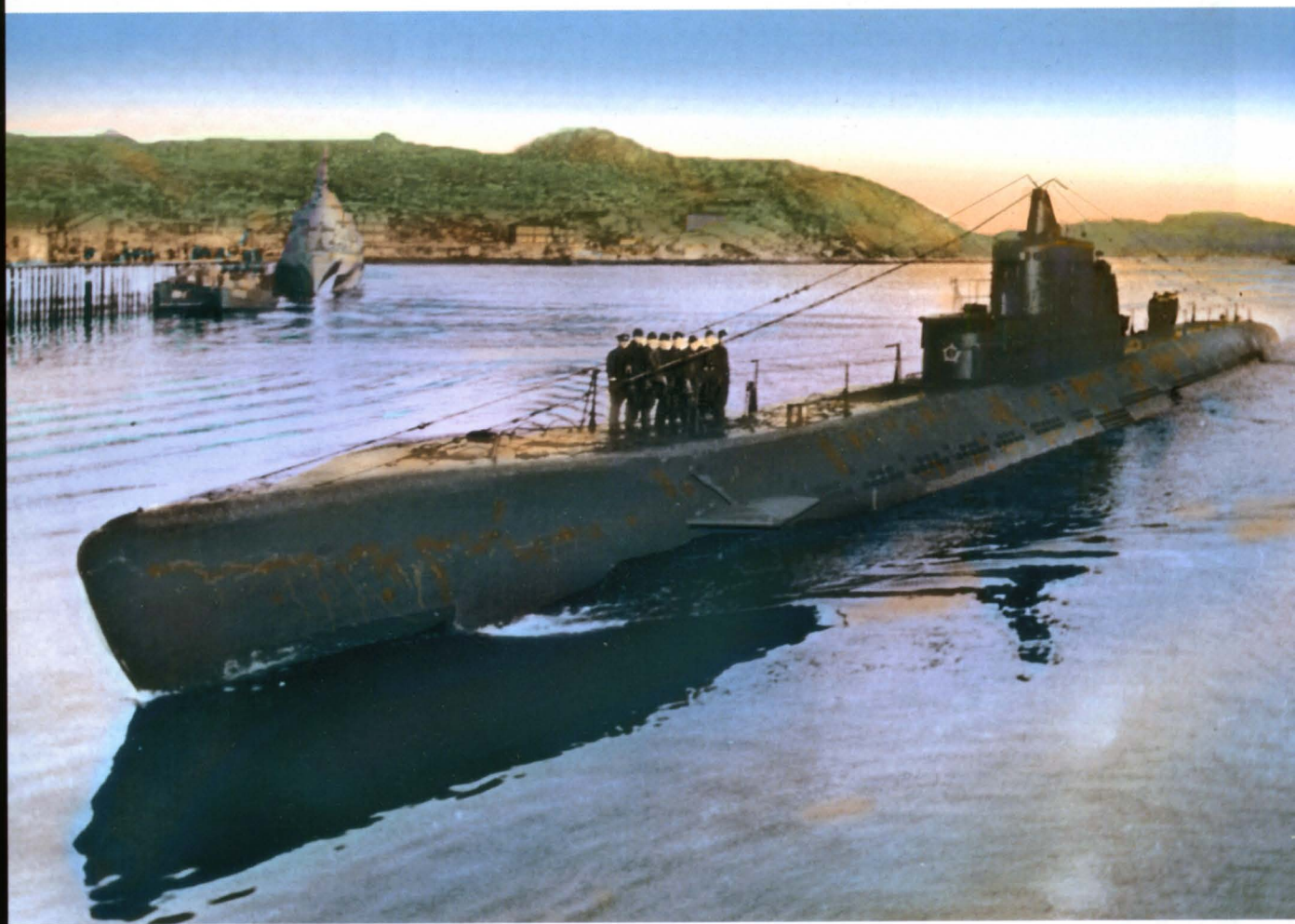


«КАТЮШИ» В БОЮ

Подводные лодки типа «К»
в Великой Отечественной войне





Командир «К-21» Н.А. Лунин и командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г. Головкин, 23 августа 1942 г.

Линкор «Тирпиц» — крупнейший корабль, атакованный советской подводной лодкой в годы Великой Отечественной войны



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

М.Э. Морозов
К.Л. Кулагин

«Катюши» в бою

Подводные лодки типа «К»
в Великой Отечественной
войне

2(101)•2008 г. 

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-13434

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ —
ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор»

Главный редактор А.С. РАГУЗИН
Выпускающий редактор Б.В. СОЛОМОНОВ
Литературный редактор Л.А. СТОРЧЕВАЯ
Компьютерная верстка: С.В. СОТНИКОВ
Корректор Г.Т. ПОЛИБИНА

✉ 127015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор».

☎ 787-35-52, 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru

Подл. к печ. 28.01.2007. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.
Печать офсетная. Усл. печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.
Заказ 1627. Тираж 3000 экз.

Отпечатан в ОАО ордена Трудового Красного Знамени
«Чеховский полиграфический комбинат».

Адрес: 142300, г. Чехов, Московской области,
ул. Полиграфистов, д. 1.

Сайт: www.chpk.ru; E-mail: marketing@chpk.ru.

Факс: 8(49672) 6-25-36, факс: 8(499)270-73-00;
отдел продаж услуг, многоканальный: 8(499)270-73-59

Претензии по поводу типографского брака принимаются отделом
технического контроля комбината в течение двух месяцев.

Авторы материалов несут ответственность за точность приведен-
ных фактов, а также за использование сведений, не подлежащих
публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблю-
дение авторских прав несут авторы.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Уважаемые читатели!

Этот выпуск «Морской коллекции», подготовленный кандидатами исторических наук М.Э. Морозовым и К.Л. Кулагиным, представляет собой вторую часть монографии, посвященной советским подводным лодкам типа «К» (XIV серии). Сюда вошли главы, в которых на основе отечественных материалов, в том числе архивных, а также данных противника рассмотрены походы и результаты боевой деятельности лодок типа «К» в годы Великой Отечественной войны.

Список сокращений

ББК	—	Беломорско-Балтийский канал;
БП	—	боевая подготовка;
БПЛ	—	бригада подводных лодок;
БТС	—	беспузырная торпедная стрельба;
БЧ	—	боевая часть;
ВМФ	—	Военно-морской флот;
ГАС	—	гидроакустическая станция;
ДПЛ	—	дивизион подводных лодок;
КБФ	—	Краснознаменный Балтийский флот;
НК	—	Народный комиссариат;
НКО	—	Народный комиссариат обороны;
ПЗС	—	плавучая зарядная станция;
ПЛ	—	подводная лодка;
ПЛО	—	противолодочная оборона;
РЛС	—	радиолокационная станция;
СКР	—	сторожевой корабль;
СФ	—	Северный флот;
ТА	—	торпедный аппарат;
ЦГБ	—	цистерна главного балласта;
ЭОН	—	Экспедиция особого назначения

Редакция выражает благодарность за помощь
в подготовке иллюстративного материала
Е.А. Грановскому

На 1-й стр. обложки — «К-21» перед швартовкой в Полярном при возвращении из похода, в котором был атакован линкор «Тирпиц», 9 июля 1942 г.

Список источников и литературы

Документальные источники:

Фонды архивов РГА ВМФ, РГАЗ, РГВА, ЦВМА, NARA (США).

Исторические документы и исследования:

Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941 — 1945 гг. Т. 1 — 3. М., 1969 — 1970.

Братбак Б. Свенгрюн 12 апреля 1943 года — на войне страдает безоружный. Пер. с норв. Ставангер, 2000.

Британские подводные лодки. Пер. с англ. М., 2003.

Грищенко П.Д. Боевая деятельность подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота на Балтийском море в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. М., 1952.

Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. Части I, II, III. Л., 1955.

Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М., 1964, 1973.

Емельянов Л.А. Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. М., 1981.

Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. Ч. 1. М., 1948.

Максимов Ю.А., Хаханов С.Н. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Ч. 1 — 3. М., 1956 — 1965.

Материалы о боевых повреждениях кораблей ВМФ и поведение их при различных условиях службы в военное время. Раздел IX. Подводные лодки. Выпуск 3. Подводные лодки типа «К». Л., М., 1945.

Материалы по боевым и навигационным повреждениям кораблей Военно-Морских Сил во время Великой Отечественной войны. Раздел IX. Подводные лодки. М., 1951.

Сборники характерных аварий кораблей ВМФ М., 1942, 1943, 1944 гг.

Dinklage L., Witthoft H.J. Die deutsche Handelsflotte 1939 — 1945. Bd.1 — 2. Gottingen, 1970 — 1971.

Gomm B. Der Krieg zur See 1939 — 1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. Wiesbaden, 2000, 2003.

Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815 — 1945. Bd.1 — 8. Munchen, 1982 — 1992.

Harnak W. Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. Herford, 1978.

Huan C. La marine sovietique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.

Kriegsforiste Norske skip 3. September 1939 — 8. Mai 1945. Oslo, 1949.

Kutzleben K., Schroeder W., Brenneke J. Minenschiffe 1939 — 1945. Herford, 1982.

Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatischen Gewässern 1941 — 1945. Munchen, 1958.

Prager H. G. «Panzerschiff «Deutschland»/Schwerer Kreuzer «Lutzow». Ein Schiff — Schicksal von den Hintergründen seiner Zeit. — Munchen, 1973.

Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939 — 1945. The Naval History of World War Two. Lnd., 1992.

Rohwer J. Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations 1939 — 1945. Lnd., 1997.

Schwadtke K.-H. Deutschlands Handelsschiffe 1939-1945. Oldenburg, 1974.

Мемуарная литература:

Виноградов Н.И. Подводный фронт. М., 1989.

Головки А.Г. Вместе с флотом. М., 1979.

Колышкин И.А. В глубинах полярных морей. М., 1970.

Сергеев К.М. Лулин атакует «Тирпиц». СПб., 1999.

Травкин И.В. Всем смертям назло. М., 1987.



Медленность строительства лодок XIV серии привела к тому, что ни одна из них не успела принять участие в войне с Финляндией 1939—1940 гг. С наступлением весны 1940 г. началась подготовка к переводу двух первых «катюш» по ББК на СФ. Между 15 июня и 18 июля переход совершила «К-2», а между 23 июня и 6 августа — «К-1». По прибытии на Север обе вошли в состав 1-го дивизиона бригады ПЛ, которым командовал капитан 3 ранга М.П. Августинович, а с октября — капитан 2 ранга М.И. Гаджиев. Остальные субмарины типа «К» задержались на Балтике для прохождения боевой подготовки или различных испытаний. «К-3» входила в состав 12-го дивизиона 1-й бригады, прочие распределялись по 19-му («К-21» — «К-23») и 1-му («К-51» — «К-53») дивизионам Отряда вновь строящихся подводных кораблей. После реформирования в феврале 1941 г. Отряда в Учебную бригаду подводные крейсера вошли в состав 14-го дивизиона (капитан 3 ранга И.Н. Тузов).

1 марта 1941 г. вышел приказ наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова №0029 о подготовке к проведению летом Экспедиции особого назначения №11, в рамках которой планировалась переброска очередной группы подлодок на Север. В 1-м эшелоне в конце мая — июне по каналу должны были начать переход «К-21» — «К-23», во 2-м эшелоне в конце лета — «К-52» и «К-53». Впоследствии их, по-видимому, собирались перевести на Тихий океан Северным морским путем. До войны начать движение по каналу успели только «К-21» и «К-23», за которыми в конце августа из Ленинграда смогли уйти «К-3» и «К-22». Все они воевали в составе 1-го дивизиона БПЛ СФ, которым после гибели Гаджиева в мае 1942 г. последовательно командовали капитан 1 ранга В.Н. Котельников (с 11.6.1942 по 7.2.1943; погиб на «К-22»), капитан 1 ранга М.Ф. Хомяков (с 3 апреля по сентябрь 1943 г.; погиб на «К-1»), капитан 2 ранга Н.А. Лунин (с 24.11.1943 по 6.3.1944) и капитан 1 ранга М.П. Августинович (с 6 марта 1944 г. до конца войны).

С началом войны резко замедлился темп постройки оставшихся на Балтике лодок типа «К». Все они оказались в Дивизионе строящихся и капитально ремонтирующихся ПЛ. По мере вступления в строй «катюши» входили в состав 2-го дивизиона БПЛ КБФ, которым руководили капитан 2 ранга В.А. Полищук (с 29.10.1941 по 9.3.1944) и капитан 2 ранга Е.Г. Шулаков (с 9 марта 1944 г. до конца войны).

Условия боевой деятельности на театрах, где довелось поводить «катюшам», разительно отличались. Первые полгода войны на Севере оказались сравнительно легкими, и только неопытность экипажей и командиров помешала подводным крейсерам добиться здесь значительных успехов. Минные постановки и артиллерийские атаки «катюш» сыграли не последнюю роль в том, что в течение весны 1942 г. вражеское командование резко усилило противолодочную оборону. С постановкой мощных минных заграждений и введением «двухслойного» (внутренняя линия охранения из сторожевиков и внешняя из охотников за подлодками) ордера конвоев субмаринам типа «К» из-за своих больших размеров и плохой управляемости под перископом стало труднее добиваться успехов, чем лодкам других типов. После гибели в мае 1942 г. «К-23» использование артиллерийского оружия было фактически запрещено, а применению мин мешали постоянные отказы минного устройства и быстрый износ самих подлодок, ремонт которых в условиях почти полного отсутствия на Севере судоремонтной базы представлял большие затруднения. В конечном итоге, к маю 1945 г. на Севере сохранился лишь один подводный крейсер из шести, причем достигнутые «катюшами» результаты вряд ли можно назвать впечатляющими.

Совсем другая ситуация сложилась на Балтике в конце 1944 — начале 1945 г. К тому времени наше командование накопило значительный опыт боевого применения подлодок, что позволило правильно их использовать и избежать напрасных потерь — ни одна из четырех балтийских «катюш» не погибла. И все-таки и на этом театре подводные крейсера добились достаточно скромных результатов. Причиной тому стали большие размеры подлодок, весьма стеснявшие их действия на балтийском мелководье, и все та же «ахиллесова пята» нашего подводного флота — слабая подготовка командиров и экипажей. Справедливости ради следует сказать, что в условиях блокады Ленинграда вряд ли можно было ждать от моряков большего. Зачастую даже те немногие победы, которые удалось одерживать, достигались только благодаря самоотверженности и мужеству подводников.

Краснознаменная подводная лодка «К-21». Обратите внимание на выносные пулеметы М-1

«К-1»

Подлодка вступила в строй в декабре 1939 г. и летом следующего года перешла на Север. После катастрофы «Д-1» вся боевая учеба на бригаде замерла, а с февраля 1941 г. начался гарантийный ремонт, завершившийся только 16 июня — за неделю до начала войны. Командир субмарины капитан 3 ранга К.А. Чекин, в прошлом капитан дальнего плавания, до назначения на «катюшу» успел лишь одну кампанию отплавать в качестве командира «малютки» «М-83». На роль командира лодки военного времени он явно не годился, и на второй день войны был зачислен в распоряжение военного совета СФ «по болезни». На смену ему пришел капитан 3 ранга И.А. Смирнов, плававший на субмаринах еще с 1920-х гг., а в 1940 г. недолго возглавлявший штаб бригады подлодок СФ. Но при первом же серьезном испытании — внезапном налете вражеской авиации на бухту, где стояла «К-1», — Смирнов подался панике, и стало ясно, что вынести тяжелую боевую нагрузку он не сможет.

Командование бригады и флота возлагало большие надежды на подводные крейсера, но из-за отсутствия командиров и неотреботанности задач боевой подготовки выход в море постоянно откладывался. Добровольно командовать «катюшей» вызвался начальник штаба бригады капитан 3 ранга М.П. Августинович. Это был неординарный поступок, поскольку практически не известно случаев, чтобы кто-то из командиров руководящего звена просился на должность, двумя ступенями ниже занимаемой. До войны Михаил Петрович прошел на Севере путь от флагманского артиллериста дивизиона до начальника штаба бригады, был отличным моряком и волевым командиром. Приказ о его назначении состоялся 14 июля, а уже 1 августа «катюша» вышла к берегам Новой Земли. Цель похода — подготовка экипажа, а также защита местного судоходства от немецких эсминцев (они совершили два рейда на наши внутренние коммуникации). Но уже утром 9 августа при очередном погружении заклило носовые горизонтальные рули, и подлодка на глубине 60 м ударилась носовой частью о грунт. Оказались заклинены крышки торпедных аппаратов, что делало дальнейшее нахождение в море бессмысленным. Как оказалось, причиной аварии стал отставший от корпуса и упершийся в рули лист обшивки — конструкция «катюш» не была рассчитана на постоянное плавание в суровых северных водах.

Следующим стал поход с 28 августа по 25 сентября на позицию у порта Нарвик. Здесь моряков ожидали большие испытания. Из 19 суток пребывания на позиции в течение 13-ти поиск судов противника был невозможен из-за густого тумана или штормовой погоды. При первом же 8-балльном шторме была повреждена муфта переключения привода носовых горизонтальных рулей, из-за чего рули вышли из строя до конца похода. Сорвало более десятка

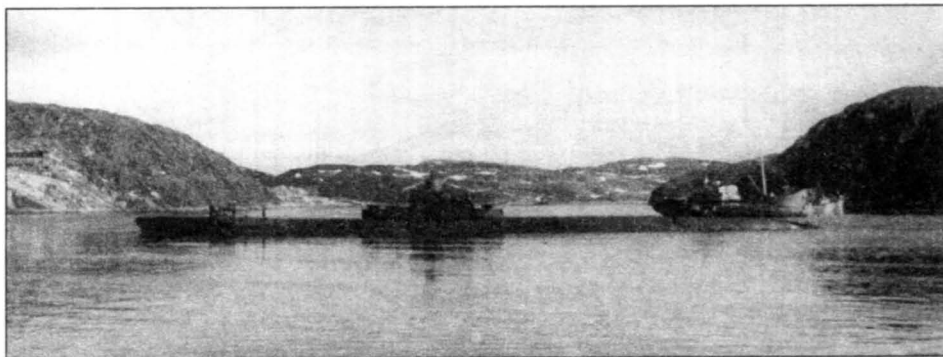
листов обшивки. Командир несколько раз предпринимал попытки проникнуть в глубь шхерного района в подводном положении, но противник, если и обнаруживался, оказывался в положении, исключавшем атаку. В этом походе «К-1» прошла 4123 мили, а ее экипаж приобрел необходимую морскую выучку.

В очередном выходе в море, начавшемся 21 октября, «катюше» впервые предстояло осуществить минную постановку. Но, когда вечером следующих суток лодка прибыла на позицию, выполнить задание не удалось из-за густых снежных зарядов, снижавших временами видимость до полного нуля. Вечером 23-го волнение усилилось до 6, а затем до 9–10 баллов по шкале Бофорта. В таком состоянии море находилось в течение трех дней. Начались поломки — из-за крена, доходившего до 53° (!!!), из аккумуляторных батарей неоднократно выливался электролит, произошла серия коротких замыканий. Лопнули сварные швы внутренней топливной цистерны и 200 кг соляра затопили артиллерийский погреб и одну из аккумуляторных ям. Пока моряки устранили поломки, в минно-балластной цистерне временами слышались сильные стуки. Лишь днем 28-го появилась возможность приступить к постановке. Пять первых мин вышли хорошо, но затем одновременно

отказали минные устройства обоих бортов. Постановку пришлось прервать.

В ночь на 29-е минно-балластная цистерна была вскрыта. Как оказалось, большинство мин соскочили с рельс, развернулись, и своими роликами стояли прямо на дне цистерны. С большим трудом экипажу удалось вручную установить на рельсы мины правого борта, а левого борта, где вышла из строя лебедка устройства, — разоружить и примотать тросами. Попасть в минно-балластную цистерну можно было только через расположенные на палубе погрузочные люки. После того, как команда минеров спустилась туда, люки пришлось задрать — без этого при возникновении опасности субмарина не смогла бы погрузиться. Естественно, в этом случае всех находившихся в цистерне ожидала гибель. Оставшиеся восемь мин выставили днем 29 октября. Командир считал, что постановка прошла без проблем, но на самом деле последнюю мину после возвращения в базу (7 ноября) нашли застрявшей в люке. И все-таки постановка «катюши» оказалась результативной: 8 ноября в проливе Магере-сунд подорвался и затонул германский пароход «Флоттбек» (1930 брт).

В следующий раз «катюша» вышла в море 14 декабря для действий на позиции между норвежскими портами Тромсё и



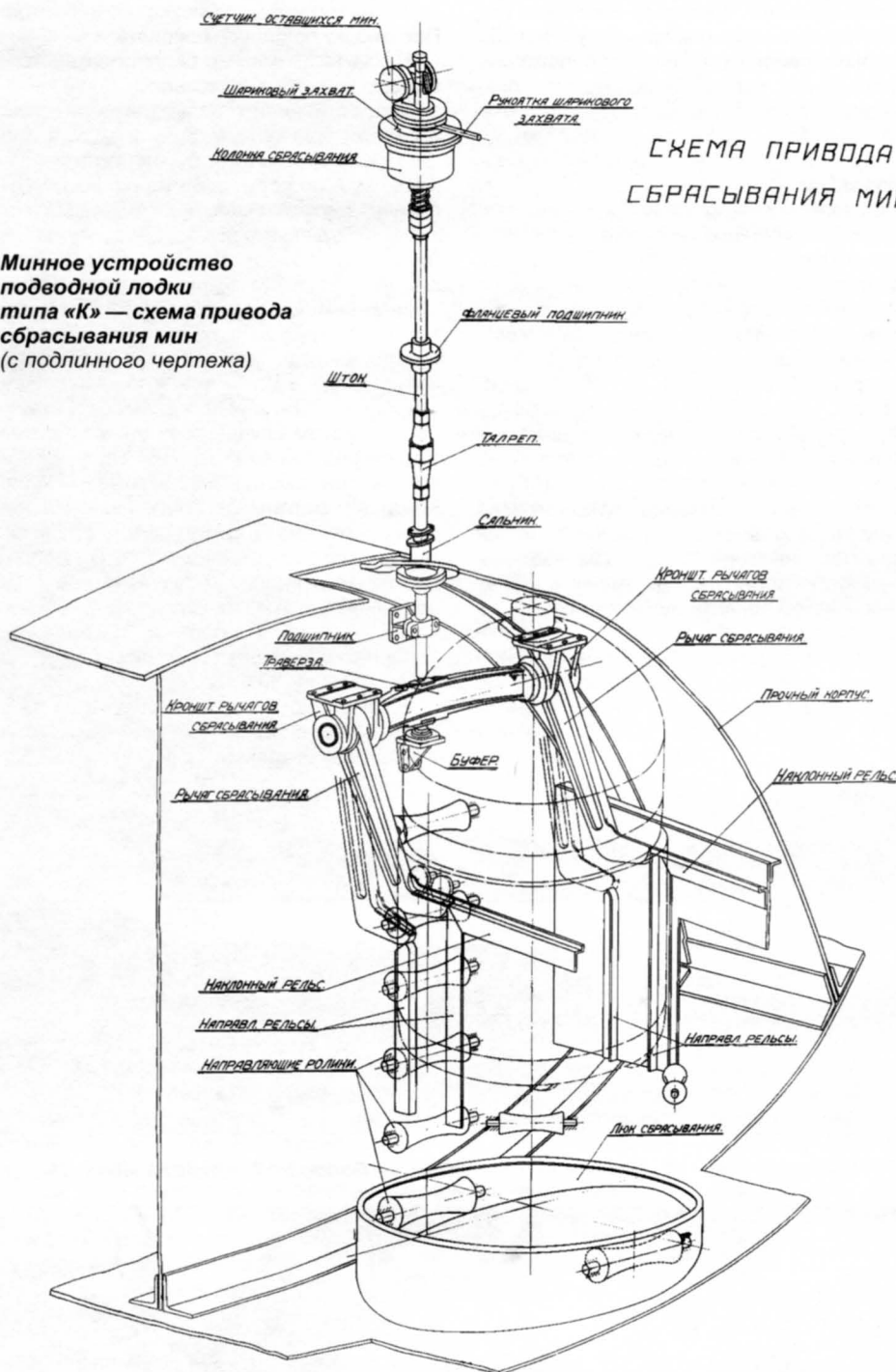
Подводный крейсер «К-1», 1943 г.



Командир «К-1» капитан 2 ранга М.П. Августинович

**Минное устройство
подводной лодки
типа «К» — схема привода
сбрасывания мин
(с подлинного чертежа)**

СХЕМА ПРИВОДА СБРАСЫВАНИЯ МИН.



Хаммерфест. Вечером 16-го субмарина приблизилась к норвежскому берегу. Несмотря на плавание в районе большого числа норвежских рыболовных мотоботов, крейсер в надводном положении проник в Ульфс-фьорд и приступил к постановкам. Дважды «К-1» вызывали с береговых постов, но Августинович как ни в чем не бывало проходил мимо. После постановки трех банок подлодка стала в тени под скалой и приступила к зарядке. Здесь она, казалось, надежно укрыта от глаз противника, но как назло пошел снегопад, и очень скоро корпус «катуши» стал напоминать айсберг. Чтобы избежать обнаружения, Августинович выслал на верхнюю палубу матросов с метлами, которые сметали снег за борт.

Мало кто из наших командиров в 1941-м действовал столь дерзко.

С наступлением рассвета «К-1» погрузилась и выставила две оставшиеся банки. Она оставалась на шхерном фарватере до 18 декабря, когда, будучи в надводном положении, случайно наткнулась на немецкий охотник «Uj 1214», шедший в головном охранении крупного конвоя. Охотник открыл огонь из автоматической пушки и загнал лодку под воду. Для охоты на субмарину в район прибыли четыре тральщика, которым удалось вытеснить «катушу» в море. Там она попала в шторм, продолжавшийся шесть суток. Треснули топливные цистерны, выплеснулся электролит, возникли многочисленные мелкие поломки и замыкания.

Несмотря на это, после окончания шторма Августинович снова предпринял попытку проникнуть в шхеры, где днем 28 декабря безуспешно атаковал торпедами пару немецких охотников. В базу корабль прибыл только 5 января. Его экипаж не знал, что вечером 26 декабря на выставленном в Ульфс-фьорде заграждении погиб норвежский пароход «Конг Ринг» (1994 брт), перевозивший немецких солдат-отпускников. Судно быстро затонуло, унеся на дно 257 из 269 находившихся на борту военнослужащих. Эту победу можно назвать самой значимой из всех, каких наши подлодки добились на Северном морском театре за годы войны.

