

Действия подводных лодок Северного Флота в годы Великой Отечественной войны

1941

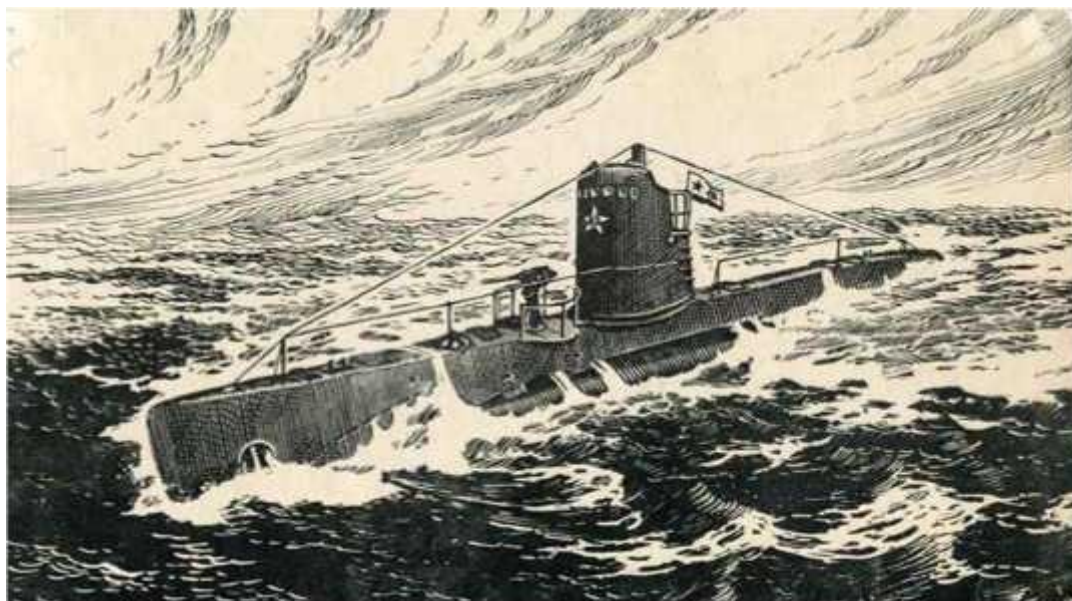


В Заполярье основные морские коммуникации противника проходили вдоль побережья Северной Норвегии. Из района Варангер-фьорда в Германию вывозился никель, из района Киркенеса – железная руда. В обратном направлении водным путем доставлялись грузы для немецко-фашистских войск. Поскольку использование сухопутного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

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

Начиная войну, противник не придавал большого значения своим северным морским коммуникациям, рассчитывая быстро закончить военные действия в этом районе. Однако план быстрого захвата советского Заполярья провалился. Уже к октябрю 1941 года линия фронта стабилизировалась и вплоть до 1944 года, когда началось наступление наших войск на Северном театре, не менялась. Гитлеровским частям не удалось продвинуться на мурманском направлении более

чем на 30–50 км. В связи со сложившейся обстановкой для обеспечения снабжения своих войск противник вынужден был усилить морские перевозки.



Подводные силы Северного флота к началу войны организационно были сведены в одну бригаду (командир бригады капитан 1 ранга

Н. И.Виноградов, начальник штаба капитан 3 ранга М.П.Августинович), состоявшую из 1, 3 и 4-го дивизионов. 1-й дивизион (командир дивизиона капитан 3 ранга М.И.Гаджиев) насчитывал три большие подводные лодки (К-1, К-2, Д-3), 3-й дивизион (командир капитан 3 ранга И.А.Колышкин) – шесть средних подводных лодок (Щ-401, Щ-402, Щ-403, Щ-404, Щ-421, Щ-422), 4-й дивизион (командир капитан 2 ранга Н.И.Морозов) – шесть малых подводных лодок (М-171, М-172, М-173, М-174, М-175, М-176).

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

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

предусматривалось, выход за пределы позиции был запрещен. Позиции разделялись широкими разграничительными полосами.

Таким образом, первое время на коммуникациях противника действовали очень малые силы – две, а затем четыре подводные лодки. Большого Северный флот дать не мог, так как четыре подводные лодки находились в ремонте, а четыре были привлечены к несению дозоров. К осени 1941 года, когда бригада пополнилась новыми кораблями (из Ленинграда были переведены К-3, К-21, К-22, К-23, С-101, С-102) и были сняты дозоры у своего побережья, число лодок, действовавших на коммуникациях, было увеличено еще на две единицы.

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

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

Вечером того же дня Щ-401 в подводном положении направилась в узкость между островом и берегом. Торпедные аппараты были приготовлены к выстрелу. Войдя в бухту, командир увидел в перископ транспорт, стоявший на якоре бортом к лодке. Следуя малым ходом, Щ-401 направилась к транспорту и, когда дистанция сократилась до 18 каб, выстрелила одной торпедой. Однако взрыва не последовало. Моисеев решил, что торпеда с установленной глубиной хода 5 м прошла под килем транспорта, имевшего, по-видимому, небольшую осадку. Считая, что дальнейшая стрельба нецелесообразна, командир направил лодку к выходу из залива.

