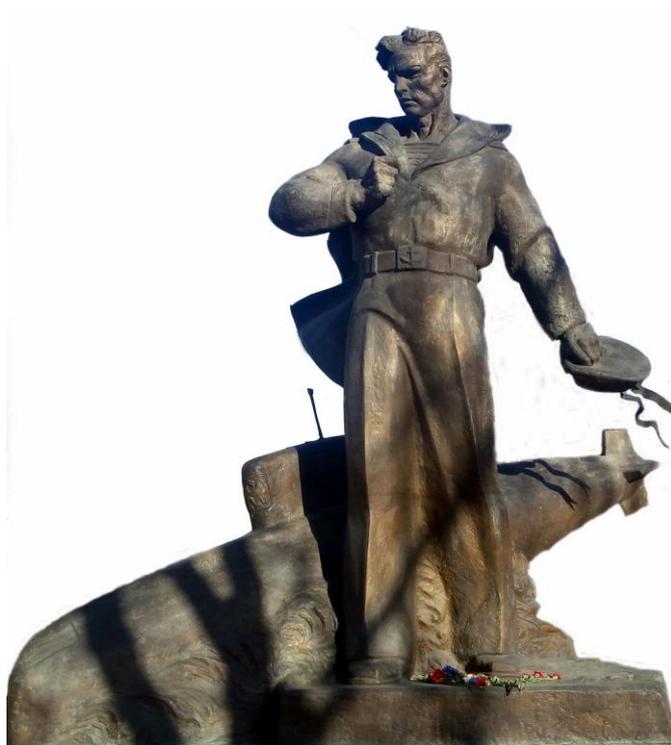


**КНИГА ПАМЯТИ
ПОГИБШИХ
ПОДВОДНИКОВ
В М Ф
УРОЖЕНЦЕВ
КРАСНОДАРСКОГО
КРАЯ**



2018



Форзац левый

Владимир Бойко

**КНИГА ПАМЯТИ
ПОГИБШИХ
ПОДВОДНИКОВ
В М Ф
УРОЖЕНЦЕВ
КРАСНОДАРСКОГО
КРАЯ**



2018

В «Книге Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края» впервые в отечественной историографии указаны имена моряков - подводников, уроженцев г.Краснодара и Краснодарского края, в Боевых походах и в мирное время. В книге содержится информация о подводных лодках, на которых погибли подводники - краснодарцы.

Целью издания «Книги Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края» является сохранение для грядущих поколений сведений о тех, кому они обязаны своей жизнью.

Дорогие ветераны и жители Краснодарского края!



Книга Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края - это не увлекательный роман или приключенческая повесть. Книга Памяти содержит поименные списки подводников-краснодарцев, которые погибли в Боевых походах и в мирное время, кратко рассказывает о подводных лодках русского и советского флота, на которых они служили.

Цель Книги Памяти - сохранить имена погибших подводников, родившихся и живших в Краснодарском крае, для грядущих поколений с тем, чтобы наши потомки знали, кому они обязаны своей жизнью, свободой и счастьем. Подводники, как и все воины,

отдавшие свою жизнь за честь, свободу и независимость нашей Родины, заслужили вечную память и должны быть достойно увековечены.

В Книге Памяти указаны поименные списки погибших подводников, уроженцев Краснодарского края, в которые внесены 66 фамилий членов команд подводных лодок, ушедших в свой последний поход, из которого никто не вернулся.

Возможно, среди них есть ваши родственники, но, скорее всего вы не знаете этих подводников, которые перечислены в поименных списках. Но, мысленно вы можете представить себе этих мужественных патриотов, отдавших свои жизни за свободу, честь и независимость нашей Родины, за то, что бы мы с вами жили. Склоните головы перед светлой памятью павших, запомните их имена - это ваш нравственный долг.

Самоотверженный ратный труд подводников отмечен не только значительным количеством Героев Советского Союза, Героев Социалистического Труда и награждением боевыми орденами, но и значительным количеством погибших подводников на Боевых постах и в отсеках подводных лодок. Древние говорили, что *«гибель героя подобна заходу солнца»*. Каждый подводник, названный в «Книге Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края» подобен герою, и каждый подвиг на Боевом посту подводной лодки по-своему уникален и еще требует более подробного раскрытия. В этой связи знаменательны слова адмирала С.О.Макарова, о том, что *«...деятельность военного моряка вырабатывает привычное состояние готовности к гибели ради интересов защиты своей Родины»*. Чувство патриотизма, глубокое понимание задач и ответственности по защите государства - это естественные качества подводников, в этом смысл их военной деятельности.

Главные герои настоящего труда - именно те, кто погиб, исполняя свой патриотический и воинский долг. Эта книга - заслуженная и, к сожалению, запоздалая дань нашей памяти их подвигу. Эта книга посвящена подводникам-краснодарцам павшим в Боевых походах и на поле «холодной войны» в мирное для нашей страны время. Умирать тяжело всегда. Права народная мудрость, утверждающая, что на миру и смерть красна. На войне, да за правое дело, да защищая Отчизну от врага, умирать, может быть, легче и проще. А вот умирать в мирное время, да еще вдали от родной земли - тяжело.

Ваш взгляд остановится на картах, где обозначены предполагаемые места гибели наших подводных лодок. Не суждено им было вернуться к родным пирсам. Но они ничем не запятнали свой Военно-морской флаг, а их команды остались чисты перед Отечеством и перед родными и близкими.

Вы можете включиться в работу по увековечиванию памяти погибших подводников. Никто не мешает вам разыскать родственников подводника или лиц, кто учился или работал с ним, записать рассказы людей, которые помнят тех, кто не дожил до светлого дня Победы. Это будет вашим конкретным вкладом в работу по увековечиванию памяти подводников Военно-Морского флота. Собранные материалы можно разместить в краеведческом, и школьном музеях, создав

уголок памяти конкретному подводнику, как это сделано в некоторых школах Санкт-Петербурга и Севастополя.

Ни один из родов войск не понес таких больших потерь, как подводный флот. В море морякам обелисков не ставят, увековечивать память о моряках можно лишь на земле, там, где они родились, учились, работали до военной службы. Все, кто не вернулся из боя, заслуживают того, чтобы память о них жила вечно.

За семьдесят лет, прошедших после войны, еще мало сделано, чтобы сказать «Никто не забыт, ничто не забыто!». Мы, живые, в большом долгу перед павшими героями!

Пусть не расхолаживают вас трудности, с которыми встретитесь. Наше общество страдает хронической болезнью пренебрежения к своей истории, своему прошлому, своим традициям. Отсюда плохое содержание мест захоронения воинов, вандализм к установленным памятникам, переименование улиц, поселков, городов и другие проявления беспамятства.

Вы можете встретиться с людьми, которые фальсифицируют историю с целью принизить подвиг советского народа в Великой Отечественной войне, в том числе и подвиги русских и советских подводников. Это не должно останавливать Вас.

В ваших руках уникальное издание, Книга Памяти, в которой собраны имена подводников Военно-Морского флота, уроженцев Краснодарского края, погибших в XX веке.

Автор книги, ветеран-подводник Военно-Морского флота, лауреат национальной литературной премии «Щит и меч Отечества» Владимир Бойко проделал огромную работу по сбору сведений о наших земляках – подводниках.

Кроме того, в книге содержится множество интересной и познавательной информации о подводных лодках, а также военных действиях Подводного Флота в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн, Боевых походов в мирное время.

Этот труд - своеобразный мемориал подводникам, уроженцам Краснодарского края, погибшим при исполнении служебных обязанностей, памятник, на котором золотом высечены все они поименно, памятник, который никогда не разрушит ни время, ни забвение. Он - символ веры и памяти нашего поколения, олицетворение связи времен, своеобразная клятва чести, верности долгу, беззаветного служения Отечеству.

Этот труд уникален по содержанию. В нем - впервые в отечественной историографии приведен составленный на основе архивных источников наиболее полный перечень подводников - краснодарцев, погибших при исполнении служебных обязанностей в военное и в мирное время, опубликованы фотографии памятников подводникам, находящиеся на территории нашего Отечества. Более того, на каждого погибшего (по возможности) приведены краткие объективные данные: фамилия, имя и отчество, год и место рождения (указано по административно-территориальному делению), каким военкоматом призван, воинское звание, наименование подводной лодки, номер и наименование воинской части, время гибели и место захоронения, а также некоторые другие сведения. Даны краткие сведения о подводных лодках, на которых они проходили действительную военную службу.

Этот труд - частица большого труда, который делается ради увековечивания погибших подводников-краснодарцев, которые до конца оставались верными присяге и отдали жизнь при выполнении воинского долга. Гордость за принадлежность к профессии обрекает подводников на самопожертвование. Склоним головы перед ними, отдавая дань уважения их мужеству, стойкости и любви к профессии подводника ВМФ.

Издание «Книги Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края» - достойный вклад в укрепление памяти о погибших за Отечество и повод отдать должное героизму, мужеству и подводному братству команд подводных лодок, задуматься об истоках этого братства и героизма, любви к Родине, их воспитавшей и обучившей. Это особенно важно в связи с тем, что тираж книги через книжную торговлю распространяться не будет. Все изданные экземпляры предполагается вручить родственникам погибших, музеям, библиотекам и школам Краснодарского края.



Сегодня такие книги важны как никогда. В этот труд вложена душа ее создателя - сына участника Великой Отечественной войны, подводника Черноморского Подплава, мичмана Бойко Николая Митрофановича, прошедшего Великую Отечественную войну от первого до последнего дня. Это чувствуется, когда берешь эту книгу в руки и перелистываешь ее страницы. Такая Книга памяти должна быть в каждой школе, музее, каждой библиотеке городов и сел Краснодарского края.

Все мы, наши дети и внуки должны знать и помнить о тех героях, наших земляках-подводниках, которые отдали жизнь за наше будущее и независимость нашей страны!

Вениамин Кондратьев
Губернатор
Краснодарского края



Уважаемые краснодарцы!



В ваших руках - уникальное издание, Книга памяти, в которой собраны имена подводников, уроженцев Краснодара и Краснодарской области погибших в XX веке. Каждая страница книги Памяти пронизана радостью побед и горечью поражений, дышит гневом и любовью, героикой и трагизмом – всем, чем переполнены были Боевые походы подводников Отечества.

Эта книга – книга Памяти, Памяти о тех, кто не вернулся с полей сражений в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн, и в относительно мирное время. Книга Памяти – это свидетельство мужества. За каждым подводником, оставшимся в прочном корпусе погибшей подводной лодки - подвиг во имя Родины, поэтому каждый из погибших – поистине герой.

Книга Памяти – не только книга мужества, но и книга скорби. Война – прежде всего народная трагедия. Непомерно высокой ценой заплатил наш народ за победную весну 1945-го года. День Победы, как образно и точно высказался поэт, стал «...Праздником со слезами на глазах...». Чем масштабней историческое событие, тем больший интерес и споры оно вызывает у последующих поколений. Великая Отечественная война - это особая страница не только в истории нашего народа, но и в мировой истории. Это самая кровавая и жестокая война в истории человечества. Война добра и зла. Война, в которой каждый – от рядового до генерала – проявлял примеры беспримерного мужества и самопожертвования. Она навсегда изменила ход мировой истории и сделала мир другим. Эта книга – дань нашей глубокой скорбной памяти погибшим героям, но создана и во имя живущих. Книга напомнит нам, что наши деды и отцы, братья и сестры сложили свои головы за то, чтобы вечно жила Россия, напомнит и о том, что мы, как и она в час опасности, были готовы защищать свое Отечество. Чтобы те, кому суждено жить дальше, были достойными потомками героев, чтобы в суете будней не очерствели в забвении их сердца.

В Книгу Памяти включены сведения о подводниках ВМФ, уроженцев Краснодара и Краснодарского края, погибших в годы войн и в мирное время при исполнении служебных обязанностей. Фамилии, имена погибших подводников, сведения о погибших подводных лодках, на которых они служили, отысканы в документальных фондах Центрального Военно-Морского архива РФ, в литературных источниках. При подготовке Книги Памяти в поименные списки погибших подводников внесены дополнения на основе поздних архивных исследований, а также внесены некоторые изменения и дополнения в текст в соответствии с предложениями, высказанными в ходе работы над книгой Памяти.

В книге также содержится множество интересной и познавательной информации о подводных лодках, а также военных действиях Подводного Флота Отечества в годы становления Подводных Сил.

Главные герои настоящего труда - именно те, кто погиб, исполняя свой патриотический и воинский долг.

Сегодня, когда активизировались попытки переписать историю Второй мировой войны и умалить заслуги Советской Армии и Военно – морского флота в деле Великой победы, такие книги важны, как никогда. Это чувствуется, когда берешь эту книгу в руки и перелистываешь ее страницы. Уверен, что такая Книга Памяти должны быть в каждой школе, каждой библиотеке Краснодарского края.

Отдавая дань памяти подводникам-краснодарцам, погибшим в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн, в мирное время, мы выполняем свой нравственный долг перед погибшими и принимаем гражданскую ответственность за собственную историю, и делаем все для того, чтобы наши дети и наши внуки знали и помнили о тех героях, наших земляках, которые отдали жизнь за наше будущее и независимость нашей Родины!



Выражаю надежду, что выход в свет Книги Памяти погибших подводников, уроженцев Краснодара и Краснодарской области, даст новый импульс поиску погибших за Отечество и увековечению их памяти.

Михаил Свиридов
контр-адмирал
председатель Совета
Красnodарской Краевой
Общественной организации
«Морское Собрание»



Уважаемый читатель!



Героизм отдельных личностей всегда совершается благодаря основной массе профессионалов. Об этом мы должны помнить, чтя память всех. Книга памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края, направлена именно на то, чтобы эта память была доступна всем и обо всех.

Ранее были книги Памяти о подводниках Военно - морского флота, созданные авторами Объединенного Совета Ветеранов-подводников ВМФ ещё в прошлом веке, но они не получили широкого распространения, тираж их был не велик. Заслуга авторов тех книг Памяти - Г.И.Гавриленко, Ф.А.Дмитриева, И.А.Каутского в том, что они первыми вспомнили обо всех подводниках, а не только о героях, погибших в морских пучинах во благо свободы нашей Родины.

Это было непростым делом. Потребовалась кропотливая работа энтузиастов в архивах, добывание в различных организациях справочных данных о количестве, причинах и местах гибели подводных лодок. Проводился поиск не только имён павших, но и уточнение их основных биографических данных и мест погребения. Отследить последующие изменения с вновь открывшимися обстоятельствами у увековечивающих память погибших за Отечество у них уже не хватило ни сил, ни времени, ни возможностей. Они завещали это сделать другим энтузиастам, дополнив книгу местными исследованиями на основе их книг. Одним из таких энтузиастов и является писатель-исследователь Подводного Флота России, ветеран-подводник ВМФ, лауреат национальной литературной премии «Щит и меч Отечества» Владимир Бойко.

Главное достоинство данной книги Памяти погибших подводников, в том, что она соединяет судьбы тех подводных лодок, которые погибли, и людей, для которых они стали братской могилой.

В 2015 году мы отметили 70-летие Победы в самой из жесточайших войн 20-го столетия, а в следующем марте 2016 года Россия отметили 110-летие своих Подводных Сил, и данная книга Памяти как нельзя лучше вписалась в эти даты (книга была создана еще в 2015 году). И сейчас книга Памяти актуальна тем, что может быть издана впервые в Краснодарском крае (автор в течение этого времени вел исследовательско-поисковую работу).

Многие из подводников, наших земляков, пали смертью храбрых в стальных корпусах своих подводных лодок, выполняя свой воинский долг по защите Родины. Автор книги соединил их судьбы с историей подводных лодок, которые стали их последним пристанищем.

При чтении книга Памяти вызывает большой интерес к памяти не только кораблей, но и конкретно к отдельным людям, ведущим эти корабли к победе. Как говорят в народе, «...но, видно, не судьба!», но свой вклад в общий результат – Победу страны над фашизмом – они внесли, и мы не в праве забывать об этом. Помнить об этом нам позволяет книга Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края.

Геннадий Романов
Директор
Краснодарского музея
военной техники
«Оружие Победы»



Уважаемые краснодарцы!

Все мы знаем, как быстро летит время. Время уносит память о событиях, уводит из нашей жизни людей, переживших великое и трагическое время войны.



Всё меньше остаётся среди нас очевидцев того, как сражались, побеждали и гибли наши земляки, служившие на Подводном Флоте. Но, когда уходят очевидцы, не дающие исказить подвиг страны и народа, всё чаще из каких-то нор выскакивают псевдоисторики, пытающиеся убедить подрастающее поколение, что всё было не так. По их «трудам» получается, что не было стойкости, не было мужества, не было подвигов и самоотверженности наших солдат и матросов. Что войну выиграли заградотряды, и страх перед НКВД гнал наших дедов в атаки. Эта ложь усиленно внедряется и иногда даже даёт плоды. Скороспелые умники рассуждают о том, что война была напрасной, что жертвы были слишком велики... И противостоять этому яду, льющемуся в души новых поколений, можно только одним — храня память о деяниях наших прадедов, дедов и отцов — строивших и создававших, сражавшихся и побеждавших.

Именно сохранению памяти о наших земляках, служивших и воевавших на подводном флоте, посвящена «Книга Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края», созданная ветераном-подводником ВМФ Владимиром Бойко для нас, краснодарцев.

За 110-летнюю историю Подплава Отечества погибли 186 подводных лодок. Вдумайтесь, современники, они легли туда вместе с командами (море взяло к себе 5 680 подводников), вместе с их мечтами и надеждами, планами на мирное будущее, семью и детей. Их внуки могли ходить рядом с вами по улицам нашего прекрасного города, радоваться мирной жизни. Это не сбылось...

И если мы, из нашего времени, не можем им помочь кислородом или запасными торпедами, мы должны сохранить память о них. Рассказать об этой книге в каждой школе, довести её до каждой библиотеки. Чтобы слова тех, кто видел, кто пережил то время, не ушли в небытие, а встали заслоном на пути у бесчестных людей, пытающихся убить нашу общую память о подвиге нашего народа.

Прочтите эту книгу, и вы ещё раз услышите голоса тех, кто осваивал новую технику, кто учился на ней воевать, кто ушёл в море навсегда, чтобы стать Памятью. Тех, кто сражался и победил, кто вернулся в родные места, чтобы строить и жить.

Вечная память героям!

Александр Кавун
ветеран ВМФ РФ
инициатор реконструкции
подводной лодки - памятника М-261



От автора



Роль и значение Подводных Сил в решении задач по обеспечению национальных интересов и поддержанию военно-политической стабильности на морских и океанских просторах невозможно переоценить. Впервые идея подводного судна для военных целей была осуществлена в России крестьянином Е.Никоновым, который в 20-е годы XVIII века построил и продемонстрировал царю Петру «потаенное судно». В XIX веке были разработаны проекты подводных судов конструкции К.Черновского, А.Подолецкого, Н.Полевого, А.Титкова и др. Построены и испытаны подводные лодки К.Шильдера, И.Александровского, О.Герна и В.Бауэра.

Первое серийное строительство подводных лодок в России связано с именем С.Джевецкого. Подводная лодка его конструкции построена в 1877 году и успешно испытана в 1878 году. В 1901 – 1902 годах по проекту лейтенанта Е.Колбасьева построена подводная лодка «Петр Кошка», оснащенная электродвигателем. Вскоре комиссия по проектированию

подводных судов разработала проект подводной лодки «Дельфин», принятой в состав флота 14 октября 1903 года. По опыту ее эксплуатации в 1904 – 1905 годах построили шесть подводных лодок тип «Касатка». Затем в составе Военно-Морского флота появились подводные лодки иностранных конструкций. 19 марта 1906 года в Российском императорском флоте появился новый класс кораблей – подводные лодки. Первые попытки применить их в военных действиях относятся к Русско-японской войне. Настоящее Боевое применение подводные лодки получили в годы Первой мировой войны.

В первые годы своего развития использование подводных лодок в Боевых действиях на море не находило должной поддержки со стороны руководства Российского флота. И лишь энтузиазм и глубокая вера в будущее Подводного Флота отдельных командиров подводных лодок позволили сдвинуть с мертвой точки этот вопрос. Свое значение подводные лодки наглядно подтвердили в ходе Первой мировой войны: за ее годы на всех морских театрах 600 подводных лодок потопили 237 боевых кораблей, судов торгового флота – общим водоизмещением около 19 000 000 тонн. Наиболее результативными были боевые действия подводной лодки «Тюлень» на Черноморском флоте под командованием М.А. Кितिцына.

Боевая деятельность подводных лодок того времени «Тюлень», «Нерпа», «Морж», первого в мире подводного минного заградителя «Краб», имена первых командиров-подводников М.Н.Беклемишева, И.И.Ризнича, М.А. Кितिцына, выдающихся строителей подводных кораблей С.К. Джевецкого, И.Г. Бубнова, И.С. Горюнова навсегда вошли в историю флота.

По состоянию на октябрь 1917 года в составе Российского Императорского Флота находилась 41 подводная лодка. Значительная часть построенных подводных лодок приняла участие в войне 1914-1918 гг., семь русских подводных лодок погибли во время Боевых действий на Балтийском и Черном морях.

После окончания Гражданской войны в составе флота оставалось лишь девять подводных лодок тип «Барс», поэтому Совет труда и обороны страны в ноябре 1926 года утвердил программу кораблестроения, предусматривающей строительство подводных лодок. К концу второй пятилетки было построено 137 подводных кораблей. Начали создаваться новые типы подводных лодок: «М», «Щ», «С», «К». Большой вклад в их строительство внесли коллективы конструкторов во главе с Б.М.Малининым, В.Ф.Критским, М.А.Рудницким. С конца 20-х годов и до Великой Отечественной войны было построено 206 подводных лодок.



Вместе с тем, начавшаяся в конце 1939 года война с Финляндией вскрыла крупные недостатки в организации управления подводными лодками и их Боевого использования. Не последнюю роль при этом сыграли проводимые в стране репрессии, в результате которых только на Балтике было



репрессировано 55% командиров подводных лодок и 61% командиров боевых частей подводных лодок. Героические подвиги моряков – подводников в Великой Отечественной войне золотыми буквами вписаны в славную летопись Военно-Морского флота Отечества. За период с 1923 по 1945 года в СССР было построено 329 подводных лодок, в том числе пять иностранных проектов. К началу Второй мировой войны в Советском Союзе находились в строю 211 подводных лодок. Из них 202 были построены на советских судостроительных заводах по отечественным проектам.

Военно-Морской флот СССР располагал самыми мощными подводными силами в мире, однако все подводные лодки распределились по четырем изолированным театрам и при этом, в отличие от других государств, межфлотский маневр был сильно затруднен.

Теория военно-морского искусства правильно определила роль и место Подводных Сил в будущих военных действиях на море. В ней предусматривалось применение подводных лодок в борьбе с морскими экономическими и военными перевозками, в защите своих Военно-морских баз и крупных приморских экономических центров, в нанесении ударов по силам противника в районах его баз. Подводные лодки и авиация рассматривались как главные силы при проведении наступательных действий. Особо отмечалось необходимость применения Подводных Сил совместно с другими родами сил ВМФ.

Но, реальная структура корабельного состава советского ВМФ, его количество и качество, делали многие передовые теоретические разработки не реализуемыми на практике. Что касается советских подводных лодок, то на конец 30-х годов по основным Тактико-техническим данным они вполне соответствовали своему времени и не уступали большинству аналогичных кораблей зарубежных стран, но это относилось, прежде всего, к маневренным элементам и основному вооружению.

С началом Второй мировой войны при определении качества подводных лодок все более весомыми стали новые дополнительные критерии: шумность, ударостойкость приборов и механизмов, способность обнаруживать и атаковать противника в условиях плохой видимости и ночью, скрытность, точность применения торпедного оружия и ряд других. Во многом эти проблемы не носили чисто кораблестроительного характера и относились к областям новейших технологий. Отечественные подводные лодки к началу войны не имели современных радиоэлектронных средств обнаружения, торпедных автоматов стрельбы, устройств безпузырной стрельбы, стабилизаторов глубины, радиопеленгаторов, но зато отличались большой шумностью механизмов и устройств. Не был решен вопрос связи с подводной лодкой, находящейся в подводном положении. Практически единственным источником информации о надводной обстановке для погружившейся подводной лодки оставался перископ.

Почти 40% от наличных подводных лодок составляли подводные лодки тип «М», предназначенные для обороны своих портов и баз. Они имели всего два торпедных аппарата, что делало применение их на коммуникациях противника крайне неэффективным. Кроме этого, практически непригодными для Боевых действий оказались большие подводные лодки IV серии. С учетом крайне низких Тактико-технических элементов подводных лодок тип «Щ» первых серий, а также сомнительной ценности бывших латвийских подводных лодок тип «Ronis» реально эффективно в Боевых действиях могла участвовать лишь половина подводных лодок от общего численного состава Подводных Сил. Перед началом Великой Отечественной войны, в январе 1941 года подводные лодки были объединены в бригады и дивизионы (в том числе отдельные и учебные), но вскрывшиеся в процессе войны с Финляндией недочеты в подготовке подводных лодок не были учтены.

Первый послевоенный период строительства подводных лодок в нашей стране характеризуется созданием подводных кораблей с усовершенствованными Тактико-техническими характеристиками (по сравнению с подводными лодками периода Великой Отечественной войны). Увеличиваются автономность плавания, глубина погружения, надводная и подводная скорости, количество торпедных аппаратов и, конечно, водоизмещение. Но, энергетическая установка по-прежнему остается дизель-электрической. Проводились также эксперименты по созданию

подводных лодок с единым двигателем, была построена опытная подводная лодка с этим видом энергетической установки, но дальнейшего развития это направление в энергетике подводных лодок не получило.

В этот период строились подводные лодки двух главных видов – морские и океанские (с повышенной автономностью плавания). Океанские подводные лодки совершали морские походы не только в морях, прилегающих к побережью страны, но и в самые отдаленные акватории Мирового океана.

Часть подводных кораблей уже имели к этому времени на вооружении баллистические и крылатые ракеты. Однако основным недостатком даже новых океанских подводных лодок оставались их неспособность длительно находиться в подводном положении и маневрировать на больших скоростях, а также необходимость часто и подолгу находиться для зарядки аккумуляторной батареи и пополнения запаса воздуха высокого давления под РДП (устройством, обеспечивающим работу дизелей под водой) либо в надводном положении.



В послевоенный период США совместно со странами НАТО начали создавать глобальную ракетно-ядерную систему. В этих условиях перед подводными силами ВМФ были поставлены качественно новые задачи – уничтожение атомных ракетносцев противника с целью предупреждения нанесения ими ракетно-ядерного удара по нашей территории, нанесение ответных ракетно-ядерных ударов по его стратегическим объектам, разгром его авианосных и других крупных группировок надводных кораблей, а также противолодочных сил, десантных отрядов и конвоев в океане и базах. Это определило назначение новых подводных лодок, характер поставленных перед ними задач и общую тенденцию развития Подводных Сил флота.

Примерно с середины 50-х годов в нашей стране было положено начало новому этапу в развитии ВМФ - созданию океанского ракетно-ядерного флота, и, прежде всего строительству атомных торпедных, а затем ракетных подводных лодок и морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения. Со временем в строительстве подводных судов определились два основных направления:

- стратегические подводные лодки, предназначенные для нанесения ракетно-ядерных ударов по важнейшим военно-экономическим объектам противника. Такие подводные лодки вооружались баллистическими или крылатыми ракетами дальнего действия класса «корабль-земля» с ядерными боеголовками и торпедами для самообороны;

- многоцелевые подводные лодки, предназначенные для борьбы с атомными подводными ракетносцами, надводными кораблями и транспортом противника, а также для несения разведки и дозорной службы.

Многоцелевые подводные лодки объединяют под одним названием многие типы, вооруженных ракетами класса «корабль-корабль», торпедами и ракетно-торпедами. Через трубы торпедных аппаратов они также могут производить постановку мин. Современные дизельные подводные лодки, создаваемые российским судостроением, великолепно зарекомендовали себя на мировом рынке оружия. Они не уступают и даже превосходят по ряду характеристик и боевым качествам подводные лодки ближайшего соперника - Германии.

Несомненно, они имеют прекрасные перспективы своего развития и необходимы для действий в прибрежных морях, на мелководье. Но океаны, особенно Северный Ледовитый, где безусловен приоритет и практическое «господство» наших подводников, подвластны только атомным подводным лодкам. Только атомная энергетика способна в настоящее время обеспечить для подводных лодок необходимую скорость, глубину погружения, условия обитаемости, неограниченный радиус действия, скрытность и потребный комплект вооружения.

За минувшие годы благодаря ученым, конструкторам, инженерам, рабочим создана уникальная научно-производственная база подводного кораблестроения, разработано свыше 300 проектов подводных лодок, из них свыше половины реализовано в металле. Из 5 100 подводных лодок, построенных в мире в XX веке, каждая пятая ходила либо под Андреевским флагом, либо под флагом ВМФ СССР. На отечественных подводных лодках впервые в мире были установлены

баллистические и крылатые ракеты. Им же принадлежат рекорды скорости хода и глубины погружения.

После войны и до середины 50-х годов построено в общей сложности свыше 300 подводных лодок: около 50 малых XV серии и средних IX-бис и X –бис серий, 215 средних проекта 613, 20 больших проекта 611, 30 малых проектов 615 и А615.

Первая отечественная атомная подводная лодка проекта 627 была спущена на воду в 1957 году, а уже к середине 60-х в составе ВМФ находилось 56 атомных подводных лодок первого поколения проектов 627, 627А, 645, 658, 659, 675. Тогда же началось интенсивное строительство подводных кораблей с крылатыми и баллистическими ракетами проектов В611, АВ611, 644, 665, 629.

С 60-х годов созданы атомные подводные лодки второго поколения: многоцелевые проектов 671, 671РТ, 671РТМ, 705, с крылатыми ракетами проектов 661, 670, 670М и с баллистическими – проектов 667А, 667Б, 667БДР и 667БДРМ. Построены новые дизель-электрические подводные лодки с торпедным (проектов 633,641,641Б) и ракетным (проекта 651) оружием. В 70-х годах морские стратегические ядерные силы имели более семидесяти ракетоносцев, и Советский Союз достиг в этом паритета с США.

С 80-х годов страна приступила к строительству атомных подводных лодок третьего поколения: многоцелевых проектов 945, 971, 685, с крылатыми противокорабельными ракетами проектов 949, 949А, стратегического назначения проекта 941.

Тогда же началось строительство нового типа неатомных подводных лодок проекта 877 и ее экспортных модификаций. В настоящее время на судостроительных предприятиях, хоть и с большой задержкой, строятся подводные лодки нового поколения.



Сейчас для ВМФ России создана группировка подводных атомных крейсеров с крылатыми ракетами. В ее составе - подводные лодки проекта 949а, вооруженные 24 ракетами типа «Гранит». Эта группировка способна с высокой эффективностью решать задачи поражения группировок надводных целей, в том числе авианосных соединений.

Профессия моряка-подводника остается одной из самых опасных. Только за последние полвека погибли 19 отечественных подводных лодок. Всего в катастрофах и авариях за этот период Отечество потеряло около 1000 подводников, в шести катастрофах команды погибли в

полном составе вместе с подводной лодкой. На дне морей и океанов покоятся пять отечественных атомных подводных лодок.

Трагические события, уносящие жизни десятков и сотен защитников Отечества, не должны быть забыты. Более того, трагические даты гибели каждой подводной лодки должны быть увековечены, как была увековечена дата 7 апреля — День гибели команды атомной подводной лодки Краснознаменного Северного флота К-278, которая вошла в сердца всех подводников, да и подавляющего большинства населения постсоветского пространства, как День памяти и скорби по командам погибших подводных лодок.

Эта катастрофа приоткрыла занавес таинственности перед молохом огня и воды, главными врагами подводников. Тогда еще между собой тихо, да и только в отдаленных гарнизонах Заполярья и Дальнего Востока говорили о трагедии К-219, случившейся чуть ранее. А спустя два года открыто стали вспоминать о том, что К-278 далеко не первая жертва «Холодной войны» в океанских просторах. После августа 1991 года появились редкие печатные издания - настоящие исторические расследования гибели подводных лодок. Именно из них соотечественники начали узнавать некоторые подробности о «Холодной войне» под водой, о гибели части команды М-259, а также катастрофе М-256 и нелепой гибели М-200 на Балтике, о гибели Б-37 в Полярном, о трагедии С-80 в Мотовском заливе, о первых жертвах подводников в Средиземном море на Б-31, о трагедии команды К-11, о героизме команды К-8 в Бискайском заливе, о многострадальной К-19, о гибели С-178 в заливе Петра Великого под Владивостоком, аварии с К-56 в районе мыса Поворотный, о тайне пропажи К-129 в Тихом океане, о мужестве подводников К-429 у побережья Камчатки, о судьбе К-122 в Филиппинском море во время Олимпиады-80, о «первом Чернобыле» в заливе Стрелок с К-431, далее перечень мужества и трагизма был продолжен подводными лодками К-141 и К-129 на Севере, К-152 на Тихом океане. Не остались без внимания

происшествия на подводных лодках, трагедии которых были не столь масштабными, но, были. Причем число погибших, с каждым годом увеличивало и без того скорбный список тех, кого навечно взяло море, но кого мы помнили, просто обязаны помнить.

И если говорить о мужестве и стойкости тех, кто отдал свои жизни на морских фронтах «Холодной войны», то, необходимо назвать имена и число членов команд подводных лодок, отдавших свои жизни во имя защиты священных рубежей.

Создаваемыми книгами Памяти, как и книгой Памяти погибших подводников ВМФ, уроженцев Краснодарского края, я хочу сказать, что подводные лодки и их команды не пропали, не исчезли из нашей памяти - они временно залегли в бездну истории, чтобы проверить нашу память и память потомков.

Каждый подводник живет с осознанием своего долга перед памятью соратников, не вернувшихся из похода. Подавляющее большинство литературы о подводниках, завершается скорбным перечислением имен боевых товарищей, навсегда оставшихся в море. До сих пор такие документы публиковались выборочно. Это были, как правило, упоминания о потерях в крупных авариях на атомном флоте и командах исчезнувших подводных лодок. Однако фактический список значительно обширнее. Подводники гибли при швартовых операциях и погрузке торпед, при перезарядке реакторов и взрывах аккумуляторных батарей.

История сохранила далеко не все имена. Причиной тому стала тотальная секретность, существовавшая в Советском Союзе, и стремление командования не выносить сор из избы. Многие происшествия, где количество жертв исчислялось десятками, оставались известными лишь относительно узкому кругу офицеров флота. До сих пор нигде не упоминаются имена подводников погибших в 1982 году при аварии в восьмом отсеке атомной подводной лодки стратегического назначения К-426, на которой я проходил действительную военную службу.

В созданной книге Памяти главным содержанием являются поименные списки моряков-подводников, уроженцев Краснодарского края, погибших в военное и относительно мирное время. Для каждого из 54 поименно указанных ниже подводников в максимально возможном полном виде указана его фамилия, имя и отчество, воинское звание и полная официальная штатная должность в команде подводной лодки на момент гибели, год и место рождения, а также по возможности – год и место призыва на действительную военную службу.



К сожалению, по очень многим из поименно указанных подводников максимально полная информация в доступных источниках отсутствует. Все места рождения погибших подводников даны в том административном делении Краснодарского края, которое существовало на момент их рождения.

Скорбные списки из 66 имен погибших подводников-краснодарцев не являются, к сожалению, исчерпывающими. В них вносились только поименно известные подводники, погибшие в XX веке. В книгу не вошла довольно многочисленная, но не конкретизированная поименно информация о единичных или групповых случаях гибели подводников. К сожалению, объяснимая ныне «закрытость» до сих пор большинства флотских документов (практически все они продолжают сохранять данные им грифы «Секретно» или «Совершенно секретно») не позволяет пока представить максимально полный, исчерпывающий список погибших подводников, уроженцев Краснодарского края.

Поэтому автор обращается к читателям данной книги, по тем или иным причинам, не нашедшим в предлагаемом ниже списке имени погибшего известного ему подводника, о гибели которого ему стало известно, с просьбой сообщить эти данные на адрес издательства или автору на E-mail: admiral667a@mail.ru.

Кроме поименных списков погибших моряков-подводников помещены сведения справочного характера по тем подводным лодкам, на которых они погибли. В создании книги были использованы копии некоторых документов и публикаций, которые помогли раскрыть тему увековечивания памяти погибших моряков-подводников.

Работа по увековечиванию памяти погибших подводников на этом не закончена. Постоянно продолжающая поступать уже в ходе издательского цикла книги информация по

рассматриваемой теме ясно свидетельствует о том, что она отнюдь не может быть исчерпана предложенной вашему вниманию данной работой.

Эти новые данные позволяют говорить о продолжении исследовательской работы в рамках заявленной темы – как в ходе архивного поиска, так и в процессе общения и дискуссий в России, ближнем и дальнем зарубежье.

Автор будет благодарен за любую помощь в этом деле, но в особенности за материалы о тех, чьей памяти посвящена эта книга.

Владимир Бойко
ветеран-подводник ВМФ РФ
член Российского Союза писателей





**ПОИМЕННЫЙ СПИСОК
ПОДВОДНИКОВ, УРОЖЕНЦЕВ
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
ПОГИБШИХ В ГОДЫ
ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**



БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Первая мировая война



ОЖЕРЕДОВ

Георгий Матвеевич,

Мичман, инженер-механик.

Родился в 1896 году в г.Ейске Кубанской области. На службе с 1914 года.

Погиб в июне 1917 года на подводной лодке «Львица».





**ПОИМЕННЫЙ СПИСОК
ПОДВОДНИКОВ, УРОЖЕНЦЕВ
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
ПОГИБШИХ В ГОДЫ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ+
ВОЙНЫ**



БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ



АРТЮХ Иван Андреевич, старший лейтенант, командир БЧ-3. Родился в 1918 году в станице Старо - Минская Краснодарского края. Погиб 13 августа 1943 года на подводной лодке С-9.



ВЛАСЕНКО Иван Петрович, старший политрук, заместитель командира по политической части. Родился в 1912 году в г. Темрюке Краснодарского края. Погиб 16 ноября 1942 года на подводной лодке Щ-306.



ГРУНЬ Степан Трофимович, краснофлотец, рулевой. Родился в 1918 году в станице Староминская Краснодарского края. Погиб 28 августа 1941 года на подводной лодке С-5.



ДАНИЛЬЧЕНКО Михаил Емельянович, краснофлотец, трюмный. Родился в 1918 году в г. Ейске Краснодарского края. Погиб 27 октября 1942 года на подводной лодке Щ-308.



ЖУДЕНКО Александр Иванович, дивизионный минер, старший лейтенант. Родился в 1912 году в станице Ново-Покровской Белоглинского района Краснодарского края. 7 июня 1942 года исключен из списков части как пропавший без вести.



ЗДВИЖКОВ Моисей Яковлевич, старшина 2 статьи, командир отделения мотористов. Родился в 1916 году в г.Армавире Краснодарского края. Погиб 29 октября 1942 года на подводной лодке Щ-304.



КУРБАТОВ Петр Павлович, инженер-капитан 3 ранга, командир БЧ-5. Родился в 1914 году в г.Новороссийске. Погиб 22 мая 1943 года на подводной лодке Щ-408.



ЛОГИНОВ Иван Андреевич, капитан-лейтенант, командир подводной лодки. Родился в 1907 году в Краснодарском крае. Погиб 11 сентября 1941 года на подводной лодке П-1.



ОБОЛЕНЦЕВ Виктор Федорович, краснофлотец, строевой. Родился в 1920 году в г.Новороссийске. Погиб 6 октября 1942 года на подводной лодке Щ-320.



ПАШКОВ Владимир Кузьмич, старший краснофлотец, электрик. Родился в 1921 году в г.Ейске Краснодарского края. Погиб 22 сентября 1941 года на подводной лодке Щ-319.



ПРОДАН Алексей Васильевич, краснофлотец, трюмный. Родился в 1920 году на станции Энеем Краснодарского края. Погиб 12 октября 1941 года на подводной лодке Щ-322.



СМИРНОВ Борис Николаевич, старший лейтенант, командир БЧ-3 подводной лодки П-3. Родился в 1919 году в Краснодарском крае. Погиб 21 октября 1942 года на подводной лодке С-7.



СОСНОВЫЙ Михаил Филиппович, старшина 2 статьи, командир отделения СКС. Родился в 1921 году на хуторе Куликовском Краснодарского края. Погиб 13 октября 1942 года на подводной лодке Щ-302.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ



АХРАМЕЕВ Василий Андреевич, мичман, боцман. Родился в 1912 году в Туапсинском районе Краснодарского края. Погиб 24 декабря 1942 года на подводной лодке М-31.



БАЛАКИН Николай Петрович, старшина 1 статьи, командир отделения СКС. Родился в 1920 году в станице Засовской Краснодарского края. Погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке Л-6.



БОГАЙЧУК Владимир Ефимович, старшина 2 статьи, командир отделения радистов. Родился в 1920 году в селе В-Николаевка Сочинского района Краснодарского края. Погиб 17 января 1944 года на подводной лодке Л-23.



ГОЛОВИН Федор Лукич, старший краснофлотец, электрик. Родился в 1918 году в г.Краснодаре. Погиб 4 января 1943 года на подводной лодке М-36.



ГОРОЛОВ Анатолий Петрович, старший лейтенант, командир БЧ-1. Родился в 1918 году в станице Славянской Краснодарского края. Погиб 20 декабря 1942 года на подводной лодке Щ-212.



ЕЛИСЕЕВ Николай Васильевич, капитан-лейтенант, командир подводной лодки. Родился в 1909 году в станице Бесскоробной Краснодарского края. Погиб 21 октября 1941 года на подводной лодке М-58.



ЗВЯГИНЦЕВ Александр Абрамович, краснофлотец, строевой. Родился в 1921 году в станице Чамлыкская Кургановского района Краснодарского края. Погиб 26 июня 1942 года на подводной лодке С-32.



КАРБОВСКИЙ Григорий Евстафьевич, капитан 3 ранга, командир подводной лодки. Родился в 1903 году в деревне Нижняя Раздольная Сочинского района Краснодарского края. Погиб в феврале 1944 года на подводной лодке Щ-216.



КИРИЛЕНКО Трофим Тимофеевич, мичман, старшина группы электриков. Родился в 1910 году в Краснодарском крае. Погиб 26 июня 1942 года на подводной лодке С-32.



КОВАЛЕНКО Николай Афанасьевич, краснофлотец, электрик. Родился в 1921 году в г.Кропоткине Краснодарского края. Погиб 27 ноября 1941 года на подводной лодке С-34.



КОЛОСОВСКИЙ Геннадий Петрович, главный старшина, старшина группы мотористов. Родился в 1913 году в г.Ейске Краснодарского края. Погиб 1 октября 1942 года на подводной лодке М-118.



КОРМИЛЬЦЕВ Иван Ефимович, главный старшина, боцман. Родился в 1913 году в Краснодарском крае. Погиб 25 ноября 1941 года на подводной лодке Щ-204.



КОРОБКИН Иван Григорьевич, старший краснофлотец, старший электрик. Родился в 1921 году в г.Краснодаре. Погиб в декабре 1942 года на подводной лодке Л-24.



МАГЕЛАТ Иван Иванович, краснофлотец, старший торпедист. Родился в 1920 году в г.Новороссийске. Погиб 3 ноября 1941 года на подводной лодке М-34.



МАКСИМОВ Иван Алексеевич, старший краснофлотец, комендор. Родился в 1918 году в Спокойненском районе Краснодарского края. Погиб 21 апреля 1944 года на подводной лодке Л-6.



МЕНЬШИКОВ Анатолий Александрович, старшина 2 статьи, командир отделения мотористов. Родился в 1915 году в г.Новороссийске. Погиб 11 октября 1942 года на подводной лодке Л-16.



ПЛАКСИН Григорий Сергеевич, краснофлотец, рулевой. Родился в 1924 году в станице Приморско-Ахтарская Краснодарского края. Погиб 10 февраля 1944 года на подводной лодке Щ-216.



ПЕШКОВ Николай Иванович, краснофлотец, моторист. Родился в 1919 году в г.Новороссийске. Погиб 27 ноября 1941 года на подводной лодке С-34.



ПОНОМАРЕНКО Павел Иванович, военфельдшер, начальник санитарной службы подводной лодки. Родился в 1917 году в Краснодарском крае. Погиб 28 марта 1942 года на подводной лодке Щ-210.



СЕРГИЕНКО Степан Прохорович, старшина 1 статьи, командир отделения комендоров. Родился в 1914 году в г.Краснодаре. Погиб 14 октября 1942 года на подводной лодке Щ-213.



СОХУЛЬ Иван Иванович, старший краснофлотец, трюмный. Родился в 1920 году в станице Кушевской Краснодарского края. Погиб 4 января 1943 года на подводной лодке М-36.



ТКАЧЕНКО Иван Федорович, старшина 2 статьи, командир отделения СКС. Родился в 1920 году в Белореченском районе Краснодарского края. Погиб 10 февраля 1944 года на подводной лодке Щ-216. чф



УСЕНКО Иван Дмитриевич, краснофлотец, строевой. Родился в 1923 году в п.Гирей Гулькевичского района Краснодарского края. Погиб 29 октября 1942 года на подводной лодке Л-24.



ХАНЫКОВ Федор Иванович, главный старшина, старшина команды торпедистов. Родился в 1913 году на станции Крыловка Каневского района Краснодарского края. Погиб 27 ноября 1941 года на подводной лодке С-34.



ЩЕРБИНА Нель Максимович, краснофлотец, рулевой. Родился в 1924 году в станице Андреевской Краснодарского края. Погиб 28 октября 1943 года на подводной лодке А-3.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ



БОРДАКОВ Антон Афанасьевич, старший краснофлотец, старший минер. Родился в 1920 году в селе Сухая Балка Шагинского района Краснодарского края. Погиб 21 марта 1943 года на подводной лодке К-3.



БОРЗЕНКО Николай Иванович, лейтенант медицинской службы, старший фельдшер. Родился в 1922 году в г.Краснодаре. Погиб 22 мая 1943 года на подводной лодке Щ-408.



КОВАЛЕНКО Николай Иванович, краснофлотец, торпедист. Родился в 1923 году в станице Черниговской Краснодарского края. Погиб 21 сентября 1944 года на подводной лодке Щ-402.



ЛУНИН Николай Иванович, старший краснофлотец, электрик. Родился в 1920 году в Краснодарском крае. Погиб 27 июля 1944 года на подводной лодке В-1.



ПРИХОДЬКО Александр Григорьевич, краснофлотец, трюмный. Родился в 1920 году в г.Краснодаре. Погиб 25 июля 1943 года на подводной лодке Щ-422.



ПРИХОДЬКО Василий Федорович, старшина 1 статьи, старшина группы мотористов. Родился в 1915 году в станице Крымской Краснодарского края. Погиб 3 ноября 1941 года на подводной лодке М-34.



ПРИХОДЬКО Яков Гаврилович, главный старшина, боцман. Родился в 1913 году в г.Ейске Краснодарского края. Погиб 25 августа 1942 года на подводной лодке М-33.



РОГОЗА Иван Калинович, краснофлотец, старший акустик. Родился в 1923 году в станице Анатольевская Славянского района Краснодарского края. Погиб 11 марта 1944 года на подводной лодке С-54.сф



САМОЙЛЕНКО Константин Максимович, старшина 1 статьи, командир отделения СКС. Родился в 1918 году в станице Должанская Краснодарского края. Погиб 22 мая 1943 года на подводной лодке Щ-408.



СЕМЕНОВ Анатолий Яковлевич, лейтенант, командир БЧ-1. Родился в 1919 году в г.Ейске Краснодарского края. Погиб 14 августа 1942 года при взрыве аккумуляторной батареи на подводной лодке Щ-402. Похоронен в г.Полярный (в настоящее время Александровск).



СКРЫННИКОВ Алексей Максимович, краснофлотец, рулевой. Родился в 1921 году в г.Краснодаре. Погиб 12 мая 1942 года на подводной лодке К-23.



ТУТКЕВИЧ Владимир Григорьевич, краснофлотец, трюмный. Родился в 1923 года в станице Тимашевской Краснодарского края. Погиб 27 июля 1944 года на подводной лодке В-1.



ШУЙСКИЙ Константин Матвеевич, капитан 3 ранга, командир подводной лодки. Родился в 1907 году в г. Анапе Краснодарского края. Погиб 17 октября 1943 года на подводной лодке Щ-403.



ФЕОКТИСТОВ Филипп Яковлевич, капитан-лейтенант, помощник командира подводной лодки. Родился в 1909 году в г. Туапсе Краснодарского края. Погиб 11 марта 1944 года на подводной лодке С-54. сф



ЯКОВЛЕВ Борис Григорьевич, старшина 2 статьи, командир отделения мотористов. Родился в 1917 году в г. Армавире Краснодарского края. Погиб 12 мая 1942 года на подводной лодке К-23.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ



ДОЛГИЙ Иван Герасимович, старшина 1 статьи, старшина группы торпедистов. Родился в 1914 году в селе Екатериновка Ейского района Краснодарского края. Погиб 15 августа 1941 года на подводной лодке М-49.



ЕГОРОВ Иван Семенович, лейтенант, помощник командира подводной лодки. Родился в 1908 году в Краснодарском крае. Покончил жизнь самоубийством 18 июля 1942 года после произошедшего взрыва торпед на подводной лодке Щ-138.



ПЕРЕПЕЛИЦА Виктор Кузьмич, главный старшина, боцман. Родился в 1913 году в г.Ейске Краснодарского края. Погиб 15 августа 1941 года на подводной лодке М-49.





**ПОИМЕННЫЙ СПИСОК
ПОДВОДНИКОВ, УРОЖЕНЦЕВ
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
ПОГИБШИХ В ГОДЫ
«ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»**



БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ



СЕРГИЕНКО Василий Алексеевич, матрос, штурманский электрик. Родился в 1936 году в станице Корсунская Пластуновского района Краснодарского края. Погиб 26 сентября 1957 года на подводной лодке М-256.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ



ТЫЛИК Сергей Николаевич, старший лейтенант, командир электронавигационной группы. Родился в 1975 году в г.Анапа Краснодарского края. Погиб 12 августа 2000 года на атомной подводной лодке К-141 («Курск»).



ЗЮЗИН Филипп Филиппович, старшина 2 статьи, командир отделения рулевых-сигнальщиков. Родился в 1938 году в г.Апшеронск Краснодарского края. Погиб 27 января 1961 года на подводной лодке С-80.



ПОГОРЕЛЫЙ Николай Григорьевич, старшина 2 статьи. Родился в 1938 году в Краснодарском крае. Погиб 27 января 1961 года на подводной лодке С-80.



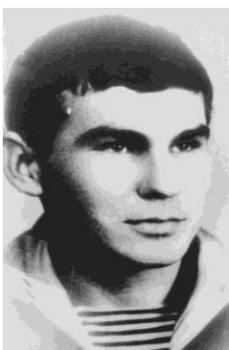
ПОЛЯНСКИЙ Андрей Николаевич, мичман, третий техник электронавигационной группы БЧ-1. Родился в 1974 году в г.Тихорецке Краснодарского края. Погиб 12 августа 2000 года на атомной подводной лодке К-141 («Курск»). Похоронен в г.Тихорецке.



ЦВИРКО Сергей Сидорович, мичман, гидроакустик. Родился в 1962 году в поселке Нижнее-Бакамский Краснодарского края. Погиб при исполнении служебных обязанностей 12 июля 1985 года на подводной лодке Б-95.



ШЕЛЕГЕДА Анатолий Васильевич, старшина 2 статьи, инструктор химик-санитар подводной лодки С-350. Родился в 1940 году на хуторе Чефрак Краснодарского края. Погиб 11 января 1962 года на подводной лодке Б-37. Похоронен в г.Полярный.

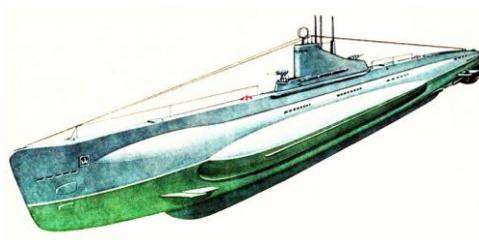
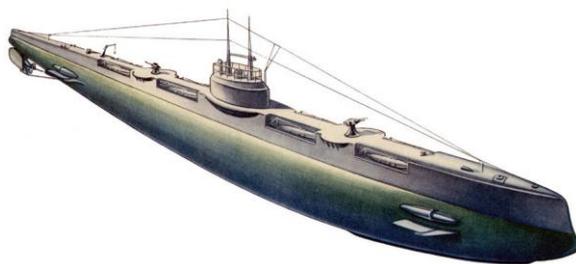


ШОСТАКОВСКИЙ Георгий Васильевич, старший инженер-лейтенант, командир группы БЧ-5. Родился в 1944 году в г.Сочи Краснодарского края. Погиб 12 апреля 1970 года на подводной лодке К-8.

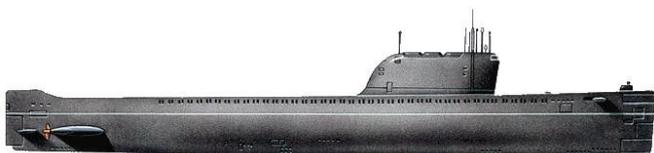
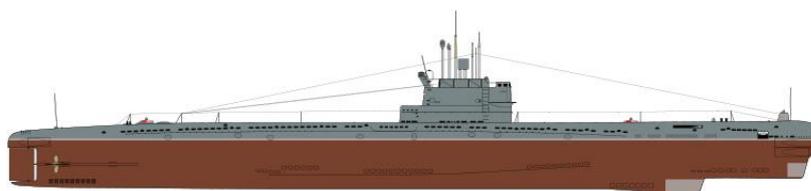


ЕРЕМЕНКО Анатолий Иванович, лейтенант, командир БЧ-2-3 подводной лодки Б-23. Родился в 1928 году в г.Майкоп Краснодарского края. Погиб 15 декабря 1952 года на подводной лодке С-117.





**КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ
О ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ
НА КОТОРЫХ ПОГИБЛИ
ПОДВОДНИКИ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
УРОЖЕНЦЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**



Подводная лодка «Львица»



Российская подводная лодка тип «Барс» 28 сентября 1913 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 3 июля 1914 года заложена на Адмиралтийском заводе в Санкт-Петербурге. Заказ на строительство подводной лодки был получен заводом «Ноблесснер», но этот завод только строился, поэтому строительство корпуса подводной лодки было передано Адмиралтейскому заводу. Собранный и изготовленный в Петрограде корпус был

разобран и перевезен в Ревель, где вновь собран на стапеле завода «Ноблесснер». Во время строительства наружные торпедные решетчатые аппараты были приподняты, а их ниши частично заделаны. На подводной лодке были установлены двигатели Дизеля, снятые с амурских канонерских лодок.

10 октября 1915 года подводная лодка спущена на воду. В мае 1916 года на подводной лодке испытывалось устройство для постановки восьми мин, но боевого применения, ввиду не вполне удовлетворительных результатов, не нашло. 10 июня 1916 года подводная лодка вступила в строй и вошла в состав 2 дивизиона дивизии подводных лодок Балтийского флота с базированием на Ревель. С 1916 года по 1917 год приняла участие в Великой (Первой мировой) войне: поисковые действия на коммуникациях противника, совершила пять Боевых походов. В октябре 1916 года в последнем Боевом походе подводная лодка получила небольшие повреждения вертикального руля.

С апреля по май 1917 года несмотря на недокомплект офицеров, старший офицер подводной лодки А.И.Рогозин негласно выполняя обязанности командира подводной лодки, с целью повышения боевой готовности «Львицы» и тренировки личного состава, совершил несколько самостоятельных выходов в море с погружениями.

2 июня 1917 года в 07.08 подводная лодка ушла на позицию в пятый Боевой поход. Со 2 по 7 июня 1917 года подводная лодка пропала без вести при невыясненных обстоятельствах в районе Готланд-Эзель.

На подводной лодке «Львица» погибло 45 подводников.

29 мая 1918 года подводная лодка «Львица» исключена из состава Балтийского флота.

На начало 2018 года подводная лодка не обнаружена и считается пропавшей без вести.

Тактико – Технические Данные подводной лодки «Львица»

Водоизмещение: надводное/подводное: 650/780 тонн. Наибольшая длина – 68,0 метров; ширина корпуса – 4,47 метра; осадка средняя – 3,94 метра. Запас плавучести – 20 %. Архитектурный - конструктивный тип – однокорпусная, с двойными концевыми сферическими переборками и цистернами главного балласта в оконечностях. Рабочая глубина погружения – 46 метров. Предельная глубина погружения – 91 метр; Материал: обшивка корпуса – сталь, толщиной 10 мм; переборки – сталь толщиной 12 мм; оконечностей – сталь толщиной 5 мм; рубки – сталь/маломангнитная сталь толщиной 10 мм. Автономность – 14 суток. Время непрерывного пребывания под водой – 30 часов. Энергетическая установка: дизель-электрическая; тип двигателей надводного хода – дизельные; количество двигателей надводного хода – 2; мощность двигателей надводного хода – 1320 л.с.; тип двигателей подводного хода – электромоторы; количество двигателей подводного хода – 2; мощность двигателей подводного хода – 450 л.с.; количество гребных валов – 2; количество групп аккумуляторных батарей – 4; число элементов в группе – 60;- мощность вспомогательных дизель - генераторов – 40 л.с.. Скорость хода: наибольшая надводная – 18 узлов; наибольшая подводная – 9,6-10 узлов; экономическая надводная – 10 узлов; экономическая подводная – 5 узлов. Дальность плавания: подводная – 28,5

миль (при скорости 9,6 узлов); надводная – 2250 миль (при скорости 10 узлов) и 1000 миль (при скорости 18 узлов). Торпедное вооружение: калибр торпедных аппаратов – 450 мм; число трубчатых носовых торпедных аппаратов – 2; число трубчатых кормовых торпедных аппаратов – 2; число торпедных аппаратов системы Джевецкого – 8; общее количество торпед – 12. Артиллерийское вооружение (по решению Морского министра от 11 сентября 1915): число и калибр артиллерийских установок – 1х57 мм; 1х37 мм (зенитная); число и калибр пулеметов – 1х7,62 мм. Средства наблюдения и связи: 2 перископа системы Герца итальянской фирмы «Offigione Galileo»; радиостанция с дальностью действия > 100 миль; переносной прожектор. Команда: 45 подводников.



В феврале 1993 года командующий военно-морскими силами Швеции вице-адмирал Д.Бьерессон направил российскому послу в Стокгольме письмо. В нем адмирал Бьерессон сообщал, что шведским минным тральщиком «Landsort» во время учений в Балтийском море на глубине 127 метров в международных водах, но в экономической зоне Швеции, обнаружена подводная лодка, возможно, одна из русских и рядом две торпеды. Никто на лодку не спускался, но дистанционно управляемым подводным роботом снят видеофильм, который прилагался к письму. *«Отдельные детали видеозаписи, – сообщал адмирал Бьерессон, – показывают, что, возможно, это – подводные лодки «Барс» или «Львица», согласно опубликованным данным погибшие в мае и июне 1917 года».* По мнению адмирала, более точная идентификация невозможна без спуска человека к подводной лодке. Письмо, датированное 24 февраля 1993 года, было переслано в Москву, в Министерство иностранных дел, и оттуда передано в Главный штаб ВМФ. Позже стало известно, что шведский видеофильм на короткое время появился в Санкт-Петербурге, где его просмотрели специалисты по подводному кораблестроению. Один из них так оценил видеофильм: *«Запись невысокого качества, «мутная» и чего-либо, кроме того, что это – подводная лодка типа «Барс», сказать нельзя».* По-видимому, на просмотре рассматривался и вопрос о возможности подъема подводной лодки. И, скорее всего, был решен отрицательно, поскольку в ответе командующему шведскими ВМС Главком ВМФ России лишь сообщил, что *«планируется использовать имена погибших членов экипажа подлодки «Львица» для мемориальной доски в целях увековечения памяти российских моряков-подводников».* Но это намерение так и осталось невыполненным.

