостоятельно. Для преодоления участков повышенной опасности штабом бригады подводных лодок было разработано несколько маршрутов движения. Командиры дивизионов или подводных лодок могли предложить свои варианты, но в каждом случае требовалось их утверждение командованием бригады.

Гогландский рубеж форсировался в трех направлениях. Первый маршрут проходил между островами Вигрунд и Большой Тютерс, второй — между б-кой Викала и о. Гогланд, третий — к северу от о. Гогланд.

На западном гогландском плесе лодки пополняли энергозапас аккумуляторных батарей. Далее путь следования лежал вдоль опушки финских шхер до м-ка Порккалан-Каллбода, где еще раз подзаряжались аккумуляторы. Дальнейший маршрут был разработан в двух вариантах. Одним вариантом предусматривалось, что лодки на глубине пройдут опасный район, лягут на грунт в районе о. Оденсхольм (Осмуссар), а с наступлением темноты всплывут в надводное положение и выйдут по фарватеру в Балтийское море. Согласно другому варианту лодки должны были в подводном положении пройти вдоль опушки финских шхер за меридиан п-ва Ханко до б-ки Олег. Отсюда им предстояло продолжить путь в район боевых действий в надводном положении.

На каждый боевой поход командиру лодки давалась инструкция, в которой определялась боевая задача, приводились последние данные об обстановке на переходе морем и в районе боевых действий, кратко излагались рекомендованные способы выполнения боевой задачи.

7 мая 1943 г. в боевой поход вышла подводная лодка «Щ-303» (командир капитан 3 ранга И. В. Травкин). Она должна была прорваться через вражеские заграждения у о. Гогланд, а затем проложить другим лодкам путь через нарген-порккалауддский рубеж в Балтийское море. Через два дня лодка прибыла на о. Лавенсари, а еще через два — приступила к выполнению задания. Гогландский рубеж «Щ-303» форсировала в Нарвском заливе. Командир стремился пересечь его по наиболее выгодным глубинам. Лодка шла, прижимаясь к грунту, только на одном электродвигателе. Скорость была минимальная — 2 уз. Хорошо слышимый скрежет минрепов о корпус говорил о том, что мины совсем рядом. Только благодаря очень осторожному маневрированию удалось благополучно преодолеть минное поле.

В ночь на 14 мая подзарядили аккумуляторную батарею и в подводном положении двинулись дальше на запад. На подходе к нарген-порккалауддскому рубежу примерно к северу от б-ки Усадалик были обнаружены противолодочные корабли. Командир решил произвести разведку

всего района и прошел его с юга на север, наблюдая в перископ.

С наступлением темноты приступили к прорыву сетевых заграждений. Глубина — предельная, ход — минимальный. В шести милях севернее о. Нарген акустик услышал прямо по носу периодически повторявшийся металлический звон. Такой звук могла издавать при сильной волне стальная противолодочная сеть. Следовательно, она была совсем рядом. Застопорили ход. Посоветовавшись со штурманом и помощником командира, Травкин принял решение продолжать попытки прорваться через заграждение. Дали самый малый ход на курсе 230°. Через 10 мин лодка вдруг перестала слушаться горизонтальных рулей, а через несколько секунд в районе первого отсека послышался металлический скрежет. Лодка словно уперлась носом в упругое препятствие. Скоро она начала самопроизвольно разворачиваться влево, дифферент при этом увеличился. Застопорили гребные электродвигатели и дали задний ход. После этого послышался шум от сотрясения антенных стоек. Вскоре все стихло. Дифферент отошел. «Щ-303», освободившись от сети, вновь стала управляемой.

Увеличили глубину, взяли курс 280° и попытались пройти под сетью. Через четверть часа нос лодки вновь оказался в тросах заграждения. Решили оторваться ходом назад, изменяя дифферент то на нос, то на корму. В это время за бортом в районе первого отсека раздался взрыв, но подводная лодка повреждений не получила (очевидно, взорвался сетевой патрон). Почти сразу же акустик доложил о приближении противолодочных кораблей. Ситуация стала еще более опасной, так как сеть прочно держала лодку на месте. Дали самый полный ход назад, но он лишь вызвал сильную вибрацию корпуса, появился дифферент на нос. Был принят дополнительный балласт в кормовую дифферентную цистерну. Неожиданно вибрация прекратилась, дифферент уменьшился и «Щ-303» оторвалась от сети.

Развернувшись на курс 170°, прошли вдоль заграждения и через 45 мин повернули на запад в расчете пройти в том месте, где ранее не обнаружили буев и сетевых бочек. И снова неудача — попали в сеть. На этот раз командир решил довести дифферент на корму до 15° и дать самый сильный рывок назад. Лодка, как будто сползая

с горы, стала погружаться и скоро свободно легла на грунт.

Предпринимая попытки форсировать заграждение, «Щ-303» израсходовала почти весь запас электроэнергии. Командир развернул лодку и направил ее в район зарядки аккумуляторной батареи. В ночь на 22 мая «Щ-303» всплыла в позиционное положение, но, обнаружив на дистанции 40—60 каб несколько противолодочных катеров, выполнила срочное погружение и затаилась на грунте. Противник все же заметил лодку и через несколько минут начал сбрасывать глубинные бомбы. От близких разрывов погас свет, входные люки стали пропускать воду, появился дифферент на нос. Экипаж сделал все, чтобы устранить повреждения. Однако из-за недостаточной плотности батареи лодка не могла уклоняться от атаки катеров своим ходом. Очередной сильный взрыв вызвал сотрясение всего корпуса. Снова погас свет.

Когда бомбежка кончилась и шум винтов вражеских кораблей перестал прослушиваться (гитлеровцы либо ушли, решив, что выполнили свою задачу, либо остановились для прослушивания), в лодке наступила абсолютная тишина. Были остановлены все механизмы и приборы. Матросы сняли обувь, а на палубу набросали ветошь. Но передвигаться могли уже не все. В отсеках остро чувствовался недостаток кислорода, стало трудно дышать. И все же экипаж сохранял боеспособность. Пример самообладания, стойкости показывали коммунисты.