Отойдя мористее, Щ-401 легла на грунт. По приказанию командира была изменена установка глубины хода торпед, находившихся в торпедных аппаратах (для выполнения этой операции нужно было вытаскивать торпеды в отсек, на что уходило несколько часов). К концу работ емкость аккумуляторной батареи оказалась недостаточной для повторения маневра. Лишь 28 июня щ -401 вновь вошла в бухту, однако транспорта на месте уже не оказалось.

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



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

Более удачным было проникновение в гавань подводной лодки М-172 (командир капитан-лейтенант И.И.Фисанович, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга И.А.Колышкин). Ход событий при этом был следующий: прибыв 19 августа на позицию в Варангер-фьорде (на смену М-174), командир М-172 прошел вдоль берега на расстоянии 8—10 кабельтов от него и произвел разведку подходов к заливу Петсамовуоно.

Не обнаружив ничего опасного, Фисанович решил отойти мористее, чтобы зарядить аккумуляторные батареи, а затем осуществить прорыв.

Утром 21 августа М-172 подошла к входу в залив.

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

В 13 часов 45 минут М-172 вошла в гавань и обнаружила стоявший у северо-западного причала транспорт (4—5 тыс. брт). Командир начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Сблизившись с судном до 7—8 кабельтов, он прицелился по трубе транспорта и выстрелил одной торпедой. Через 30 секунд в отсеках услышали глухой взрыв. Убедившись, что цель поражена, Фисанович направил лодку к выходу из гавани. В 14 часов 37 минут гидроакустик вновь обнаружил шум винтов дозорного катера. Как и при входе, М-172 разошлась с ним на глубине 15 метров, продвигаясь вперед «толчками». Через 15 минут подводная лодка вышла из залива Петсамовуоно.

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

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

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



Дважды (13 сентября и 2 октября) в Линахамари совершала прорывы подводная лодка М-171 (командир капитан-лейтенант В. Г. Стариков). К сожалению, оба прорыва успеха не принесли: в первом случае транспортов в гавани не оказалось, во втором – выпущенные торпеды в цель не попали. Кроме того, при втором прорыве подводная лодка наткнулась на противолодочную сеть и подверглась преследованию вражеских кораблей, ей с большим трудом удалось выйти из гавани.

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

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

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

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

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

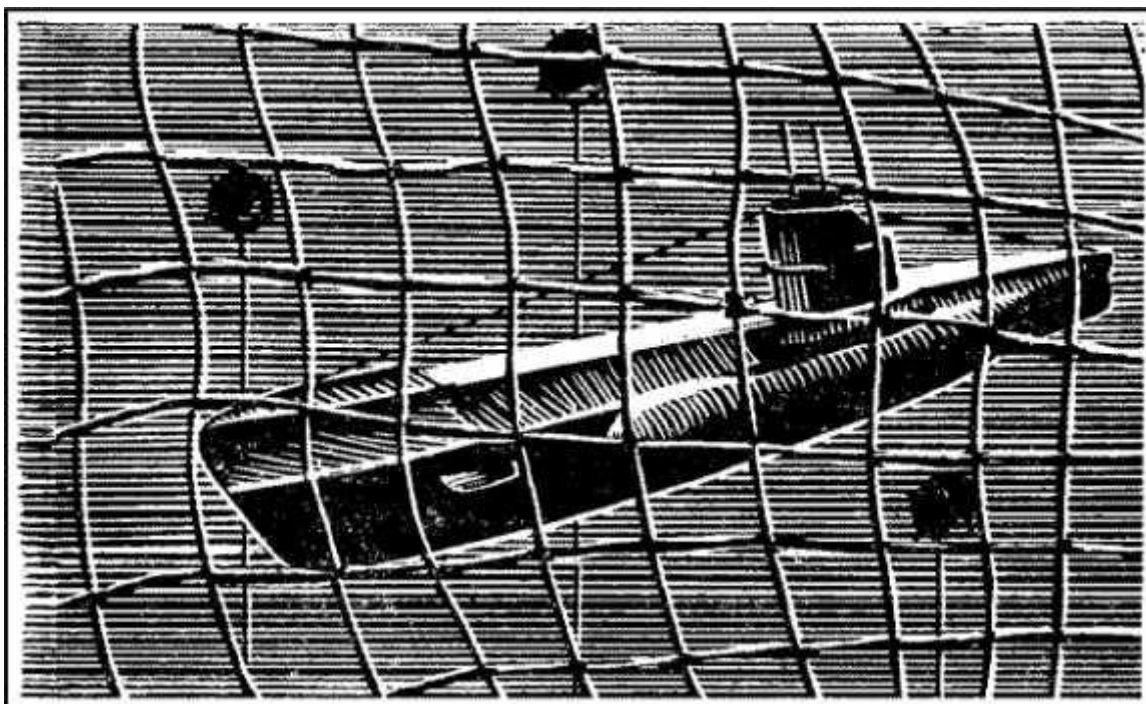
Почти одновременно с Щ-422 и недалеко от нее действовала подводная лодка Д-3 (командир капитан-лейтенант Ф.В.Константинов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга И.А.Колышкин). Результат этой подводной лодки оказался более значительным: выполнив пять торпедных атак, она потопила четыре транспорта.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

Благодаря простоте и эффективности новый способ стрельбы быстро получил распространение на флоте.