Первой реакцией в прессе на сделанную шведами находку стала статья в декабрьском номере «Нового времени» 1993 года «Панихида по «Барсу». Ее автор не имел в виду собственно «Барса». Помимо него и «Львицы» в этом районе Балтики мог погибнуть и пропавший в октябре 1917 года «Гепард». Автор предлагал провести *«опознание по приметам»* затонувшей лодки, найденной шведским тральщиком, и *«как минимум, бросить венок на место гибели и отслужить панихиду по погибшим морякам».* О своем ответе шведам ВМФ России не сообщил Министерству иностранных дел, которое решило, что Военно-морской флот находка не заинтересовала. И в марте 1997 года 2-й Европейский департамент МИД предложил провести опознание подводной лодки старейшему российскому журналу путешествий и приключений «Вокруг света», имеющему широкие связи с людьми, занимающимися историей отечественного флота и ведущего специальную рубрику «Исторический розыск». Опознание подводной лодки, оказалось, провести не так просто. Более того, не было найдено ни одного человека, который бы видел эту запись. Не видели ее и специалисты исторической группы ВМФ, готовившие справку для ответного письма Главкома ВМФ. То, что затонувшая подводная лодка — «Львица» (о чем было сообщено шведам), выводилось, притом однозначно, из упоминания в письме шведского адмирала о лежащих на дне рядом с лодкой двух торпед.

По мнению составителя справки, торпеды могли попасть на дно, выпав из разрушившихся наружных аппаратов Джевецкого, которые по его сведениям в 1917 году остались только на одной из лодок тип «Барс» - «Львице». В конце концов, удалось узнать, что эти сведения якобы почерпнуты из редкого издания «Таблицы элементов судов, входящих в составы Балтийского и Черноморского флотов, флотилии Северного ледовитого океана и флотилий, возникших во время

войны» по сведениям, собиравшимся с февраля 1916 года по февраль 1917 года. Статистическое отделение Морского генерального штаба, Петроград, 1917. Однако в этой книге о снятии аппаратов Джевецкого с подводных лодок тип «Барс» ничего не говорится. На всех подводных лодках, в том числе, самом «Барсе» и «Гепарде», аппараты Джевецкого указаны в составе минного вооружения. Возвращаясь к шведской видеозаписи, следует сказать, что после поисков, которые могли бы стать сюжетом детективной повести, она была найдена дома у отставного флотского начальника, и в апреле 1997 года стала, наконец, доступна для «опознания по приметам».

Первое, что удалось выявить, просматривая видеозапись, – расположение якоря и клюза по левому борту. На русских подводных лодках того времени для стоянки в надводном положении устанавливался один якорь – об этом говорится в книге бывшего капитана корпуса корабельных инженеров А.Н.Щеглова «Архитектура подводных лодок», Ленинград, 1929. Причем на подводных лодках Балтийского судостроительного и Механического завода в Санкт-Петербурге он ставился по левому борту, а на подводных лодках завода судостроительного акционерного общества «Ноблесснер» в Ревеле – по правому. Именно так якорь был установлен на «Львице», построенной на «Ноблесснере» в 1916 году. Это хорошо видно на ее фотографиях, где на глухом левом борту читается написанное славянской вязью название. На затонувшей подводной лодке по левому борту расположен якорь системы Морелля – Ризбека, и поэтому она не может быть «Львицей». Оставалось решить дилемму: «Барс» это или «Гепард»? Но, как различить между собой подводные лодки одного проекта, построенные на одном Балтийском заводе и спущенные в один день, 25 мая 1915 года? Удалось выяснить, что осенью 1915 года у «Барса» появилось одно важное и, главное, заметное конструктивное отличие. Речь идет об установке на нем предложенного капитаном 1 ранга Шрейбером «приспособления для сбрасывания мин заграждения», как по заводским документам называлось это устройство минирования.

Устройство представляло собой две слегка вогнутые металлические платформы, крепившиеся по обеим сторонам рубки (современные специалисты предпочитают более точный конструктивный термин – ограждение боевой рубки, хотя в годы Первой мировой войны говорилось именно о рубке с указанием, в случае необходимости, о кожухе, окружающем рубку). На платформах располагались по четыре мины заграждения, которые сбрасывались в воду по выступающим с бортов решеткам, которые назывались кринолинами. Устройство минирования хорошо видно на фотографиях «Барса», сделанных после ремонта зимой 1915 – 1916 годов. Оно указано

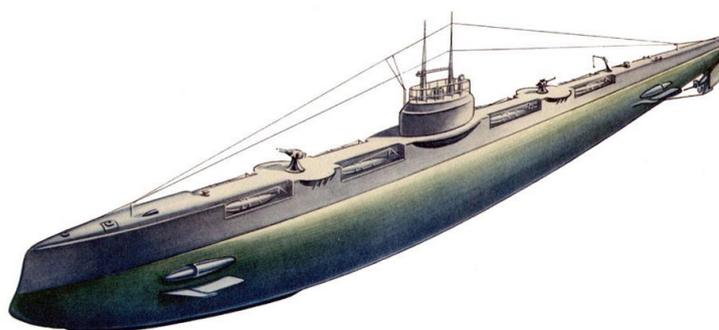


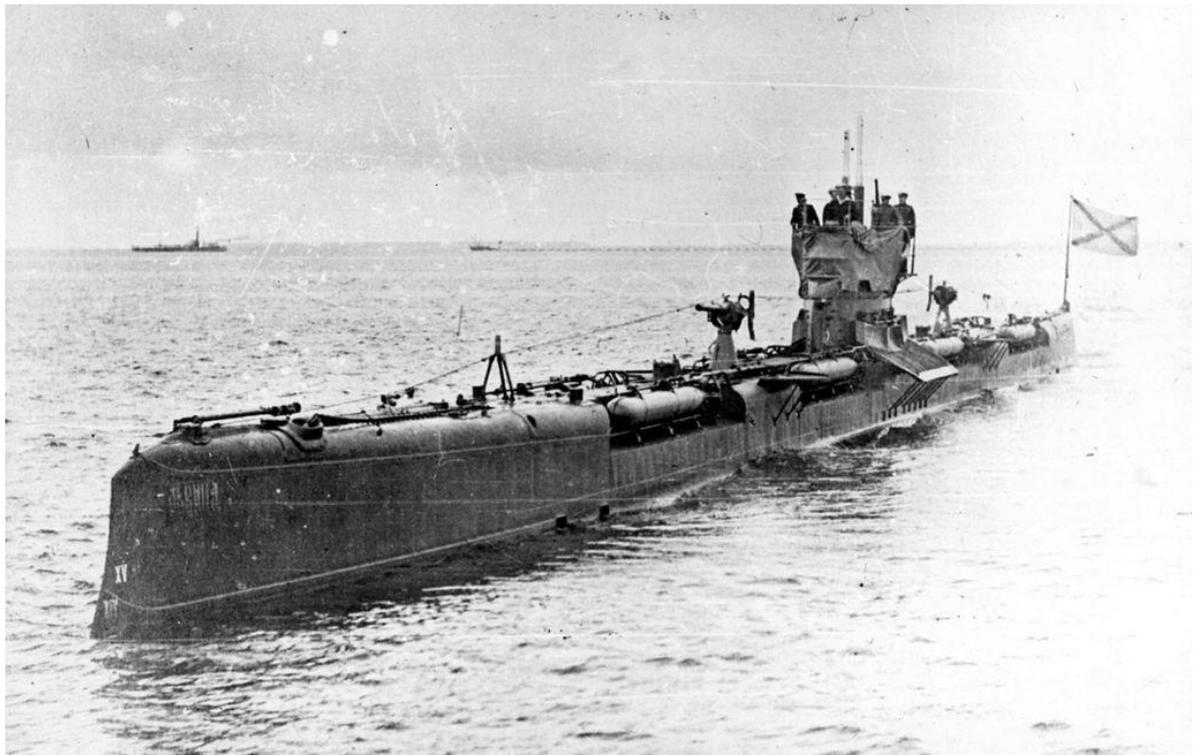
в ответе на запросный лист Статистического отдела Морского Генштаба. Установка устройства минирования вызвала необходимость сдвинуть рубочный трап со штатного места возле середины рубки к кромке ее кормовой части. На «Гепарде» устройство минирования так и не было поставлено, хотя такое намерение имелось в ноябре 1915 года, когда подводная лодка ставилась в ремонт. В упоминавшемся выше ответе на запросный лист, командир «Гепарда» по состоянию на март 1916 г. сообщил: «мин заграждения нет». Рубочный трап остался на штатном месте, что хорошо видно на фотографии «Гепарда», сделанной после ремонта 1915-1916 годов – телеграмму об окончании ремонта из Ревеля в Петроград контр-адмирал Левицкий, командовавший Балтийском отрядом подводного плавания, дал 5 мая 1916 года. На видеозаписи затонувшей лодки хорошо видно, что рубочный трап установлен именно на самой кромке кормовой части рубки. Точно так, как на фотографии всплывающего «Барса», сделанной летом 1916 года. На некоторых кадрах видеозаписи видно и само устройство минирования, вернее его отдельные детали: кринолин с бортовым креплением, решетка крепления минной платформы. Таким образом, подводная лодка с устройством минирования не может быть «Гепардом», следовательно, это – «Барс».

Есть еще одно конструктивное отличие «Барса» от всех других подводных лодок этого типа, не проявившееся в документах, но выявившееся при просмотре фотографии его и других подводных лодок. Речь идет о носовом орудии «Барса», чей снимок с такой подписью помещен в «Морском сборнике» № 2—3 за 1918 год. По проекту, автором которого был известный русский

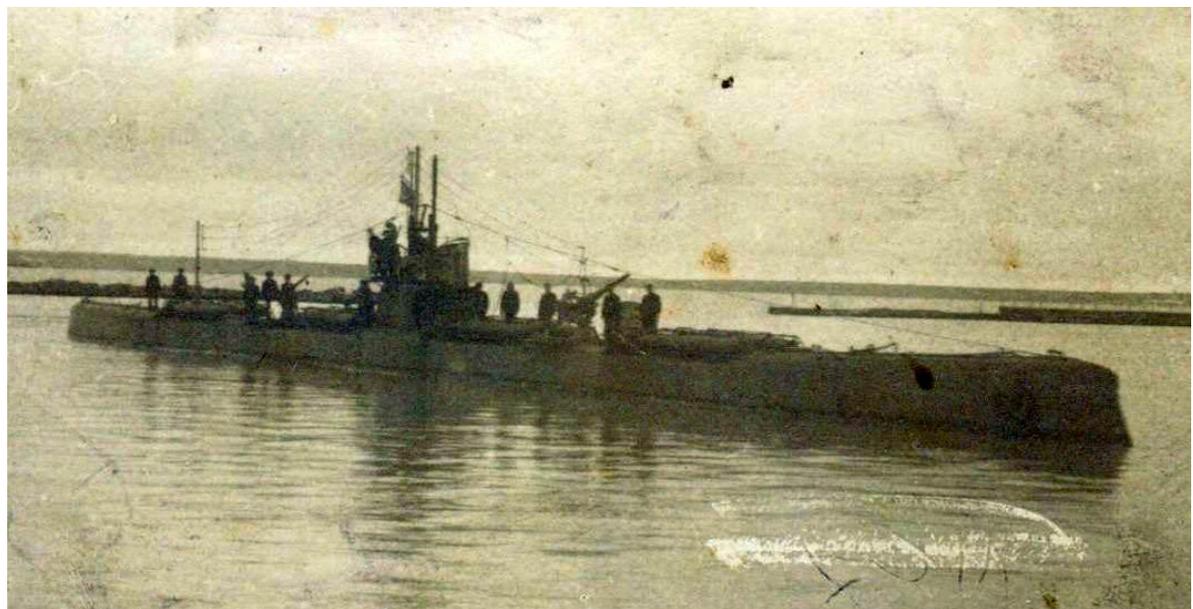
кораблестроитель И.Г.Бубнов, подводные лодки тип «Барс» не имели артиллерийского вооружения. Главным оружием считалось минное, которое было представлено двенадцатью торпедными аппаратами: четырьмя трубчатыми – в носу и корме и восемью наружными решетчатыми аппаратами конструкции С.К. Дзевецкого. Однако уже после первой кампании 1915 года вооружение подводных лодок артиллерией было отнесено к ряду *«главнейших из желательных изменений и нововведений»*. В указанном выше ответе на запросный лист Статистического отделения МГШ командир «Барса», которым с декабря 1915 года был старший лейтенант Н.Н. Ильинский, сообщал, что по состоянию на март 1916 года артиллерийское вооружение подводной лодки составляют два орудия калибра 57 мм, одно 37-мм орудие и пулемет. Такое же артиллерийское вооружение было на «Львице» и «Гепарде», но дополнительно указывалось, что 57-мм орудия имеют длину 40 калибров. Фотографии этих орудий с характерным плечевым упором для горизонтальной наводки не оставляют сомнения, что это – орудия системы Готchkиса. На фотографиях «Барса» носовое орудие выглядит иначе, чем его же кормовое, а также орудия на других подводных лодках этого типа. Длина ствола - больше сорока калибров, тумба орудия более массивная, отсутствует плечевой упор и имеется оптическая трубка наведения. Судя по фотографиям и чертежам палубных артиллерийских установок Российского флота, это – также пушка Готchkиса, но длиной 50 калибров. Это подтверждают относительные замеры длин стволов на фотографии всплывающего «Барса», где носовое и кормовое орудия практически находятся в одной плоскости. Именно это орудие хорошо видно на затонувшей подводной лодке. И поскольку такого не было на других, в частности, ни на «Львице», ни на «Гепарде», это лишний раз подтверждает, что найденная шведами на дне Балтийского моря русская подводная лодка – «Барс».

В письме российскому послу шведский адмирал полагал, что без спуска человека на лодку ее точная идентификация невозможна. И поначалу все усилия были направлены на то, чтобы такое обследование организовать. Но, оказалось, что в нынешних условиях это не под силу ни Российской академии наук, располагающей подводными обитаемыми аппаратами, ни Военно-морскому флоту...

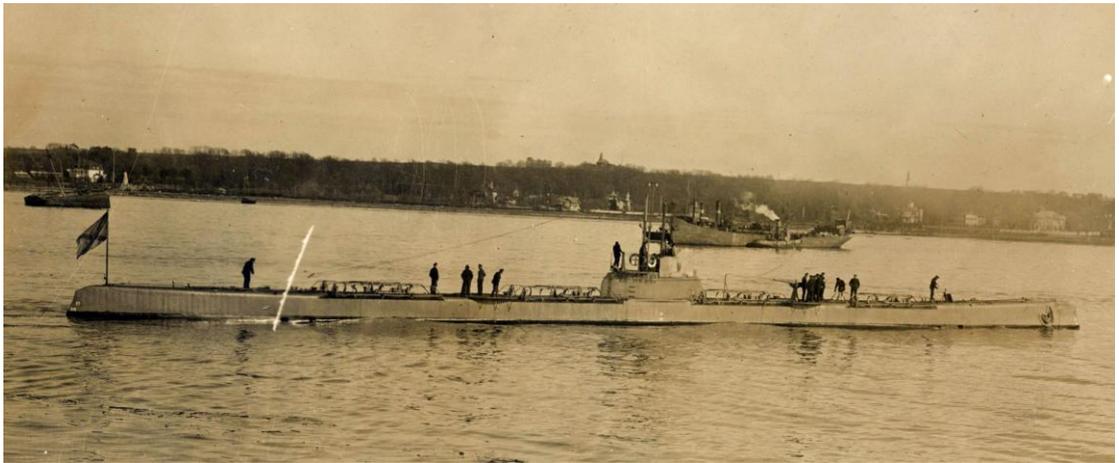




**Подводная лодка «Львица» со стороны левого борта.
1915 год.**



**Подводная лодка «Львица» со стороны правого борта.
1915 год.**



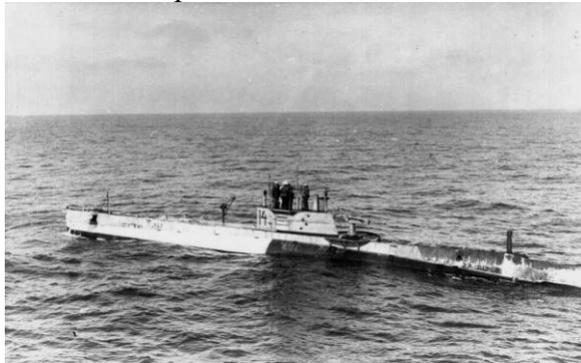
**Подводная лодка «Львица».
Гельсингфорс. 1916 год.**



**Подводная лодка «Львица». Пасхальный праздник.
1917 год.**

Подводная лодка А-3

Подводная лодка тип АГ (Американский Голланд) строилась американской фирмой «Electric Boat & Co» на судовой верфи «Barnet Yrd» в Ванкувере (Канада) по заказу Великобритании. Перекуплена Россией и в виде отдельных секций перевезена из США во Владивосток, а затем по железной дороге доставлена в Николаев на завод «Наваль».



В августе 1917 года зачислена в списки российского флота как подводная лодка АГ-25, перезаложена 11 июля 1921 года в Николаеве на заводе «Россуд». 5 апреля 1922 года подводная лодка спущена на воду. 26 мая 1922 года АГ-25 вошла в состав Морских Сил Черного моря. 23 марта 1923 года подводная лодка получила наименование «Марксист». В 1925 и 1929 годах «Марксист» совершила поход в Турцию. В 1934-1935 г.г. подводная лодка прошла капитальный ремонт и модернизацию. 15 сентября 1934 года

подводная лодка получила наименование А-3.

22 июня 1941 года А-3 находилась в составе 6-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. За время Великой Отечественной войны подводная лодка А-3 совершила двадцать Боевых походов.

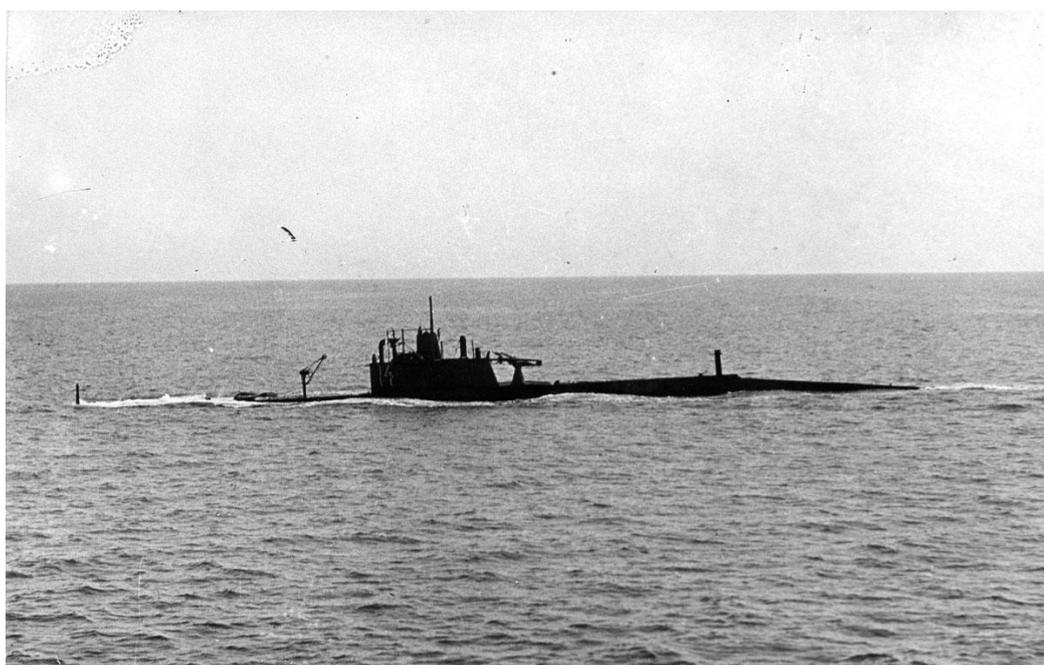
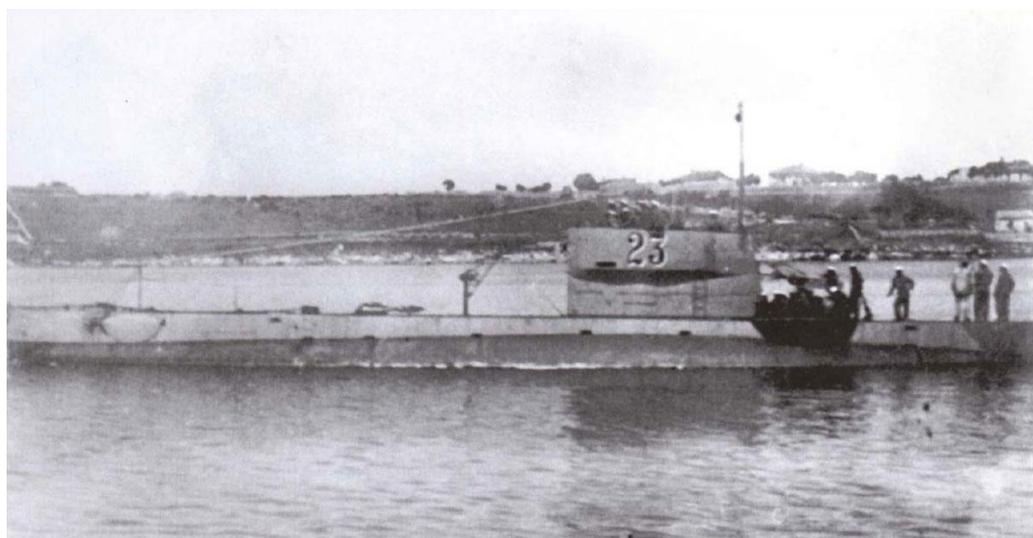
Вечером 22 октября 1943 года А-3 вышла в свой последний Боевой поход. Вечером 28 октября с подводной лодкой состоялся последний сеанс радиосвязи. Командир А-3 докладывал, что обнаружил транспорт в охранении эсминца, но из-за штормовой погоды не атаковал. Больше на связь А-3 не выходила, в базу не вернулась. Вероятно, подводная лодка погибла на одной из плавающих мин 28 октября – 3 ноября 1943 года.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное место, дата и причина гибели достоверно не установлены.

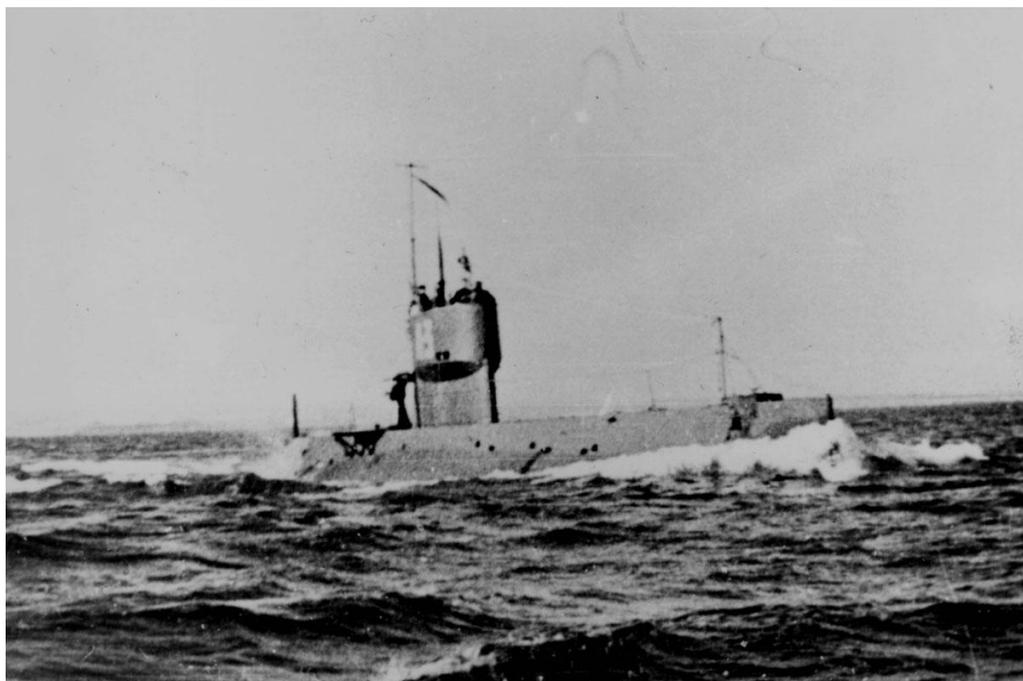
Тактико – Технические Данные подводной лодки А-3:

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

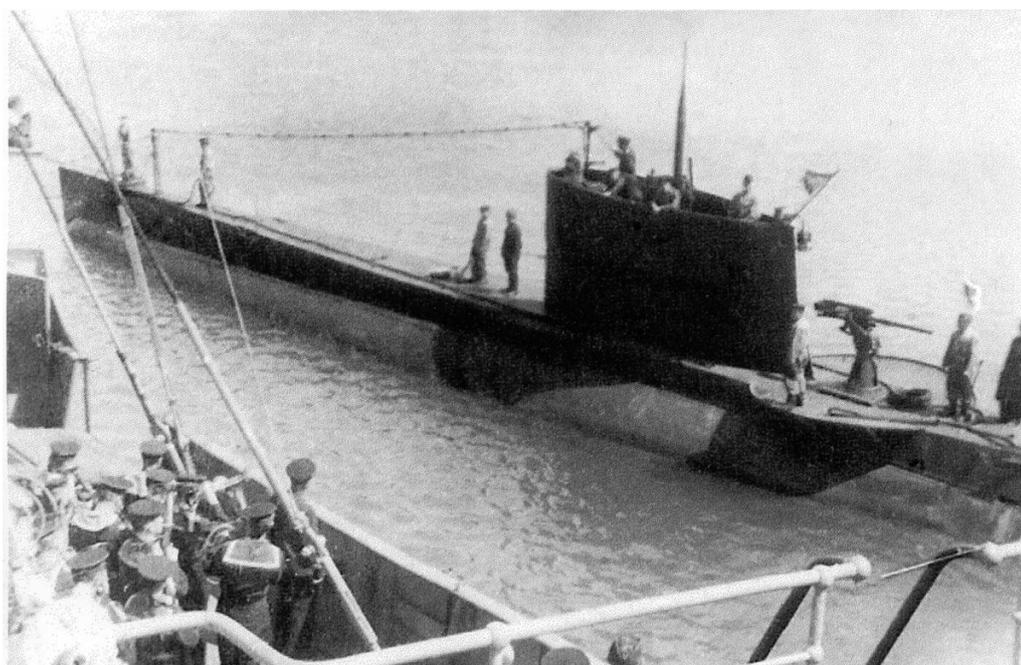




**Подводная лодка «Марксист».
(бывшая АГ-25 и будущая А-3)**



Подводная лодка А-3 в полигоне Боевой Подготовки.



**Подводная лодка А-3 возвращается из Боевого похода.
6 июня 1942 года.**

Подводная лодка К-3



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

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе Учебной бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. За время Великой Отечественной войны подводная лодка К-3 совершила девять Боевых походов, уничтожила два больших охотника, один норвежский транспорт, повредила один германский транспорт.

В свой последний Боевой поход К-3 вышла в ночь на 14 марта 1943 года. В дальнейшем на связь К-3 не выходила и в назначенное время в базу не вернулась.

По немецким данным утром 17 марта безуспешной атаке подводной лодки подвергся конвой противника. Корабли эскорта наблюдали следы пяти торпед и контратаковали подводную лодку, сбросив несколько глубинных бомб. Через четыре дня, вечером 21 марта западнее района первой атаки безуспешной атаке подводной лодки подвергся конвой в составе трех транспортов под эскортом охотников 11-й флотилии Uj1102, Uj1106 и Uj1111. Корабли контратаковали подводную лодку, сбросив сто глубинных бомб. В результате они наблюдали признаки гибели подводной лодки – масляное пятно, пузыри воздуха, деревянные обломки. Большинство источников как причину гибели К-3 называют эту контратаку, но утром 28 марта германский конвой наблюдал след трех торпед, а затем сторожевики V5903 и V6103 произвели бомбометание серией из девятнадцати глубинных бомб. Если германские сторожевики не бомбили ложную цель, то К-3 погибла на одной из мин заграждений «Ursula» или NW10 в районе Порсангер - фьорда. На подводной лодке К-3 погибло 68 подводников.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки К-3

Водоизмещение: надводное/подводное – 1 490/2 104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина – 7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1 200 л.с. Вооружение: два 100-мм орудия Б-24ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная - 80/100 метров. Команда: 67 подводников.





Подводная лодка К-3. 20 октября 1942 года.



Подводная лодка К-3 до войны на Балтике.

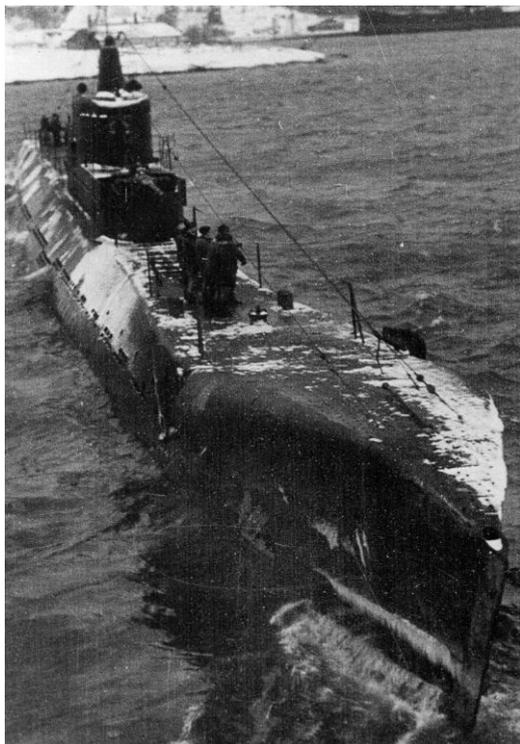


**Учебные стрельбы К-3.
23 октября 1942 года**



Подводная лодка К-3. Конец 1941 - начало 1942 гг.

Подводная лодка К-23



Подводная лодка XIV серии тип «К» («Крейсерская») заложена 5 февраля 1938 года на заводе №196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде. 28 апреля 1939 года подводная лодка спущена на воду и 25 октября 1940 года К-23 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны К-23 встретила на переходе с Балтики на Север по Беломоро-Балтийскому каналу на пути из Повенца в Беломорск. 12 июля 1941 года К-23 завершила переход в Архангельск. 17 сентября 1941 года подводная лодка зачислена в состав Северного флота. После завершения курса Боевой подготовки в Белом море, К-23 перешла в Полярное, и вошла в состав 1-го Дивизиона подводных лодок СФ. За время Великой Отечественной войны подводная лодка К-23 совершила пять Боевых походов, две торпедные атаки, три минные постановки.

В свой последний Боевой поход К-23 вышла 29 апреля 1942 года. 12 мая 1942 года К-23 атаковала конвой противника в составе двух транспортов в охранении сторожевых кораблей V-6106, V-6107, V-6108 и охотников за подводными лодками Uj-1101, Uj-1109 и Uj-1110. Торпеды в цель не попали, одна из них шла по поверхности

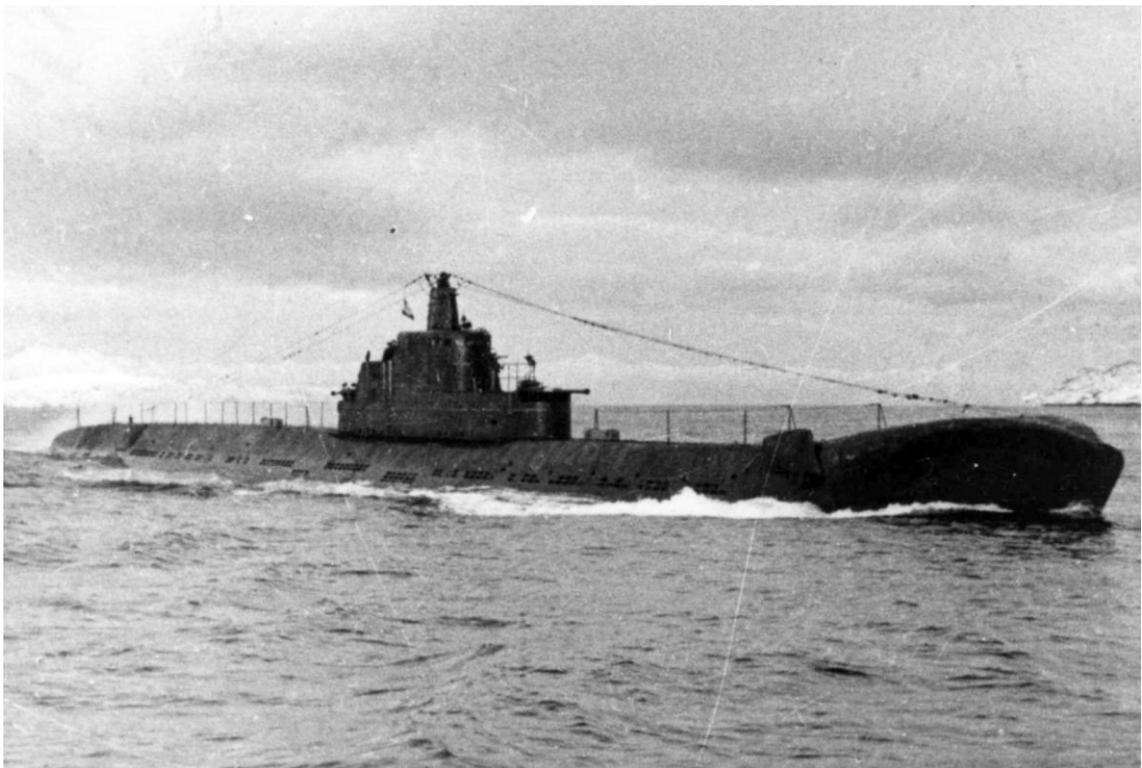
и в конце дистанции всплыла. Корабли застопорили ход и приступили к подъему торпеды из воды. К-23 неожиданно поднялась на поверхность и открыла безрезультатный артиллерийский огонь по кораблям эскорта конвоя, на что те так же ответили огнем из 88-мм орудий, выпустив в общей сложности более двухсот снарядов. Подводная лодка получила попадания и попыталась уйти, но подверглась атаке самолета Ju-88, погрузилась. Uj-1101, Uj-1109 и Uj-1110 начали поиск и преследование подводной лодки, которое длилось более трех часов. Подводная лодка донесла по радио, что в результате торпедной атаки потоплен транспорт, а в ходе артиллерийского боя - два сторожевых корабля противника, К-23 имеет повреждения и нуждается в немедленной помощи. Командование дало «Добро!» на возвращение, однако К-23 на базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погиб 71 подводник.

На начало 2018 года данных об обнаружении остова подводной лодки нет.

Тактико-Технические Данные подводной лодки К-23

Водоизмещение: надводное/подводное – 1 490/2 104 тонны. Главные размерения: длина – 97.7 метра, ширина – 7.4 метра, средняя осадка – 4.4 метра. Скорость: надводная/подводная – 22.5/10.2 узла. Силовая установка: два дизеля 9ДКР по 4 200 л.с., дизель-генератор 38К8 800 л.с., два электродвигателя ПГ11 по 1 200 л.с. Вооружение: два 100-мм орудия Б-24ПЛ, два 45-мм орудия 21К, два 7.62 пулемета, шесть носовых и четыре кормовых 533-мм торпедных аппарата (24 торпеды, 20 мин заграждения). Глубина погружения: рабочая/предельная - 80/100 метров. Команда: 67 подводников.





Подводная лодка К-23

Подводная лодка Л-6 («Карбонарий»)



Подводный минный заградитель II серии тип «Л» заложен 15 апреля 1930 года под стапельным номером 203/33 на заводе №-198 в Николаеве под наименованием «Карбонарий». 3 ноября 1932 года подводная лодка спущена на воду. 15 сентября 1934 года подводной лодке присвоили обозначение «Л-6», но старое название продолжали употреблять. 9 мая 1935 года Л-6 вступила в строй, и, 11 мая вошла в состав Морских Сил Черного моря. В конце декабря 1938 года Л-6 стала на капитальный ремонт и модернизацию на заводе №-201 (Севморзавод) в Севастополе, где встретила начало Великой Отечественной войны. Подводная лодка находилась в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. За время Великой Отечественной войны подводная лодка Л-6 совершила двенадцать Боевых походов.

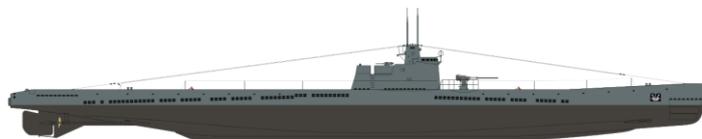
В свой последний Боевой поход в район юго-западнее мыса Тарханкут подводная лодка вышла 11 апреля. По плану 14 апреля Л-6 должна была доложить о прибытии в указанный район, но этого не сделала. На связь она не выходила и в базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибло 55 подводников.

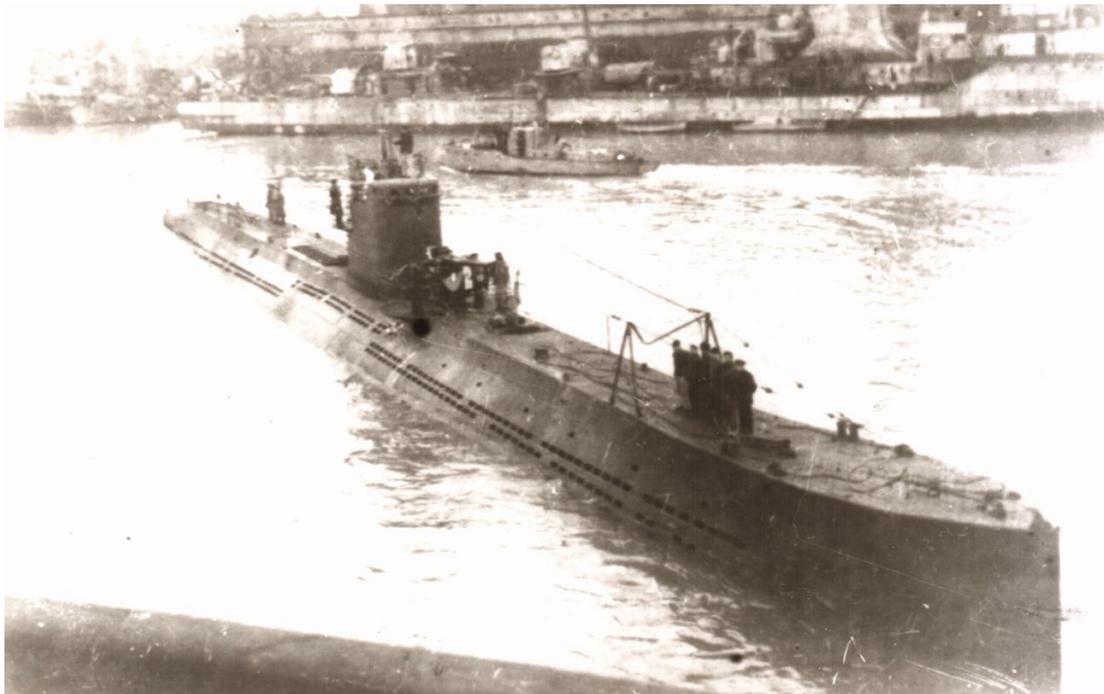
По одной из версий, вечером 16 апреля Л-6 при попытке атаковать немецкий конвой (входили суда «Lola», «Kassa» и «Tissa») была контратакована и повреждена глубинными бомбами противолодочного корабля Uj115. Л-6 вынуждена была всплыть. Немецкие гидросамолеты Bv138, просматривающие район атаки, обнаружили, атаковали и потопили поврежденную подводную лодку. По другой версии, днем 18 апреля Л-6 атаковала конвой в составе румынских транспортов «Alba Ulia» и «Danabiys» под охраной эсминца «Marashti», канонерки «Gikylesky», охотника Uj104 и моторного тральщика R216. Обнаружив след торпеды, канонерская лодка произвела бомбометание в предполагаемом месте нахождения Л-6. Следом за «Gikylesky», подводную лодку атаковал противолодочный корабль Uj104. После сброса глубинных бомб на поверхности воды появились признаки гибели подводной лодки. По третьей версии, 21 апреля Л-6 была потоплена глубинными бомбами противолодочного корабля Uj103.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Л-6:

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





Подводная лодка Л-6 Черноморского Флота в Потти. 1943 год.

Подводная лодка Л-16



Подводная лодка (подводный минный заградитель тип «Л» XIII серии) была заложена 5 ноября 1935 года на заводе №-198 в Николаеве в виде отдельных секций была перевезена во Владивосток, на завод №-202 (Дальзавод), где была собрана. 9 июля 1936 года спущена на воду, 9 декабря 1938 года вступила в строй. В июле 1938 года подводную лодку предполагалось назвать «Блюхеровец».

22 июня 1941 года подводная лодка находилась в составе 3-го отдельного дивизиона подводных лодок в Петропавловске-Камчатском.

В 1942 году вместе с Л-15 была выбрана для усиления Северного флота и 24 сентября отправилась в переход из Петропавловска-Камчатского через Панамский канал в Полярный. 25 сентября 1942 года в 8.25 Л-16 вышла совместно с Л-15 в поход для перебазирования на Северный флот.

29 сентября 1942 года подводные лодки пересекли 180-й меридиан и вошли в Западное полушарие. Американский сторожевик встретил подводные лодки у о. Уналашка. 1 октября 1942 года в 15.40 Л-15 и Л-16 ошвартовались у пирса военно-морской базы США Датч-Харбор. 5 октября 1942 года в 8.00 подводные лодки вышли из порта Датч-Харбор. 11 октября 1942 года в 11.00 Л-16 на подходах к Панамскому каналу была торпедирована.

Ввиду того, что переход проходил через районы военных действий, подводные лодки несли на корме громадные крейсерские флаги, чтобы не быть торпедированы американской или японской подводными лодками. Л-15 и Л-16 следовали без охраны в надводном положении со скоростью 11-12 узлов. Л-16 шла головной. В ночь с 11 на 12 октября 1942 года на переходе Датч Харбор – Сан-Франциско Л-16 была атакована и потоплена неизвестной подводной лодкой. С дифферентом на корму в 45 градусов Л-16 начала быстро погружаться в воду и через 25-30 секунд исчезла с поверхности океана. Сигнальщики Л-15 обнаружили два перископа с левого борта, примерно на расстоянии одной мили, артиллеристы успели выпустить по нему пять снарядов из 45-мм орудия, а радисты успели поймать последнюю радиogramму с Л-16: «Погибаем от ...». На этом передача оборвалась. На подводной лодке Л-16 погибли 56 подводников.

Из воспоминаний вахтенного командира Л-15 лейтенанта И. И. Жуйко: В 11.00 с дистанции примерно 7 кабельтовых я поднял бинокль с сеткой для того, чтобы определить расстояние до переднего мателота. Но в окуляре бинокля вместо подводной лодки «Л-16», я увидел огромный столб воды вперемешку с клубами чёрного дыма и листами железа. Не поверив глазам и не поняв, в чём дело, я опустил бинокль и уже невооруженным глазом увидел ту же картину, но только в этот момент почувствовал сильный гидравлический удар о корпус нашей лодки. Через мгновение донесся оглушительный взрыв. Необходимо было уклониться от опасности: Почти машинально я пробил боевую тревогу и дал команду на вертикальный руль: „Право на борт!“. В эти же секунды сквозь прогалины в поредевшем дыму с мостика Л-15 я увидел высоко подымающуюся над водой носовую часть Л-16, которая быстро уходила под воду. Послышался второй взрыв, глухой треск взламываемых переборок. Лодка увлекла и мертвых, и живых на глубину.

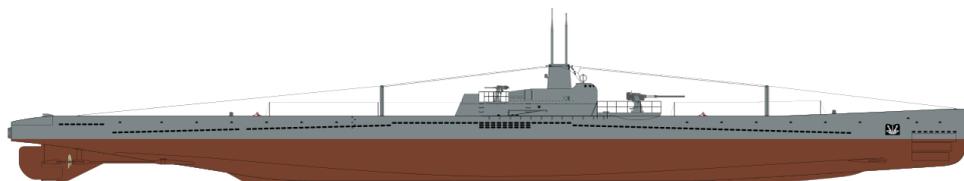
После войны ответственность за потопление Л-16 возложили на командира японской подводной лодки I-25» М. Тагами. Но, есть информация, что он правильно классифицировал цели, так как был извещен своим командованием о маршруте их следования, и не пытался атаковать, но по прибытии в базу доложил об уничтожении американской подводной лодки. Радиостанция в Токио 27 декабря 1942 года на японском, а 28 декабря на английском языке сообщила о потоплении японской подводной лодкой одной из подводных лодок союзников. Судя по времени и месту атаки, это могла быть только Л-16. Но, подводники Л-15 видели два взрыва и след еще одной торпеды, уходящей в океан. Если это действительно так, то известно, что за день до выхода наших подводных лодок из Датч-Харбора, оттуда же вышла американская подводная лодка S-31, приняв полный боекомплект. Вскоре она пришла в Сан-Франциско, причем снова погружала торпедный

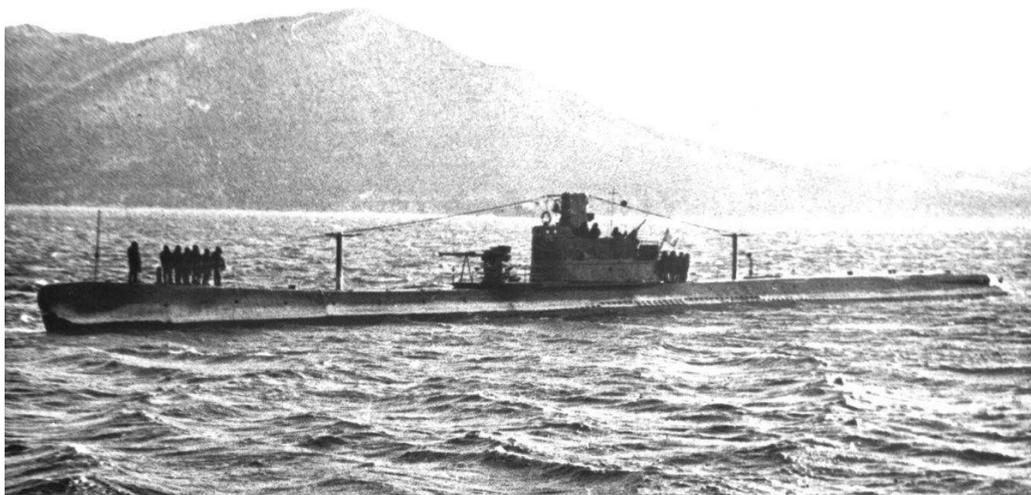
боезапас. Более того, перископы этой подводной лодки были довольно специфическими, и походили на перископы, выглянувшие из воды и обстрелянные артиллеристами Л-15.

30 декабря в своей телеграмме Сталину президент Рузвельт писал: *«выражаю сожаление по поводу потери Вашего корабля с его доблестной командой, и выражаю мою высокую оценку вклада, который вносит в дело союзников так же Ваш доблестный Военно-морской флот в дополнение к героическим победам Вашей Красной Армии».*

Тактико – Технические Данные подводной лодки Л-16:

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





**Подводная лодка Л-16.
Петропавловск-Камчатский. 25 ноября 1942 года.**



Члены команды подводной лодки Л-16 в свободное время.

Подводная лодка Л-23



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

В августе 1941 года Л-23 зачислена в состав 1-го Дивизиона ПЛ ЧФ, и 31 октября вступила в строй. За время Великой Отечественной войны подводная лодка Л-23 совершила двадцать два Боевых похода.

1 января 1944 года Л-23 вышла в свой последний Боевой поход. В ночь на 13 января Л-23 атаковала десантную баржу F372 из состава конвоя, но торпеды прошли мимо цели. Вечером 15 января подводная лодка доложила по радио, что ею был произведен поиск судов противника в районе бухты Ак-Мечеть. После 17 января подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась.

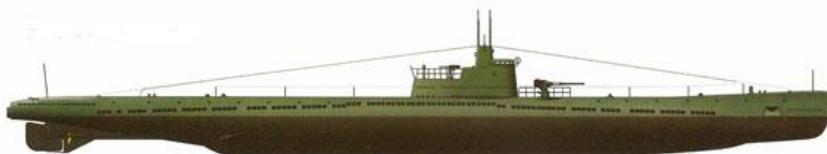
По одной из версии, 17 января 1944 года в 16 милях севернее мыса Тарханкут Л-23 безрезультатно атаковала торпедами противолодочный корабль Uj106, который контратаковал подводную лодку глубинными бомбами и потопил ее. Действительно, в этом районе с 16 января патрулировали охотники Uj103 и Uj106, однако нет данных о том, что они доносили об обнаружении советской подводной лодки. 18 января Uj103 был поврежден советской штурмовой авиацией, и второй охотник был вынужден буксировать его в Севастополь.

По другой версии 18 января в 10 милях юго-восточнее мыса Тарханкут десантная баржа F239 из состава конвоя «Libelli» обнаружила перископ подводной лодки и пошла на таран. На корабле ощутили удар от столкновения, но никаких признаков гибели подводной лодки не было. 26 и 29 января Л-23 не вышла на запланированные сеансы связи. 30 января в 60-80 милях юго-западнее Туапсе германский патрульный гидросамолет из состава SAGr125 атаковал и, по мнению экипажа, потопил подводную лодку. Маршрут возвращения подводной лодки должен был проходить несколько южнее места атаки самолета. На Л-23 погибло 56 подводников.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Л-23:

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

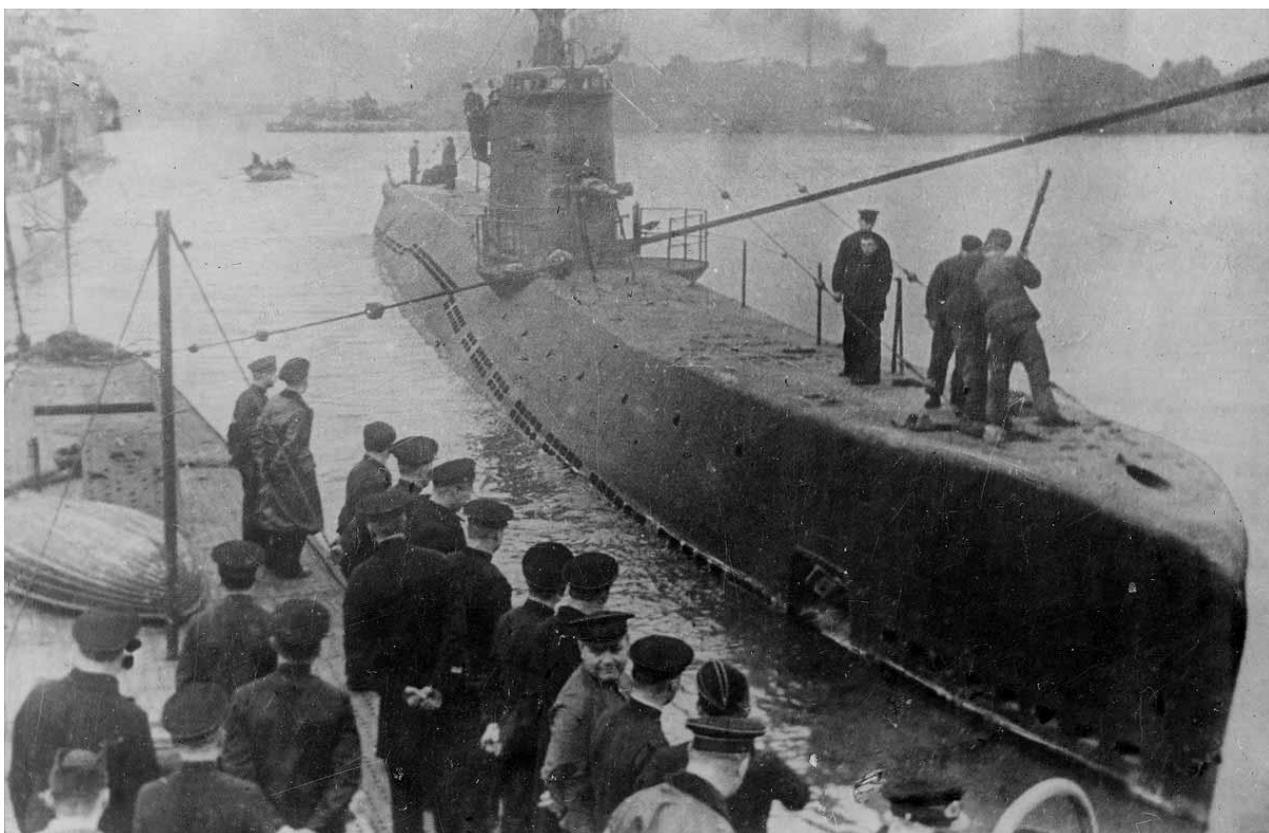




Подводная лодка Л-23.



Подводная лодка Л-23 возвращается из 18-го Боевого похода.



**Завершение второго Боевого похода подводной лодкой Л-23.
Поти. 28 января 1942 года.**

Подводная лодка Л-24



Подводная лодка (подводный минный заградитель) тип «Л» («Ленинец») серии XIII-бис заложена под стапельным номером 354 на заводе №-198 в Николаеве 20 октября 1938 года. 17 декабря 1940 года подводная лодка спущена на воду.

Начало Великой Отечественной войны Л-24 встретила на заводе. 12 мая 1942 года Л-24 вошла в состав Черноморского флота. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка Л-24 совершила восемь Боевых походов, четыре транспортных рейса, две минных постановки,

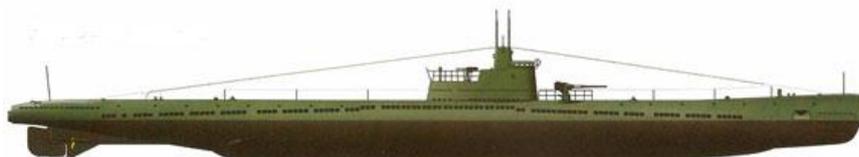
одну торпедную атаку, повредила один транспорт.

12 декабря 1942 года Л-24 вышла на минную постановку в район мыса Калиакра, но обратно не вернулась. Вероятно, Л-24 подорвалась на одной из мин румынского заграждения S15.

На Л-24 погибло 56 подводников.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Л-24:

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



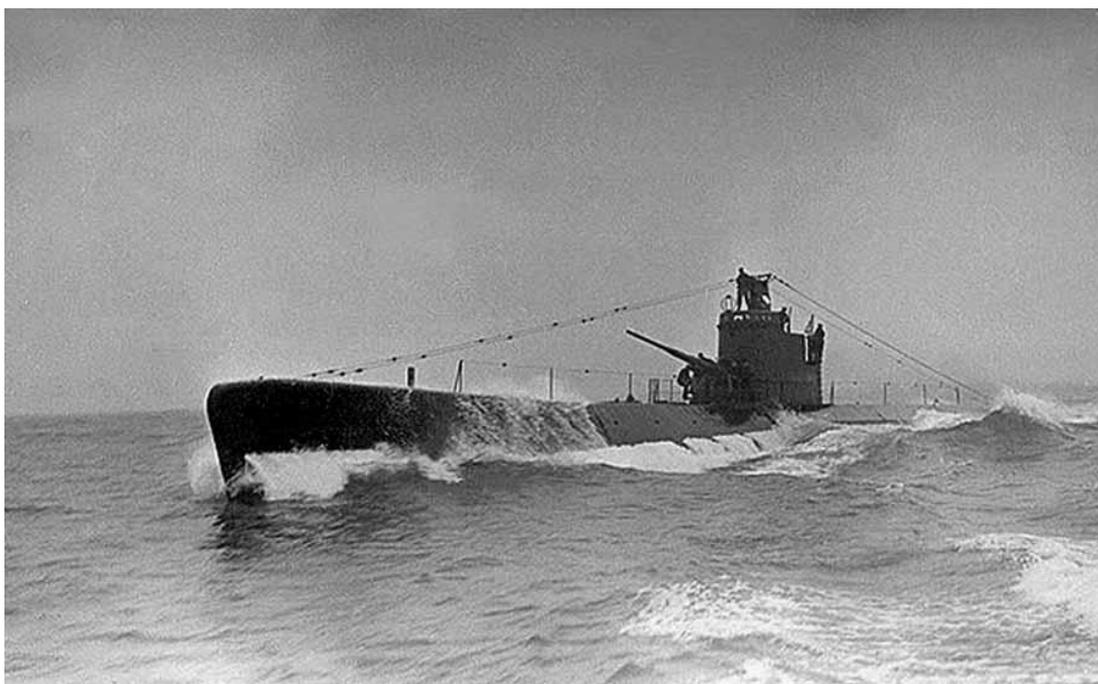
Подводная лодка Л-24 с разрушениями корпуса, характерными от подрыва на mine, была найдена в 1988 году на глубине 60 метров.

18-19 июля 2008 года болгарскими дайверами была организована подводная экспедиция «Black sea technical diving» по обследованию подводной лодки Л-24. По описанию дайверов подводная лодка Л-24 лежит на ровном киле курсом 290 градусов без повреждений и с задраенными люками. Корма подводной лодки повреждена от подрыва на mine. По характерным конструктивным деталям и по маркировке на затворе 100-мм орудия: Б-24-06-9 идентифицировали подводную лодку: Л-24. В подводной лодке оказалось большое количество топлива, внутри боевой рубки обнаружены следы пожара и большое количество нефтепродуктов. Удалось установить, что в Центральном Посту был очень сильный пожар, на переборках отчетливо видны потеки расплавленного металла, большое количество сажи, нефтепродуктов. При последнем погружении был обнаружен машинный телеграф с командами: «Левая машина «Стоп!», «Правая машина «Малый вперед!», что дало установить обстоятельства гибели подводной лодки Л-24 - подводный минный заградитель погиб от объемного взрыва и пожара в 3 и 4 отсеках, как последствия подрыва на mine.