Во второй половине дня появились, долгое время находились над лодкой без хода, а затем ушли два корабля. Противник, несомненно, решил, что лодка потоплена. Теперь можно было готовиться к всплытию. Постепенно, с остановками откачали воду из уравнительной цистерны. «Щ-303» долго не трогалась с места, как будто была прижата швартовыми к группу. Всплыли только вечером. Сразу же в позиционном положении приступили к пополнению запаса воздуха высокого давления и зарядке аккумуляторной батареи.

Не прошло и часа, как лодку заметили стоявшие вдалеке катера. Смаеврировав, насколько это было возможно, «Щ-303» легла на грунт на глубине 77 м. Катера сбросили множество бомб, но взрывы слышались на большом удалении от лодки. Трое суток подряд Травкин пытался произвести зарядку батареи, и каждый раз противник загонял «Щ-303» под воду. Запас электроэнергии про-

должал уменьшаться, снова ощущался недостаток кислорода.

Выход из создавшегося положения был один: отказавшись от форсирования парген-порккалауддского рубежа (разрешение штаба бригады на возвращение было уже получено), двигаться в район, расположенный северо-восточнее м-ка Кокшер, где противник выставил не очень плотное минное поле и не держал своих кораблей. Здесь, разведав свободный от мин участок, можно было попытаться зарядить батарею. Замысел удался, однако на этот раз лодку атаковали самолеты.

В течение нескольких суток, всплывая ночью в обследованном квадрате, повысили плотность батареи до уровня, позволявшего возвратиться в базу. Было решено пачать движение курсом на восток. На обратном пути — опять обнаружение надводными кораблями и опять бомбежка. Оторваться от преследования удалось, только вернувшись в «свой» квадрат на минном поле.

К Нарвскому заливу шли фарватером, рекомендованным штабом флота. Форсировать голландский рубеж на обратном пути было так же сложно, как и на пути к Балтике. Травкин решил проложить курс не через середину минного поля, выставленного между банками Неугрунд и Намси, а у восточной его кромки. Лодка много раз касалась минрепов, но командир, искусно маневрируя, сумел уклониться от грозной опасности.

8 июня «Щ-303» прибыла на о. Лавенсари.

С трудностями, подобными тем, которые выпали на долю «Щ-303», приходилось сталкиваться и другим подводным лодкам Балтийского флота, форсировавшим противолодочные рубежи в Финском заливе. Никогда еще со времен появления подводных лодок ни в одном флоте мира подводники не оказывались в таких неимоверно тяжелых условиях, какие сложились на Балтике в Великую Отечественную войну. Подвиг балтийских подводников останется в памяти поколений как пример мужества, доблести, высокого воинского мастерства, верности воинскому долгу, великому делу партии и народа.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В годы Великой Отечественной войны советские подводные лодки решали широкий круг важных боевых задач. Обладая большой автономностью плавания, они выходили на морские коммуникации противника и, не обнаруживая себя, атаковали вражеские суда. В Баренцевом, Балтийском и Черном морях подводные лодки уничтожили торпедным и минным оружием более 300 транспортов общей вместимостью свыше 1 млн. брт и около 100 боевых кораблей.

Важную роль сыграли подводные лодки при решении таких задач, как защита своих морских коммуникаций и военно-морских баз, разведка, несение дозорной службы, доставка в осажденный Севастополь боеприпасов и продовольствия, навигационно-гидрографическое обеспечение морских десантов.

Активные действия подводных лодок вынуждали гитлеровское командование отвлекать значительные силы и средства от решения других задач, в частности от оказания содействия своим сухопутным войскам на приморских направлениях, что снижало боевые возможности фашистского флота в целом.

Великая Отечественная война явилась не только серьезным и всесторонним испытанием боевых качеств советских подводников, но и важным этапом в развитии тактики использования подводных сил. В начале войны практиковался в основном позиционный метод использования подводных лодок, позднее советское военно-морское командование стало планировать крейсерство в ограниченных районах и персразвертывание лодок по методу ма-

неврирования позициями. В конце войны на Северном флоте получило распространение групповое использование лодок в завесах.

От самостоятельного решения задач лодки перешли к взаимодействию с другими силами флота. Начиная с 1943 г. стали проводиться морские операции при активном участии подводных сил. Наиболее тесно лодки взаимодействовали с разведывательной авиацией, которая через береговые командные пункты обеспечивала их данными о кораблях и судах противника в море. Впоследствии, когда на лодках появились выдвигные антенны, стало возможным получение информации непосредственно от самолетов.

Предприимались попытки организовать действия нескольких подводных лодок в тактической группе, однако из-за несовершенства средств гидроакустической связи это оказалось нереальным.

Основным оружием подводных сил были торпеды. За время войны подводные лодки выполнили 679 торпедных атак, израсходовали 1550 торпед. В среднем на каждое потопленное судно расходовалось четыре-пять торпед. В начале войны на флотах был распространен прицельный способ стрельбы торпедами, но уже с конца 1941 г. советские подводники перешли к залповой стрельбе несколькими торпедами с временными интервалами. Со второй половины 1943 г. стал практиковаться способ стрельбы «веером». К этому же времени на торпедах стали устанавливать неконтактные взрыватели.

В начале войны торпедные атаки выполнялись в условиях относительно слабой противолодочной обороны, что позволяло сближаться с целью и выпускать торпеды с малых дистанций. В дальнейшем, когда система защиты транспортов стала значительно сильнее, лодки вынуждены были производить стрельбу с больших дистанций, через линию охранения. В ходе войны значительно возросло число ночных атак. Наиболее подготовленные командиры лодок первыми начали выполнять торпедные атаки по данным гидроакустики. Этот прогрессивный способ получил затем широкое распространение на Северном флоте, особенно в конце войны.

Отработка новых способов торпедной стрельбы, установка более совершенных приборов и, конечно, рост боевого мастерства командиров подводных лодок обеспечили

повышение успешности торпедной стрельбы от 30% в начале войны до 70% к ее окончанию.