В 1943 году, когда для ВМФ был разработан прибор, позволявший вводить угол растворения торпед, стал возможным способ стрельбы многоторпедными залпами «веером». При этом решалась та же задача, что и при стрельбе с временными интервалами, но с большим эффектом.

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

Атака со стрельбой четырьмя торпедами была выполнена 5 декабря. В этот день Д-3 вела поиск противника в Конгс-фьорде. Видимость в перископ была плохая, снежные заряды мешали наблюдению. И все же вахтенный офицер капитан-лейтенант А.М.Каутский обнаружил силуэт транспорта. Дистанция до транспорта была около 30 кабельтов. Командир подводной лодки начал маневрирование для выхода в торпедную атаку.



Вскоре заметили второй транспорт, шедший в кильватер первому, и поблизости от него – миноносец охранения. Лодка беспрепятственно сближалась с целью до очередного подъема перископа, когда командир вдруг обнаружил, что корабль повернул в сторону лодки. Положение стало опасным: если миноносец действительно обнаружил лодку и пошел в атаку, то очень скоро он начнет сбрасывать глубинные бомбы, а до цели еще далеко. Бибеев приказал увеличить глубину погружения, дать полный ход и лечь на параллельный с транспортом курс. Выполнив такой маневр, лодка уходила с курса миноносца и вместе с тем удерживала дистанцию, т. е. сохраняла возможность выхода в торпедную атаку. Пройдя новым курсом 20 минут, Д-3 всплыла на перископную глубину. Миноносец сменил свою позицию и оказался в голове конвоя. Командир развернул лодку почти на 90° вправо и с дистанции 8 кабельтов произвел стрельбу по транспорту четырьмя торпедами с 10-секундным временным интервалом. Результат залпа увидеть не пришлось: из-за снежного заряда видимость упала до нуля, и транспорты скрылись из виду. На лодке слышали звук, похожий на взрыв торпеды. Через полчаса видимость несколько улучшилась. Командиру удалось рассмотреть тонущий транспорт и маневрирующий возле него миноносец. Лодка ушла на глубину, а когда вновь всплыла под перископ, Бибеев увидел на поверхности лишь мачту, трубу и часть кормовой надстройки атакованного транспорта. Вскоре судно совсем исчезло под водой.

На следующий день в районе Лаксе-фьорда Д-3 вновь обнаружила транспорт противника, следовавший в охранении тральщика. Начался маневр сближения. Когда дистанция сократилась почти до залповой, тральщик вдруг повернул на подводную лодку. Ситуация, казалось бы, складывалась аналогично предыдущей. Однако на этот раз командир действовал иначе. Он продолжил атаку, не меняя курса. Это было связано с риском, но изменить курс – значило упустить цель. Выждав необходимое время, командир дал залп тремя торпедами с 10-секундным временным интервалом. После этого лодка ушла на глубину. Когда глубиномер показывал 20 метров, услышали взрыв торпеды. Как выяснилось впоследствии, Д-3 потопила очень крупный танкер противника (9570 брт).

В действиях командира Д-3 много поучительного. Во время атаки Бибеев действовал смело, инициативно, используя все возможности для успешного выполнения боевой задачи. В основе его решений, всегда разнообразных, лежали логика и точный расчет.

Бибеев применил новаторский прием. Достигнутый лодкой успех подтвердил эффективность нового метода торпедной стрельбы, который с начала 1942 года стал основным на Северном флоте, а впоследствии получил широкое

распространение на других флотах. Стрельба одиночными торпедами стала выполняться лишь малыми подводными лодками, имевшими всего две торпеды.

С учетом опыта первых месяцев войны в октябре 1941 года в организации боевого использования подводных лодок Северного флота были проведены некоторые изменения: размеры позиций увеличены, разграничительные полосы в прибрежной части ликвидированы, командиры лодок получили право выходить в процессе атаки за пределы позиций. Это означало переход к использованию подводных лодок методом крейсерства, в связи с чем эффективность поиска противника повысилась.

2 ноября 1941 года подводная лодка Щ-421 (командир капитан 3 ранга Н.А.Лунин), прибыв в район о. Сёрё, приступила к поиску транспортов. Пользуясь малой видимостью (дождь, туман), лодка в надводном положении проникла через пролив Фуглёсунд (западнее о. Арнё) в район шхерного фарватера. Осмотрев акваторию близ островов Ваннё и Арнё, командир ничего не заметил. Однако, перейдя в восточную часть фьорда, он обнаружил там тяжело груженный вражеский транспорт.



Обстановка не позволяла атаковать цель с носовых курсовых углов, поэтому Лунин развернул лодку и с дистанции 7–8 кабельтов выпустил из кормового аппарата одну торпеду. Транспорт затонул.