Пятый поход «катуши» (30.1 — 19.2.1942) состоялся на восточный участок коммуникации в районе Тана-фьорда. И в этот раз подлодка ставила мины, но из-за неудачно выбранного в штабе флота места постановка успеха не имела. Тогда решили вновь обратить внимание на западный шхерный отрезок коммуникаций. Туда 1–22 апреля был совершен шестой боевой поход, ставший одним из самых удачных. На подходе к месту постановки первой банки Августинович обнаружил два тральщика, осуществлявших контрольное траление фарватера. После их ухода здесь выставили две группы мин. Затем «К-1» перешла в соседний район, где поставила девять оставшихся мин.

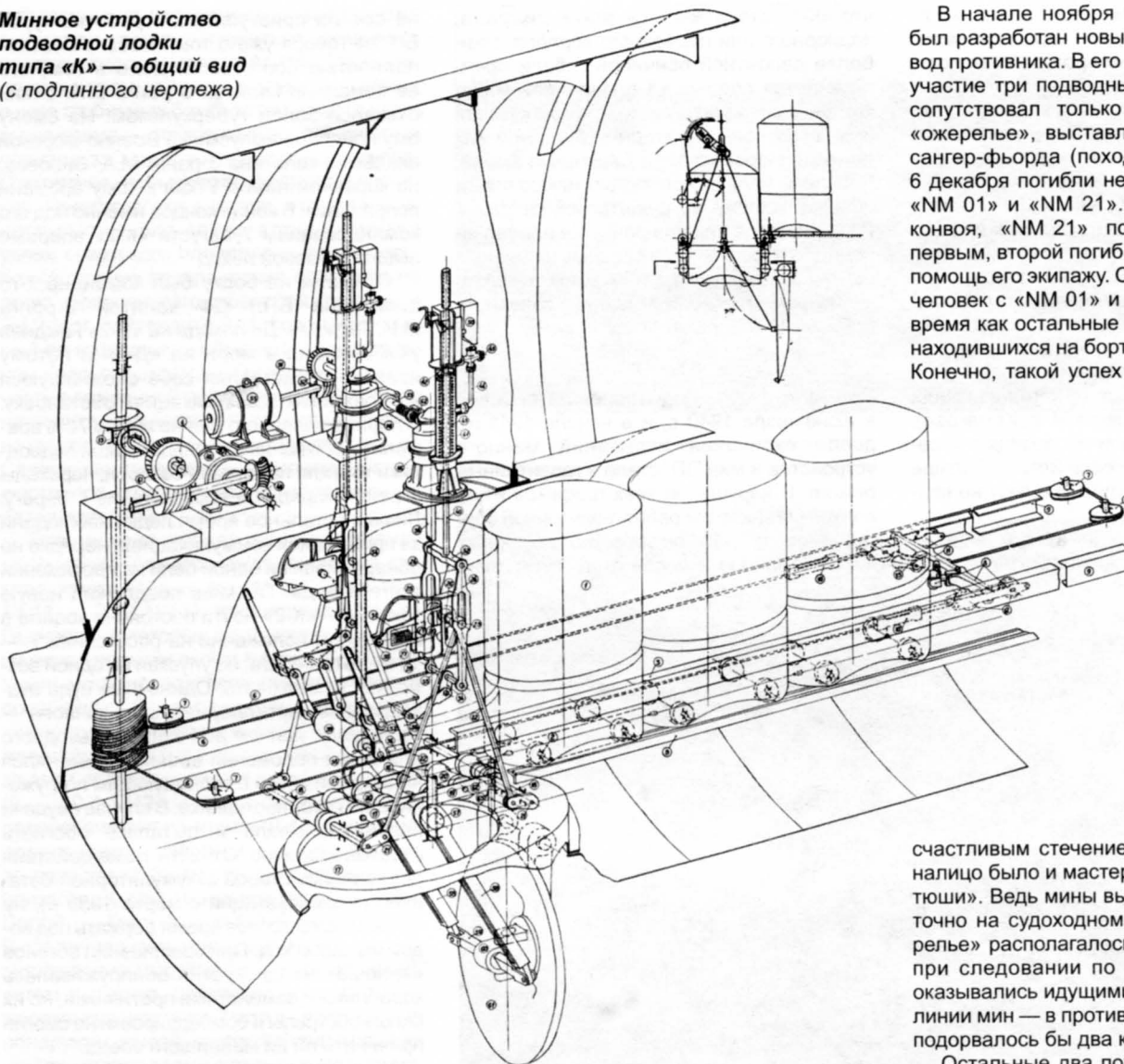
Все три банки оказались результативными. На одной из них 8 апреля погибло судно «Курцзее» (754 брт), на другой в мае — крупный транспорт «Асунсьон» (4626 брт); оба с грузом продовольствия. После этого немецкие тральщики протралили весь район, но не смогли его полностью обезопасить. В феврале 1943 г. на пропущенной при тралении мине подорвался и получил серьезные повреждения носовой части транспорт «Мольтефельс» (7863 брт). После возвращения из похода Михаил Петрович был удостоен своей первой боевой награды — ордена Красного Знамени.

Седьмой поход в район порта Вардё (19.5 — 1.6.1942) оказался неудачным. Из-за наступления полярного дня лодка неоднократно обнаруживалась и подвергалась преследованию противолодочных сил противника, не позволившего ей ни разу выйти в атаку. Мин в том походе «катуша» не ставила.

Вообще из-за усилившегося противодействия весна — лето 1942 г. стали периодом заметного снижения активности и результативности действий североморских подводников. Даже в базе субмарины не могли чувствовать себя в безопасности — в ходе участвовавшихся налетов ряд подлодок получил повреждения. Не стала исключением и проходившая ремонт «К-1» — 2 июля она была буквально изрешечена осколками трех взорвавшихся рядом авиабомб. Лишь благодаря самоотверженным усилиям рабочих и экипажа к началу августа ПЛ была введена в строй и сразу же вышла в новый боевой поход.

На этот раз ей предстояло поставить мины в устье Порсангер-фьорда. С некоторой задержкой из-за густого тумана это задание было выполнено вечером 6 августа. Постановка осуществлялась новым спосо-

**Минное устройство
подводной лодки
типа «К» — общий вид
(с подлинного чертежа)**



бом, который, по-видимому, придумал сам Августинович — не отдельными мелкими банками, как это делалось раньше, а «ожерельем», то есть на одной линии сложной конфигурации. В последующие дни «катюша» продолжила действовать на позиции в торпедном варианте. Вечером 11 августа она сама чуть было не стала жертвой вражеской мины. Когда «катюша» в подводном положении отходила от берега для зарядки, над ней прогремел мощный взрыв. Спасло ее то, что, благодаря предусмотрительности командира, она шла на глубине 60 м, в то время как противолодочная мина была установлена на глубине 11 м от поверхности, и сработала из-за того, что лодка задела чувствительную антенну. В момент взрыва на «К-1» погасло все освещение, вышли из строя кормовые рули и возник значительный дифферент на нос. Тем не менее, из докладов с мест следовало, что повреждения оказались на удивление небольшими — помимо разбившихся лампочек и измерительных приборов, обнаружилась лишь небольшая течь через радиантенны. Командир почитал, что лодка может продолжить действия на позиции, но после доклада в штаб «катюшу» отзывали домой.

Изучив материалы этого похода, командование бригады пришло к выводу, что следует обязать всех командиров осуществлять подход к берегу через районы, предположительно заминированные врагом, на рабочей глубине погружения. В дальнейшем эта рекомендация спасла жизнь не одному экипажу подлодок. Что же касается мин, выставленных «катюшей» в том походе, то 12 сентября на них подорвался и затонул пароход «Роберт Борнхофен» (6643 брт), шедший в Киркенес с грузом угля.

В сентябре «К-1» выходила для прикрытия союзного конвоя (6 — 23.9.1942), а затем некоторое время ремонтировалась. Наконец-то ее экипажу удалось выявить причину постоянно возникавших неисправностей минного устройства. Оказалось, что из-за производственного брака кулачки вертикальных направляющих имели различную высоту. Когда при постановке мина наезжала на них, из-за дефекта кулачков ей сообщался крутящий момент, разворачивающий мину вокруг своей оси, что приводило к падению на люк и заклиниванию всего устройства. После того, как высоту кулачков выровняли, все последующие постановки проходили без проблем.

В начале ноября 1942 г. в штабе СФ был разработан новый план минирования вод противника. В его реализации приняли участие три подводных минзаса, но успех сопутствовал только «К-1» — на новом «ожерелье», выставленном в устье Порсангер-фьорда (поход 18 — 21.11.1942), 6 декабря погибли немецкие сторожевики «NM 01» и «NM 21». Оба шли в составе конвоя, «NM 21» подорвался на mine первым, второй погиб при попытке оказать помощь его экипажу. Спаслось лишь шесть человек с «NM 01» и один отпускник, в то время как остальные 65 военнослужащих, находившихся на борту кораблей, погибли. Конечно, такой успех отчасти объяснялся

счастливым стечением обстоятельств, но налицо было и мастерство командира «катюши». Ведь мины выставлялись скрытно, точно на судоходном фарватере, и «ожерелье» располагалось таким образом, что при следовании по фарватеру корабли оказывались идущими не поперек, а вдоль линии мин — в противном случае на них не подорвалось бы два корабля.

Остальные два похода, проведенные в рамках указанного плана (29.11 — 5.12 и 13 — 17.12.1942) оказались безрезультатными. К этому моменту боевой счет «К-1» достиг одного поврежденного и семи потопленных кораблей и судов противника. Правда, Августинович и его подчиненные об этом не знали. В 1942 г. лодке засчитывалось только три корабля — редчайший для нашего флота случай, когда число декларируемых побед уступало числу реальных. Тем не менее, за успешное выполнение заданий в январе 1943 г. Августиновича наградили орденом Отечественной войны I степени. Тогда же корабль стал в текущий ремонт, затянувшийся до конца апреля.

В марте ушедшего в отдел подводного плавания СФ Августиновича сменил Герой Советского Союза капитан 2 ранга В.Г. Стариков, прославившийся своими походами на «М-171». С ним субмарина выходила в море дважды (6 — 14 июня и 28 июня — 6 июля), но оба раза неудачно. В первом же выходе выяснилось, что лодка нуждается в серьезном ремонте: топливная цистерна пропускала сольер, происходили постоянные мелкие отказы приборов и механизмов, давно нуждавшихся в замене, из-за двух аварий вышли из строя оба перископа, что не позволяло ставить мины. Последовав-

ший ремонт по объему работ ничем не отличался от предыдущего — осмотр и чистка старых деталей (новых просто не имелось) с постановкой их на прежнее место.

Неизвестно, сколько в таком ремонте мог оставаться корабль, если бы не усложнение обстановки в Карском море. С конца июля сюда проникла группа немецких подлодок, а спустя месяц у командования СФ возникли опасения, что за «У-ботами», как и годом ранее, может последовать крупный надводный рейдер (такой план под названием «Вундерланд-2» у германского командования действительно имелся). Лодку срочно привели в боевую готовность и, несмотря на отсутствие штатного командира (Стариков убыл в отпуск, вместо него назначили комдива капитана 2 ранга М.Ф. Хомякова), 5 сентября направили на позицию к северной оконечности Новой Земли. Больше она на связь не выходила и в базу не вернулась.

Послевоенное изучение документов противника не дает оснований утверждать,

что «К-1» стала жертвой атаки самолета, надводного или подводного корабля. Наиболее вероятной причиной гибели представляется подрыв на плавающей мине, которые сносились Гольфстримом к Новой Земле со всей акватории Северной Атлантики, Норвежского и Баренцева морей. Впрочем, нельзя полностью исключить и ошибки экипажа во внештатной ситуации (М.Ф. Хомяков никогда ранее не плавал на подлодках типа «К») или подрыв на минных банках, выставленных немцами тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» у северного побережья архипелага годом ранее.

«К-2»

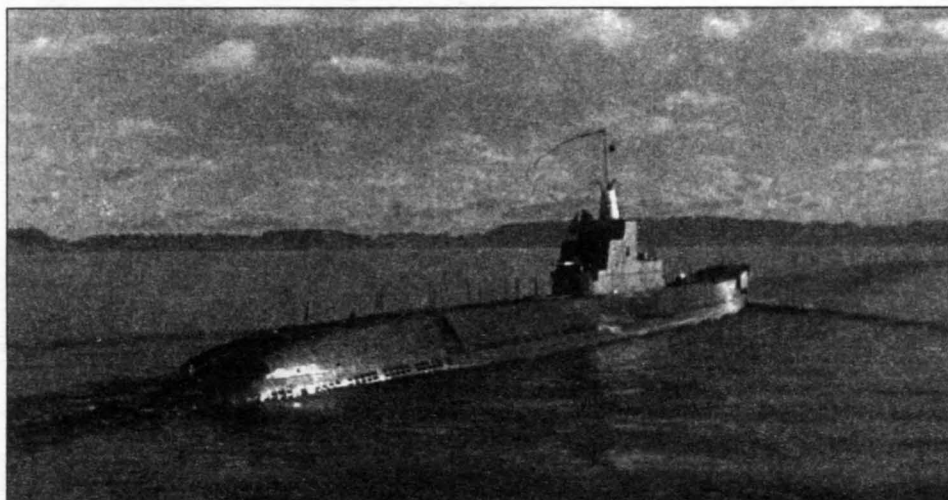
Вместе с «К-1» лодка перешла на Север в июне-июле 1940 г., и в начале 1941-го, после окончания испытаний минного устройства и мин ЭП, стала в гарантийный ремонт. В нарушение всех графиков из-за плохой организации работ гарантийной бригадой завода №194 он затянулся до первых чисел июня. Но и после этого субмарина

не смогла приступить к отработке курса БП, не говоря уже о том, чтобы считаться полностью боеготовой. Дело в том, что ее командир капитан 3 ранга В.П. Уткин оказался болен туберкулезом. На смену ему прислали выпускника Военно-морской академии капитана 3 ранга М.А. Бибеева, но коренной помор Уткин к тому времени поправился. В конце концов именно под его командованием 7 августа «К-2» впервые вышла в боевой поход.

Старшим на борту был командир 1-го дивизиона БПЛ СФ капитан 2 ранга М.И. Гаджиев. До похода на «К-2» Гаджиев уже выходил в море на «Д-3» и потому неплохо представлял себе сложившуюся на вражеских коммуникациях обстановку. В период полярного дня не менее 70% времени пребывания на позиции наши подводники тратили на зарядку батарей, переходы в район зарядки и возвращение к берегу. Лишь в остальное время лодки наблюдали за прибрежной коммуникацией, нередко не обнаруживая ни одной цели на протяжении всего похода. Гаджиев предложил новую тактику — «К-2» почти постоянно ходила в надводном положении на расстоянии 7 — 10 миль от берега, не упуская ни одной возможности атаковать. Одиночные суда атаковывались артиллерией, суда конвоев — торпедами, причем для занятия выгодного для атаки положения широко применялся надводный обгон с последующим погружением по курсу противника. В случае неудачи лодка всплывала и пыталась обогнать караван вторично. Отчасти такие действия объяснялись старой аккумуляторной батареей (в эксплуатации с марта 1939 г.), не позволявшей долгое время держать под водой большой ход. При совершении обгонов «катюша» неоднократно обнаруживалась кораблями и самолетами противника, но их вялые обстрелы и бомбардировки не смогли причинить ей ни малейшего вреда.

Увы, все попытки «К-2» атаковать — три раза торпедами и два раза артиллерией — не увенчались успехом. В отчете бригады за август появился следующий вывод: «Боевой поход ПЛ «К-2» является поучительным, т.к. показывает, что при большой скорости и наличии достаточно мощного артиллерийского вооружения позволяет неоднократно атаковать транспорта на их пути следования, применяя по обстановке либо торпедное, либо артиллерийское вооружение. Весь вопрос заключается в умелом использовании того или иного вооружения, чем, к сожалению, ПЛ «К-2» не отличалась».

Второй поход (7 — 18.9.1941) также с Гаджиевым на борту, казалось, прошел удачнее — в районе порта Вардё была выполнена первая на Севере минная постановка (из-за отказа минного устройства удалось выставить только 12 мин). Утром 12 сентября у Вардё «катюша» с дистанции 4 мили атаковала артиллерией норвежский каботажный пароход «Луфутен», осуществлявший местные перевозки на линии Берген — Киркенес. После первых выстрелов (всего «К-2» успела выпустить 26 100-мм снарядов) судно повернуло к берегу и, по-видимому, укрылось за одним из прибрежных островов. Этого экипаж



«Катюша» в Кольском заливе



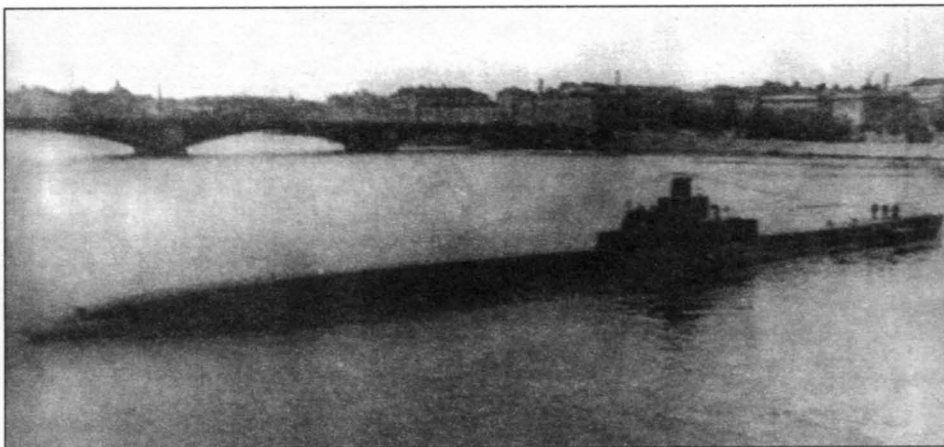
В.Г. Стариков (на фото в центре) на мостике «К-1»

субмарины не зафиксировал, так как был вынужден срочно погрузиться, уклоняясь от атаки гидросамолета Ar-196. На лодке отчетливо слышали взрыв двух сброшенных с него глубинных бомб, затем, спустя некоторое время — отдаленный третий, который приняли за взрыв котлов тонущего судна. Отсутствие цели показал и осмотр в перископ. Поскольку все считали, что достигнут первый с начала войны артиллерийский успех советского подводного флота, особенно горячие поздравления пришлось на долю управляющего стрельбой командира БЧ-2-3 ст. лейтенанта З.М. Арванова, который по возвращении был награжден орденом Красного Знамени. Он же предложил в честь одержанной артиллерийской победы на входе в гавань сделать холостой выстрел из пушки, что впоследствии укрепилось на Севере как традиция — отмечать числом выстрелов количество потопленных за поход кораблей.

Эта мнимая победа дала командиру «К-2» своеобразную индульгенцию на два следующих боевых похода (11 — 24.10 и 13.11 — 2.12.1941), прошедших уже без Гаджиева, в которых не предпринималось ни одной попытки выйти в атаку. Поскольку Уткин мотивировал свои неудачи плохим состоянием батареи, в начале декабря «катюшу» поставили в ремонт, продолжавшийся до конца марта 1942 г. Вслед за этим последовали два похода: короткий (9 — 10.4.1942) — для оказания помощи подорвавшейся на mine «Щ-421» (правда, экипаж тяжело поврежденной «щуки» еще до подхода «К-2» сняла находившаяся поблизости «К-22») и на коммуникации в район Вардё — Тана-фьорд (11.4 — 4.5.1942). В его начале субмарина выставила минное заграждение (успехов не зафиксировано), затем пыталась действовать против вражеского судоходства. 2 мая в перископ был обнаружен конвой, который Уткин атаковал четырьмя торпедами с дальней дистанции. Из-за ошибки, допущенной в определении элементов движения цели, торпеды прошли



Командир «К-2» капитан 3 ранга В.П. Уткин



«К-2» в Ленинграде, лето 1940 г.

за кормой транспорта «Ирис». Поскольку «К-2» имела системы БТС только на двух аппаратах, при залпе она показала рубку и была обнаружена. От конвоя отделилась группа из трех охотников, которые вновь засекли «катюшу», когда она спустя 10 минут всплыла под перископ для определения результатов атаки. За девять минут на нее обрушились 42 глубинные бомбы. От их взрывов треснули сварные швы топливно-балластных цистерн, палубный настил и шахта подачи воздуха к дизелям. Узнав о повреждениях, командование отозвало лодку в базу.

После ремонта она выходила для прикрытия от надводных кораблей каравана PQ-17 (26.6 — 17.7.1942), а 26 августа ушла в боевой поход к устью Тана-фьорда. В ночь на 7 сентября на «К-2» передали приказ перейти на позицию прикрытия PQ-18, но Уткин на него не ответил. Скорее всего, к этому времени подводный корабль уже стал жертвой вражеских мин, выставленных вдоль норвежского побережья.

«К-3»

Хотя лодка считалась вступившей в строй в ноябре 1940 г., ее испытания продолжались и в дальнейшем. Дело в том, что серия почти одновременно отданных наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым приказов фактически превратила ее в опытовое судно. В частности, на ней испытывались новая «широкая» носовая оконечность, сетепрозвездатель «Краб-3» и немецкие перископы

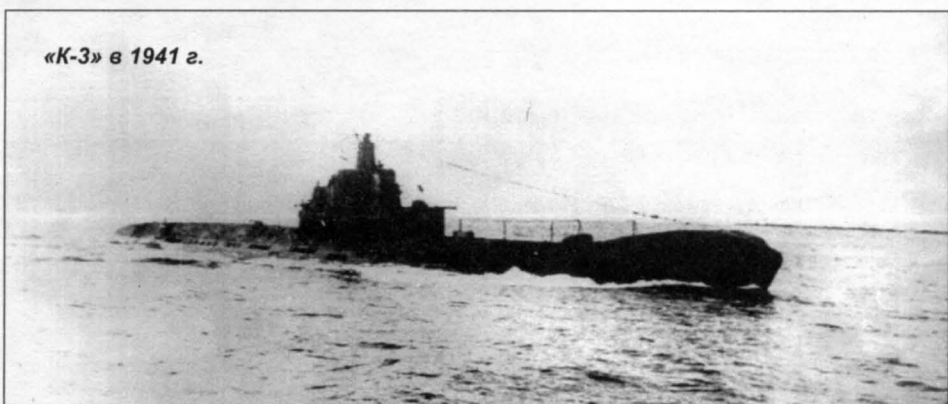
с постоянным местом наблюдения. Всю зиму 1940/41 г. «К-3» находилась в Либаве, но план выходов на испытания оказался на грани срыва из-за серьезной болезни командира капитана 3 ранга В.Н. Корсака. В ряде выходов его подменяли командиры других «катюш», затем — старпом капитан 3 ранга К.М. Волошин.

Только 15 мая на подлодку назначили нового командира капитан-лейтенанта К.И. Малофеева — достаточно опытного подводника, командовавшего в финскую войну «С-3». Это назначение состоялось в связи с включением «катюши» в состав формируемой на Балтике «Экспедиции особого назначения №11» (ЭОН-11) по переводу кораблей по Беломорско-Балтийскому каналу на Север. В соответствии с планом экспедиции 31 мая — 2 июня лодка перешла из Либавы в Кронштадт, где должна была начать выгрузку ряда механизмов перед постановкой в транспортный док. Здесь ее и застало известие о начале войны. Переход отменили, и в начале июля «К-3» вернулась в строй.

Несмотря на то, что корабль успел отработать лишь первые задачи, да и то со старым командиром, начальство сочло экипаж подводного крейсера готовым к выполнению боевых заданий, и вечером 24 июля отправило ПЛ в Таллин. Спустя двое суток лодка вышла для минной постановки на коммуникациях противника в районе западного острова Борнхольм. Переход осуществлялся только ночью, а



Командир подводной лодки «К-3» К.И. Малофеев, 1941 г. (фото Е. Халдея)



«К-3» в 1941 г.

все дневное время командир тратил на отработку действий экипажа. Лишь утром 1 августа субмарина после предварительной разведки приступила к постановке мин. Сразу же выяснилось, что люки минного устройства по обоим бортам открылись только наполовину и мины из них не выходят. Пришлось возвращаться в базу, где и установили причину поломки. Оказалось, что после всплытия с глубины подводники забыли снять давление с минно-балластной цистерны. При попытке открыть люки оказались сломаны шарниры крышек, починить их в море было невозможно — закономерный результат отправки в боевой поход совершенно неподготовленного экипажа.

После провала постановки Малофеев самостоятельно начал возвращение в базу, не прекращая попыток связаться с ней. Атаковать встреченные суда торпедами он не решился, поскольку не знал, имеет ли право применять оружие в прилегающих к Швеции водах. Ночью 3 августа субмарину видели немецкие сторожевики, несшие дозор в бухте Хане, но сброшенные ими бомбы взорвались далеко за кормой ушедшей в надводном положении «катуши». Куда более реальная угроза нависла над кораблем ночью 6 августа. Дело в том, что на протяжении нескольких суток Малофееву так и не удалось получить из штаба флота

указаний о дальнейших действиях и разрешения на возвращение. В связи с этим ему пришлось прекратить отход и на протяжении нескольких дней маневрировать в районе западнее Моонзундских островов, который являлся «охотничьим угодьем» субмарин противника. В конце июля немецкая «U 140» потопила там «М-94» и атаковала «С-9», но командир «катуши» об этом, по-видимому, не знал и не предпринял особых мер предосторожности. Светлой ночью «К-3» была обнаружена с «U 142», которая вскоре выпустила по нашей подлодке одну торпеду, но промахнулась, вероятно, из-за неверного определения дистанции (германский командир считал, что он атакует «щуку»). Лишь случайность — очередное погружение — спасло советскую субмарину от готовившегося двухторпедного залпа. Интересно отметить, что с борта «катуши» некоторое время видели вражескую подлодку, но приняли ее за свою типа «С». Только днем 8 августа лодка Малофеева была встречена тральщиками в районе мыса Ристна и отконвоирована в Таллин.

15 августа «К-3» вернулась в Кронштадт, где ее включили в состав 1-го эшелона ЭОН-15. Спустя четыре дня она перешла в Ленинград, и уже 21-го начала переход вверх по Неве. Подобная спешка оказалась нелишней — подлодка стала одной из по-

следних, кому удалось уйти из Ленинграда, вокруг которого спустя несколько дней замкнулось кольцо блокады. 9 сентября ПЛ прибыла в Беломорск и остаток месяца провела в восстановительном ремонте. Октябрь ушел на ускоренный курс боевой подготовки, после чего 9 ноября субмарина прибыла в Полярный.