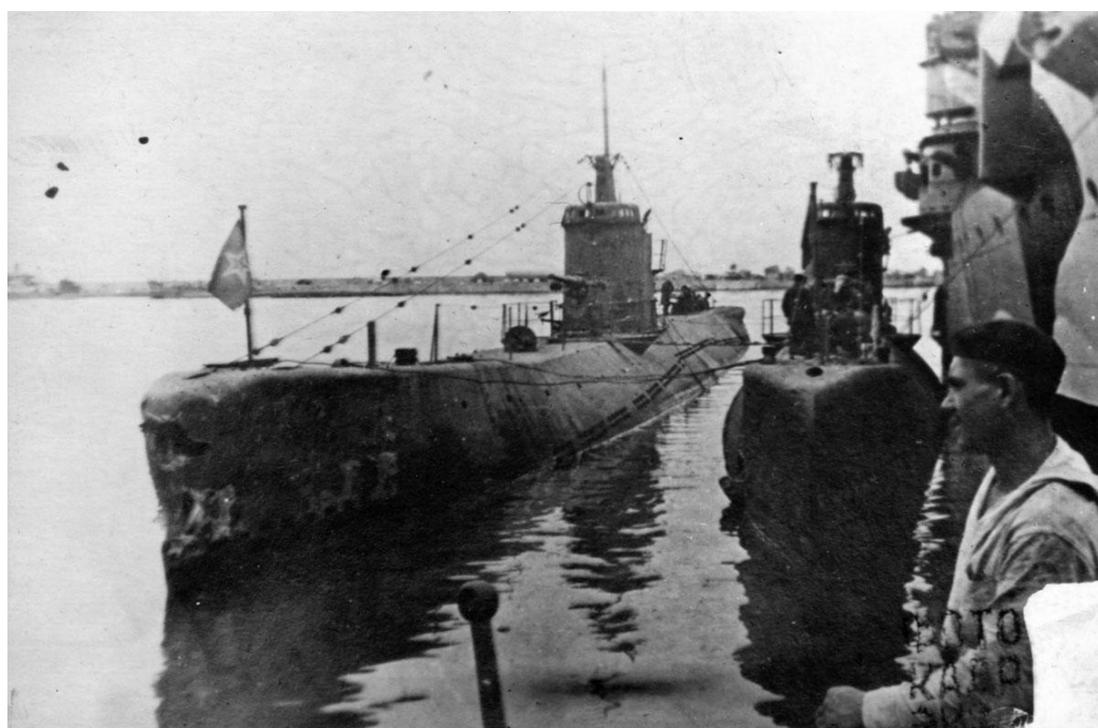
В последний день обследования при помощи лебедки дайверам удалось приоткрыть входной люк на 45 градусов. Вместе с топливом в приоткрытый люк выскочил аварийный буй. Буй был оранжевый, но краску разъела соленая вода. Буй изготовлен из брезентовой оболочки, набитой пробковой крошкой, как он оказался между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

На погибшей подводной лодке Л-24 была установлена мемориальная табличка с надписью «*В памет на 57 членниа экипаж на подводница Л-24 завинаги останали тук през декември 1942 г.*» и именами подводников Л-24, возложен венок.

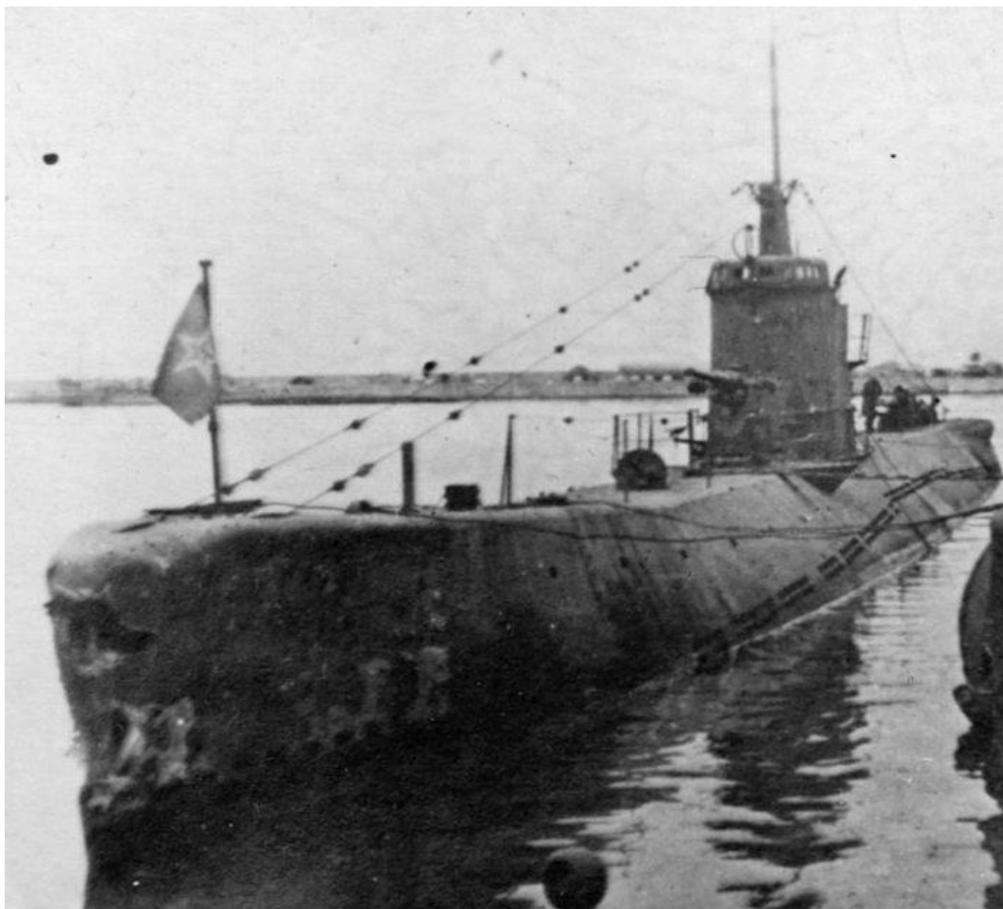




Подводная лодка Л-24 на выходе в море.



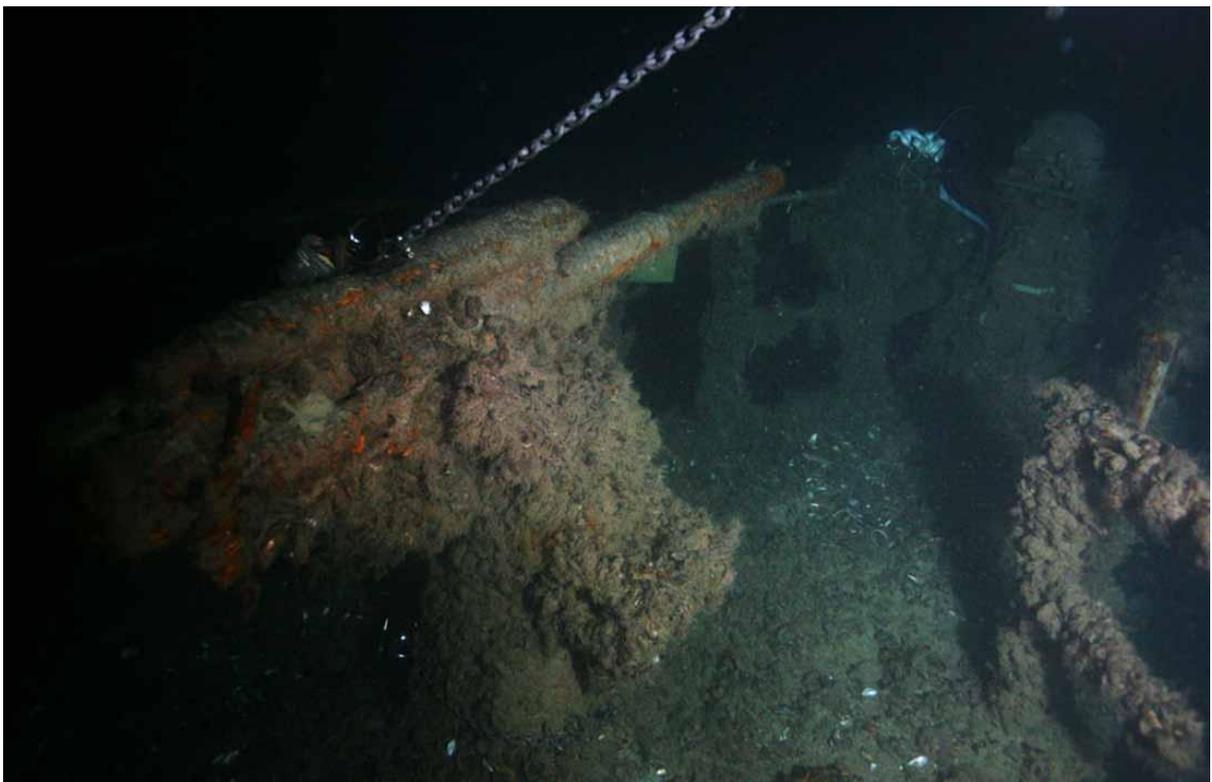
Подводные лодки Л-24 (слева) и Л-23. Лето 1942 года. Видны повреждения, полученные подводной лодкой в Новороссийске 3 июля 1942 года.



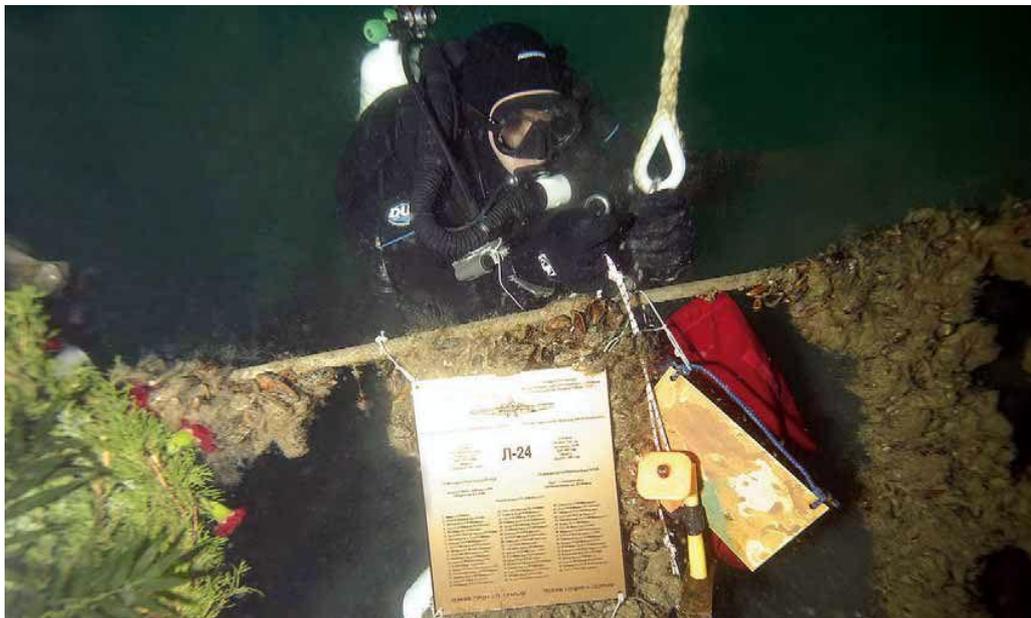
Подводная лодка Л-24 с поврежденной носовой оконечностью.



Артиллерийский расчет Л-24.



Фрагменты подводной лодки Л-24 на грунте.



Мемориальная табличка установлена на корпусе Л-24.



Аварийный буй подводной лодки Л-24 всплыл на поверхность на через 67 лет после гибели ПЛ.

Подводная лодка М-31

Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 31 августа 1938 года под стапельным номером 258 на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком. В феврале 1940 года подводная лодка была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где 25 февраля была спущена на воду. 31 октября 1940 года подводная лодка вступила в строй и 7 ноября 1940 года вошла в состав Черноморского флота.



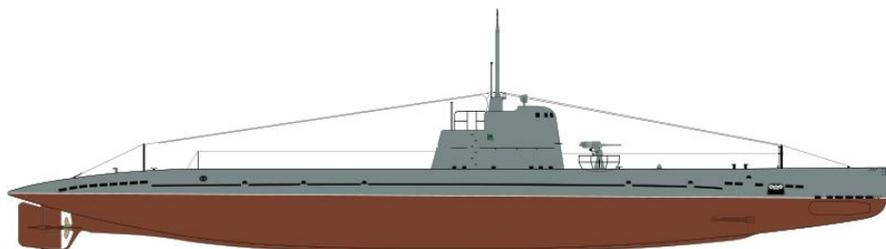
22 июня 1941 года подводная лодка входила в состав 7-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка М-31 совершила пятнадцать Боевых походов.

В последний Боевой поход М-31 вышла вечером 14 декабря 1942 года. На связь подводная лодка не выходила и в базу не вернулась. По данным противника в 21.52 17 декабря в бухте Жебрияны речной катер-тральщик FR2 из состава эскорта конвоя обнаружил советскую подводную лодку в надводном положении и заставил ее погрузиться. Подошедший большой охотник Uj116 и катера-тральщики установили контакт с неподвижно стоящей на небольшой глубине подводной лодкой и сбросили три десятка глубинных бомб, после чего на поверхности воды появились масляные пятна. К полуночи катера FR7, FR8 и тральщик R30 с помощью лотов обнаружили корпус подводной лодки. После бомбардировки противник наблюдал признаки гибели подводной лодки – всплывшие обломки и различные предметы. На М-31 погиб 21 подводник.

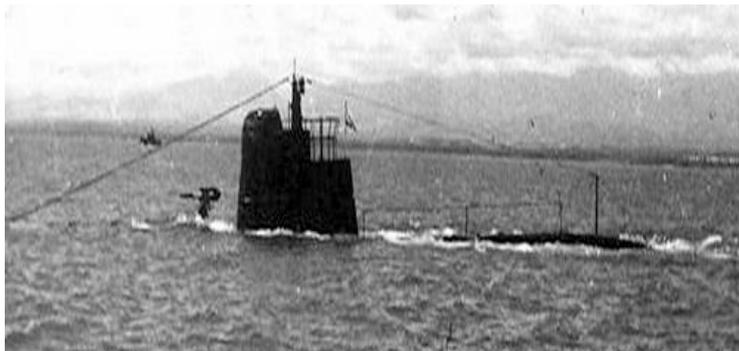
На начало 2018 года данных об обнаружении подводной лодки в районе Жебриянской бухты нет. считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-31:

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



Подводная лодка М-33



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 31 августа 1938 года на заводе «Красное Сормово» в Горьком под строительным номером 260. 23 июня 1940 года подводная лодка спущена на воду. В декабре 1940 года была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, где вступила в строй и 19 января 1941 года вошла в состав Черноморского флота.

Начало Великой Отечественной войны М-33 встретила в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка М-33 совершила четырнадцать Боевых походов

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

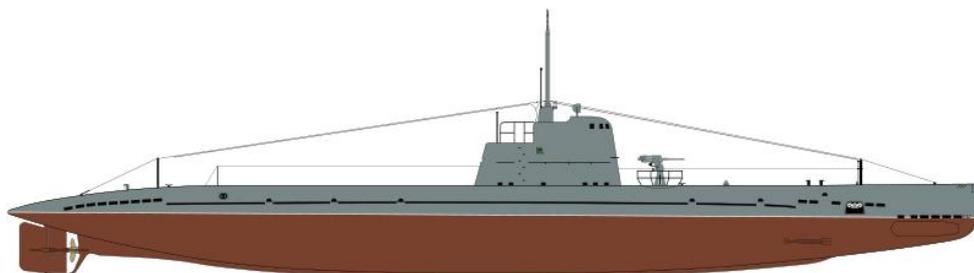
P.S. В июле 1951 года при проведении подготовительных работ по подъему подводной лодки М-60, погибшей в 7 милях к югу от мыса Большой Фонтан, в 150 метрах от нее была обнаружена еще одна погибшая подводная лодка. Так как подготовительные работы по подъему первой подводной лодки были завершены, решено было поднять и вторую.

Ею оказалась М-33. Подводная лодка лежала на глубине 27 метров и имела повреждения в районах I, III и IV отсеков. В ходе осмотра подводной лодки никаких документов, способных пролить свет на причины гибели М-33, найдено не было, но по ряду косвенных признаков картина гибели подводной лодки была восстановлена. Так как на М-33 нашли большое количество неизрасходованных продуктов, был сделан вывод, что подводная лодка погибла в первой половине срока нахождения на позиции.

Взрыв мины произошел в 20.26 в районе I отсека в 5-6 метрах от прочного корпуса, когда М-33 в подводном положении (глубина 9 метров) совершала переход из района патрулирования в район зарядки батарей. Сразу после взрыва на подводной лодке была предпринята попытка всплыть в надводное положение на полном ходу путем продувания цистерн главного балласта и перекладки горизонтальных рулей на всплытие, но носовая цистерна главного балласта и цистерна плавучести потеряли герметичность. Подводная лодка несколько продвинулась вперед и упала на грунт, оказавшись на второй линии мин. I отсек подводной лодки был затоплен достаточно быстро, поэтому борьбы за живучесть там не велось, и личный состав перешел во II отсек. Ситуация осложнялась тем, что аккумуляторная батарея имела низкую плотность, а во II отсеке, возможно, вообще была повреждена. Не хватало воздуха высокого давления. Экипаж М-33 готовился к повторному всплытию. Шесть человек находились в VI отсеке у кормового входного люка, один встал к станции аварийного продувания главного балласта, радист находился в радиорубке, остальные, вероятно, в боевой рубке и III отсеке. Верхний рубочный люк был отдраен, но за счет забортного давления сохранял герметичность. Около 00.47 механик продул балласт, и М-33 с дифферентом на нос начала всплывать. В этот момент в районе переборки между III и IV отсеками взорвалась еще одна мина. В результате, оба отсека и боевая рубка оказались моментально заполнены водой, и все, кто там находились, погибли. М-33 снова упала на грунт. Оставшиеся в живых в VI отсеке предприняли попытку выйти из затонувшей подводной лодки – был опущен тубус, приготовлен буй, у всех имелись приборы ИСА-М. Но открыть входной люк подводники так и не смогли и умерли от недостатка кислорода. В 1951 году останки 16 найденных в ходе подъемных работ подводников похоронены в Одессе.

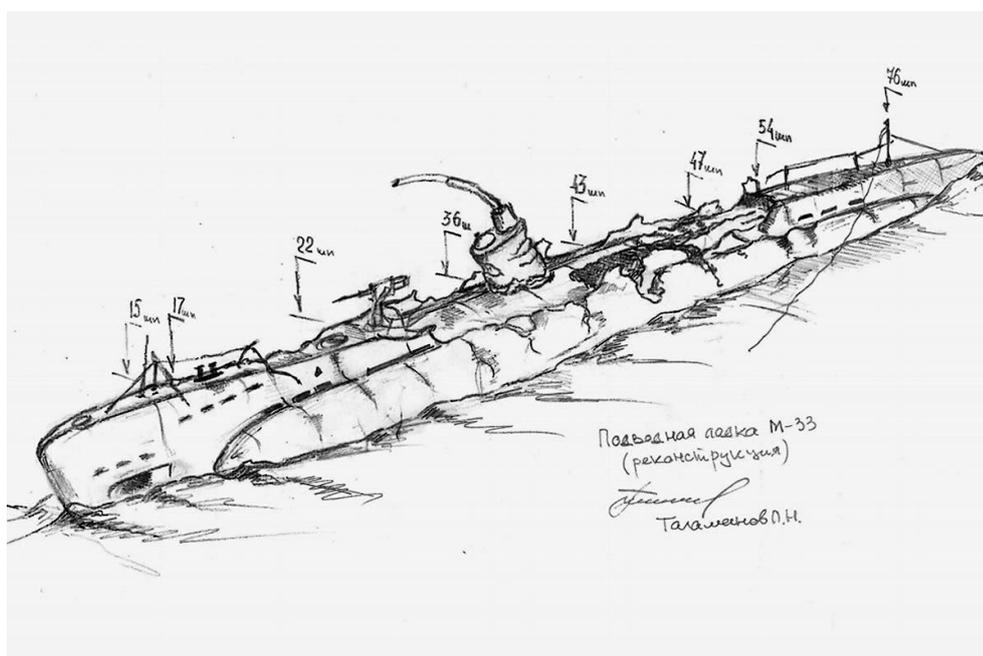
**Тактико – Технические Данные
подводной лодки М-33:**

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

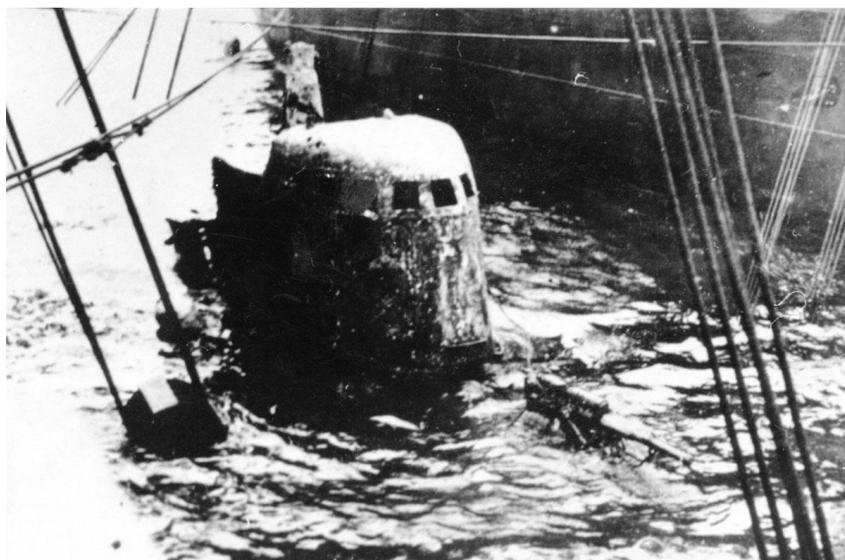




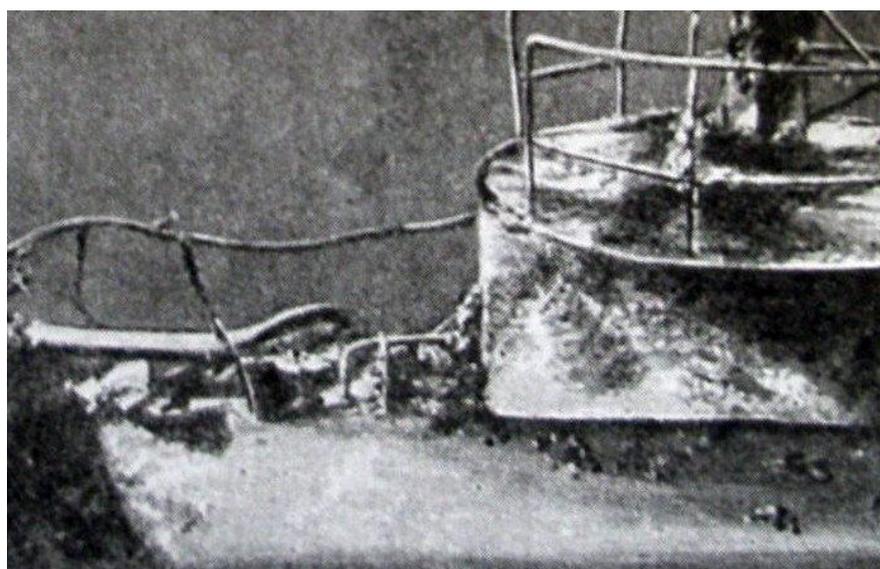
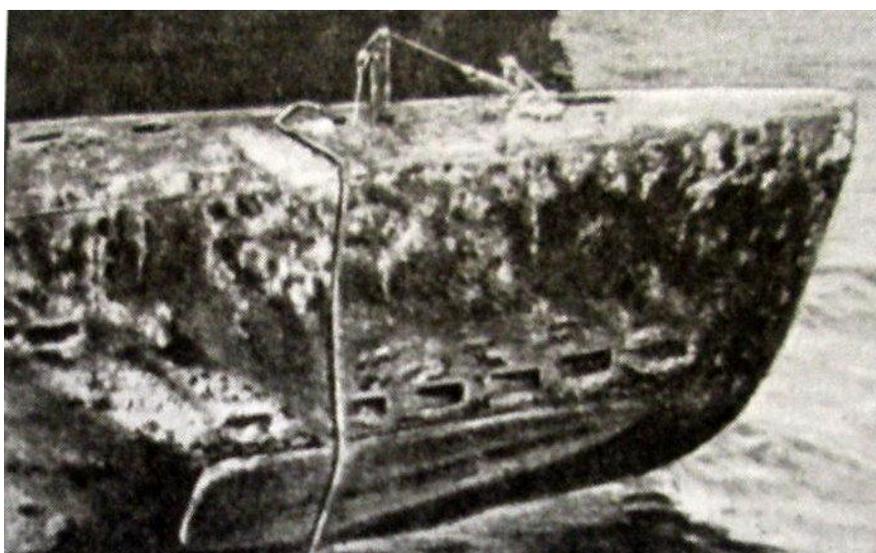
**Район торпедной атаки,
выполненной подводной лодкой М-33 20 августа 1941 года.**



**Положение подводной лодки М-33 на грунте.
Реконструкция Л.Н.Таламанова.**



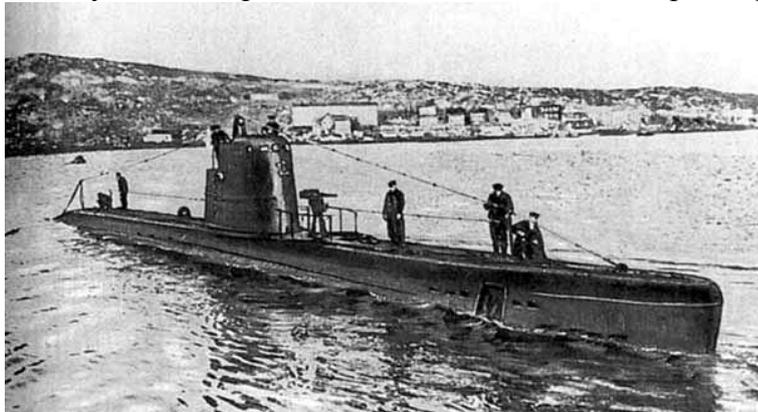
Подъем подводной лодки М-33. Лето 1951 года.



Подводная лодка М-33 после подъема. 1951 год.

Подводная лодка М-34

Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 22 февраля 1939 года на заводе №112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 268. 23 июня 1940 года подводная лодка спущена на воду и 11 января 1941 года вошла в состав Черноморского флота.



К началу Великой Отечественной войны подводная лодка находилась в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка М-34 совершила семь Боевых походов.

В свой последний Боевой поход к Констанце М-34 вышла утром 28 октября. В ночь на 3 ноября выходящая из Констанцы румынская подводная лодка «Delfinul» обнаружила неизвестную

подводную лодку в надводном положении, но в атаку по ней не вышла. Вполне возможно, что это была возвращающаяся в базу М-34. (По плану советская подводная лодка должна была оставить позицию вечером 2 ноября). Предположительно, подводная лодка погибла через несколько часов от подрыва на mine или в результате аварии. На М-34 погибло 20 подводников.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о времени иместе гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-34:

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

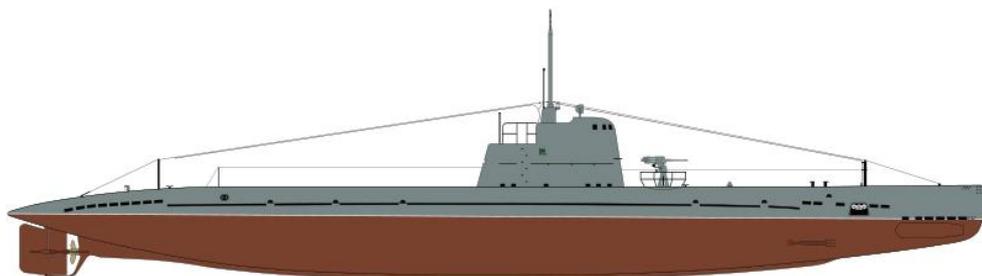




Схема 1-го Боевого похода подводной лодки М-34.



**Члены команды подводной лодки М-34.
Севастополь. Осень 1941 года.**

Подводная лодка М-36

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

22 июня 1941 года М-36 встретила в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. В годы Великой Отечественной войны подводная лодка М-36 совершила двенадцать Боевых походов.



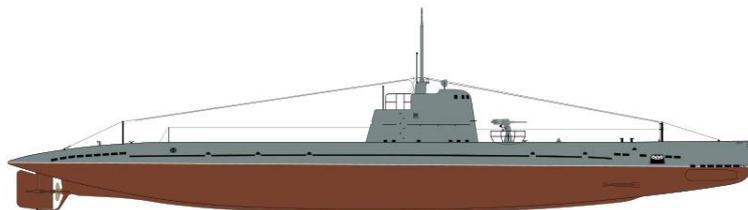
В ночь на 4 января 1944 года М-36 вышла в Кобулету на мерную милю для испытания механизмов и проверки надводной скорости. До 05.00 с подводной лодкой поддерживалась радиосвязь. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. В 07.46 с поста №-4, куда должна была перейти М-36, на поиск подводной лодки вышел сторожевой катер 041, но подводную лодку не обнаружил. (В поисках М-36 были задействованы в общей сложности около двадцати различных кораблей и судов, в том числе подводная лодка С-31 и авиация). С береговых постов ее не видели и взрывов в море не слышали. Поиск подводной лодки, предпринятый 6-8 января, показал, что к западу от поста №-4 (глубина моря в этом месте 415 метров) обнаружены масляное пятно, буюк и плавающий ящик. Вероятно, подводная лодка погибла в результате аварии.

Среди причин гибели подводной лодки М-36 могли быть: ошибка личного состава при проведении срочного погружения в ходе уклонения от самолета или подводной лодки, авария вследствие спешно проведенных монтажных работ либо подрыв на плавающей mine. Версия о том, что подводная лодка погибла от минной постановки германской подводной лодки U20, не соответствует действительности, так как немецкая подводная лодка выставила минную банку из 9 мин «ТМВ» в другом районе Черного моря. Вместе с подводной лодкой погибло 24 подводника.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-36:

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



Подводная лодка М-49



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 26 июля 1937 года на стапеле завода №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под строительным номером 248 как подводная лодка М-57. 25 января 1939 года подводная лодка спущена на воду и 3 августа 1939 года вошла в строй Черноморского флота. Осенью 1939 года по железной дороге подводная лодка была перевезена на Дальний Восток и 15 ноября 1939 года вошла в состав Тихоокеанского флота под обозначением М-49. 22 июня 1941 года подводная лодка находилась в составе 7-го дивизиона 2-й бригады подводных

лодок Тихоокеанского флота. В августе 1941 года подводная лодка М-49 вышла из базы (бухта малый Улисс). В 23.00 9 августа командир подводной лодки донес о подходе к позиции, затем донес о движении кораблей через позицию 10 и 11 августа. Последняя радиограмма была принята без позывных в 08.30 15 августа: «...неизвестный ТР курсом на зюйд-вест...».

Командир подводной лодки М-49 имел приказание командира бригады в 05.00 16 августа покинуть позицию и возвратиться на базу, при неточном знании своего места ожидать улучшения видимости на позиции ожидания. Об оставлении позиции командир не донес, на запросы по радио не ответил.

На подводной лодке М-49 погибло 22 моряка-подводника.

В сентябре 1941 года подводная лодка М-49 исключена из состава Военно-морского флота.

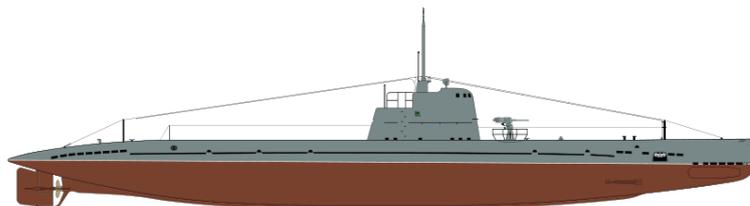
По анализу вероятных причин гибели подводной лодки М-49 и определении возможного места ее нахождения, проведенному М.И.Сажаевым (член Совета «Дальневосточного Клуба моряков-подводников ТОФ»), наиболее вероятными причинами гибели М-49 следует считать:

- подрыв подводной лодки на оборонительных минных заграждениях, выставленных в заливе Петра Великого в период с 12 по 23 июля 1941 года силами флота вследствие навигационных ошибок и низкой точности плавания;
- подрыв подводной лодки на минах, сорванных с якорей штормом и дрейфовавших через позиции подводных лодок;
- подрыв подводной лодки на минных заграждениях из-за неучтенного дрейфа от ветра (снос на минные заграждения).
- наиболее вероятным место гибели подводной лодки М-49 является район радиусом 5 миль с координатами центра 42гр. 29.0 с.ш. и 132гр.12.0 в.д.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о времени и месте гибели нет.

Тактико-Технические Данные подводной лодки М-49

Водоизмещение: надводное/подводное - 206/256 тонн. Главные размерения: длина - 44,5 метра, ширина - 3,3 метра, осадка - 2,58 метра. Скорость хода: надводная/подводная - 14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1 45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Команда: 20 подводников.



Подводная лодка М-58

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



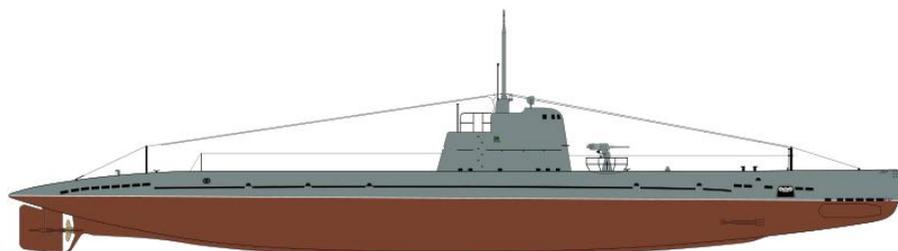
22 июня 1941 года М-58 находилась в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. Незадолго до начала войны подводная лодка завершила на севастопольском заводе №-201 гарантийный ремонт и находилась в организационном периоде. В июле 1941 года М-58 дважды выходила в дозор в район юго-западнее мыса Тарханкут и северо-восточнее о Фидониси, но противника не встретила. В августе-

сентябре подводная лодка патрулировала в районе юго-восточнее Одессы, у Сулины и близ Констанцы. Противник встречен не был. 16 октября 1941 года М-58 вышла в свой шестой Боевой поход в район Констанцы, из которого не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибло 20 подводников. Вероятно, что М-58 погибла на mine в период с 17 по 21 октября 1941 года. Версия о том, что подводная лодка стала жертвой атаки болгарского гидросамолета, в районе мыса Шабла днем 15 октября 1941 года, не соответствует действительности, так как в этот момент подводная лодка находилась в базе. По неподтвержденным данным корпус подводной лодки обнаружен на грунте. Подводная лодка совершила шесть Боевых походов.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-58:

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



Подводная лодка М-118



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 29 октября 1940 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком под стапельным номером 288. 12 февраля 1941 года подводная лодка спущена на воду. Вскоре подводная лодка погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод №-198 в Николаев, для достройки и ввода в строй, где встретила

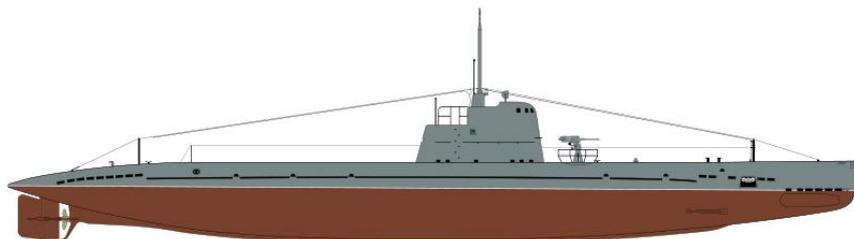
начало Великой Отечественной войны в составе Отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота. За годы Великой Отечественной войны подводная лодка М-118 совершила девять Боевых походов.

В свой последний Боевой поход М-118 вышла 22 сентября 1942 года. На связь она не выходила и в базу не вернулась. По данным противника днем 1 октября в бухте Жебрияны, юго-восточнее озера Шаганы подводной лодкой атакован конвой, следовавший из Бургаза в Сулину. Торпеды поразили германский транспорт «Zalzburg», в трюмах которого перевозили 840 тонн марганцевой руды, груз пустых бочек, а так же 2300 советских военнопленных и гражданских лиц. Транспорт затонул на глубине 14 метров. Вместе с транспортом «Zalzburg» погибло по разным оценкам от 1200 до 2080 человек. Всего было спасено по разным данным 16-19 немцев, 26-47 румын и 132 советских военнопленных. Часть погибших похоронена местными жителями села Николаевка. (В настоящее время на месте могилы заброшенный пустырь, памятника нет). Через два с половиной часа после атаки подводная лодка была обнаружена германским гидросамолетом, который сбросил две авиационных бомбы. По его наведению подводная лодка была атакована румынскими канонерскими лодками «Stixi» и «Gikulesku», которые, сбросив девять глубинных бомб, наблюдали затем масляное пятно и всплывшее обмундирование – характерные признаки гибели подводной лодки. Вполне возможно, М-118 пережила эту атаку и погибла несколько позже и в другом месте, так как нет достоверных сведений, что подводная лодка найдена на дне, хотя район ее предполагаемой гибели обследован несколькими экспедициями. По словам местных жителей недалеко от берега в районе мыса Бургназ они видели на мелководье фрагмент подводной лодки - корму и винты. Вместе с М-118 погиб 21 подводник.

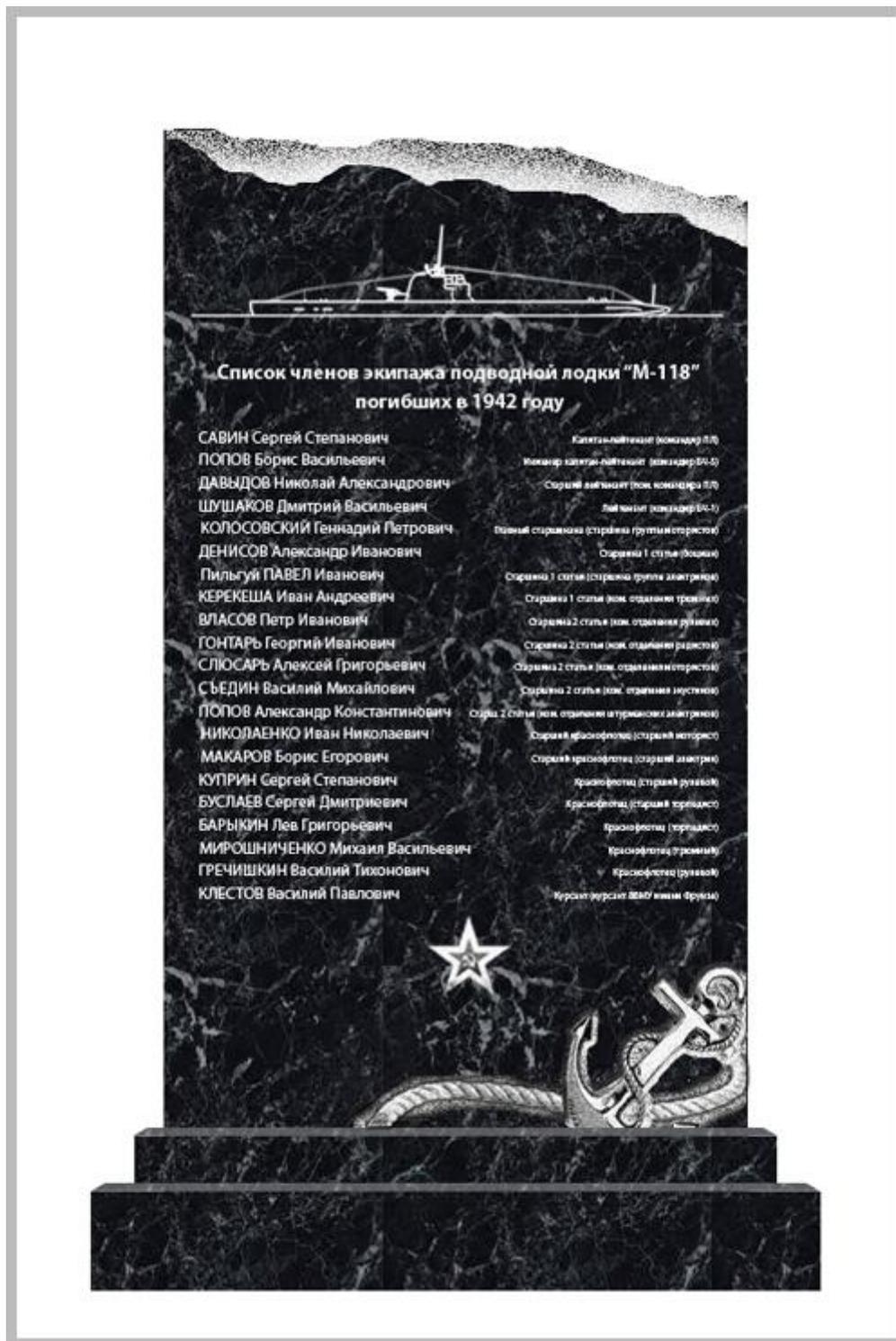
На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет, хотя район предполагаемой гибели обследован несколькими экспедициями.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-118:

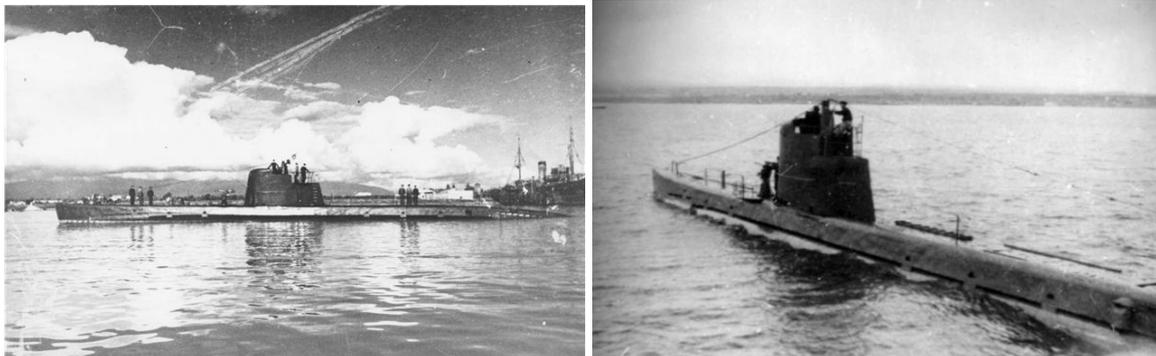
Водоизмещение: надводное/подводное - 206/256 тонн. Главные размерения: длина 44,5 метра, ширина 3,3 метра, осадка 2,58 метра. Скорость хода: надводная/подводная - 14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор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



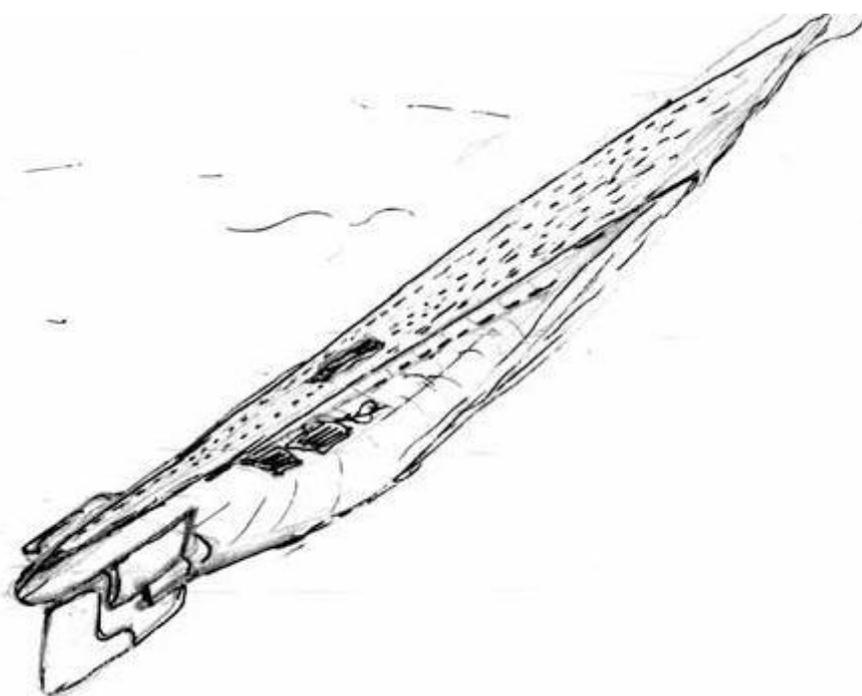
В мае 2012 года Одесская областная администрация одобрила и разрешила установить памятник погибшему экипажу М-118 в любом из населенных пунктов, расположенных вдоль береговой линии с.Лебедевка – мыс Бурнас – с.Николаевка – с.Курортное. Инициаторы создания памятника считают, что ошибка в географических координатах даже в несколько морских миль, не имеет ни существенного, ни принципиального значения для увековечивания памяти погибших геройской смертью подводников М-118. В этом вопросе автор полностью с ними согласен.



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



Подводная лодка М-118.



**Корма и винты на мелководье - фрагмент подводной лодки,
виденные жителями села Николаевка.**

Подводная лодка П-1 («Правда»)



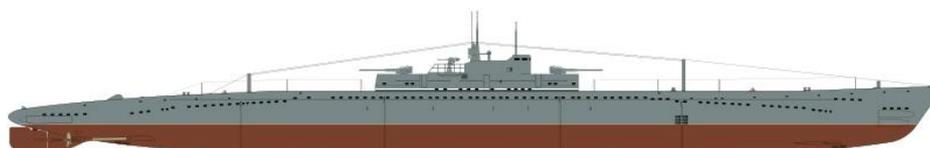
Подводная лодка тип «П» V серии заложена 21 мая 1931 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде. Строительный номер 218. 30 января 1934 года подводная лодка спущена на воду, 9 июня 1936 года вступила в строй, и 23 июля 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В ходе строительства выявлена масса недостатков подводных

лодок этого проекта, которые исключали их боевое использование, поэтому подводная лодка служила в качестве учебного корабля. С декабря 1937 по 6 ноября 1939 года подводная лодка прошла капитальный ремонт. В ноябре 1940 года П-1 («Правда») вместе с подводными лодками П-2 и П-3 совершила групповое плавание по Балтийскому морю, с заходом в Таллинн, Ригу, Либаву.

22 июня 1941 года П-1 встретила в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок в Ораниенбауме. В сентябре 1941 года подводную лодку привлекли для снабжения гарнизона Ханко. 9 сентября 1941 года П-1 вышла из Кронштадта, имея на борту груз продовольствия, боеприпасов и медикаментов. Переход предполагалось совершить в надводном положении со скоростью 18 узлов. До Гогланда П-1 шла в сопровождении БТЩ-211 и сторожевого катера, далее – самостоятельно. Однако на связь подводная лодка не выходила и в точку рандеву не прибыла. Подводная лодка погибла около полуночи 10 сентября. Причиной гибели подводной лодки стала одна из плавающих мин сорванных с заграждения «Uminda». На борту подводной лодки П-1 погибло 5 подводников.

Тактико-Технические Данные подводной лодки П-1:

Водоизмещение: надводное/подводное - 931/1685 тонн. Главные размеры: длина – 90 метров, ширина - 8 метров, осадка - 2,83 метров. Число и мощность главных дизельных двигателей: 2 x 2700 л.с. Число и мощность главных электродвигателей: 2 x 550 л.с. Полная надводная скорость: 20,2 узлов. Полная подводная скорость: 10,9 узлов. Дальность плавания полной скоростью: 1880 миль. Дальность плавания экономической надводной скоростью: 5535 миль. Дальность плавания экономической подводной скоростью: 96 миль. Автономность 28 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 70 метров. Вооружение: 4 x 533-мм НТА, 2 533-мм КТА, общий боезапас - 10 торпед; 2 орудия калибра 100 - мм (227 снарядов), одно орудие калибра 45-мм (460 снарядов). Автономность плавания: 28 суток. Команда: 54 подводника.



Летом 2008 года корпус подводной лодки П-1 был найден на глубине 75 метров при проведении работ по прокладке газопровода «Северный поток». В 2011 году П-1 обследована финской дайверской группой. Подводная лодка лежит на дне с креном на левый борт около 25° и легким дифферентом на корму таким образом, что нос подводной лодки полностью над грунтом, а кормовая оконечность на протяжении 10-15 метров под ним. За ограждением рубки, приблизительно на стыке дизельного и электромоторного отсеков, поперек корпуса идет рваная трещина.

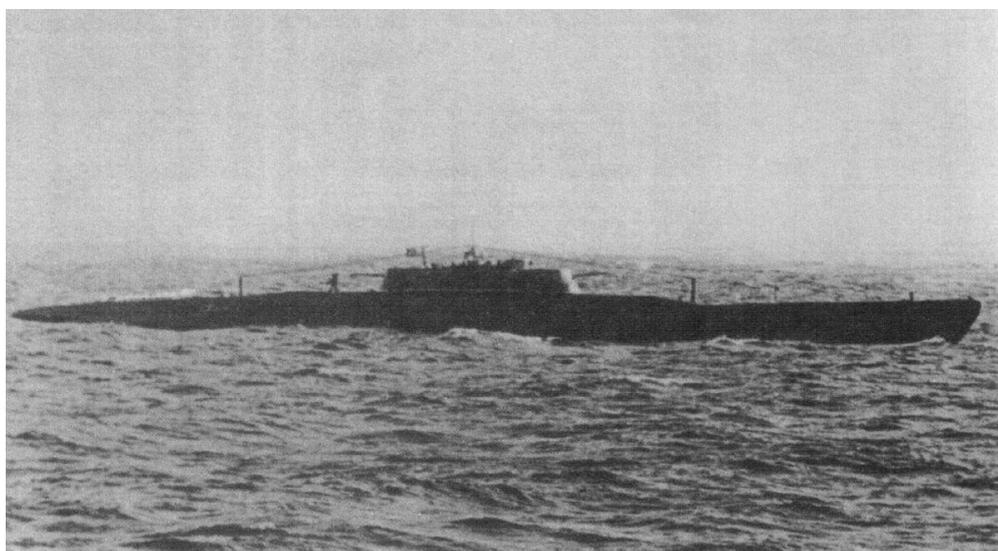
В мае 2012 года на месте гибели подводной лодки «Правда» состоялись торжественно-траурные мероприятия. Водолазы совершили погружение к корпусу погибшей подводной лодки и закрепили на нем специальную мемориальную табличку. По благословению святейшего патриарха Московского и Всея Руси Кирилла отслужил панихиду по погибшему экипажу подводной лодки на месте гибели в Финском заливе Балтийского моря.

Подводная лодка П-1 признана братской могилой.





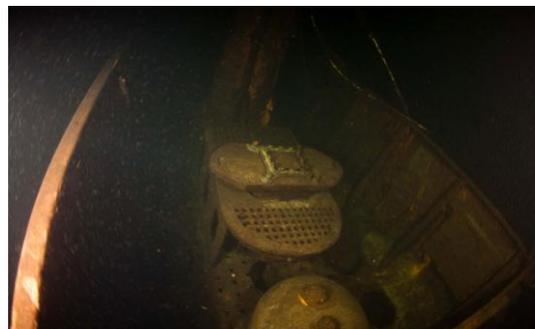
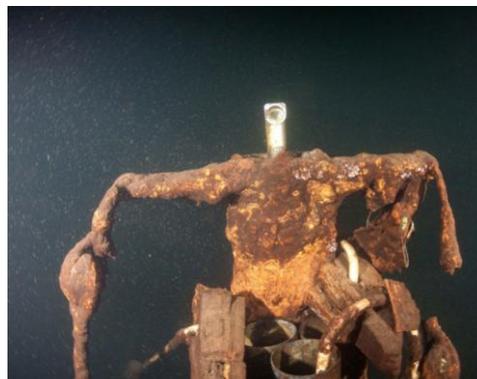
Подводная лодка П-1 на довоенном параде в Ленинграде.



**Подводная лодка П-1 в Финском заливе.
1935год.**



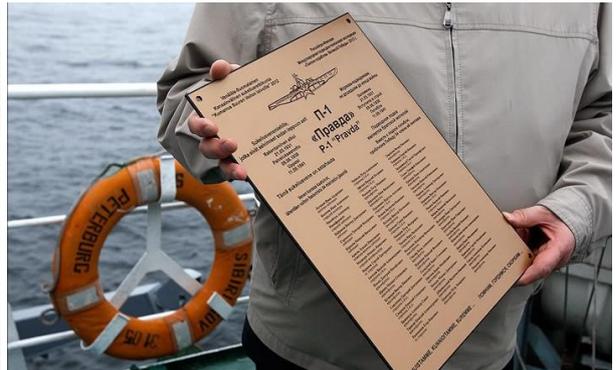
Корпус подводной лодки П-1 на грунте.



Фрагменты подводной лодки П-1 на грунте.



Фрагменты подводной лодки П-1 на грунте.



**Специальная мемориальная табличка.
(перед установкой на корпусе погибшей П-1)**

Подводная лодка С-5



Подводная лодка тип «С» IX бис серии заложена 28 декабря 1935 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 278 и литерным обозначением Н-5 («Н» - немецкая – подводная лодка строилась по немецкому проекту). 16 мая 1936 года подводная лодка спущена на воду. 20 октября 1937 года получила обозначение С-5. Накануне начала Советско-финской войны, 27 ноября 1939 года С-5 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота в составе 16-й дивизиона ПЛ КБФ в Либаве. В течение января 1940 года подводная лодка несла дозор у Либавы. 30 января 1940 года С-5 вышла во второй Боевой поход в устье Финского залива, но была затерта льдами, из которых освободилась лишь с помощью канонерской лодки «Красное Знамя». В Либаву С-5 вернулась 6 февраля 1940 года с тяжелыми повреждениями, нанесенными льдом. На подводной лодке была деформирована верхняя палуба и продавлен легкий корпус, повреждены балластные цистерны, погнуты шпангоуты легкого корпуса, форштевень и оба гребных винта, заклинило якорь, выведены из строя волнорезы.

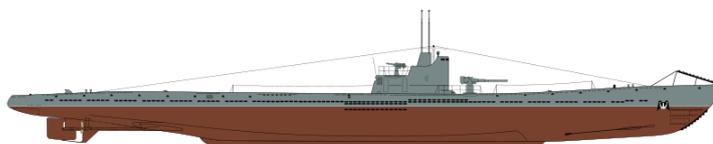
Начало Великой Отечественной войны С-5 встретила в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады Подводных лодок КБФ в Усть-Двинске. 24 июня 1941 года подводная лодка вышла в район между островом Борнхольм и Карлскроной. Поход закончился безрезультатно, сама подводная лодка подверглась атаке самолета противника, 8 июля. Две сброшенные бомбы разорвались в воде после срочного погружения подводной лодки. Получили повреждения прочный корпус, гирокомпас и один из главных электродвигателей. В этот же день подводная лодка получила приказ на возвращение. 10 июля подводная лодка прибыла в бухту Кихелькона. 14 июля С-5 перешла в Кронштадт, где встала в ДОК. По окончании ремонтных работ подводная лодка прибыла в Таллинн, откуда 6 августа вышла на позицию в район Данцигской бухты, где произвела безрезультатную торпедную атаку одиночно идущего транспорта. 24 августа С-5 прибыла в Таллинн. Подробной информации о последнем Боевом походе С-5 нет, так как по возвращении командир не успел сдать отчет в штаб Бригады до гибели подводной лодки.

28 августа 1941 года подводная лодка шла в кильватере крейсера «Киров», в 20.11. подсеченная тралом мина ударила корпус подводной лодки, и С-5 сразу затонула. Подоспевшими катерами было спасено не менее 14 человек. Вместе с С-5 погибло 33 подводника.

В Советско - финскую войну подводная лодка С-5 совершила два Боевых похода, в Великую Отечественную войну – два Боевых похода.

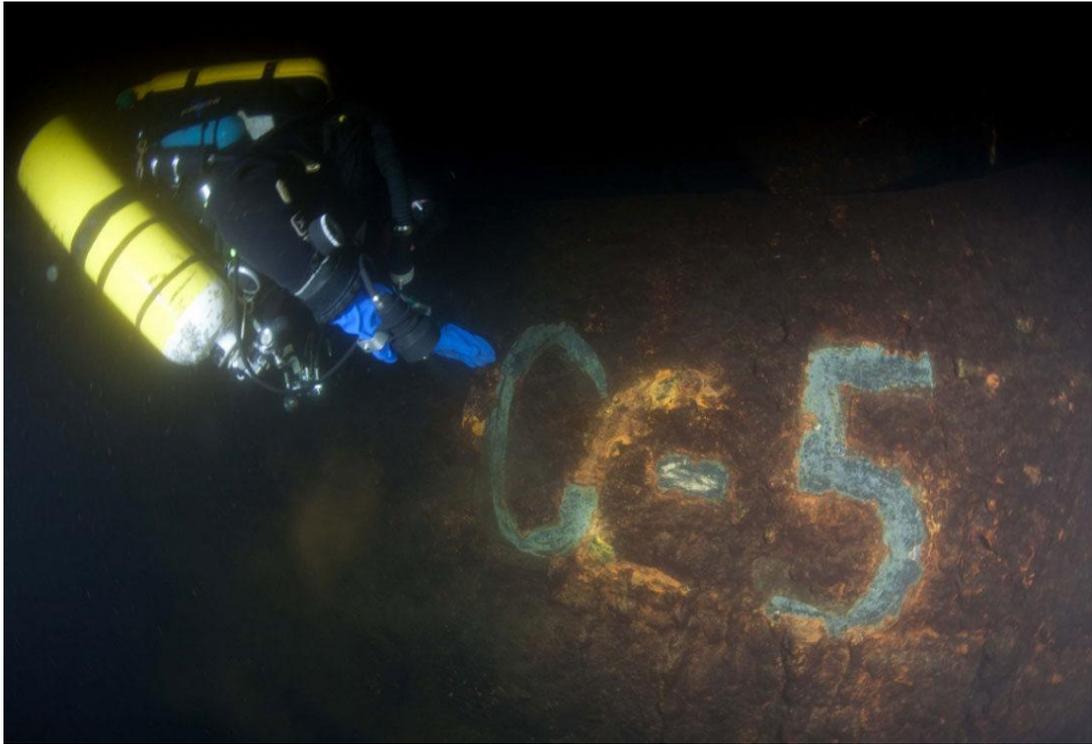
Тактико-Технические Данные подводной лодки С-5:

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1090 тонн. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 77.7 метра, ширина – 6.4 метра, осадка средняя (по КВЛ) – 4 метра. Силовая установка: два дизеля 1Дх2 000 л.с., два электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л. с. АБ: 2 группы по 124 элемента тиа С. Скорость хода: надводная/подводная – 19.5/8/7 узлов. Рабочая глубина погружения: 80 метров. Предельная глубина погружения: 100 метров. Вооружение: артиллерия - 1 х 100/51 Б-24ПЛ, торпедное - 6 х 533 мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед, ПВО - 1 х 45/46 полуавтомат 21-К. Автономность плавания: 30 суток. Команда: 42 подводника.



Подводная лодка С-5 была обнаружена в ходе проведения совместной российско-финской экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы». В мае 2012 года корпус подводной лодки был обследован на дне финскими дайверами. Подводная лодка лежит на грунте на глубине 82 метра в 3,5 милях к югу от места, где лежит на грунте подводная лодка П-1. Корпус С-5 переломлен на две части и лежит в положении «V» без крена, корма и нос задраны вверх. Первый фрагмент небольшой, и составляет сильно разрушенную носовую оконечность, часть первого отсека лежит в 10-15 метрах от остального корпуса. Между ними на дне находится сброшенное со своего места 100-мм орудие. Основная часть от кормы до рубки без видимых повреждений; остальное скрыто под илом.





Фрагмент подводной лодки С-5 на дне.



Фрагмент подводной лодки С-5 на дне.