К артиллерийскому оружию подводные лодки прибегали в основном при атаках одиночных транспортов, когда по каким-либо причинам применение торпед было невозможно. В некоторых случаях лодки вступали в артиллерийский бой и с противолодочными кораблями, но только в целях самообороны, чтобы оторваться от преследования противника.

Минно-заградительные действия подводных лодок, несмотря на их относительно небольшой масштаб, сильно затрудняли судоходство и боевую деятельность немецко-фашистского флота. За время войны подводные лодки произвели 90 минных постановок. Было поставлено 1749 мин, на которых подорвалось более 50 транспортов противника. Наибольший эффект давали постановки мин банками. Они затрудняли траление, делали опасными для кораблей значительные водные пространства.

Организационная структура соединений подводных лодок в ходе войны существенных изменений не претерпела. Сформированные из нескольких дивизионов бригады полностью оправдали себя. Вместе с тем опыт войны показал, что управление подводными лодками нуждалось в централизации. Для этого как на Черноморском флоте, так и на Балтийском несколько бригад были слиты в одну под единым командованием.

Командующие флотами ставили перед командирами подводных лодок задачи, определяли районы и сроки боевых действий. В отдельные периоды они лично управляли действиями подводных лодок в море. Такие моменты были характерны для Северного флота в начале войны и для остальных флотов при подготовке и проведении морских операций.

Штабы соединений на всех этапах войны умело управляли боевыми действиями подводных лодок.

Командиры дивизионов занимались подготовкой подводных лодок к боевым действиям. Все комдивы были участниками многих боевых походов, на личном опыте учили подчиненных искусству воевать. Как ближайшие наставники они сыграли большую роль в формировании у молодых командиров высоких моральных и боевых качеств.

Большое значение для успеха действий подводных лодок имели все виды обеспечения, главным образом свое-

временная передача на лодки данных разведки о координатах и элементах движения вражеских конвоев (транспортов), о системе их защиты. Много значила информация о состоянии противолодочной обороны, интенсивности и расположении минных заграждений, о маршрутах корабельных дозоров и противолодочных самолетов. Главную роль в разведке коммуникаций противника играла морская авиация. На Северном флоте широко использовались радиотехнические средства разведки, полезные сведения доставляли разведывательные группы, высаженные в тылу врага.

Нельзя представить боевую деятельность подводных сил без ремонтного обеспечения. Благодаря самоотверженному труду работников ремонтных предприятий и баз подводные лодки в кратчайшие сроки устраняли полученные в боевых походах повреждения и возвращались в строй. Рабочие судостроительной промышленности в ходе войны передали Военно-Морскому Флоту 52 новые подводные лодки. В целях наращивания сил на наиболее ответственных участках осуществлялся перевод части подводных лодок с одного флота на другой. Тихоокеанский флот выполнял роль своеобразного резерва подводных лодок для Северного и Черноморского флотов.

Боевые успехи советских подводных лодок в Великой Отечественной войне во многом определялись тем, что их личный состав, воспитанный Коммунистической партией в духе преданности социалистической Родине и ненависти к фашизму, стремился нанести максимальный ущерб врагу, с честью выполнить возложенные на него задачи. В необычайно трудных и сложных условиях боевых походов, а порой в очень опасных, критических ситуациях моряки проявляли высокое воинское мастерство, негибкую стойкость, непреклонную волю к победе.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили заслуги подводников перед Родиной. Во время Великой Отечественной войны за мужество и героизм около 6000 подводников были награждены орденами и медалями Советского Союза, 20 из них присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Четыре наиболее отличившиеся подводные лодки получили почетное наименование гвардейских Краснознаменных, 12 стали гвардейскими, 23 награждены орденами Красного Знамени. Высоких наград удостоены и соединения подводных лодок: бригада подводных лодок Северного флота награж-

дена орденами Красного Знамени и Ушакова I степени, бригада подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота — орденом Красного Знамени, 1-я бригада подводных лодок Черноморского флота — орденом Красного Знамени, 2-я бригада — орденом Ушакова I степени.

В послевоенные годы благодаря огромным успехам в развитии экономики, науки и техники, в результате героического труда советского народа в нашей стране осуществлены революционные преобразования во всех областях военного дела. Советский Военно-Морской Флот неузнаваемо преобразился, сделал резкий качественный скачок в своем развитии. Он стал подлинно океанским, ракетно-ядерным, отвечающим всем требованиям современной войны. Основную ударную силу Военно-Морского Флота стали составлять атомные подводные лодки и морская ракетноносная авиация.

По своим боевым возможностям современные атомные подводные лодки не идут ни в какое сравнение с подводными лодками периода Великой Отечественной войны. Вооруженные ракетами, самонаводящимися торпедами и разнообразной электронной аппаратурой, обладающие практически неограниченной дальностью плавания, эти подводные корабли способны из любого района Мирового океана наносить разрушительные удары по береговым объектам на территории агрессора, успешно вести борьбу с кораблями любых классов.

Новое поколение советских подводников — достойные преемники и продолжатели славных боевых традиций ветеранов войны. Своими патриотическими делами они постоянно обогащают это бесценное наследие, свято берегут все лучшее, что связано с героической историей отечественного флота.