Первый же боевой поход на Севере принес ее экипажу славу. Покинув 21 ноября Полярный, «К-3» спустя два дня выставила два минных поля на западных подходах к проливу Магерё-сунд. Впоследствии на одном из них погибло норвежское каботажное судно «Ингёй» (327 брт). После постановки подлодка продолжала действовать в районе Хаммерфеста. Днем 3 декабря она четырьмя торпедами с дальней дистанции безуспешно атаковала немецкий транспорт «Альткирх», шедший из Киркенеса в охранении трех охотников. Последние быстро взяли след (после выстрела лодка показала над водой рубку) и в течение короткого времени сбросили на подводный крейсер 48 глубинных бомб. В ходе уклонения «катуша» трижды ударялась о грунт и, в конце концов, легла на дно, выключив все шумящие механизмы. Тем не менее, бомбардировка продолжалась, причем бомбы сбрасывались именно в то место, где притаилась лодка. Стало ясно, что на поверхности образовался предательский след соляра, вытекавшего из разбитых при ударах о грунт топливно-балластных цистерн. Теперь любая новая серия бомб, установленная на правильную глубину, могла оказаться для «К-3» последней. Через поврежденный клинкет газоотвода вода начала поступать внутрь лодки, заливая вспомогательный дизель. Включение же водоотливных средств нарушило бы режим тишины.

В этой критической ситуации находившийся на борту комдив Гаджиев предложил всплыть и вступить в артиллерийский бой. Победа в нем оказалась для советских подводников редким везением. Им удалось уже пятым залпом добиться попадания в оказавшийся поблизости «Uj 1708», причем не куда-нибудь, а в корму, где находились приготовленные к сбросу глубинные бомбы. Раздался сильный взрыв, и немецкий корабль исчез с поверхности моря. После этого охотник «Uj 1416», располагавший только 20-мм зенитками, поспешил выйти из боя. Третий охотник — «Uj 1403» — находился слишком далеко, рядом с «Альткирхом», и его залпы ложились недолетами. На глазах противника «катуша» скрылась за горизонтом — максимальная скорость охотников, переоборудованных из рыболовных судов, не превышала 12 — 14 уз. За время боя «К-3» получила лишь мелкие осколочные повреждения, правда, один из осколков сбил стопор рукоятки открывания замка носовой 100-мм пушки, и она до конца боя вышла из строя. Обе стороны сделали из сражения серьезные выводы. В частности, командование бригады СФ убедилось, что «катуши» более уязвимы для сил ПЛО в подводном, чем в надводном, положении и в определенных ситуациях им следует отрываться от врага, используя высокий надводный ход. Немцы же поняли, что все

и флагмана. «К-3» пришлось атаковать в одиночку. На глазах у комбрига Малофеев хладнокровно обогнал вражеский отряд, занял идеальную позицию на его носовых курсовых углах и четырьмя торпедными залпами пустил «Uj 1108» на дно. Лишь когда лодка начала поворот для второй атаки кормовыми аппаратами, «Uj 1101» ее обнаружил и смог артиллерийским огнем загнать под воду. К утру ПЛ отошла в район зарядки, где рассчитывала встретиться с «К-22», но случайно столкнулась с немецким отрядом (минзаг «Бруммер», эсминцы «Ридель» и «Z 31»), возвращавшимся после минной постановки у берегов п-ва Рыбачий. Пришлось уклоняться срочным погружением.

Лишь к вечеру обе «катушки» встретились, зарядили батареи и утром 7 числа вернулись на прибрежную коммуникацию. Вскоре связь между подлодками окончательно прервалась, и в дальнейшем «К-3» пришлось действовать по обычной

схеме. Утром 12 февраля Малофеев сумел торпедировать транспорт «Фехенхайм» (8116 брт) из состава хорошо охраняемого «восточного» конвоя. Немцам удалось удержать судно на плаву, и позже его отправили в Германию на ремонт. Но ввести его в строй до конца войны не успели, и после ее окончания затопили в Северном море с грузом отравляющих веществ. В результате ожесточенной контратаки «катушка» получила незначительные повреждения, и 14 февраля вернулась в базу. Этот поход стал не только одним из самых удачных в карьере подлодок типа «К», но и одним из немногих, когда нашим командирам-свероморцам удалось поразить торпедным оружием более одной цели.

В свой восьмой боевой поход «катушка» отправилась 14 марта, и, как оказалось, в последний раз. На связь она ни разу не вышла, но, в отличие от большинства случаев, когда субмарины пропадали без

вести, противник на протяжении длительного времени фиксировал ее нахождение на позиции. 17 марта «К-3» безуспешно атаковала один караван, 21-го — другой. И если в первом случае лодка после залпа так и осталась необнаруженной, то во втором тройка охотников установила с ней четкий гидроакустический контакт и сбросила ровно сто глубинных бомб. На поверхности наблюдались большое выделение масла и соляра, воздушные пузыри и деревянная крошка. Поскольку глубина моря в предполагаемом месте ее гибели составляла 215 м, водолазное обследование и поиск лотом не проводились. И все-таки 28 марта очередной шедший в Киркенес конвой подвергся в пределах позиции «К-3» новому нападению, в ходе которого немцы зафиксировали прохождение трех торпед. Вражеские сторожевики не смогли ничего обнаружить и сбросили 19 бомб лишь для того, чтобы сорвать повторную атаку. По сей день установить истинную причину гибели наиболее результативной по торпедно-артиллерийским атакам «катушки» не представляется возможным.

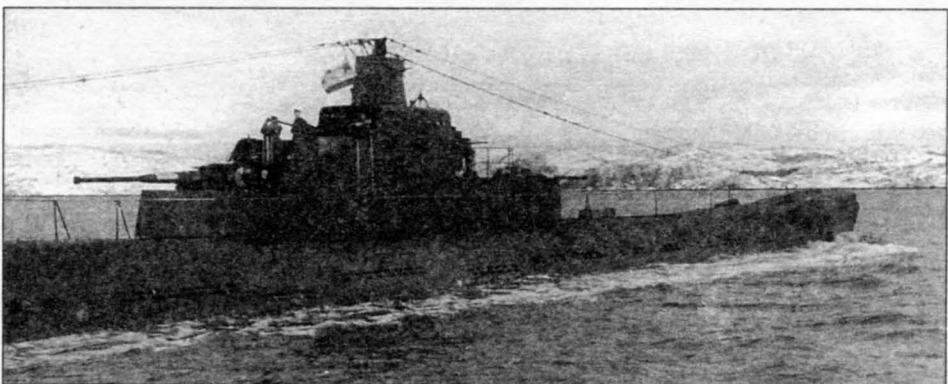
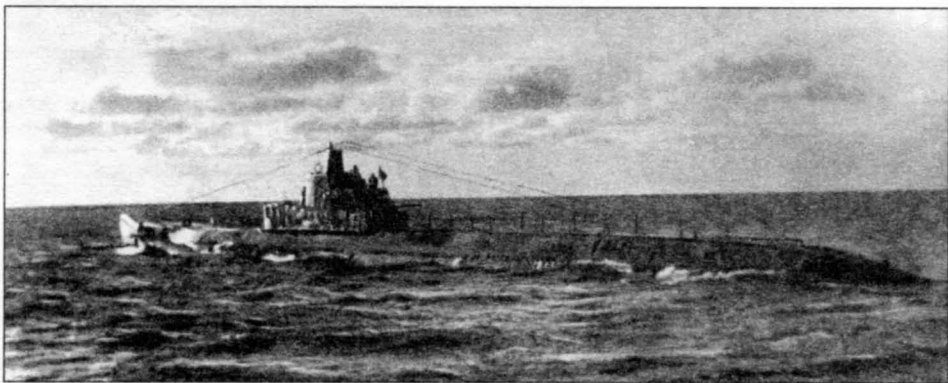
«К-21»

Эта подлодка вступила в строй уже после окончания кампании 1940 г. и с самого начала приступила к подготовке перехода на Север в составе ЭОН-11. 8 июня 1941 г. она начала движение вверх по Неве и к 22-му достигла шлюзов в районе г. Повенец (северное побережье Онежского озера). В течение нескольких первых ночей войны немецкая авиация наносила удары по шлюзам и, по-видимому, смогла причинить им некоторые повреждения, поскольку «катушка» завершила свой переход только 24 августа. На архангельском заводе «Красная Кузница» на нее установили снятые перед переходом приборы и механизмы, вслед за чем она прошла ускоренный курс боевой подготовки. То, что отработать действия экипажа до приемлемого уровня не удалось, стало ясно уже на переходе в Полярный. Лодка, атакованная вражеским самолетом-разведчиком, не смогла срочно погрузиться, поскольку не была удифференцирована для плаваний в условиях Баренцева моря.

Не принес полного удовлетворения и первый боевой поход в район Хаммерфеста (7 — 21.11.1941). В начале его субмарина выставила несколько минных банок (позднее на них погибли норвежский транспорт «Бессхейм» (1774 брт) и охотник «Uj 1110»), а затем действовала в торпедном варианте. Днем 12 ноября «К-21» с большой дистанции дважды стреляла по немецкому конвою, но попаданий не добились. Зато пара охранявших конвой сторожевиков по торпедным следам обнаружила точку залпа и сбросила туда несколько серий глубинных бомб. Спастись от них пришлось на глубине 80 м, но из-за неточности карты субмарина несколько раз ударялась о неизвестные подводные скалы и повредила обшивку топливно-балластных цистерн. После всплытия подтвердились худшие опасения — за лодкой «волочил» густой соляный шлейф. Все попытки избавиться от него продуванием содержимого в море с последующим промыванием цистерн так ни



Подводная лодка «К-3» на учебных стрельбах, 23 октября 1942 г. (фото С. Шиманского)



Две фотографии «К-3», сделанные перед последним походом, 1943 г.

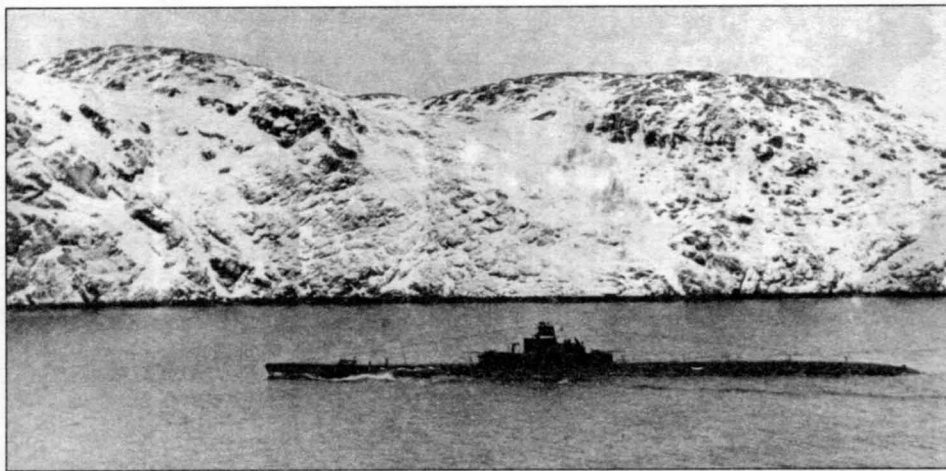
к чему и не привели, и 21-го корабль вернулся в базу. Тем не менее, поход признали удачным: считалось, что торпедными залпами 12 ноября потоплены два транспорта.

Командира «двадцать первой» капитан-лейтенанта А.А. Жукова наградили орденом Красного Знамени. Однако в политдонесении о походе указывалось, что командир в боевой обстановке «иногда проявлял излишнюю нервозность, растерянность и боязливость». Действительно ли дело обстояло таким образом, или Жуков не сошелся характером с обеспечивавшим поход комдивом Гаджиевым, указания которого им открыто критиковались, сказать трудно.

Во второй поход (6 — 28.1.1942) он пошел без обеспечивающего. В отсутствии инициативы Жукова упрекнуть было сложно. 13 января он атаковал торпедами немецкий конвой (безуспешно, с дистанции около 20 кбт), после чего умело уклонился от преследования, а 21-го обстрелял из орудий мотобот, который, как посчитал командир, занимался тралением выставленной в предыдущем походе минной банки. На самом деле экипаж норвежского мотобота «Ингё» ловил рыбу. Уже второй снаряд, выпущенный из 100-мм пушки, попал в находившиеся на корме бочки с бензином. Они взорвались с такой силой, что деревянные детали конструкции бота упали на палубу «К-21», пребывавшую в 120 м от цели.

Возвращение из похода «смазало» серьезная штурманская ошибка — из-за неучета воздействия течения подлодка оказалась в 40 миль к западу от расчетной точки и не смогла своевременно прибыть в базу. Проверка показала, что штурман «К-21» решал астрономические задачи с ошибкой в 45 миль, а командир — в 28. И, тем не менее, командование посчитало поход вполне успешным. Узнав об этом, Жуков «расслабился» и широко отметил свое возвращение на берег. За пьянство парткомиссия бригады 9 февраля объявила ему строгий выговор с занесением, но поскольку командир «катюши» не сделал должных выводов и сорвал плановый выход на позицию, в конце месяца его исключили из партии. После этого оставаться на должности он уже не мог, и 4 марта на его место назначили бывшего командира «Щ-421» капитана 3 ранга Н.А. Лунина.

Первый поход с новым командиром состоялся не на позицию, а для оказания помощи оставшейся без топлива «Щ-402» (11 — 14 марта). Задание было успешно выполнено, если не считать того, что лодка получила небольшие повреждения обшивки при ударах корпусов кораблей друг о друга. На боевую позицию «К-21» вышла 21 марта. Лунину сразу пришлось столкнуться со слабостью подготовкой экипажа и конструктивными недостатками корабля. В первом же шторме внутрь корпуса попало 25 т воды, вышел из строя командирский перископ. Из-за запекшегося нагара перестали закрываться клинкеты газоотводов дизелей. Командир послал в надстройку двух матросов очистить клинкеты вручную, но тут на лодку выскочили три немецких эсминца — «Z 26», «Z 24» и «Z 25», шедшие на перехват союзного конвоя PQ-13. Срочное погружение задержалось, к счастью, клинкеты успели



«К-21» у побережья Кольского полуострова

очистить, но лодка лишь в последний момент успела уклониться от таранного удара и серии глубинных бомб. После этого по приказу командования «катюша» перешла с позиции прикрытия союзного каравана в район Вардё, где утром 31 марта атаковала крупное судно. Здесь и проявился индивидуальный почерк Лунина — с дистанции в 22 кбт (фактически столько же составляла максимальная дальность хода торпед) он дал шеститорпедный залп. Немцы атаки не заметили даже несмотря на то, что «К-21» показала над водой рубку. Снова сказались отсутствие системы БТС и неотработанность действий личного состава БЧ-5, слишком поздно начавшего принимать воду в уравнительную цистерну. После возвращения в Полярный с субмарины списали механика и штурмана, а на их место назначили новых. Именно с таким кадровым составом и уровнем подготовки экипаж вышел в свой пятый боевой поход, ставший, пожалуй, одним из самых знаменитых в истории советского подводного флота.

Его первую часть — с 18 по 28 июня — ПЛ провела на позиции северо-западнее Вардё. Встреч с противником не было, если не считать внезапную атаку вражеского самолета в ночь на 19-е. В результате близких разрывов двух авиабомб получили повреждения магистраль заполнения уравнительной цистерны №1 и кингстон цистерны быстрого погружения, из-за чего они заполнились водой. Компенсировать это удалось откачкой воды из уравнительной №2 и дифференциальных цистерн. Вторая атака, произведенная утром 27 июня, не имела негативных последствий, но еще раз напомнила, что с организацией службы на субмарине не все в порядке — вахтенный командир при обнаружении самолета вместо срочного погружения пригласил командира на мостик. На следующие сутки Лунин получил приказ занять позицию на выходе из шхер между островами Рольвсе и Магере, что и было выполнено. Через пять дней патрулирования, 5 июля в 16.22 гидроакустик донес об обнаружении шумов, которые, как оказалось позднее, принадлежали германской эскадре во главе с линкором «Тирпиц».

Детали этой знаменитой атаки достаточно подробно описаны в литературе.

При ее анализе важно понять, что с одной стороны командир точно знал, что его экипаж не подготовлен для выполнения такой сложной задачи, а с другой — не имел информации об истинных возможностях немецкой гидроакустической аппаратуры и противолодочного оружия. Ведь до этого Лунину приходилось сталкиваться только с конвоями, охранявшимися мобилизованными траулерами, а тут целая эскадра, эскортировавшаяся семью эсминцами, двумя миноносцами и гидросамолетом. Как следствие, неизбежно возникали опасения за судьбу своего корабля, что вынуждало поднимать перископ лишь на короткие промежутки времени и не позволяло организовать должное наблюдение за целью. Это, в частности, подтверждается и тем, что один из трех крупных немецких кораблей (по-видимому, наиболее удаленный от «К-21» «Шеер») на протяжении всей атаки так и не был обнаружен, а другой — «Хиппер», наоборот, был опознан как «Шеер».

Условно атаку «К-21» по времени можно разделить на пять фаз:

17.00 — 17.18. Маневрирование для атаки эсминца охранения. Фаза завершилась в момент обнаружения мачт крупных боевых кораблей.

17.18 — 17.36. Выход подлодки на генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны левого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением смены курса эскадры с 60° на курс 330° (значения курсов приводятся в соответствии с донесением Лунина; немецкими материалами подтверждается лишь единственная смена курса в течение всей атаки — с 30° на 90° в 17.25). Неверные результаты этих наблюдений в конечном итоге привели к тому, что подлодке пришлось производить залп из весьма невыгодного положения — из кормовых торпедных аппаратов на расходящихся курсах.

17.36 — 17.50. Выход «К-21» на «новый» генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны правого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением «смены курса» эскадры с 330° на старый курс 60°. В результате наблюдения в 17.50 Лунин определил, что лодка оказалась почти прямо по курсу «Тирпица» (курсовой угол цели 5–7° левого борта) на дистанции

35 — 40 кбт. Атака носовыми аппаратами невозможна.

17.50 — 18.01. Уход подлодки с курса «Тирпица» для атаки кормовыми аппаратами со стороны левого борта цели. При этом около 17.55 «К-21» совершила прорыв передовой линии охранения эскадры. Фаза завершилась торпедным залпом.

18.01 — 19.05. Выход из атаки — отрыв от эскадры движением контркурсом. В 19.09 — 19.27 «катюша» передала сообщение о месте обнаружения, составе и курсе вражеской эскадры.

Особого внимания заслуживает торпедный залп. Согласно донесению Лунина, он производился из всех четырех кормовых аппаратов с дистанции 18 — 20 кбт, временным интервалом 4 с, при угле упреждения 28°, угле встречи — 100°. Скорость цели определялась в 22 уз., а ее истинный курс — в 60°. Из сопоставления с немецкими материалами известно, что в момент атаки эскадра шла со скоростью 24 уз. курсом 90°. Столь значительная погрешность в определении элементов движения цели (ЭДЦ) объяснялась вышеизложенными факторами, а также тем обстоятельством, что из-за очень кратковременных подъемов перископа ЭДЦ определялись командиром «К-21» глазомерно. Залповая стрельба с временным интервалом обеспечивала перекрытие погрешностей в определении ЭДЦ только в тех случаях, когда ошибка в определении курса не превышала 10°, а скорости — 2 уз. Следует отметить и то, что в соответствии с действовавшими таблицами Лунину следовало стрелять с интервалом не в 4, а в 14 с. Выбрав меньший интервал, командир, очевидно, старался сократить время нахождения на боевом курсе и быстрее уйти на глубину. Ведь после залпа он не остался под перископом, а приняв воду в уравнительную и кормовую дифференциальную цистерны, развил полный ход и ушел на глубину 30 м.

Вторым отрицательным моментом являлась большая дистанция, с которой производился залп. Если бы в момент залпа лодка и линкор шли примерно перпендикулярными курсами, а дистанция составляла 18 — 20 кбт, как это считал Лунин, то торпедам предстояло пройти около 18,5 — 19 кбт. На самом деле из-за грубой ошибки в определении истинного курса цели «К-21»

и «Тирпиц» шли расходящимися курсами, и угол встречи должен был составить не 100, а около 130°. При этом торпедам требовалось пройти около 23,8 кбт. Максимальная дальность хода торпед 53-38 с той установкой режима, которую использовали при подготовке выстрела, составляла 4000 м (21,6 кбт). Стрельба с такой дистанции стала прямым следствием неверного выбора боевого курса, что, в свою очередь, объяснялось той поспешностью, с которой Лунину пришлось менять решение на атаку в 17.50 — 17.53.

Следует подчеркнуть, что введенными в действие приказом НК ВМФ №0219 от 10.3.1942 «Правилами стрельбы торпедами с подводных лодок» стрельба с дистанций 16–20 кбт по движущемуся кораблю при углах встречи свыше 90° запрещалась как бесполезная. Несомненно, что в сложившейся ситуации Лунин был обязан использовать любой шанс, но одного рвения командира мало, чтобы обеспечить успех атаки. Стоит упомянуть и тот факт, что две из четырех выпускавшихся торпед находились в необслуживаемых аппаратах легкого корпуса, и об их состоянии можно было только догадываться, а одна из двух торпед, находившихся в аппаратах прочного корпуса, с начала похода сильно травилась воздухом, что неизбежно сокращало дальность ее хода. Все кормовые торпеды были установлены на глубину хода 2 м и даже в случае попадания, скорее всего, не могли нанести серьезных повреждений, поскольку поразили бы «Тирпиц» в броневой пояс.

В сумме все допущенные просчеты и погрешности не могли не привести к отрицательному результату — торпеды «К-21» должны были, пройдя предельную дистанцию, затонуть без пересечения курса цели. Те взрывы, что слышали на лодке в 18.04, по-видимому, стали результатом срабатывания ударников торпед при ударе о каменное дно после прохождения предельной дистанции или распротравившимися по подводному звуковому каналу взрывами на судах каравана PQ-17, которые в те самые минуты истреблялись немецкими подводными лодками и авиацией. Исходя из направления и скорости движения германской эскадры, можно утверждать, что взрывы торпед на дне (глубина моря в районе атаки составляла около 300 м) не

могли быть зафиксированы на немецких кораблях ни визуальным, ни гидроакустическим наблюдением. Поэтому информация об атаке «К-21» была получена на «Тирпице» только в 20.25 (по московскому времени) в результате перехвата и дешифровки сообщения Лунина подразделением немецкой радиоразведки, находившимся на борту линкора.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть, что атака «К-21» производилась в исключительно сложных условиях, к тому же экипажем, который отработал и сдал лишь вступительные задачи КПЛ и имел довольно ограниченный боевой опыт. Несмотря на это, Лунин и его подчиненные продемонстрировали большое личное мужество, сумев выйти в атаку на крупнейший боевой корабль Кригсмарине, имевший мощное противолодочное охранение. Это достижение тем более примечательно, если учесть тот факт, что ни одной другой советской подлодке не удалось выйти в атаку на боевой корабль размерами крупнее эсминца, хотя потенциальные возможности для этого имелись.

Утром 7 июля «катюша» была отозвана в базу, куда прибыла спустя двое суток. Ее встречали как победительницу — ведь Лунин доложил о «достоверном» попадании двух торпед в линкор, хотя и допускал, что их перехватил на себя эсминец, в момент выстрела вышедший на линию залпа. В штабе бригады его доклад трансформировался в потопленный эсминец и поврежденный линкор. Таким значительным списком побед в то время не могла похвастаться ни одна советская подлодка, и потому в октябре 1942 г. «К-21» была награждена орденом Красного Знамени.

К тому времени субмарина успела совершить еще два похода — в Лоппское море (14 — 23 августа) и к мысу Желания — северной оконечности Новой Земли (31 августа — 21 сентября). Встреча с противником имела место только в первом — вечером 19 августа в проливе Серё-сунд. Лунин остался верен себе и атаковал группу боевых кораблей (на самом деле конвой) с дистанции 22 — 22,5 кбт, что опять же превышало максимальную дальность хода торпед. Командир считал, что первым четырехторпедным залпом он отправил на дно минный заградитель и сторожевик, а



Огонь ведет 45-мм пушка «К-21»



«К-21» у берегов Новой Земли, сентябрь 1942 г.



**Н.А. Лунин в центральном посту «К-21» в специальном мехо-
вом обмундировании, выданном для похода к берегам Новой
Земли, сентябрь 1942 г.**

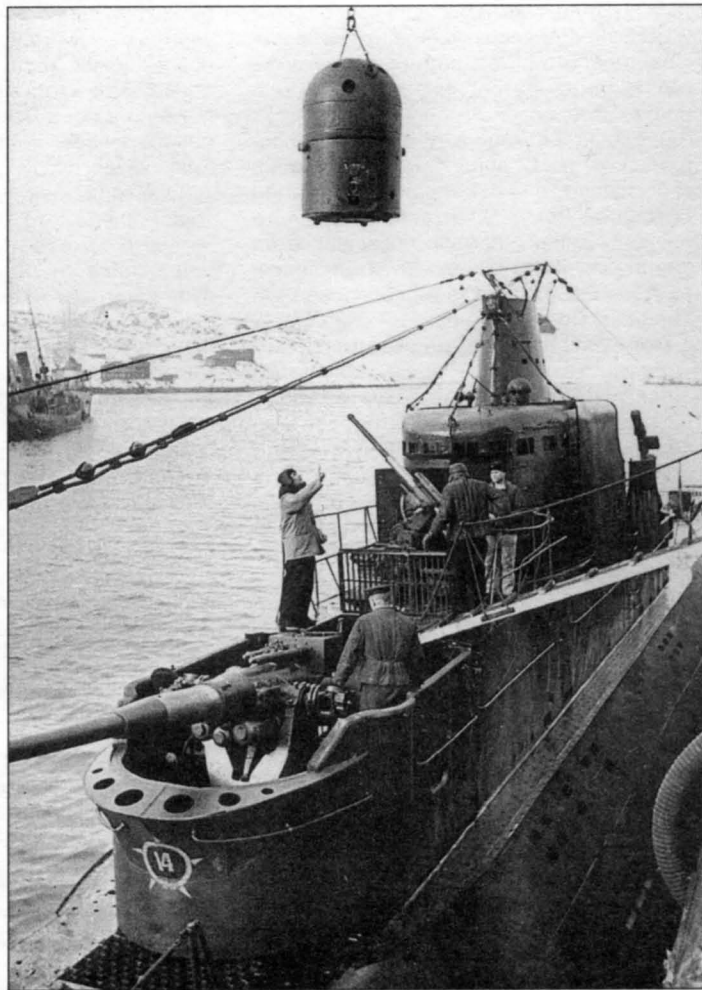
вторым, двухторпедным, следовавшим спустя 26 мин, — «единственный остававшийся после первой атаки» эскортный корабль. На самом деле суда конвоя и в этот раз не зафиксировали атаки, а исчезновение их из вида, установленное наблюдением в перископ спустя 9 мин после второго залпа, объяснялось элементарным выходом за пределы видимости, которые фактически совпадали с дистанцией атаки. Не имела успехов и произведенная в этом походе минная постановка, так как последующей прокладкой было установлено, что в тот момент субмарина имела значительную невязку и находилась в стороне от судоходного фарватера.