Подводная лодка С-7



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 14 декабря 1936 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 236 и литерным обозначением Н-7. 5 апреля 1937 года подводная лодка спущена на воду. 20 октября 1937 года получила литерное обозначение С-7. 30 июня 1940 года подводная лодка вступила в строй и 23 июля 1940 года вошла в состав 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок

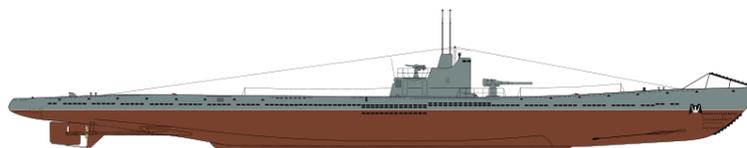
Краснознаменного Балтийского флота. 19 июня 1941 года С-7 вышла в море для несения дозора в западной части Ирбенского пролива. В 00.55 22 июня командир подводной лодки получил сигнал о переводе флота на оперативную готовность №-1, а в 15.45 поступил приказ «о несении дозора по военному времени». За время Великой Отечественной войны подводная лодка С-7 совершила пять Боевых походов, потопила четыре судна, повредила один транспорт.

В свой последний Боевой поход подводная лодка вышла 17 октября 1942 года. 21 октября С-7 форсировала противолодочные заграждения, и вечером того же дня дала краткую радиограмму (сообщение состояло всего из пяти слов, передатчик подводной лодки был в эфире меньше минуты) о выходе в Балтийское море. Службы радиоперехвата Kriegsmarine навела на С-7 финские подводные лодки. Ночью в 5 милях западнее маяка Содерарм в Аландском море С-7 была обнаружена и атакована финской подводной лодкой «Vesihiiisi». В 20.41 финская подводная лодка выпустила торпеду. Командир «Vesihiiisi» посчитал, что промахнулся и приказал открыть артиллерийский огонь, но спустя три минуты торпеда попала в район VII отсека С-7, и подводная лодка мгновенно затонула. На С-7 погибло 42 подводника. Четверых подводников, в том числе и командира, финны спасли.

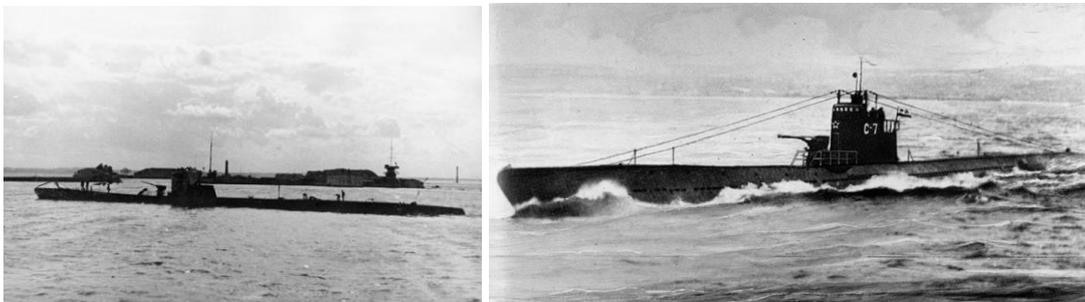
Подводная лодка С-7 совершила пять Боевых походов, потопила четыре судна, повредила один транспорт.

Тактико-технические Данные подводной лодки С-6:

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



В 1998 году подводная лодка С-7 была найдена группой шведских аквалангистов-любителей в территориальных водах Швеции в районе маяка Седерарм вблизи пролива Южный Кваркен в Балтийском море на глубине 30-40 метров.



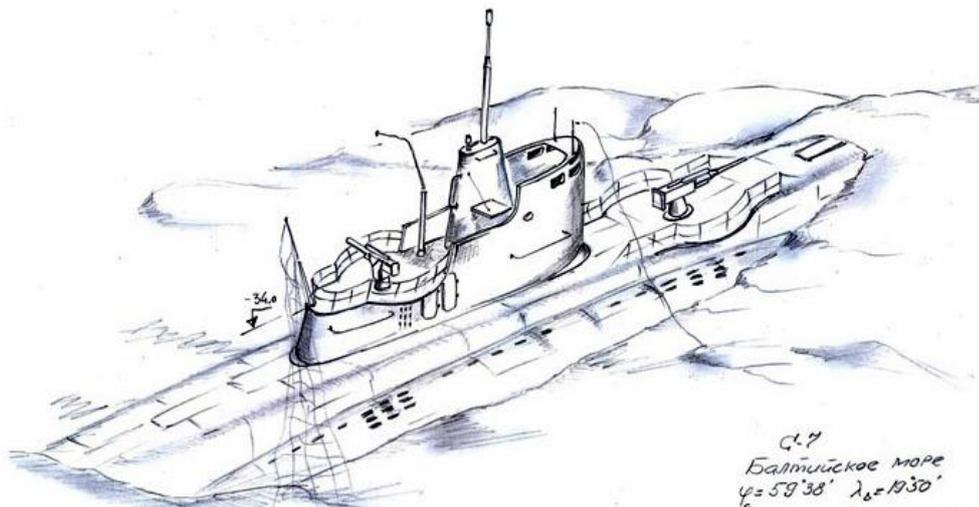
Подводная лодка С-7.



Подводная лодка С-7 в гавани Кронштадта.



Место гибели подводной лодки С-7.



Положение подводной лодки С-7 на дне.



Фрагменты подводной лодки С-7 на дне.

Подводная лодка С-9



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 26 июня 1936 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород), под стапельным номером 241 и литерным обозначением Н-9. 20 октября 1937 года подводная лодка получила обозначение С-9. 20 апреля 1938 года подводная лодка спущена на воду, 30 октября 1940 года вступила в строй и 19 декабря 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

22 июня 1941 года С-9 встретила в составе 1-го дивизиона 1-ой Бригады подводных лодок КБФ в Либаве. Во время Великой Отечественной войны подводная лодка С-9 совершила пять Боевых походов.

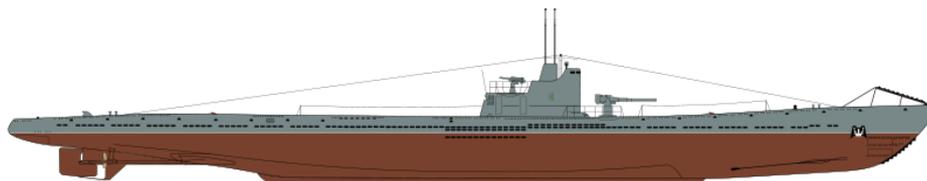
В свой последний Боевой поход для разведки Нарген - Порккалаудского рубежа С-9 вышла 30 июля 1943 года. 7-9 августа подводная лодка обследовала противолодочные сети и сообщила об обстановке. Пытаясь прорваться, С-9 выпустила в сторону сетей торпеду, но была замечена силами ПЛО противника и атакована. В ночь на 12 августа подводная лодка сообщила о своем возвращении и запросила время и место встречи с эскортом. Больше С-9 на связь не выходила. 4 сентября к западному берегу острова Сескар прибило труп старшего рулевого подводной лодки с надетым прибором ИСА-М.

Вероятно, подводная лодка С-9 погибла на минном заграждении «Nashorn» в районе банки Негрунд - Намси 14-15 августа или в результате атаки финского эскортного корабля «Visko» северо-восточнее острова Кери 15 августа. Вместе с подводной лодкой погибло 46 подводников.

Подводная лодка С-9 совершила пять Боевых походов.

Тактико-Технические Данные подводной лодки С-9:

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

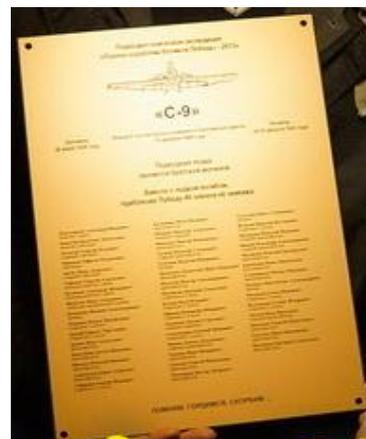


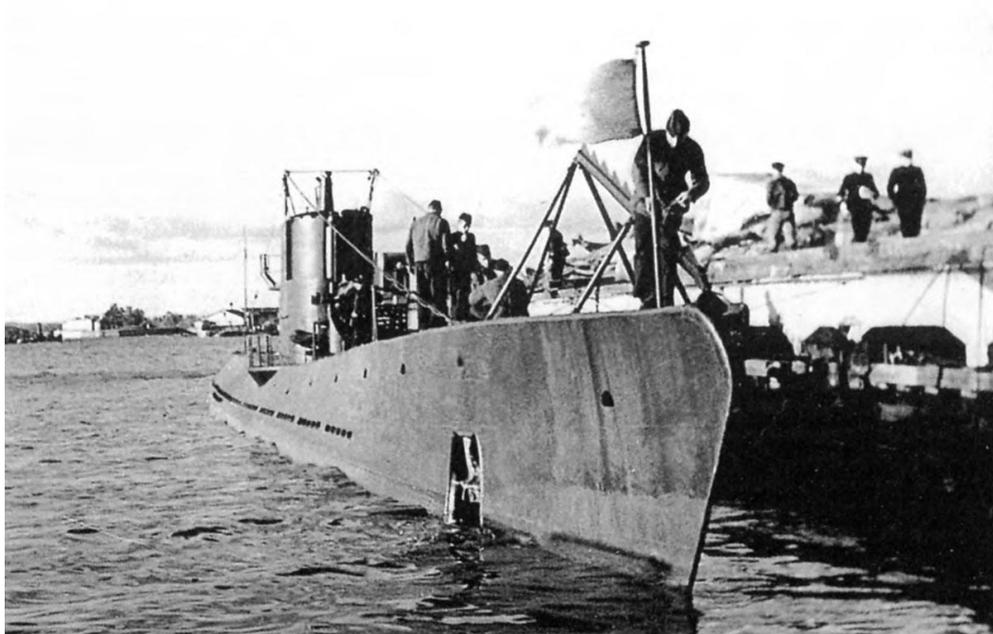
В начале мая 2013 года подводная лодка С-9 была найдена на дне у острова Большой Тютерс в ходе проведения 9-й поисковой экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы». Подводная лодка погибла на одной из неконтактных донных мин заграждения «Zeeigel», подорвавшись на ней кормовой частью. Из отчета экспедиции по состоянию остова погибшего корабля: *«Лодка лежит в 9 милях юго-восточнее острова Большой Тютерс, на глубине около 45 метров, грунт – глина. Нос на север. Кренов нет, легкий дифферент на корму, так, что форштевень почти полностью над грунтом, а корма ушла в грунт по ватерлинию; винторулевая группа невидима. Носовые горизонтальные рули подняты «на всплытие». Имеющиеся повреждения: выломан (накренен) носовой меч гидроакустики. Легкий корпус мостика («немецкого стиля» с раздвижными створками) разрушен рыбацким тралом (который и сейчас закрывает всю рубку подводной лодки). Приборы, которые были на мостике, так же смяты и сорваны сетями и лежат среди обломков ограждения мостика. Среди обломков была обнаружена латунная литера «С». Позади рубки видны повреждения, полученные от подрыва на mine. Разрушения в виде разломов поперек корпуса лодки: первый в 5 метрах от кормового среза рубки, второй в 20 и третий в 25 метрах. Через трещины видно, что разломы идут как по легкому, так и по прочному корпусу подводной лодки. Корпус подводной лодки имеет очень сильную деформацию, листы железа погнуты и задраны вверх. Можно предположить, что эпицентр взрыва был в районе 20-25 метров от рубки в сторону кормы. Детали: вдоль корпуса подводной лодки идет три деревянных пояса обрусовки и на уровне палубы еще и трубчатый металлический поручень обмотанный резиновым жгутом. Все леера, поручни и антенные стойки подводной лодки обмотаны резиновыми жгутами. Вдоль палубы подводной лодки также тянется двойной кабель в медной оплетке, толщиной примерно 20 мм. Вероятно, это электрообмотка активного противоминного устройства.*

Аварийный буй на носовой палубе снят, отверстие не заварено. Оба орудия стоят «по походному», с заглушками на стволах. Оба перископа полностью опущены в тумбу. Зенитный перископ повернут на левый борт, командирский на корму. Рубочные и носовой люки закрыты и задраены.

Открыта труба торпедного аппарата 1 (правый, нижний, носовой аппарат), труба аппарата пуста (с помощью фонаря удалось осветить пространство на метр-полтора вглубь трубы). Выход экипажа осуществлялся видимо через этот аппарат».

В память погибших на корпусе подводной лодки С-9 дайверы установили мемориальную доску со списком всех членов экипажа. Подводная лодка С-9 была объявлена воинским захоронением, а место ее гибели будет нанесено на все морские карты. Теперь в этой точке будет запрещено проведение подводных работ, а корабли и суда ВМФ России, проходя в этом районе, должны приспускать флаги и отдавать воинские почести погибшим защитникам Родины.





**Подводная лодка С-9. Либава – Кронштадт.
1941-1942 гг.**



Подводная лодка С-9. Подготовка к Боевому походу.



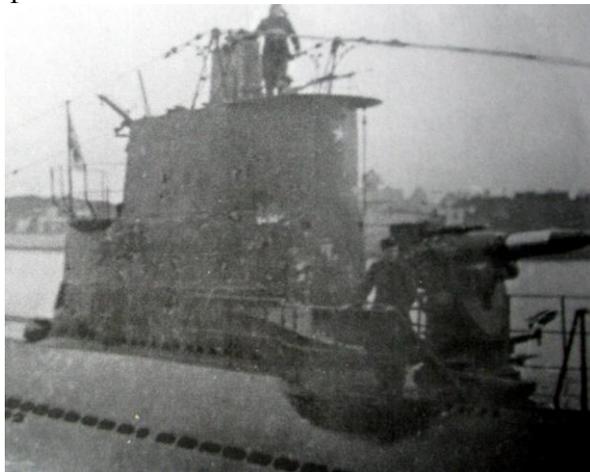
Фрагменты подводной лодки С-9 на грунте.



**Фрагменты подводной лодки С-9 на грунте
и установленная табличка с фамилиями погибших подводников.**

Подводная лодка С-32

Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 5 октября 1937 года на стапеле завода № 198 (им. Марти) в Николаеве под строительным номером 348. 27 апреля 1939 года подводная лодка спущена на воду, 19 июня 1940 года вступила в строй и 25 июня вошла в состав Черноморского флота.



22 июня 1941 года С-3 находилась в составе 2-го дивизиона 1-й бригады ПЛ ЧФ находясь на гарантийном ремонте в Севастополе. В годы Великой Отечественной войны подводная лодка С-32 совершила тринадцать Боевых походов

В свой последний поход С-32 вышла утром 26 июня 1942 года с грузом 40 тонн боеприпасов (300 120-мм минометных мин, 6000 82-мм минометных мин, 24 152-мм артиллерийских снаряда обр. 1931 года и 32 тонны авиационного бензина) для защитников Севастополя, но туда так и не прибыла.

Вероятно, вечером 26 июня, С-32 погибла от атаки немецкого самолета He-111 из состава 2KG/100, а груз

подводной лодки способствовал ее мгновенной гибели - находившаяся в это время неподалеку Щ-212 слышала взрыв большой силы. Также возможен взрыв перевозимого груза или авария по вине личного состава или технической неисправности.

11 июля 1942 года подводная лодка С-32 исключена из состава Военно-морского флота.

Некоторые источники сообщают, что корпус подводной лодки найден на дне юго-западнее Ялты. Принимая во внимание причину гибели С-32 и глубину моря в данном районе, данная информация вызывает большие сомнения.

Встречающаяся во многих источниках версия гибели С-32 в результате атаки итальянской сверхмалой подводной лодки СВ-3 26 или 15 июня не соответствует действительности. 26 июня СВ-3 находилась в Констанце, а патрулировавшая в этот день у мыса Сарыч СВ-4 не атаковала.

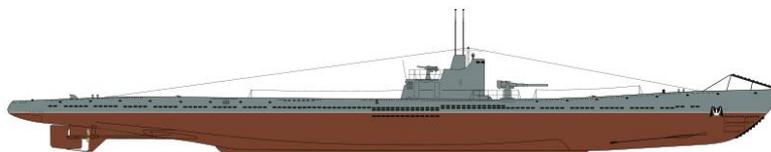
На борту С-32 погибло 48 подводников.

В честь подводной лодки С-32, а также подводной лодки Щ-214, эскадренного миноносца «Безупречный», санитарных транспортов «Белосток» и «Сванетия», других кораблей и судов, погибших при доставке грузов в осажденный Севастополь в 1941-1942гг. для отдания воинских почестей в Черном море установлено памятное место.

На начало 2018 года по неподтвержденным данным, обнаружена на дне юго-западнее Ялты. До появления в СМИ достоверной информации об обнаружении, подводную лодку следует считать пропавшей без вести, а точное место и причину гибели – неизвестными.

Тактико – Технические Данные подводной лодки С-32:

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





Подводная лодка С-32 в годы Второй мировой войны.



Памятник Отряду особого назначения, высаженного на побережье Болгарии подводными лодками С-32 и Щ-211. Севастополь. Бухта Омега.

Подводная лодка С-34



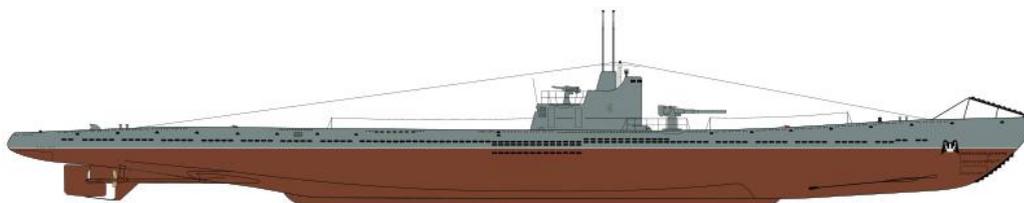
Подводная лодка тип С IX-бис серии заложена 29 ноября 1937 года на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве под строительным номером 350. 30 сентября 1939 года подводная лодка спущена на воду, 29 марта 1941 года вступила в строй и 21 апреля 1941 года вошла в состав Черноморского флота. 22 июня 1941 года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

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

Подводная лодка совершила четыре Боевых похода.

Тактико – Технические Данные подводной лодки С-34:

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



Летом 2003 года во время экспедиции проводимой клубом «Нептун-Про» (г.Тольятти), и болгарскими аквалангистами из клуба «Мопанг» (г.Созополь) была предпринята попытка обнаружить останки С-34 в акватории Бургаского залива. С помощью сонара обнаружены, и обследованы несколько подводных препятствий. Одно из препятствий по координатам представляющее из себя возвышение над грунтом около 5-6 метров из-за нехватки времени не было обследовано. Аквалангисты из клуба «Реликт» (г.Варна) рассказали, что в 70-х годах при поиске подводной лодки С-34, это препятствие было обследовано. По их описанию данный объект является фрагментом какой-то металлической конструкции, не относящимся к подводной лодке. Также на расстоянии 33 километра по пеленгу 57° от места нахождения останков экипажа, в послевоенное время при контрольном тралении, на грунте обнаружено препятствие по размерам схожее с подводной лодкой - глубина около 62 метров, возвышение над грунтом 6-7 метров.

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

- в заливе нет таких глубин;
- в соответствии с приказом зона патрулирования подводной лодки находилась в районе города Созополя, и поэтому С-34 никак не могла появиться в Варненском заливе;

- Варненский залив, практически полностью был забаррикадирован минными заграждениями.

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

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



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

Обнаруженная летом 2010 года у берегов Варны затонувшая подводная лодка была сразу идентифицирована как С-34. Однако, после дополнительного обследования, специалисты заявили о несоответствии основных параметров найденной субмарины с параметрами С-34 — длина затонувшей подлодки не превышает 28 метров, тогда как С-34 была в длину 77,5 метров. Не соответствовало параметрам С-34 и бортовое вооружение найденной подводной лодки. Теперь, среди множества правдоподобных версий, многие склонны считать найденную субмарину немецкой подводной лодкой UB-7. Подводная лодка вышла 27.09.1916 г. в море из порта Варны и пропала без вести. 12 сентября на пресс-конференции в Фонде кругосветных экспедиций руководитель 6-й российской подводной поисковой экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы-2010» К. Богданов дал детальные пояснения по поводу найденной подлодки:

«Специально для проверки этого сообщения наши партнёры — поисковая команда BSTD («Black Sea Technical Diving») в составе рекордсмена мира Росена Желязкова, Владимира Явашева и Михаила Заимова два дня назад совершили длительное погружение на вновь найденный объект. Была проведена полноценная фото- и видеосъёмка объекта, рулеткой проведены обмеры найденных частей. В связи с этим с полной уверенностью можно утверждать, что найденный на дне Чёрного моря объект — это вовсе не советская субмарина С-34, а немецкая подводная лодка времён Первой мировой войны UB-7.»

«Известно, что в черноморских водах пока ещё не найдены две лодки той поры — это были UB-7 и UC-15 германской армии. Как мы видим, теперь снят вопрос об одной из них. Найденная подводная лодка разломана на две части, общая длина лодки составляет 28 метров. Это очень

далеко до размеров советской лодки С-34, длина которой — 77,7 метра. Обнаруженное на борту орудие также мелкого калибра — не более 37-38 мм, именно такое устанавливалось в пору Первой мировой войны на германских субмаринах, в то время как на С-34 стояла 100-миллиметровая пушка».

«Несмотря на поспешность сделанных в прессе болгарской стороной заявлений, это действительно уникальная находка. До сих пор военные историки считали, что эта UB-7 должна лежать на дне моря где-то вблизи Севастополя».

Однако факт наличия упомянутой мелкокалиберной пушки в качестве бортового вооружения UB-7 вызывает определенные сомнения у многих специалистов. Да и сама история потопления UB-7 до сих пор вызывает громкие споры историков и документалистов. Вполне возможно, что идентификация столь загадочной найденной подводной лодки затянется и вызовет еще немало дискуссий.

Что же касается поисков советской подводной лодки С-34, то ими вплотную займется российско-болгарская экспедиция, которая начнется 22-25 сентября. *«Уже в конце сентября этого года, как только позволит погода, участники экспедиции из Российской подводной федерации (РПФ) и болгарской поисковой команды BSTD начнут работы в квадрате предполагаемой гибели подлодки С-34»* – заявил Богданов.



На вопрос представителей СМИ, почему такое внимание уделяется поискам советской подводной лодки С-34, руководитель экспедиции ответил: *«В данном случае речь идёт о совместной российско-болгарской подводной исторической работе. Подводная лодка С-34 погибла возле берегов Болгарии, и 14 ноября 1941 года на болгарском побережье в 3 километрах южнее Созополя были найдены тела двух подводников в гидрокостюмах и приборах ИСА-М из экипажа С-34: помощника командира лодки старшего лейтенанта Виолета Лаврентиевича Душина и боцмана главного старшины Фрола Дмитриевича Терехова. При*

каких обстоятельствах погибла подводная лодка и почему только эти два человека покинули С-34, до сих пор остаётся загадкой. Скорее всего, подводники погибли при аварийном всплытии с затонувшей подводной лодки. Больше никаких данных о пропавшей подводной лодке и погибшем экипаже (51 человек) нет! Сегодня С-34 — последняя до сих пор не найденная советская подводная лодка времён Второй мировой войны».

8 сентября 2010 года, болгарские дайверы провели более детальное обследование обнаруженной в конце августа в 16 километрах от внешней границы Варненского залива затонувшей подводной лодки, и пришли к выводу, что она не имеет никакого отношения к погибшей в ноябре 1941 года советской подводной лодке С-34.

Р.Желязков, обследовавший подводную лодку указал на явные несоответствия основных параметров С-34 с данными, полученными при изучении неизвестной подводной лодки, длина которой не превышает 28 метров, тогда как подводная лодка тип «С» была в длину 77,5 метров. Не соответствует параметрам С-34 и бортовое вооружение подводной лодки.

Поиск подводной лодки С-34 – последней из пяти советских подводных лодок, погибших у берегов Болгарии, продолжится в ближайшее время. После получения официальных разрешений, к болгарским водолазам уже в середине сентября готовы присоединиться российские дайверы.

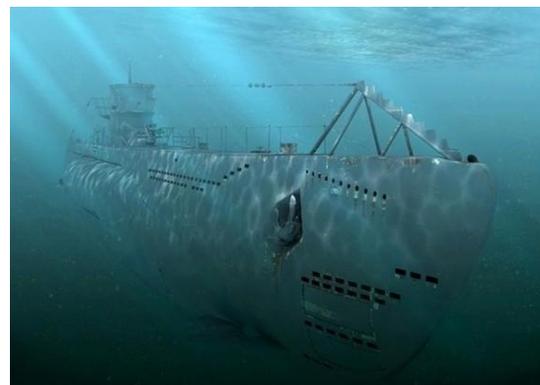
В 1968 году, работая над полицейскими документами, научный сотрудник Института истории Болгарской КП Н.Белюсов обнаружил материалы, имеющие отношение к гибели С-34. В первом из них говорилось:

«15 ноября 1941 года к 10 часам недалеко от города Созополь был выброшен из моря труп матроса красного флота СССР и 16 ноября к 7 часам на расстоянии около 800 метров западнее первого трупа выброшен ещё один труп, тоже матроса флота СССР. Первому погибшему на вид около 22 лет, рост средний, цвет волос русый, бритый, одет в тонкий резиновый костюм (гидрокостюм типа ЭПРОН), в резиновых ботинках, на голове резиновая маска (типа Э-4), смонтированная к дрегоровому аппарату (индивидуальный спасательный аппарат ИСА-М). Рубашка имеет № 349-312 СССР и советскую эмблему серп и молот. На брюках у него вышита рукой коричневыми нитками фамилия Терехов и номер - 33. Второму погибшему на вид около 27

лет, рост средний, цвет волос чёрный, с чёрными большими волосами, бритый, одет в лёгководолазный костюм, как и первый, номер 36414009, на голове тоже резиновая маска смонтированная к дрегсровому аппарату (типа ИСА-М). В кармане печатный бланк, заполненный рукой, химическим карандашом, «Список личного состава ПЛ С-34 по состоянию на 31 октября 1941 года. Из заключения врача следует, что погибли они за один - два дня до их нахождения, а из заключения морского капитана болгарского флота Минькова выходит, что матросы были выпущены из торпедных аппаратов подводной лодки, потерпевшей аварию в подводном положении недалеко от болгарского берега. Одежда вместе с дрегсровыми аппаратами отправлены в дирекцию полиции».

Во втором документе, найденном Н.Белоусовым, содержалось следующее заключение болгарских военно-морских и полицейских органов:

«Судя по одежде, по костюмам, по татуированным знакам на руках и груди, по советским надписям и эмблемам, по плиткам шоколада, комиссия пришла к заключению, что это члены экипажа подводной лодки, потерпевшей аварию в подводном состоянии недалеко от города Бургаса, в северной части Бургасского залива. Они погибли после отчаянной попытки выйти из пострадавшей подводной лодки. В их одежде не было обнаружено документов личности, кроме вышитой надписи на нижнем белье светловолосого, более молодого матроса Терехов-33. По заключению медицинского врача, смерть застала их за день - два до обнаружения»..



Известно, что капитан 2-го ранга ВМФ Болгарии Неделчев 17 ноября так же направил своему начальству донесение о том, что «...штормом южнее Созопола на берег выброшены два изуродованных трупа в резиновых костюмах и со спасательными (т.н. «дрегсровскими») аппаратами».

Н.Белоусов обнаружил в архивах также фотографии сделанные «по указанию военно-фашистских властей». Погибшие были сфотографированы «на месте, где они были выброшены» на берег морскими волнами, «а затем без костюмов, в обычном белье». После передачи этих фотографий в СССР ветеран черноморского Подплава, бывший помощник командира Ц-211 Г.Рядовой на одной из них опознал своего товарища по 1-й Бригаде подводных лодок Черноморского флота - помощника командира С-34 старшего лейтенанта Виолета Лаврентьевича Душина. Второго погибшего подводника звали главный старшина Фрол Дмитриевич Терехов.





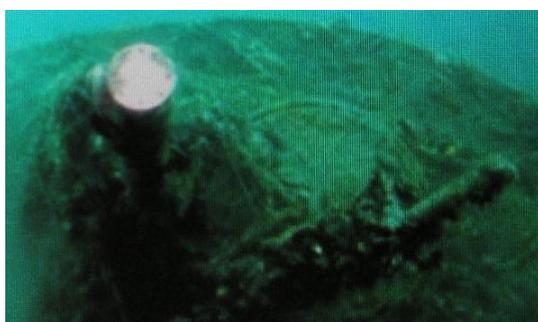
Подводная лодка С-34



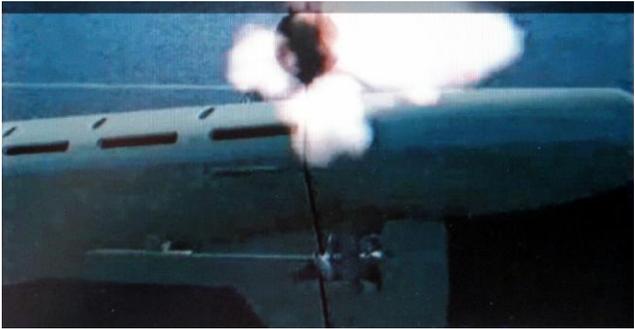
**Район торпедной атаки,
выполненной С-34.**



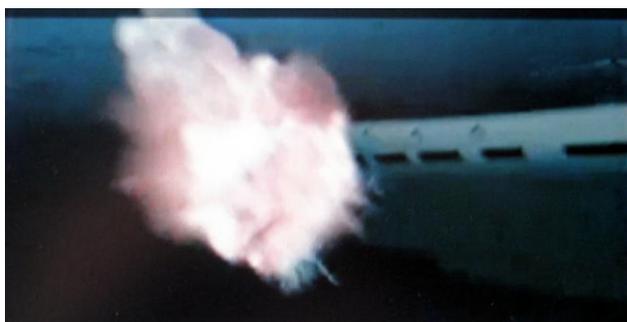
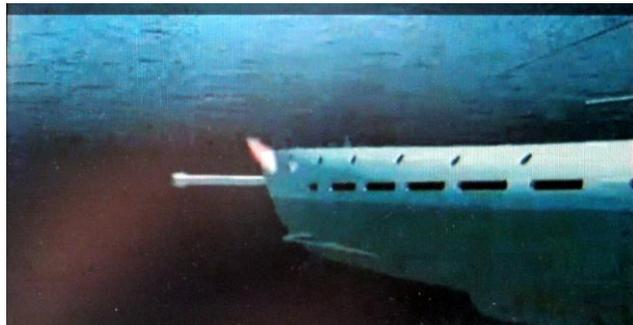
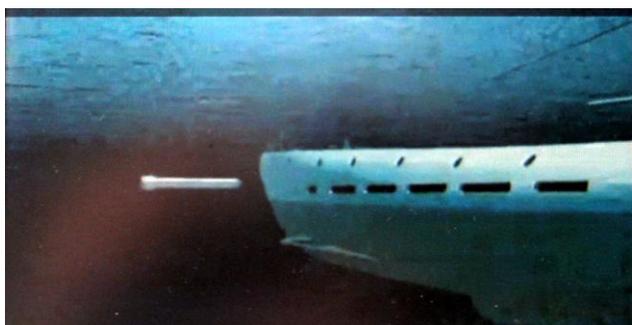
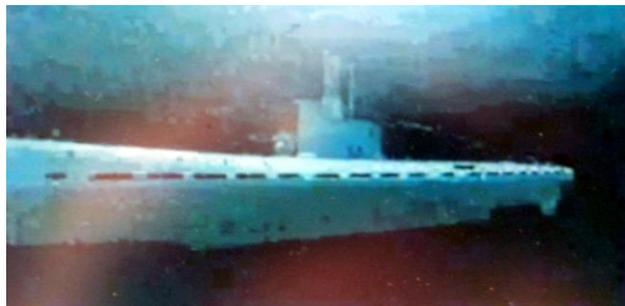
**Монумент памяти подводникам С-34.
(в 3-х км южнее г.Созополь (Болгария) в месте обнаружения тел погибших).**



Фрагменты подводной лодки С-34, обнаруженной болгарскими дайверами.



Первая реконструкция гибели подводной лодки С-34.



Вторая реконструкция гибели подводной лодки С-34.

Подводная лодка С-54



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 24 ноября 1936 года на заводе №-194 (им. Марти) в Ленинграде. Секциями по железной дороге подводная лодка доставлена на Дальний Восток, где на заводе № - 202 (Дальзавод) во Владивостоке проводилась ее окончательная сборка. 5 ноября 1938 года С-54 спущена на воду. 31 декабря 1940 года подводная лодка вступила в строй, и 5 января 1941 года вошла в состав Тихоокеанского флота. Начало Великой Отечественной

войны С-54 встретила в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок ТОФ во Владивостоке.

5 октября 1942 года С-54 начала межфлотский трансокеанский переход с Тихого океана на Северный флот через Панамский канал. На переходе Гуантанамо – Галифакс во время шторма на подводной лодке на трое суток вышел из строя один из дизелей. В результате ударами волн на С-54 были сорваны несколько листов обшивки легкого корпуса. Переход через Атлантику проходил в сложных метеоусловиях, аккумуляторная батарея подводной лодки практически выработала свой ресурс и долго в подводном положении С-54 находиться не могла. 10 января С-54 прибыла в Англию. В Розайте ей сменили аккумуляторную батарею, в Порсмуте провели текущий ремонт и установку гидролокатора и радара. В конце мая С-54 покинула Лервик, и 7 июня 1943 года прибыла в Полярное, где в этот же день была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота.

В ночь на 27 июня 1943 года С-54 вышла в первый Боевой поход в район позиции мыс Сейбунес – Перс-фьорд. Днем 28 июня у мыса Маккаура С-54 четырьмя торпедами безрезультатно атаковала сторожевой корабль противника из состава группы охотников, следующих на соединение с конвоем.

Утром 30 июня С-54 перешла в район позиции Берлевог – Нордкап. В этот же день при пересечении вероятного минного заграждения в районе мыса Омганг впервые на Северном флоте при помощи гидролокатора «Дракон», установленного во время пребывания подводной лодки в Англии, С-54 произвела минную разведку района. В дальнейшем в ходе Боевого похода подводная лодка неоднократно с помощью «Дракона» обнаруживала мины противника. В торпедные атаки, несмотря на неоднократное обнаружение целей, подводная лодка не выходила. 30 июня был пропущен отряд в составе двух тральщиков и сторожевого корабля, в ночь на 4 июля не атакована группа тральщиков, а спустя час шхуна. Вечером 6 июля командир подводной лодки отказался от атаки сторожевого корабля, а вечером 8 июля была упущена шхуна. Причинами отказа от атак служили слабая подготовка личного состава подводной лодки, и, как следствие, предположения командира о том, что подводная лодка обнаружена. Вечером 11 июля С-54 завершила первый Боевой поход.

Два следующих выхода море проводились с целью поиска вражеских подводных лодок. Конец июля подводная лодка провела севернее мыса Нордкин, но, кроме слабых шумов и масляных пятен неизвестного происхождения на поверхности воды не обнаружила. Конец августа С-54 провела у северной оконечности Новой Земли в районе мыса Желания но и в этот раз, хотя подводная лодка дважды имела контакт с подводными лодками противника из-за большого расстояния и густого тумана выйти в атаку не смогла. С-54 вернулась в Полярное и вскоре встала на текущий ремонт, который продлился до конца 1943 года.

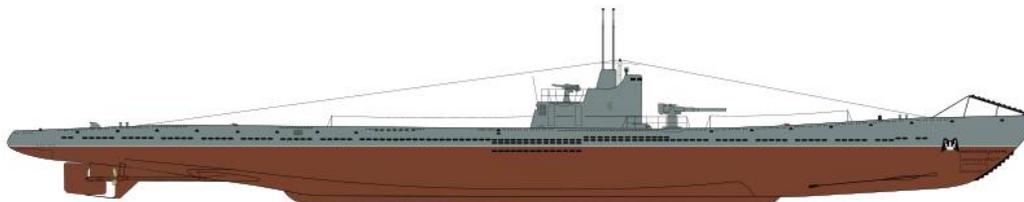
В феврале 1944 года С-54 выходила для крейсерства в район Вардэ – мыс Нордкап. Противник был обнаружен лишь однажды, утром 12 февраля в районе мыса Слетнес, но атаке помешала штормовая погода и большая дистанция до цели.

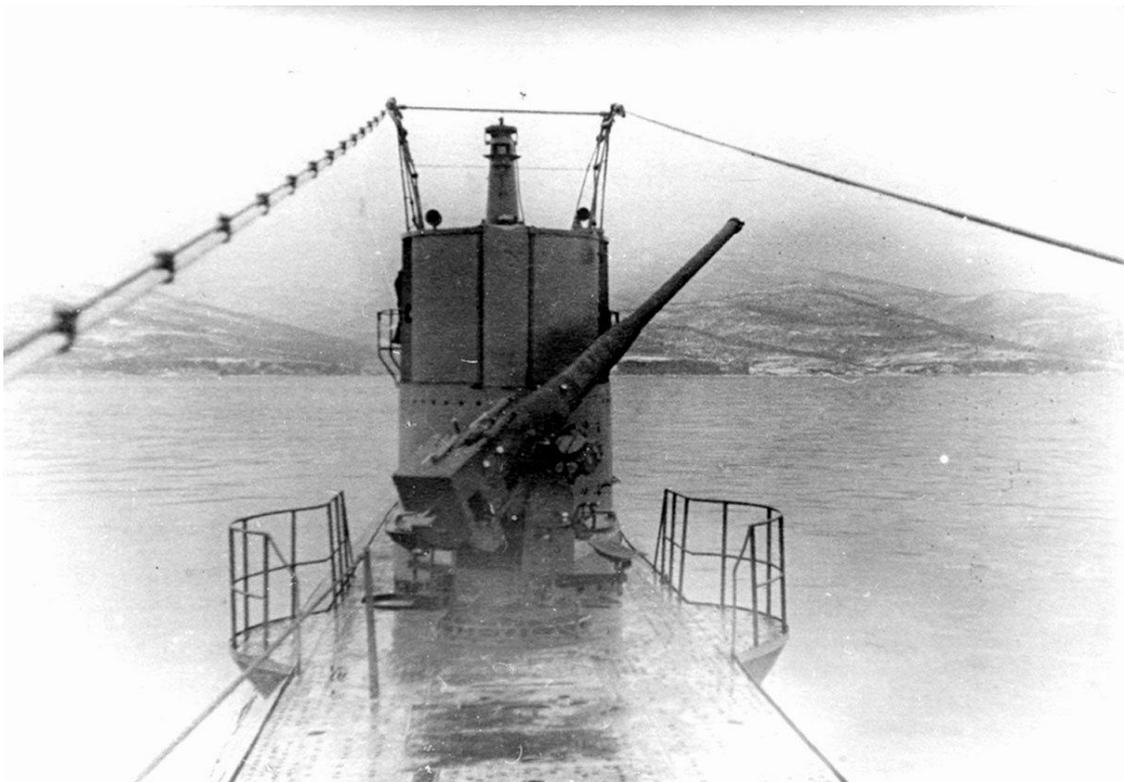
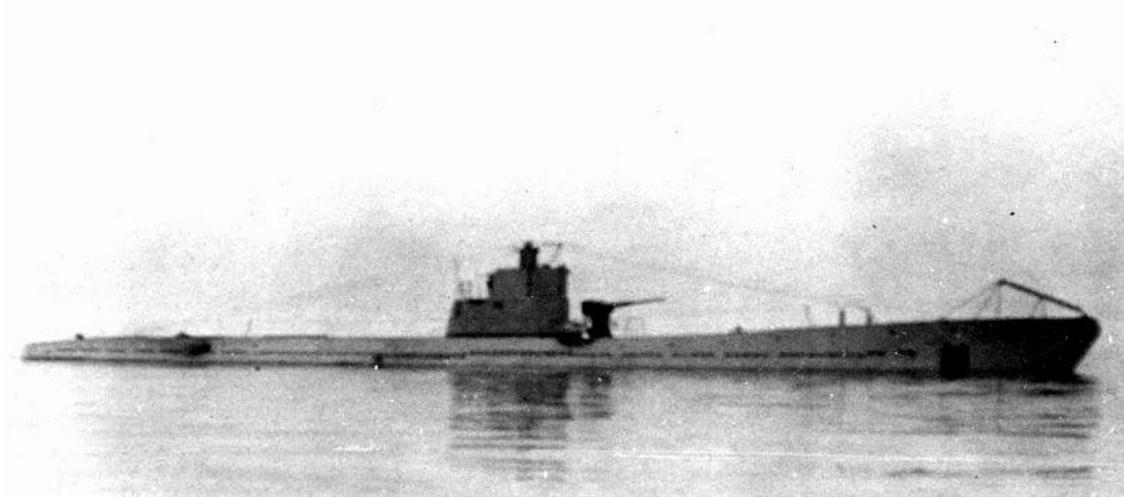
В свой последний поход в район Конгс-фьорда С-54 вышла 5 марта 1944 года. В базу подводная лодка не вернулась, возможно, подорвавшись на mine одного из заграждений противника. На С-54 погибло 50 подводников.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точных данных о месте и причинах гибели нет.

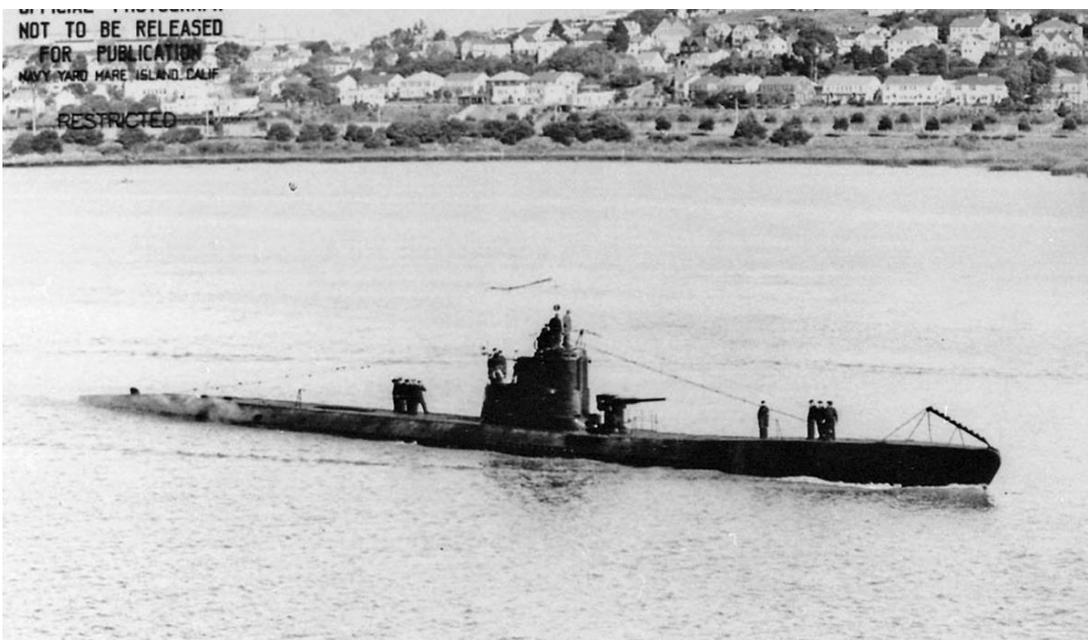
**Тактико – Технические Данные
подводной лодки С-54:**

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





**Подводная лодка С-54 на государственных испытвниях.
Осень 1940 года.**



**Подводная лодка С-54 проходит Панамский канал.
11 ноября 1942 года.**

Подводная лодка Щ-138



Подводная лодка тип «Щ» Х-бис серии заложена 28 октября 1938 года на заводе №-194 в Ленинграде. В 1939 году секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на Дальний Восток, где на заводе №-202 (Дальзавод) во Владивостоке, производилась её сборка. 22 июля 1940 года подводная лодка спущена на воду, и 8

января 1942 года вошла в состав Тихоокеанского флота. В 7 часов утра 18 июля 1942 года на стоянке у мола в Николаевске-на-Амуре на подводной лодке произошел взрыв четырех запасных торпед во 2-м отсеке (сила взрыва равносильна 1200 кг тротила). В результате носовая часть подводной лодки по 34 шпангоут была полностью уничтожена, часть механизмов из I, II, III и IV отсеков разлетелось на 500 – 1000 метров вокруг. Щ-138 затонула на ровном киле, на поверхности воды осталась только часть рубки. Во флотских кругах циркулировала версия о диверсии, целью которой служил достраивающийся крейсер «Калинин». Подозрения в ее организации пали на помощника командира Щ-138 лейтенанта П.С.Егорова, который, по непроверенным данным, застрелился у себя на квартире при попытке его ареста вечером в день катастрофы. Комиссия, расследовавшая причину взрыва, пришла к выводу, что его причиной послужил специальный заряд весом не менее 600 грамм, приложенный вплотную к торпедо, или вложенный в оболочку ее запального заряда стакана.

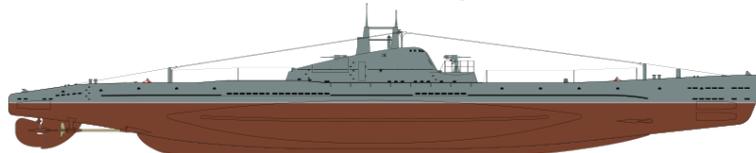
8 августа продуванием трех оставшихся неповрежденными отсеков подводной лодки, Щ-138 с помощью понтонов и плавкрана подняли и приготовили к букировке в Советскую Гавань. 18 августа аварийная подводная лодка вновь затонула в Амурском лимане из-за начавшегося шторма, когда лопнули стропы, поддерживающие подводную лодку на плаву понтонов. При этом трое моряков из перегонной команды не сумели сразу покинуть тонущую подводную лодку. Им удалось подняться на поверхность с глубины 9 метров, не используя приборы ИСА-М, так как они были выгружены в ходе подготовки корабля к буксировке.

Итоговые спасательные работы на подводной лодке Щ-138 начались только через год. 28 июня 1943 года специалисты 73-го аварийно-спасательного отряда на спасательном буксире «Тельман» продули понтоны, закрепленные за гребные валы подводной лодки. Корма подводной лодки всплыла. Начавшийся шторм прервал работы, которые удалось завершить только 11 июля.

Повреждения Щ-138 оказались настолько обширными, что решением специальной комиссии восстановление подводной лодки было признано нецелесообразным, и вскоре подводная лодка была сдана на слом. Тридцать пять моряков-подводников Щ-138, погибшие при взрыве подводной лодки, похоронены на городском кладбище Николаевска-на-Амуре.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-138

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн. Главные размеры: длина наибольшая (по КВЛ): 58.8 метров, ширина корпуса наибольшая – 6.2 метра, осадка средняя (по КВЛ): 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4 533мм НТА и 2 533мм КТА; 2 45мм орудия 21-К; 2 пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Команда: 37 подводников.





Подводная лодка Щ-138.



Памятник подводникам, погибшим на Щ-118 и Щ-138 в г. Николаевск-на-Амуре.

Подводная лодка Щ-204 («Минога»)

Подводная лодка тип «Щ» V-бис-2 серии заложена 15 июня 1934 года на заводе №-194 (Судомех) в Ленинграде. В 1933 году подводная лодка секциями по железной дороге перевезена в Николаев на завод №-200 (им. 61 Коммунара), где 31 декабря 1934 года была спущена на воду. 30 сентября 1935 года Щ-204 вступила в строй и 9 января 1936 года вошла в состав Черноморского флота.



22 июня 1941 находилась в составе 3-го Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок ЧФ. В годы войны совершила три Боевых похода.

Третий Боевой поход, в который Щ-204 вышла 22 ноября, оказался для нее последним. Подводная лодка должна была патрулировать в районе у болгарского мыса Эмине. В базу она не вернулась. На подводной лодке погибло 42 подводника.

Существует несколько версий гибели подводной лодки Щ-204:

- 6 декабря 1941 года Щ-204 в 30 милях юго-восточнее Варны была обнаружена болгарскими сторожевыми катерами «Беломорец» и «Черноморец» и атакована ими. Получив повреждения от разрывов глубинных бомб, подводная лодка всплыла и была потоплена артиллерийским огнем с катеров, но эти корабли в этот момент стояли в Бургасе с разобранными двигателями.

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

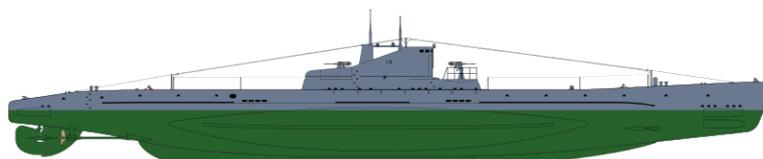
- Щ-204 погибла днем 6 декабря 1941 года в результате атаки германского гидросамолета He59 из состава 12-й морской спасательной станции, который в этом районе сбросил на подводную лодку две бомбы, и по докладу летчика, добился попаданий.

- Щ-204 погибла от удара болгарской авиации в тот же день и в том же месте. Возможно, вечером 30 ноября Щ-204 двумя торпедами атаковала болгарский транспорт «Царь Фердинанд», шедший в составе румынского конвоя (при водолазном осмотре подводной лодки обнаружено отсутствие двух торпед в кормовых торпедных аппаратах).

Подводная лодка Щ-204 совершила три Боевых похода. 11 февраля 1942 года исключена из состава Военно – Морского флота СССР.

Тактико –Технические Данные подводной лодки Щ-204:

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



4 июня 1983 года корпус подводной лодки Щ-204 был случайно обнаружен болгарским сейнером «Алка» в 15 милях от болгарского селения Бяла в районе мыса Свети - Атанас При установке сетей они постоянно цеплялись за подводное препятствие.

Аквалангисты при осмотре препятствия установили, что в точке 42°53,75' с.ш. и 28°03,64' в.д. на грунте находится подводная лодка со звездой на рубке. Номера подводной лодки ни на рубке, ни на ограждении рубки, где должна находиться медная табличка, не обнаружили. Вскоре находка была обследована болгарским экспедиционным судном «Созопол», а затем и советским спасательным судном СС-21. Было произведено 158 спусков под воду. Корпус подводной лодки находился на глубине 32 метра на ровном киле по курсу 90° с небольшим дифферентом на нос, погруженный в ил на 3,5 – 4,5 метра. В корпусе имелись обширные пробоины в районе второго отсека – длиной 4 метра, пятого отсека – длиной 2 метра, в районе седьмого отсека – длиной 5 метров. Отсутствовало кормовое орудие и два метра ограждения прочной рубки. Корпус и надстройка имели многочисленные осколочные и пулевые пробоины. Командирский перископ выдвинут на 1 метр, развернут на 15° и загнут назад. Носовое орудие с закрытой пробкой развернуто почти на 90° на правый борт. Волнорезные щиты торпедных аппаратов закрыты. Крышка шахты забора воздуха дизелями приоткрыта, верхний и нижний кормовой люк седьмого отсека открыт, рубочный люк закрыт.

На борт СС-21 были подняты: носовое орудие, у которого продолжало исправно действовать кинематика наводки, правый гребной винт, кран-балка, фрагмент латунного леера ограждения рубки, тифон, часть рубочного оборудования.

Поскольку оставались сомнения в номере подводной лодки, после того как корпус очистили от наносов ила и обрывков сетей, была предпринята попытка проникновения внутрь подводной лодки, для чего в рубочном люке просверлили отверстия, через которые в течение 7 часов выходил воздух, что свидетельствовало, что центральный пост не был затоплен. Нижний рубочный люк был закрыт. При осмотре четвертого отсека были обнаружены и подняты на поверхность останки семи подводников, двое из них – командир БЧ-1 старший лейтенант Б.А.Курандин и помощник командира старший лейтенант Л.С.Светличный. Также было обнаружено большое количество документов, по которым было установлено, что это именно Щ-204, а не Щ-211, как это предполагалось первоначально. Часы в отсеке показывали 20.45. Последняя запись в навигационном журнале датирована 6.12.1941. Аппараты ИСА-М находились на штатных местах с запасом кислорода.



В другие отсеки проникнуть не удалось. В пользу того, что найдена именно «Минога» говорило и поднятое со дна 76-мм орудие Ф-35. Такое орудие была установлена только на Щ-204. Остальные черноморские подводные лодки тип «Щ» имели 45-мм орудие 21-К. Сейчас орудие является экспонатом Музея Черноморского флота в Севастополе вместе с гребными винтами подводной лодки.

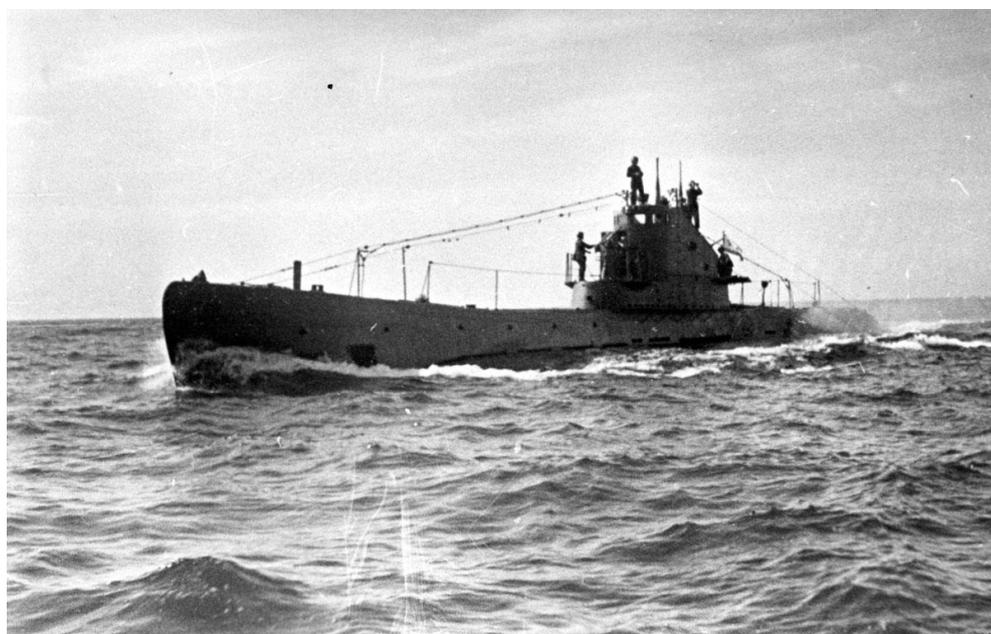
Останки семи членов экипажа были торжественно похоронены в Севастополе на кладбище в Дергачах. От подъема Щ-204 отказались, опасаясь взрыва боезапаса. После проведения работ на борту подводной лодки водолазы заварили рубочный люк. Открыт только люк в 7-й отсек.

На поверхность также были подняты: два машинных телеграфа, указатель положения пера руля (№940) нактоузы магнитных компасов (№5276, №506) магнитные компасы (№4897, №4907) пеленгаторы (№49655, №48), анемометр ручной, ветрометр, три военно-морских флага - «Добро», «Живете», «Гюйс», барометр-анероид, навигационный секстан, матросский ремень, резиновые калоши, два сигнальных трехцветных фонаря, кирзовые сапоги, бинокль БГ 4x50, фотоаппарат ФЭД, два осветительных плафона и т.д. Для истории особо интересными были часы морские в количестве четырех штук. Все они остановились в разное время. Первые показывали 8.34, вторые 10.20, третьи - 12.35, четвертые - 20.45. Одно время из четырех было ближе всего к трагедии...

В одном из шкафов водолазы нашли четыре изолированных спасательных аппарата ИСА-М. Они лежали невостробованными - по каким-то причинам подводники, находящиеся в центральном посту, ими даже не пробовали воспользоваться. Когда аппараты стали разбирать, в одном из

баллонов зашипел воздух. Это был воздух из 1941 года, пролежавший на дне Черного моря в законсервированном виде 42 года, и пришедший из войны в мир в июльский день 1983 года...

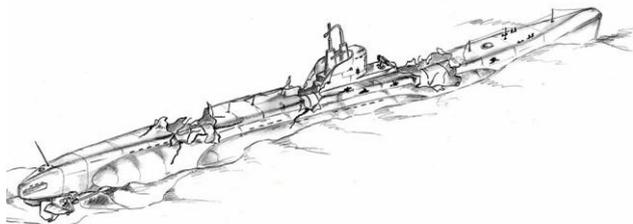




Подводная лодка Щ-204



Команда подводной лодки Щ-204.



Положение Щ-204 на грунте.

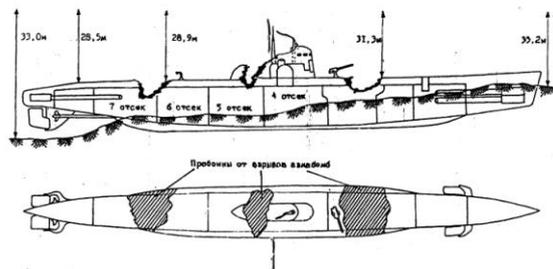
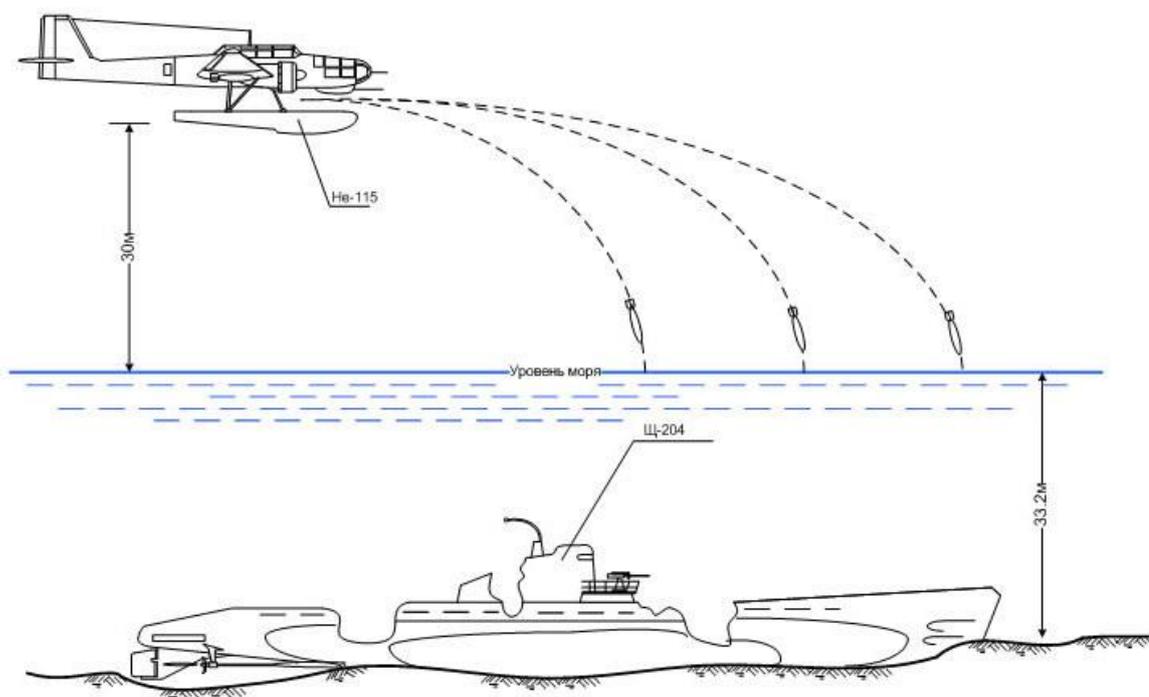


Схема положения остова Щ-204 на грунте.



Причина гибели подводной лодки Щ-204 (предположительно).



Подводная лодка Щ-204 на грунте.



**Экспериментальное 76-мм орудие Ф-35
подводной лодки Щ-204 на грунте**



**Подъем
76-мм орудия Ф-35**



Вещи и документы, поднятые со Щ-204.