ОСНОВНЫЕ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПОДВОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТ

Тип и серия подводной лодки	Год постройки	Водоизме- щение, т	Маневренные элементы			
			надводное	Скорость, уз	Дальность пла- вания, миль (при скорости, уз)	Глубина по- гружения, м
			подводное			
			подводная	надводная	подводная	рабочая предельная

Малые под

M-VI, M-VI-бис	1933—	160	13,2	1065 (10)	50
	1936	196	7,1	58 (2,5)	60
M-XII	1936—	203	14,0	3600 (8,5)	50
	1943	254	8,0	90 (3)	60
M-XV	1943—	283	15,5	3000 (8)	60
	1944	350	7,9	85 (2,9)	70
A (AG)	1915	360	13,0	3000 (9)	50
		470	10,5	90 (3)	70

Средние под

Щ-III	1931—	572	11,8	5200 (8,2)	75
	1933	692	8,0	100 (2,5)	90
Щ-V, Щ-V-бис, Щ-V-бис-2	1932—	584	12,3	5250 (8,3)	75
	1935	700	8,0	104 (2,5)	90
Щ-X, Щ-X-бис	1935—	584	14,0	4500 (8,9)	75
	1941	700	8,0	100 (2,5)	90
С-IX, С-IX-бис	1935—	837	19,5	8200 (10)	80
	1945	1073	9,0	135 (3)	100
B	1937—	545	12,0	6000 (10)	60
	1941	740	8,5	75 (2)	100

**НЫХ ЛОДОК ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА ПЕРИОДА
ВЕННОЙ ВОИНЫ**

Вооружение		Число гребных двигателей, их мощность, л. с.	Запас топлива, т	Автономность, сут	Экипаж, чел.
Число торпедных аппаратов, минных труб (боезапас)	Число и калибр орудий (боезапас)				
		надводного хода	нормальный		
		подводного хода	усиленный		

ВОДНЫЕ ЛОДКИ

2 НТА (2)	1×45 (195)	$\frac{1 \times 685}{1 \times 235}$	$\frac{5,0}{12,5}$	7—10	18
2 НТА (2)	1×45 (195)	$\frac{1 \times 800}{1 \times 400}$	$\frac{7,9}{16,0}$	10—15	22
4 НТА (4)	1×45 (200)	$\frac{2 \times 600}{2 \times 230}$	$\frac{14,4}{30,0}$	15—22	24
4 НТА (4)	—	$\frac{2 \times 240}{2 \times 160}$	$\frac{15,0}{—}$	15	24

ВОДНЫЕ ЛОДКИ

4 НТА 2 КТА (10)	1×45 (1000)	$\frac{2 \times 685}{2 \times 400}$	$\frac{23,4}{52,0}$	20—40	35
4 НТА 2 КТА (10)	2×45 (1000)	$\frac{2 \times 685}{2 \times 400}$	$\frac{25,0}{53,0}$	20—40	37
4 НТА 2 КТА (10)	2×45 (1000)	$\frac{2 \times 800}{2 \times 400}$	$\frac{26,0}{63,0}$	20—40	38
4 НТА 2 КТА (12)	1×100 (200)	$\frac{2 \times 2000}{2 \times 500}$	$\frac{40,2}{126,0}$	30—45	47
	1×45 (500)				
4 НТА (8)	1×76	$\frac{1 \times 615}{1 \times 825}$	$\frac{44}{—}$	30	56

Тип и серия подводной лодки	Год постройки	Водоизмещение, т	Маневренные элементы			
			надводное	Скорость, уз	Дальность плавания, миль (при скорости, уз)	Глубина погружения, м
			подводное			
			подводная	надводная	предельная	

Большие под

Д-I	1930—	941	14,7	11450 (8,9)	75
	1935	1288	8,7	150 (3)	90
П-IV	1936—	955	20,7	8500 (7,4)	60
	1937	1671	8,0	70 (3,6)	75
К-XIV	1939—	1487	22,0	15000 (9)	80
	1945	2102	10,0	100 (2,9)	100

Подводные мин

Л-II, Л-XI	1933—	1025	14,0	7000 (9)	75
	1937	1321	8,5	100 (2,5)	90
Л-XIII, Л-XIII-бис	1939—	1099	15,0	13440 (8,6)	80
	1943	1399	8,5	157 (2,7)	100
«Лембит»	1934—	665,5	13,7	2600 (9)	70
	1936	853,5	8,5	100 (2,5)	90

Обозначения: НТА — носовые торпедные аппараты, КТА — трубы.

Вооружение		Число гребных двигателей, их мощность, л. с. надводного хода <hr/> подводного хода	Запас топлива, т <hr/> нормальный <hr/> усиленный	Автономность, сут	Экипаж, чел.
Число торпедных аппаратов, минных труб (боезапас)	Число и калибр орудий (боезапас)				

водные лодки

6 НТА (14) 2 КТА	1×100 (120) 1×45 (500)	$\frac{2 \times 1100}{2 \times 500}$	$\frac{28,5}{114,0}$	28—40	50
4 НТА (10) 2 НТА	2×100 (227) 1×45 (450)	$\frac{2 \times 2700}{2 \times 550}$	$\frac{28,2}{92,0}$	15—35	48
6 НТА (24) 4 КТА	2×100 (400) 2×45 (1100)	$\frac{2 \times 4200}{2 \times 1200}$	$\frac{46,0}{240,0}$	30—50	62

ные заградители

6 НТА (12) 2 МТР (20)	1×100 (122) 1×45 (250)	$\frac{2 \times 1200}{2 \times 650}$	$\frac{38,0}{103,0}$	28—40	52
6 НТА (18) 2 КТА 2 МТР (20)	1×100 (145) 1×45 (500)	$\frac{2 \times 2000}{2 \times 650}$	$\frac{40,0}{143,0}$	30—45	54
4 НТА (10) 2 МШ (20)	1×40 (1000)	$\frac{2 \times 700}{2 \times 350}$	$\frac{20,0}{40,0}$	20	38

кормовые торпедные аппараты, МШ — минные шахты, МТР — минные

**ПОТЕРИ ТОРГОВОГО И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТОВ
ГЕРМАНИИ И ЕЕ СОЮЗНИКОВ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

Род сил, вид оружия ВМФ СССР	Транспортные суда		Корабли и вспомо- гательные суда, ед.
	Количество, ед.	Тоннаж тыс. рег. т	
Авиация	$\frac{371}{369}$ } 740	$\frac{800,296}{870,550}$ } 1671	$\frac{407}{428}$ } 835
Подводные лод- ки	$\frac{157}{165}$ } 322	$\frac{462,313}{476,100}$ } 938	$\frac{33}{54}$ } 87
Надводные ко- рабли	$\frac{24}{60}$ } 84	$\frac{45,197}{138,400}$ } 184	$\frac{53}{106}$ } 159
Мины	$\frac{110}{24}$ } 134	$\frac{250,101}{58,000}$ } 308	$\frac{103}{18}$ } 121
Береговая ар- тиллерия	$\frac{14}{13}$ } 27	$\frac{28,646}{19,000}$ } 48	$\frac{18}{25}$ } 43
Общие боевые потери	$\frac{676}{631}$ } 1307	$\frac{1586,553}{1562,050}$ } 3149	$\frac{614}{631}$ } 1245
Потери по неиз- вестным и другим причинам	$\frac{115}{3}$ } 118	$\frac{251,666}{7,800}$ } 259	$\frac{94}{2}$ } 96
Всего . . .	$\frac{791}{634}$ } 1425	$\frac{1838,219}{1569,850}$ } 3408	$\frac{708}{633}$ } 1341