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

После атаки командир направил лодку в Квенанген-фьорд (восточнее о. Арнё), куда она еще не заходила. 10 ноября в условиях плохой видимости были обнаружены мачты транспорта, шедшего к выходу из фьорда. Лунин начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. Временами туман скрывал судно, но акустик хорошо слышал шум его винтов. Ориентируясь по акустическим пеленгам и периодически наблюдая цель в перископ, командир сблизился с ней до 4 каб и произвел двухторпедный залп. Через 45 секунд Лунин увидел в перископ огромный столб воды. Транспорт с креном на левый борт стал погружаться. В это время акустик доложил о приближении миноносца. Вскоре противник начал сбрасывать глубинные бомбы. Лодка выполнила маневр уклонения и, не получив повреждений, благополучно вышла из фьорда.

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

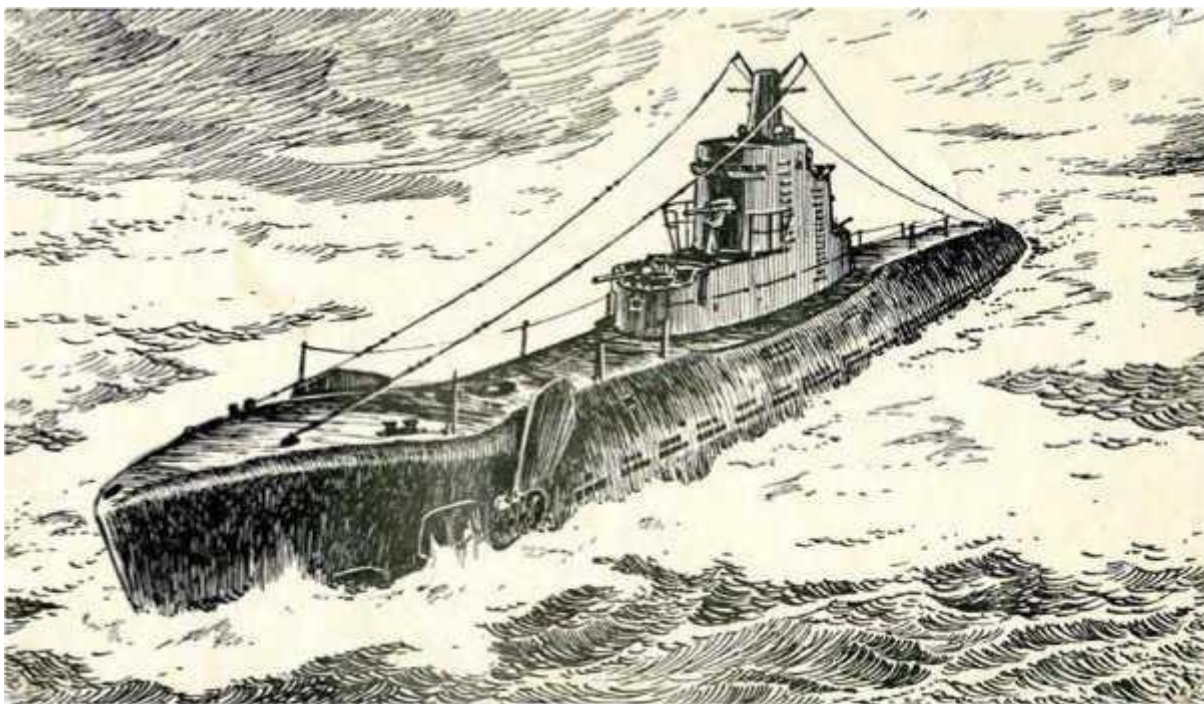
К концу года с приближением полярной ночи встал вопрос о действиях подводных лодок в новых условиях. Темное время редко использовалось командирами лодок для поиска и атак транспортов. Считалось, что ночью можно решать только одну задачу – зарядку аккумуляторной батареи. Это было характерно не только для Северного, но и для других флотов. Между тем ночное время давало лодкам ряд

преимуществ, используя которые можно было действовать более успешно, чем днем. Правда, для этого командирам нужно было иметь определенные навыки: умение ориентироваться в условиях малой видимости, быстро на глаз определять элементы движения цели, уметь пользоваться ночным прицелом. Существовавшие в то время ночные прицелы не имели карданных подвесов (крепились жестко на поручнях мостика), и навести их на цель даже при небольшой качке было нелегко. Поэтому некоторые командиры избегали пользоваться ими, считая более удобным производить стрельбу по выбранным заранее створам отдельных выступающих частей лодки, которые соответствовали определенным углам упреждения (например, створ среза тумбы перископа с первой антенной стойкой соответствовал углу упреждения 10° , со второй – 15° и т. д.). Однако, как показала практика, подобная импровизация себя не оправдала. Ночные прицелы при умелом использовании позволяли добиться неплохих результатов.