В конце сентября «катюша» стала на прикол в ожидание сменной батареи — ресурс наличной подошел к концу. Поскольку поставки по ленд-лизу вскоре наладились, в середине января 1943 г. лодка смогла вступить в строй. За исключением аккумуляторов, остальные приборы и механизмы оставались старыми, получившими солидный износ за время боевых походов. Отчасти это и стало причиной крупной аварии, произошедшей вечером 12 февраля.

За двое суток до этого «катюша» вышла в поход в Лоппское море. Переход осуществлялся как обычно, в надводном положении, а значит ограждение рубки и находившаяся в нем шахта подачи воздуха к дизелям регулярно заливались водой. В один из

моментов проникшая через шахту влага попала на переключатели электроподстанции. Между ножами пакетника образовалась электрическая дуга, вспыхнул пожар, сразу же отключились запитанные через подстанцию масляные насосы и насосы системы охлаждения дизелей. Двигатели были остановлены, и личный состав приступил к тушению пожара. Увы, сделать это не удалось. Наоборот, он все усиливался, температура поднялась, после чего стали гореть изоляция кабелей, краска и пробковая изоляция. Причиной этого оказалась элементарная ошибка экипажа — после начала пожара подстанция была обесточена лишь частично. Пламя продолжало распространяться, и уже через 8 мин после возгорания личному составу был отдан приказ покинуть отсек и герметизировать переборки. Дело в том, что огонь уже подбирался к расходному баку дизелей, где находилось около тонны соляра. Его взрыв, скорее всего, привел бы к гибели подлодки. Впрочем, даже избежав этого, подводники оставались в незавидном положении — субмарина беспомощно покачивалась на волнах, не имея возможности ни погрузиться (батарея была разряжена), ни дать ход дизелями.

Спустя час пожар утих сам собой. В результате буйства огня выгорело практически все оборудование подстанции и проходившие через отсек кабели, многие контрольные и измерительные приборы.



Погрузка мин ЭП на «К-21»

Возвращение в базу было бы неизбежно, если бы старшина группы электриков по собственной инициативе не накопил на подлодке всевозможные сверхштатные запасы. Заклеили ремонтные работы. К утру восстановили управление вертикальным рулем, а спустя сутки удалось запустить главные дизели. Тем не менее, лодка оставалась в районе зарядки на протяжении еще четырех суток до полного устранения повреждений. Лишь 18-го она подошла к берегу, где выставила минное заграждение (обнаружено и вытралено противником), а спустя двое суток высадила разведгруппу, куда входили два норвежца и русский радист. Ее главной задачей являлись наблюдение за прохождением конвоев и информирование об этом штаба СФ. Разведчики действовали до начала сентября 1943 г., когда немцы их последовали. Все они, включая и жену связного, пали в неравном бою с карателями.

Что же касается «К-21», то она под навесом того похода проникла в бухту Воген, где в ночь на 20 февраля выпустила по рыбачьим причалам (Лунин считал, что возле них пришвартованы сторожевые катера) четыре торпеды. Хотя взрывы, несомненно, были замечены на берегу, информация о самом факте этой атаки в немецких документах отсутствует — лодка осталась незамеченной и, очевидно, прогремевшие взрывы немцы объяснили другими причинами. Нет данных и о том, что в ходе этой

атаки пострадал хотя бы один корабль или судно. Вечером следующего дня «катюша» ошвартовалась в Полярном, где ее экипаж поздравили с «потоплением» плавбазы и четырех катеров.

Очередной поход на ту же позицию состоялся с 4 по 17 апреля. К тому времени стало известно, что в период оккупации Ростова-на-Дону, уже освобожденного Красной Армией, немцы повесили отца командира «К-21». Лунин не сомневался, что это — месть врага за торпедированный «Тирпиц». По воспоминаниям очевидцев, он замкнулся в себе, стал резким, грубым и стал часто выпивать. Начали проявляться лагерные привычки и выражения (в 1938 — 1939 гг. Лунин больше года провел под следствием и в заключении за глупую «антисоветскую» шутку). Все это необходимо учитывать при оценке действий командира днем 12 апреля, когда он отдал приказ на открытие огня по невооруженным норвежским рыболовным мотоботам.

Впоследствии он оправдывал свои действия тем, что хотел нанести удар по снабжению Германии рыбой, но на самом деле, как следует из документов, это решение Лунин «принял, будучи пьян». Возможно, он стремился к личной мести. Это подтверждается приказом вынести на мостик пулемет, впрочем, «Максим» заклинило уже на втором выстреле. Приказ об обстреле командир не отменил и тогда, когда было точно установлено, что перед ним находятся рыбаки страны, которая сама стала жертвой гитлеровской агрессии. В боевом донесении Николай Александрович сообщил о потоплении четырех мотоботов и тяжелом повреждении пятого, но, поскольку это не подтверждалось показаниями находившегося на палубе личного состава, лодке засчитали лишь потопление одного, что полностью соответствовало действительности. Кроме затонувшего мотобота «Фрэй» повреждения получили «Хавегга», «Барен» и «Эйштейн», а в бот «Гида», обстрелянный последним, канониры «К-21» не попали ни разу. Перед тем, как его обстрелять, «катюша» подошла к боту «Скрейн»,

с которого сняла экипаж из семи человек и улов рыбы. Само судно не получило никаких повреждений, и спустя двое суток немцы обнаружили его в море, взяли на буксир и привели в порт. Всего норвежцы потеряли девять человек убитыми и пять ранеными (один из них позднее скончался).

Особенно неприятный привкус этой истории придало то, что во время обстрела четвертого мотобота волной смыло за борт подносчика снарядов к носовой 100-мм пушке матроса Алексея Лабутина. Он был включен в состав экипажа «К-21» непосредственно перед походом, а до того служил в подсобном хозяйстве береговой базы. В своем донесении Лунин написал: «...при наличии холодной воды, обстоятельств поведения краснофлотца на воде, неумение его плавать (что подтверждается сильным укачиванием и впервые совершенный поход) считал и считаю его гибель свершившимся фактом». Командир утверждал, что сразу после падения подносчик был накрыт волной, после чего исчез с поверхности, но, даже несмотря на это, он лег на обратный курс и обследовал место падения. Впрочем, те, кто разбирал материалы боевого похода, пришли к выводу, что «командир не принял мер к спасению, а продолжал вести огонь по мотоботу, хотя обстановка и позволяла спасти краснофлотца Лабутина».

Но чудеса иногда случаются и на войне — матросу удалось продержаться на воде около 20 мин, после чего его вытащил из воды экипаж недобитого «К-21» бота «Барен». Норвежцы утверждали, будто несмотря на обстрел они пытались просигнализировать на подлодку, что у них на борту находится русский моряк, но с субмарины ничего не ответили. Впоследствии Алексей вспоминал, как был потрясен поведением своих боевых товарищей, но, даже находясь в плену, он скрыл истинную фамилию командира лодки и искалчил некоторые детали ее похода. Сам факт расстрела мотоботов и пленение Лабутина, неопровержимо свидетельствовало, что расстрел производился советской подлодкой, немцы использовали для широкой антисоветской кампании среди

норвежского населения. Что же касается Лабутина, то в октябре 1944 г., благодаря помощи норвежских патриотов, он бежал из лагеря, перешел шведскую границу и вернулся в СССР, в составе частей морской пехоты участвовал в штурме Кёнигсберга и был демобилизован в 1948 г. О его «воскрешении» члены экипажа «К-21» узнали только в середине 1990 гг. из переводных публикаций норвежского журналиста.

Помимо расстрела мотоботов, девятый боевой поход ознаменовался торпедной атакой и «потоплением» одиночного «эсминца» 9 апреля (штабом СФ этот успех не был засчитан, немцами атака не зафиксирована, ее цель невозможно установить и по сей день) и очередной минной постановкой (выставлена в стороне от фарватера и не обнаружена противником). Впрочем, очевидцы утверждали, что командование флотом торжественно встречало возвращение «катюши» из боевого похода и сразу после этого по бригаде распространился слух, что Лунин станет первым подводником — дважды Героем Советского Союза. Лишь спустя три дня разразился грандиозный скандал, вызванный получением информации из Москвы о том, что норвежское правительство в эмиграции заявило протест по факту расстрела советской подлодкой мирных рыбаков (заявление основывалось на публикациях норвежской прессы). Только тогда состоялся углубленный разбор похода, на котором Лунину было указано на его неправильные действия, недостойное поведение на корабле и «неправдоподобность» в докладах командованию. Тем не менее, слава Героя Советского Союза и победителя в схватке с «Тирпицем» позволила ему выйти сухим из воды, а в июне, когда шум улегся, он был еще и награжден орденом Отечественной войны I степени.

Дальнейшая боевая деятельность самой знаменитой «катюши» пошла резко по убывающей. Многие приборы и механизмы вышли все положенные сроки. Именно из-за этого сорвался боевой выход 27 июня — спустя семь часов нахождения в море сломался упорный подшипник кормовых горизонтальных рулей, из-за чего при погружении дифферент на корму составил 25°, и вылился электролит. Многочисленными мелкими поломками сопровождался и десятый поход (5 — 20 августа), во время которого подлодка так и не смогла проникнуть в пролив Серё-сунд. Минная постановка в районе острова Иельмсё вроде бы и была произведена в положенном месте, но оно оказалось за пределами судоходного фарватера. Впрочем, несмотря на это, флотская разведка доложила о гибели на нем немецкого транспорта, после чего на рубке «К-21» появилась цифра «16».

В конце ноября Лунин получил назначение на должность командира 1-го дивизиона подлодок вместо погибшего М.Ф. Хомякова. Новым командиром «катюши» стал ее бывший старпом З.М. Арванов. Под его руководством субмарина совершила всего два боевых похода — между 26 декабря и 2 января по тревоге на перехват немецкого линкора «Шарнхорст» (возвращение затянулось из-за шторма) и между 6 и 12 апреля. В свой последний поход «К-21»



Норвежские рыбаки, захваченные в апрельском походе 1943 г., сходят на берег в Полярном

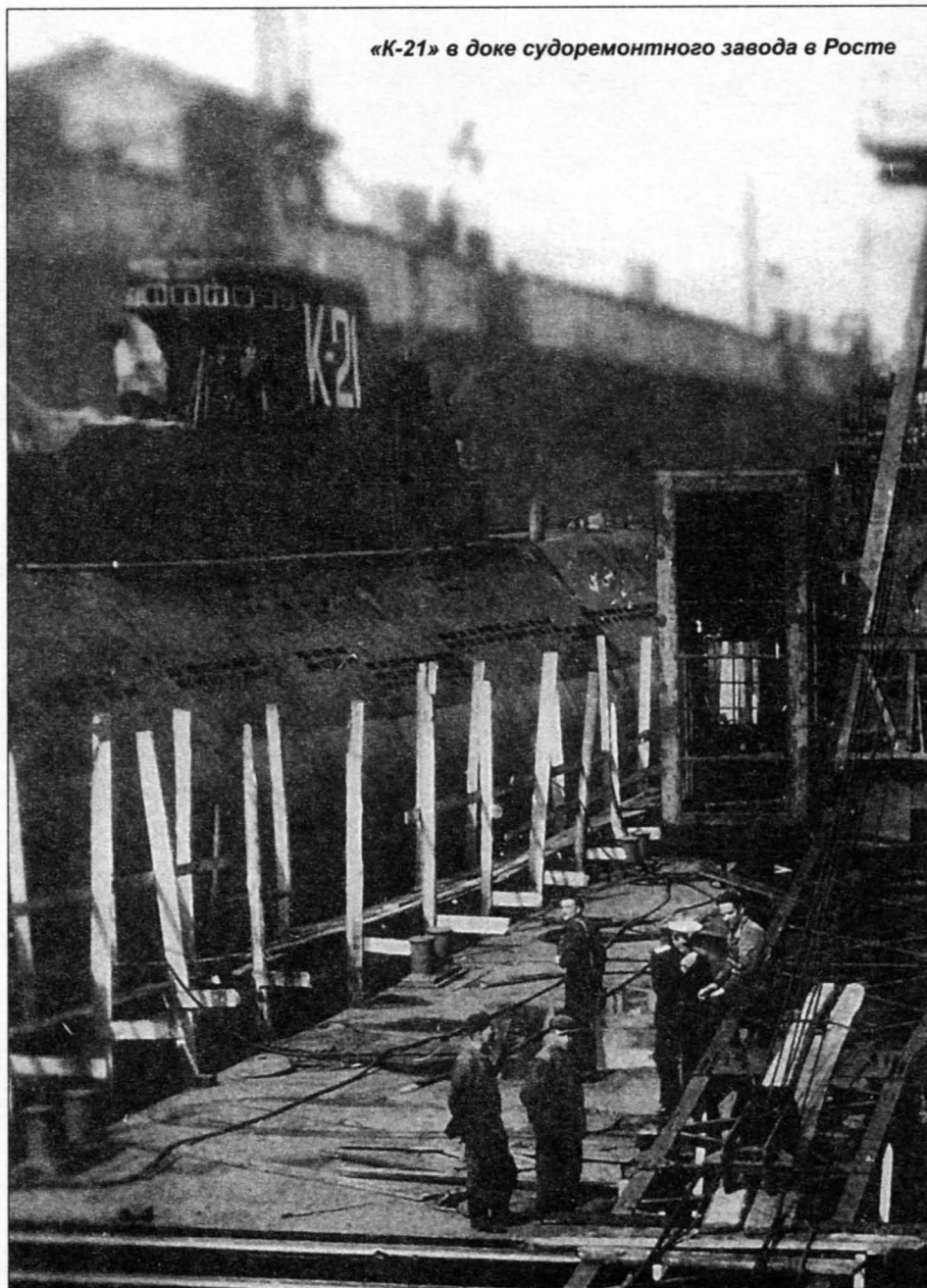
выходила уже не для полномасштабных действий на позиции, а лишь на минную постановку. Хотя обеспечивающим в нем являлся непревзойденный мастер минных постановок М.П. Августиневич (он стал комдивом в марте 1944 г. вместо Лунина, отправленного на учебу в Военно-морскую академию), мины снова были выставлены в стороне от фарватера. Основная вина в этом лежала на штабе и разведке флота, которые так и не смогли вскрыть начертание фарватеров на наиболее удаленном участке вражеских коммуникаций, но несмотря на это продолжали посылать туда подводные заградители, очевидно, рассчитывая при этом на случайный успех. Впрочем, и в этом случае неизвестно, на каком основании разведка доложила о подрыве и гибели вражеского судна, после чего суммарный боевой счет «катюши», по официальным данным, достиг 17 потопленных кораблей и транспортных.

Сразу после возвращения из похода субмарина стала в капитальный ремонт, завершить который удалось только после войны. Она находилась в боевом составе флота до сентября 1954 г., после чего еще почти 30 лет прослужила в качестве учебно-тренировочной станции. 24 июля 1983 г. после восстановительного ремонта лодка стала филиалом музея Краснознаменного Северного флота в Североморске — живым напоминанием героических и трагических будней наших подводников в годы Великой Отечественной. Ведь она оказалась единственной из шести североморских «катюш», дослуживших до Дня Победы...

«К-22»

Сразу после окончания швартовых испытаний эта подлодка перешла в Либаву, где в период с 15 августа по 13 декабря 1940 г. прошла ходовые испытания, вошла в строй и отработала вступительные задачи КПЛ. До наступления ледостава корабль вернулся в Кронштадт, здесь ему предстояло пройти гарантийный ремонт. 5 января 1941 г. штатный командир капитан 3 ранга И.Н. Тузов был временно переведен на «К-3», а 15 февраля назначен командиром 14-го дивизиона Учебной бригады, куда входили все находившиеся на Балтике «катюши». Так субмарина оказалась без командира, хотя он в тот момент был нужен как никогда. Дело в том, что сразу после окончания ремонта и вскрытия залива ото льда «К-22» предстояло убыть на Север в составе ЭОН-11. Только в начале мая на должность назначили капитана 3 ранга В.Н. Котельникова — достаточно опытного моряка-североморца, ранее три с половиной года командовавшего «Д-3». Чтобы прибыть к новому месту службы, ему потребовался месяц, из-за чего переход по ББК пришлось отложить.

22 июня подлодка встретила в Ораниенбауме, где отрабатывала первые задачи курса боевой подготовки с новым командиром. С началом войны ЭОН-11 расформировали, и «катюша» начала подготовку к боевым действиям в составе КБФ. Она продолжалась до начала августа, когда планы командования в очередной раз поменялись — в связи со стремительным и небла-



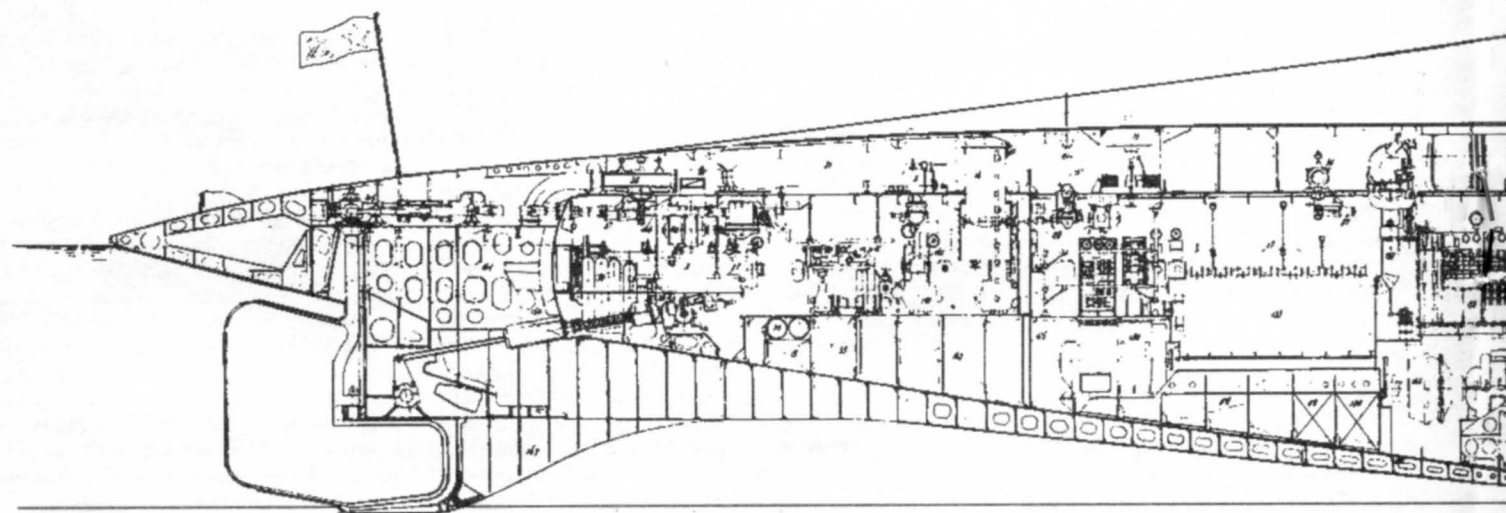
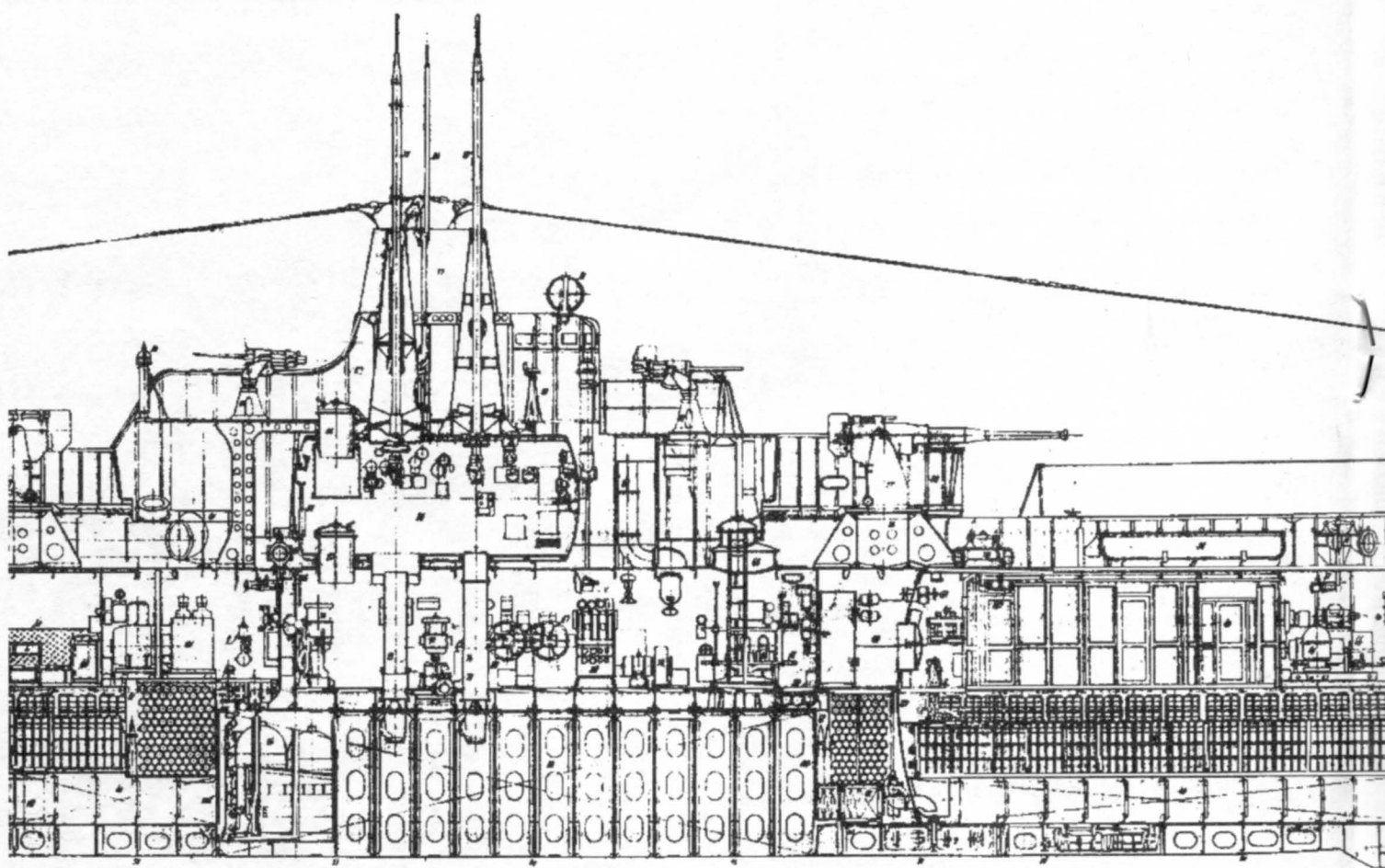
«К-21» в доке судоремонтного завода в Росте

гоприятным изменением обстановки под Ленинградом все подлодки типов «К», «Л», «С» и «Д» следовало немедленно перевести с Балтики на Север. 14 августа «К-22» ушла из Кронштадта и спустя шесть дней начала переход по каналу. Уже 4 сентября подлодка прибыла в Беломорск. Далее последовали монтаж снятых приборов и механизмов, профилактический ремонт, сдача вступительных задач курса, после чего 26 октября корабль перешел в Полярный.

Первый поход (30 октября — 18 ноября), произведенный на самую удаленную позицию №1 — устье Вест-фьорда перед входом в порт Нарвик, фактически оказался учебным. Моряки учились переносить шторма и бороться с авариями, причинами которых они зачастую сами и являлись. Лишь однажды командир обнаружил неизвестное судно, но не смог атаковать его из-за большой дистанции и плохой видимости. Проникнуть в глубь шхерного района Котельников не пы-

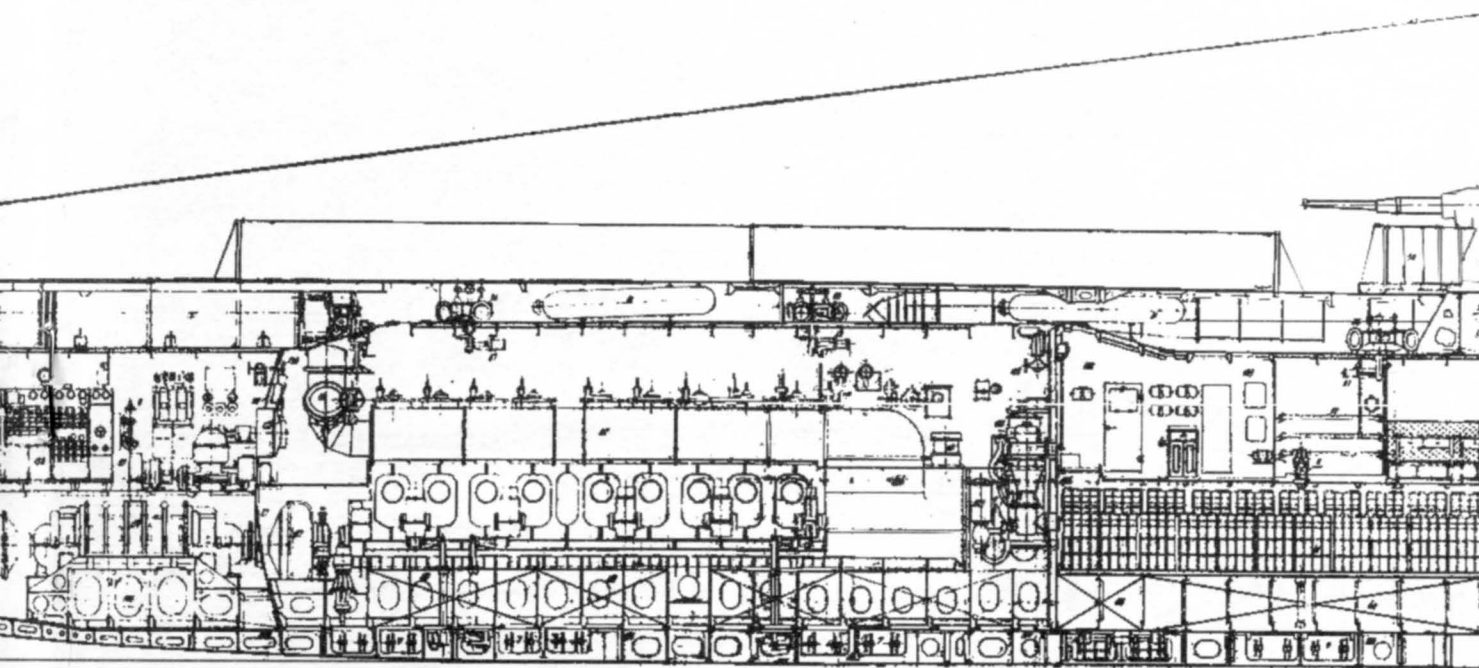
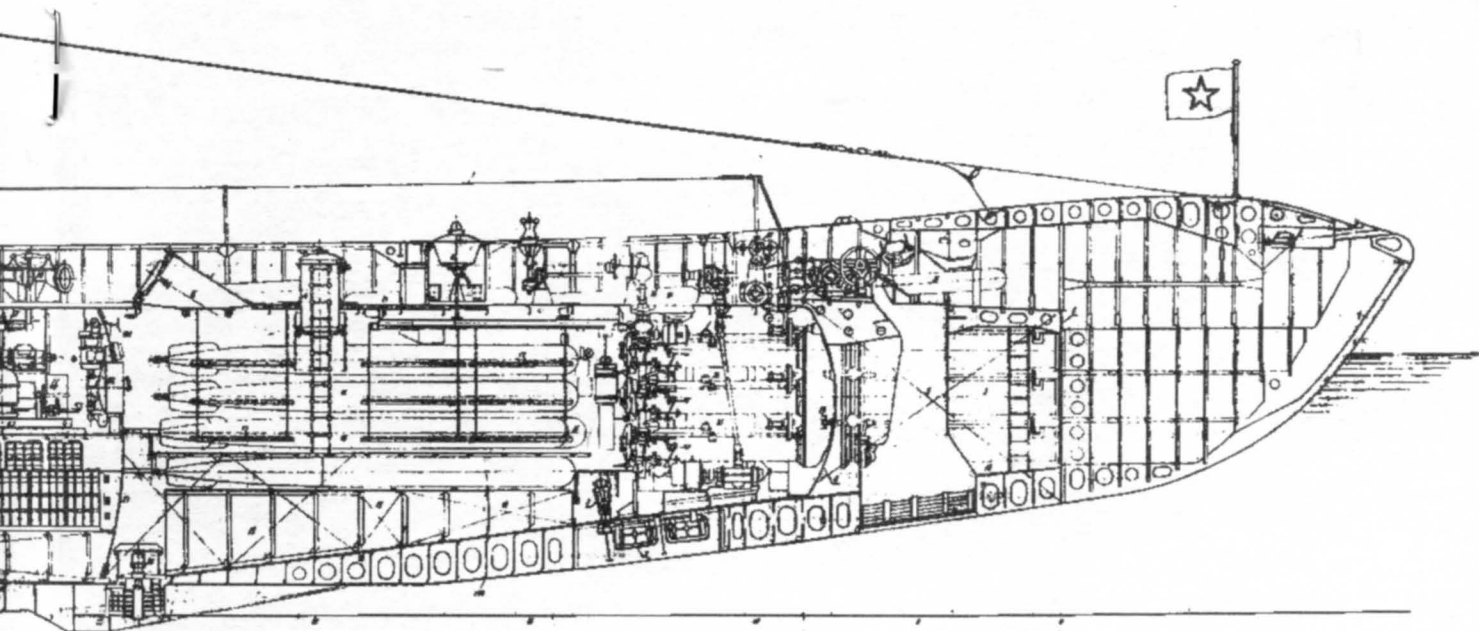
тался — плавать на столь крупном корабле среди множества мелких островков было бы настоящей мукой. Из-за шторма пришлось даже отказаться от обстрела береговой радиостанции, что также предусматривалось боевым заданием.