Щ-204 на грунте в рыбацких сетях.



**76-мм орудие Ф-35 подводной лодки Щ-204 установлено во двореке
Музея Черноморского флота в Севастополе.
Севастополь. 1984 год, октябрь.**



**Правый винт подводной лодки Щ-204
в экспозиции Музея Черноморского флота.**



**Братская могила подводников Щ-204.
Севастопольское мемориальное кладбище. Дергачи.
(фото автора)**



**Руководитель подъема Щ-204 А.В.Жбанов (четвертый слева),
автор книги В.Н.Бойко (первый справа), водолазы, поднимавшие
подводную лодку и юные моряки Севастопольской морской флотилии
во время 70-летия со дня гибели подводной лодки Щ-204.
Севастопольское мемориальное кладбище. 2011 год, декабрь.**

Подводная лодка Щ-210

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



22 июня 1941 года находилась в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. Накануне войны Щ-210 числилась в первой линии. Первые два выхода в море, на дозорную позицию южнее мыса Меганом и на вражеские

коммуникации в районе мыс Шаблер – мыс Калиакра оказались безрезультатными.

8 октября Щ-210 вышла в район мыса Зейтин-Бурну, но по пути была перенацелена к Бургасу. 11 октября подводная лодка обнаружила румынский вспомогательный крейсер «Dachia», но из-за невыгодности позиции атаковать его не смогла. Днем 18 октября у мыса Колкит Щ-210 одной торпедой атаковала одиночное судно. Через 45 секунд на подводной лодке зафиксировали взрыв. Через восемь минут, осматривая в перископ место атаки, командир Щ-210 судно не обнаружил. Цель посчитали потопленной, но торпеда, выпущенная Щ-210, взорвалась, не дойдя до германского танкера «Le Progres».

Следующий Боевой поход подводной лодки проходил в том же районе в феврале 1942 года. С 1 по 6 февраля в южной и восточной части позиции подводная лодка проводила поиск пассажиров и экипажа самолета «Дуглас», но никого не нашла. В связи с временным прекращением вражеских перевозок в этом районе дальнейшее патрулирование результатов не дало.

В свой последний поход Щ-210 вышла из Туапсе вечером 12 марта. Подводной лодке предстояло действовать у мыса Шаблер. На связь Щ-210 не выходила и в базу не вернулась.

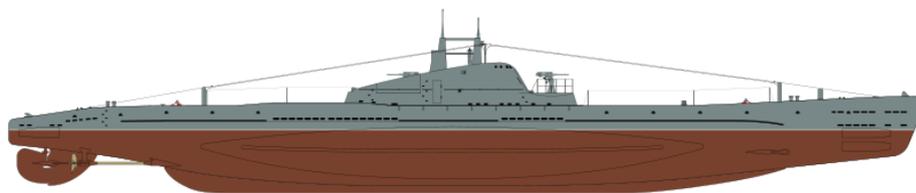
На подводной лодке Щ-210 погибло 46 подводников.

Подводная лодка Щ-210 совершила 5 боевых походов.

Вероятно, причиной гибели подводной лодки стал взрыв германской мины «УМА» заграждения S15, выставленного румынским минным заградителем «Murdgesku» 7 декабря 1941 года.

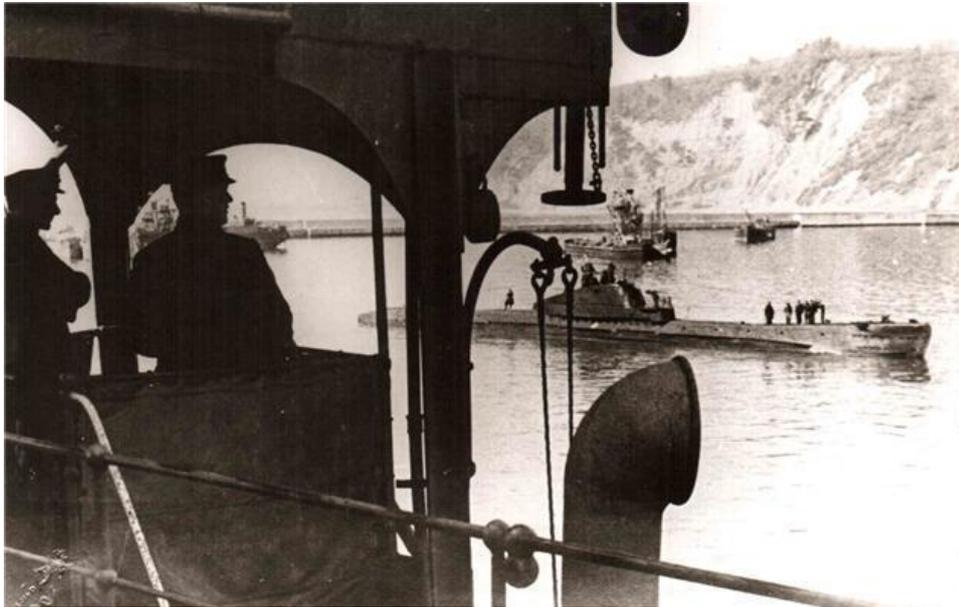
Тактико – Технические Данные подводной лодки Щ-210

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

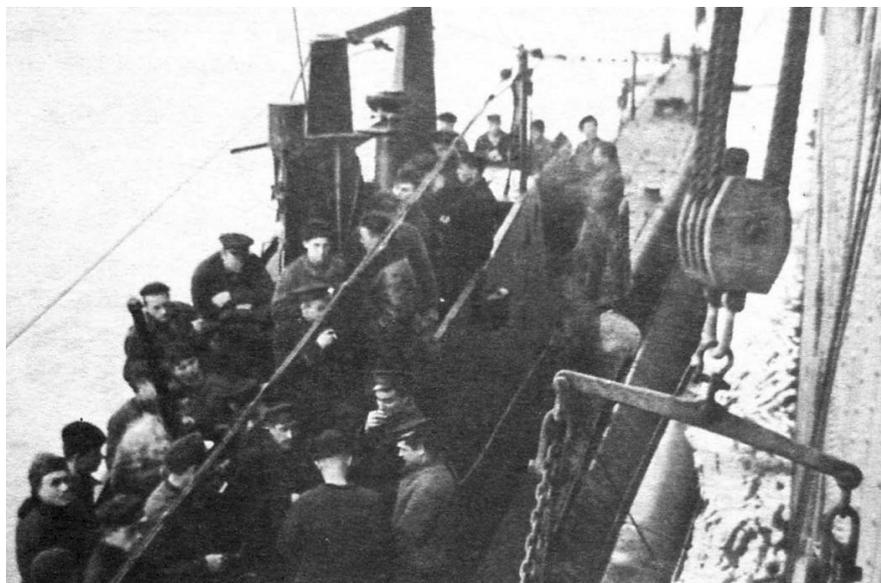


Летом 1983 года в точке в 4 милях восточнее мыса Шаблер на дне был обнаружен корпус подводной лодки тип «Щ» X серии. Так как Щ-210 была единственной подводной лодкой данной серии погибшей в этом районе, то не было сомнений, что найдена именно она. В 1987 – 1988 годах корпус подводной лодки был обследован болгарскими специалистами. Результаты работ отсняты на видеопленку. Подводная лодка, лежащая на дне на глубине 60 метров, имеет сравнительно небольшую пробоину, диаметром около 3,5 метров. Внутреннего обследования из-за сильного течения не проводилось. В связи с тем, что корпус подводной лодки обнаружен на дне, версия о том, что она была потоплена германской авиацией к югу от Крыма (днем 13 марта в 40 милях южнее мыса Сарыч германский бомбардировщик He111 атаковал и, по мнению экипажа самолета, потопил советскую подводную лодку) или стала жертвой ошибочной атаки советских катеров сразу после выхода на позицию 12 марта, не соответствует действительности.

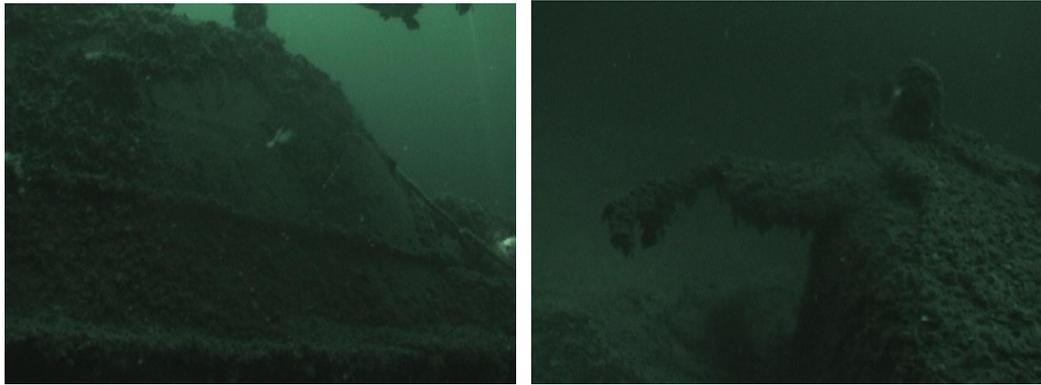




Подводная лодка Щ-210 в Туапсе.



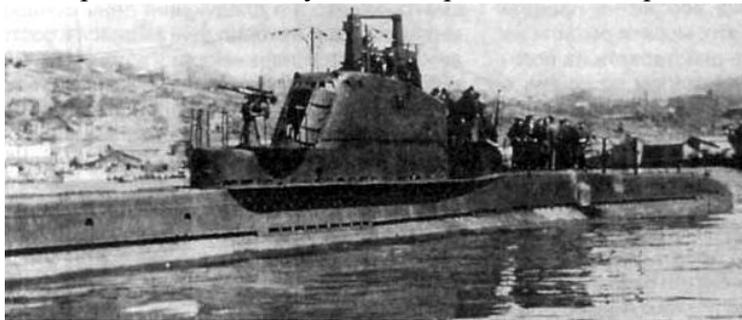
Подводная лодка Щ-210 под бортом плавбазы. 1942 год.



Мемориална табличка на корпус Щ-210.

Подводная лодка Щ-212

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



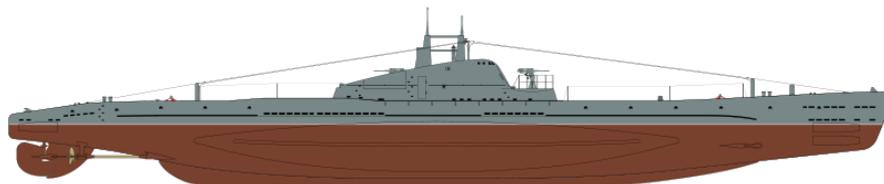
22 июня 1941 года Щ-212 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота. В годы войны подводная лодка Щ-212 совершила девять Боевых походов.

12 декабря Щ-212 направилась в район мыс Олинька – Портицкое. 11 декабря Щ-212 дала квитанцию о получении приказа отойти к Тендровской косе, так как в

районе действия подводной лодки планировалась набеговая операция базовых тральщиков Т-406, Т-407, Т-408 и Т-412 под обеспечением эсминца «Сообразительный». Больше подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. По данным радиоперехвата противника, командование сделало вывод, что подводная лодка погибла в результате атаки германской авиации при возвращении в базу 19 декабря к северу от мыса Синоп. На подводной лодке Щ-212 погибло 42 подводника.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Щ-212:

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



В 1975 году в 5 милях юго-западнее острова Змеиный, где румынские минные заградители 29 октября 1942 года выставили минное заграждение S44, при проведении плановых гидрографических работ на глубине 26 метров был обнаружен остов подводной лодки тип «Щ» X серии. В мае 1976 года аквалангистами клуба «Садко» из Николаева и Аварийно-спасательной службой Черноморского флота объект был обследован.

Выяснилось, что в результате внешнего воздействия на подводной лодке детонировали запасные торпеды – оторванная носовая оконечность подводной лодки находится рядом. В ходе контрольного траления обследуемого района были обнаружены и подорваны на месте два боевых зарядных отделения торпед, выброшенных в море при взрыве, а так же донная неконтактная мина немецкого образца.

В дальнейшем, силами Аварийно Спасательной Службы флота подводную лодку предполагалось поднять и детально обследовать, но этот план так и не был осуществлен, так как аквалангистам «Садко» было не рекомендовано проводить обследование самостоятельно.

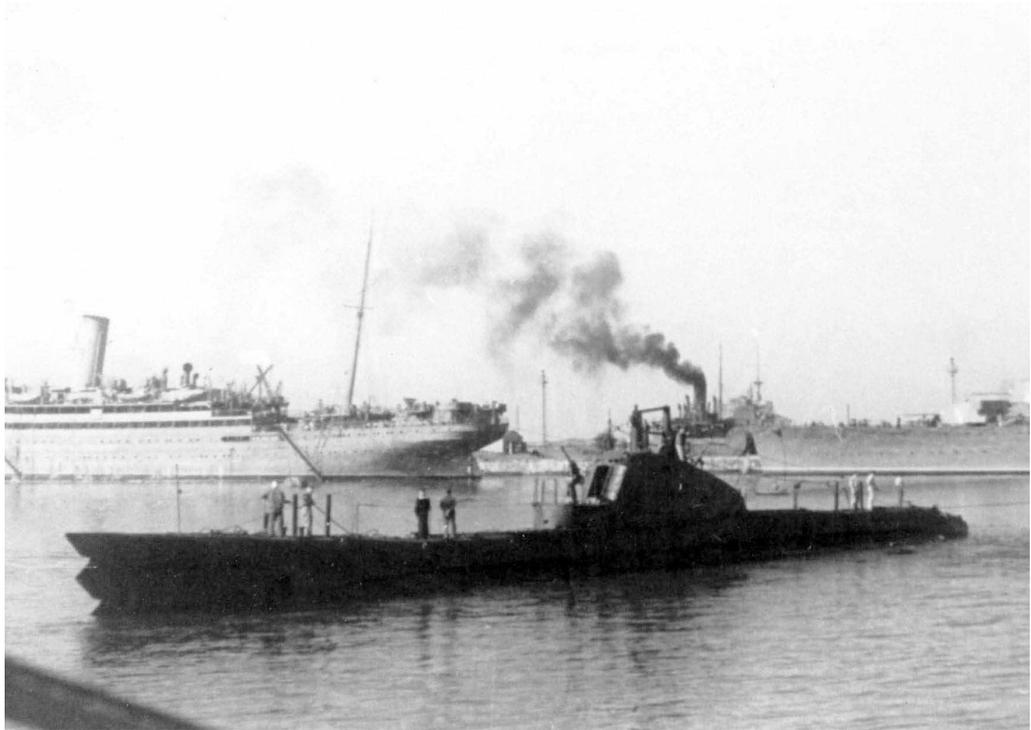


45-мм орудие с подводной лодки (заводской номер, предположительно В 602-39, №-1602-39 или № 21 – 1939), снятое во время водолазного осмотра в августе 1976 года было установлено в Севастополе на экспозиции диорамы «Штурм Сапун-горы».

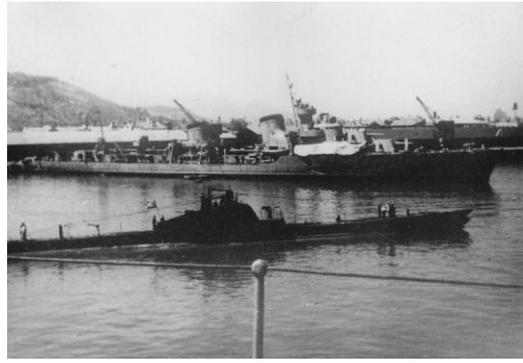
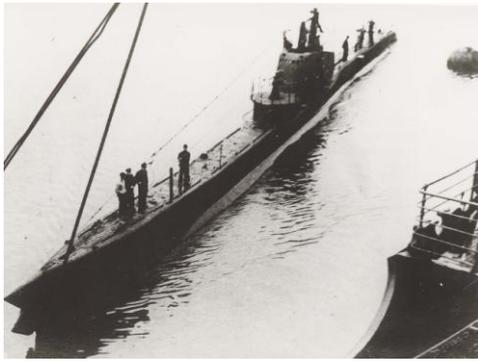
В 2003 году корпус подводной лодки обследовали аквалангисты одесского клуба «Посейдон». По их описанию у подводной лодки, лежащей на ровном киле, оторвана носовая часть, на длину около пятнадцати метров, которая лежит на небольшом удалении. Рубка повреждена, вероятно, взрывом. Все люки открыты. На месте отрыва носовой части, образовалась дыра диаметром в ширину подводной лодки, после очистки от обрывков кабелей и трубопроводов аквалангистам удалось проникнуть внутрь подводной лодки. Внутри полный хаос, все покрыто полуметровым слоем ила. В некоторых местах видны останки экипажа.

В 2006 году журналом «Октопус» была организована экспедиция. При обследовании останков подводной лодки, на носовой части, был обнаружен сетепрорыватель «Сом», который мог, находиться только на подводной лодке Щ-212. Подводная лодка лежит на глубине 36 метров, возвышение над грунтом 6 метров.

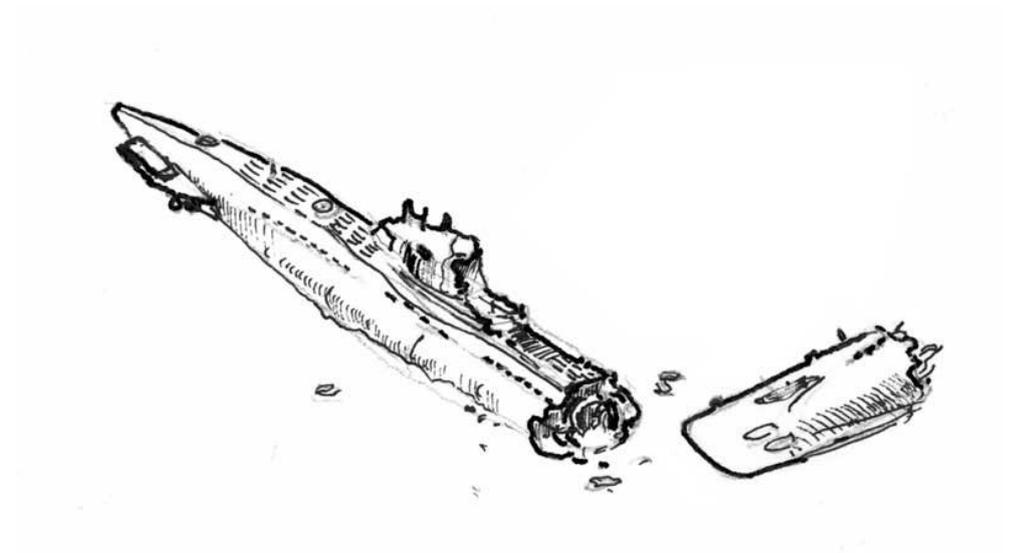




Подводная лодка Щ-212 в годы Великой Отечественной войны.



**Подводная лодка Щ-212 в Батуми.
1942 год.**



Положение подводной лодки Щ-212 на грунте.



Фрагменты подводной лодки Щ-212 на грунте.



**45-мм орудие с подводной лодки Щ-212
в экспозиции диорамы
«Штурм Сапун-горы».
(фото автора)**



Подводная лодка Щ-212 на грунте.

Подводная лодка Щ-213

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



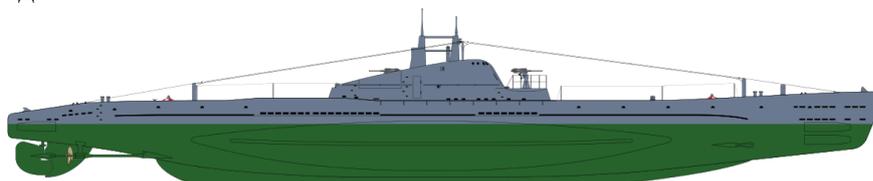
22 июня 1941 года Щ-213 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. В годы войны подводная лодка Щ-212 совершила семь Боевых походов.

В свой последний Боевой поход с задачей патрулирования района Портицкого гирла Щ-213 вышла в ночь на 28 сентября 1942 года. По плану вечером 14 октября

подводная лодка должна была выйти на связь и доложить о возвращении, но этого не сделала. Причины гибели Щ-213 неизвестны до сих пор. Среди возможных причин гибели Щ-213 можно назвать подрыв на mine одного из румынских минных заграждений, либо атаку сил противолодочной обороны противника. 14 октября сигнальщики германского большого охотника Uj116 в 5,5 милях восточнее Портицкого рейда обнаружили торпеду, которая прошла в десяти метрах за кормой противолодочного корабля. Uj116 произвел бомбометание (сброшено 49 глубинных бомб), после чего наблюдал признаки, свидетельствующие о гибели подводной лодки. На подводной лодке Щ-213 погибло 43 подводника.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Щ-213:

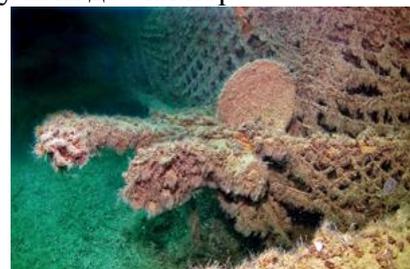
Водоизмещение: надводное/подводное - 586/708 тонн. Главные размеры: 58,8 х 6,2 х 4,0 метров. Скорость хода: надводная/подводная - 14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: два дизеля по 800 л.с. дизеля, два электромотора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



Подводная лодка была найдена в 2008 году на 30-метровой глубине в 10 километрах от румынского порта Констанца, а спустя два года была идентифицирована как Щ-213.

В 2010 году на 30-метровой глубине в 10 километрах от румынского порта Констанца румынскими и голландскими дайверами на дне Чёрного моря обнаружена подводная лодка, потопленная во время Второй мировой войны. Месяц спустя после обнаружения удалось определить её принадлежность. Дайверы поставили в известность Министерство иностранных дел Румынии и российское посольство в Бухаресте, однако ответа не получили до сих пор.

Корпус подводной лодки покрыт илом, рыболовными сетями, ракушками. Дайверы неоднократно спускались туда, чтобы очистить корпус, и только после того, как расчистили часть корпуса, открылись некоторые детали, которые позволили определить, что это Щ-213.



Предполагается, что Щ-213 потопила в феврале 1942 года болгарское судно «Struma» с еврейскими беженцами на борту, которые пытались эвакуироваться в Палестину, находившуюся в то время под британским управлением. Пока турецкие и британские правительства вели переговоры о судьбе пассажиров (британцы не хотели впускать их в Палестину, а турецкие власти не пускали на берег, чтобы те не остались в Турции) «Struma» была потоплена действовавшей в Чёрном море советской подводной лодкой.





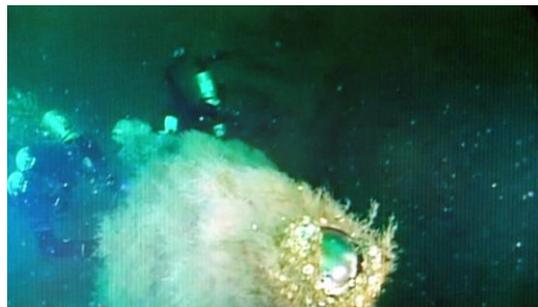
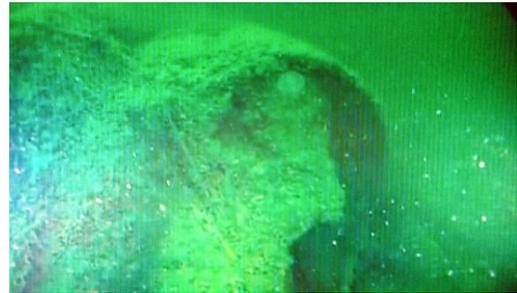
Подводная лодка Щ-213 в годы Великой Отечественной войны.



Командир подводной лодки Щ-213 Д.М.Денежко и члены команды.



**Члены команды Щ-213 в увольнении.
Севастополь. Предвоенное фото.**



Фрагменты подводной лодки Щ-213 на грунте.

Подводная лодка Щ-216



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

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

годы войны подводная лодка Щ-216 совершила пятнадцать Боевых походов.

В свой последний Боевой поход с задачей патрулирования района северо-западнее мыса Тарханкут Щ-216 вышла вечером 6 февраля 1944 года. Утром 10 февраля 1944 года Щ-216 атаковала транспорт под охраной группы противолодочных кораблей. Согласно доклада командира подводной лодки подводники наблюдали два взрыва и гибель судна. Больше на связь Щ-216 не выходила и в базу не вернулась.

По поводу гибели подводной лодки существуют две версии:

- подводная лодка могла подорваться на mine заграждения S77, выставленного в 4,5 – 5,5 милях юго-западнее мыса Тарханкут;

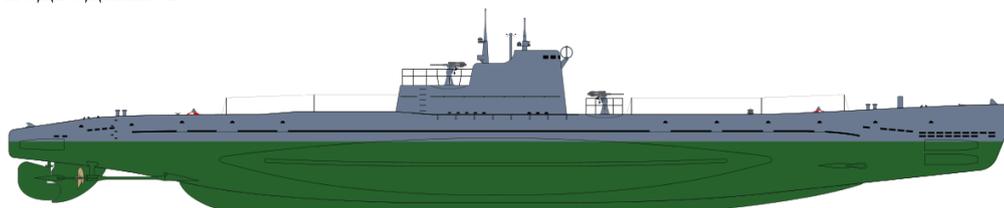
- 16 февраля 1944 года Щ-216 погибла от глубинных бомб германских охотников Uj103 и Uj104 в 18 милях юго-западнее мыса Тарханкут. Проводившие поиск отставшей от конвоя баржи корабли заметили торпедный след, и, проведя маневр уклонения, по данным гидроакустики сбросили в месте предполагаемого нахождения подводной лодки несколько десятков глубинных бомб. На поверхности воды появилось маслянистое пятно, всплыли лакированные деревянные обломки, папиросные пачки, обрывки одежды, книги.

На подводной лодке Щ-216 погибло 47 подводников.

Подводная лодка Щ-216 совершила 15 Боевых походов.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Щ-216:

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



В конце июня - начале июля 2013 года подводную лодку Щ-216 обнаружили водолазы Центра черноморских подводных исследований в районе каменной гряды в районе мыса Тарханкут на глубине пятьдесят два метра. По предварительным данным водолазов, подводная лодка затонула с небольшими повреждениями.

После поднятия орудий и части корпуса подводной лодки Щ-216 с грунта в Севастополе состоялось подписание протокола о передаче орудия и элемента ограждения рубки Черноморскому центру подводных исследований. Поднятые орудия и часть ограждения рубки лежали на грунте отдельно от корпуса подводной лодки, в дальнейшем будут отреставрированы и размещены в музеях, увековечив память о погибших подводниках.

В Севастополе на причале Черноморского флота «Минная стенка» прошла церемония передачи артефактов, поднятых со дна моря в районе мыса Тарханкут.

Носовая и кормовая пушки погибшей в период Великой Отечественной войны советской подводной лодки были доставлены в Севастополь спасательным судном Черноморского флота «Эпрон». Работы по обследованию и подъему деталей подводного объекта осуществил экипаж спасательного судна «Эпрон» и специалисты управления поисковых и Аварийно-спасательных работ Черноморского флота.

В ходе торжественной церемонии артефакты были переданы Крымскому республиканскому учреждению «Черноморский центр подводных исследований».

В мероприятии приняли участие представители руководства Республики Крым, города Севастополя, духовенства и ветеранских организаций, которые почтили память погибших подводников минутой молчания.

Подводникам были отданы воинские почести – личный состав рот почетного караула произвел троекратный оружейный салют.

Несколькими днями ранее на месте гибели подводной лодки моряки спасательного судна «Эпрон» почтили память моряков-подводников, погибших в годы Великой Отечественной войны. На воду был опущен траурный венок.

Совет министров Крыма принял распоряжение о создании в Феодосии мемориального комплекса памяти погибших в период Второй мировой войны моряков - подводников. Поднятые с грунта в районе мыса Тарханкут орудия и часть ограждения рубки станут ключевым объектом предполагаемого комплекса.

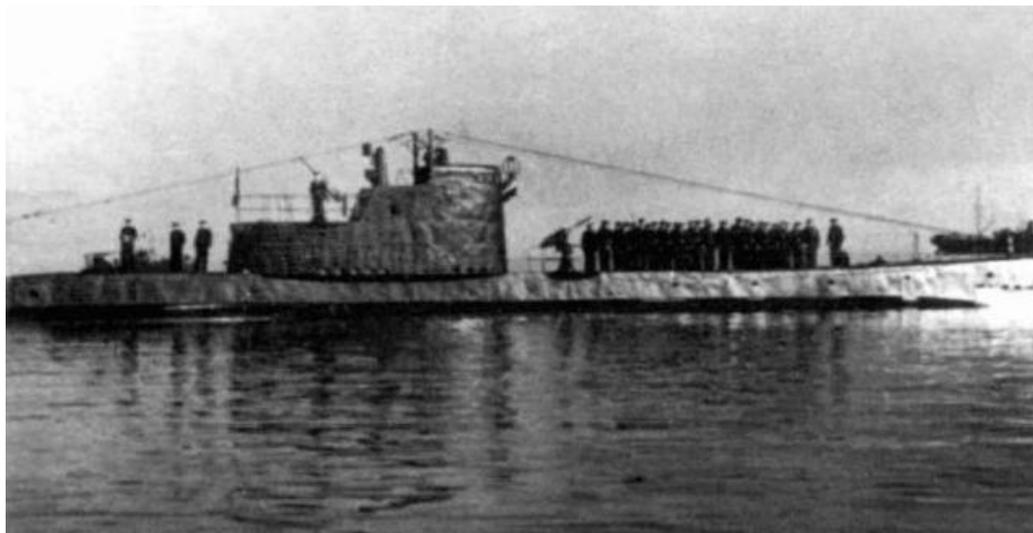
Ветеранами – подводниками феодосийского общества ветеранов-подводников ВМФ «Подводник» предполагается составные части будущего мемориала установить в плоскостном исполнении в следующей очередности:

- носовая пушка, поднятая с пл «Щ-216»;
- стела с информацией;

-ограждение ходовой рубки, носовая часть которой восстановлена согласно чертежей для пл данного проекта, и законсервированная кормовая часть с орудием- поднятые с пл «Щ-216» - в случае реставрации поднятой части ограждения. Все фрагменты размещаются на горизонтальной плоскости, имитирующей палубу подводной лодки данного проекта.

Весь комплекс по периметру оградить якорями и якорными цепями.

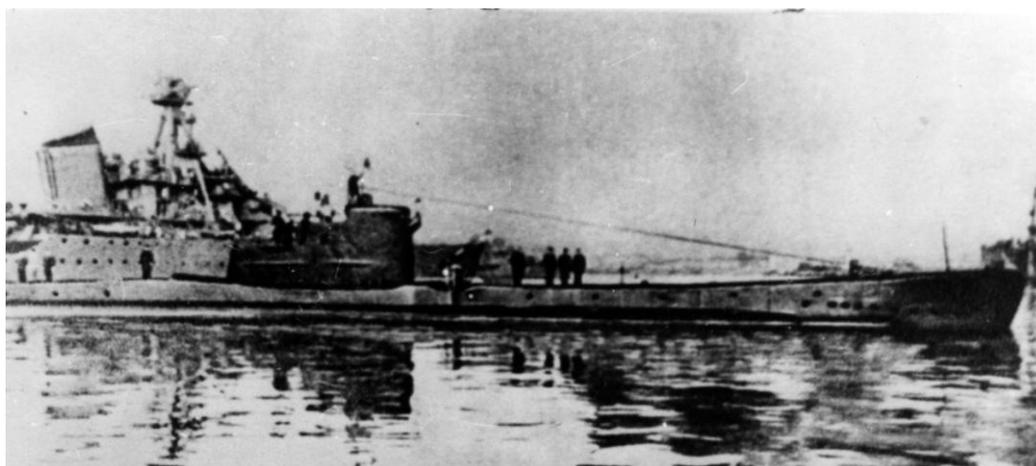




**Подводная лодка Щ-216.
(единственная на Черноморском флоте подводная лодка серии Х-бис)**



Подводная лодка Щ-216 в годы Великой Отечественной войны.



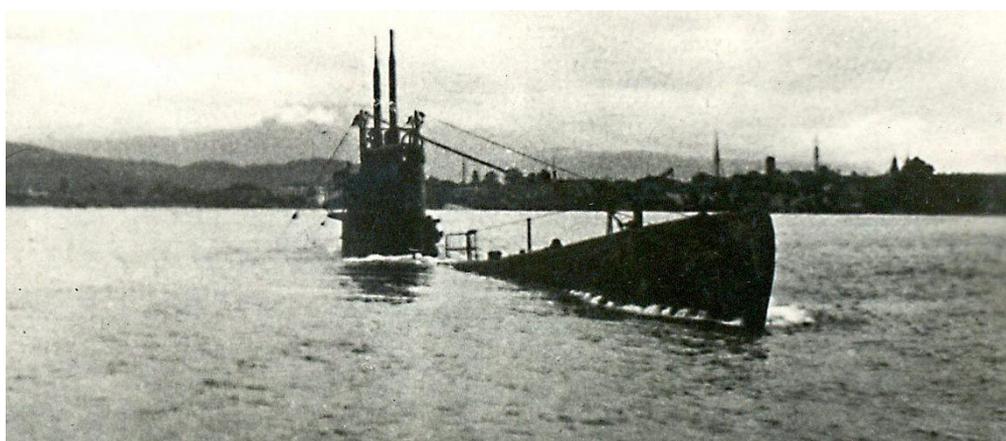
Подводная лодка Щ-216 у борта крейсера «Ворошилов».



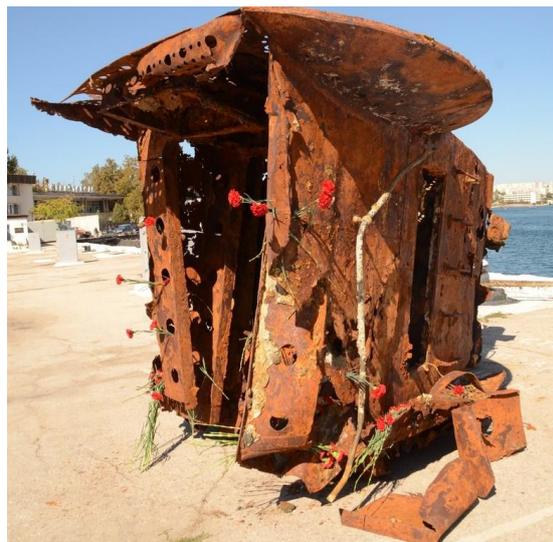
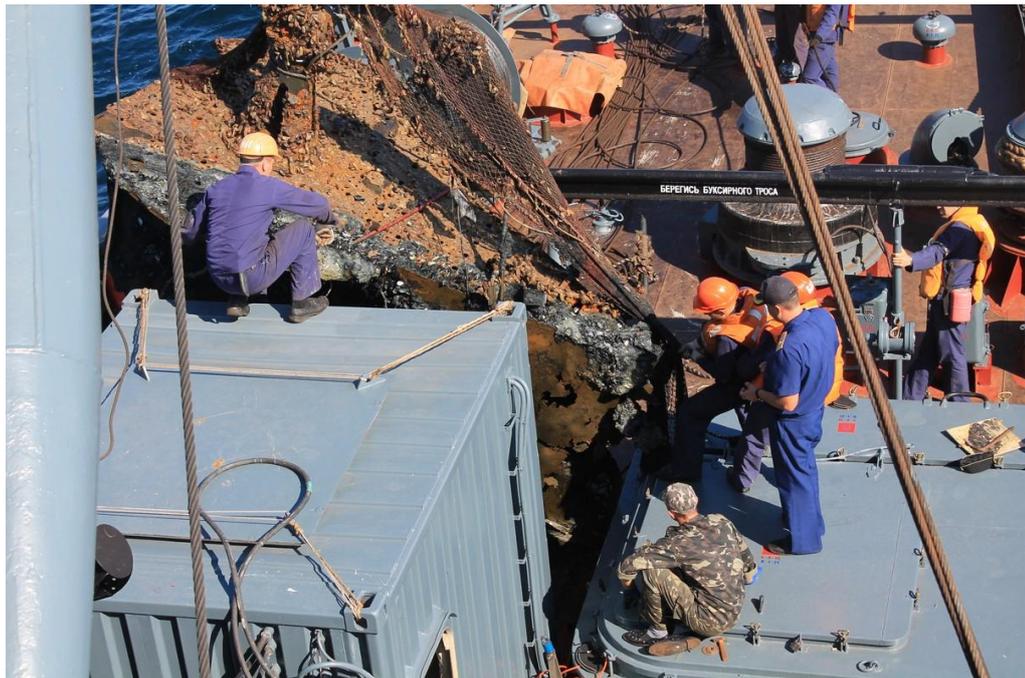
Подводные лодки Щ-207 и Щ-216 у борта плавбазы «Нева».



Подводная лодка Щ-216 в Потти.



Подводная лодка Щ-216 во время дифферентовки.



Фрагменты подводной лодки Щ-216 поднятые с грунта.



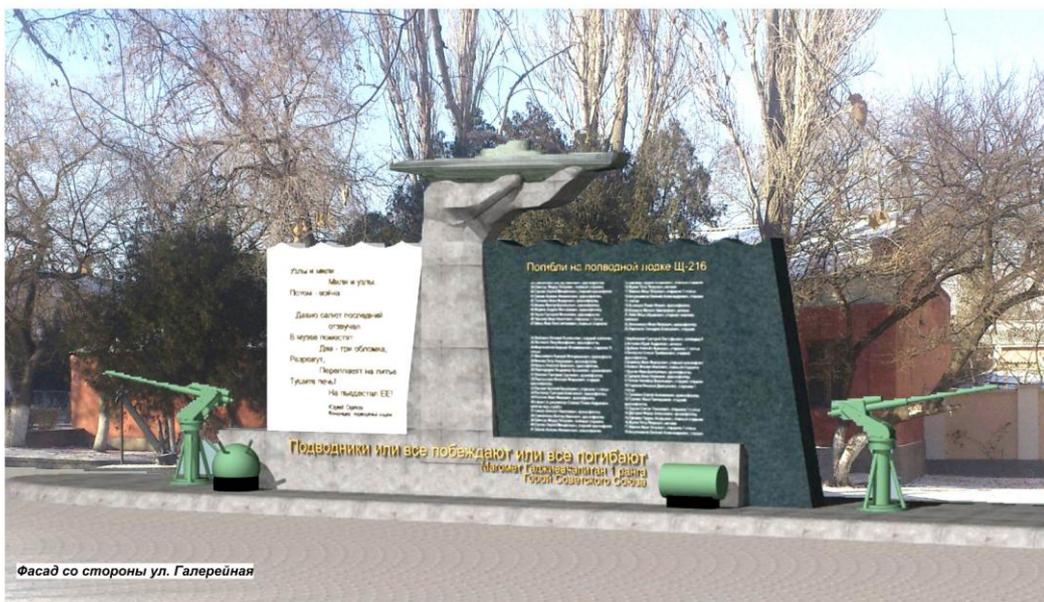
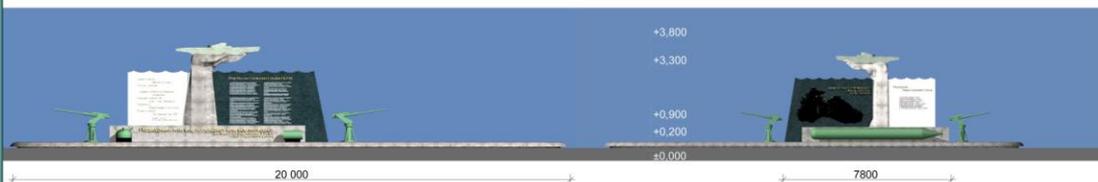
Во время торжественного мероприятия по передаче артефактов.



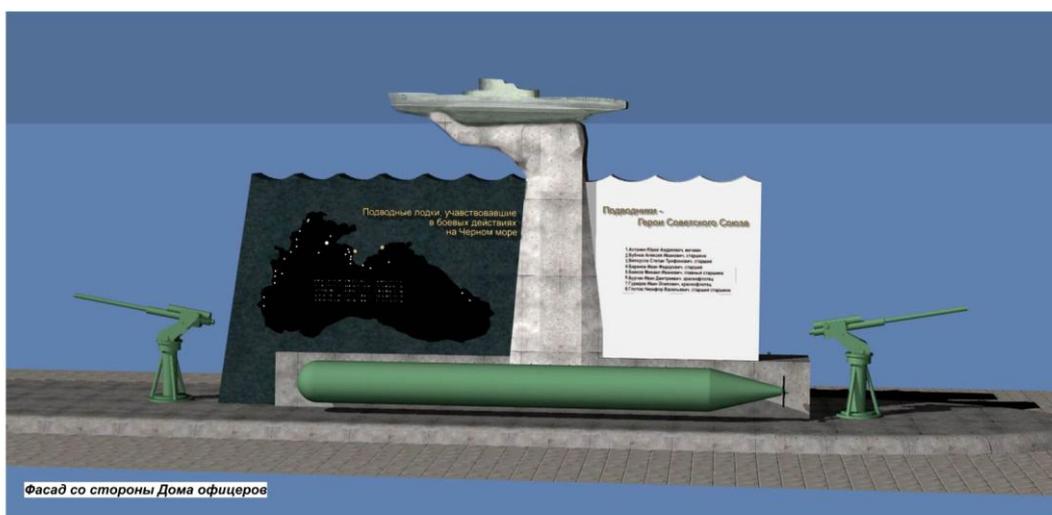
На спасательном судне «Эпрон» перед спуском венка на воду.

**Эскиз
 мемориального комплекса "Морякам-черноморцам, погибшим
 в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов"**

Представлен Феодосийским обществом подводников.



Фасад со стороны ул. Галерейная



Фасад со стороны Дома офицеров

Подводная лодка Щ-302 («Окунь»)



Подводная лодка тип «Щ» III серии заложена в 5 февраля 1930 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 200. 6 ноября 1931 года подводная лодка спущена на воду и 11 октября 1933 года вступила в строй. 14 октября 1933 года Щ-302 вошла в состав Морских сил Балтийского моря. В сентябре 1939 года в составе 14-го дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота Щ-302 принимала участие в патрулировании Финского залива. С октября 1939 года по июнь 1941 года

Щ-302 на заводе №-194 (Кронштадтский морзавод) прошла капитальный ремонт и модернизацию.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе отдельного учебного дивизиона подводных лодок КБФ в Кронштадте, где проходила испытания после ремонта. 13 сентября 1941 года Щ-302, первой из подводных лодок КБФ, прошла безобмоточное размагничивание. 22 сентября 1941 года (Кронштадт подвергся массированному налету немецкой авиации) от близких разрывов бомб, Щ-302 получила осколочные повреждения прочного корпуса. 27 сентября у входа в Лесную гавань Ленинграда подводная лодка столкнулась с тральщиком ТЩ-53, в результате чего на подводной лодке оказалось разрезано перо кормовых горизонтальных рулей и погнут баллер руля.

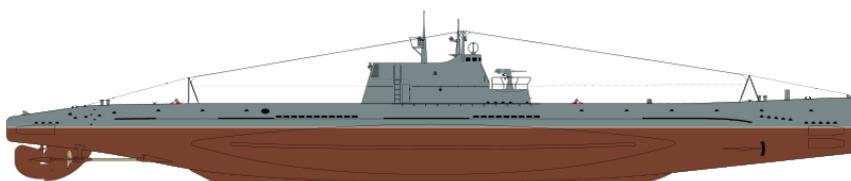
В свой первый Боевой поход подводная лодка вышла 10 октября 1942 года в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. В ночь на 11 октября Щ-302 под эскортом канонерской лодки «Москва» и базовых тральщиков достигла Лавенсаари. Из-за сильного ветра корабли эскорта и входившая в состав конвоя подводная лодка Щ-311 укрылись в бухте Ногге-Каппельлахт. Щ-302 не заметив сигналов, продолжила движение. Больше подводную лодку никто не видел. На связь она не выходила. В базу в назначенный срок не вернулась.

Вероятно, Щ-302 погибла, подорвавшись на mine заграждения 11-13 октября 1942 года. Вместе с подводной лодкой погибло 37 подводников.

Подводная лодка Щ-302 совершила 1 Боевой поход.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-301:

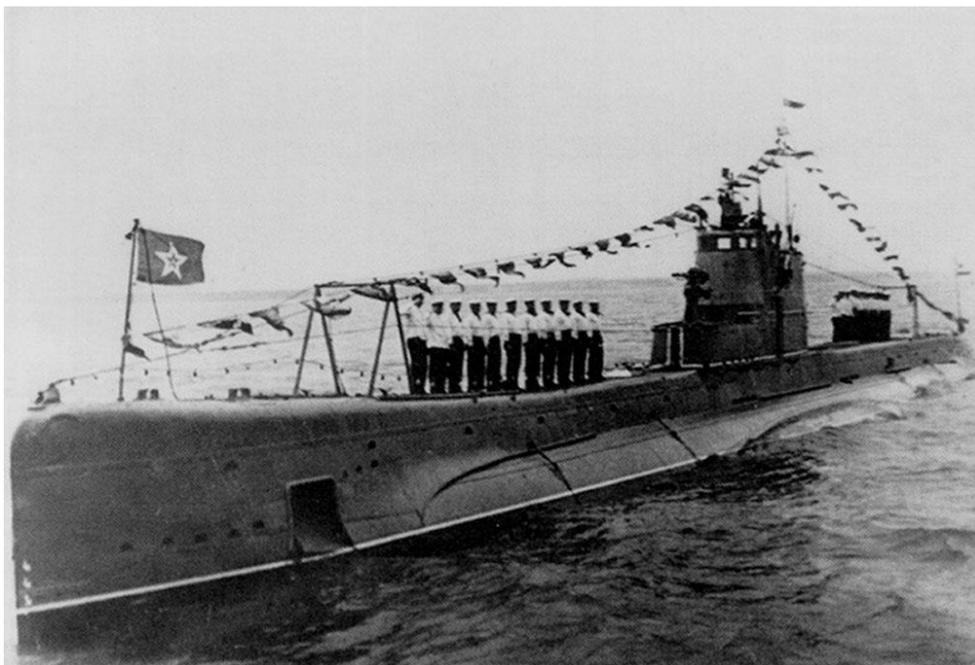
Водоизмещение: надводное/подводное – 572/672 тонны. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 57 метров, ширина – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 3.8 метра. Скорость: надводная/подводная – 11.6/8.5 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4 533мм НТА, 2 533мм КТА, 10 торпед; одно 45мм орудие 21К, 500 выстрелов; два пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Команда: 41 подводник.



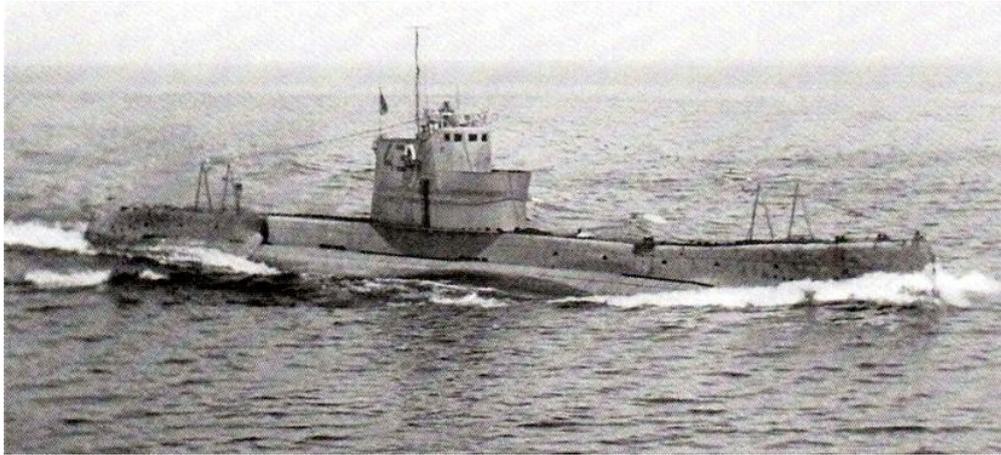
В результате поисковых работ, проведенных севернее острова Большой Тютерс в 2003 году, на глубине 55 метров был обнаружен объект длиной около 58 метров с характерной рубкой по центру корпуса. Предположительно он был идентифицирован как подводная лодка Щ-302.

На начало 2015 года подъем подводной лодки не планировался и обследование не производилось.

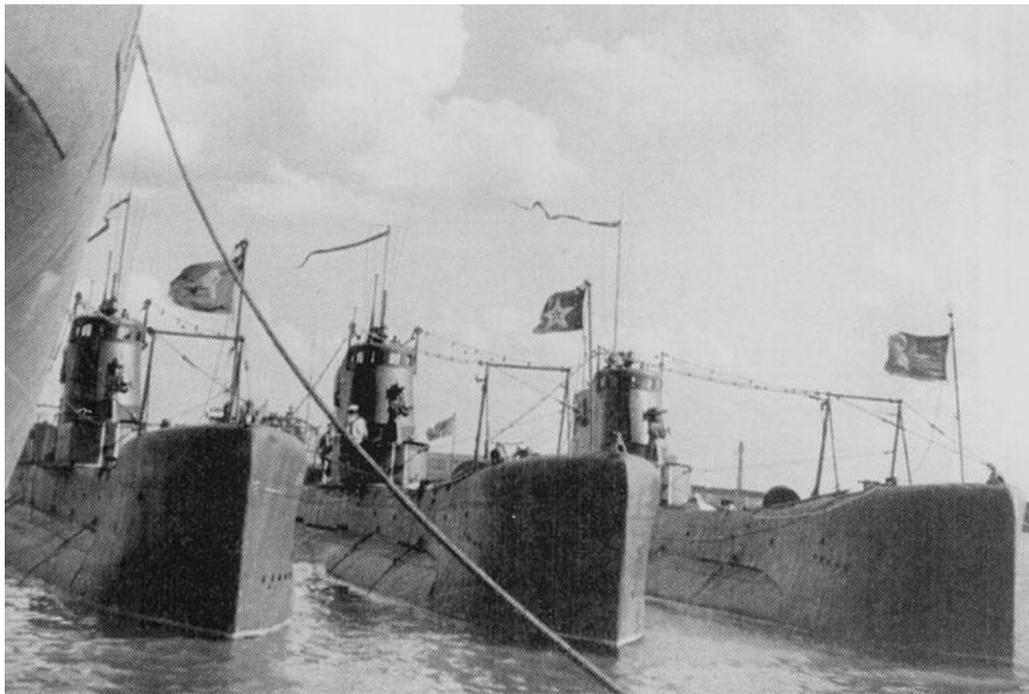




**Подводная лодка Щ-302 («Окунь»)
во время Военно-морского парада.**



Подводная лодка Щ-302 («Окунь»). 1932-1933 года.



Подводные лодки Щ-302, Щ-303 и Щ-304.

**Подводная лодка
Щ-304
(«Язь», «Ударник», баржа №-550, «Комсомолец» (бортовой №-44))**



Подводная лодка тип «Щ» III серии заложена 23 февраля 1930 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород).

2 мая 1931 года «Комсомолец» был спущен на воду и в транспортном ДОКе по Мариининской водной системе переведен на завод №-189 (Балтийский завод) в Ленинград для достройки и сдачи флоту. 15 августа 1934 года подводная лодка вступила в строй, и 25 августа 1934 года вошла в

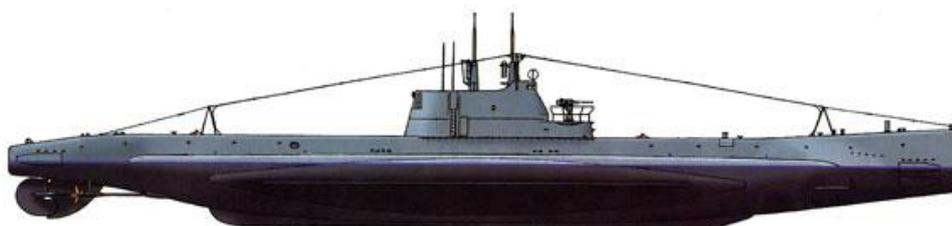
состав Морских сил Балтийского моря.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе Учебной Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота в Кронштадте. В войну подводная лодка Щ-304 совершила два Боевых похода.

В свой последний Боевой поход Щ-304 вышла 27 октября 1942 года. 29 октября подводная лодка покинула Лавенсари. На связь Щ-304 больше не выходила и в базу не вернулась. Вероятно, подводная лодка погибла на mine в северной части минного заграждения «Nashorn» после 29 октября 1942 года. На подводной лодке Щ-304 погибло 40 подводников.

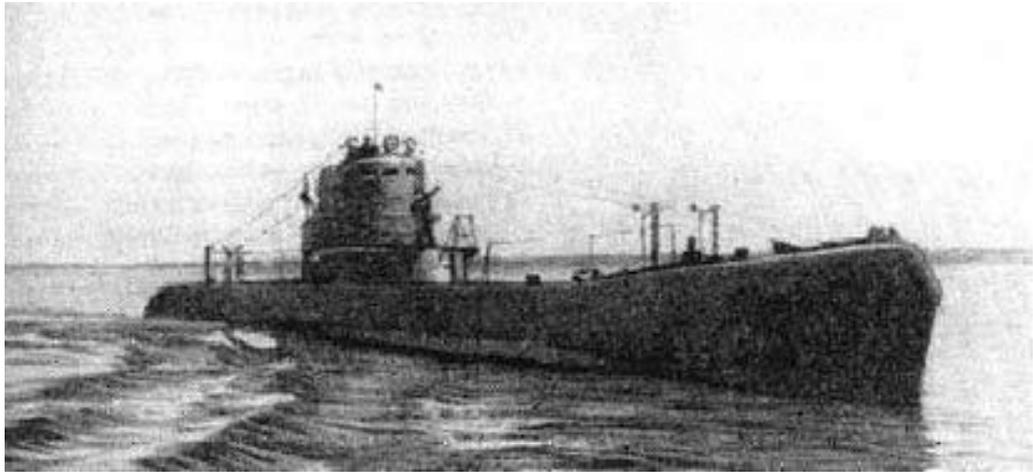
**Тактико-Технические Данные
подводной лодки Щ-301:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 572/672 тонны. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 57 метров, ширина – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 3.8 метра. Скорость: надводная/подводная – 11.6/8.5 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4 533мм НТА, 2 533мм КТА, 10 торпед; одно 45мм орудие 21К, 500 выстрелов; два пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Команда: 41 подводник.



Подводная лодка Щ-304 была обнаружена финнами в 2002 году в районе Porkkala при сканировании дна, в 2004 году подводная лодка осмотрена и опознана. Щ-304 лежит носом на юг; носовая часть задрана вверх под углом 35-40° и возвышается над грунтом на 10 метров; корма ушла в грунт. В районе ограждения рубки палуба возвышается над грунтом около метра, перископы убраны, оба люка (верхний рубочный и в Центральный пост) открыты, в тамбуре у нактоуза открыта крышка. Вероятно, в момент зарядки аккумуляторов Щ-304 подорвалась на mine кормовой частью и затонула, так как больше половины корпуса от носа видно полностью и повреждений там нет никаких. На палубе мостика найдены останки верхней вахты; видимо моряки были пристегнуты тросами к ограждению рубки. По состоянию на 2013 год дополнительной информации нет, подъем подводной лодки.





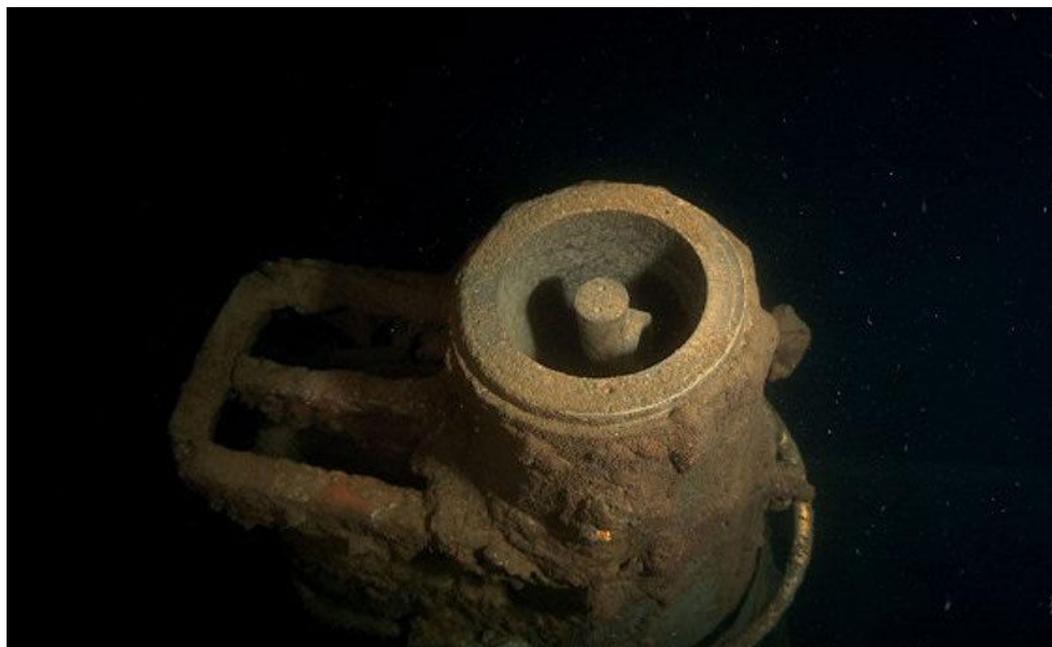
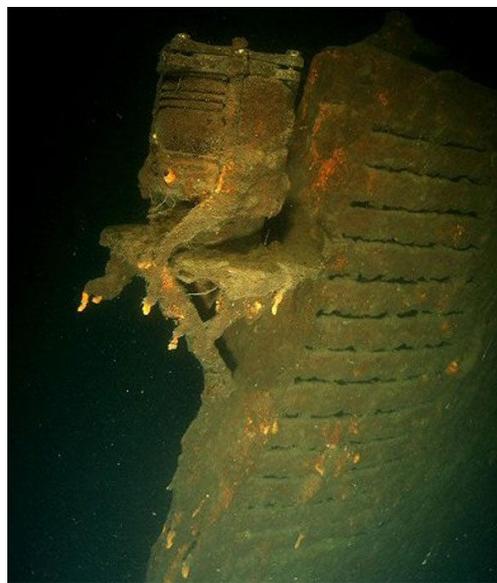
**Подводная лодка Щ-304 при возвращении в базу.
1942 год, июль.**



**Военком подводной лодки Щ-304 старший политрук В.Быко-Янко, командир ПЛ капитан 3 ранга Я.Афанасьев и помощник командира капитан-лейтенант В.Силин.
Лето 1942 года.**



Фрагменты подводной лодки Щ-304 на дне.



Фрагменты подводной лодки Щ-304 на дне.

Подводная лодка Щ-306 («Пикша»)

Подводная лодка тип «Щ» V-бис-2 серии заложена 6 ноября 1933 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде. Строительный номер 250. 1 августа 1934 года подводная лодка спущена на воду. 4 августа 1935 года Щ-306 вступила в строй и 17 августа 1935 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В 1938-39 году подводная лодка прошла на заводе №-189 капитальный ремонт и модернизацию. В событиях Советско-финской войне Щ-306 участия не принимала.



22 июня 1941 года Щ-306 находилась в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок в Ораниенбауме. В годы войны подводная лодка Щ-306 совершила два Боевых похода, пять торпедных атак. Возможно, потоплено одно судно.