18 декабря 1941 года подводная лодка Щ-403 (командир капитан-лейтенант С.И.Коваленко), следуя вдоль берега в надводном положении, обнаружила транспорт в сопровождении трех кораблей охранения. Сблизившись на дистанцию 6 каб, командир поймал транспорт в створ выступающих частей лодки и дал залп. Взрывов не последовало. Тогда Коваленко атаковал транспорт кормовыми аппаратами. Снова прицеливание по выступающим частям лодки, и снова промах. Вскоре конвой скрылся в темноте.

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

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



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

Кроме того, вокруг лодки были, замечены еще шесть кораблей.

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

После выпуска торпед Щ-403 в надводном положении на полной скорости направилась к берегу. Командир решил, что на фоне темных скал противник не сможет ее заметить. Щ-403 подошла вплотную к берегу и с расстояния 15–17 кабельтов наблюдала за происходившим. Вблизи тонущего транспорта сосредоточилось до 10 охранявших его кораблей и катеров. В небо поднимались

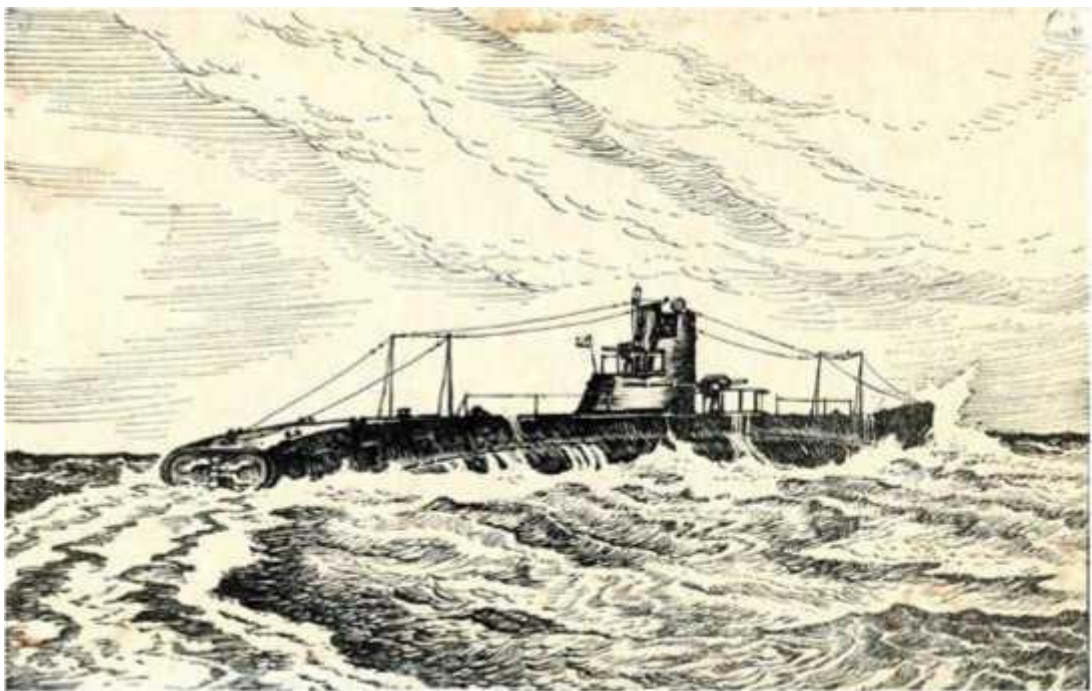
осветительные ракеты, слышались взрывы глубинных бомб и артиллерийская стрельба. Вся эта активность была направлена в сторону моря. Противник не мог предполагать, что под берегом, до которого рукой подать, находится советская подводная лодка. Вскоре Щ-403 направилась в глубь ближайшего фьорда, благополучно избежав преследования.

Минные постановки подводные лодки Северного флота начали выполнять в сентябре 1941 года после поступления на флот мин ЭП, которые могли ставиться с подводных лодок типа К-ХIV (в 1941 году это были единственные подводные лодки на флоте, способные ставить мины). Задача была далеко не легкой. Местные глубины вынуждали подводные лодки ставить мины в непосредственной близости от вражеских береговых постов наблюдения, в зоне противолодочной обороны. Такие условия требовали от командиров лодок особой осторожности и скрытности.

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

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

Последующие минные постановки производились в более удаленных районах. Командиры лодок пользовались данными наблюдений за движением транспортов противника, с тем чтобы ставить мины не на предполагаемых, а на фактических путях движения конвоев. Так, 9 ноября 1941 года по данным наблюдений подводная лодка К-21 (командир капитан 3 ранга А.А.Жуков) произвела постановку 10 минут в пролив Бустасунд. На следующий день эта же лодка поставила 10 минут на подходах к Гаммерфесту.