Примечания: 1. В числителе показаны транспорты и корабли, достоверность потопления которых подтверждена двусторонними данными, в знаменателе — транспорты и корабли, достоверность потопления которых подтверждена только нашими данными.

2. Источник данных — Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, М., Воениздат, 1974, с. 573.

ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ

- 22.06.41 — Развертывание подводных лодок Краснознаменного Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов для действий на вражеских морских коммуникациях.
- 14.07.41 — Подводная лодка «Щ-402» (командир старший лейтенант Н. Г. Столбов), потопив в гав. Хопнингсвог крупный транспорт, открыла боевой счет подводников Северного флота.
- 19.07.41 — Подводная лодка «С-11» (командир капитан-лейтенант А. М. Середа), потопив сетепрорыватель с войсками противника, открыла боевой счет подводников Краснознаменного Балтийского флота.
- 2.08.41 — Подводная лодка «Л-5» (командир капитан-лейтенант А. С. Жданов) первой из подводных лодок Черноморского флота произвела мишную постановку (на подходах к п. Магалия).
- 10.08.41 — Подводная лодка Балтийского флота «Щ-307» (командир капитан-лейтенант Н. И. Петров), потопив в торпедной атаке немецкую подводную лодку, открыла боевой счет советских подводников в борьбе против вражеских подводных лодок.
- 15.08.41 — Подводная лодка «Щ-211» (командир капитан-лейтенант А. Д. Девятко), потопив транспорт «Пелес», открыла боевой счет подводников Черноморского флота.
- 21.08.41 — Подводная лодка Северного флота «М-172» (командир капитан-лейтенант И. И. Фисанович) совершила прорыв в зал. Петсамовуоно, потопила крупный транспорт и вышла из залива в подводном положении, ориентируясь по данным гидроакустики.
- 28.08.41—20.09.41 — Подводная лодка Северного флота «К-1» (командир капитан 3 ранга М. П. Августинович) приступила к боевым действиям в шхерном районе у Лофотенских островов и на подходах к п. Будё. Первый выход советской подводной лодки в Северное море.
- 10.09.41 — Подводная лодка «К-2» (командир капитан 3 ранга В. П. Уткин) первой из подводных лодок Северного флота в сложных навигационных и боевых условиях произвела мишную постановку.
- 12.09.41 — Подводная лодка «К-2» артиллерийским огнем уничтожила одиночный транспорт противника.

- 3.12.41 — Подводная лодка Северного флота «К-3» (командир капитан 3 ранга К. И. Малафеев) вступила в артиллерийский бой с вражескими противолодочными кораблями.
- 6.12.41 — Подводная лодка Северного флота «Д-3» (командир капитан-лейтенант М. А. Бибеев) трехторпедным залпом потопила крупный вражеский танкер (9570 брт).
- 22.12.41 — Двухторпедным залпом подводной лодки Северного флота «Щ-403» (командир капитан-лейтенант С. И. Коваленко) оказались поражены две цели — транспорт и сторожевой корабль.
- 14.01.42 — Подводная лодка Северного флота «С-102» (командир капитан-лейтенант Л. И. Городничий), выполнив точно рассчитанный маневр, четырехторпедным залпом уничтожила два транспорта из состава конвоя.
- 17.01.42 — Подводные лодки «Д-3» и «Щ-323» награждены орденом Красного Знамени.
- 27.01.42 — Подводная лодка Северного флота «М-171» (командир капитан-лейтенант В. Г. Стариков) по данным, переданным через штаб флота лодкой «Щ-422», обнаружила и успешно атаковала вражеский конвой.
- 3.04.42 — Подводные лодки «М-172», «Щ-402» и «Щ-421» стали именоваться Краснознаменными. Рождение морской гвардии — подводным лодкам «Д-3», «К-22», «М-171» и «М-174» присвоено гвардейское звание.
- 9.04.42 — Подводная лодка Северного флота «М-174» (командир капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич) по данным, переданным через штаб флота самолетом-разведчиком, обнаружила и успешно атаковала вражеский конвой.
- 14.04.42 — Подводная лодка Северного флота «М-173» (командир капитан-лейтенант В. А. Терехип), применив гидроакустику, успешно атаковала танкер в охранении двух кораблей.
- 7.05.42—3.07.42 — Прорывы подводных лодок Черноморского флота в осажденный Севастополь.
- 9.06.42—11.08.42 — Действия подводных лодок первого эшелона на вражеских коммуникациях в Балтийском море.
- Июнь 1942 — Подводная лодка «Щ-304» (командир капитан 3 ранга Я. П. Афанасьев) преодолела противолодочный рубеж в Финском заливе в условиях белых ночей.
- 30.07.42 — Подводная лодка Балтийского флота «С-7» (командир капитан 3 ранга С. П. Лисин) из надводного положения атаковала торпедными вражеские суда, шедшие на малых глубинах.
- 9.08.42—28.09.42 — Действия подводных лодок второго эшелона на вражеских коммуникациях в Балтийском море.