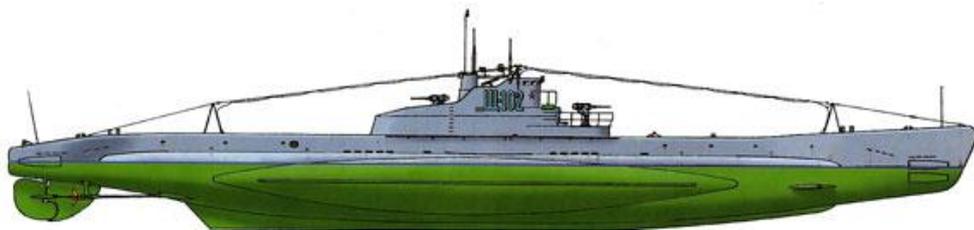
В последний Боевой поход западнее острова Борнхольм Щ-306 вышла 20 октября 1942 года в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. На переходе к Лавенсари конвой подвергся атаке финских торпедных катеров. Утром следующих суток подводная лодка вышла в точку погружения. Больше Щ-306 никто не видел. 25 октября подводная лодка доложила о форсировании Финского залива. Вероятно, по пути на позицию южнее острова Утё Щ-306 атаковала германский конвой, но результата не добились. Вечером 31 октября на Щ-306 была послана радиограмма о смене района патрулирования (подводной лодке предписывалось идти в Данцигскую бухту), но ответа не последовало. На запрос командования от 5 ноября Щ-306 так же ответила молчанием.

Вероятно, Щ-306 погибла, подрывшись на mine в районе Наргенской минной позиции 12-16 ноября 1942 года. Вместе со Щ-306 погибли 39 подводников.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

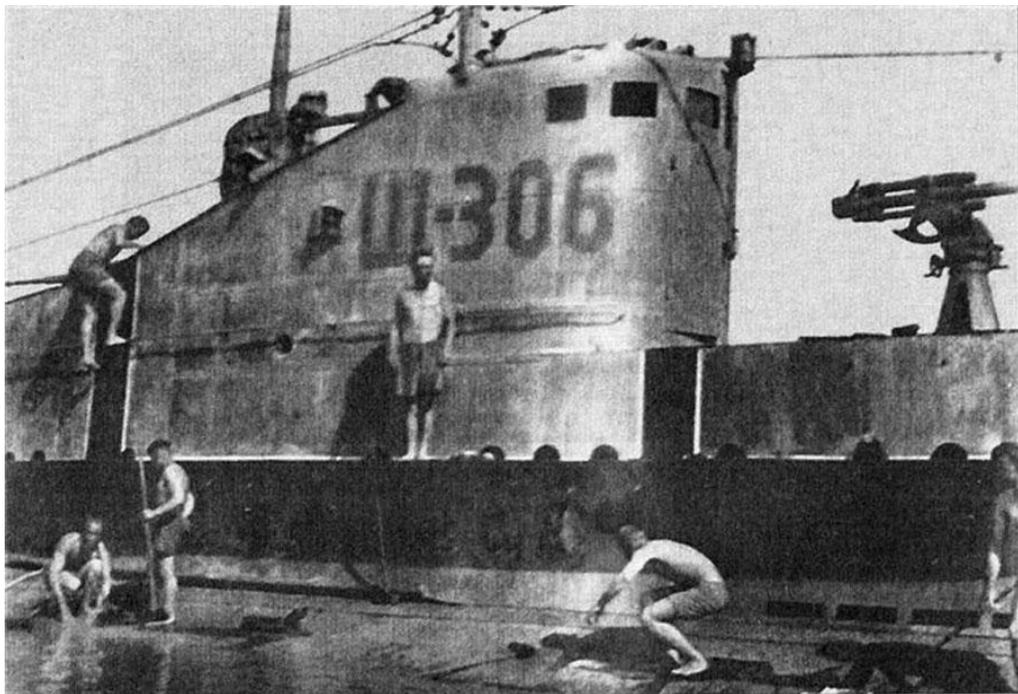
Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-306:

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн. Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 2 45-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4 533-мм НТА, 2 533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Команда: 40 подводников.



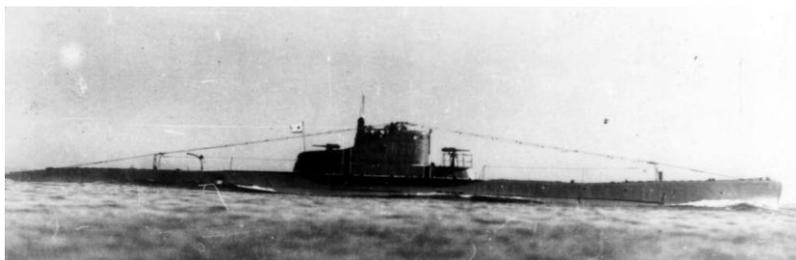


**Подводная лодка Щ-306 при переходе из Кронштадта на Лавенсари.
За ней в кильватер подводная лодка Щ-406. 20 октября 1942 года.**



**Подводная лодка Щ-306. Большая приборка.
Довоенное фото.**

Подводная лодка Щ-308 («Семга»)



Подводная лодка тип «Щ» V-бис-2 серии заложена 10 ноября 1930 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под строительным номером 550/2. 28 апреля 1933 года Щ-308 спущена на воду, 14 ноября 1935 года вступила в строй и 20 ноября 1935 года включена в состав Краснознаменного Балтийского флота. К началу Советско-финской войны подводная лодка входила в состав 15-го дивизиона подводных лодок и заканчивала капитальный ремонт и модернизацию на заводе №-189 в Ленинграде, участия в Боевых действиях не принимала.

22 июня 1941 года Щ-308 встретила в составе отдельного учебного дивизиона подводных лодок в Ораниенбауме. В годы войны подводная лодка Щ-308 совершила два Боевых похода.

15 сентября 1942 года Щ-308 совместно с подводной лодкой С-9 в охранении тральщиков и малых охотников вышла из Кронштадта на Лавенсаари, откуда 18 сентября вышла в Боевой поход. 22 сентября подводная лодка заняла позицию в районе острова Утё. 20 октября 1942 года командир подводной лодки доложил по радио, что Щ-308 уничтожила три транспорта противника, но имеет повреждения и просит «Добро!» на возвращение. Начальник штаба Бригады подводных лодок в двух радиogramмах приказал Щ-308 возвращаться, но подводная лодка в Кронштадт не вернулась.

Вместе со Щ-308 погибло 40 подводников..

По поводу гибели Щ-308 существует несколько версий:

- подводная лодка погибла от торпед финской подводной лодки «Ику Tyrso» на переходе к проливу Серда-Кваркен 27 октября 1942 года;
- Щ-308 была потоплена ударом противолодочного корабля «Shiff-47», который 19 октября 1942 года в районе Утё атаковала подводная лодка;
- Щ-308 могла погибнуть у острова Тайкесаари от глубинных бомб и артиллерийского огня финского сторожевого катера VMV2 20 октября 1942 года.
- не исключен подрыв подводной лодки на mine заграждения «Nashorn», «Umindа» или «Zeeigel».

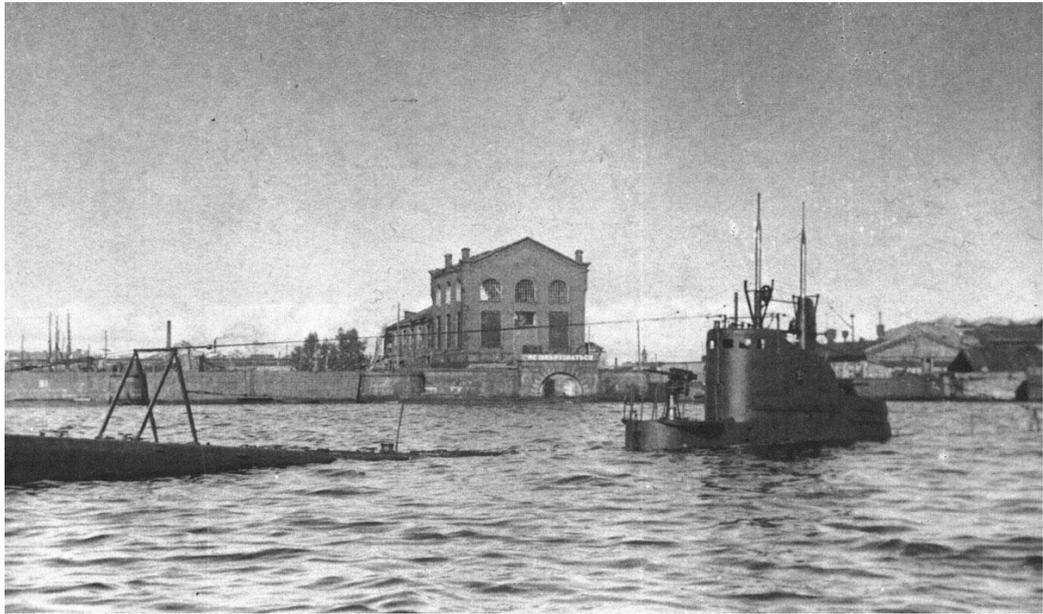
Подводная лодка Щ-308 совершила два Боевых похода.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

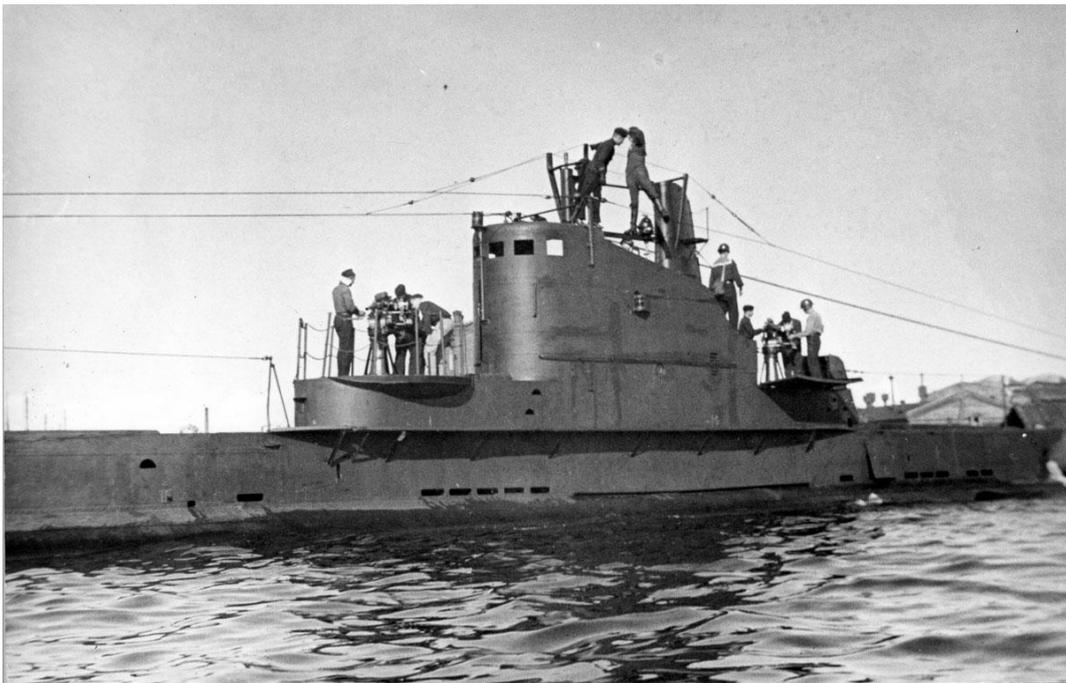
Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-308:

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн. Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 2 45-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4 533-мм НТА, 2 533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Команда: 40 подводников.

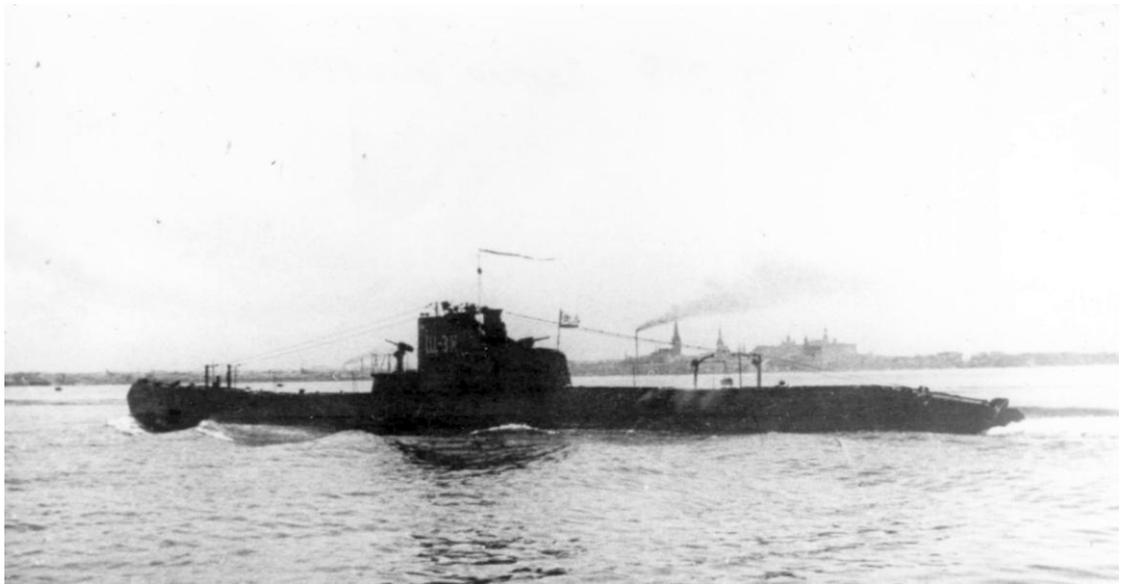




Подводная лодка Щ-308. Дифферентовка.



Подводная лодка Щ-308. Тренировка артиллерийских расчетов.



Подводная лодка Щ-308. Таллинн. Весна 1941 года.



Команда подводной лодки Щ-307 на борту плавбазы «Полярная».

Подводная лодка Щ-319

Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-194 в Ленинграде под строительным номером 367. 15 февраля 1935 года подводная лодка спущена на воду, и 29 ноября 1936 года вступила в строй. В апреле 1936 года подводную лодку предполагалось назвать «Кашалот» в честь подводной лодки тип «Нарвал» Черноморского флота постройки 1916 года. 11 декабря 1936 года Щ-319 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.



Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 2-й Бригады 17-го дивизиона подводных лодок в Таллинне. В день нападения Германии на Советский Союз подводная лодка входила в состав 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок с базированием на Таллинн. Подводная лодка Щ-319 в Советско-финскую войну совершила два Боевых похода, в Великую Отечественную войну один Боевой поход.

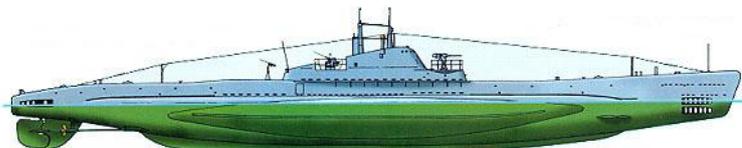
Вечером 20 сентября Щ-319 вышла в район Либавы. До маяка Родшер подводная лодка должна была идти в паре со Щ-320, но при выходе с Большого Кронштадского рейда Щ-319 оторвалась от нее и продолжила поход самостоятельно. Больше Щ-319 никто не видел. На запросы по радио подводная лодка не отвечала. Не доложила она и об окончании форсирования Финского залива. Утром 28 сентября соединение кораблей противника, возвращающееся после бомбардировки полуострова Сырве в Мемель, зафиксировало атаку подводной лодки. Крейсера сумели уклониться от торпед, а подводная лодка была контратакована миноносцами Т7 и Т11. На следующий день безуспешной атаке подводной лодки подверглась группа германских тральщиков. Щ-319 достигла

назначенного ей района действий и погибла на mine, сорванной с немецкого заграждения «Vartburg» в южной части позиции в начале октября 1941 года.

На подводной лодке Щ-319 погибли 38 подводников.

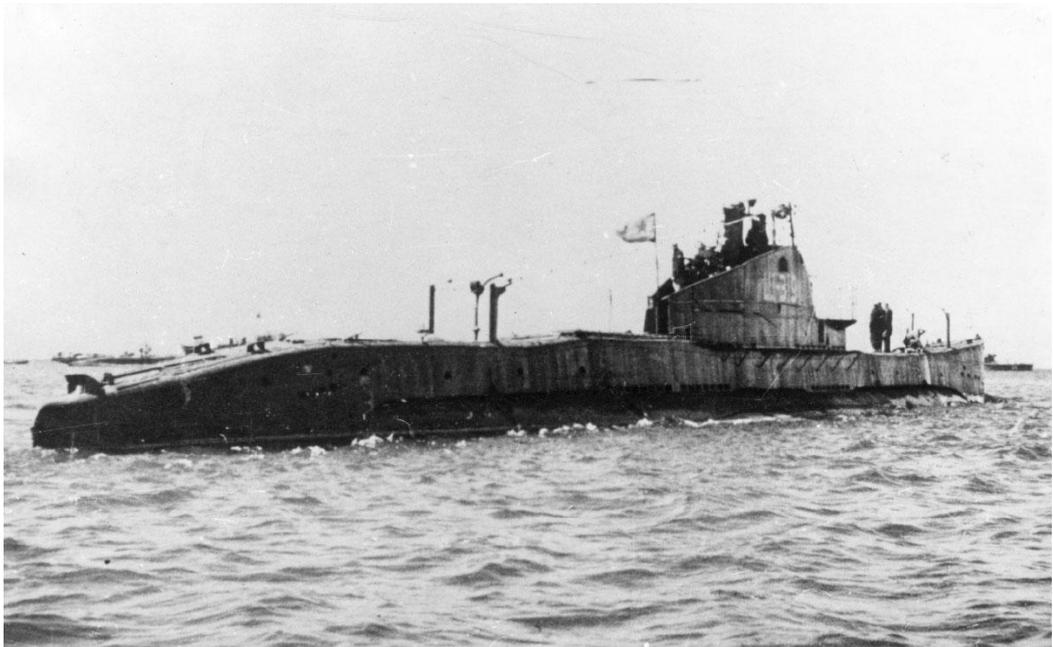
Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-319:

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/ 707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая - 58,7 метра, ширина наибольшая - 6,2 метра, осадка средняя - 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная - 14.1/8,5 узлов Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров Вооружение: 4 x 533-мм НТА; 2 x 533-мм КТА; 10 торпед; 2 x 45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Команда: 40 подводников.

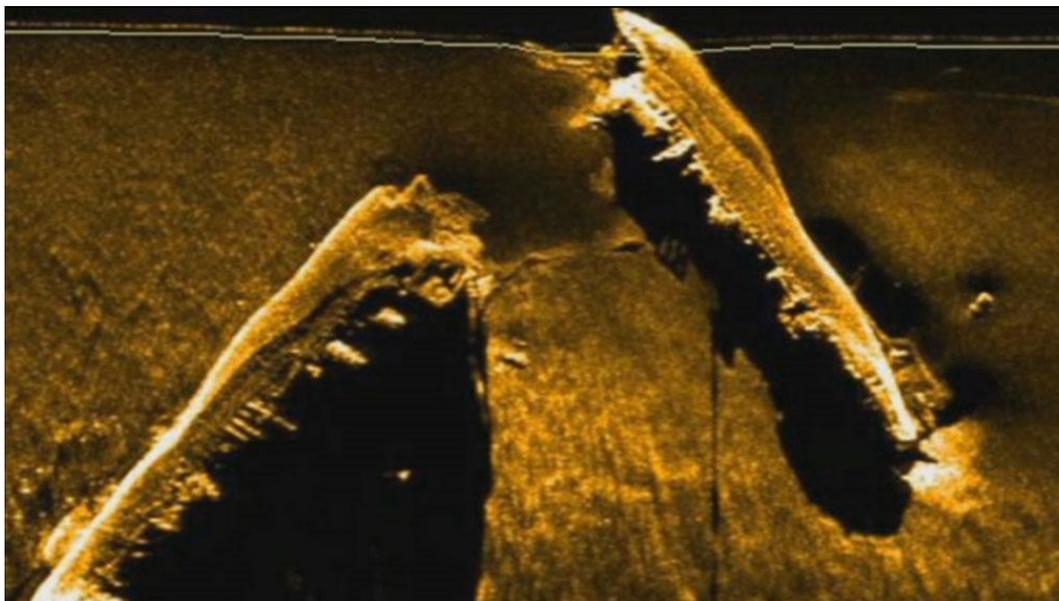


Летом 2012 года подводная лодка Щ-319, лежащая на грунте в 16 милях западнее Паланги обследована группой латвийских дайверов. Корпус подводной лодки перебит взрывом на две части и покоится на глубине 43 метра.





Подводная лодка Щ-319.



Подводная лодка Щ-319 на грунте.

Подводная лодка Щ-320



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе № 194 в Ленинграде под стапельным номером 368. 12 февраля 1935 года подводная лодка спущена на воду, 29 ноября 1936 года вступила в строй и 11 декабря 1936 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В апреле 1936 года подводную лодку предполагалось назвать «Рысь».

В начале Советско-финляндской войны Щ-320 находилась в составе в составе 17-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. В ходе войны совершила два Боевых похода.

В начале Великой Отечественной войны подводная лодка находилась в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ в среднем ремонте в ДОКе Таллина. 4 июля 1941 года прибыла в Ленинград. В Великую Отечественную войну Щ-320 совершила 4 Боевых похода, потопила один транспорт.

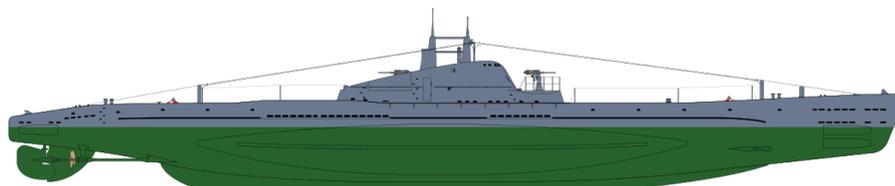
Команда подводной лодки была награждена орденами и медалями. Командир Щ-320 И.М.Вишневский был представлен к званию Героя Советского Союза (в итоге статус награды был понижен и он был награжден орденом Ленина). 23 октября 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР подводная

лодка Щ-320 была награждена орденом Красного Знамени.

1 октября 1942 года Щ-320 вышла на позицию в район к западу от острова Борнхольм. В дальнейшем на связь не выходила и в базу не вернулась...

Тактико – Технические Данные подводной лодки Щ-320:

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/ 707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая - 58,7 метра, ширина наибольшая - 6,2 метра, осадка средняя - 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная - 14.1/8,5 узлов Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров Вооружение: 4 x 533-мм НТА; 2 x 533-мм КТА; 10 торпед; 2 x 45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Команда: 40 подводников.



В конце апреля 2017 года в ходе проведения поиска в рамках экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы» остов подводной лодки был обнаружен на грунте. Щ-320 лежит на глубине 48 метров примерно в километре севернее острова Большой Тютерс. Подводная лодка погибла на пути в район действий, подорвавшись на mine UMA заграждения «Zeeigel-22» ориентировочно утром 2 октября 1942 года. Щ-320 двигалась на запад точно по рекомендованному ей маршруту движения, но при форсировании минного поля последовательно зацепила носовыми горизонтальными рулями минрепы сразу двух немецких противолодочных мин.

Судя по повернутому влево рулю направления, подводная лодка выполняла маневр уклонения от мины, подцепленной за минреп правым носовым рулем, при этом непроизвольно подтягивая к борту вторую мину, подцепленную левым носовым рулем. В итоге мина, подцепленная по правому борту, коснулась корпуса лодки, но дала осечку. Вторая мина, подцепленная по левому борту, подтянутая движением подводной лодки, взорвалась в районе 1-2 отсеков.

После подрыва часть команды в кормовых отсеках подводной лодки выжила. Подводники пытались покинуть погибшую лодку, вытолкнув торпеду из правого кормового торпедного аппарата. Но, выйдя из аппарата на 3/4 длины, торпеда, вероятно, застряла в аппарате, или у подводников закончились запасы воздуха высокого давления. На подводной лодке Щ-320 погибли 40 подводников.



Из отчета экспедиции: *«Подводная лодка лежит курсом 210, на ровном киле, практически не утонув в грунте, то есть осмотру доступен весь корпус. Корпус подводной лодки полностью цел, кроме места взрыва мины над левым носовым горизонтальным рулем: район взрыва около 2 метров в диаметре, полностью разрушены элементы легкого корпуса, прочный корпус имеет вмятину и трещину длиной более метра и шириной до 20 см. В районе кормового аварийного люка прогнила и провалилась часть легкой надстройки, вероятно в результате коррозии.»*

Защитные щитки ниш торпедных аппаратов на верхних носовых и кормовых аппаратах отсутствуют. Нижние носовые щитки закрыты. Из левого верхнего носового торпедного аппарата на полметра торчит торпеда, смещенная вперед взрывной волной мины. Из правого кормового торпедного аппарата на 3/4 длины торчит торпеда, которую пытались вытолкнуть подводники.

Якорь находится на левом борту и убран в клюз. Оба орудия лодки, 21-К, находятся в походном положении, стволы заткнуты дульными пробками, прицелы сняты. Площадка кормового орудия была круглой с леерным ограждением.

Стенки легкого ограждения рубки обвалились от коррозии и воздействия рыбацких тралов, остатки которых висят на рубке, опутывая ее со всех сторон. Обломки ограждения мостика лежат на верхней палубе между носовым орудием и рубкой, и частично на грунте справа от рубки.

На мостике виден нактоуз с закрытой защитной крышкой, колонка управления поворотом руля, репитер гирокомпаса, с закрытой защитной крышкой, машинный телеграф поверхностного хода, ручки которого стоят в положении «Стоп».

Рубочный люк закрыт. Зенитный перископ лодки опущен вниз, командирский перископ выдвинут примерно на метра-полтора из перископной тумбы, и его линза повернута на левый борт. Сам перископ погнут, вероятно, рыбацким тралом. На межперископной балке закреплен репитер гирокомпаса, с закрытой защитной крышкой

Винто-рулевая группа подводной лодки полностью доступна для осмотра. Кормовые горизонтальные рули находятся в поднятом на 10-15 градусов положении. Руль направления повернут налево. Носовые горизонтальные рули в положении «Ноль».

На лодке отсутствуют аварийные буи, их места закрыты листами железа. Оба аварийных люка закрыты.

Рядом с корпусом подводной лодки, на грунте с левого борта напротив кормового аварийного люка лежит якорь от немецкой мины UMA. Вероятно, это якорь той мины, которая взорвалась

и привела к гибели подводной лодки. С правого борта подводной лодки, за носовым горизонтальным рулем лежит якорь от немецкой мины UMA. В 20 метрах позади него, лежит неразорвавшаяся немецкая мина UMA, со смятыми свинцовыми взрывателями. Вероятно, эта та мина, которую подводная лодка пыталась скинуть с себя».

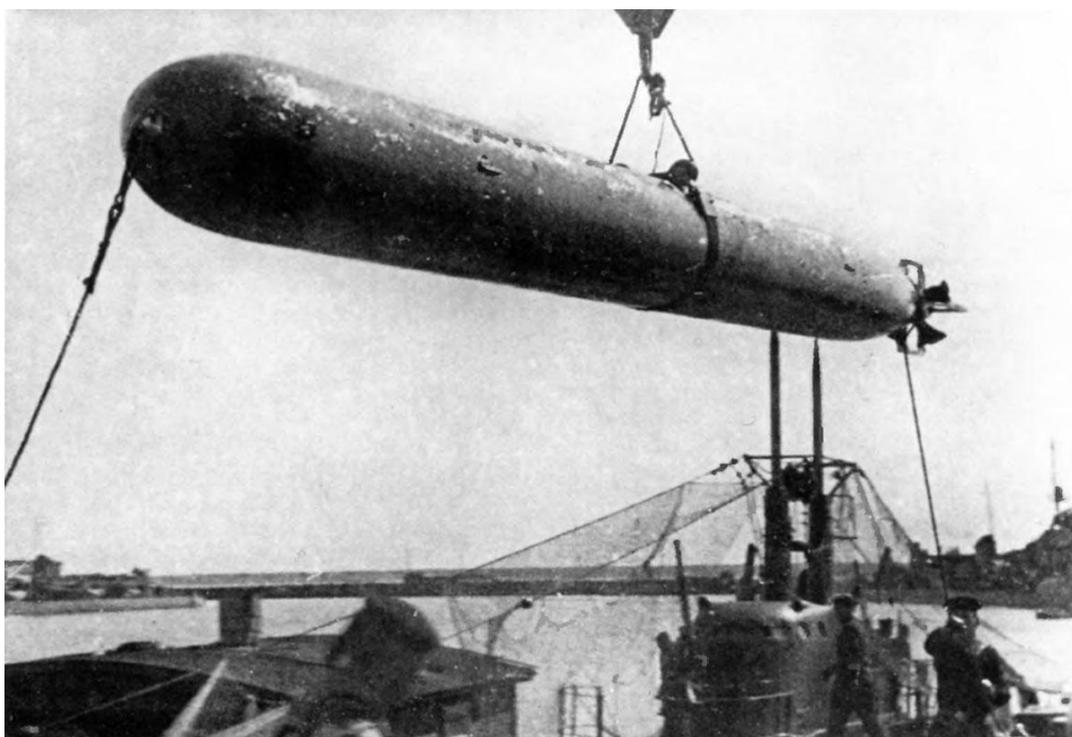
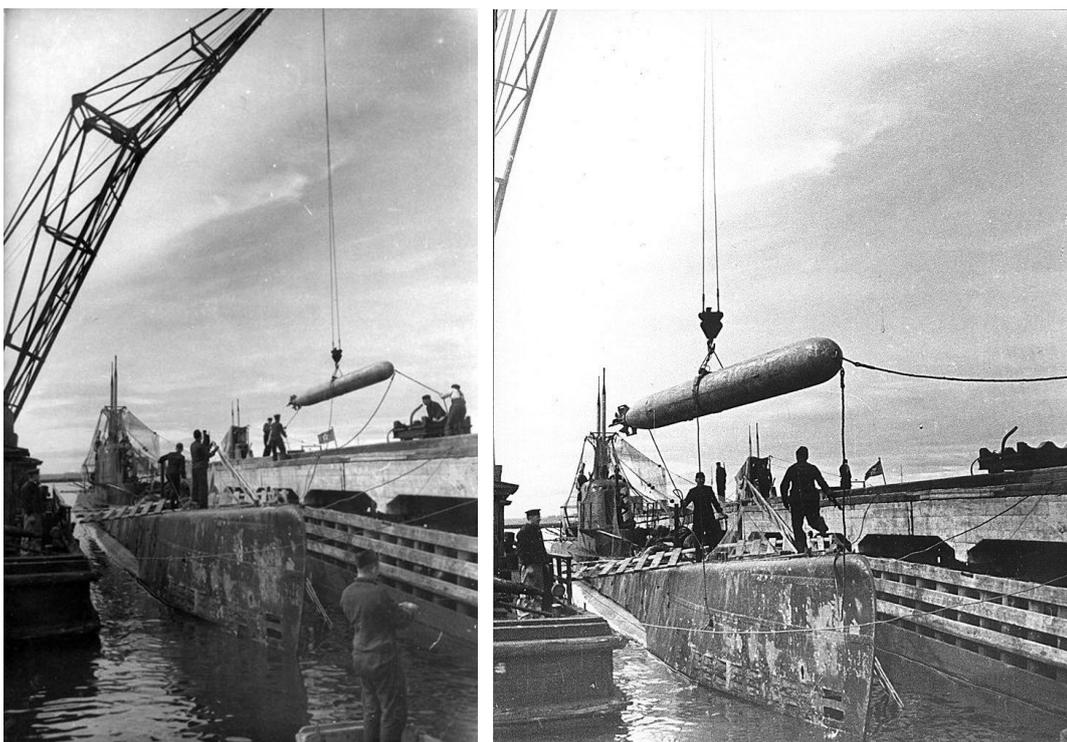




**Подводная лодка Щ-320 у пирса.
Кронштадт. Весна - осень 1942.**

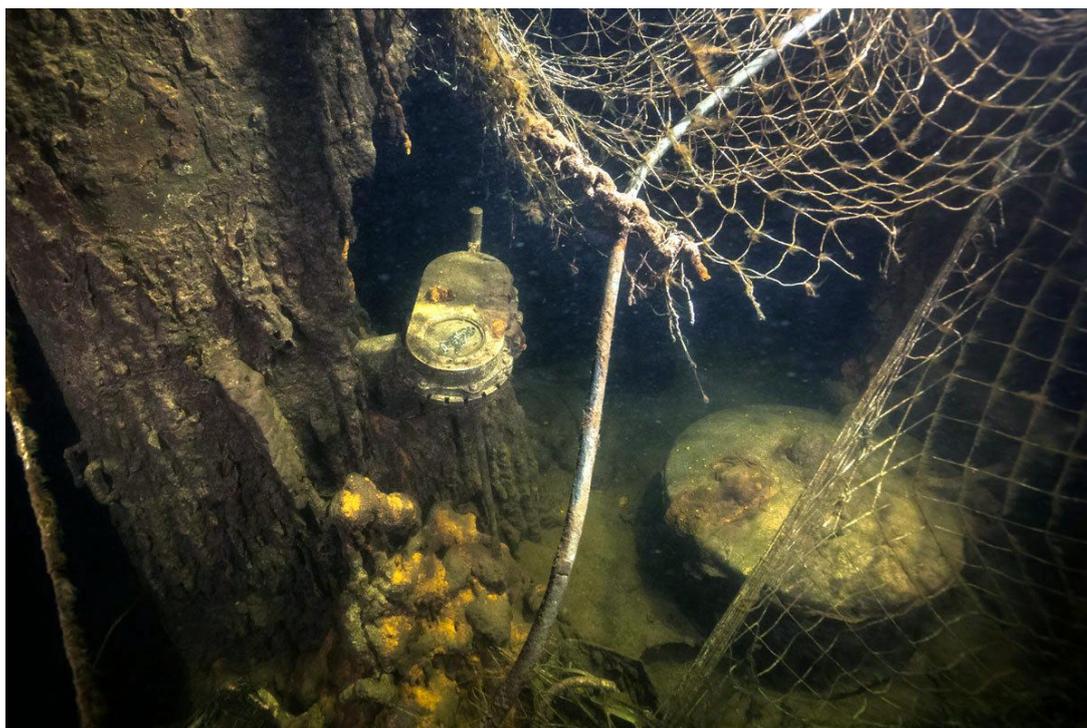


**Маскировка подводной лодки Щ-320.
Кронштадт. Лето 1942 года.**

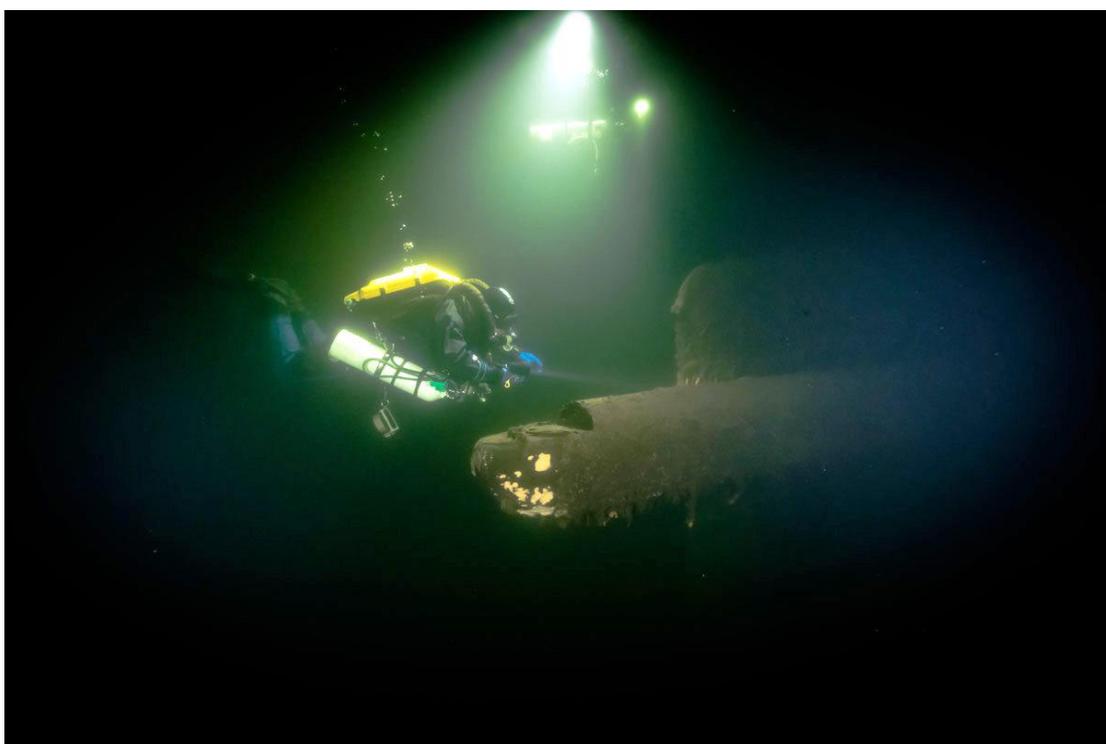


**Погрузка торпед на подводную лодку Щ-320.
1942 год.**

Подводная лодка Щ-320 на грунте.



Мостик, рубочный люк, приборы на мостике.



Торпеда, застрявшая в правом кормовом торпедном аппарате.

Подводная лодка Щ-320 на грунте.



Правый винт и кормовой горизонтальный руль.



Повернутый вправо вертикальный руль.



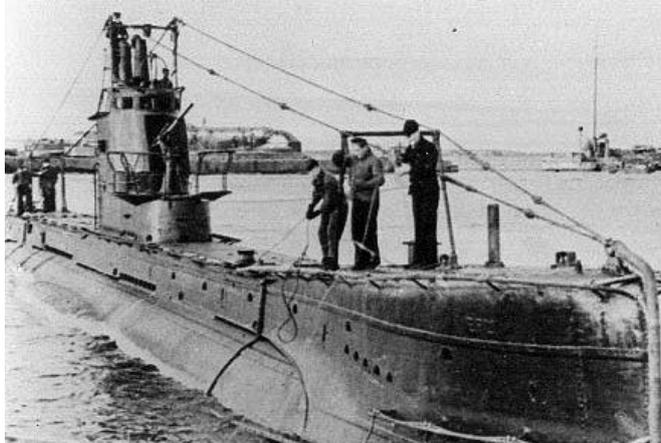
Якоря немецких мин по правому и левому борту и неразорвавшаяся мина UMA.



Мемориальная табличка на 45-мм орудии и венок.

Подводная лодка Щ-322

Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (ныне Нижний Новгород) под строительным номером 550/6. 10 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду. 3 ноября 1936 года Щ-322 вступила в строй и на следующий день вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.



Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 22-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок в Таллинне. Начало Великой Отечественной войны Щ-322 встретила в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. Подводная лодка Щ-322 в Советско-финскую войну совершила три Боевых похода, в годы Великой Отечественной войны - два Боевых похода.

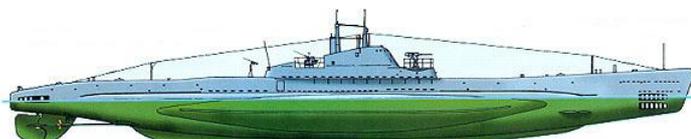
После ремонта на Морском заводе в Кронштадте Щ-322 11 октября перешла к острову Гогланд, откуда ей предстояло идти в

устье Финского залива в район мыса Овизи. Вместе со Щ-322 на позиции направлялись С-8 и Щ-323. Подводные лодки шли под охраной шести сторожевых катеров за тралами пяти тральщиков, которые должны были провести подводные лодки через минное поле в районе мыса Юминда. При построении в походный ордер Щ-322 врезалась в борт катера МО-310. Подводная лодка получила незначительные повреждения, но продолжила движение. Выяснилось, что 12-узловой ход конвоя велик для Щ-322. Караван снизил скорость до 11 узлов, но подводная лодка продолжала отставать. Достигнув меридиана острова Кери, эскорт предоставил возможность подводным лодкам продолжать движение самостоятельно. Тральщики и сторожевые катера развернулись и легли на обратный курс. Вскоре они встретили Щ-322 несколько севернее протраленного фарватера. Корабли были последние, кто видел Щ-322. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила, хотя уже утром 13 октября ей был отдан приказ об атаке кораблей противника у побережья острова Хийумаа, но подтверждения от Щ-322 о получении радиogramмы командование так и не получило. Долгое время считалось, что подводная лодка погибла вскоре после своей последней встречи с кораблями сопровождения в ночь на 12 октября, так как тральщики и сторожевые катера вскоре слышали за кормой сильный взрыв.

Вероятно, Щ-322 погибла на mine германского заграждения «Korbeta». Вместе с подводной лодкой погибло 37 подводников.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-322:

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/ 707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая - 58,7 метра, ширина наибольшая - 6,2 метра, осадка средняя - 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная - 14.1/8,5 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров. Вооружение: 4 x 533-мм НТА; 2 x 533-мм КТА; 10 торпед; 2 x 45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Команда: 40 подводников.



В июне 2012 года отделом гидрографических наблюдений Эстонии было объявлено, что подводная лодка Щ-322 найдена в ходе работ, проводимых поисковой группой Морского музея Эстонии на глубине 96 метров в районе северо - западнее г.Пальдиски.



Подводная лодка Щ-322. Таллинн. 1939 год.

Подводная лодка Щ-402



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 4 декабря 1934 года в Ленинграде на заводе №-189 под обозначением Щ-314, заводской №-254. 28 июня 1935 года спущена на воду. 29 сентября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 16 мая 1937 года присвоено обозначение Щ-402. 28 мая 1937 года начался переход на Север по Беломоро-Балтийскому каналу. 30 июня 1937 года вошла в состав Северного флота. 22 июня 1941 года находилась в составе 3-го Дивизиона Бригады подводных лодок в Полярном. За годы войны подводная лодка Щ-402 совершила шестнадцать Боевых походов, четырнадцать торпедных атак, потопила одно судно и один корабль.

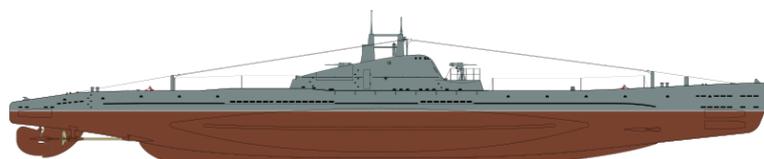
17 сентября 1944 года Щ-402 вышла в свой последний Боевой поход. Утром 21 сентября торпедоносец «Бостон» 36-го минно-торпедного полка ВВС Северного флота вылетел на «свободную охоту» в район севернее острова Магере. Не дойдя до района поиска, под берегом у поселка Гамвик стрелок-радист обнаружил рубку подводной лодки. Командир экипажа, не раздумывая, описал широкий боевой разворот и сбросил торпеду, которая мгновенно поразила цель. При проявке заряженной в фотокинопулемет пленки специалисты штаба ВВС и БПЛ в один голос заявили, что на снимках, сделанных за секунды до попадания, запечатлена Щ-402. Произведенный сразу вслед за этим событием вызов на связь подводных лодок показал, что Щ-402 действительно не отвечает. В последовавшем разбирательстве выяснилось, что в штабе авиаполка был грубо нарушен порядок постановки боевой задачи, в результате чего летчик не был уведомлен о запрещении атак любых подводных лодок в районе между Варде и м.Нордкин.

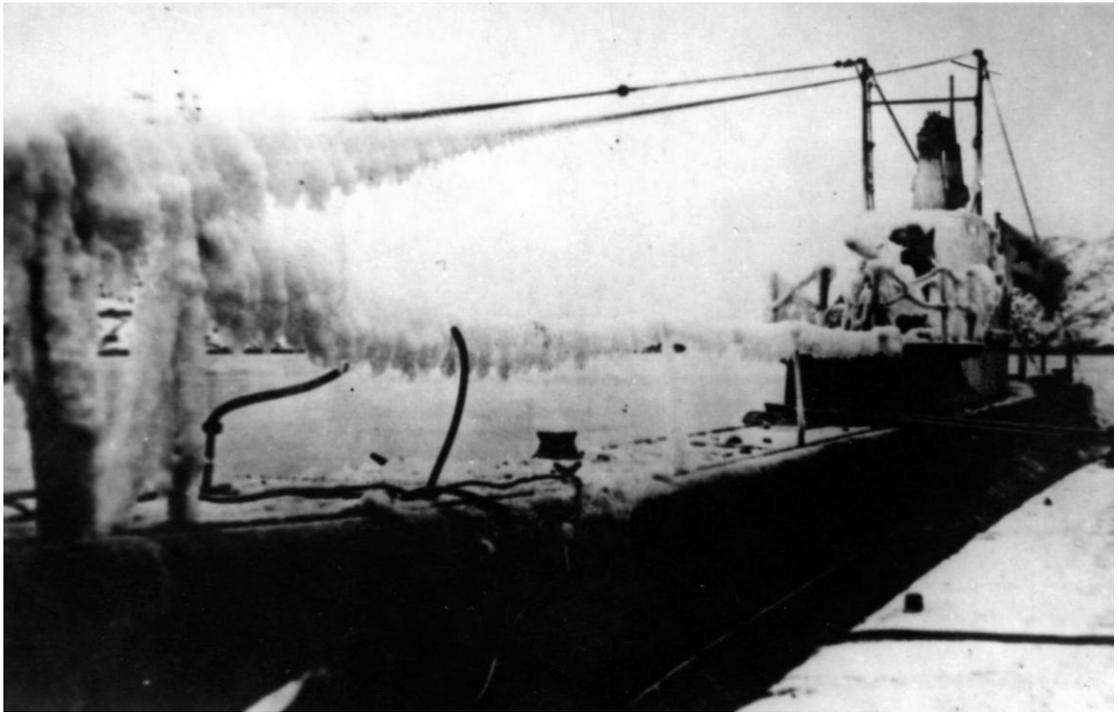
Подводная лодка Щ-402 стала последней погибшей подводной лодкой Северного флота.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-402:

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





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



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

Подводная лодка

Щ-403



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 25 декабря 1934 года на заводе №-189 («Балтийский завод») в Ленинграде под строительным номером 261 и наименованием Щ-315 (предполагалось присвоить наименование «Ягуар»). Спущена на воду 31 декабря 1935 года. 26 сентября 1936 года вступила в строй и вошла в состав Балтийского флота.



16 мая 1937 года подводная лодка получила наименование Щ-403, в мае-июне переведена по Беломоро - Балтийскому каналу на Северный флот, где 19 июня вошла в состав 2-го Дивизиона подводных лодок Северного флота.

В Советско - финской войне Щ-403 участия не принимала, так как находилась в ремонте.

Начало Великой Отечественной войны Щ-403 встретила на завершающем этапе ремонтных работ в Полярном. После возвращения в строй была переведена на Йоканьгскую военно-морскую базу и в июле-сентябре 1941 года совершила три патрулирования в горле Белого моря. 17 сентября обнаружила германскую подводную лодку, U-132, но не смогла выйти в позицию для атаки.

19 февраля 1942 года, во время третьего Боевого похода, в условиях плохой видимости Щ-403 была атакована с кормы немецкими кораблями - минным заградителем «Brummer» и тральщиком M1503. Получив пробоину в третьем отсеке, подводная лодка погрузилась, при этом на мостике остался тяжело раненый командир. Немцы подняли его из воды, вылечили, допросили и отправили в лагерь военнопленных в Германии.

24 июля 1943 года подводная лодка награждена орденом Красного Знамени.

В свой последний поход Щ-403 вышла 2 октября 1943 года в район Конгсфьорда. 13 октября 1943 года Щ-403 атаковала конвой у мыса Маккауэр, после чего на связь не выходила. Считается, что подводная лодка погибла со всем экипажем 17 октября 1943 года в районе мыса Маккауэр на минных полях «Коффер Гепакт» или «Конрад Бегрюст».

Всего за годы войны подводная лодка Щ-403 совершила четырнадцать Боевых походов.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

Тактико-Технические Данные

подводной лодки Щ-403:

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





Подводная лодка Щ-403.



На борту подводной лодки Щ-402 командир капитан 3 ранга А.М.Каутский (справа) и капитан 3 ранга К.М.Шуйский (слева).
Июль 1943 года. Полярный.

Подводная лодка Щ-408



Подводная лодка тип «Щ» Х-бис серии заложена 23 апреля 1939 года на заводе №-194 (им. Марти) в Ленинграде и 4 июня 1940 года спущена на воду.

Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе Учебной Бригады ПЛ КБФ в Кронштадте. 10 сентября 1941 года Щ-408 без проведения испытаний вступила в строй и 22 сентября вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 26 сентября 1941 года при переходе из Кронштадта в

Ленинград подводная лодка столкнулась в Морском канале с сетевым заградителем «Онега». В результате аварии на подводной лодке был пробит прочный корпус, погнута тумба перископов. Щ-408 вернулась и стала на ремонт.

22 июня 1942 года, когда подводная лодка стояла у стенки завода №-194, она вновь была повреждена в результате попадания двух снарядов. Через образовавшиеся пробоины внутрь подводной лодки поступила вода. Пятый отсек был затоплен. Второй снаряд нанес повреждения в надстройке. Подводная лодка снова стала на ремонт. 16 октября Щ-408 перешла в Кронштадт. 25 октября у борта подводной лодки взорвался 210-мм снаряд. Щ-411 вновь получила две осколочные пробоины в прочном корпусе.

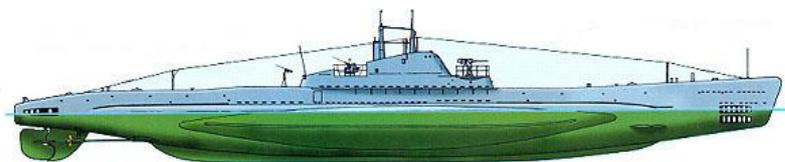
В свой первый Боевой поход подводная лодка вышла 7 мая 1943 года. При форсировании Нарген - Поркалаудского заграждения Щ-408 19 мая была обнаружена, обстреляна и повреждена немецким самолетом, 22 мая по масляному следу обнаружена в районе острова Вайндло силами ПЛЮ противника и подверглась преследованию пяти противолодочных катеров. Утром 22 мая с подводной лодки поступило донесение с просьбой о помощи. Вылетевшие с Лавенсари на помощь Щ-408 восемь истребителей И-16 и И-153, вернулись на аэродром. Спустя восемь часов на помощь подводной лодке командование ВВС КБФ выслало десять самолетов Ла-5, но, потеряв два самолета, не добились успеха. Щ-408 вынуждена была всплыть и принять артиллерийский бой с кораблями противника. По данным финской стороны утром 22 мая подводную лодку обнаружили сторожевые катера и минный заградитель «Riilaxti». После трехчасового преследования на поверхности воды были обнаружены куски дерева и масляные пятна. Атаки противолодочных сил продолжались. К утру 23 мая группа финских кораблей была усилена авиацией. 24 мая после неоднократных бомбежек на поверхности воды появилось большое количество масла и пузырей. 25 мая подводная лодка посчиталась уничтоженной. Вместе со Щ-408 погибло 40 подводников.

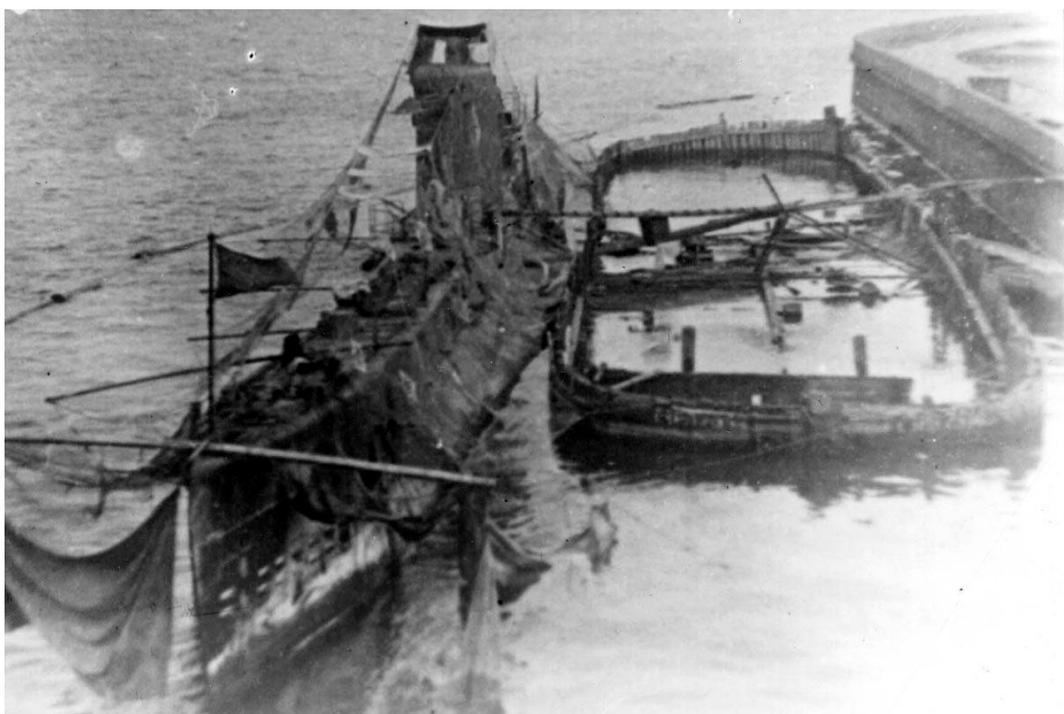
Подводная лодка Щ-408 совершила один Боевой поход.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-408:

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн. Главные размерения: длина – 58.8 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4 x 533-мм НТА, 2 x 533-мм КТА. Боекомплект: 10 торпед. 2 x 45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; ПВО – 2 пулемета. Команда: 40 подводников.

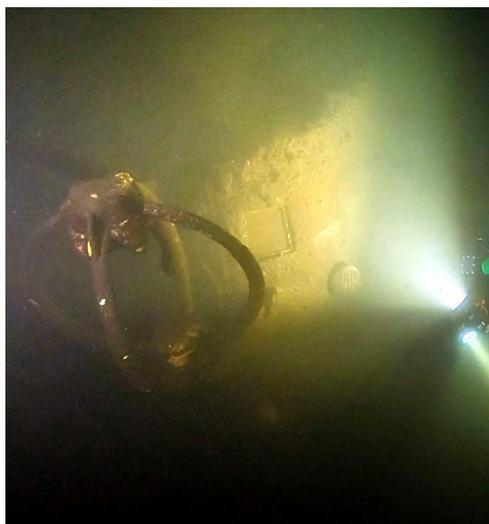
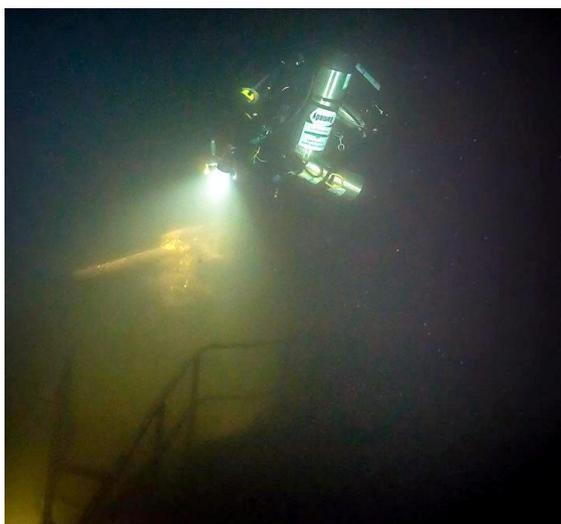




Подводная лодка Щ-408 в блокадном Ленинграде.



**Подводная лодка Щ-408 с пробоинами
от авиационного снаряда 25 октября 1942 года.**



Подводная лодка Щ-408 на грунте.

Подводная лодка Щ-422



Подводная лодка тип «Щ» X серии заложена 15 декабря 1934 года в Горьком на заводе №-112 (начата сборка корпуса из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе им.Куйбышева) под обозначением Щ-314, заводской №-84.



12 апреля 1935 года спущена на воду. 6 декабря 1937 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19 мая 1939 года начала переход на Север по Беломору-Балтийскому каналу. 17 июня 1939 года присвоено обозначение «Щ-422». 21 июня 1939 года подводная лодка вошла в состав Северного флота.

22 июня 1941 года встретила в составе 3-го Дивизиона Бригады подводных лодок в районе рассредоточения в губе Оленья. В годы войны совершила пятнадцать Боевых походов.

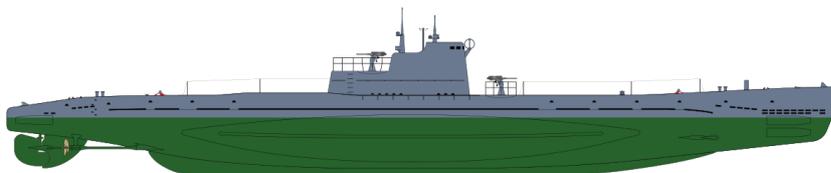
1 июля 1943 года Щ-422 вышла в очередной Боевой поход и в базу не вернулась. Предположительно погибла от подрыва на mine или 5 июля после безуспешной атаки тяжело повреждена глубинными бомбами германских кораблей противолодочной обороны UJ1206, UJ1217 и сторожевым кораблем NH06, после чего всплывающая

подводная лодка была потоплена таранным ударом UJ1217. 25 июля Щ-422 было присвоено звание «Гвардейская».

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

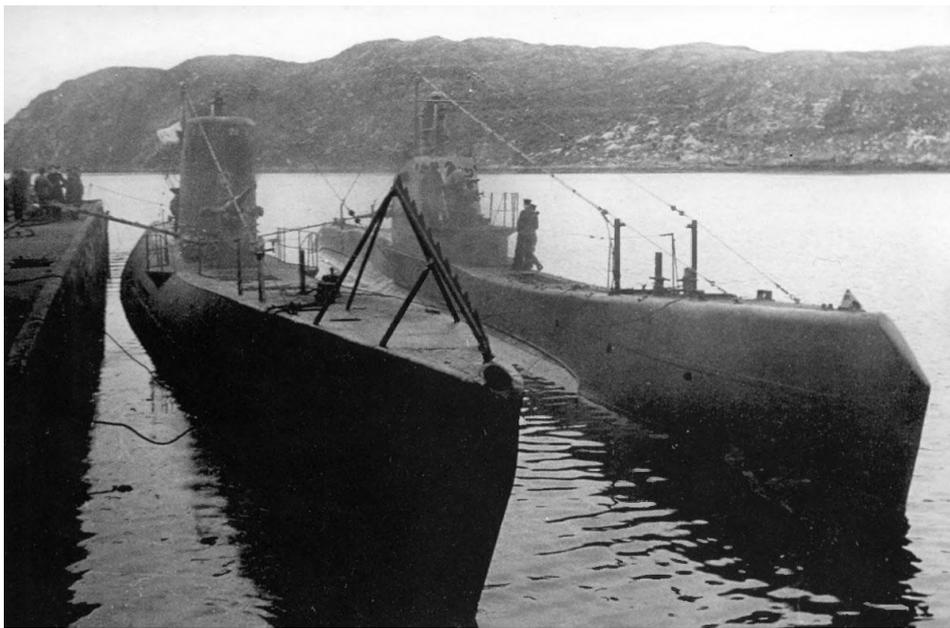
Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-422:

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





Подводная лодка Щ-422.