Отчасти из-за недовольства командования результатами первого похода в следующий «К-22» пошла с комбригом Н.И. Виноградовым на борту. Районом действия были выбраны северные подходы к Хаммерфесту, где в период наступившей полярной ночи можно было почти круглосуточно плавать в надводном положении. Первой встречи долго ждать не пришлось. В ранние часы 9 декабря во время постановки мин с ПЛ заметили каботажное судно, которое Котельников и Виноградов решили атаковать торпедой. Выстрел результатов не имел, очевидно, потому, что осадка цели оказалась меньше глубины хода торпеды. Комбриг предложил: «Командир, давайте

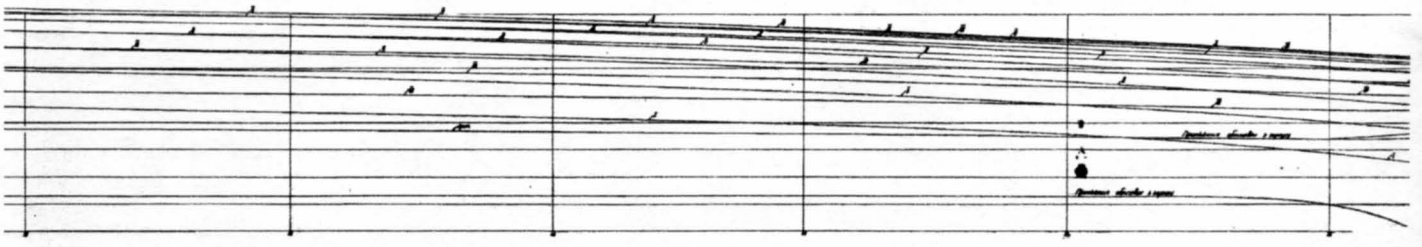
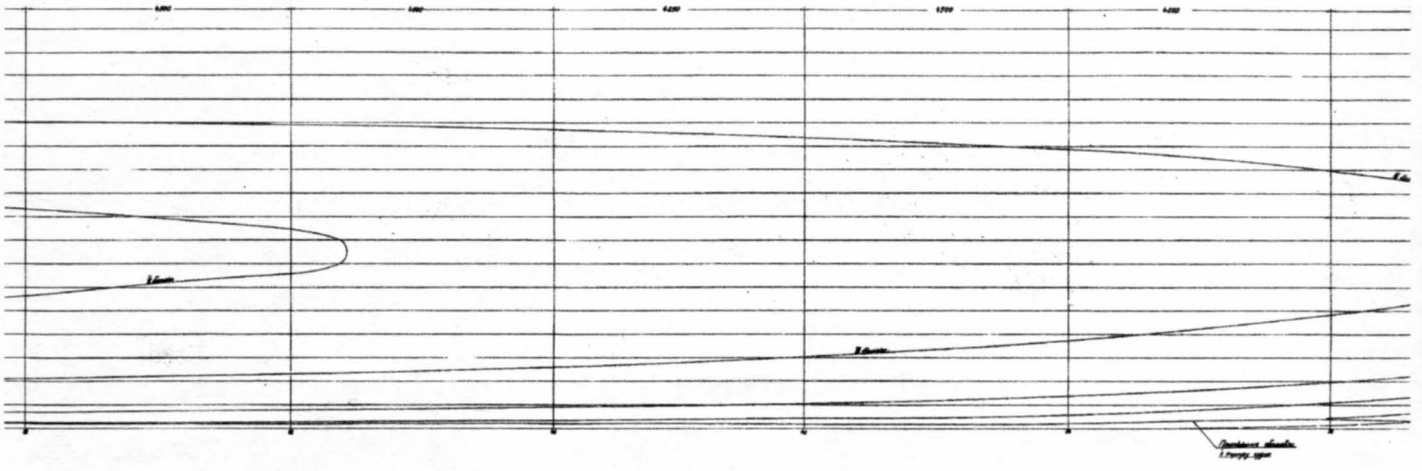
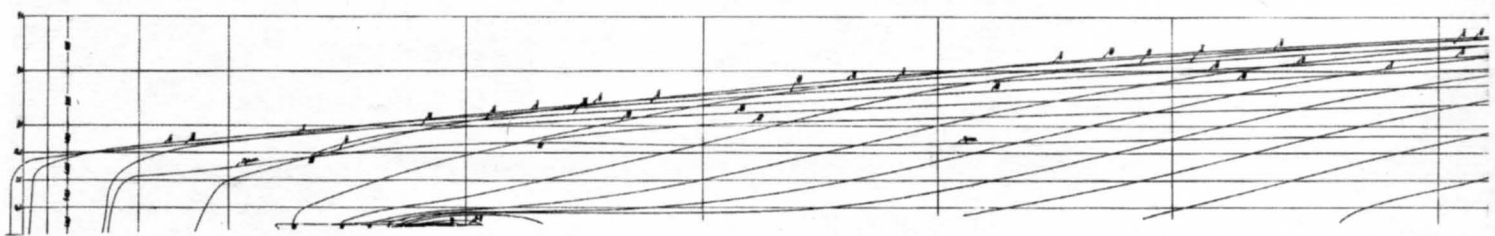
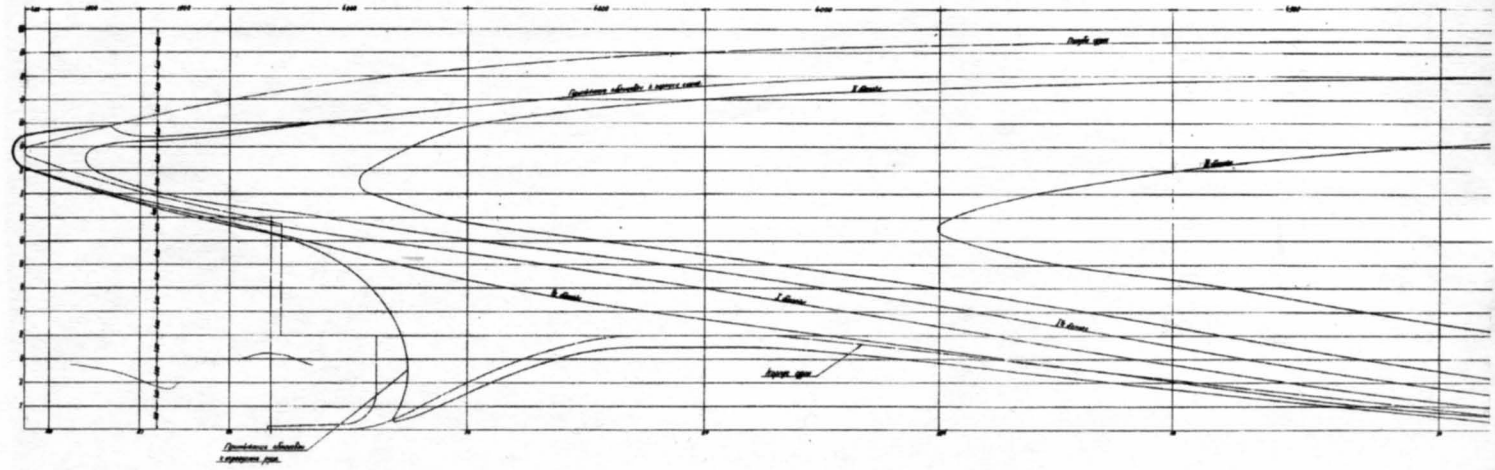


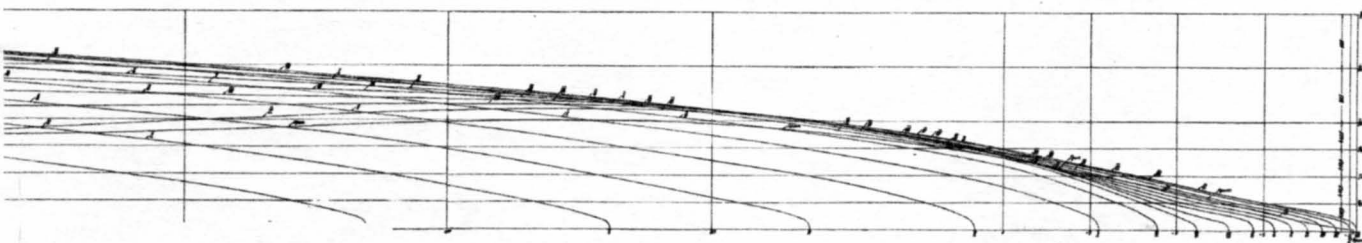
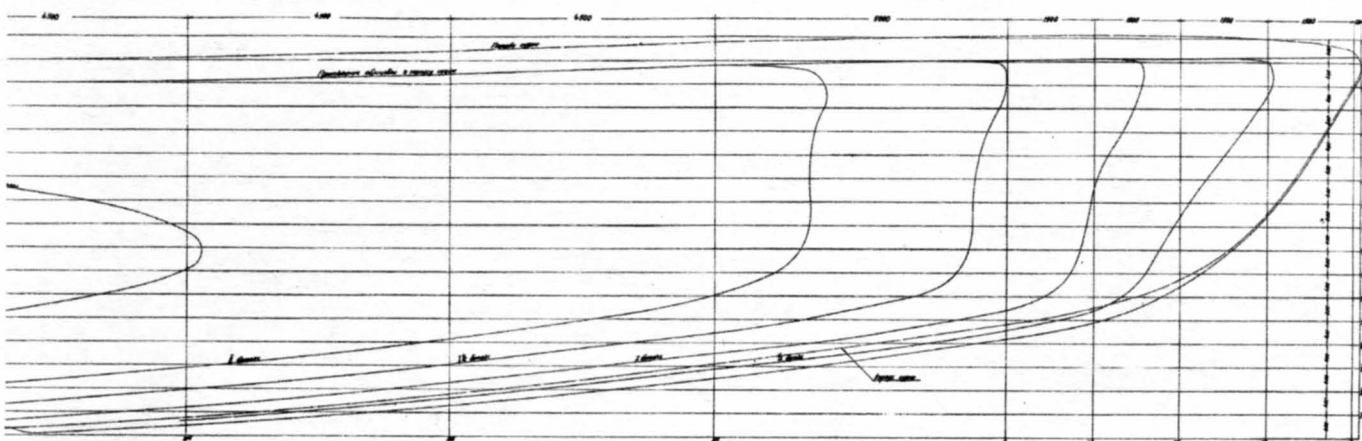
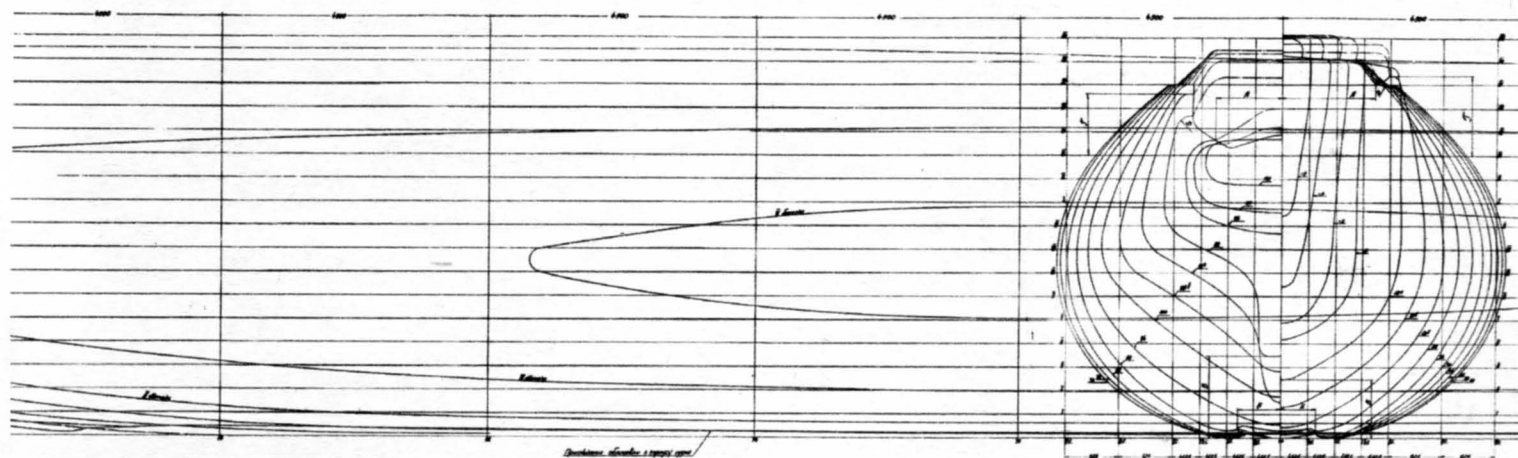
Подводная лодка XIV серии типа «К»

Продольный разрез (копия подлинного чертежа)



Подводная лодка XIV серии типа «К»





по-гаджиевски!» — и подлодка открыла артиллерийский огонь. За пять минут с «катюши» выпустили 24 45-мм снаряда и наблюдали ряд попаданий, после которых судно якобы запарило, а затем скрылось под водой. Впрочем, в последнем пункте моряки, скорее всего, выдавали желаемое за действительное — погружения они не видели, поскольку преследовать цель мешала своя же минная банка. По немецким данным, безрезультатному обстрелу подверглось каботажное судно «Вейдинг». Видимо, его экипаж попросту выключил ходовые огни, и судно растворилось в ночной темноте.

Спустя двое суток «К-22» встретила уже три норвежских мотобота (один из них шел на буксире), и на этот раз ничто не помешало ей уничтожить безоружные цели. В течение 25-минутного обстрела норвежские мотоботы «Альпар» и «Боргар» были потоплены, а третий, название которого установить не удалось, поврежден. Добить его не успели — на звуки выстрелов к месту боя подошли немецкие охотники «Uj 1212» и «Uj 1211» из головного охранения проходившего поблизости конвоя. При их появлении «К-22» сразу же погрузилась, после чего на нее сбросили 28 глубинных бомб. Бомбардировка результатов не имела, если не считать того, что в ходе маневрирования и поиска подлодки охотники по всплывшим минам случайно обнаружили недавно выставленное ею заграждение. Вызванные в район тральщики потрально фарватеры через обе минные банки, так что постановка «К-22» оказалась безуспешной. Оставшаяся часть похода прошла в борьбе со штормом, а 25 декабря субмарина ошвартовалась в Полярном.

Широкую известность «двадцать вторая» обрела после следующего похода (13 января — 1 февраля), состоявшегося в район Конгс-фьорда. Полярная ночь мешала Котельникову обнаруживать ходившие под берегом конвои противника, и 19 января он решил обследовать прибрежные бухты самостоятельно. Здесь его поджидал успех — в бухте Стурстейнбукт у Берлевога он обнаружил стоящий на якоре транспорт. С дистанции в милю из подводного положения (подойти ближе не давала глубина, с трудом скрывавшая такую крупную подлодку) «К-22» выпустила торпеду из носового аппарата. Поскольку видимый результат отсутствовал, в течение последующих 20 мин командир расстрелял по судну еще четыре торпеды из носовых ТА и одну из кормового, но транспорт продолжал стоять как заколдованный. Это и не удивительно — норвежский пароход «Мимона» был выброшен на камни штормом еще 11 января, а поскольку район был весьма мелководным, торпеды с установкой более 2 м, которыми стрелял Котельников, просто не могли достигнуть цели. Впрочем, этого и не требовалось. Дело в том, что судовладелец, которому принадлежало судно, отказался от мысли спасти пароход 1919 г. постройки, поскольку в условиях войны это действие становилось явно нерентабельным. Спустя три дня после крушения судно окончательно признали потерянными, а его экипаж эвакуировали.

Естественно, ничего этого командир «К-22» не знал, и его дальнейшие действия определились появлением второго судна, который он идентифицировал как сторожевик, переоборудованный из рыболовного траулера (якобы судно было камуфли-

ровано, что указывало на его военную принадлежность). Решение действовать по-гаджиевски созрело мгновенно — уже через пять минут всплывшая субмарина открыла огонь главным калибром. Нужно отдать должное подготовке артиллеристов — стреляя с дистанции 20 кбт, они смогли накрыть цель уже вторым залпом. Спустя шесть минут норвежское судно «Вааланд» (106 брт) ушло под воду. Оно шло из Тромсё в Вадсё с грузом почты и товарами для норвежского населения и оказалось в месте боя случайно. Экипаж потерял одного убитым, а остальные 15 человек, многие из которых были ранены, добрались до берега в спасательных шлюпках.

Тем временем «катюша» перенесла огонь на «Мимону», которая, по наблюдениям Котельникова, стала медленно погружаться с креном на правый борт. В какой-то момент командир заметил за этим пароходом еще один, меньшего водоизмещения. Он также был обстрелян и якобы затонул через 6 мин после «Вааланда». Все это вызывает большие сомнения уже хотя бы потому, что обгоревший корпус «Мимоны» остался на прежнем месте и 6 февраля стал объектом торпедной атаки «С-101». Торпеды, которыми она стреляла, имели меньшую глубину хода, благодаря чему взорвались непосредственно у остова, и он после этого сполз в море, погрузившись до дымовой трубы. Что же касается «К-22», то она в этот момент якобы была обстреляна с берега (немцы это отрицают, уверяя, что им стало известно о нападении только на следующий день), погрузилась, но была вынуждена всплыть, поскольку из-за нагара неплотно закрылись клинкеты, и затем ушла в море под дизелями. В оставшиеся дни похода подлодка встреч с противником не имела.

По прибытии в базу Котельникова ожидал приятный сюрприз. Еще пока он был в море, флотская радиоразведка перехватила немецкие переговоры, в которых якобы высказывалось недовольство неприбытием в Киркенес 30 тысяч полушубков для действовавшего на мурманском направлении немецкого горнострелкового корпуса. В штабе флота эту информацию сопоставили с донесением «К-22» и пришли к выводу, что именно она потопила столь необходимое противнику имущество. Радость командования обернулась для экипажа звездопадом наград. Орденов и медалей удостоился 41 моряк с подводного крейсера, а сам В.Н. Котельников получил орден Ленина. Вслед за этим подлодке — единственной из «катюш» — присвоили звание гвардейской (3 апреля 1942 г.).

В момент выхода приказа «К-22» находилась в море — еще 26 марта она вышла в район Тана-фьорда. В этом походе ее экипажу впервые довелось испытать на себе усиление вражеской противолодочной обороны на театре — 28 марта на борту лодки зафиксировали 72, а на следующий день 193 взрыва, классифицированных как взрывы глубинных бомб. По-видимому, они ими и являлись, но только сбрасывали бомбы не охотившиеся за «катюшей» корабли противника, а эсминцы и тральщики союзного каравана PQ-13, сопровождавшие повреж-



«К-22» в боевом походе, 1942 г.

денный в бою крейсер «Тринидад». После нескольких дней уклонения от мнимого преследования Котельников подошел к берегу, где вечером 3 апреля атаковал конвой. Три торпеды были выпущены с дистанции 8 — 10 кбт, но, поскольку субмарина после залпа показала рубку, немецкие корабли смогли уклониться. Затем три тральщика обстреляли рубку артиллерией и сбросили в точку ее обнаружения 34 «глубинки». Повреждения от них оказались незначительными, и вечером Котельников смог доложить в базу о прибавлении к своему боевому счету потопленных транспорта и тральщика. А в ночь на 9 апреля Котельников получил приказ оказать помощь подорвавшейся на mine «Щ-421». Высокие скоростные качества «катюши» на этот раз оказались востребованы — уже меньше чем через 8 ч подводный крейсер был в северной части Порсангер-фьорда. Посовещавшись, Котельников и обеспечивавший поход «щуки» И.А. Колышкин решили, что буксировка в создавшейся обстановке слишком опасна и «Щ-421» придется затопить. Потопленная торпедой «К-22», она стала самым крупным кораблем, уничтоженным гвардейской подлодкой. Приняв на борт второй экипаж, субмарина направилась в Полярный, куда и прибыла 10 апреля.

Пятый боевой поход (28 апреля — 2 мая) оказался самым коротким. После прибытия на позицию выяснилось, что при швартовке к борту «щуки» сломался румпель кормовых горизонтальных рулей, а перед походом его не проверили. Пришлось возвращаться в базу.

Ни чем интересным не ознаменовались и два следующих похода — накрытие союзных караванов PQ-17 (26 июня — 13 июля) и JW-51B (31 декабря — 7 января 1943 г.). В промежутке между ними «катюша» успела получить новую аккумуляторную батарею и импортный гидролокатор «Дракон-129». Сменился и командир подлодки — на место ставшего комдивом Котельникова пришел капитан 3 ранга В.Ф. Кульбакин. В начале войны он командовал балтийской «С-6», но был тяжело ранен при налете авиации противника и длительное время находился на излечении.

Первой задачей для нового командира стала отработка совместного плавания с «К-3», с которой предстояло действовать в составе одной тактической группы. Уже 3 февраля группа вышла в море. На борту «катюши» находились комдив Котельников и замполит бригады капитан 2 ранга Р.В. Радун. Встреча с противником состоялась в ночь на 6-е, но выйти в торпедную атаку «К-22» не смогла — цель заслонялась флагманской «К-3». В ходе атаки субмарины потеряли друг друга и встретились лишь во второй половине дня. Затем они вернулись к берегу и продолжили поиск в надводном положении. С наступлением рассвета 7 февраля подлодки погрузились, но в течение еще семи с половиной часов обменивались посылками ГАС.

В 19.37 с флагмана вызвали «К-22» с приказом перейти в надводное положение, но она на него не ответила. Впоследствии выяснилось, что «Дракон» на «К-3» вышел из строя и в момент посылок мог не рабо-



«К-22» в Кольском заливе, 1942 г.

тать. Но гвардейская подлодка не обнаружилась и позже, не прибыла она и в базу. Поскольку противолодочных кораблей в момент потери связи рядом не было, командование бригады сочло причиной гибели подрыв на mine. После войны выяснилось, что в этом районе действительно еще с мая 1942 г. стояло минное поле. Оно находилось на расстоянии 6 — 7,5 мили от берега в зоне, которая считалась опасной и плавать в которой рекомендовалось на рабочей глубине погружения (не менее 75 м).

«К-23»

Судьба этой «катюши» оказалась самой короткой. Она вступила в строй в конце 1940 г. и с началом зимы стала в гарантийный ремонт в Кронштадте. Командиром корабля с мая 1939-го являлся немолодой (1903 г.р.), по меркам того времени, и опытный подводник капитан 3 ранга Л.С. Потапов, служивший с начала 1930-х на балтийских подлодках и в течение нескольких месяцев перед назначением на «К-23» преподававший в УОПП. Сразу после окончания техобслуживания, которое по времени должно было совпасть с весенним вскрытием восточной части залива ото льда, субмарине предстояло перейти на Север. Препятствий к этому не было, если не считать... ставшей уже традиционной проблемы командных кадров. Еще 23 апреля начальник Главного управления политпропаганды ВМФ И.В. Рогов, докладывая партийному куратору ВМФ от ЦК А.А. Жданову о подготовке к переводу подлодок на СФ, сообщил, что помимо того, что отсутствуют командиры на «К-3» и «К-22», «Потапов болен туберкулезом и по состоянию здоровья едва ли пригоден к службе на Северном флоте». Однако замены ему не нашлось, и к новому месту службы корабль направился со старым командиром. 24 мая подлодка, первой из состава ЭОН-11 пришла в село Рыбацкое, а 24 июня 1941 г., на второй день войны — в Беломорск. Несмотря на столь раннее прибытие на Север, в боевых действиях она приняла участие не скоро — остаток лета был потрачен на профилактический ремонт и прохождение КПЛ, что оказалось весьма не лишним. Только 30 сентября подводный крейсер перешел в Полярный, где его экипаж еще раз продемонстрировал отработку вступительных задач и стал готовиться к боевым походам.