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

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

12 сентября, находясь в подводном положении в районе мыса Харбакен, подводная лодка К-2 (командир капитан 3 ранга В.П.Уткин, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга М.И.Гаджиев) обнаружила транспорт противника вместимостью 5–6 тыс. брт. Курсовой угол был большой, и лодка не могла выйти в торпедную атаку, поэтому командир принял решение применить артиллерию. Всплыв в надводное положение, К-2 с дистанции 40–45 кабельтов открыла по противнику огонь из носовой 100-мм пушки. С четвертого выстрела было достигнуто попадание, транспорт начал тонуть. В это время появился вражеский самолет, и лодка вынуждена была погрузиться. Самолет сбросил на нее две бомбы, однако не причинил повреждений. Через 15 минут на лодке слышали глухой взрыв, который был расценен как взрыв котлов на тонущем судне. Когда всплыли под перископ, транспорта не было видно.

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

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

В итоге кампании 1941 года подводные лодки Северного флота потопили 31 судно противника (около 95 тыс. брт) (Данные приведены по отчетам командиров подводных лодок и другим материалам штаба флота). На минах, поставленных лодками, подорвалось 5 транспортов (более 21 тыс. брт). Подводные лодки совершили 74 Боевых похода, выполнили 53 торпедные атаки, в основном по транспортам, следовавшим в охране (в 30 случаях – в охране, в 18 – без охраны). Наиболее часты были атаки в светлое время суток (42 атаки – днем, 11 – ночью). Преобладала стрельба одиночными торпедами. Всего было выпущено 95 торпед. В среднем на один потопленный транспорт расходовалось три торпеды. Средняя дистанция стрельбы составляла 9,4 кабельтова. В 1941 году Северный флот не потерял ни одной подводной лодки.



Наиболее результативными в этом году были подводные лодки Д-3 (командиры капитан-лейтенанты Ф.В.Константинов, М.А.Бибеев), Щ-421 (командир капитан 3 ранга Н.А.Лунин) и М-171 (командир капитан-лейтенант В. Г. Стариков).

Большую роль в достижении ими успеха сыграло наставничество командиров дивизионов.

Талантливыми воспитателями командиров лодок проявили себя капитаны 2 ранга М.И.Гаджиев, И.А.Колышкин, Н.И.Морозов.

Успехи подводных сил Северного флота в 1941 года во многом зависели от полученных разведданных.

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

1942

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

19 января 1942 года подводная лодка К-22 (командир капитан 3 ранга В.Н.Котельников, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга М.И.Гаджиев), следуя на перископной глубине вдоль берега в районе Тана-фьорда, обнаружила в бухту Стурстенбукт стоявший на якоре транспорт противника. С дистанции 12 кабельтов по транспорту были выпущены три торпеды с интервалом в одну минуту. Однако взрывов не было слышно. Командир выпустил в транспорт еще три торпеды и наблюдал в перископ их след. Один взрыв зафиксировал акустик. Транспорт продолжал стоять как заколдованный. Решено было всплыть в надводное положение и уничтожить его артиллерией. Когда лодка всплыла, стало очевидно, что торпеды все же попали в цель, но транспорт тонул очень медленно, почти незаметно. Неожиданно из-за мыса показался сторожевой корабль. Погружаться было поздно, и Котельников приказал открыть по кораблю стрельбу из обеих 100-мм пушек. Сторожевик загорелся. В этот момент возле К-22 разорвались снаряды – по лодке открыла огонь береговая батарея. Маневрируя на зигзаге, лодка вела стрельбу по транспорту. После четвертого выстрела транспорт получил пробоину и стал тонуть. Оказалось, что за тонущим транспортом стоит еще одно судно. Лодка перенесла артиллерийский огонь на обнаруженную цель. Вскоре сторожевик справился с пожаром, но был вновь подвергнут обстрелу и после нескольких попаданий стал кормой погружаться в воду. В это время из-за мыса показался второй сторожевой корабль противника. Увидев тонущие корабли и стреляющую подводную лодку, он повернул на обратный курс и скрылся из виду.

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

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



Особое место в боевых действиях подводных лодок Северного флота занимает атака конвоя, выполненная 14 января 1942 года подводной лодкой С-102 (командир капитан-лейтенант Л.И.Городничий). Стрельба производилась четырьмя торпедами с 13-секундным интервалом. Были уничтожены два транспорта: «Turkxaim» и «Fegervik».

После эпизода с Щ-403 это был второй случай на Северном флоте стрельбы одним залпом одновременно по двум целям. Однако на этот раз командир лодки оказался на позиции залпа не случайно, а в результате тактического расчета.

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

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

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

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

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

11 мая в Варангер-фьорде подводная лодка М-172 (командир капитан-лейтенант И.И.Фисанович) в условиях снежного заряда обнаружила гидроакустикой шумы

винтов конвоя. Выполнив маневр сближения, командир лишь перед самым залпом увидел в перископ транспорт противника. Расхождение между акустическим и визуальным пеленгами оказалось незначительным. Транспорт был атакован двумя торпедами и потоплен.

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

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

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

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



Чаще стали случаи обмена информацией о конвоях противника между лодками. 26 января подводная лодка Щ-422 донесла по радио об обнаружении в районе Тана-фьорда конвоя противника. Через штаб флота данные о конвое были переданы всем лодкам, действовавшим в этом районе.