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

Подводная лодка

В-1

(бывшая британская «Sunfish», подводная лодка тип «S» III серии)



Подводная лодка заложена 22 июля 1935 года на верфи «Chatham Dock Yard», в Чатеме, Великобритания. 30 сентября 1936 года спущена на воду, 13 марта 1937 года вступила в строй и 2 июля вошла в состав ВМС Великобритании под наименованием «Sunfish». К началу сентября 1939 года подводная лодка находилась в Чатеме на ремонте. Под английским флагом подводная лодка приняла участие во второй Мировой войне. С октября 1939 по апрель 1941 года под командованием капитан-командера Дж. Слотера, лейтенантов Дж. Колвина (с сентября 1940 года) и М. Ретклиффа (с февраля 1941 года) подводная лодка совершила 20 боевых походов в Северном

море, у берегов Норвегии и в Бискайском заливе. Их результатом стала гибель четырех немецких и одного финского транспортов, одно судно было повреждено. 19 апреля 1941 года «Sunfish» выведена из строя в результате столкновения с минным заградителем «Minster», а 30 сентября, находясь в ремонте в Тайне, получила дополнительные повреждения в ходе налета немецкой авиации, когда рядом с подводной лодкой взорвалась 250-кг бомба. В дальнейшем после ремонта подводная лодка использовалась в качестве учебного корабля.

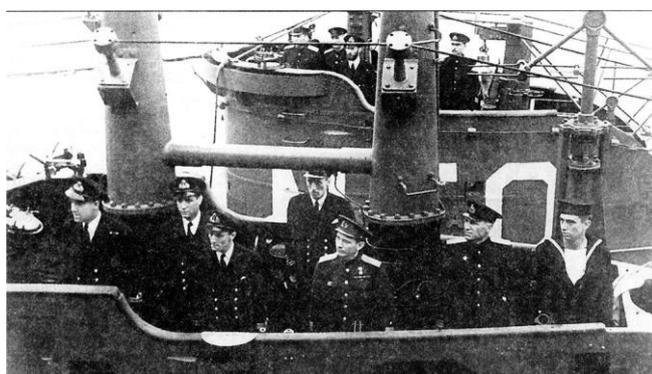
Согласно договоренностям в Тегеране в конце 1943 года «Sunfish» предназначена к передаче Советскому Союзу в счет раздела итальянского флота. 10 апреля (по другим данным 9 марта) 1944 года подводная лодка зачислена в состав ВМФ Союза ССР под обозначением «В-1». 30 мая 1944 года в Розайте состоялась торжественная церемония передачи корабля советскому экипажу, который прибыл в Великобританию в составе конвоя RA-59, и был сформирован из моряков подводной лодки Л-20. Подводная лодка вошла в состав 7-го отдельного дивизиона ПЛ СФ. Командиром В-1 назначен Герой Советского Союза капитан 2 ранга Фисанович Израиль Ильич.

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

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

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





Подводные лодки В-1 и В-4 в Розайте



Подводная лодка В-1. Июнь 1944 года

Подводная лодка М-256



Подводная лодка тип «М» проекта А615 заложена 23 сентября 1953 на заводе «Судомех» (№-196), спущена на воду 15 сентября 1954, вступила в строй 21 декабря 1955 года. Проект 615 был разработан сразу после Великой Отечественной войны. Отличительной особенностью этого класса малых подводных лодок стало наличие единых воздухо - независимых двигателей для подводного хода. В качестве главного двигателя был принят дизель 32Д мощностью 900 л.с., для форсированных режимов предназначались два дизельных двигателя М50П по 700 л.с., высокооборотных, но с гораздо меньшим моторесурсом. Для подводного плавания на дизельных двигателях подводная лодка имела две цистерны с жидким кислородом общей массой 8.5 тонн и 14.4 тонны химического поглотителя известкового типа. На среднем валу имелся электродвигатель ПГ-106 мощностью 100 л.с. Было построено 29 подводных лодок проекта А615 и одна, опытная, проекта 615. Подводная лодка состояла из семи отсеков и имела шесть балластных цистерн, концевые цистерны были

кингстонными. Энергоустановка на подводной лодке называлась - ЕДХПИ (Единый Двигатель с Химическим Поглотителем Известковым). Для работы двигателей под водой использовался жидкий кислород. Подводные лодки проекта А615 из-за высокой взрывопожароопасности называли «Зажигалки».

26 сентября 1957 года подводная лодка М-256 производила замеры подводных скоростей на мерной линии в полигоне, недалеко от Таллиннской Военно-морской базы. При работе среднего дизеля на малом ходу в подводном положении в кормовых отсеках возник пожар. После объявления аварийной тревоги докладов из четвертого, пятого и шестого отсеков не поступило. Открыть переборочную дверь в четвертый отсек из третьего не удалось: за переборочной дверью, под рычагом кремальеры находилось тело погибшего моряка. Личный состав четвертого и пятого отсеков погиб мгновенно.

Подводная лодка всплыла в надводное положение и встала на якорь. Шторм достигал 6-7 баллов, но личный состав был выведен на верхнюю палубу - прочный корпус внутри подводной лодки был загазован. В пятом отсеке бушевал пожар, все ближе подбираясь к кислородной цистерне, вода начала заливать отсеки через открытые газоотводы. Остались открытыми и кингстоны кормовых отсеков. Через три часа сорок восемь минут после всплытия на поверхность подводная лодка затонула из-за утраты продольной остойчивости. Погружение оказалось настолько стремительным, что погибла вся швартовая носовая команда: она была пристегнута страховыми концами к штормовому лееру, чтобы не смыло волной. Вблизи от М-256 находились подошедшие к ней на помощь эсминец «Спокойный», спасательное судно «Чугуш» и подводная лодка С-354 действия которых были скованными из-за боязни взрыва на подводной лодке. Большая часть экипажа подводной лодки погибла, замерзнув в холодной воде, уцелело всего семь подводников.

Государственная комиссия по расследованию катастрофы на М-256, отметила две ошибки в действиях командования:

- решение командира БЧ-5 о разгерметизации кормовых отсеков и сообщении их — через шестой отсек - с забортным пространством;
- командиром дивизиона не было принято решение дрейфовать подводную лодку на береговую отмель.

Комиссия отметила также пассивность прибывших к месту спасения кораблей. Помощь подводной лодке они фактически не оказали, личный состав с нее не сняли. Через некоторое время М-256 была поднята со дна спасательным судном «Коммуна». Однако причину возникновения пожара установить так и не удалось. Сошлись на версии, что имелась неисправность

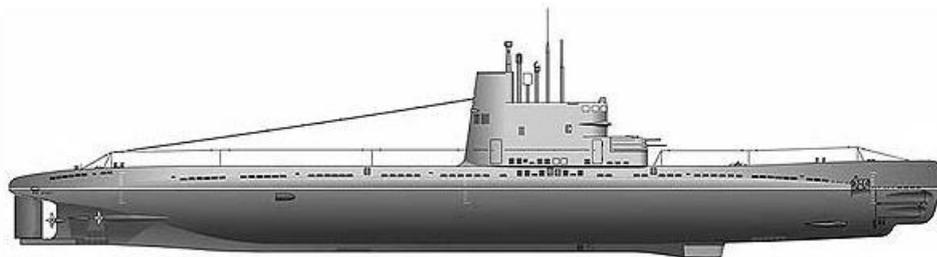
электрооборудования. Не отвергала комиссия и предположения, что пожар возник из-за изменения состава газовой среды при работе дизеля по замкнутому циклу.

28 января 1958 года расформирован экипаж. 3 апреля 1958 года подводная лодка М-256 исключена из состава ВМФ СССР и на Таллиннской базе «Главвторчермета» разделана на металл.

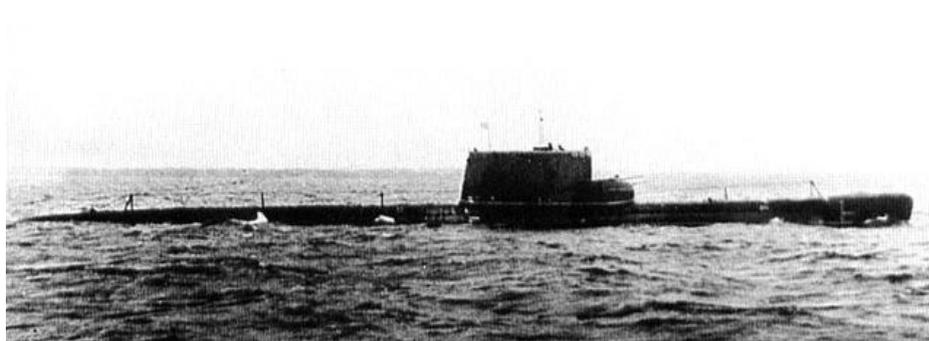
К 1960 году строительство подводных лодок, оснащенных энергоустановками с работающими по замкнутому циклу тепловыми двигателями, было прекращено.

Тактико – Технические Данные подводной лодки М-256

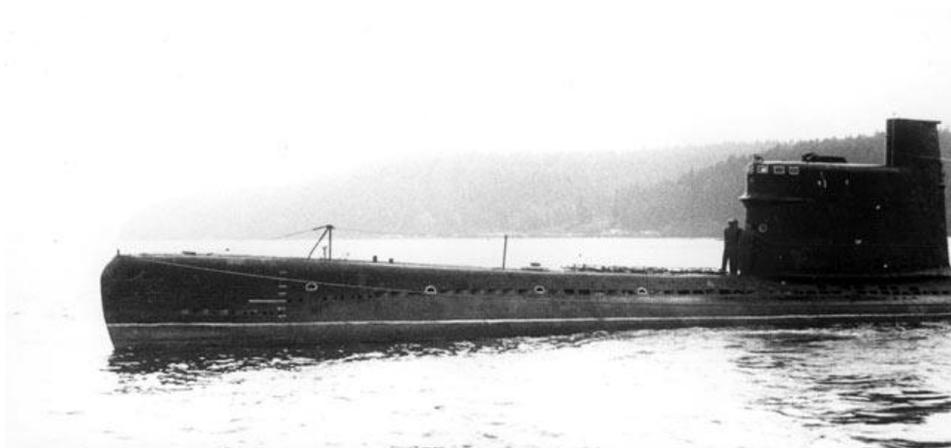
Водоизмещение: надводное/подводное – 392/490 тонн. Главные размеры: длина - 56,6 метра, ширина - 4,44 метра, осадка – 3.59 метра. Скорость хода: надводная/подводная - 16/15 узлов. Дальность плавания: над водой/под водой – 3150/ 56 миль. Силовая установка: дизель М-50 мощностью 900 л.с. при 1600 об/мин; дизель 32Д мощностью 900 л.с. при 675 об/мин; электродвигатель ПГ-106 мощностью 68 л.с. при 290 об/мин. Вооружение: торпедное: 4 x 533 мм ТА (без запаса); артиллерийское орудие 25-мм 2М-8. Глубина погружения: рабочая - 100 метров, предельная - 120 метров. Команда: 29 подводников.



26 сентября 2012 года, в Санкт-Петербурге прошли мероприятия, посвященные памяти членов экипажа подводной лодки М-256. На панихиду в Николо-Богоявленском Морском соборе собрались оставшиеся в живых подводники с М-256, родные и близкие погибших членов экипажа подводной лодки, а также ветераны-подводники. После панихиды на братскую могилу подводников с М-256 в городе Кронштадте были возложены цветы.



Подводная лодка М-256 в полигоне Боевой подготовки.



**Одна из последних подводных лодок проекта А615.
Лахденпохья, Ладожское озеро. 1982 год.**



**Команда одной из подводных лодок проекта А615.
(предположительно М-256).**

Подводная лодка Б-37



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

базированием на Полярный.

11 января 1962 года погибла в результате взрыва боезапаса в торпедном отсеке. Б-37 стояла у пирса в Екатерининской гавани базы поселка Полярный, экипаж проводил плановый осмотр и проворачивание оружия и технических средств. Переборочные люки во всех отсеках были открыты. Внезапно на подводной лодке возник очаг пожара, который в считанные минуты вызвал взрыв боевого отделения торпеды, от которого сдетонировал весь боезапас из одиннадцати оставшихся торпед. Два носовых отсека подводной лодки были полностью уничтожены. Весь экипаж Б-37, находящийся на подводной лодке (59 человек), погиб в результате воздействия ударной волны и отравления газообразными продуктами взрыва. Из всего экипажа в живых остались командир подводной лодки капитан 2 ранга Бегеба, находившийся на пирсе (взрывом первой торпеды его сбросило в воду) и командир БЧ-5 капитан 3 ранга Якубенко, вызванный в штаб базы. В результате взрыва погибли одиннадцать человек на стоящей соседним бортом подводной лодке С-350 проекта 633 (подводная лодка затонула у пирса) и несколько моряков, которые находились в момент взрыва вблизи пирса. Спасательные работы проводились силами АСС Северного флота в течение двадцатидвух суток. Полузатопленные подводные лодки подняли на поверхность, установили в носовых отсеках глухие заглушки и отбуксировали в ДОК.

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

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

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

Тактико-Технические Данные подводной лодки Б-37:

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



Подводная лодка С-350



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

С 21 декабря 1958 года по 31 августа 1959 года С-350 прошла государственные испытания и 31 августа 1959 года вступила в

строй. 19 октября 1959 года была перечислена в состав Северного флота. 30 октября 1959 года перешла на Северный флот, зачислена в состав 96-й Бригады подводных лодок 4-й Эскадры подводных лодок (г. Полярный). 11 января 1962 года у пирса в Екатерининской гавани (г. Полярный) стояла вторым корпусом к подводной лодке Б-37 на которой произошел взрыв боезапаса. После взрыва в прочном корпусе первого отсека С-350 образовалась трещина и отсек стал быстро заполняться водой. Замполит С-350 обнаружив поступление воды во 2-й отсек, покинул его в корму, задрав за собой переборку, не подав команду «Покинуть отсек!». Когда из 2-го отсека раздался стук оставшихся в носовых отсеках моряков, замполит заблокировал кремальеру, обрекая на смерть одиннадцать человек. Считается, что такой ценой замполит «спас» остальной экипаж, но замполит заблокировал не только остальных моряков, но и себя вместе со всеми и погиб в том же отсеке. После затопления 1 и 2-го отсеков С-350 легла носом на грунт, экипаж был выведен через аварийный люк 7-го отсека. От взрыва торпед на стоявшей рядом подводной лодке Б-37 разломилась пополам и затонула, но вскоре была поднята аварийно-спасательной службой СФ, и после аварийно-восстановительного ремонта на СРЗ в Мурманске вновь введена в строй.

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

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

Тактико – Технические Данные подводной лодки С-350:

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





Подводные лодки Б-37 и С-350 после взрыва.



**Корпус подводной лодки Б-37
на плаву перед утилизацией у мыса Зеленый в Кольском заливе.
1963 - 1964 гг.**

Подводная лодка С-117 (Щ-117, «Макрель»)

Подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена 10 октября 1932 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под строительным номером 226. Являлась головной подводной лодкой серии. Секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на Дальний Восток, где на заводе №-202 (Дальзавод) во Владивостоке произведена ее окончательная сборка. 15 апреля 1934 года подводная лодка спущена на воду, и 28 января 1935 года вошла в состав Тихоокеанского флота под наименованием «Макрель». Вскоре имена собственные для названий подводных лодок были отменены, и «Макрель» стала именоваться Щ-117 («Щука»).



11 января 1936 года Щ-117 покинула базу с задачей как можно дольше продержаться в море без пополнения запасов. Поход проходил в обычном режиме, распорядок дня экипажа был сдвинут на 12 часов. В один из дней похода штормовые волны оторвали край стального листа обшивки. Нанося удары по корпусу подводной лодки, он повредил кормовой лаз в надстройке и мог вызвать новые повреждения. В сложных условиях боцман П.Шаронов и

краснофлотец А.Пекарский устранили неисправность. Спустя несколько дней на подводной лодке произошла самоотдача якоря, но эту ситуацию исправили подводники В.Маньшкин, Ф.Петров и Н.Смирнов. В дальнейшем из строя выходили рулевой привод и один из электродвигателей, но все неисправности были устранены силами личного состава.

20 февраля 1936 года Щ-117 торжественно встречали в базе. Подводная лодка пробыла в плавании 40 суток, перекрыв проектную автономность в два раза. Щ-117 прошла 3 022 мили, при этом 315 миль было пройдено под водой. Дважды подводная лодка в подводном положении форсировала ледовые перемычки. В апреле 1936 года постановлением ЦИК СССР весь экипаж Щ-117 был награжден орденами. Командир подводной лодки Н.П.Египко и комиссар С.И.Пастухов были удостоены ордена «Красная Звезда», остальные члены экипажа были награждены орденом «Знак Почета». Щ-117 стала первой подводной лодкой ВМФ СССР, экипаж который полностью состоял из орденосцев.

9 августа 1945 года Щ-117 встретила в составе 8-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок ТОФ в Советской Гавани. С началом боевых действий подводная лодка вышла в Боевой поход и заняла указанный район у берегов южного Сахалина, но встреч с противником не имела и 20 августа была отозвана в базу.

10 июня 1949 года подводная лодка получила обозначение «С-117». В 1950 году подводная лодка прошла капитальный ремонт, в ходе которого были заменены дизеля, а в следующем — гарантично - текущий. 14 декабря 1952 года 90-я бригада подводных лодок, куда входила и С-117, проводила плановые учения «Нанесение ударов по конвою противника группой подводных лодок при наведении разведывательной авиацией». Согласно плана учений, в них должны принять участие шесть подводных лодок бригады: М-253, М-277, М-278, С-117, С-119 и С-120. Подводные лодки делились на две группы, при этом С-117 выходила в море несколько раньше других подводных лодок с целью ведения разведки и наведения на корабли условного противника подводных лодок. В 11.35 14 декабря С-117 покинула Советскую Гавань. К 8 часам подводная лодка должна была прибыть в назначенный для проведения учений район Татарского пролива с задачей передать на другие подводные лодки, данные об отряде условного противника, которого изображал корабль-цель ЦЛ-27, выходящий из Холмска. В дальнейшем С-117 было предписано занять позицию близ Холмска для контроля выходящих из порта судов. В 18.50 14 декабря на командном пункте бригады была принята радиограмма с С-117, в которой командир подводной лодки докладывал, что на подводной лодке вышел из строя правый дизель, и что подводная лодка продолжает движение в назначенный район под вторым. В 20.25 оперативный дежурный штаба флота дал оповещение на корабли и суда флота об обнаружении в районе Холмска плавающей мины. Для ее поиска и уничтожения с рассветом 15 декабря было решено использовать ЦЛ-27. В 00.25 15 декабря оперативный дежурный передал на корабли и суда уточненные данные координат мины, а спустя 41 минуту была получена квитанция с С-117 на переданную

радиограмму. В 03.15 командир С-117 доложил, что правый дизель введен в строй. По плану учений ЦЛ-27 вышел из Холмска в 15.00 15 декабря. В это время в штабе ждали донесения с С-117 об обнаружении корабля, но его не последовало. На требование в 19.00 донести свое место подводная лодка не ответила. В течение всей ночи с 15 на 16 декабря штаб бригады неоднократно запрашивал С-117, но подводная лодка молчала. Не ответила она и на требование включить ходовые огни и вернуться в базу. Когда в 01.00 17 декабря был дан сигнал «Конец учений!», приступили к поиску С-117.

В 7 часов 17 декабря по приказанию начальника штаба флота для передачи телеграмм на С-117 десять раз запускался мощный передатчик. Однако подводная лодка молчала по-прежнему.

Первая партия тральщиков ТЩ-524, ТЩ-588, вышедших из Советской Гавани 19 декабря к Холмску, начала обследование металлическими и придонными тралами района, где 15 декабря ЦЛ-27 наблюдал силуэт подводной лодки. Осмотр западного побережья острова Сахалин от Холмска на Север до Томари и на юг осуществляли армейские части и пограничники.

Кроме этого, поиск осуществляли до 20 декабря эсминец «Верткий», спасатель «Золотой», подводные лодки С-119 и С-120. 21 декабря к ним присоединились три тральщика 29-й дивизии ОВР, два тральщика 113-й бригады ОВР. К 22 декабря в район Холмска прибыл спасатель «Тетюхе», а 23 декабря - еще два тральщика 6-го ВМФ. С воздуха поиск С-117 вели два самолета, один из Советской Гавани, один из Корсакова. Указания по поиску были даны и местным рыбакам.



Учитывая возможность случайного тарана С-117 каким-либо судном гражданского министерства, 18 декабря были даны указания командиру Южно-Сахалинской военно-морской базы, а 19 декабря была передана просьба командованию 5-го ВМФ осмотреть все суда, прибывавшие в порты из района Холмска и находившиеся в районе Холмска 14-17 декабря. С 19 декабря все суда, прибывавшие из района Холмска в Корсаков, Владивосток и Находку, тщательно осматривались водолазами, команды опрашивались, результаты осмотров и опросов сообщались в штаб 7-го ВМФ.

В течение 19-24 декабря пограничниками было осмотрено все западное побережье острова Сахалина от мыса Крильон до мыса Яблочный, а солдатами Дальневосточного округа — от мыса Кузнецова до города Чехова. Никаких предметов с ПЛ С-117 не обнаружено.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке А.В.Тисленкова: *«Когда все случилось, вспомнили, что и командир лодки Красников и командир бригады Прокофьев не хотели, чтобы С-117 участвовала в учениях. Они просили для нее оргпериод, чтобы восстановить боеготовность, чтобы люди немного переключились с ремонтных дел на боевую учебу. Но начальник штаба флота контр-адмирал Родионов и слушать их не захотел. То, что С-117 пошла в море, вина только его. Однако ни в какие материалы расследований это не попало, ведь Родионов отдавал приказания устно... Все мы были потрясены известием о трагедии со «сто семнадцатой». В том, что с лодкой случилась именно трагедия, сомнений ни у кого не было. И в это время начальник политотдела капитан 1-го ранга Бабушкин ни с того ни с сего заявил во всеуслышание, что, по его мнению, наша лодка ушла в Америку, что весь экипаж С-117 оказался негодьями и изменниками. Почему он так сделал, я не понимаю. Может, хотел подстраховаться на всякий случай? Боялся возможных обвинений в свой адрес в потере бдительности? Но ведь всему же есть предел? Когда он обозвал экипаж «сто семнадцатой» изменниками, жены офицеров с нее чуть было Бабушкина не убили. Да и все мы были очень возмущены его непорядочностью».*

Тем временем в Москву военно-морским министром Н.Г.Кузнецовым были вызваны для разбирательства по обстоятельствам гибели С-117 командующий 7-м флотом вице-адмирал Холостяков, командир 90-й бригады капитан 1-го ранга Прокофьев, начальник управления кадров флота капитан 1-го ранга Дьячков и начальник управления разведки флота капитан 1-го ранга Мельников. Председателем комиссии по расследованию дела С-117 был назначен адмирал Андреев, который немедленно вылетел на Дальний Восток из Москвы...

Через несколько дней И.В.Сталину был представлен документ следующего содержания:

«Товарищу Сталину И.В. Докладываем об обстоятельствах гибели подводной лодки С-117 Седьмого военно-морского флота. В период 14-16 декабря 1952 г. 90-я бригада подводных лодок, базирующаяся на Советскую Гавань, проводила тактическое задание по атаке группой подводных лодок во взаимодействии с разведывательной авиацией условно изображаемого конвоя.

Учение проводилось в районе Татарского пролива к югу от Советской Гавани. Руководил учением командир 90-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга Прокофьев. План учения был рассмотрен и утвержден Командующим флотом т. Холостяковым...

Подводная лодка С-117 вышла из Советской Гавани в 11 часов 35 минут 14 декабря по местному времени с расчетом быть на позиции в районе Холмска к 8 часам 15 декабря.

Вопреки установленному в Военно-Морских силах порядку донесения кораблями при нахождении в море своего места не реже двух раз в сутки руководителем учения капитаном 1-го ранга Прокофьевым, с одобрения командующего флотом вице-адмирала Холостякова Г.Н. и начальника штаба флота контр-адмирала Родионова А.И., было запрещено подводным лодкам доносить о своих местах как при переходе на позицию, так и в ходе учения. Командармам подводных лодок было дано указание доносить только об обнаружении и об атаке конвоя.



В результате этого руководитель учения и штаб флота не могли знать точного места подводных лодок при их переходе, а также не знали времени занятия подводными лодками своих позиций. Подводная лодка С-117 также не доносила о своем месте при переходе из Советской Гавани в район порта Холмск.

Командир подводной лодки С-117 сделал два донесения в адрес командира бригады лодок: первое донесение в 18 часов 10 минут 14 декабря о поломке и выходе из строя правого дизеля и второе донесение в

3 часа 15 минут 15 декабря о том, что дизель введен в строй. При этом в обоих донесениях о месте подводной лодки указано не было.

Подводная лодка С-117 должна была донести об обнаружении корабля цели ЦЛ-27, который в 15 часов 15 декабря вышел из порта Холмска, но этого и других каких-либо донесений от подводной лодки не поступило.

Это обстоятельство позволяет считать, что подводная лодка С-117 погибла в период от 3 часов 15 минут до 15 часов 15 декабря, при этом наиболее вероятное время гибели подводной лодки между 3 часами 15 минутами и 8 часами 15 декабря, когда лодка при подходе к району разведки в темное время суток должна была погрузиться, с тем чтобы с рассветом быть в подводном положении.

В 3 часа 15 минут 15 декабря подводная лодка С-117 находилась, как указано на прилагаемой схеме, в 43 милях на северо-запад от Холмска с глубинами моря в этом районе до 1000 метров. К 8 часам лодка должна была войти в район своей позиции, нарезанной в виде прямоугольника со сторонами 19 и 16 миль с центром почти на параллели Холмска, в 10 милях от него.

В этом районе подводная лодка должна была находиться до обнаружения цели ЦЛ-27. Глубина моря в районе от 100 до 500 метров и в узкой полосе прибрежной части меньше 100 метров.

Этот район был тщательно осмотрен, при этом на поверхности не было обнаружено ни сигнальных буев, выпущенных подводной лодкой, которые могли оказаться на поверхности моря при глубинах до 100 метров, ни других предметов, принадлежащих подводной лодке С-117. Сигналов о бедствии подводная лодка не имела. Это дает основание полагать, что подводная лодка погибла на больших глубинах.

Ввиду того, что достоверных данных о причинах гибели подводной лодки нет, об обстоятельствах гибели подводной лодки можно только предполагать.

Учитывая все ранее имевшие место случаи гибели подводных лодок, наиболее вероятно, что гибель подводной лодки С-117 могла произойти при следующих обстоятельствах: неправильное управление подводной лодкой при погружении и при маневрировании под водой; неисправность материальной части лодки; столкновение с надводным кораблем.

Вместе с этим был тщательно изучен личный состав подводной лодки С-117 и рассмотрены возможности преднамеренного ухода подводной лодки в Японию или насильственного увода ее американцами. Личный состав имел высокое политико-моральное состояние и являлся политически надежным, поэтому уход лодки в Японию не считаем вероятным. Сопоставляя все данные разведки о действиях американцев в Японском море за последнее время и учитывая решимость личного состава, считаем увод подводной лодки американцами невозможным.

Каковы же возможные причины трагедии?

Подводная лодка С-117 до учения находилась два месяца в ремонте во Владивостоке и возвратилась в Советскую Гавань 7 декабря, то есть за 7 дней до начала учения. Командование бригады и штаб флота не проверили уровень боевой подготовки лодки с выходом в море, а, основываясь на старой оценке подготовленности подводной лодки С-117, допустили участие ее в учении, чего без проверки делать не следовало. Свои действия командование флотом и командир бригады подводных лодок объясняли тем, что подводная лодка С-117 имела наибольшее, чем другие средние лодки, количество ходовых суток (более 70), успешно совершила перед учением трехсуточный переход из Владивостока в Советскую Гавань и в течение года выполнила до 200 погружений.

Учитывая двухмесячное пребывание подводной лодки в ремонте и замену за это время некоторой части личного состава, не исключено, что подводная лодка погибла от неправильного маневрирования над водой.

Техническое состояние подводной лодки было удовлетворительное, так как лодка в течение 1946-1950 гг. прошла капитальный ремонт и в 1952 году текущий ремонт с докованием. Однако после нахождения лодки в ремонте материальную часть следовало тщательно проверить с выходом в море и посредством погружения. Учитывая это, гибель подводной лодки по причине неисправности материальной части также является вероятной.

Подрыв подводной лодки на плавающей мине, как одно из вероятных обстоятельств гибели лодки, рассматривался в связи с тем, что 14 декабря в районе позиции подводной лодки в районе Холмска рыбаками была обнаружена плавающая мина.

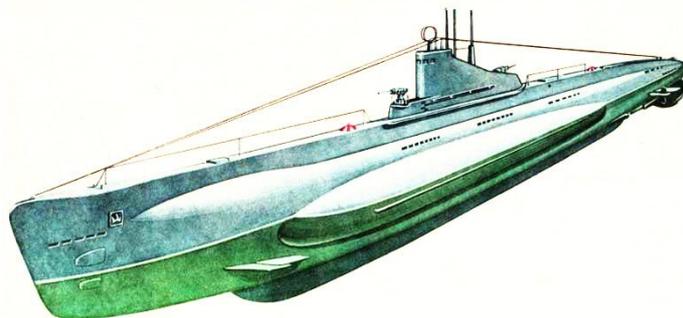
При тщательном рассмотрении возможности подрыва подводной лодки установлено, что подрыв исключен, так как береговыми постами наблюдения и кораблем-целью, стоявшими на внешнем рейде, всплеск и звук от подрыва мины не наблюдался, предметов, принадлежавших подводной лодке, которые обязательно должны всплыть при подрыве лодки на мине, обнаружено не было.

Сама мина также не была обнаружена, очевидно, за мину был принят плавающий предмет.

С целью определения возможности столкновения подводной лодки с надводными кораблями были проверены четыре транспорта, которые во время учения проходили в районе его проведения. Но и эта версия не нашла подтверждения.

На подводной лодке С-117 погибли 52 человека личного состава, в том числе 12 офицеров. Поиск подводной лодки продолжается».

Перед отъездом в Москву Прокофьев сказал жене: «Как все выяснится, я позвоню. Если скажу, что все хорошо, значит, не посадили». В Москве Холостякова, Родионова и Прокофьева заслушивало все руководство страны. Не было только Сталина. Руководил заслушиванием Маленков, рядом с ним сидел и Берия. Однако, к облегчению моряков, спустя каких-то полчаса после начала слушаний он был вызван по какому-то неотложному делу Сталиным и уже больше на заседание не вернулся. Слушание длилось почти восемь часов. Прокофьеву запомнилась деталь: Маленков был небрит и выглядел чрезвычайно усталым. Больше всех, как бывает в таких случаях, обвиняли самого младшего, то есть комбрига. Обвинения в его адрес сводились к тому, что Прокофьев не обучил как следует командира С-117 и сам не пошел в море именно на этой подводной лодке. Вскоре после возвращения из Москвы капитана 1-го ранга В.М. Прокофьева свалил инфаркт.



Затем был приказ военно-морского министра и закрытое постановление Совета Министров СССР по факту гибели подводной лодки. Ветераны рассказывают, что здесь Н.Г.Кузнецову пришлось нелегко. Ведь по всем существовавшим тогда законам экипаж ненайденной подводной лодки надлежало считать не погибшим, а пропавшим без вести со всеми вытекающими отсюда последствиями. Прежде всего, это касалось пенсий семьям членов экипажа. Ведь погибшим пенсии полагались, а пропавшим - нет. Однако справедливость все же восторжествовала, и пенсии были начислены, наряду с достаточно крупными единовременными пособиями.

Надо отдать должное советскому правительству: к людям отнеслись со всем возможным вниманием. По указанию предсовмина Маленкова семьям погибших офицеров были выделены квартиры в европейской части страны. Города вдовы выбирали по своему усмотрению. Некоторые пункты пенсионного расчета и сегодня звучат необычно: «...сестре матроса Королева В.С. — Королевой Валентине Степановне выделить пенсию в размере 300 рублей в месяц до окончания ею высшего образования».

Был и приказ о наказании виновных в гибели подводной лодки. Командующему Седьмым Военно-Морским флотом вице-адмиралу Г.Н.Холостякову объявили выговор. Командир 90-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга В.М.Прокофьев был снят с занимаемой должности и назначен с понижением.

Поиски исчезнувшей подводной лодки продолжались еще целый год. В ноябре 1953 года Н.Г.Кузнецов, ставший к тому времени адмиралом флота, но превратившийся в результате реорганизации ВМФ из военно-морского министра в Главнокомандующего ВМФ, подписал донесение Министру Обороны СССР М.А. Булганину:

«...Военно-Морские силы в течение 1953 года производили поиск подводной лодки С-117, погибшей в декабре 1952 года в южной части Татарского пролива во время тактического учения. Вероятный район гибели подводной лодки обследован гидроакустикой, металлоискателями, а также протрален придонными тралами. Авиация Тихоокеанского флота в тот же период систематически осматривала южную часть Татарского пролива. Западное побережье острова Сахалин было осмотрено частями Дальневосточного военного округа и погранвойсками.

Никаких признаков местонахождения погибшей подводной лодки С-117 при поиске не обнаружено. Следует полагать, что подводная лодка затонула на больших глубинах.

Поэтому дальнейшие действия по поиску подводной лодки С-117 прекращены».

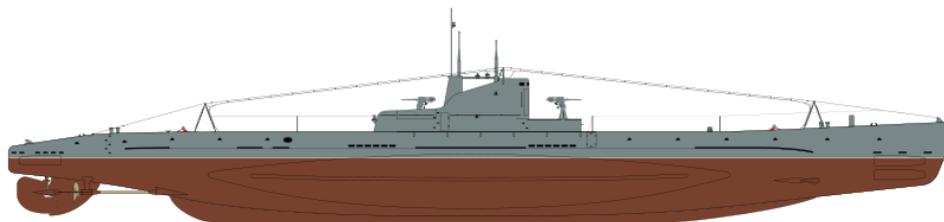
Вместе с подводной лодкой С-117 погибло 50 моряков-подводников.

Подводная лодка С-117 совершила один Боевой поход. Встреч с противником не имела.

На начало 2018 года подводная лодка считается пропавшей без вести. Точное время и причины гибели неизвестны.

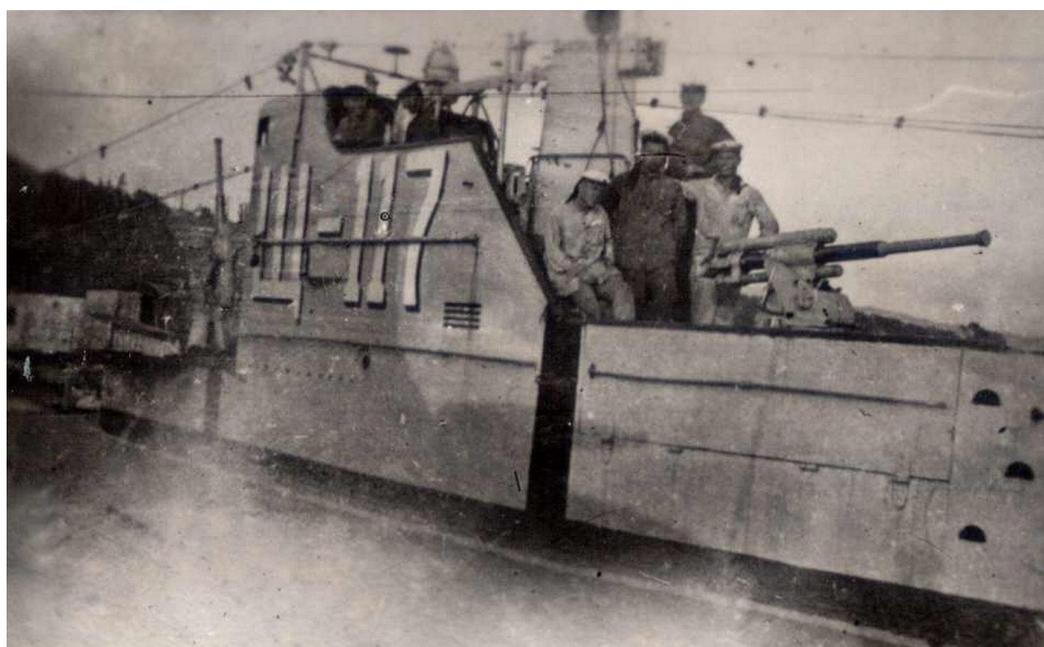
Тактико-Технические Данные подводной лодки С-117

Водоизмещение: надводное/ подводное - 592/715 тонн. Главные размерения: длина: 58.5 метра, ширина: 6.2 метра, осадка: 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная - 12/8 узлов. Вооружение: 4Х533мм носовых и 2Х533мм кормовых торпедных аппарата, 2 45-мм орудия 21-К и два пулемета. Предельная глубина погружения: 90 метров. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Автономность плавания: 20 суток. Команда: 37 подводников.





**Подводная лодка Щ-117 в бухте Находка.
1936-1937гг.**



Ограждение рубки и кормовое орудие подводной лодки Щ-117.

Подводная лодка Б-95



Дизельная подводная лодка проекта 641 заложена 2 февраля 1958 года на эллинге судостроительного завода №-193 («Судомех») в г. Ленинграде как большая подводная лодка. 5 марта 1958 года зачислена в списки кораблей ВМФ СССР. 25 апреля 1958 года спущена на воду. В мае 1959 года переведена по внутренним водным системам в г. Северодвинск для прохождения сдаточных испытаний. 30 сентября 1959 года подводная лодка вступила в строй. 22 декабря 1959 года включена в состав 21-й Бригады 33-й дивизии подводных лодок

северного флота с базированием в Екатерининской гавани.

В 1968 году совместно с подводной лодкой Б-98 вышла в специальный поход по программе «Прилив-2» с целью проверки возможности базирования подводных лодок в удаленных океанах Мирового океана. С 16 по 23 декабря 1968 года нанесла визит в порт Дар-эс-Салам (Танзания), с 15 по 20 октября 1969 года нанесла визит в порт Касабланка (Марокко). В 1969 году выполнила задачи программы специального похода «Прилив-2», в ходе которого в Индийском океане на банке Фортюн освоен пункт маневренного базирования с выставлением рейдового оборудования.

В 1977 году подводная лодка перечислена в состав 42-й Отдельной Бригады подводных лодок с базированием в пос. Лиинахамари. 22 февраля 1980 года выведена из Боевого состава флота, впоследствии законсервирована и перечислена в 28-й Дивизион подводных лодок резерва.

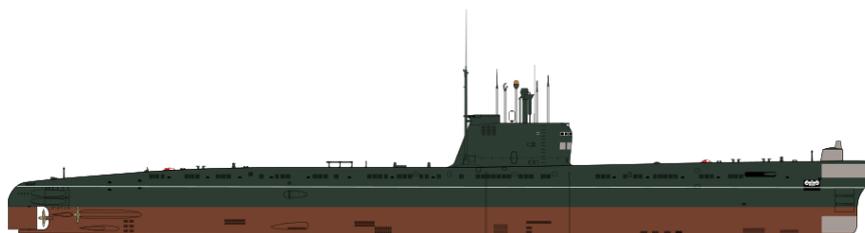
19 апреля 1990 года подводная лодка исключена из состава ВМФ СССР и поставлена на отстой в губе Ура, где впоследствии затонула.

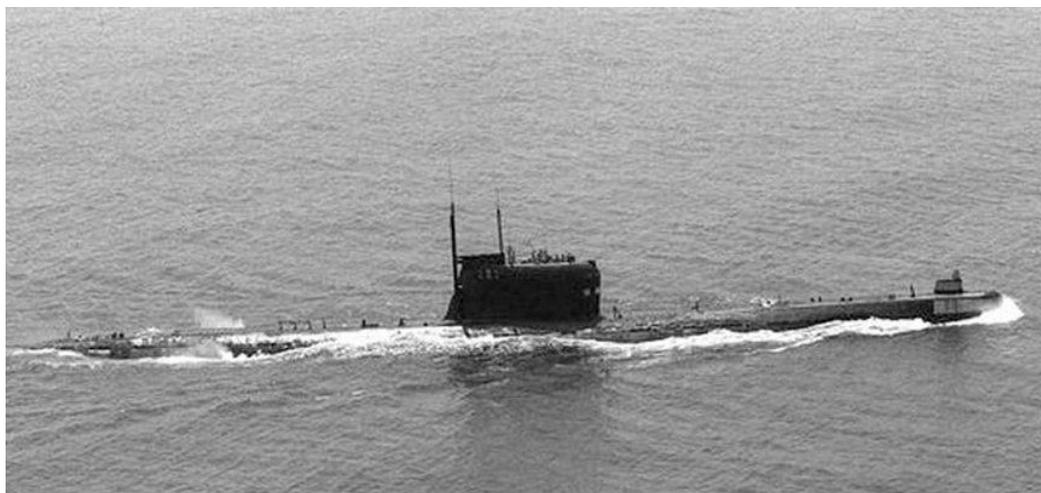
1 октября 1990 года расформирован экипаж.

2 октября 2004 года силами частной фирмы подводная лодка Б-95 поднята и продана для разделки на металл.

Тактико – Технические Данные подводной лодки Б-95:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1957/2485 тонн. Главные размерения: длина - наибольшая - 91,3 метра; по КВЛ - 89,7 метра ; прочного корпуса - 70,1 метра; ширина - наибольшая - 7,5 метра; осадка - средняя с нормальным запасам топлива - 5,09 метра. Силовая установка: дизель 37Д - 3х2000 л.с.; гребной электродвигатель ПГ-101 - 2х1350 л.с.; гребной электродвигатель ПГ-102 - 1х2700 л.с.; электродвигатель экономического хода ПГ-104 - 1х140 л.с.; 4 группы АБ 46СУ по 112 элементов в группе. Скорость: надводная/подводная - 16,8/16,0 узлов. Автономность - 90 суток. Глубина погружения: предельная/рабочая – 280/250 метров. Вооружение: 6 533мм носовых торпедных аппаратов; 4 533мм кормовых торпедных аппарата; 12 запасных торпед для носовых торпедных аппаратов. Обеспечена возможность постановки мин типа МДТ из торпедных аппаратов взамен торпед. Общее количество мин, шт. (принимаются взамен 16 торпед) - 32 шт. Команда: 70 подводников.





Подводная лодка Б-95.



**Корпус подводной лодки Б-95 после подъема с грунта в губе Ура.
2004 год, октябрь.**

Подводная лодка С-80



Подводная лодка проекта 644, дизельная, с крылатыми ракетами П-5; разработчик - ЦКБ-18 (КБ «Рубин»). С-80 была одной из шести дизельных подводных лодок проекта 644 переоборудованных из проекта 613. 8 декабря 1948 года зачислена в списки кораблей ВМФ СССР. 13 марта 1950 года заложена на эллинге ССЗ №-112 «Красное Сормово» в г.Горький, как головная средняя подводная лодка проекта 613.

21 октября 1950 года спущена на воду. В октябре-ноябре 1950 года С-80 была переведена вниз по Волге и Каспию в Баку для прохождения сдаточных испытаний. С 31 декабря 1950 года по 26 апреля 1951 года подводная лодка прошла швартовные испытания. С 27 апреля по 28 июня 1951 года С-80 прошла заводские ходовые испытания.

9 июня 1951 года совершила глубоководное погружение на 203 метра. В наиболее опасных местах установили приборы, измеряющие напряжение конструкций. Затем подводную лодку с экипажем в отсеках на таях опускали на критическую глубину. Рядом в полигоне дежурили спасатели на своем судне. В случае аварии водолазы должны были прикрепить к корпусу подводной лодки понтоны, чтобы затем поднять ее на поверхность. 2 декабря 1951 года после окончания государственных испытаний и устранения всех выявленных дефектов был подписан приемный акт, и подводная лодка С-80 вступила в строй.

В декабре 1951 года подводную лодку перевели с Каспия на Северный флот по системе внутренних водных путей в г.Молотовск, затем С-80 перешла на постоянное место базирования в г.Полярный. Летом 1953 года подводная лодка переведена по внутренним водным системам из Баку в г.Молотовск. 9 ноября 1953 года вошла в состав Северного флота и зачислена в состав 162-й Бригады подводных лодок 33-й Дивизии подводных лодок СФ с базированием на г.Полярный. В 1953-1955 годах несколько раз возвращалась из Полярного в г.Молотовск для обеспечения испытаний в Белом море больших торпедных лодок 611 проекта. В 1954 году С-80 перечислена в состав 339-й Бригады УСРПЛ Беломорской ВМБ с базированием на г.Молотовск. В 1957 году перешла в г.Горький на ремонт и модернизацию. 1 июля 1957 года - апрель 1959 года – на ССЗ «Красное Сормово». После выполнения модернизационных работ по проекту 644 С-80 была переведена в г.Молотовск. Вошла в состав 339-й Бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок Беломорской ВМБ. 15 января 1960 года закончила заводские и государственные испытания. Перешла из г.Молотовска в Оленью губу. Вошла в состав 212-й Бригады подводных лодок 8-й Дивизии подводных лодок Северного Флота. 30 июня 1960 года С-80 отнесена к проекту 644.

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

Только через неделю - 3 февраля рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обозначают место затонувшей подводной лодки. На нержавеющей табличке был тактический номер - «С-80». К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затралили буй. Штурмана пытались по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем. Мощную судоподъемную организацию ЭПРОН по

воле Хрущева давно разогнали. Поднять подводную лодку с глубины 300 метров аварийно-спасательная служба флота не могла. Было спроектировано и построено «Карпаты» - специальное судно для подъема затонувших подводных лодок. С-80 нашли 23 июля 1968 года. Подводная лодка лежала на твердом грунте, на ровном киле, накренившись на правый борт. Первые обследования с помощью спускаемой водолазной камеры показали, что оба аварийно-спасательных буя - носовой и кормовой - отданы. Верхний рубочный люк задраен. Никаких видимых повреждений ни легкий корпус, ни прочный не имели. Особое внимание обратили на рули - все горизонтальные застыли в положении «на всплытие», вертикальный же был переложен «лево на борт». Именно по этим последним движениям подводной лодки была составлена версия гибели С-80. После долгих проволочек и кадровых неурядиц была сформирована Экспедиция Особого Назначения. Начинать приходилось практически с нуля. В строй только что вступил спасатель подводных лодок «Карпаты».

Операция по подъему С-80 получила название «Глубина», которую проводила ЭОН-10 Северного флота. Затонувшая подводная лодка была оторвана от грунта специальным судном «Карпаты» и подвешена на подкильных строповых приспособлениях, после чего была поднята до глубины 70 метров и отбуксирована в бухту Завалишино под Териберкой и поставлена на понтоны. Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осушении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не слушая ее, не извлекая тел погибших.

При этом терялся весь смысл напряженного труда - поднять подводную лодку, чтобы выяснить причину гибели! Ночью, не докладывая командованию, торпеды разрядили, отсеки осушили. Спасатели вскрыли рубку и спустились в отсеки. Сомнений не было - часть экипажа продолжало жить на недосягаемой глубине. Началась самая тягостная часть - работы по извлечению тел. По воспоминаниям вице-адмирал запаса Р.Филоновича: «Мне пришлось первому



войти в отсеки С-80. На это право претендовали и особы, и политработники, но решили, что сначала подводную лодку должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы - через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замазаны в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо — и это спустя семь лет после гибели! Медики потом говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...».

То, что открылось глазам Филоновича, даже в протокольном изложении ужасно. Хлынувшая в средние отсеки вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа — гидроудар шел из пятого дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки и выгородки, калечила людей... В одном из стальных завитков прорванной переборки Филонович заметил кусок тела. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были разможены головы. Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной, они погибли от удушья. Кислородные баллончики всех дыхательных аппаратов были пусты. Но прежде чем включиться в ИДА-59, моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек. Не все смогли выдержать пытку медленным удушьем. В аккумуляторной яме второго отсека нашли мичмана, который замкнул руками шину с многоамперным током. Еще один матрос затянул петлю на шее, лежа на койке. Так и пролежал в петле семь лет... Остальные держались до последнего. В боевой рубке на задраенной крышке нижнего люка обнаружили старпома капитана 3-го ранга В.Осипова и командира БЧ-2 капитан-лейтенанта В. Черничко. Первый нес командирскую вахту, второй стоял на перископе как вахтенный офицер. Кто из них первым заметил опасность - не скажет никто, но приказ на срочное погружение из-под РДП отдал капитан 3-го ранга Осипов. Тела командира С-80 и его дублера капитана 3-го ранга В.Николаева нашли в жилом офицерском

отсеке. По-видимому, оба спустились в кают-компанию на ночной завтрак. Катастрофа разразилась столь стремительно, что они едва успели выскочить в средний проход отсека. Из воспоминаний главного инженера ЭОН контр-адмирала Ю.Сенатского: «В бухту Завалишина, где стояла на понтонах С-80, подогнали средний десантный корабль. В десантном трюме поставили столы патологоанатомов. Врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом, и не верили своим глазам, щеки мертвецов розовели! В их жилах еще не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсечного воздуха подводники могли вполне протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреде удушья...». Потом погибших уложили в гробы, и СДК с приспущенным флагом двинулся в г.Полярный, в бухту Оленью. Когда тела экипажа С-80 были преданы вечной мерзлоте Оленьей Губы, в комнате для сжигания секретных бумаг предали огню удостоверения личности офицеров и мичманов погибшей подводной лодки. Родственникам погибших подводников разослали их личные вещи.

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

Из всех версий следователи остановились, на встрече с кораблем. С-80 шла под дизелем на перископной глубине в условиях волнения до 6 баллов. Чтобы избежать столкновения советская подводная лодка совершила резкий маневр вниз и вправо, что привело к захлестыванию морской воды через шахту РДП (работа дизеля под перископом). Поплавковый клапан не сработал из-за обледенения, так как обогрев клапана горячей водой от дизелей был отключен. После обнаружения поступления воды в 5-й отсек, матрос-машинист ошибочно вместо закрытия воздушного клапана РДП, повернул расположенный рядом маховик астронавигационного перископа «Лира», в результате чего вода продолжала затоплять отсек, создавая угрожающий дифферент на корму. Попытка подводников вручную закрыть второй запор шахты РДП не увенчалась успехом, так как шток клапана был погнут давлением поступающей воды.

В создавшейся экстремальной ситуации были допущены две трагические ошибки, приведшие в конечном итоге к гибели подводной лодки - не была использована система быстрого продувания аварийно-балластных цистерн и не выполнена команда на дачу хода главными электродвигателями. После того, как скорость упала до нуля, а дифферент возрос до 45 градусов, дизельная подводная лодка провалилась на глубину кормой вниз. В результате воздействия избыточного давления переборки 2,3 и 4-го отсеков были разрушены взрывом, личный состав подводников, находившийся в отсеках погиб. Попытки оставшихся в живых 24 членов экипажа покинуть затонувшую подводную лодку в аппаратах ИДА-51 остановила глубина.



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

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

инженер-механик? Кому легче от того, что вина за катастрофу распределились по этой цепочке, тем более что подобных прикомандированных на поход на подводной лодке было семь человек, не считая офицеров-дублеров».



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

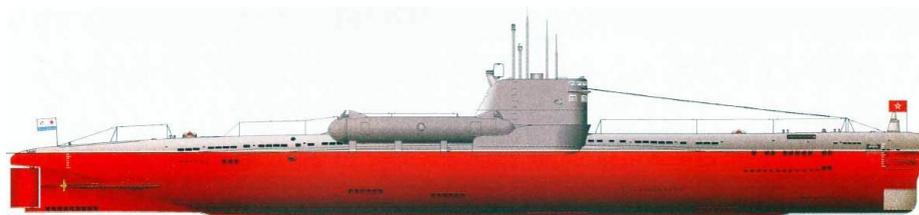
14 марта 1961 года подводная лодка С-80 исключена из состава ВМФ. Прибывшая на СФ комиссия Министерства Обороны под председательством маршала СССР К.Рокоссовского не смогла однозначно назвать причины гибели подводной лодки, сделав лишь заключение, что «...на лодке произошла тяжёлая авария, связанная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

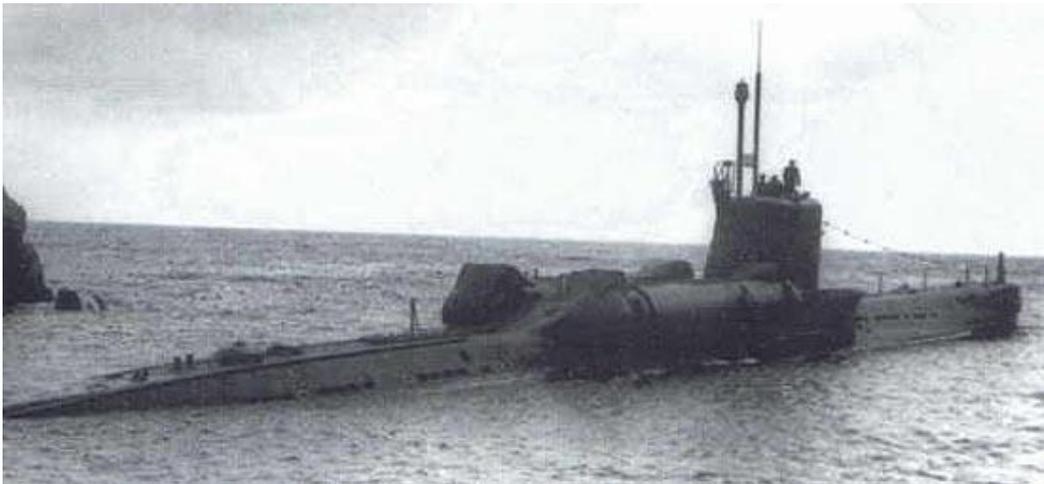
В августе 1969 года на борт СПС «Карпаты» прибыла и начала работу Государственная комиссия, сформированная из высококвалифицированных специалистов ВМФ и судостроительной промышленности под председательством Героя СССР вице-адмирала Г.Щедрина.

В октябре 1969 года расформировали ЭОН-10. По самой С-80 комиссия сделала заключение о нецелесообразности проведения восстановительных работ. Подводная лодка была взорвана и разделана на металл на базе «Главвторчермета» на м.Зеленый в Кольском заливе. Часть конструкций подводной лодки оставлены на берегу бухты Завалишина. Там же, в районе 1-го Титовского ручья находится неизвестное захоронение, предположительно старшего помощника командира и командира БЧ-2, которые в момент аварии находились в Боевой рубке.

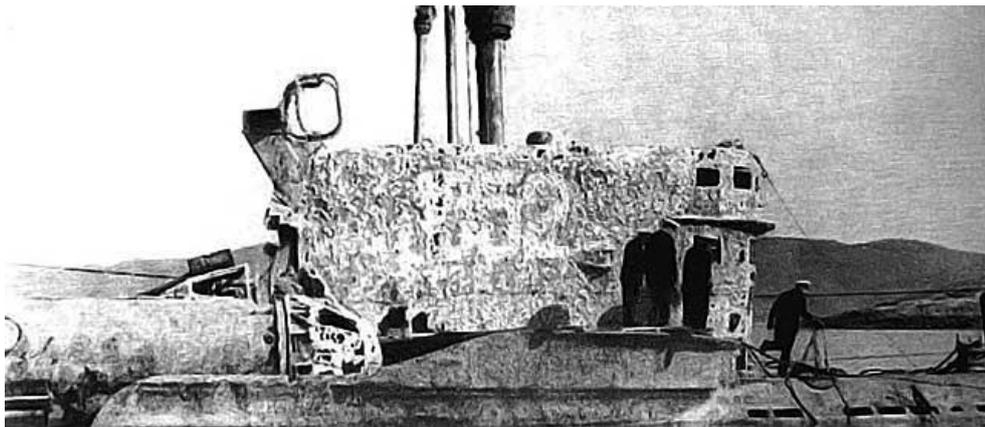
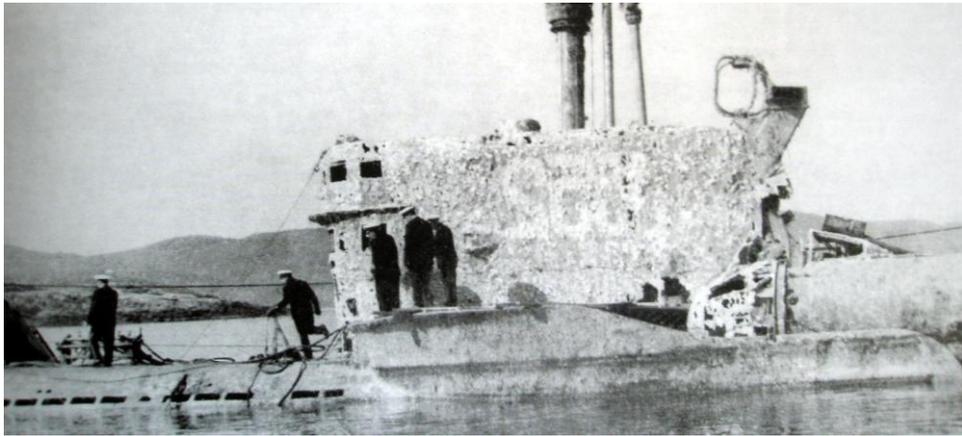
Тактико – Технические Данные подводной лодки С-80:

Водоизмещение: надводное/подводное – 1430/1160 тонн. Главные размерения: длина - 76 метров, ширина - 6,3–6,6 метра, осадка - 4,7 метра. Скорость: надводная/подводная - 16–17,5/10–11,5 узлов. Глубина погружения: рабочая/предельная – 170/200–230 метров. Вооружение: ракетное – крылатая ракета П-5 - 2 шт.; торпедное – 4 НТА — 4 шт. Автономность – 35 суток. Команда: 57 подводников.

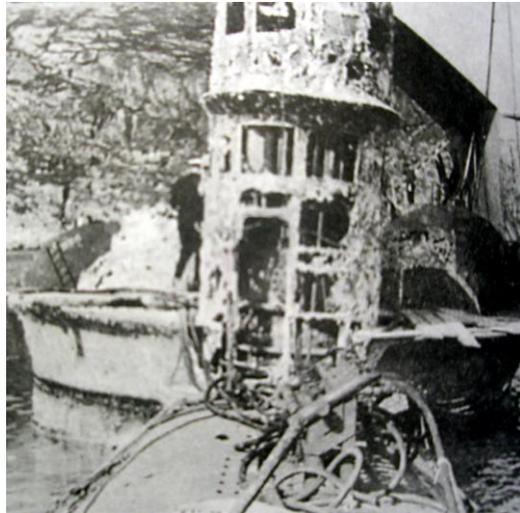




Подводная лодка С-80



Подводная лодка С-80 после подъема.



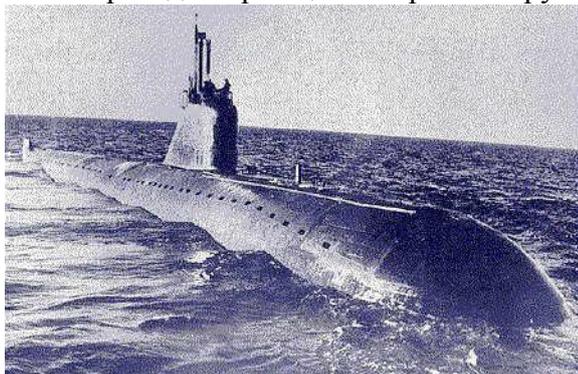
Подводная лодка С-80 в бухте Завалишина после подъема.