Первый же из них оказался нелегким. Вечером 24 октября «катюша» вышла в



Командир «К-22» капитан 2 ранга В.Н. Котельников

море с комдивом Гаждиевым на борту для постановки мин на выходе из Киркенеса, но сразу же попала в сильный шторм — тот самый, который вывел из строя минное устройство «К-1». На «К-23» волнами были порваны антенны радиосвязи, сошли со штырей орудийные платформы, а главное, залило водой оба перископа, что делало запланированную постановку у базы противника невозможной. Пришлось возвращаться в Полярный. Вечером 27-го лодка снова вышла в море, но уже через час вернулась по метеоусловиям. Лишь третья попытка увенчалась успехом. Днем 29-го экипаж субмарины продемонстрировал неплохую подготовку, точно определившись на месте и выставив все 20 мин в полном соответствии с планом. В ранние часы 5 ноября на одной из них подорвался тральщик «М 22» из состава головного охранения немецкого конвоя. Несмотря на серьезные повреждения носовой части и ранения 10-ти членов экипажа, корабль удержался

На мостике «К-23», весна 1942 г.



на плаву и впоследствии вернулся в строй. Успех постановки объяснялся тем, что ранее на театре советские активные постановки не обнаруживались и входившие в состав конвоя тральщики использовались как обычные эскортные корабли.

Именно поэтому заграждение, выставленное в следующем походе (16.11 — 9.12.1941), успеха не имело — немцы обнаружили обе банки контрольным тралением и уничтожили их, не понеся потерь. После этого лодка осталась действовать в Лопском море в обычном качестве. Воспользовавшись наступлением полярной ночи, Потапов в ранние часы 26 ноября проник в шхерный район в надводном положении и имел ряд встреч с норвежскими судами. Одно из них — рыболовный катер «Старт», принятый за 700-тонный транспорт, он решил обстрелять. На борту катера возникла паника, усугублявшаяся присутствием восьми немцев-пассажиров из рейхскомиссариата Норвегии, в число которых входили крупный чиновник (по некоторым данным, шеф гестапо) доктор Кнаб, три офицера СД и инженер с супругой. Кнаб и все три матроса-норвежца бросились в единственную спасательную шлюпку и попытались спастись бегством, но у оставшихся на борту хватило ума выключить ходовые огни, после чего катер попросту растворился в темноте. Через пять минут командоры «катюши» прекратили огонь, посчитав цель потопленной. И «Старт», и шлюпка достигли ближайшего порта Хасвик без происшествий, если не считать того, что за малодушие Кнаб был снят с должности. Остаток похода экипажу «К-23» пришлось провести в борьбе со штормом, что не оставляло шансов пополнить боевой счет.

На фоне победных докладов, поступивших с других подводных крейсеров, успехи Потапова выглядели довольно блекло, поэтому в следующий поход (3 — 23 января) он пошел с обеспечивающим — начальником отдела подводного плавания штаба СФ В.П. Карпуниным. Трудно сказать, насколько это было необходимо, но плавание действительно получилось незаурядным. В соответствии с планом

похода подлодка проникла в центральную часть Порсангер-фьорда, куда ранее не решалась зайти ни одна наша субмарина. Днем 6 января начали минную постановку, которую пришлось прервать после сбрасывания 11 мин и выхода из строя минного устройства левого борта (одна из мин сошла с рельсов и развернулась вокруг оси, из-за чего оборвался трос подающей тележки). В этой ситуации Потапов с Карпуниным приняли смелое решение — провести осмотр и ремонт устройства не выходя из фьорда. Вечером «катюша» всплыла и стала под защиту тени скалы. С ее борта было прекрасно видно, как по прибрежной дороге ездят автомашины, а находившийся на противоположном берегу фьорда немецкий наблюдательный пост один раз скользнул по корпусу ПЛ прожектором. Через пять часов устройство удалось ввести в строй и постановка продолжилась. Когда на борту остались две последние мины, устройство снова забарахлило, и процедуру по его вскрытию пришлось повторить. В конце концов все мины были выставлены, но смелость и старания экипажа оказались потрачены впустую — места постановки, намеченные штабом, оказались в стороне от используемых противником фарватеров.

В последующие дни лодка продолжала действовать в устье фьорда, непосредственно перед крупным вражеским портом Хонингсвог. Вечером 8-го по ходовым огням было замечено неизвестное судно, которое попытались атаковать из надводного положения. При подготовке залпа старшина передистов перепутал значение ревунов и выпустил торпеду по сигналу «Приготовиться к атаке!». Пока разбирались с причиной выстрела, судно исчезло в темноте. Утром обнаружилась новая одиночная цель, но на этот раз командир решил лечь на курс сближения. Сигналами он приказал судну остановиться и подошел к его борту. В результате опроса по-английски выяснилось, что «К-23» встретила норвежский катер «Амбергет». После этого Потапов приказал конфисковать с судна флаг и расспросил его шкипера об организации местного судоходства. Затем катер был отпущен, что ста-

ло единственным в своем роде случаем, когда командир советской подлодки отказался от враждебных действий по отношению к судну покоренной нацистами страны! Что же касается действий против немцев, то здесь все было значительно сложнее. Так, днем 14 января «К-23» попыталась выйти в атаку на группу тральщиков, но была обнаружена ими по перископу, после чего подверглась короткой и безрезультатной контратаке.

Своего самого крупного успеха «катюша» добилась днем 19 января. В перископ обнаружили одиночный транспорт водоизмещением в 4000 т, шедший на восток. Поскольку субмарина находилась у него за кормой, торпедная атака оказалась невозможна. Но что мешало действовать по-гаджиевски?! «К-23» всплыла и устремилась в погоню за транспортом, который, заметив это, ускорил ход и скрылся за мысом Сверхолт-клуббен. Обогнув мыс, Потапов обнаружил судно стоящим в бухте. Незамедлительно был открыт артиллерийский огонь. Командир сильно рисковал — как правило, все бухты, предназначенные для стоянки судов, обеспечивались постами наблюдения и береговыми батареями. К счастью для «К-23», немцы еще не успели установить здесь орудия. Не зная об этом, Потапов выстрелил по судну две торпеды, которые прошли мимо и затем были найдены противником у береговой черты невзорвавшимися. Тем не менее, судьба парохода оказалась предопределена — он погиб в результате вызванного попаданиями пожара.

Увы, и на этот раз атакованное судно «Сёрей» (506 брт) было не немецким, а норвежским и перевозило пассажиров и штучный груз из Хонингсвога в Кьелле-фьорд. На его борту погибли моряк и пассажир, а еще пять норвежцев и три немецких солдата, находившиеся на берегу, получили осколочные ранения. Вообще же нападение «катюши» на якорную стоянку вызвало у немцев большой переполох. Отчасти это объяснялось тем, что о нем первоначально доложили как о нападении надводного корабля, который один из постов опознал как большой эсминiec или малый крейсер. Посланные в погоню с аэродрома Бардусфосс три «конкерса» вернулись ни с чем — к тому времени субмарина ушла в море и погрузилась. За этот поход по возвращении в базу Потапов был награжден орденом Красного Знамени.

Четвертый боевой поход (28 февраля — 26 марта) не был примечательным. С позиции у Конгс-фьорда в течение похода субмарину перенацелили на прикрытие каравана PQ-13, а затем вернули обратно. Много времени отняли борьба со штормами и зарядка собственной аккумуляторной батареи, которая к концу похода выработала 102 условных цикла. В донесении Потапов писал: «При таком состоянии АБ рост температуры электролита во время зарядки до 45 градусов дает возможность погружаться [только] через день, так как приходится зарядки прерывать, что затягивает [их] до 18 — 20 часов». Действовать под берегом в надводном положении было уже слишком опасно — полярная ночь заканчивалась, а защита противником своих коммуникаций заметно усилилась. Кратковременные

подходы к побережью завершались лишь обнаружением мотоботов, которые, как командир теперь точно знал, принадлежали ни в чем не повинным норвежцам. На разборе результатов объяснения Потапова во внимание приняты не были, и он подвергся суровой критике за «недостаточную активность». Неудивительно, что в следующий раз в море ему предстояло выйти с командиром Гаджиевым на борту.

Из этого похода подлодка не вернулась, и почти всю информацию о произошедшем с ней приходится брать из документов противника. С 28 апреля по 5 мая она находилась на позиции прикрытия каравана PQ-14, после чего получила приказ перейти в устье Тана-фьорда. Спустя неделю в 9.22 (во всем описании эпизода использовано берлинское время) 12 мая направлявшийся на восток немецкий конвой зафиксировал атаку подводной лодки, произведенную с дальней дистанции. До судов торпеды не дошли, но одна из них затонула в 10 м от борта охотника «Uj 1110» — флагмана противолодочной группы, в которую также входили «Uj 1101» и «Uj 1109». После атаки группа отделилась от конвоя для поиска противника. Вскоре была обнаружена торпеда без боевой части, которая вертикально плавала в воде, и с «Uj 1110» спустили шлюпку, чтобы ее подобрать. Именно в этот момент, в 10.14, «К-23» неожиданно для немцев всплыла. Перед этим на нее не было сброшено ни одной бомбы, да и сами охотники находились достаточно далеко от места всплытия — ближайший «Uj 1109» в 39 кбт, остальные на расстоянии 70 — 75 кбт. Лодка сразу же легла на курс отхода и через минуту открыла артиллерийский огонь. Любопытно отметить, что она шла зигзагом так, чтобы иметь возможность вести огонь из обоих 100-мм орудий — то через правый, то через левый борт. Несмотря на это, ПЛ постоянно увеличивала дистанцию до охотников, также открывших огонь («Uj 1101» и «Uj 1110» вскоре прекратили его из-за недолетов) и легших на догонный курс.

Огневая фаза продолжалась недолго, но фактически именно она решила исход всего столкновения. Через семь минут с момента открытия огня 88-мм снаряд поразил «катюшу» в левый борт в районе носового среза ограждения рубки. Несмотря на то что немцы наблюдали над подлодкой выброс черного дыма, вряд ли она получила очень серьезные повреждения — не было заметно ни снижения скорости, ни уменьшения плотности артогня. Возможно, пострадала одна из располагавшихся вблизи рубки топливно-балластных цистерн, поскольку с проходившего спустя некоторое время вблизи этого места немецкого охотника наблюдалось пятно масла или топлива. Видимо, это заметили и на лодке, продвигаясь по поверхности. По крайней мере, на этом этапе боя предательского масляного следа субмарина еще не оставляла. Мог пострадать и прочный корпус, так как в следующей фазе боя подлодка держалась на сравнительно небольшой глубине, что могло указывать на наличие небольшой течи, которую уменьшали противодавлением. Снаряды «К-23» падали вокруг «Uj 1109», периодически поражая его



Командир «К-23» капитан 3 ранга Л.С. Потапов

борта осколками, из-за чего он также перешел на зигзаг. Бой продолжался до 10.42, когда после 95 выстрелов на охотнике кончились фугасные снаряды. «Катюша» вела огонь еще какое-то время, но затем также прекратила его — дистанция продолжала увеличиваться, и в 11.51 подлодка вышла за пределы видимости противника. Еще в 11.00 с борта субмарины было отправлено единственное донесение: «Транспорт торпедами, два СКР артиллерией уничтожил, квадрат 8114, курс ост. Имею повреждения от стрельбы. Командир ДПЛ». В ответ на это в 13.00 командующий флотом отдал приказ ПЛ возвращаться в базу, но успела ли она его принять, неизвестно — в 13.09 в бой вступила немецкая авиация.

Самолеты были вызваны еще в 10.31, но смогли стартовать только спустя полтора часа. Вполне вероятно, что к этому времени на борту «катюши» уже считали, что опасность миновала и можно заняться устранением повреждений. По крайней мере, к такому выводу можно придти исходя из того факта, что подлодка не смогла уклониться от атаки первого самолета срочным погружением. В двух заходах Ju-88 сбросил на «К-23» четыре 250-кг бомбы, одна из них, по заявлению летчика, взорвалась всего в метре от кормы. Вероятно, дистанция все-таки была больше, поскольку при таком близком разрыве «катюша», скорее всего, потеряла бы ход. Но, по всей видимости, взрыв нарушил герметичность топливных цистерн, оставлявших теперь на поверхности четкий масляный след, достигший спустя час длины 5 — 6 миль. Группа охотников, не отставая, шла по этому следу и надеялась, что авиация сможет продержаться лодку под водой до момента их прибытия. Так и случилось. В 13.45 — 13.49 второй самолет отбомбился в голову следа, а в 14.54 оба «юнкерса» приняли участие в штурмовке показавшейся из воды рубки субмарины, после чего «К-23» снова пришлось уйти на глубину. Через час самолеты покинули район, но как раз в этот



Командир 1-го дивизиона БПЛ СФ капитан 2 ранга М.И. Гаджиев, 1942 г.

момент в него подоспела противолодочная группа.

Поскольку «катюша» продолжала идти на небольшой глубине со средней скоростью и оставлять след, установить с ней контакт не составило большого труда. В 16.30 все три охотника в строю уступа произвели бомбометание, сбросив в общей сложности 63 бомбы. После одного из взрывов на поверхность выбросило воздушный пузырь с содержанием какой-то темной массы, предположительно соляра. Затем наблюдался движущийся воздушный пузырь длиной до 100 м — возможно, на лодке пытались продуть с помощью ВВД поврежденные цистерны главного балласта. Предположив, что лодка набирает глубину, в 16.42 командир «Uj 1109» сбросил на этот пузырь еще 9 бомб с установками глубины 75 м и 120 м. По-видимому, было достигнуто прямое попадание, поскольку на этот раз традиционный воздушный пузырь с маслом сопровождался появлением на поверхности фрагментов пробковой изоляции, деревянных деталей и бумаги. Немцы утверждали, что еще в течение 8 минут фиксировали шум винтов, но, очевидно, это была уже агония в процессе погружения на дно (глубина в этом районе — 250 м). Вскоре след превратился в неподвижное пятно, которое все больше и больше увеличивалось в диаметре. На месте катастрофы немцы подобрали книгу «Перекоп — воспоминания о революции», журнал «Новый мир», газету от 11 февраля 1942 г. и другую печатную продукцию. Страшной находкой стали человеческие останки, которые немецкая медицинская лаборатория идентифицировала как ткани человеческого легкого. Поскольку они были изрешечены деревянными щепками, можно предположить, что на лодке произошел внутренний взрыв, возможно, баллонов со сжатым воздухом или остатков артобоя. В любом случае у преследователей не осталось сомнений в том, что «К-23» уничтожена.

Ясно, что гибель субмарины произошла в результате удачного для противника сте-

чения обстоятельств, в цепи которых можно назвать и попадание снаряда, и наличие на аэродроме незадействованной для других задач фронтовой бомбардировочной авиации, и несвоевременное погружение «катюши» при первой атаки с воздуха. Но всего этого никогда бы не произошло, если бы Гаджиев и Потапов не решили всплыть. В трудах советских историков всегда выражалась полная уверенность в том, что лодка всплыла для вынужденного боя из-за повреждения топливно-балластных цистерн, примерно так, как это было в случае с «К-3» в декабре 1941 г., но в действительности все оказалось наоборот. Что же заставило наших подводников подняться на поверхность?

Высказывавшуюся рядом историков версию, что подлодка всплыла для того, чтобы уничтожить артиллерией корабли охранения, считая, что это ей сойдет безнаказанно, мы не разделяем. Весь характер маневрирования субмарины с начала боя указывал на то, что она старалась не сражаться, а оторваться от противника. Возможно, на борту произошла какая-то авария, возможно, исчерпался заряд весьма потрепанной батареи, но более логичным кажется другое — Гаджиев пытался уйти от кораблей конвоя, обогнать его, погрузиться, а затем выйти в повторную атаку. По крайней мере, именно так он пытался действовать во время своих первых походов на «К-2», когда озвучил мнение, что благодаря своему мощному вооружению и высокой скорости хода «катюша» в состоянии в одиночку полностью уничтожить небольшой конвой. К немецким охотникам он относился без особого уважения и считал, что кратковременный артиллерийский бой с одним из них не выходит за рамки разумного риска. Не следует забывать, что на подлодку Потапова комдива отправили именно для того, чтобы показать командиру пример активности, а то, что благоприятный период для таких действий уже прошел, можно было установить только практически. К сожалению, это тактическое новаторство стоило жизни и самому Гаджиеву, и еще 70

морьякам. Своего Героя Магомет Имадутинович получил, но только спустя пять месяцев после гибели...

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

«К-51»

К началу войны «катюша» заканчивала монтажные работы (степень технической готовности 88,2%), после завершения которых приступила к швартовным испытаниям. Они находились в самом разгаре, когда в конце августа в связи со стремительным ухудшением обстановки под Ленинградом подлодке пришлось перейти в Кронштадт. Там на протяжении месяца она успешно уклонялась от авиационных налетов и артиллерийских обстрелов. В конце сентября «К-51» вернулась в Ленинград и встала на стоянку у Литейного моста. Здесь подлодка простояла до 26 ноября, когда ее перевели на Адмиралтейский завод для подготовки к 120-суточному крейсерству в Балтийском море.

Дело в том, что в ноябре у командира 4-го дивизиона БПЛ КБФ капитана 3 ранга В.А. Егорова созрел оригинальный план. Его суть заключалась в том, что «катюша» выходила на позицию в южную незамерзающую часть Балтийского моря непосредственно перед наступлением ледостава в Финском заливе, а возвращалась после его окончания. На первом этапе похода субмарина должна была перейти к острову Гогланд, где до 15 января ей следовало пройти испытания, а личному составу отработать основные задачи КПЛ. Проведенные Егоровым и главным конструктором лодок типа «К» М.А. Рудницким расчеты показали, что такое крейсерство возможно при условии осуществления ряда конструктивных доработок. В частности, ЦГБ №3, 7, 8, 9, а также минно-балластная цистерна были переделаны в топливно-балластные, что увеличило общий

запас топлива на подлодке до 320 т. Отказ от размещения мин увеличил плавучесть субмарины и позволил, в свою очередь, использовать одну из уравнилительных цистерн для приема дополнительного запаса пресной воды. Переделали газоотводные клапаны дизелей и во избежание заклинивания при плавании во льдах сняли волнорезные щиты у носовых торпедных аппаратов.

Ни одна из переделок, как, впрочем, и остальные приборы и механизмы подлодки, не была проверена, поскольку стремительно наступающие холода требовали как можно быстрее отправить корабль в поход. С большим трудом «К-51» смогла пробиться сквозь льды в акватории Адмиралтейского завода и в ночь на 18 ноября за двумя ледоколами начала движение в Кронштадт. При этом караван был обнаружен и обстрелян противником, ледокол «Молотов» был вынужден отдать буксир, и остаток пути лодка прошла своим ходом. В Кронштадте до вечера 21-го числа на нее были приняты усиленные запасы топлива, масла, продовольствия и боеприпасов. Правда, это имело и обратный эффект — продукты и 500 л водки (наркомовские «100 грамм» в пересчете на весь экипаж на четыре месяца вперед) были распределены по всему кораблю, что привело к бесконтрольному потреблению этих запасов личным составом, часть которого не без оснований считала, что шансы на возвращение из похода крайне малы.

К походу готовили не только корабль, но экипаж. В командование подлодкой вступил комдив Егоров, а штатный командир капитан-лейтенант А.В. Лепешкин (талантливый изобретатель, автор конструкции гидробура и системы, предотвращавшей подрыв подлодки на антенных минах) стал его помощником. Помимо экипажа, участие в походе должен был принять сам М.А. Рудницкий и шесть рабочих.

В ночь на 22-е субмарина за ледоколом «Ермак» начала переход к острову Лавенсаари. Как назло, в этот день началась кратковременная оттепель с сильным ветром, сопровождавшаяся подвижкой и торошением льдов. На переходе «катюшу» неоднократно затирали, и «Ермаку» приходилось возвращаться, чтобы освободить ее из ледового плена. Однажды льды так сильно сдавили корпус корабля, что кормовая часть ушла под воду, и через газоотводы оказались залиты все дизели и трюм 5-го отсека. Еще более неприятный случай произошел утром в районе острова Сескар. Льды загнали субмарину на глубину 3 м по глубиномеру центрального поста, а их нагромождение на надстройке и мостике привело к массовым поломкам расположенных там устройств. Не считая многочисленных деформаций легкого корпуса и ограждения рубки, вышли из строя обе 100-мм пушки, была нарушена герметичность ЦГБ №1 и №2, погнуто перо носовых горизонтальных рулей, повреждена часть размещенных в надстройке баллонов ВВД, порваны антенны. Проверить исправность передних крышек торпедных аппаратов не представлялось возможным, поскольку все они были плотно блокированы льдом. Днем лодка достигла Лавенсаари, где экипаж в течение двух суток пытался устранить полученные повреждения.



«Катюша» на рейде Кронштадта

Наконец, днем 24 декабря было произведено первое (!) с начала подготовки к походу пробное погружение, которое сразу же показало, что корабль перегружен примерно на 60 т и даже с не до конца принятым главным балластом камнем падает на дно. При ударе о грунт были получены новые повреждения цистерн главного балласта, что вкупе с необходимостью выгрузки части твердого балласта и запасов потребовало нового цикла работ на рейде Лавенсари. Они продолжались еще два дня, но снова не привели к положительному результату — даже после выгрузки всего запланированного и осушения всех цистерн маневренного балласта (уравнительных, дифференциальных, быстрого погружения) отрицательная плавучесть все равно составляла около 20 т. Неизвестно, чем бы все это закончилось, если бы капитан «Ермака» не заявил, что наличного запаса угля на ледоколе хватит только на обратный переход в Кронштадт. Поскольку к тому времени стало очевидно, что полностью восстановить боеспособность подлодки можно только в заводских условиях, командование КБФ скрепя сердце дало разрешение на возвращение.

30 декабря «катюша» прибыла в Ленинград и была поставлена на зимовку в торговом порту рядом с крейсером «Максим Горький». Комдив Егоров вернулся к выполнению своих прямых обязанностей, а комиссия штаба флота провела расследование, которое сразу же вскрыло массовые факты хищения продуктов и алкоголя (261 л водки списали актами, большинство из которых были фиктивными, а 205 л просто украдено). Уже 14 января Лепешкин, непосредственно участвовавший в хищениях, был снят с должности и назначен помощником на «Щ-323». Новым командиром стал капитан 3 ранга А.Г. Андронов, ранее занимавший ту же должность на «Щ-317».

Территория торгового порта хорошо простреливалась осадной артиллерией из района Стрельны, и 11 марта случайный снаряд, попавший в расположенную на берегу казарму экипажа, убил одного и ранил семь краснофлотцев. Со вскрытием льда на Неве подлодка была переведена на стоянку в районе Охтинского моста, но 24 апреля в ходе усиленного обстрела города рядом с ней взорвались два тяжелых снаряда. Осколки изрешетили борт и надстройки, причем оказались пробитыми прочный корпус и система вентиляции ЦГБ. Это происшествие фактически вычеркнуло корабль из числа участников кампании 1942 г. — из-за большого объема текущих работ завод не стали загружать аварийным ремонтом подлодки, а часть команды, включая командира, перевели на другие корабли. К ремонту и программе испытаний этой «катюши» вернулись только в 1943 г., что позволило 17 ноября официально ввести ее в строй. За месяц до этого на нее был назначен постоянный командир капитан 2 ранга В.А. Дроздов, до того имевший длительный стаж командования тихоокеанскими «Щ-102» и «Л-19». С июня 1944 г. началась подготовка экипажа к боевым походам, которая завершилась к началу ноября. Между 11 и 15 ноября «катюша» перешла в финский порт Турку; в шхерах



«К-51» выходит в боевой поход

рядом с ним экипаж в течение восьми дней впервые отрабатывал погружение, всплытие и плавание в подводном положении. Лишь 23 числа субмарина вышла в свой первый боевой поход на позицию в районе Кольберга.

Обстановка, сложившаяся на тот момент на немецких коммуникациях, была довольно своеобразной. С одной стороны, немецкое командование осуществляло через восточную и среднюю части Балтики весьма интенсивные перевозки, которые далеко не всегда удавалось обеспечить достаточным количеством кораблей охранения, с другой — флотская разведка не смогла вскрыть начертание коммуникаций в средней и западной частях театра, что значительно усложняло подводникам выполнение боевой задачи. Наиболее очевидный маршрут, пролежавший непосредственно вдоль побережья Померании, был для субмарин недоступным из-за мелководья и наличия там значительной минной опасности — заграждений, выставленных британской авиацией. Где проходил глубоководный фарватер, никто точно не знал, и фактически «К-51» патрулировала южнее него — в районе, где можно было встретить разве что одиночные рыболовные суда.