- 19.08.42 — Подводная лодка Северного флота «К-21» (командир капитан 2 ранга П. А. Луниц) в торпедной атаке уничтожила миный заградитель и сторожевой корабль противника.
- 14.09.42 — Подводная лодка Балтийского флота «Лембит» (командир капитан-лейтенант А. М. Матюсевич) успешно выполнила торпедную атаку одновременно по двум целям.
- 15.09.42—18.11.42 — Действия подводных лодок третьего эшелона на вражеских коммуникациях в Балтийском море.
- 20.09.42—18.11.42 — Самый продолжительный за годы войны боевой поход советской подводной лодки («С-12», командир капитан 3 ранга В. А. Тураев, Балтийский флот)..
- 19.10.42 — Подводная лодка Балтийского флота «Д-2» (командир капитан 3 ранга Р. В. Липдеберг), прорвав сильное охранение, двухторпедным залпом нанесла повреждения железнодорожному парому «Дойчланд» (более 21 тыс. брт).
- 21.10.42 — Подводная лодка Черноморского флота «М-35» (командир капитан-лейтенант М. В. Грешлов) применила новый метод наблюдения за входом в порт противника — с постановкой на якорь.
- 23.10.42 — Подводные лодки «Л-4», «К-21», «Щ-403» и «Щ-404» награждены орденом Красного Знамени.
- 27.10.42 — Подводная лодка Балтийского флота «С-12» (командир капитан 3 ранга В. А. Тураев) в торпедной атаке уничтожила два крупных транспорта.
- 1.01.43 — Подводная лодка Северного флота «Л-20» (командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман) потопила крупный транспорт «Муанса» (5500 брт).
- 18.01.43 — Сформировано Управление подводного плавания ВМФ.
- 24.01.43 — Подводная лодка «С-51» (командир капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко) завершила переход с Тихоокеанского флота на Северный. Это было почти кругосветное плавание через два океана и девять морей.
- 1.02.43 — Подводная лодка Северного флота «Л-20» (командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман) шеститорпедным залпом потопила крупный транспорт и сторожевой корабль противника.
- 1.03.43 — Подводные лодки «Л-3», «Щ-205», «Щ-303» и «Щ-309» награждены орденом Красного Знамени.
- 8.03.43 — Подводные лодки «С-55» (командир капитан 3 ранга Л. М. Сушкин) и «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедрин) заверши-

- ли переход с Тихоокеанского флота на Северный.
- 29.03.43 — Совместная операция подводных лодок и авиации Северного флота против конвоев противника в районе Варацгер- и Тапа-фьордов. В ходе операции подводная лодка Северного флота «С-55» (командир капитан 3 ранга Л. М. Сушкин) четырехторпедным залпом один транспорт потопила, а другому причинила повреждения.
- Апрель 1943 — Подводная лодка Северного флота «М-171» (командир капитан-лейтенант Г. Д. Коваленко) успешно выполнила акустическую атаку с глубоководной стрельбой.
- 20.04.43 — Подводная лодка «С-33» (командир капитан 3 ранга Б. А. Алексеев) потопила торпедами транспорт «Сучевава» — самое крупное вражеское судно на Черном море.
- 29.04.43 — Подводная лодка Северного флота «С-55» (командир капитан 3 ранга Л. М. Сушкин) у м. Слетнес торпедным залпом потопила два судна — транспорт и пароход.
- 17.05.43 — Подводная лодка Северного флота «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедри) у м. Хьёльнес четырехторпедным залпом потопила танкер и повредила транспорт противника.
- 19.05.43 — Подводная лодка «Л-15» (командир капитан-лейтенант В. И. Комаров) завершила переход с Тихоокеанского флота на Северный.
- 31.05.43 — Подводная лодка «М-35» получила право именоваться гвардейской.
- 7.06.43 — Подводная лодка «С-54» (командир капитан 3 ранга Д. К. Братишко) завершила переход с Тихоокеанского флота на Северный.
- 23.06.43 — Подводная лодка Северного флота «С-51» (командир капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко) у м. Слетнес торпедным залпом один транспорт потопила, а другому причинила повреждения.
- 17.07.43 — Подводная лодка Северного флота «С-56» (командир капитан-лейтенант Г. И. Щедри) в торпедной атаке потопила сторожевой корабль и повредила миный заградитель.
- 24.07.43 — Бригада подводных лодок Северного флота награждена орденом Красного Знамени. Подводные лодки «Щ-403» и «Щ-404» награждены орденом Красного Знамени.
- 25.07.43 — Подводные лодки «М-172», «Щ-402» и «Щ-422» стали гвардейскими.
- 15.08.43 — Подводная лодка Северного флота «Л-15» (командир капитан-лейтенант В. И. Комаров) произвела первую постановку глубоководных мин.

- 18.08.43 — Подводная лодка «Л-15» в Конгс-фьорде торпедным залпом уничтожила два вражеских тральщика.
- 28.08.43 — Подводная лодка Северного флота «С-101» (командир капитан-лейтенант Е. П. Трофимов) у м. Желания потопила в торпедной атаке фашистскую подводную лодку.
- 16.01.44—5.02.44 — Участие подводных лодок в первой операции разнородных сил Северного флота на вражеских коммуникациях. Использование подводных лодок методом зависающей завесы.
- 4.03.44 — Подводная лодка Северного флота «С-56» (командир капитан 3 ранга Г. И. Щедрин) у м. Слетнес в бесперископной торпедной атаке повредила транспорт противника.
- 31.03.44 — Подводная лодка «С-56» награждена орденом Красного Знамени.
- 5.04.44 — Подводная лодка «М-171» (командир капитан 2 ранга В. Г. Стариков) впервые на Северном флоте выполнила бесперископную атаку по данным гидроакустики.
- 11.04.44—12.05.44 — Действия подводных лодок Черноморского флота на вражеских коммуникациях в период проведения советскими войсками Крымской наступательной операции.
- 4.05.44 — Подводная лодка Черноморского флота «М-111» (командир капитан-лейтенант М. И. Хомяков) торпедным залпом потопила два противолодочных корабля.
- 16.05.44—31.05.44 — Операция на вражеских коммуникациях, проведенная подводными лодками Северного флота совместно с разведывательной авиацией.
- 26.05.44 — Подводные лодки Северного флота «М-201» и «С-15» по данным воздушной разведки обнаружили и успешно атаковали конвой противника.
- 29.05.44 — Подводная лодка Северного флота «С-103» (командир капитан 3 ранга Н. П. Нечаев) в районе Порсангер-фьорда четырехторпедным залпом атаковала три вражеских тральщика. В результате атаки два корабля были потоплены и один поврежден.
- 20.06.44 — Подводная лодка Северного флота «С-104» (командир капитан 3 ранга В. А. Тураев) четырехторпедным залпом поразила сразу три цели — транспорт и два корабля охранения.
- 9.07.44—17.07.44 — Совместная операция подводных лодок, торпедных катеров и авиации Северного флота.
- 22.07.44 — 1-й бригаде подводных лодок Черноморского флота присвоено почетное наименование Севастопольской. Подводные лодки «М-111» и «М-117» награждены орденом Красного Знамени. Подводные лодки «М-62», «Щ-215» и «С-33» стали гвардейскими.