Подводная лодка

К-8



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



26 июня - 16 ноября 1959 года прошла швартовные испытания. 16 ноября 1959 года прошла заводской наладочный ремонт. 4 декабря 1959 года торжественно поднят Военно-Морской флаг. С 4 по 31 декабря 1959 года подводная лодка К-8 прошла ходовые испытания, во время которых на подводной лодке, дважды самопроизвольно отдавался кормовой аварийный буй, а буйреп наматывался на винты. 31 декабря 1959 года К-8, после межбазового перехода, совместно с атомной подводной лодкой К-14, прибыла к постоянному месту базирования в бухту Малая Лопаткина губы Западная

Лица и вошла в состав 206-й Отдельной Бригады подводных лодок Северного флота. 31 декабря 1959 года вступила в строй. 31 августа 1960 года вошла в состав СФ. Включена в состав 206-й отдельной Бригады подводных лодок СФ с базированием на бухту Малая Лопаткина.

13 октября 1960 года вышла в море для похода к Северному полюсу. На К-8 было укреплено ограждение рубки, установлены вторые комплекты эхолота и эхоледомера, пульт штурмана, два дополнительных гидроазимута, самописец для обсерваций по подводным взрывам. В Баренцевом море в 19.03 произошел разрыв парогенератора. При ликвидации аварии 13 человек переоблучились, подводная лодка вернулась в дизель-генераторном режиме. Всего в течении года совершила 6 выходов в море. 1 июня при отработке задач Боевой Подготовки в море образовалась течь активной воды из парогенератора. Часть личного состава получила облучение. Впоследствии один человек был списан на берег. В июля 1961 года перечислена в состав 3-й Дивизии подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с прежним местом базирования. 8 октября 1961 года во время атаки отряда боевых кораблей на первенство ВМФ вновь открылась течь активной воды из парогенератора. 11 ноября 1961 года по 31 декабря 1963 года на ПО «Севмашпредприятие» в г.Северодвинске прошла средний ремонт. В апреле 1964 года при выходе в море на отработку задач Боевой Подготовки от командира БЧ-5 поступил доклад, что испарительная установка не рассаливается. За несколько часов ремонтных работ наладить работу установки не удалось, и подводная лодка была вынуждена прервать выход и зайти в губу Гремиха для пополнения запасов воды.

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

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

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

8 апреля 1970 года в 22.30 на глубине 120 метров почти одновременно в рубке гидроакустиков в 3 отсеке и в труднодоступном месте 7 отсека из-за короткого замыкания произошел пожар. Увеличивая ход с 10 до 16 узлов, в 22.36 К-8 всплыла. Очаг возгорания в 3 отсеке был ликвидирован системой ВПЛ, но из-за сильного задымления и высокой концентрации угарного газа личный состав 3 отсека был выведен в 4 отсек. Очаг пожара в 7 отсеке был большой интенсивности из-за поступления масла системы смазки АТГ и раскрытия регенеративных патронов В-64. Пожар тушился системой ВПЛ. Уже через 2 минуты после начала пожара личный состав 7 отсека был выведен в 8 отсек. Сработала аварийная защита ядерного реактора левого борта, затем была сброшена аварийная защита ядерного реактора правого борта. Вышла из строя вся электроэнергетическая система, К-8 лишилась хода, электроэнергии и связи. Оба дизель-генератора были пущены, но принять нагрузку на них не смогли из-за обесточенного щита гребного электродвигателя в 7 отсеке. Через 40 минут работы начался перегрев, и дизель-генераторы пришлось остановить. Средства пожаротушения применялись не эффективно.

Пожар тушили методом герметизации отсеков. Через 4 минуты после всплытия личный состав ПУ ГЭУ из-за невозможности пребывания в нем был переведен в 6 отсек, а через 30 минут из-за высокой температуры и загазованности все находившиеся в 6 отсеке, включившись в ИДА-59, перешли в 4 отсек. Аварийно-спасательный люк 8 отсека первоначально отдраить не удалось из-за поступления воздуха в 8 отсек. Сравнить давление воздуха в 8 отсеке через клапан отсоса воздуха водолазом также не удалось. Аварийные партии дважды осматривали 3 и 4 отсеки, при этом потушили вновь возникшее пламя в 3 отсеке в рубке гидроакустиков.



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

9 апреля 1970 года весь личный состав 4 отсека выведен на мостик через 3 отсек. Израсходовав запас воздуха в ИДА, погибли от угарного газа 15 человек. В живых осталось четверо, в том числе и Ю.Ильченко, который рассказал о подвиге корабельного врача. В 2 часа ночи был отдраен люк 8 отсека и выведено 4 человека, вынесено 13 погибших от отравления окисью углерода. К 4 часам утра выведен весь личный состав кормовых отсеков, в дальнейшем эти отсеки не осматривались, их состояние осталось неизвестным. К-8 оставалась в дрейфе без связи, были загазованы отсеки с третьего по девятый. На переключке выяснилось, что в результате пожара погибло 30 человек. Личный состав расположился в первом и втором отсеках, часть на верхней палубе. В 14.15 на горизонте появилось судно. Был подан сигнал пятью красными ракетами. Подошедший сухогруз

оказался канадским «Clyde Ore». Приблизившись к лодке на 15 кабельтовых, канадское судно обошло ее по дуге и, развернувшись на прежний курс, не оказав помощи терпящей бедствие подводной лодке, полным ходом удалилось. Для поддержания дифферента была в первый раз продута кормовая группа ЦГБ.

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



11 апреля 1970 года в 3 часа утра к подводной лодке подошел теплоход «Саша Ковалев». В 04.20 - теплоход «Комсомолец Литвы», чуть позже – «Касимов». К середине дня подводники с «Авиора» перешли на «Касимов». «Комсомолец Литвы» в это время безуспешно пытался завести буксирный конец на подводную лодку. Мешала волна 5-6 баллов. В 19.00 это удалось сделать, но трос буквально сразу лопнул. К этому времени вся кормовая надстройка подводной лодки от 8 отсека была постоянно в воде. В 19.00 из Североморска вышли плавбаза «Волга» с экипажем подводной

лодки К-5 и руководителем операции по спасению, крейсер «Мурманск» с Командующим флотом на борту. В 22.10 в носовых отсеках стало невозможно находиться - угарный газ поступал через неплотности переборок. Еще 30 моряков были эвакуированы на «Касимов». На подводной лодке остались 22 человека, которые разместились в ограждении рубки. Волна, проходя от кормы в нос, заливала всю надстройку, вплоть до 1 отсека. Дифферент составлял около трех градусов на корму.

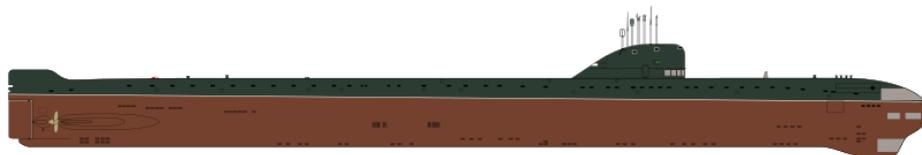
12 апреля 1970 года в 02.40 к подводной лодке подошел КРТР «Харитон Лаптев». В 06.13 второй помощник капитана судна «Касимов» заметил красную ракету с направления, где была подводная лодка, а радиолокационная отметка от подводной лодки стала быстро исчезать. Через минуту раздались два гидравлических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

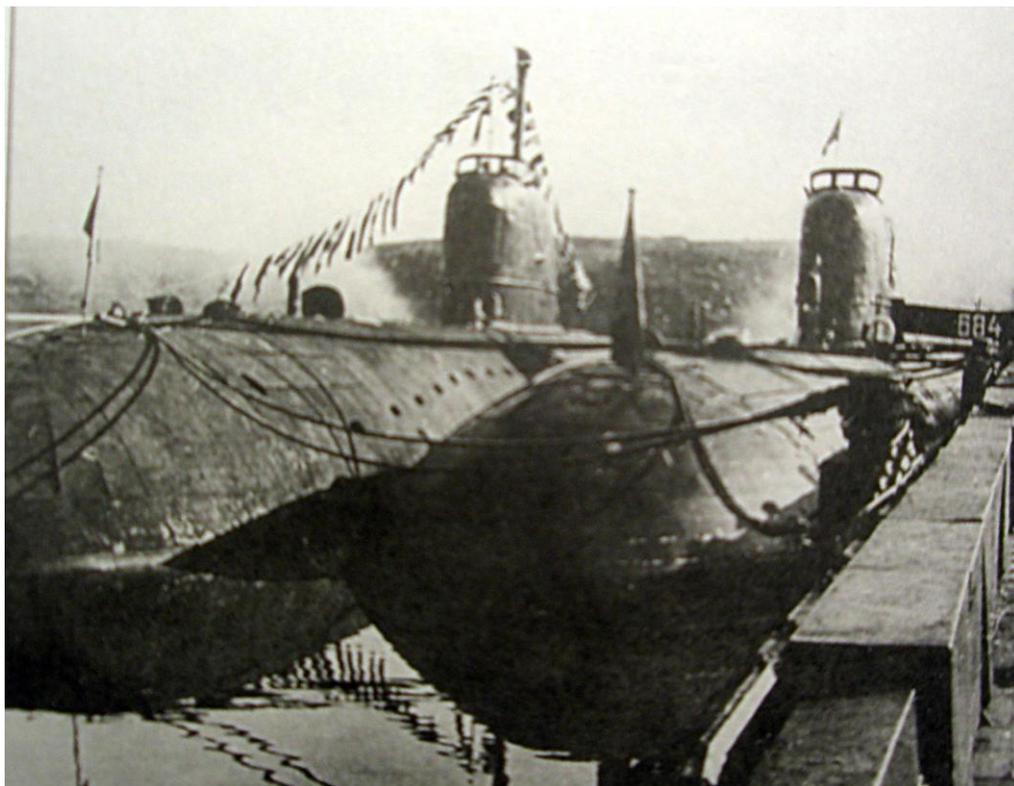
13 февраля 1971 года подводная лодка К-8 исключена из состава Военно-Морского флота. Гибель К-8 и 52 членов экипажа стали первой потерей советского атомного флота. Бессонову В.Б. было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно, погибшие члены экипажа закрытым Указом Президиума Совета министров СССР были награждены орденом Красного Знамени, оставшиеся в живых - медалью Ушакова. Именем начальника медицинской службы Соловья,

отдавшего свой ИДА больному матросу, была названа улица в поселке Гремиха, где базировалась К-8, там же погибшим морякам поставили памятник.

Тактико-Технические Данные подводной лодки К-8

Водоизмещение: надводное/подводное-3 101/4 069 тонн. Главные размерения: длина – 107.4 метра, ширина – 7.9 метра, осадка по крейсерской ватерлинии – 5.7 метра. Скорость полная: надводная/подводная – 15.5/до 30 узлов. Главная энергетическая установка: два водо-водяных реактора ВМА по 70 МВатт, две линии вала, мощность на валу – 2x17 500 л.с. Предельная глубина погружения – 300 метров. Рабочая глубина погружения – 240 метров. Вооружение: 8x533-мм носовых торпедных аппаратов. Боезапас – 20 торпед (8 в ТА и 12 на стеллажах), в том числе с ядерными боевыми чатями. Команда: 104 подводника.





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



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



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

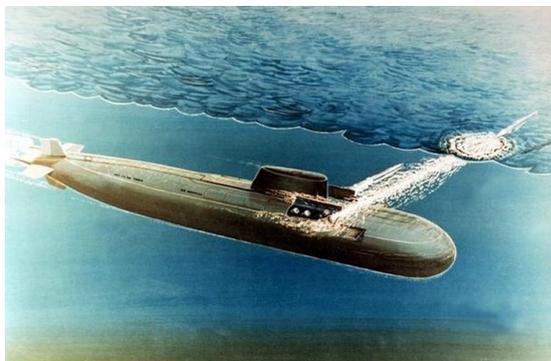


**Награждение членов экипажа ПЛА К-8.
Гремиха. 1970 год.**



**Оставшиеся в живых подводники ПЛА К-8 идут на возложение цветов
к памятной доске в честь павших товарищей.
Гремиха. 1970 год.**

Подводная лодка К-141 («Курск»)



К-141 («Курск») - атомная подводная лодка с крылатыми ракетами проекта 949А, шифр «Антей» (по классификации НАТО - «Оскар-II»). Заложена на СМП в г.Северодвинске 22 марта 1990 года. Зачислена в списки кораблей ВМФ РФ 31 января 1991 года. 3 июня 1992 года отнесена к подклассу Атомных Подводных Крейсеров. 6 апреля 1993 года получила наименование «Курск». Спущена на воду 16 мая 1994 года. 30 декабря 1994 года вступила в строй. 1 марта 1995 года включена в состав Северного флота, вошла в 7-ю Дивизию

подводных лодок 1-й Флотилии подводных лодок СФ с базированием на губу Ара (п.Видяево).

С 5 июля по 19 октября 1999 года выполнила задачи Боевой службы в Атлантике и Средиземном море. Во время операции НАТО против Югославии в 1999 году К-141 вела скрытное наблюдение за авианосцем ВМС США «Теодор Рузвельт», самолёты с которого наносили удары по Югославии. В 2000 году получила приз за ракетную стрельбу. 30 июля 2000 года участвовала в параде кораблей в честь Дня ВМФ на рейде г.Североморска.

12 августа 2000 года на учениях флота, после внутренних взрывов в торпедном отсеке затонула в Баренцевом море на глубине 108 метров. Погибла вся команда - 118 человек подводников.

Официальный отчёт в 2000 страниц, опубликованный в 2002 году Генеральным прокурором РФ, говорит о том, что гибель «Курска» была вызвана учебной торпедой, которая взорвалась в торпедном отсеке. Торпеды на перекиси водорода не используются в большинстве флотов мира уже больше 50 лет именно из соображений безопасности и надёжности, на «Курске» же такие торпеды были - модель 65-76 «Кит», разработанная в 1976 году. Вскоре после расследования эта торпеда была снята с вооружения.

Вице-премьер И.Клебанов озвучил версию столкновения «Курска» с противокорабельной миной времён Великой Отечественной войны, что возможно привело, также, к детонации торпеды. После выбора официальной версией «взрыв торпеды», предположение отпало само собой. Специалисты, знакомые с прочностными характеристиками атомных подводных лодок данного класса данную версию отвергали изначально. Один из членов государственной комиссии, который принимал подводную лодку от промышленности, капитан I ранга М.Волженский считает, что торпеду в аппарате могло заклинить из-за сильного механического удара по корпусу лодки. Волженский считает наиболее вероятной причиной катастрофы столкновение с иностранной подводной лодкой. По его мнению, «скользящий удар рулевого пера (горизонтальных рулей) мог привести к сильной деформации торпедных аппаратов «Курска». Сразу после катастрофы несколько адмиралов и официальных лиц утверждали, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой. Затем эта версия стала умалчиваться в пользу официальной версии. Однако французский режиссер Жан-Мишель Карре, в своём фильме «Курск: подводная лодка в мутных водах», который был показан 7 января 2005 на французском телевидении France-2, утверждает, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой «Мемфис». Согласно его версии, «Курск» выполнял показательный выстрел новой торпеды «Шквал», эти испытания наблюдались двумя американскими подводными лодками «Мемфис» и «Толедо». «Толедо» шел на опасной близости под прикрытием «Мемфис», который находился «в тени». В один момент, «Курск» и «Толедо» столкнулись, (видеозапись лежащего на дне «Курска» показывает длинные разрывы на его корпусе). Чтобы предотвратить выстрел «Курска» в «Толедо» (предполагается, что было услышано открытие трубы торпедного аппарата «Курска») «Мемфис» открыл огонь торпедой Mk-48 по «Курску». Карре утверждает, что российский президент В.Путин преднамеренно скрыл

правду о том, что случилось, чтобы не допустить резкого ухудшения отношений с США. Этой же версии придерживаются канадские документалисты и некоторые военные моряки запаса.

Для удаления из воздуха горючих газов (в первую очередь водорода, который может выделяться из аккумуляторов), в системе вентиляции подводных лодок применяются каталитические печи холодного беспламенного горения. Катализаторы содержат платину и палладий, что делает их желанной добычей для расхитителей оборудования на вторсырьё. При отсутствии катализаторов водород мог накопиться в воздухе и взорваться от случайной искры, что могло повлечь взрыв боезапаса. Один из офицеров ВМФ запаса доказывал, что подводная лодка такого размера не имела права находиться под водой в этом месте по физическим причинам, выдвинул предположение, что в подводную лодку попала противокорабельная баллистическая ракета, запущенная с космодрома Плесецк. Были подвергнуты резкой критике результаты официального расследования обстоятельств катастрофы, в том числе в книге «Она утонула. Правда о «Курске», которую скрыл генпрокурор Устинов». Автор этой книги считал, что если бы российские власти сразу же обратилась за иностранной помощью, «то удалось спасти тех 23 моряков, которые находились в девятом отсеке и жили более двух с половиной суток» (по официальным данным, моряки были живы лишь в течение нескольких часов). В то же время согласился с выводами расследования о том, что на лодке произошёл взрыв торпед и отверг версию о её столкновении с американской подводной лодкой.



В соответствии с указом президента РФ от 26.08.2000 № -1578 все находившиеся на борту были посмертно награждены орденом Мужества, а командиру корабля присвоено звание Героя Российской Федерации.

В 2000 году было проведено несколько обследований затонувшей подводной лодки: с 13 по 19 августа при проведении спасательной операции обитаемыми подводными аппаратами Северного флота, 20-21 августа норвежскими и британскими водолазами-глубоководниками с норвежских судов «Normand Pioneer» и «Seaway Eagle». 21 августа в 13:47 норвежские водолазы открыли внутренний люк шлюзовой камеры, в 17:07 официально объявлено о гибели команды подводной лодки, детальное обследование в конце сентября с помощью глубоководных обитаемых аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» с научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш», в октябре - ноябре - необитаемыми подводными аппаратами и водолазами норвежской компании «Halliburton AS» с судна «Regalia».

14 августа по указанию президента В.Путина для расследования причин гибели АПЛ «Курск» была создана Правительственная комиссия во главе с заместителем председателя Правительства РФ И. Клебановым. В сентябре 2000 года все российские корабли, участвовавшие в учениях, были осмотрены у пирса с внешней надводной и внутренней подводной сторон. Запросы о возможном участии иностранных объектов были направлены, на многие из них были получены ответы, но разрешения на осмотр предполагаемых объектов они не содержали.

Для обследования поднятого «Курска» была создана следственная группа в составе 43 человек. В полном составе группа собралась 27 сентября, её основу составляли следователи, работавшие с момента возбуждения уголовного дела. С 27 сентября по 22 октября группа проходила специальную подготовку, в её распоряжение были предоставлена подводная лодка этого же проекта вместе с командой. В процессе подготовки за следователями закреплялся определённый отсек, также отрабатывалось перемещение в противогазах и с газовыми баллонами за спиной.

К осмотру поднятого «Курска» были привлечены около 50 специалистов ЦКБ «Рубин», а также командиры отсеков с подводных лодок этого же проекта.

После подъёма в отсеках стоял сильный запах, в некоторых отсеках была большая концентрация угарных газов. 9-й отсек по пояс был заполнен мазутом, водой и прочими веществами, 5-й и 6-й были относительно чистые, там практически отсутствовала вода и угарный газ. В переборках между отсеками есть герметичные межпереборочные стаканы, предназначенные для сохранения предметов в случае непредвиденных ситуаций. Между 8-м и 9-м отсеками их было два, в обоих оказались только предусмотренные регламентом чистые листы бумаги с карандашами. Следствием устанавливалась причина, по которой спасательный аппарат не смог присосаться к

площадке в районе 9-го отсека, в день проводилось до 6-7 экспериментов по присосу. Было установлено, что в 4-м отсеке находилось больше людей, чем там должно было находиться. По словам главкома ВМФ РФ В.Куроедова, в 5-м отсеке атомохода, где находился пульт управления главной энергетической установкой «Курска», обнаружен самописец и сильно повреждённая водой вахтенная документация. По его словам, велся поиск самописца и вахтенной документации в 3-м отсеке, где находились боевые посты радистов, химиков и радиометристов. Расшифровку 22 кассет магнитофонных записей с атомохода «Курск» выполняли специалисты петербургского «Центра речевых технологий».

В течение года часть следователей собирала идентификационные признаки, опрашивая родственников, друзей, сослуживцев погибших подводников, запрашивая сведения из медицинских учреждений, вплоть до детских поликлиник.



Было собрано 9 томов. Также судебным медикам были предоставлены медицинские книжки, обнаруженные в 4-м отсеке. На 19 декабря 2001 года было извлечено 73 и опознано 65 тел погибших подводников. К 20 марта 2002 года удалось обнаружить и опознать тела 115 погибших подводников. Тела двух матросов и главного специалиста «Дагдизеля» обнаружить не удалось.

Причины, вызвавшие взрыв, окончательно не установлены. По заключению правительственной

комиссии наиболее вероятным является нештатная ситуация в торпедном отсеке. Вполне возможно, что ситуация развивалась следующим образом: взрывная волна первого взрыва прошла в Центральный пост, находящийся во втором отсеке. Далее взрывная волна прошла по трубопроводам вентиляции, загнула штоки гидроподъемников выдвижных устройств, из-за чего все они так и остались поднятыми.

Эта же взрывная волна забросила во все отсеки и запах гари. Именно поэтому весь оставшийся к тому времени в живых личный состав, сразу же включился в портативные дыхательные аппараты, а офицеры, находившиеся на пульте ГЭУ, в шланговые дыхательные аппараты. Из-за того, что весь личный состав Центрального поста вышел из строя, и лодкой уже некому было управлять, К-141 начала стремительно погружаться. Пожар в 1-м отсеке продолжался, а потому подводники, находящиеся в третьем отсеке начали уходить в сторону кормы. Однако дальше 4-го отсека уйти не успели.

Еще до опускания на дно, на подводной лодке сработала аварийная защита реактора, и почти сразу же за этим последовал второй взрыв (со времени первого прошло около 130 секунд) гораздо большей мощности, чем первый. Причиной этого взрыва стал продолжающийся пожар в 1-м отсеке, добравшийся до стеллажных торпед, после чего последовала их детонация. Новая ударная волна была в несколько раз мощнее первой. От ее удара переборка между 1-м и 2-м отсеками, работая как поршень, двинулась к корме, сминая и сметая все на своем пути, срезая даже трубопроводы ВВД. В результате этого воздух высокого давления стал интенсивно поступать из цистерн в 1, 2 и 3-й отсеки и выходить наружу через пробоину в 1-м отсеке.

Новая взрывная волна разрушила трубопроводы вентиляции, вплоть до 5-бис отсека. Эта волна догнала и убила всех тех, кто пытался найти спасение в 4-м отсеке. Их там так и нашли там, тридцать человек, лежавших друг на друге в коридоре 4-го отсека.

В 5-м отсеке от удара взрывной волны погибла в полном составе боевая смена пульта ГЭУ. Часть офицеров оказалась выброшенными волной в отсечный коридор. Все они так и остались в ШДА. Убийственный смерч второй ударной волны остановила лишь кормовая переборка 5-бис отсека. В промежутке между первой и второй ударными волнами, кто-то из находившихся в 6-м отсеке подводников успел захлопнуть легкую переборочную дверь, дав тем самым личному составу кормовых отсеков шанс на спасение. Когда К-141 подняли и поставили в ДОК, оказалось, что кормовая переборка 5-бис отсека выгнута дугой. Однако свою задачу она выполнила и остаточную силу взрыва все же выдержала. Оставшиеся в живых подводники в 6-м, 7-м, 8-м и 9-м отсеках в это время делали все возможное для герметизации своих отсеков.

Никакой паники, а тем более бегства в 9-й отсек не было. Командиры отсеков поддерживали между собой связь и советовались по дальнейшей совместной борьбе за живучесть. Потом

специалисты обнаружат во всех 4-х кормовых отсеках развернутые аварийные телефоны, по которым и осуществлялась эта связь. Одновременно личный состав 6-го отсека, несмотря на трагизм происходящего с ним, вручную подключил дополнительную группу газа высокого давления для компенсации температурных расширений 1-го контура реактора. Этим они обеспечили надежную герметичность реактора для окружающей среды. Позднее, после подъема К-141, специалисты будут единодушны, что именно действия личного состава 6-го отсека оказались решающими для сохранения нормальной радиационной обстановки.

При этом до сих пор осталось загадкой, почему личный состав 8-го отсека не обеспечил всплытие сигнального буя, что достигалось поворотом рычага из 8-го отсека, тем более что система не пострадала от взрыва.

Вскоре началась интенсивная фильтрация воды в 6-й отсек из затопленного 5-бис, а потому подводники приняли решение на отход в кормовые отсеки. Установлено, что 6-й, 7-й и 8-й отсеки покидались организованно и без паники.

Уходя, подводники забирали с собой все комплекты регенерации В-64, индивидуальные дыхательные аппараты ИДА-59 и спасательные гидрокомбинезоны СГП. К 18-19 часам вечера 12 августа все оставшиеся в живых к тому времени 23 подводника собрались в кормовом 9-м отсеке.

В октябре 2001 года началась операция по извлечению тел подводников из кормовых отсеков с использованием водолазов. В сентябре-октябре 2001 года после предварительного отделения носовая оконечность поднята голландской компанией «Mammoet Transport Antilles N.V.» по заказу правительства РФ. В октябре 2001 года К-141 заведена в плавучий ДОК в г. Росляково для изучения причин аварии и последующей разборки на металл. 14 апреля 2002 года в Росляковском ДОКе в соответствии с планом завершены работы по подготовке подводной лодки для утилизации на судоремонтном заводе «Нерпа» (г. Снежногорск). 26 апреля 2002 года переведена из ПД-50 в ПД-42 и отбуксирована на СРЗ «Нерпа» для утилизации. В мае-июне 2002 года проведена операция по подъему фрагментов 1-го отсека и уничтожению остатков на дне.

12 августа 2002 года в годовщину гибели подводной лодки К-141 в Москве состоялась торжественная церемония открытия памятника погибшей команде атомного подводного крейсера. Монумент работы Л. Кербеля был торжественно открыт у здания музея Вооруженных Сил. Композиция называется «Скорбящий моряк» и представляет собой бронзовую фигуру моряка и подводной лодки, лежащей у его ног.

В мае 2003 года вдова командира подводной лодки И. Лячина после встречи с полпредом президента в Северо-Западном федеральном округе заявила журналистам, что в Санкт-Петербурге будет установлен мемориал подводникам, погибшим в августе 2000 года.

В июне 2003 года планировали установить ограждение рубки К-141 в Мурманске у храма Спаса на водах. Памятник погибшим морякам, представляющий ограждение рубки К-141 в гранитном оформлении, был установлен в Мурманске в 2009 году.



Тактико - Технические Данные

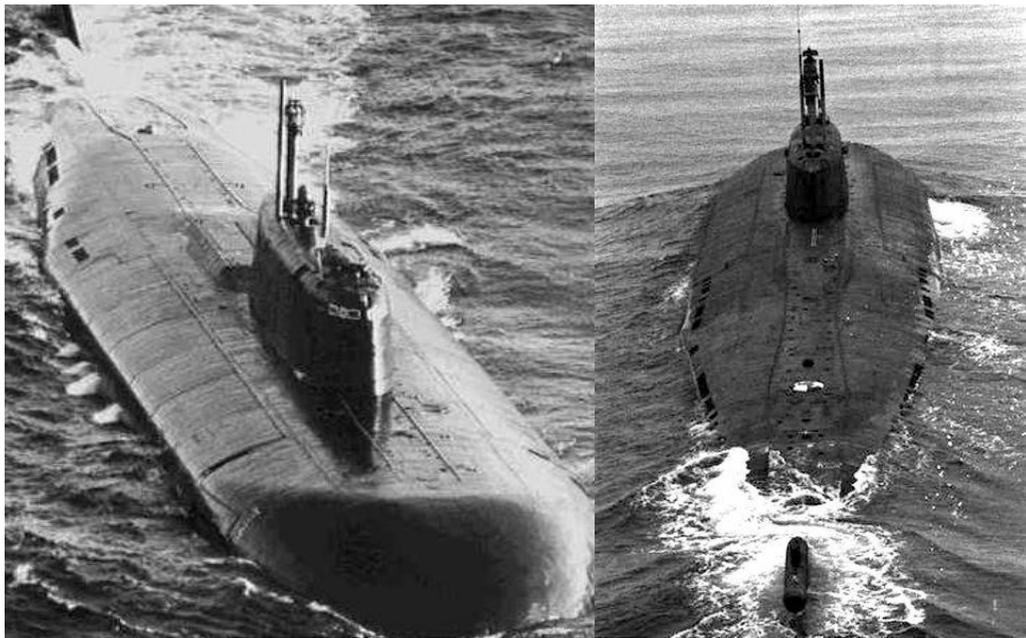
многоцелевой атомной подводной лодки К-141 («Курск»):

Водоизмещение — 14700/23860 тонн. Главные размерения: длина — 154 метра, ширина — 18,2 метра, осадка — 9 метров. Скорость: надводная/подводная – 30/28 узлов. Глубина погружения — до 600 метров. Силовая установка: два ядерных реактора ОК 650-Б, 2 паровые турбины (по 90 л.с.), 2 семилопастных винта. Вооружение: 24 крылатые ракеты П-700 («Гранит»), 4 533-мм торпедных аппарата, две крупнокалиберные глубинные бомбы. Автономность: более 120 суток. Экипаж: 130 человек.





Многоцелевая атомная подводная лодка К-141 («Курск»).



Многоцелевая атомная подводная лодка К-141 («Курск») в полигоне Боевой подготовки.



Фрагменты корпуса К-141 на грунте.



К-141 в ДОКе после подъема.



ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ





**Братская могила подводников М-33 в г.Одессе.
С подводной лодкой М-33 погиб уроженец Краснодарского края
главный старшина Приходько Яков Гаврилович.**



**Памятник подводникам,
погибшим на Щ-118 и Щ-138 в г.Николаевск-на-Амуре.
С подводной лодкой Щ-138 погиб уроженец Краснодарского края
лейтенант Егоров Иван Семенович.**



**Братская могила подводников Щ-204 в Севастополе.
С подводной лодки Щ-204 погиб уроженец Краснодарского края
главный старшина Кормильцев Иван Ефимович.**



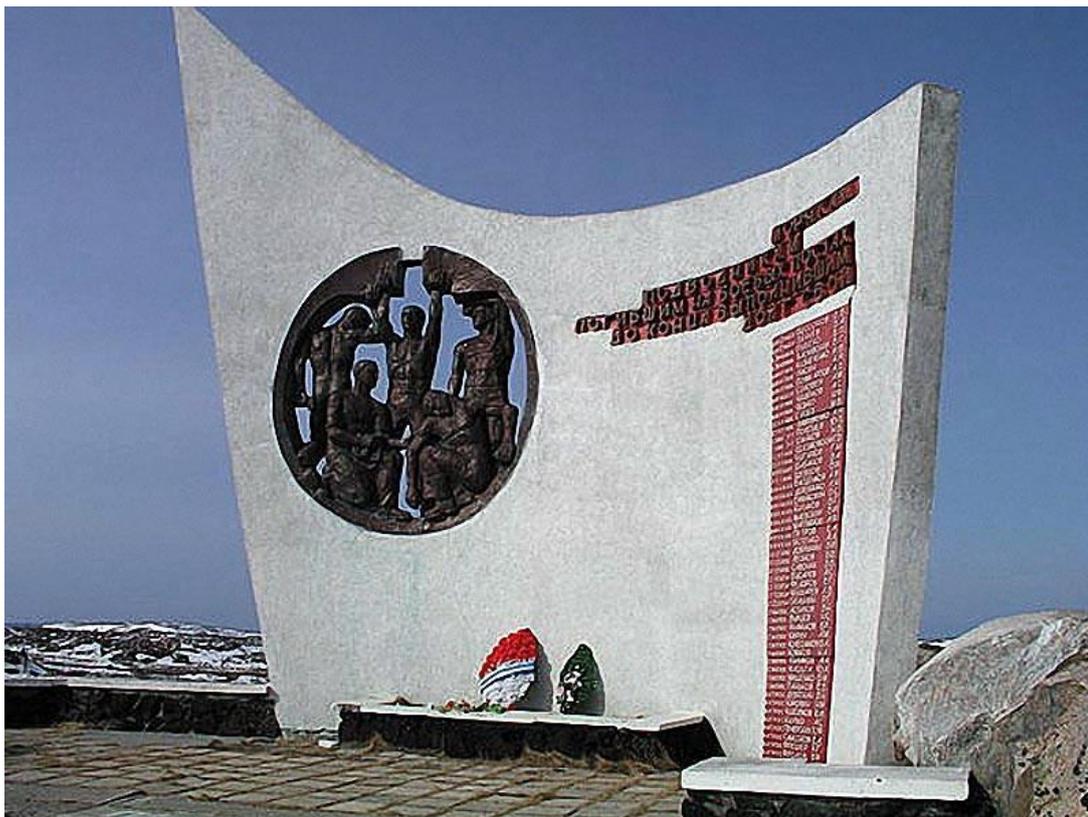
Подводная лодка Щ-408 ведёт неравный бой с пятью боевыми катерами противника. Художник И. Родионов. С подводной лодкой Щ-408 погибли уроженцы Краснодарского края инженер-капитан 3 ранга курбатов Петр Павлович лейтенант медицинской службы Борзенко Николай Иванович



Памятник погибшим членам команд подводных лодок М-256 и М-259 в Кронштадте. На подводной лодке М-256 погиб уроженец Краснодарского края матрос Сергиенко Василий Алексеевич



**Памятник подводникам С-117 в бухте Постовая (Советская Гавань).
С подводной лодкой С-117 погиб уроженец Краснодарского края
лейтенант Еременко Анатолий Иванович**



**Памятник погибшим подводникам К-8
вЗАО Островной (Гремиха), Мурманской области.
С подводной лодки К-8 погиб уроженец Краснодарского края
старший лейтенант-инженер Шостаковский георгий Васильевич**



**Стела памятника
погибшим подводникам
ПЛ К-8.**



**Памятный знак,
посвященный 40-летию гибели К-8.**



**Мемориальный комплекс погибшим подводникам Б-37
в г.Александровск (Полярный) Мурманской области.
На подводной лодке Б-37 погиб уроженец Краснодарского края
старшина 2 статьи Шелегеда Анатолий Васильевич**



**Памятник-захоронение подводников С-80 в г.Оленьей (Мурманская область).
С подводной лодкой С-80 погибли уроженцы Краснодарского края
старшина 2 статьи Зюзин Филипп Филиппович
старшина 2 статьи Погорелый Николай Григорьевич**



**Памятник погибшим подводникам во Вторую мировую войну
(среди плит с именами погибших установлена плита с В-1).**

г.Данди, Шотландия.

**С подводной лодкой В-1 погибли уроженцы Краснодарского края
старший краснофлотец Лунин Николай Иванович
краснофлотец Туткевич Владимир Григорьевич**



Памятник подводникам Черноморского Подплава,
погибшим в годы Великой Отечественной войны.
г.Севастополь.



Мемориальная плита с именами погибших подводников А-3 и М-31.

С подводной лодкой А-3 погиб уроженец Краснодарского края
краснофлотец Щербина Нель Максимович
С подводной лодкой М-31 погиб уроженец Краснодарского края
мичман Ахrameев Василий Андреевич



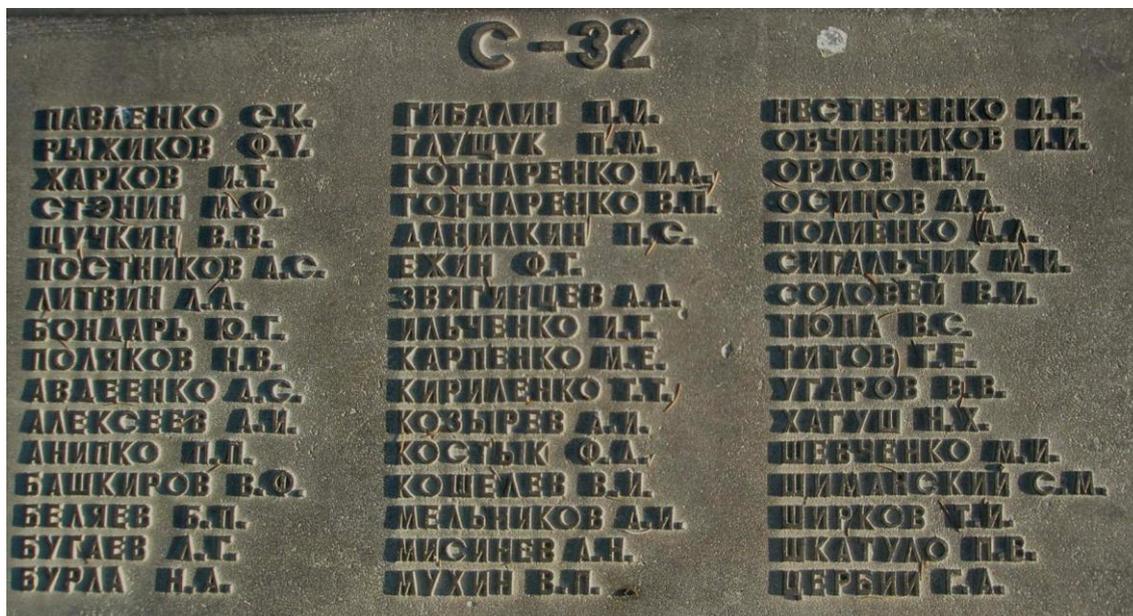
Мемориальная плита с именами погибших подводников Л-6.
С подводной лодкой Л-6 погибли уроженцы Краснодарского края
старшина 1 статьи Балакин Николай Петрович
старший краснофлотец Максимов Иван Дмитриевич



Мемориальная плита с именами погибших подводников М-118.
С подводной лодкой М-118 погиб уроженец Краснодарского края
главный старшина Колосовский Геннадий Петрович



Мемориальная плита с именами погибших подводников Л-23.
С подводной лодкой Л-23 погиб уроженец Краснодарского края
Старшина 2 статьи Богайчук Владимир Ефимович



Мемориальная плита с именами погибших подводников С-32.
С подводной лодкой С-32 погибли уроженцы Краснодарского края
краснофлотец Звягинцев Александр Абрамович
мичман Кириленко Трофим Тимофеевич



Мемориальная плита с именами погибших подводников Л-24.
С подводной лодкой Л-24 погибли уроженцы Краснодарского края
старший краснофлотец Коробкин Иван Григорьевич
краснофлотец Усенко Иван Дмитриевич



Мемориальные плиты с именами погибших подводников М-34 и М-58.
С подводной лодкой М-58 погиб уроженец Краснодарского края
капитан-лейтенант Елисеев Николай Васильевич
С подводной лодкой М-34 погиб уроженец Краснодарского края
краснофлотец Магелат Иван Иванович



Мемориальная плита с именами погибших подводников С-34.
 С подводной лодкой С-34 погибли уроженцы Краснодарского края
 краснофлотец Коваленко Николай Афанасьевич
 главный старшина Ханыков Федор Иванович
 краснофлотец Пешков Николай Иванович



Мемориальная плита с именами погибших подводников Щ-204.
 С подводной лодкой Щ-204 погиб уроженец Краснодарского края
 главный старшина Кормильцев Иван Ефимович



**Мемориальная плита с именами погибших подводников Щ-203.
 С подводной лодки Щ-203 погибли уроженцы Краснодарского края
 краснофлотец Плаксин Григорий Сергеевич
 военфельдшер Пономаренко Павел Иванович**



**Братская могила погибших подводников Щ-203.
 Севастополь. Кладбище коммунаров**



Мемориальная плита с именами погибших подводников Щ-212.
С подводной лодкой Щ-212 погиб уроженец Краснодарского края
старший лейтенант Горолов Анатолий Петрович



Мемориальная плита с именами погибших подводников Щ-213.
С подводной лодкой Щ-213 погиб уроженец Краснодарского края
старшина 1 статьи Сергиенко Степан Прхорович



С подводной лодкой Щ-216 погибли уроженцы Краснодарского края капитан 3 ранга Карбовский Григорий Евстафьевич старшина 2 статьи Ткаченко Иван Федорович



Памятник погибшим подводникам К-141 в Мурманске. С атомной подводной лодкой К-141 («Курск») погибли уроженцы Краснодарского края старший лейтенант Тылик Сергей Николаевич мичман Полянский Андрей Николаевич



Городское кладбище Тихорецка.



**Памятник погибшим подводникам Л-16.
Вилучинск. Камчатская область.**



**Памятник погибшим подводникам Л-16.
Петропавловск-Камчатский.**

**С подводной лодкой Л-6 погиб уроженец Краснодарского края
Старшина 2 статьи Меньшиков Анатолий Александрович**



**В период 1904-1920 гг.
на Российском Императорском Флоте
погибло (потеряно) 42 подводные лодки:**

АГ-11, АГ-12, АГ-14, АГ-15, АГ-16, АГ-21, «Акула», «Белуга», «Гагара», «Гепард», «Губэ-2» или Дзевецкого №-35, «Дракон», «Дельфин», «Единорог», «Камбала», «Кайман», «Крокодил», «Карась», «Карп», «Кашалот», «Кит», «Краб», «Лосось», «Львица», «Минога», «Морж», «Морской черт», «Налим», «Нарвал», «Орлан», «Пескарь», Подводная лодка №-1, Подводная лодка №-2, Подводная лодка №-3, «Порт-Артурец», «Стерлядь», «Сиг», «Скат», «Судак», «Сом», «Щука», «Форель».

Море взяло к себе 252 подводника.





**В период 1940 – 1941гг.
на ВМФ СССР погибло 109 подводных лодок:**

А-1, А-3, В-1, Д-4, Д-6, К-1, К-2, К-3, К-22, К-23, «Калев», Л-1, Л-2, Л-6, Л-16, Л-19, Л-23, Л-24, М-31, М-33, М-34, М-36, М-49, М-51, М-58, М-59, М-60, М-63, М-71, М-72, М-74, М-78, М-80, М-81, М-83, М-94, М-95, М-96, М-97, М-98, М-99, М-103, М-106, М-108, М-118, М-121, М-122, М-172, М-173, М-174, М-175, П-1, «Пигмей», «Ронис», С-1, С-2, С-4, С-5, С-6, С-7, С-8, С-9, С-10, С-11, С-12, С-32, С-36, С-37, С-38, С-54, С-55, С-58, С-60, «Спидола», ТС-2, Щ-118, Щ-130, Щ-138, Щ-203, Щ-204, Щ-206, Щ-208, Щ-210, Щ-211, Щ-212, Щ-213, Щ-214, Щ-216, Щ-301, Щ-302, Щ-304, Щ-305, Щ-306, Щ-308, Щ-311, Щ-317, Щ-319, Щ-320, Щ-322, Щ-323, Щ-324, Щ-401, Щ-402, Щ-403, Щ-405, Щ-408, Щ-411, Щ-421, Щ-422, Щ-424.

Море взяло к себе 3 374 подводника





**В относительно мирное время на ВМФ СССР и РФ
погибло (потеряно) 34 подводные лодки:**

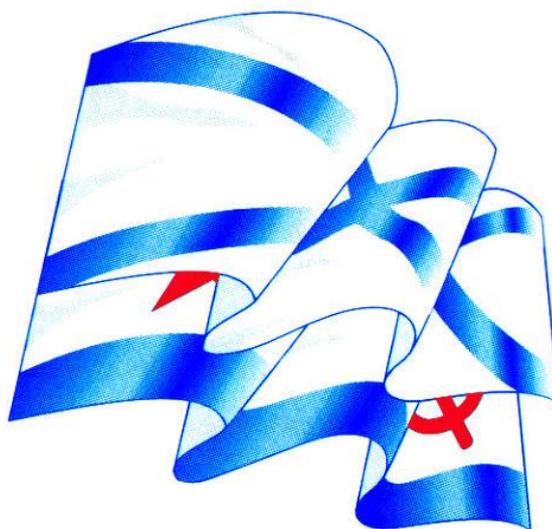
До 1941 года:

**Б-3, Д-1, «Кета», «Металлист», М-8, М-90, «Рабочий», С-2, Щ-103, Щ-424,
«Угорь».**

После 1945 года:

**Б-15, Б-33, Б-37, К-8, К-27, К-129, К-278, К-141, К-159, К-219, К-429, М-19, М-200,
М-252, М-256, М-351, С-80, С-104, С-117, С-178, С-201, С-348, С-350.**

Море взяло к себе 884 подводника.





**За 110-летнюю историю Подплава Отечества
погибло (потеряно) 186 подводных лодок.
Море взяло к себе 5 680 подводников.**



Об авторе



Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, Академик Петровской академии наук и искусств, Почетный Президент ТРС «Ветераны ВМФ», Президент Союза ветеранов – подводников Республики Крым, Советник Президента Ассоциации моряков-подводников им.А.И.Маринеско г.Одессы и Одесской области, член «International Submariners Association Great Britain», член Российского Союза писателей, лауреат национальной литературной премии «Щит и меч Отечества».

Родился в г.Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского ВВМИУ проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии ПЛАРБ Северного Флота. Участник 16 Боевых Служб. После увольнения в запас с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и Федеральной службе занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор многочисленных публикаций по истории Подводного Флота и книг Памяти подводников ВМФ, погибших в XX веке, «Книги Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», книг «Севастопольский Морской Кадетский Корпус - Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Не служил бы я на флоте...», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Подводные лодки Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Черноморский Подплав 1907-2014», «Трагедии Черноморского Подплава», «Морской Е.И.В.Н.Ц.Корпус в Севастополе», «А.И.Маринеско.100 лет со дня рождения», «И.И.Фисанович.100 лет со дня рождения», «Бухта Голландия», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор реконструкции памятника погибшим подводникам пл «Камбала» в Севастополе.

За высокие достижения в военно-морской общественной деятельности и работе по увековечиванию памяти погибших подводников ВМФ, в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды - ордена «Золотая Звезда». За заслуги и отличия, проявленные при обеспечении безопасности мероприятий, связанных с защитой прав и жизни граждан Крыма, в 2014 году награжден медалью Министерства Обороны Российской Федерации «За возвращение Крыма» и медалью общественной организации «За заслуги в возвращении Крыма России».

Участник Международных Конгрессов Подводников проводимых в Москве, Шербуре и Париже (Франция), Стамбуле (Турция), Катанье (Италия), Афинах (Греция), Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904-1991. 1999.
- Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Воениздат. 1974.
- Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990.
- Исторические журналы соединений подводных лодок ВМФ.
- Исторические журналы подводных лодок ВМФ.
- Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.
- Документы Российского государственного архива ВМФ. г.Санкт-Петербург.
- Документы архивного отдела ЦВМА МО РФ г.Москва.
- В.П.Кузин. В.И.Никольский. Военно-Морской флот СССР 1945-1991гг. С-Петербург. Историческое Морское Общество.1996.
- Ю.А.Русин. Книга памяти подводников. С-Петербург. 1994.
- Басов А.В. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. Воениздат.1988.
- Вангородский В.И. Герои Отечественного подводного флота. ГУ «Музей подводных сил России им.А.И.Маринеско». 2004.
- Военно-Морской флот СССР. Фотоальбом. Планета. 1982.
- Информационно-исторический альманах Союза подводников России» №-6.Гермес.2005.
- Дмитриев В.В. Морской энциклопедический словарь». В 2-х томах. Судостроение. 1994.
- Дрожжин Г.Г. Асы и пропаганда. Яуза, ЭКСМО. 2004.
- Захаров С.Е. Краснознаменный Тихоокеанский флот. Воениздат. 1981.
- Козлов И.А. Краснознаменный Северный флот. Воениздат. 1983.
- Колпакиди А.И. Энциклопедия секретных служб России. Издательство АСТ. 2004.
- Кузин В.П. Никольский В.И. Военно-Морской флот СССР 1945-1991гг. Москва.1996.
- Стрельбицкий К.Б. Во имя России. Альманах «Подводник России». Спецвыпуск. 2003.
- Ступников Н.А. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. Воениздат. 1990.
- Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Судпромгиз. 1963.
- Книга Памяти подводников Военно-Морского флота, погибших в XX веке. Комиссия по увековечиванию памяти подводников. С-Петербург. ИПК «Вести».2006.
- Подводные лодки ВМФ СССР. Справочник. СПб, «Галей Принт», 2006.
- Документы Российского государственного архива Военно-Морского Флота г.Санкт-Петербург.
- Документы Архивного отдела Центрального Военно-морского Архива Министерства обороны Российской Федерации г.Москва.
- Г.Гавриленко, Ф.Дмитриев, И.Каутский Книга Памяти подводников Военно-Морского Флота, погибших в годы Великой Отечественной войны. 1997.
- А.Е.Тарас Подводные лодки Второй мировой войны. 2004.
- А. Смагин А. К.Стрельбицкий. П.Боженко. А.Воронов Тайны подводной войны. Выпуск 5. Московский клуб истории флота. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904-1991.
- Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990.
- С.Н.Хаханов. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945гг. 1970.
- Г.А.Аммон. Н.Ю.Березовский. Боевая летопись Военно-морского флота. 1917-1941. Москва. Воениздат. 1992.
- Ю.А.Максимов. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. при воздействии оружия противника. Москва. Воениздат.1956.
- М.Э.Морозов. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. Летопись боевых походов. 2003.
- А.В.Платонов. В.М.Лурье. Командиры советских подводных лодок 1941-1945 гг. Санкт-Петербург. Альманах «Цитадель». 1999.
- Боевая деятельность подводных лодок Военно-морского флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945гг. Москва. Воениздат. 1970.
- Н.Г.Кузнецов. Накануне. Москва. 1966.
- Советское военно-морское искусство. Москва. 1951.

- С.А.Базилевский. В.И.Дмитриев. Краткая история советского подводного кораблестроения. Ленинград. 1982.
- В..Ф.Трибуц. Подводники Балтики атакуют. Ленинград. 1963.
- Центральный военно-морской музей (рукописно-документальный фонд).
- В.И.Дмитриев. Атакуют подводники. Москва. 1973.
- Н.Г.Кузнецов. На флотах боевая тревога. Москва. 1971.
- Великая Отечественная война Советского Союза 1941-1945 гг. Краткая история. Москва. 1970.
- История великой Отечественной войны 1941-1945 г. Москва. 1963.
- История Второй мировой войны 1939-1945 гг. Москва. 1980.
- Ю.И.Александров. А.Н.Гусев. Отечественные подводные лодки. В.Т. С-Пб. 2004.
- С.А.Базилевский. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб. 1996.
- Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. Москва. 1944.
- Справочник по корабельному составу Северного флота. Москва. 1944.
- Справочник по корабельному составу Черноморского флота. Москва. 1944.
- Справочник по корабельному составу Тихоокеанского флота. Москва. 1944.
- А.В.Платонов. Энциклопедия советских подводных лодок 1941-1945 гг. СПб. 2004.
- О.В.Стрижак. Секреты Балтийского подплава. СПб. 1996.
- Сборники характерных аварий кораблей ВМФ. Москва. 1942, 1943, 1944.
- П.З.Голосовский. Подводные лодки периода 1926-1945 гг. Ленинград. 1979.
- Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. Якутск, 1994.
- Бережной С.С. Корабли Отечества. вып. 1. Подводные лодки. Часть 2 (I-IX-бис серии). Харьков: АТФ, 1997.
- Боженко П.В. Несчастливая черноморская троица. Субмарины на войне / № 1. Львов, 1996.
- Боженко П.В. Судьбы подводных дуэлянтов. Субмарины на войне / № 1. Львов, 1996.
- Боженко П.В. Подводные лодки типа Н (АГ) в Первой и Второй Мировых войнах. Субмарины на войне / № 3. – Львов, 1996.
- Боженко П.В. Подводные лодки Тихоокеанского флота в войне с Японией (август 1945).
- Боженко П.В. Седьмой «Сталинец» (Боевой путь подлодки С-7, ее гибель и послевоенная судьба). Субмарины на войне / № 8. Львов, 2000.
- Военные моряки – герои подводных глубин (1938 – 2005). Биографический справочник. Москва, Кронштадт: Кучково поле, Морская газета, 2006.
- Гречанюк Н.М., Дмитриев В.И., Корниенко А.И. и др. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М.: Воениздат, 1990.
- Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение М.: Военное издательство, 1990.
- Игнатъев Э.П. Подводные лодки XII серии. СПб: Гангут, 1996.
- Ковалев Э.А. Рыцари глубины. Хроника зари российского подплава. М., СПб: Центрполиграф, МиМ-Дельта, 2005.
- Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания 1918 – 1941. М.-СПб: Центрполиграф, МиМ-Дельта, 2006.
- Майстер Ю. Восточный фронт. Война на море 1941 – 1945 гг. М.: Эксмо, 2005.
- Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Летопись боевых походов. ч. 1 Краснознаменный Балтийский флот. М.: Полигон, 2001.
- Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Летопись боевых походов. ч. 2 Черноморский флот. М.: Стратегия КМ, 2003.
- Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот. О подводных лодках и подводниках. 1922 – 1945 г.г. М.: АСТ, Транзиткнига, 2006.
- Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
- Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Щуки». Легенды советского подводного флота. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
- Петров П. Балтийский флот. Финский гамбит. М.: Яуза, Эксмо, 2005.
- Платонов А.В. Советские боевые корабли 1941-1945 гг. ч. III. Подводные лодки. – СПб: Цитадель, 1996.
- Платонов А.В. Трагедии Финского залива. СПб: Terra Fantastica, М.: ЭКСМО, 2005 г.
- Римкович В.П. Подводные лодки на Черном море. Одесса: 2000 г.

Русский архив. Великая Отечественная. т. 7-1 (18) М.: Терра, 1997.
Русский архив. Великая Отечественная. т. 10 (21) М.: Терра, 1996.
Русский архив. Великая Отечественная. т. 6 (17) М.: Терра, 1996.
Советско-Финляндская война 1939-1940. Боевые действия на море. – СПб: Остров, 2002.
Стрельбицкий К.Б. Во имя России. Мартиролог черноморских подводников Отечества 1941 – 1945). «Подводник России», М., 2003.
Стрельбицкий К.Б. Август 1945. Советско-японская война на море Цена победы. Львов, 1996.
Фронт проходил под водой. Боевые походы подводных лодок в годы Великой Отечественной войны. – СПб: ФГУП «Малахит», 2003.
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре. Выпуски 1-3. СПб: Галея Принт 1999-2000.
Шнюков Е.Ф., Митин Л.И., Цемко В.П. Катастрофы в Черном море. Киев: Манускрипт, 1994.
Шкроб М. Будем помнить! История гибели подводной лодки «Щ-408». СПб: Астерион, 2002.
Белоруков Н. Боевыми курсами. Записки подводника 1939 – 1944. М.: Центрполиграф, 2006.
Виноградов Н.И. Подводный фронт. М.: Воениздат, 1989.
Матиясевич А.М. В глубинах Балтики. М.: Яуза, Эксмо, 2007.
Балакин С.А., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «С». «Морская коллекция» № 2-2000.
Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (III, V, V-бис и V-бис-2). «Морская коллекция» № 2-2002.
Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии). «Морская коллекция» № 4-2002.
Кулагин К.Л., Морозов М.Э. «Катюши» советского флота. Подводные лодки типа «К» XIV серии. «Морская коллекция» № 9-2007.
Кулагин К.Л., Морозов М.Э. «Катюши» в бою. Подводные лодки типа «К» в Великой Отечественной войне. «Морская коллекция» № 2-2008.
Альманах «Тайны подводной войны». Выпуски №№ 5 – 23. – Львов, 1999 – 2007.
Боженко П.В., Воронов А.Ф., Смагин А.А., Стрельбицкий К.Б. Мартиролог русских и советских подводных лодок 1904 – 1991. (вып. № 5).
Боженко П.В. Юзефов В.И. Трагедия в Николаевске-на Амуре. (вып. № 6).
Боженко П.В. Эхо трагедии в Николаевске-на Амуре. (вып. № 7).
Боженко П.В. Невезучая подводная лодка. (вып. № 17).
Ковалев С.А. Как погибла Д-1. (вып. № 8).
Кирдеев П.И. Страницы истории Тихоокеанского Подплава. (вып № 6, 7).
Стрельбицкий К.Б. Судьба экипажа подводной лодки С-11: новые находки в архивах. (вып. № 5).
Стрельбицкий К.Б. Погибшие русские и советские подводные лодки, обнаруженные на дне Балтийского моря в 1990 – 2000 годах. (вып. № 7).
Стрельбицкий К.Б. Загадки последнего похода подводной лодки «Калев». (вып № 10).
Стрельбицкий К.Б. Последний поход М-103. (вып. № 13).
Стрельбицкий К.Б. Последний поход «Правды». (вып. № 14).
Стрельбицкий К.Б. Последний поход черноморской подводной лодки Щ-203. (вып № 15).
Стрельбицкий К.Б. Последний поход Л-19. (вып. № 17).
Стрельбицкий К.Б. Подводная лодка К-1 – обстоятельства гибели не установлены... (вып. № 18).
Стрельбицкий К.Б. В первые дни войны: Трагическая история балтийской подводной лодки М-83. (вып. № 19).
Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июне 1942 года продовольствия в осажденный Севастополь: хроника и статистика. (вып. № 22)
Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июле 1942 года личного состава с Кавказа в Севастополь и вывоз эвакуированных из Севастополя на Кавказ: хроника и статистика. (вып. № 21)
Стрельбицкий К.Б. Транспортировка подводными лодками Черноморского флота в мае – июне 1942 года боеприпасов в осажденный Севастополь: хроника и статистика. (вып. № 23)
Стрельбицкий К.Б. Как погибла балтийская подводная лодка М-96. (вып. № 22)
Стрельбицкий К.Б. Катастрофа черноморской подводной лодки ТС-2 (вып. № 23)
Таламанов П.Н. Моя версия гибели черноморской подводной лодки Щ-204 (вып № 22)
Устименко И.Г. Гибель подводной лодки Щ-210 (вып. № 12).

Устименко И.Г. Находка у берегов Болгарии. (вып. № 13).

Кузнецов А. Потери подводных флотов противников Советского Союза в Великой Отечественной войне. Новые данные. (№№ 3, 5, 6-2001)

Норченко А. Судьба командира. Малоизвестные факты истории. (№ 1-2002)

Интернет-сайты: www.deepstorm.ru, www.navy.ru, www.allaces.ru, www.wunderwaffe.ru,
www.submariners.narod.ru, www.submarine.id.ru, www.ruslodra.narod.ru, www.town.ural.ru.ship,
www.transport.ru, www.silent-hunter.ru, www.militera.ru.



Содержание:

Обращение Губернатора Краснодарского края.....	5
Обращение Председателя Совета КОО «Морское собрание».....	8
Обращение директора Краснодарского музея военной техники «Оружие Победы».....	10
Обращение ветерана ВМФ.....	11
От автора.....	12
Поименный список подводников, уроженцев Краснодарского края погибших в годы Первой мировой войны.....	18
Поименный список подводников, уроженцев Краснодарского края погибших в годы Второй мировой войны.....	20
Поименный список подводников, уроженцев Краснодарского края погибших в годы «холодной» войны.....	31
Краткие сведения о подводных лодках, на которых погибли подводники, уроженцы Краснодарского края.....	34
Литература и источники.....	208
Об авторе.....	212
Содержание.....	213



*Автор выражает глубокую признательность
Губернатору Краснодарского края
Вениамину Ивановичу Кондратьеву
при содействии и поддержке которого,
Книга Памяти погибших подводников Военно – морского флота,
уроженцев Краснодарского края
увидела свет*



Форзац правый