Утром 27 ноября Дроздов обнаружил сразу три траулера, которые мирно ловили рыбу, стоя без хода на небольшом удалении друг от друга. Командир принял их за тральщики, ожидающие конвой в точке randevu, и решил потопить их все последовательными торпедными атаками. Но не тут-то было: первая же выпущенная торпеда ушла в молоко, предположительно пройдя под целью (глубина установки 2 м). Топить корабль артиллерией Дроздов посчитал слишком рискованным, и атаку пришлось прервать. Более решительно командир действовал в следующей аналогичной ситуации, имевшей место в ночь на 28-е. Выпустив три торпеды по судну, имевшему, по оценке командира, водоизмещение 5–6 тыс. т, и не достигнув попаданий, Дроздов приказал открыть огонь. Это решение представляется неслучайным — несмотря на официальное осуждение практики артиллерийских атак, командир придерживался на этот счет особого мнения, постоянно тренировал артиллеристов, благодаря чему по итогам артиллерийских стрельб «К-51» заняла первое место в бригаде и третье — на флоте. Уже второй залп дал накрытие, а на четвертой минуте судно загорелось,

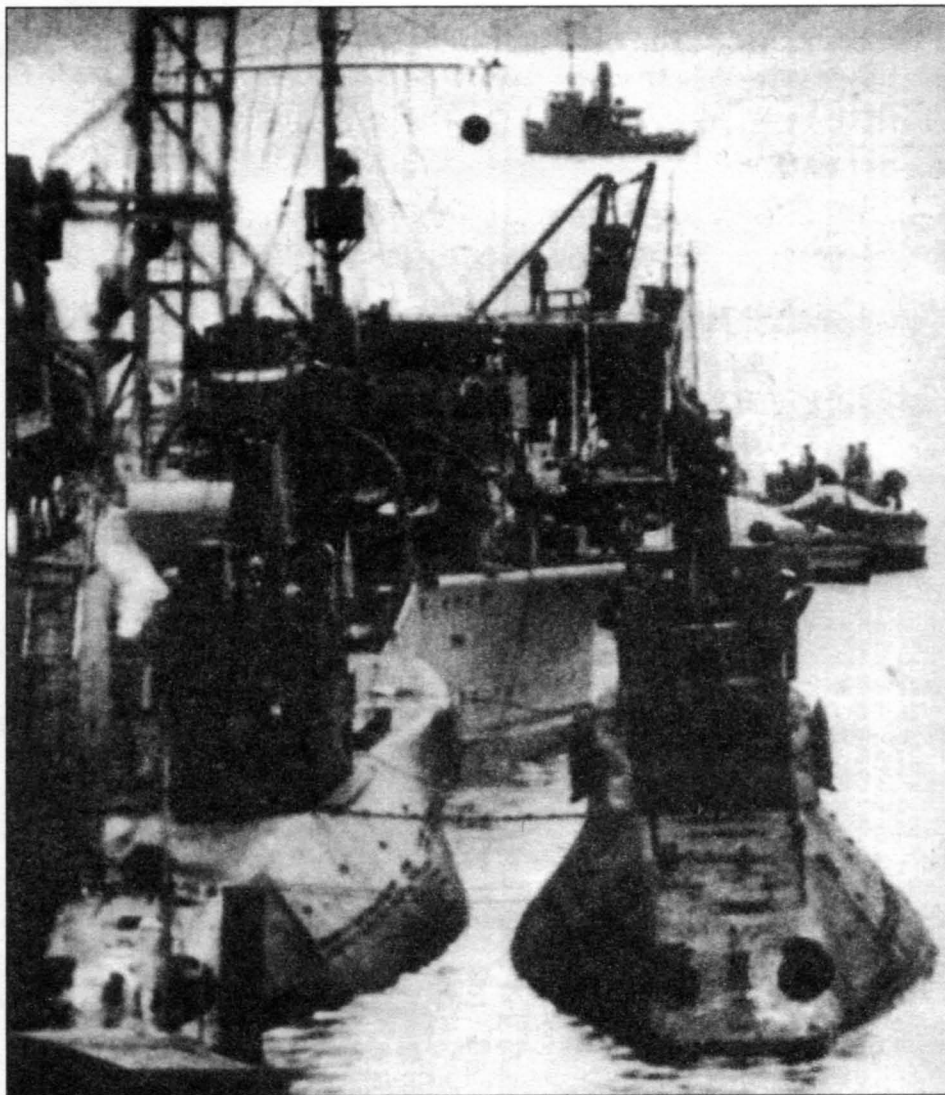


Командир «К-51» капитан 3 ранга В.А. Дроздов

после чего комендоры перешли на беглый огонь. На протяжении 50 минут подлодка с дистанции мили расстреливала судно, израсходовав 144 100-мм снаряда, после чего наблюдала его гибель.

Установить истинную жертву данной атаки удалось лишь недавно. Из переписки с немецким историком Г.-Ю. Хайзе выяснилось, что ею, скорее всего, являлся траулер «Золлинг» (260 брт). 22 ноября он вышел из Данцига для рыбной ловли в район севернее Кольберга, где находился с 23 по 26-е число совместно с траулером «Роланд», после чего пропал без вести. Его поисками никто специально не занимался, но 19 декабря траулер «Венус» обнаружил в море неизвестный ранее затонувший корабль, с которого водолазы смогли поднять спасательный круг с надписью «Золлинг». Все 13 членов экипажа траулера погибли.

Воодушевленный первым успехом Дроздов продолжал крейсерство. Днем 28-го субмарина попала в рыбацьи сети. Это само по себе уже должно было навести на мысль, что судоходных фарватеров тут быть не может. Тем не менее, встреченную вечером 29-го пару судов командир идентифицировал как конвой, состоявший из транспорта и тральщика. К досаде экипажа,



Подводные лодки типа «К» Краснознаменного Балтийского флота

все шесть выпущенных в трех залпах торпед в цели не попали. Это же повторилось и утром 1 декабря, когда «катюша» атаковала из надводного положения одиночное судно. Раздосадованный повторяющимися неудачами, Дроздов радировал в базу, что торпеды тонут из-за замерзания машинного крана и рулевой машинки, но командование отказалось признать такую возможность и возложило вину за промахи на командира. Не исключено, что неудачи имели и более прозаическую причину. Дело в том, что «К-51» первой на КБФ применяла новейшие торпеды 53-39, которые, возможно, имели заводской брак (в частности, наблюдалось, как одна из торпед, выпущенных 28 ноября, сильно рыскала по курсу). Так или иначе, но доверие к новейшим торпедам оказалось подорванным, и больше ни одна из балтийских подлодок их не использовала.

Сложившаяся ситуация вынудила Дроздова вернуться к проверенному оружию — артиллерии. На второй минуте послышался глухой взрыв, который на лодке истолковали как взрыв котлов, а через 10 минут стрельбы в упор неизвестное судно затонуло. С высокой долей вероятности можно утверждать, что им оказался рыболовный траулер — «Саар» (235 брт). Он вышел на

ловлю в район южнее острова Борнхольм утром 26 ноября из Любека. В течение 29-го «Саар» совместно с траулером «Лапланд» ловил рыбу в этом районе (по-видимому, именно эти суда и были целью атаки «К-51» 29 ноября), после чего ушел в западном направлении, именно в тот район, где одержала свою вторую победу «катюша».

Дальнейшие действия подлодки оказались безуспешными. Продолжались регулярные попадания в сети, причем 3 декабря при попытке очистить от них носовую часть волной смыло матроса (спустя семь минут его подняли на борт). На следующий день на лодке произошел пожар станции левого электродвигателя, вызванный тем, что один из матросов уронил на рубильник металлический колпак аварийного освещения, чем вызвал короткое замыкание. Последствия пожара устраняли 36 ч, но, поскольку выяснилось, что топлива на корабле осталось всего на четыре дня, командиру пришлось просить разрешения на возвращение в базу. Если первый поход «К-51» и не ознаменовался крупными успехами, то, по крайней мере, лодка не требовала серьезного ремонта. На разборе похода Дроздов получил лишь удовлетворительную оценку, однако был награжден орденом Ушакова II степени.

Второй и последний поход субмарины начался 23 января 1945 г. Позиция была той же, и это обстоятельство позволило Дроздову действовать более уверенно и не тратить лишнего времени на разведку. Зная, что в открытом море можно ожидать появления конвоев неделями, командир рискнул проникнуть на прибрежную коммуникацию. Это решение привело к успеху — вечером 28 января у маяка Рюгенвальде было замечено крупное судно, стоявшее на якоре. Из четырех выпущенных торпед две попали в находившийся в немецком фрахте датский угольщик «Виборг» (2028 брт). Это судно стало самой крупной победой «К-51» и единственной, одержанной торпедным оружием. Для перезарядки торпедных аппаратов подлодка отошла в открытое море, где Дроздов смог убедиться, что ПЛО противника со времени последнего похода заметно усилилась. Дважды субмарина подвергалась артиллерийскому обстрелу, побывала под глубинными бомбами, а однажды, находясь на перископной глубине, попала под атаку противолодочного самолета.

Проанализировав боевые столкновения, Дроздов пришел к выводу, что все атаки на «К-51» были следствием обнаружения ее радиолокаторами, что сделало его действия более осторожными. В результате «катюша» оказалась оттеснена в северную часть позиции, где ей начали встречаться шведские корабли и суда. И если первые всегда несли четко различимые марки нейтралитета, то вторые заботились об этом не всегда. В ночь на 7 февраля Дроздов дважды безуспешно пытался в темноте торпедировать неизвестное судно и, лишь подойдя ближе, смог различить, что его силуэт образовывали две шведские малые рыболовные шхуны (одна из них — «Рамона», видимо, являлась той самой «Рамоной», которую 11.4.1945 потопила «К-56»). После этого командир решил еще раз попытать счастья у побережья Померании, но ничего там не нашел. Впрочем, все это продолжалось недолго — минная опасность и излишне крупные размеры гнали лодку в открытое море. Здесь «катюша» вновь оказалась между фарватерами, на что указывали частые случаи попадания в рыбацкие сети, но Дроздов не сделал из этого каких-либо выводов. Безрезультатное патрулирование продолжалось до 14 февраля, когда последовал приказ возвращаться в базу. С 26-го числа она стала на длительный ремонт в Хельсинки. Как указал в своем донесении командир, подлодка не имела ни одного докования на протяжении последних трех лет. Вспомогательный дизель нуждался в срочном ремонте, а биение правой линии вала не оставляло надежд на соблюдение скрытности. Окончание войны корабль встретил в доке.

«К-52»

К началу войны эта подлодка имела наибольшую степень технической готовности среди всех «катюш», строившихся для Тихоокеанского флота. За июнь и июль 1941 г. она успела пройти все заводские и швартовые испытания, а в августе приступить к ходовым, но из-за прорыва немцев к Ленинграду их пришлось прервать. По этой

же причине сорвалась и попытка в последний момент перевести все оказавшиеся на Балтике подлодки типа «К» (кроме «К-54») на Север в составе ЗОН-15. Почти весь сентябрь корабль укрывался от налетов авиации противника, лежа на грунте в течение всего светлого времени суток на Малом Кронштадтском рейде. В ночь на 26-е субмарина перешла в Ленинград, но при подходе к месту стоянки врезалась в опору Литейного моста, получив повреждения форштевня. Тем не менее, по уровню технической готовности и подготовки экипажа эта «катюша» считалась лучшей среди всех, оказавшихся на Балтике.

Поэтому, когда командир 4-го дивизиона БПЛ капитан 3 ранга В.А. Егоров предложил план 120-суточного крейсерства в Южной Балтике (на весь зимний период), выбор командования пал именно на «К-52». Учитывалось при этом и то обстоятельство, что возглавлявший экипаж подлодки капитан 3 ранга Е.Г. Шулаков имел пятилетний стаж командования субмаринами Тихоокеанского флота и определенный опыт дальних походов. Возможно, в силу именно этого он считал поход в условиях непроверенной материальной части и неподготовленного экипажа не слишком перспективным. 23 ноября, когда «катюша» осуществляла на буксире переход с места стоянки на Адмиралтейский завод для окончательной подготовки к выходу, с ней произошла авария. Недостаточное количество воды, принятое в ЦГБ, не оставляло ей шанса пройти под неразведенным Республиканским (ныне Дворцовым) мостом, но, когда это стало очевидно, на буксире просто не услышали команды «стоп». В результате при ударе о мостовой пролет были разорваны тумбы перископов, а сами перископы загнуты под углом 45°. После этого ни о каком походе уже не могло быть и речи.

Всю зиму «катюша» простояла на стоянке у Летнего сада, а весной перешла на завод, где на ней полностью устранили повреждения за счет снятия недостающих запасных частей и механизмов с недостроенных «К-54» и «К-55». 11 октября она официально вступила в строй, а спустя десять дней перебазировалась в Кронштадт, где начала подготовку к походу на позицию западнее Борнхольма. Там ей предстояло произвести минную постановку. Однако монтаж минного устройства затянулся и остался незавершенным, а подлодку в конечном итоге командование вернуло в Ленинград. Там она простояла до весны 1944 г. 9 марта Е.Г. Шулаков стал командиром дивизиона «катюш», а на его место пришел известный подводник капитан 3 ранга И.В. Травкин. В 1942 — 1943 гг. в должности командира «Щ-303» он совершил три боевых похода, доложил о пяти победах (подтвердилось лишь повреждение одного транспорта), а главное — стал единственным из тех, кого в 1943 г. посылали к немецким сетевым заграждениям в западной части Финского залива и кто смог вернуться в базу. Под его руководством подготовка экипажа продолжилась в Кронштадте, но, в связи с тем, что восточная часть Финского залива еще оставалась прифронтовым районом, учебные выходы были не слишком частыми. Тем не

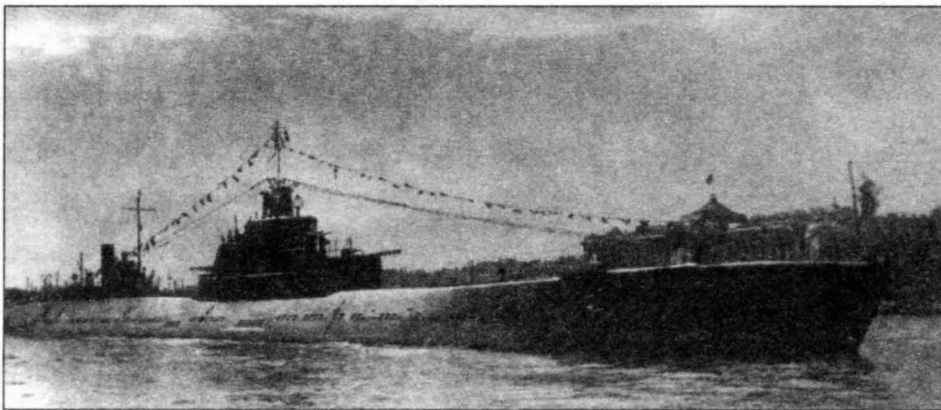
менее, к середине октября командование посчитало «катюшу» полностью готовой к боевым действиям. Затем последовал переход финскими шхерами, и 10 ноября субмарина вышла на просторы Балтики.

Увы, ее крейсерство в Данцигской бухте продолжалось очень недолго. Еще по пути на позицию Травкин атаковал шведский паром, совершавший переход из Стокгольма в порт Висбю на острове Готланд, но промахнулся, и после опознания цели от продолжения атаки отказался. Данцигская бухта встретила «катюшу» усиленными вражескими дозорами и большим волнением. При вечернем всплытии 15 ноября Травкин, вышедший на мостик первым, был накрыт штормовой волной и сброшен через рубочный люк на палубу центрального поста. Падение с высоты нескольких метров не прошло для командира бесследно — была сломана правая рука, травмирован череп и поврежден глаз. Командование пришлось передать обеспечивавшему поход комдиву Шулакову. А вечером 21-го волна захлестнула шахту подачи воздуха к дизелям и залила оба дизеля. Субмарина остановилась и тут, как назло из темноты показались сторожевые корабли. Пришлось производить срочное погружение, но, поскольку в дизельном отсеке уже работали над устранением предыдущей неисправности, команду на погружение не услышали и не перекрыли клапан замещения топлива из топливно-балластной цистерны №8. В результате в топливные цистерны №2 и №3, расположенные внутри прочного корпуса, стал поступать соляр под давлением в несколько атмосфер. Спустя мгновение это привело к тому, что обе цистерны раздулись, а затем лопнули. Их выгнувшиеся стенки раздавили 10 баков 2-й группы аккумуляторной батареи, из которых вылился электролит. К счастью, своевременно произведенное отключение группы позволило избежать короткого замыкания и пожара. Тем временем, потерявшая плавучесть лодка стремительно проваливалась вниз и на глубине 85 м упала на грунт, повредив легкий корпус. В довершение обнаружившие подлодку сторожевики сбросили на нее 12 глубинных бомб, но они не нанесли дополнительных повреждений. Спустя несколько часов аварийная бригада под руководством командира БЧ-5 М.А. Крастелева, работавшая в затопленном до палубного настила трюме 4-го отсека, смогла прекратить поступление

воды и изолировать поврежденные баки. Несмотря на это, продолжать поход было невозможно. 24 ноября субмарина прибыла в арендованную у финнов базу Ханко, откуда перешла для ремонта в Кронштадт.

Ремонт продолжался до конца января 1945 г. После его окончания подлодка перешла в Хельсинки, откуда финские ледоколы вывели ее на чистую воду на выходе из шхер Аландского архипелага. С 22 февраля «катюша» находилась на позиции у берегов Восточной Померании, вдоль побережья которой противник осуществлял интенсивные перевозки в порты Данцигской бухты и Курляндского полуострова. При этом Травкин столкнулся со ставшей уже традиционной для дальних коммуникаций проблемой — прибрежные фарватеры были недоступны из-за мелководья и британских донных мин, точного же начертания глубоководного фарватера разведка не установила. В результате субмарина действовала на удалении 25 — 30 миль от берега, между фарватерами, примерно в том районе, где ловили рыбу немецкие траулеры. Представляется, что именно они и были реальными целями атак в ночи на 24 февраля и 8 марта, днем 1-го и вечером 4-го числа того же месяца. По крайней мере, за это говорит то обстоятельство, что подлодка атаковала одиночные суда относительно небольшого водоизмещения или пары «транспорт» — «сторожевик», в то время как настоящие конвои противника имели куда больший состав и включали более крупные пароходы или даже океанские лайнеры. Ни разу «катюша» не была контратакована, но, несмотря на это, в большинстве случаев Травкин даже не предпринимал попыток выяснить истинный результат атаки — так силен был выработанный в 1942 — 1943 гг. навык «выстрелил — ушел». Что же касается фиксируемых после пуска торпед взрывов, то у них могло быть множество других причин.

Впрочем, имеются и другие мнения. Так, один из весьма уважаемых подводников, служивший в тот момент на БПЛ КБФ в достаточно большой должности, прямо говорил, что у Травкина на «К-52» был очень «лихой» помощник, который убедил командира в том, что смотреть на представление победных докладов надо «проще». Так или иначе, но по донесению во всех четырех случаях подлодка одерживала победы, хотя ни одна из них не подтверждается против-



«К-51» на параде в Ленинграде (послевоенная фотография)

ной стороной. Единственный же раз, когда «К-52» действительно попыталась атаковать крупные силы противника, говорил не в пользу Травкина.

В ночь на 7 марта лодка случайно оказалась в районе немецкого глубоководного фарватера «76» в тот момент, когда по нему из Готенхафена в Свиномюнде переходило соединение в составе тяжелых крейсеров «Лютцов», «Адмирал Шеер», двух эсминцев и двух миноносцев. Правда, из всего состава отряда сигнальщики подлодки заметили лишь силуэт одного миноносца. При атаке столь быстроходных целей дорога каждая минута, и командир, быстро заняв выгодную позицию, произвел залп. Неожиданно для Травкина торпеды были выпущены не из кормовых, смотревших в сторону цели аппаратов, а из носовых. Оказывается, в горячке боя сам командир забыл уточнить, из каких аппаратов он собирается стрелять. Затем залп все-таки дали и с кормы, но благоприятный момент оказался упущен. К тому же, как следует из немецких материалов, «катюша» была обнаружена РЛС крейсера «Лютцов», после чего с него дали сигнал к повороту «все вдруг». Корабли отряда благополучно уклонились от торпед, что, впрочем, не помешало Травкину написать в донесении: «Через одну минуту после выхода торпед видел взрыв одной торпеды. На корпус же лодки были слышны ясно два сильных последовательных взрыва, попадание торпед не вызывает сомнения».

В связи с полным израсходованием боекомплекта (за время похода выпущено 17 торпед) субмарина ушла с позиции и 11 марта прибыла в Хельсинки. Именно после этого похода командование бригады написало представления на присвоение Травкину звания Героя Советского Союза, а «К-52» — ордена Красного Знамени, что и было реализовано соответствующими Указами от 20 апреля 1945 г.

В этот день «катюша» шла к берегам Померании в третий раз. В ночь на 21 апреля она достигла места и приступила к крейсерству. С момента последнего похода обстановка несколько изменилась — почти все примыкавшее к позиции побережье было занято частями Красной Армии, и теперь немецким конвоям приходилось ходить исключительно глубоко-

водным фарватером, рядом с которым и действовала субмарина. Тем не менее, две первых атаки — днем 21-го и вечером 22-го — по-видимому, вновь были выполнены против рыболовных судов. Атаки конвоев, курсировавших между Данией и Данцигской бухтой, тоже состоялись (в ночи на 25 и 27 апреля), но, вопреки победным докладам, подлинными успехами они не сопровождались. Очевидно, сказались отсутствие навыков в определении элементов движения цели в ночное время и стрельбы из надводного положения. Израсходовав все торпеды к носовым аппаратам, сразу после последней атаки субмарина направилась в Хельсинки, куда и прибыла вечером 30 апреля. Там она и находилась на момент окончания войны. Как это ни парадоксально, но «К-52» оказалась единственной из балтийских «катюш», которая не добилась ни одной подтвержденной победы, зато была удостоена правительственной награды и имела командиром Героя Советского Союза.

«К-53»

Эта «катюша» к началу войны находилась в наименьшей степени технической готовности из всех подлодок XIV серии, строившихся Адмиралтейским заводом. Как и любой недостроенный корабль, «К-53» долгое время не имела постоянного экипажа и командира, что, в свою очередь, значительно задерживало ее достройку и испытания. Мешал и противник — летом 1942 г. стоявшая в акватории завода лодка получила повреждения от огня осадной артиллерии. Завершить монтаж не удавалось из-за отсутствия подъемного устройства перископов. Его решили снять с одной из недостроенных «катюш», но, узнав, что ввод в строй снова откладывается, замнаркома ВМФ адмирал И.С. Исаков распорядился снять с субмарины комплект баков аккумуляторной батареи и отправить их на Северный флот для установки на «К-3». Еще раньше — в октябре 1941 г. — для формирования береговой батареи с корабля сняли 100-мм пушки. В результате «пятьдесят третью» удалось зачислить в состав флота только после возвращения орудий и налаживания поставок батарей по ленд-лизу, а именно 31 июля 1943 г.

Впрочем, в условиях, когда подводные силы КБФ оказались заблокированы в восточной части Финского залива из-за установки противником сплошной противолодочной сети на линии Таллин — Хельсинки, сроки ввода в строй уже не имели принципиального значения. Только в марте следующего года на подлодку был назначен постоянный командир капитан 3 ранга Д.К. Ярошевич, совершивший в 1942 г. один поход в Балтийское море в качестве командира «Щ-310». Именно под его руководством летом 1944 г. экипаж подготовился к боевым действиям. И в ноябре последовал переход в финский порт Турку, который после выхода Финляндии из войны стал одной из маневренных баз бригады подлодок.

Первый поход, начавшийся 23 ноября, успехов не принес. На позиции у Ливавы, где довелось действовать «К-53», немцы ранее неоднократно обнаруживали наши субмарины и потому выставили сильные противолодочные патрули. В море же шансы на обнаружение конвоев заметно снижались, тем более, что всю прилегающую к порту зону конвои противника старались проскочить в темное время суток. Первую цель удалось обнаружить поздно вечером 4 декабря, когда лодка проводила зарядку в надводном положении. Стараясь действовать наверняка, Ярошевич сблизился с атакуемым транспортом на дистанцию в 2,5 кбт, но выпущенные торпеды сошли с курса из-за 7-балльного волнения. Подлодку, в свою очередь, обнаружил сторожевой корабль «V 1604», открывший по ней артиллерийский огонь. Пришлось срочно погружаться. Поскольку глубина под килем составляла всего 25 — 27 м, не было ничего удивительного в том, что массивная «катюша» по инерции пролетела нужную глубину и с силой ударилась кормой о грунт. Затем субмарина продолжила движение, но свирепствовавший на поверхности шторм еще дважды ударял ее о дно. Вертикальный руль после этого перестал переключиваться, и лишь через некоторое время удалось расходить его до 10 — 15° на оба борта. Тем не менее, командир, имевший полное право просить командование о возвращении в базу, решил остаться на позиции.

Вторую атаку произвели в ночь на 10 декабря, и хотя Ярошевич утверждал,



Командир «К-52» капитан 3 ранга И.В. Травкин у перископа (снимок сделан в центральном посту «Щ-303»)



Торжественная церемония вручения медалей «За оборону Ленинграда» экипажу «К-52», июнь 1945 г. Церемонией руководит временно исполняющий обязанности командира дивизиона капитан 2 ранга Р.В. Линденберг

что, находясь на мостике, лично наблюдал попадание, в немецких документах не содержится ни упоминаний о потоплении, ни даже об обнаружении советской подлодки. Спустя три дня выяснилось, что из-за повышенного расхода топлива (нормальные ходовые испытания, на которых можно было бы установить истинные характеристики корабля, не проводились) его осталось только на возвращение домой. 16 декабря «К-53» прибыла в Хельсинки, где до 1 марта проходила послепоходовый ремонт.

Второй поход оказался более насыщен событиями. С 8 марта субмарина действовала на позиции у Кольберга, где до нее крейсировала «К-51». Поскольку подходить к берегу из-за минной опасности было слишком рискованно (на этом основании командир не стал выполнять приказ об атаке кораблей противника, обстреливавших советские войска под Кольбергом), оставалось только надеяться на обнаружение конвоев, следовавших глубоководным фарватером. Тут Ярошевичу повезло. Днем 17 марта он с дистанции 5 кбт атаковал и потопил транспорт «Маргарета Кордс» (1912 брт), шедший с грузом боеприпасов для курляндской группировки. Судно поразили две торпеды из трехторпедного залпа, а сама атака была произведена настолько скрытно, что корабли охранения даже не попытались контратаковать лодку.

Увы, повторить этот успех в последующие дни не удалось. В ночь на 22-е субмарину обнаружили сторожевики противника (они сбросили на нее четыре глубинные бомбы), а вечером того же дня — эсминiec «Z 39» и миноносец «Т 36». Эти два корабля лишь недавно вступили в строй и теперь отрабатывали программу артиллерийских стрельб и поиска подлодок, для чего им выделили субмарину «U 1102». Однако события для немцев разворачивались так, что отрабатывать упражнения им пришлось не на своей подлодке, а на «К-53». 22 и 23 марта вражеские корабли гидроакустикой несколько раз обнаруживали «Катюшу», но, поскольку этот район использовался и в качестве учебного полигона для подготовки подводных сил Кригсмарине, атаки глубинными бомбами были запрещены и экипажи кораблей использовали для отпугивания лодки обычные ручные гранаты. Утром 24-го «Z 39» и «Т 36» убыли в базу, но им на смену пришел конвой. Хотя его охранение и не обнаружило советскую лодку, зато конвой подвергся нескольким налетам нашей авиации. Взрывы авиабомб (всего на «К-52» их насчитали 219) Ярошевич принял за крупномасштабное преследование. Почти сутки подлодка пролежала на грунте, а когда всплыла, сигнальщики зафиксировали две торпедные атаки, произведенные субмариной противника. К сожалению, отсутствие документов противной стороны (в частности, из-за уничтожения немецких документов в конце войны) не дает возможности прокомментировать этот случай. После этого командир счел за благо отойти к шведскому побережью для уточнения численности и рядки в спокойных условиях. Затем «К-53» на сутки вернулась на позицию, но истощение запасов топлива и продовольствия вынудило командование отозвать ее в базу.



«К-52» в море



«К-52» в 1944 г.

В Хельсинки субмарина ремонтировалась со 2 по 30 апреля, затем снова вышла в море. На этот раз она заняла позицию у побережья Восточной Померании, где, по замыслу, должна была прервать движение между портами Данцигской и Кильской бухт. В связи с явно ощущавшимся концом войны, блокированные на прижатых к морю плацдармах немецкие солдаты и беженцы всеми силами пытались уйти на запад, так что недостатка в целях не ощущалось. Вечером 6 мая Ярошевич произвел торпедную атаку на один из конвоев (по-видимому, отряд немецких эсминцев, который днем вышел с якорной стоянки у мыса Хель), но из-за тумана и опасения столкнуться с каким-нибудь из атакуемых кораблей стрелять пришлось с глубины по акустическим пеленгам, что привело к промаху.