Подводная лодка М-171 (командир капитан-лейтенант В.Г.Стариков) направилась на перехват конвоя. 27 января она вначале гидроакустикой, а затем в перископ обнаружила противника. Атака прошла успешно, М-171 уничтожила один транспорт из состава конвоя.

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

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

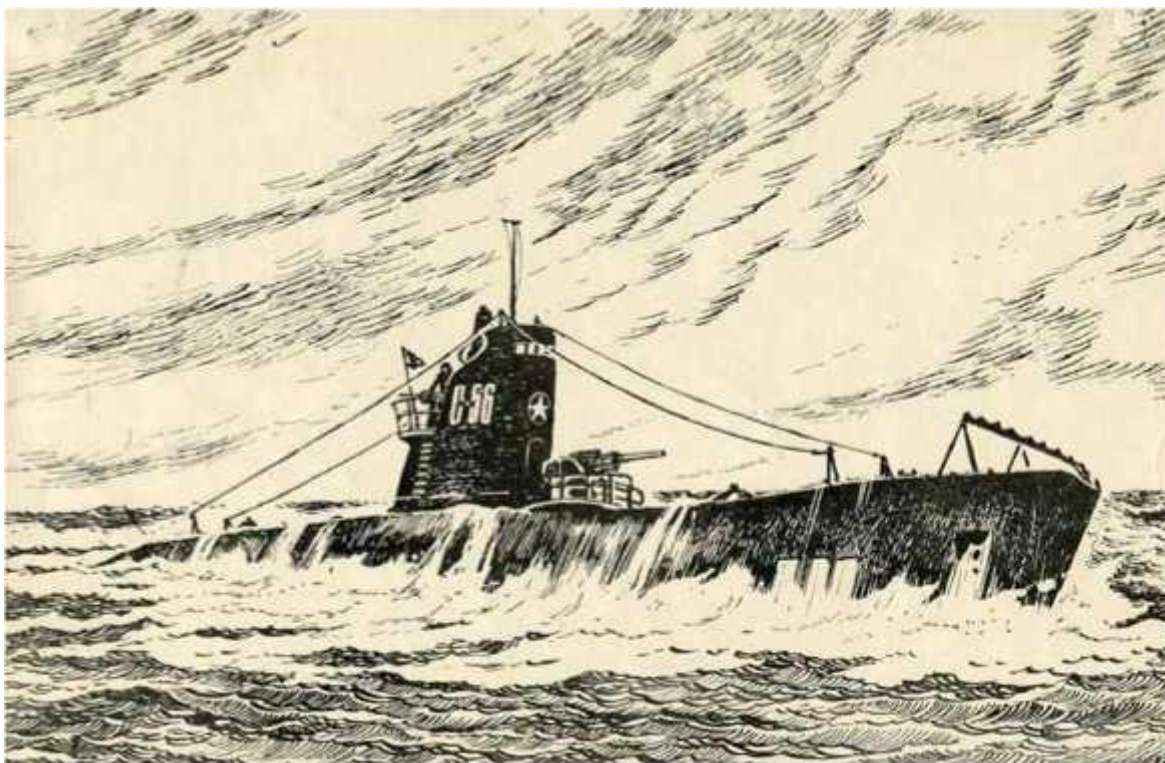
Эффективность минных постановок оказалась высокой. В 1942 году на минах, поставленных подводной лодкой К-1, подорвались и затонули транспорты «Asycion» (4626 брт), «Kyrzee» (754 брт), минный заградитель и два сторожевых корабля, подводной лодкой К-3 – транспорт (827 брт), подводной лодкой К-21 – противолодочный корабль, подводной лодкой К-22 – транспорт (7974 брт), подводной лодкой К-23 – спасательное судно, подводной лодкой К-2 – транспорт «Акка» (2646 брт). В 1942 году подводные силы Северного флота понесли существенные потери. Из похода не вернулись Д-3, К-2, К-23, Щ-421, М-176. Экипажи этих лодок отличались богатым боевым опытом и мастерством. Погибли М.А.Бибеев, И.Л.Бондаревич, М.И.Гаджиев, Л.С.Потапов, В.П.Уткин и другие талантливые командиры. И хотя в том же году кроме Л-20 и Л-22 вступили в строй еще М-119, М-121 и М-122, общее количество находившихся в море подводных лодок стало меньше, что не могло не сказаться на результатах их боевых действий. Несмотря на все трудности и усиление противолодочной обороны противника подводные лодки Северного флота уничтожили за год 46 транспортов (свыше 145 тыс. брт). Наиболее результативной была подводная лодка К-22, потопившая три транспорта и сторожевой корабль. Подводные лодки Д-3, К-21, К-23, М-171, М-172, М-173 и М-176 потопили по два судна противника.

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

Родина высоко оценила ратный труд подводников-североморцев. Подводные лодки Д-3, К-21, М-172, Щ-402, Щ-421 были награждены орденом Красного Знамени, лодки Д-3, К-22, М-171, М-174 преобразованы в гвардейские. Капитан 2 ранга И.А.Колышкин, капитан 3 ранга Н.А.Лунин, капитан-лейтенанты В.Г.Стариков и И.И.Фисанович удостоены звания Героя Советского Союза. Капитану 2 ранга М.И.Гаджиеву высокое звание Героя было присвоено посмертно. Большая группа офицеров, старшин и матросов подводных лодок была награждена орденами и медалями.