- 19.08.44 — Подводная лодка Северного флота «М-201» (командир капитан 3 ранга Н. И. Балин) успешно выполнила торпедную атаку, ориентируясь по акустическим пеленгам.
- 7.09.44 — 2-й бригаде подводных лодок Черноморского флота присвоено почетное наименование Констанцской.
- 24.09.44—25.09.44 — Разгром вражеского конвоя разпородными силами Северного флота по данным и при участии подводной лодки «С-56» (командир капитан 2 ранга Г. И. Щедрин).
- 25.09.44 — 1-я Севастопольская бригада подводных лодок Черноморского флота награждена орденом Красного Знамени.
- 4.10.44—10.10.44 — После вынужденного перерыва подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота развернуты для действий на вражеских коммуникациях.
- 10.10.44 — Подводная лодка Северного флота «С-51» (командир капитан 3 ранга К. М. Колосов) в районе Порсаангер-фьорда залпом бесследных торпед потопила минопосец и повредила сторожевой корабль противника.
- 10.10.44—30.10.44 — Успешные действия подводных лодок Северного флота в операции на морских коммуникациях противника.
- 3.11.44 — Бригада подводных лодок Северного флота награждена орденом Ушакова I степени.
- 5.11.44 — Подводные лодки «С-31», «С-51» и «Щ-201» награждены орденом Красного Знамени.
- 4.12.44 — Подводная лодка Балтийского флота «Щ-407» (командир капитан-лейтенант П. И. Бочаров) успешно атаковала теплоход «Зеебург» (более 12 тыс. брт).
- 30.01.45 — Подводная лодка Балтийского флота «С-13» (командир капитан 3 ранга А. И. Маринеско) потопила фашистский лайнер «Вильгельм Густлов» (более 25 тыс. брт).
- 10.02.45 — Подводная лодка «С-13» залпом из кормовых торпедных аппаратов уничтожила транспорт «Генерал Штойбен» (14 660 брт).
- 23.02.45 — Подводная лодка «С-56» стала именоваться гвардейской.
- 6.03.45 — Подводные лодки «А-5», «Щ-209», «Щ-307», «Щ-310» и «Лембит» награждены орденом Красного Знамени.
- 17.04.45 — Подводная лодка Северного флота «Л-3» (командир капитан-лейтенант В. К. Копвалов) потопила транспортное судно «Гоия» (5230 брт).
- 20.04.45 — Подводные лодки «К-52» и «С-13» награждены орденом Красного Знамени.
- 8.05.45 — 2-я Констанцская бригада подводных лодок

- Черноморского флота награждена орденом Ушакова I степени.
- 24.05.45 — Подводные лодки «С-101» и «С-104» получили право именоваться Краснознаменными.
- 8.07.45 — Бригада подводных лодок Балтийского флота награждена орденом Красного Знамени. Подводная лодка «Л-22» стала именоваться Краснознаменной.
- 8.08.45 — Развертывание подводных лодок Тихоокеанского флота для действий против кораблей и судов империалистической Японии.
- 22.08.45 — Подводная лодка Тихоокеанского флота «Л-19» (командир капитан 3 ранга А. С. Кононенко) потопила крупный японский транспорт (8000 брт).

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

б.	— бухта
б-ка	— бапка
брт	— брутто-регистравая тошна (условная единица полной, или валовой, регистравой вместимости, измеряемой в регистравых тошнах; 1 рег. т=2,83 м ³)
г.	— гора
гав.	— гавань
зал.	— залив
каб	— кабельтов (морская мера длины; 1 каб=0,1 мили= =185,2 м)
м.	— мыс
м-к	— маяк
о.	— остров
о-ва	— острова
оз.	— озеро
п.	— порт
п-ов	— полуостров
пр.	— пролив
ск.	— скала
тыс.	— тысяча
уз	— узел (единица скорости корабля, судна; 1 уз= =1 миль/ч=1852 м/ч)



СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Ачкасов В. И., Павлович Н. В. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1973.
- Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., Воениздат, 1974.
- Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1964.
- Великая Отечественная война Советского Союза. Краткая история. М., Воениздат, 1970.
- Видинский К. Подводники. М., Воениздат, 1965.
- Вьюненко Н. П. Черноморский флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1957.
- Головки А. Г. Вместе с флотом. М., Воениздат, 1960.
- Горшков С. Г. Морская мощь государства. М., Воениздат, 1976.
- Грищенко П. Д. Мои друзья подводники. Лениздат, 1966.
- Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., Воениздат, 1978.
- Дмитриев В. И. Атакуют подводники. М., Воениздат, 1973.
- Еремеев Л. П., Шергин А. П. Подводные лодки империалистических флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962.
- Иосселиани Я. К. В битвах под водой. М., Воениздат, 1959.
- Кабо И. С. На гвардейской «Щ-309». М., Воениздат, 1964.
- Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознаменный Северный флот. М., Воениздат, 1977.
- Колышкин И. А. В глубинах полярных морей. М., Воениздат, 1977.
- Константинов Ф. В. Под холодными волнами. М., Воениздат, 1971.
- Корж В. Е. Запас прочности. М., Воениздат, 1966.
- Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941—1944. М., Наука, 1973.
- Краснознаменный Тихоокеанский флот. М., Воениздат, 1973.
- Краснознаменный Черноморский флот. М., Воениздат, 1979.
- Кузнецов П. Г. Курсом к победе. М., Воениздат, 1975.
- Наптелеев Ю. А. Полвека на флоте. М., Воениздат, 1974.
- Стариков В. Г. На боевом курсе. Молодая гвардия, 1952.
- Травкин И. В. Всем смертям назло. М., Воениздат, 1964.
- Травкин И. В. В водах седой Балтики. М., Воениздат, 1959.