Вслед за этим Ярошевич получил приказ перекрыть выходы из Либавы, но и это задание удалось выполнить не лучше предыдущего. Единственный конвой был обнаружен 9 мая на дистанции, не позволявшей стрелять торпедами, а всплыть и атаковать корабли артиллерийский командир не решился. Несмотря на объявление о капитуляции Германии, поставленная подлодке задача не отменялась и в последующие дни. «Катюша» продолжала свое крейсерство до 24 мая, причем даже смогла пополнить боевой счет, потопив 13-го числа несколькими выстрелами брошенный в море немецкий катер. Интересно отметить, что «К-53» стала единственной балтийской подлодкой XIV серии, имевшей подтвержденную победу при стрельбе торпедами из подводного положения.

«К-56»

Головная из трех «Катюш», строившихся Балтийским заводом. К началу войны на ней заканчивался монтаж приборов и механизмов, а в первые военные месяцы начались заводские и швартовые испытания. Их пришлось прервать в августе 1941 г., в связи с приближением немцев к Ленинграду. В октябре для нужд сухопутной обороны с подлодки сняли 100-мм орудия, а 17 апреля 1942 г. на ней при очередной зарядке батареи произошел пожар, в результате которого полностью выгорела электрическая станция вспомогательного дизеля. Для продолжения достройки ее пришлось снять с недостроенной «К-55». Только 29 ноября корабль вступил в строй, но из-за неподготовленности экипажа и сложившейся в Финском заливе обстановки участие в боевых действиях пришлось отложить до осени 1944 г. Еще в мае 1942 г. командиром подлодки был назначен капитан 3 ранга И.П. Попов — достаточно опытный подводник, командовавший лодками с 1937 г., но в то же время несколько переоценивавший собственные способности и весьма недисциплинированный на берегу. Под его руководством 14 октября 1944 г. «К-56» вышла из Кронштадта, чтобы первой из балтийских «Катюш» совершить боевой поход в южную часть моря.

По замыслу, подлодка должна была действовать совместно с авиацией, которая наводила бы ее на конвои врага, а в оставшее время находиться на позиции ожидания южнее острова Эланд. Впрочем, очень скоро выяснилось, что наши самолеты-разведчики не могут обеспечить ее

надежными разведанными на расстоянии 400 — 450 км от своих баз. Поэтому командование приказало Попову занять позицию у южного входа в пролив Кальмарзунд. В 1942 г. это был один из самых оживленных узлов коммуникаций, через который из Швеции в Германию шли транспорты с железной рудой, но теперь обстановка резко изменилась. Еще в августе 1944 г. шведское правительство объявило о разрыве торговых отношений с Германией, а в сентябре — о запрете на посещение своих портов ее судами. Очевидно, в штабе КБФ об этом не знали, либо шведские заявления не вызвали особого доверия.

Попов действовал достаточно энергично и не побоялся вести ночной поиск целей в надводном положении. В ночь на 22 октября, заметив три постоянных огня, он решительно лег на курс сближения, но вскоре обнаружил, что все они принадлежат установленным на южной оконечности Эланды навигационным створам. «Катюша» начала отходить в море, но тут внезапно всем корпусом выскочила на мель. Впрочем, после продувания почти 124 т воды и соляра сначала из минно-балластной цистерны и

цистерны быстрого погружения, а затем и ЦГБ №3, №4, №7, №8 и №9 подлодка облегчилась настолько, что смогла сойти на чистую воду. Последующий осмотр вскрыл повреждения легкого корпуса, забортной арматуры, ограждения вертикального руля и левого винта, который был погнут. Такова оказалась цена штурманской ошибки; в условиях плавания у берега с многочисленными ориентирами она представляется совершенно непростительной.

В ночь на 24-е число Попов получил приказ занять позицию в Данцигской бухте. Плавание в этом районе продолжалось недолго. «Катюша» попала в сильный шторм, и командир решил переждать его на грунте. Однако даже на глубине 25 м корпус корабля сильно било о каменистое дно, что нанесло тонкой обшивке дополнительные повреждения. Осмотр, произведенный днем 25-го, привел к неутешительным выводам: в результате многочисленных повреждений топливно-балластных цистерн за лодкой волочился широкий соляровый «шлейф». После этого Попову не оставалось ничего другого, как вернуться в базу. Далее последовал ремонт в Кронштадте, продолжавшийся до начала зимы. 12 декабря подлодка прибыла в Турку, откуда спустя пять дней вышла на позицию к Кольбергу, сменив там «К-51».

Второй поход обеспечивал комдив Шулаков и, видимо, именно этому обстоятельству «К-56» обязана своими главными достижениями. Впрочем, ее первая торпедная атака (утром 23 декабря на одиночное судно) не была даже зафиксирована противником. Вечером 25-го Попов обнаружил крупный конвой, который решил атаковать из надводного положения. Первый залп оказался безрезультатным (цель — 10 000-тонный транспорт — вопреки наблюдениям командира не имела хода), а из-за приближения катера Попов приказал срочно погрузиться. Шулаков действовал более инициативно и решительно — он приказал всплыть и догнать конвой. После упорного 3,5-часового преследования тремя оставшимися в носовых аппаратах торпедами удалось торпедировать и потопить транспорт. Затем по инициативе комдива был дан залп из кормовых ТА по входившему в состав того же конвоя судну, классифицированному как танкер. Внезапно «танкер» повернул на лодку и открыл огонь из автоматической пушки,

заставив ее погрузиться. Несмотря на такое развитие событий, уже спустя 25 минут субмарина всплыла и начала поиск цели, чтобы расстрелять ее артиллерией. Конвой обнаружили через 55 минут, но, прежде чем подводники успели что-то предпринять, сторожевик осветил лодку прожектором и открыл огонь из орудия. Вслед за этим вражеский корабль на протяжении почти пяти часов преследовал «катюшу», сбросив на нее шесть глубинных бомб.

Немецкое описание событий существенно отличается от вышеизложенного. По данным противника, в результате второго залпа был торпедирован совершавший одиночный переход пароход «Балтенланд» (3038 брт). Тонущее судно обнаружил находившийся поблизости охотник «Uj 1434». Именно его наши подводники и приняли за танкер — лакомую цель, которую столь упорно пыталась атаковать «К-56». Отогнав подлодку, охотник занялся спасением экипажа судна и практически завершил это, когда «катюша» показалась вновь. Будь немецкие артиллеристы более удачливыми, дело могло закончиться для подлодки трагически...

Вторая успешная атака пришлось на вечер 29 декабря. Все прошло как на учениях: обнаружение 6000-тонного судна в надводном положении, сближение на дистанцию 8,5 ктб, трехторпедный залп, попадание в судно, которое быстро ушло под воду. Проблема заключалась в том, что жертвой атаки стал шведский пароход «Венерсборг» (1046 брт), совершавший рейс вдоль побережья Швеции из Сундсвалля в Кёпенхамн с грузом целлюлозы. Точно не известно, видели ли с борта «К-56» марки нейтралитета, но сомнения в национальной принадлежности должны были возникнуть хотя бы потому, что судно, в отличие от немецких, шло со всеми включенными навигационными огнями. Решающим обстоятельством для советских командиров явилось то, что пароход в момент торпедирования лежал на курсе 220°, который вел его прямо к оккупированному немцами Борнхольму. Еще раньше с «К-56» заметили, что в ту ночь на острове светил маяк. Сопоставив два этих факта, комдив с командиром решили атаковать.

Судьба 20 человек шведского экипажа (в него входили и две женщины) сложилась трагически. Хотя никто из них не погиб при взрыве торпеды и все оказались в спасательных шлюпках, часть людей погибла при попытке высадиться на берег в условиях сильного прибоя, часть — от переохлаждения. Спасти удалось лишь одному матросу: утром 1 января его сняли с прибрежной скалы проплывавшие мимо рыбаки. «Венерсборг» стал седьмым шведским судном, уничтоженным нашими субмаринами за время Великой Отечественной войны. В отличие от подобных эпизодов 1942 г., атака не имела какой-либо военной целесообразности и стала результатом нерегламентированности действий наших субмарин на Балтике с точки зрения международного права.

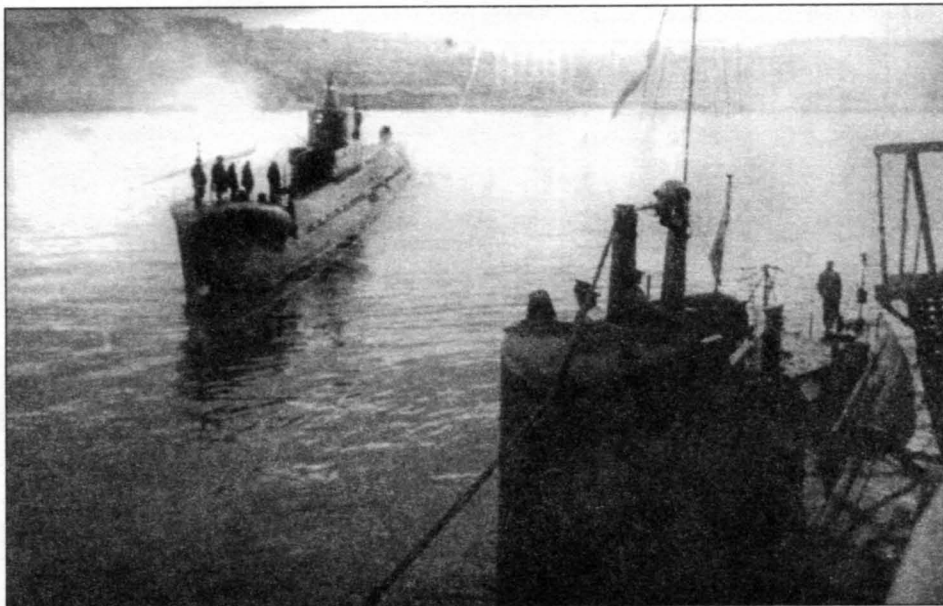
Последняя в этом походе торпедная атака — на крупный конвой — состоялась в ночь на 2 января, но попасть в цель не



Командир «К-53» капитан 3 ранга Д.К. Ярошевич



Балтийские «катюши» — «К-53» и «К-56»



Подводная лодка типа «К» (предположительно «К-56») на рейде Хельсинки, октябрь 1944 г.



Командир «К-56» капитан 2 ранга И.П. Попов

удалось. Поскольку все находившиеся на борту торпеды были израсходованы, 5-го «катуша» прибыла в Хельсинки.

Послепоходовый ремонт продолжался до конца марта. За это время Попов неоднократно и широко «отмечал» свое возвращение и боевые успехи. В результате он был исключен из партии. Ставился и вопрос об отстранении его от командования, но, поскольку замены не было, 29 марта субмарина вышла в третий поход с прежним командиром и заместителем начальника политотдела капитаном 3 ранга Н.Н. Собколовым.

Поняв, что ему надо «набирать очки», Попов старался действовать как можно активнее. Прибыв на позицию у побережья Восточной Померании 4 апреля, он уже после полудня вышел в атаку на крупный конвой, следовавший из Данцигской бухты на запад. По наблюдениям командира, в караван входили легкий крейсер типа «Эмден», крупная плавбаза, а также несколько кораблей и судов меньшего водоизмещения. Четырехторпедный залп по крейсеру был выпущен с дистанции 10 кбт, причем через полторы минуты акустик доложил о трех взрывах. Хотя преследованию подлодки не подвергалась, под перископ Попов решился подвсплыть только спустя 42 мин. Согласно его наблюдениям, большая часть судов все еще находилась на месте атаки, предположительно поднимая людей из воды, а крейсера видно не было.

По немецким данным, накануне вечером из Данцигской бухты вышел конвой, куда входила плавбаза китобойных судов «Вальтер Рау» (13 751 брт), а спустя несколько часов — другой, включавший учебный артиллерийский корабль «Орион» (бывший вспомогательный крейсер) и лайнер «Ванго-ни» (7848 брт). По-видимому, кто-то из них и был принят за легкий крейсер*. Ни одно из этих судов 4 апреля не погибло и даже не было повреждено. Что же касается услышанных взрывов, то, по всей вероятности, их причиной явилось профилактическое

бомбометание, о котором еще до атаки сообщал в боевом донесении и сам Попов.

Дальнейшие действия подлодки пошли по нисходящей в связи с кажущейся активизацией сил противника. Днем на перископной глубине «пятьдесят шестую» атаковали самолеты, ночью, когда она осуществляла поиск в надводном положении, — обстреливали корабли. Наконец, в ночь на 11 апреля Попов обнаружил «одиночный вражеский тральщик без хода», с которым решил «покататься за все обиды». Хотя выпущенные торпеды прошли под целью, артиллерийский огонь с дистанции всего 2 кбт сделал свое дело — через 12 мин с начала обстрела противник пошел на дно. Правда, будь он на самом деле тральщиком, «катуше», скорее всего, не поздоровилось бы, поскольку ее мощная 100-мм артиллерия оказалась фактически незадействованной. У кормового орудия прикипела пробка, закрывавшая казенник (не проверялась в течение длительного времени), а носовая пушка очутилась вне углов обстрела и лишь в конце боя успела сделать четыре выстрела. Огневой же мощи «сорокопята» вряд ли хватило бы для того, чтобы заставить вражеских артиллеристов замолчать. Жертвой в данном случае стала шведская рыболовная шхуна «Рамона» (57 брт), один из членов экипажа которой погиб. Хотя и в данном случае нейтральное судно несло постоянные отличительные огни, в оправдание Попова можно привести то обстоятельство, что место потопления находилось в 46 милях от берегов Швеции, зато всего в 30 милях восточнее Борнхольма. Сразу вслед за этим лодка подверглась «длительному преследованию» (зафиксировано 77 взрывов). На самом деле это было ничто иное, как удары нашей авиации по конвою, шедшему через позицию «К-56» из Свиномюнде в Либаву.

В последующие дни по различным причинам сорвалось еще несколько атак, причем в последнем случае, 21 апреля, из-за того,

что подлодку обнаружил охранявший суда тральщик «М 322». Он обстрелял перископ из зенитных автоматов, а затем сбросил на «катушу» 18 глубинных бомб. Поскольку глубина моря в том месте составляла всего 30 м, Попов принял рискованное решение лечь на грунт. Он объяснил это тем, что «глубины малые и лодка сильно шумит и хорошо прослушивается противником». Лишь ошибка немецких наблюдателей, неточно определивших место обнаружения перископа, позволила избежать трагического финала. От взрывов на лодке осыпалась пробковая изоляция и разбились все лампы, не закрепленные на амортизаторах. После этого командир счел за благо отойти к шведским берегам, откуда он попросился в базу, ссылаясь на отсутствие дистиллированной воды для доливки батареи. 26 апреля подлодка прибыла в Хельсинки, где вскоре стала в док.

Действия Попова были оценены только на «удовлетворительно» в связи с тем, что он не пронаблюдал гибель крейсера, расстреливал «тральщик» со слишком близкой дистанции и во время атаки глубинными бомбами лег на грунт. Тем не менее, 26 мая его наградили орденом Красного Знамени. Правда, это не убергло его от снятия с должности 13 июня с формулировкой «за пьянство, недисциплинированность и бытовую распушенность». В связи с этим нельзя не отметить другой парадоксальный факт — именно на «К-56» пришлось более половины тоннажа, потопленного балтийскими «катушами». Это определенным образом ставит Попова в один ряд с «подводником №1» А.И. Маринеско, с которым у него оказалось много схожих моментов в биографии...

*О потоплении легкого крейсера типа «Эмден» еще раньше — 10 февраля — доложил командир «С-13» А.И. Маринеско. На самом деле потопленным кораблем оказалось госпитальное судно «Штойбен». Информация о потоплении второго «Эмдена» в течение двух месяцев не могла не вызвать недоверия в штабе КБФ.

Итоги боевой деятельности субмарин XIV серии

ПЛ	Торпеды	Артиллерия	Мины	Всего
«К-1»	—	—	+ 5 ТР (15947 брт), 2 СКР; = 1 ТР (7863 брт)	+ 5 ТР (15947 брт), 2 СКР; = 1 ТР (7863 брт)
«К-2»	—	—	—	—
«К-3»	+ 1 БО; = 1 ТР (8116)	+ 1 БО	+ 1 ТР (327)	+ 1 ТР (327), 2 БО; = 1 ТР (8116)
«К-21»	—	+ 2 м/б; = 3 м/б	+ 1 ТР (1774), 1 БО	+ 1 ТР (1774), 1 БО, 2 м/б; = 3 м/б
«К-22»	—	+ 1 ТР (106), 2 м/б	—	+ 1 ТР (106), 2 м/б
«К-23»	—	+ 1 ТР (506)	= 1 ТЩ	+ 1 ТР (506); = 1 ТЩ
Всего по СФ	+ 1 БО; = 1 ТР (8116)	+ 2 ТР (612), 1 БО, 4 м/б; = 3 м/б	+ 7 ТР (18048), 2 СКР, 1 БО; = 1 ТР (7863), 1 ТЩ	+ 9 ТР (18660), 2 СКР, 3 БО, 4 м/б; = 2 ТР (15979), 1 ТЩ, 3 м/б
«К-51»	+ 1 ТР (2028)	+ 2 РТ (495)	—	+ 1 ТР, 2 РТ (2523)
«К-52»	—	—	—	—
«К-53»	+ 1 ТР (1912)	—	—	+ 1 ТР (1912)
«К-56»	+ 2 ТР (4084)	+ 1 ПМШ (57)	—	+ 2 ТР, 1 ПМШ (4141)
Всего по КБФ	+ 4 ТР (8024)	+ 3 РТ (552)	—	+ 4 ТР, 3 РТ (8576)
Всего ПЛ типа «К»	+ 4 ТР (8024), 1 БО; = 1 ТР (8116)	+ 2 ТР, 3 РТ (1164), 1 БО, 4 м/б; = 3 м/б	+ 7 ТР (18048), 2 СКР, 1 БО; = 1 ТР (7863), 1 ТЩ	+ 13 ТР, 3 РТ (27236), 2 СКР, 3 БО, 4 м/б; = 2 ТР (15979), 1 ТЩ, 3 м/б

БО — большой охотник; м/б — мотобот; ПМШ — парусно-моторная шхуна; РТ — рыболовный траулер; СКР — сторожевой корабль; ТР — транспорт; ТЩ — тральщик. Знак «+» означает, что корабль (судно) потоплен; «=» — поврежден.

РЕЗУЛЬТАТЫ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ТИПА «К»

Суммарный показатель уничтоженного тоннажа в 27 236 брт составляет 10,2% от всего тоннажа, потопленного советскими субмаринами за годы Великой Отечественной войны. На первый взгляд это является весьма высоким показателем, особенно с учетом того, что из 170 наших подлодок, принявших активное участие в войне, лишь десять относились к типу «К» (5,9%). Тем не менее, если обратиться к анализу результативности главного способа поражения целей — торпедных атак, — то тут картина окажется далеко не такой благоприятной: «катушками» отправлено на дно всего 3,5% тоннажа, уничтоженного торпедным оружием. Для сравнения: на «щуки», составлявшие 25,9% списочной численности, приходится 35,2% потопленного торпедами тоннажа. Особенно разительный дисбаланс наблюдается у подлодок типа «К», воевавших на Севере, среди которых лишь одна достигла успеха, применяя торпеды. Оказывается, что при средней результативности торпедных атак подлодок СФ за войну в 13,5%, у «катуш» этот показатель составляет лишь 7,4% (с учетом четырех атак подлодок, не вернувшихся из походов). Что же касается доли в артиллерийских и минных достижениях (33,7% и 52,4% общего тоннажа по всем флотам соответственно), то она, исходя из характеристик, объективно должна была быть выше, чем у субмарин других проектов, не имевших в большинстве своем ни мощной артиллерии, ни минных устройств (кроме типа «Л»).

Потери лодок типа «К» составили ровно половину от числа участвовавших, что отчасти объясняется тем, что четыре балтийские ПЛ начали воевать только с конца 1944 г., в намного более благоприятной

обстановке, чем в первом периоде войны. Если же брать потери «катуш» Северного флота, воевавших с 1941 г., то они составили пять из шести (83,3%; для сравнения «щуки» — 70%).

За победы, достигнутые на «катушах», два подводника получили звания Героев Советского Союза (М.И. Гаджиев и И.В. Травкин), что, как и в массе других случаев, не совсем верно характеризовало картину персональных заслуг. Наиболее удачливый командир подлодки типа «К» М.П. Августинович, уничтоживший больше половины реально числящегося за представителями данного проекта тоннажа, своей самой высокой наградой числил орден Красного Знамени.

В чем же причины столь слабой результативности «катуш» при использовании торпедного оружия? Попытаемся разобраться в этом на примере кораблей, воевавших в составе Северного флота. По имеющимся данным, семь из 23 атак (30,5%) были произведены с дистанций более 16 кбт, то есть с расстояния, с которого очень сложно глазомерно определить элементы движения цели и которое торпеды могут не пройти из-за ограниченности дальности хода. Наверняка свой отпечаток на боевую деятельность наложили и недостатки проекта, о которых в советское время говорить было не принято. Отчасти, к стрельбе с дальних дистанций принуждала сама конструкция подлодок, поскольку из-за крупных размеров им было сложно подойти близко к берегу на меньшие глубины. К тому же командиры таким способом стремились снизить вероятность обнаружения ПЛ, которую из-за инертности очень тяжело было удержать на глубине после многоторпедного залпа.

Еще шесть атак (26%) были произведены против мелких судов с малой осадкой или судов, сидевших на мели. То обстоятельство, что немалое количество залпов пришлось на цели, которые было практически невозможно поразить, свидетельствует о слабости тактической подготовки командиров «катуш», в целом более низкой по сравнению со средним уровнем по нашему подводному флоту. Это объяснялось длительностью постройки кораблей, в ходе которой командиры утрачивали необходимые навыки, и отсутствием из-за начавшейся войны нормальной боевой подготовки после вступления в строй. Еще одна причина кроется в слабой тактической подготовке командиров-«северян», не имевших нормальной БП в довоенные годы и на кораблях других проектов.

Остальные 10 залпов (43,5%) были произведены в условиях, когда мог быть достигнут успех. Почему это произошло только в двух случаях? В основном по тем же причинам, по которым с низкой эффективностью действовали и другие наши подлодки: потеря скрытности в момент залпа; отказы торпедного оружия; применение устаревших методов стрельбы (современные методики невозможно было реализовать при отсутствии соответствующего аппаратного обеспечения).

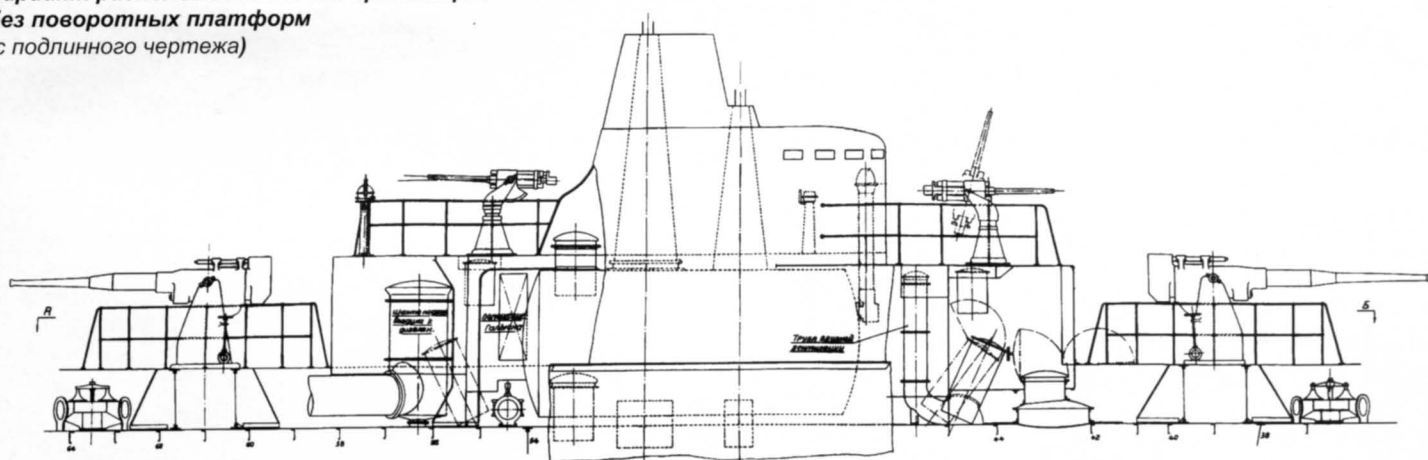
В целом результаты боевой деятельности «катуш» оказались обескураживающе малыми, не сопоставимыми с теми надеждами, которые на них возлагались. Впрочем, это не помешало морякам, служившим и сражавшимся на этих подлодках, вписать свое имя золотыми буквами в историю нашего подводного флота в минувшей войне.



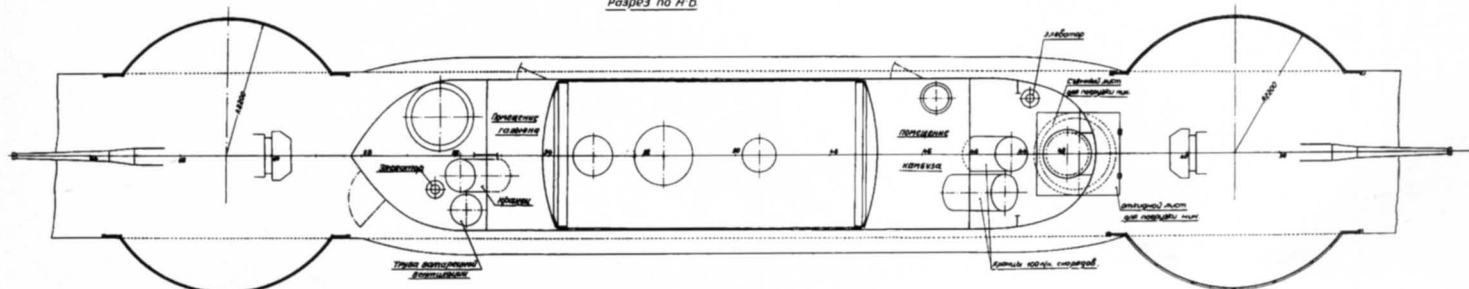
«Катюша» в Полярном, послевоенное фото (из коллекции О.Н. Ольховатского)

Вариант расположения 100-мм артиллерии
без поворотных платформ
(с подлинного чертежа)

Продольный разрез



Разрез по А-Б



«К-3», возвращаясь из боевого похода в Полярный, 1943 г.

Справа — подводный минный заградитель типа «Л», вероятнее всего, «Л-20» (фото из коллекции О.Н. Ольховатского)