- Трибуц В. Ф. Подводники Балтики атакуют. Л., 1963.
- Трусов Г. М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1963.
- Фисанович И. И. История «Малютки». М., Воениздат, 1956.
- Щедрин Г. И. На борту «С-56». М., Воениздат, 1963.
- Чемесов О. Г. Лодки уходят в океан. М., ДОСААФ, 1969.
- Чуприков М. К. Советские подводники. М., Воениздат, 1957.
- Дениц К. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. Сокр. пер. с нем. М., Воениздат, 1964.
- Кавальеро У. Записки о войне. Пер. с итал. М., Воениздат, 1968.
- Клод Ю. Действия советских подводных лодок в Балтийском море в 1942 г. Пер. с нем. ЦВМБ № 3887. Л., 1957.
- Ровер Ю. Действия советских подводных лодок на Балтике в 1939—1945 гг. Пер. с нем. ЦВМБ № 78. Л., 1958.
- Ровер Ю. Опыт боевого использования советских подводных лодок во второй мировой войне. Пер. с нем. ЦВМБ № 78. Л., 1968.
- Руге Ф. Война на море 1939—1945: Пер. с нем. М., Воениздат, 1957.



ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ	3
Глава 1. СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ СИЛЫ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	
Количественный состав подводных сил, классификация и основные тактико-технические элементы подводных лодок	9
Распределение подводных лодок по флотам, организация соединений, управление подводными лодками	15
Методы боевого использования подводных лодок	17
Глава 2. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА	
Действия подводных лодок Северного флота	21
Действия подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота	62
Действия подводных лодок Черноморского флота	95
Действия подводных лодок Тихоокеанского флота	115
Глава 3. ЗАЩИТА МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ, РАЗВЕДКА, ДОЗОРНАЯ СЛУЖБА И ДРУГИЕ ЗАДАЧИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК	
Защита морских коммуникаций	119
Разведка	126
Дозорная служба	132
Навигационно-гидрографическое обеспечение боевых действий	134
Перевозка подводными лодками людей и грузов	137
Артиллерийский обстрел береговых объектов	141
Глава 4. ПРЕОДОЛЕНИЕ ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ СИЛ И СРЕДСТВ ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ ОБОРОНЫ ПРОТИВНИКА	
Преодоление минных заграждений	144
Преодоление сетевых заграждений	149

	<i>Стр.</i>
Преодоление противодействия противолодочных ко- раблей	151
Борьба с подводными лодками	159
Форсирование противолодочных рубежей	161
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	169
ПРИЛОЖЕНИЯ: 1. Основные тактико-технические данные подводных лодок Военно-Морского Флота периода Великой Отечественной войны	174
2. Потери торгового и военно-морского фло- тов Германии и ее союзников в Великой Отечественной войне	178
3. Хронология событий	179
Принятые сокращения	186
Список использованной литературы	187

Емельянов Л. А.

Е60 Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1981. 191 с., ил.

В пер.: 80 к.

В книге рассказывается о методах боевого использования подводных сил ВМФ во время Великой Отечественной войны, приводятся множество наиболее характерных примеров того, как действовали наши лодки на морских коммуникациях, при минных постановках, ведении тактической разведки, навигационно-гидрографическом обеспечении десантов и решении других задач.

Книга предназначена для офицеров ВМФ и курсантов высших военно-морских учебных заведений, представляет интерес для всех, кто интересуется боевым прошлым Военно-Морского Флота.

Е 11202-236 86.81.1304010000.
068(02)-81

ББК 63.3(2)722
9(с)27

Леонид Антонович Емельянов

СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Редактор *Ю. П. Каранда*
Художник *В. А. Шорц*
Художественный редактор *Н. Б. Попова*
Технический редактор *А. А. Перескокова*
Корректор *Т. А. Королева*

ИБ № 336

Сдано в набор 07 05.81. Подписано в печать 08 09 81.
Г-42243. Формат 84×108/32. Бумага тип. № 2.
Гарн. обычнов. новая. Печать высокая. Печ. л. 6.
Усл. печ. л. 10.08. Усл.-кр. отт. 10,30. Уч.-изд. л. 10,27.
Тираж 39 000 экз. Цена 80 к.
Изд. № 9/370. Зак. 691.

Воениздат
103160, Москва, К-160
1-я типография Воениздата
103006, Москва, К-6, проезд Сковрцова-Степанова, дом 3



СОЕДИНЕНИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК,
УДОСТОЕННЫЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ НАГРАД
И ОТЛИЧИЙ В ПЕРИОД
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Краснознаменная ордена Ушакова
бригада подводных лодок
Северного флота

Краснознаменная бригада
подводных лодок Краснознаменного
Балтийского флота

1-я Севастопольская Краснознаменная
и 2-я Констанцкая ордена Ушакова
бригады подводных лодок
Черноморского флота



Подводные лодки, удостоенные
правительственных наград и отличий
в период Великой Отечественной войны

Гвардейские Краснознаменные
подводные лодки

М-172 Д-3 С-56 Щ-402

Гвардейские
подводные лодки

М-35 М-174 Щ-205 Щ-309
М-62 Л-3 Щ-215 Щ-422
М-171 С-33 Щ-303 К-22

Краснознаменные
подводные лодки

М-111 С-13 Щ-201 Щ-323
М-117 С-31 Щ-209 Щ-403
А-5 С-51 Щ-307 Щ-404
Л-4 С-101 Щ-310 Щ-406
Л-22 С-104 Щ-320 Щ-421
К-21 К-52 Лембит

80 коп



СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