1943

Кампания 1943 года характеризовалась более интенсивным движением на морских коммуникациях противника, что было связано с необходимостью восполнения потерь, понесенных на сухопутном фронте, и возросшими потребностями Германии в стратегическом сырье. На восточных участках коммуникаций наблюдалось до 15 конвоев еженедельно. Противник продолжал наращивать противолодочные силы, уделяя особое внимание охранению конвоев на переходе морем.



Корабельное охранение, нередко состоявшее из 1–2 миноносцев, 10–12 тральщиков и 5–10 катеров различных типов, обычно располагалось в круговом ордере на дистанции 5–10 каб от транспортов. Самолеты барражировали в 20–30 кабельтов впереди по курсу конвоя. Опасные участки пути противник стремился пройти в темное время суток. Наиболее усиленно конвои охранялись в районе Варангер-фьорда. Были закрыты все проходы в выставленных ранее минных заграждениях. Значительно шире для противолодочной обороны гитлеровцы стали использовать свои подводные лодки. Их общая численность на Севере к концу года достигла 25–30 единиц. Дополнительно были выставлены корабельные дозоры на наиболее важных участках коммуникаций, увеличено число береговых постов наблюдения.

В начале 1943 года Бригада подводных лодок Северного флота (командиром бригады стал капитан 1 ранга И.А.Колышкин) насчитывала 17 подводных лодок. На коммуникациях противника одновременно могли действовать 4–5 лодок. Этого, конечно, было мало, чтобы вести успешную борьбу с возросшими морскими перевозками противника. Положение осложнялось тем, что подводные лодки стали привлекаться к выполнению новой задачи – защите союзных конвоев, шедших в наши северные порты.

Придавая большое значение Северному морскому театру, Советское Верховное Командование направило сюда полученные от промышленности 11 новых подводных лодок (М-104, М-105, М-106, М-107, М-108, М-200, М-201, С-14, С-15, С-

103, С-104). Кроме того, с Тихоокеанского флота было переведено пять лодок (С-51, С-54, С-55, С-56, Л-15). Таким образом, Северный флот пополнился 16 подводными лодками.

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

Первый боевой успех был достигнут в ночь на 1 января 1943 года. Подводная лодка Л-20 (командир капитан 3 ранга В.Ф.Тамман), следуя в надводном положении, в районе мыса Нордкин обнаружила силуэты трех транспортов, шедших в строю кильватера. Их охраняли два сторожевых корабля и два сторожевых катера, располагавшиеся мористее охраняемых судов. Зайдя со стороны берега, лодка с дистанции 6 каб произвела по транспортам шеститорпедный залп с временным интервалом 10 с. Командир наблюдал попадание одной торпеды в цель. Через 3 мин после залпа лодка погрузилась. Противник от неожиданного удара настолько растерялся, что даже не преследовал ее. Когда через полчаса лодка всплыла, командир увидел, что катера подбирают экипаж тонущего транспорта. Позже стало известно, что был торпедирован немецкий транспорт «Myansa» (5427 брт).

Ровно через месяц Л-20 вновь успешно атаковала конвой противника. На этот раз одним залпом были поражены две цели: транспорт «Ottomarsen» (7077 брт) и сторожевой корабль V5905.

17 января на подходе к Лаксе-фьорду подводная лодка Щ-404 (командир капитан 3 ранга В.А.Иванов) обнаружила транспорт в охранении четырех сторожевых кораблей, располагавшихся мористее и в голове конвоя. Лодка, находившаяся под самым берегом, оказалась в преимущественном положении – со стороны неохраняемого борта конвоя. Сблизившись до дистанции 7 кабельтов, командир произвел четырехторпедный залп с временным интервалом. После залпа лодка погрузилась. Гидроакустик слышал два взрыва. Преследования не было.

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

В условиях полярной ночи командиры подводных лодок часто применяли тактику атаки со стороны берега. Вблизи берега осуществлялся и поиск противника. При обнаружении конвоя лодка не погружалась, а выходила в атаку, оставаясь в надводном положении._

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

В январе 1943 года на лодках тип «К» стали устанавливаться гидролокаторы. Встал вопрос о возможности тактического взаимодействия лодок в море, и в скором времени командованием флота было принято решение о создании тактической пары, в которую вошли лодки К-3 и К-22 (командиры лодок капитаны 3 ранга К.И.Малафеев и В.Ф.Кульбакин). Создание тактической группы из подводных лодок типа К объяснялось наличием на них не только гидролокационного, но и артиллерийского вооружения. Считалось, что две подводные лодки будут располагать достаточной артиллерийской мощностью, чтобы в определенных условиях вступить в бой с противником. В совместном походе К-3 и К-22 предстояло проверить возможности новой аппаратуры, и прежде всего пригодность ее для реализации давней идеи групповых действий подводных лодок. Экипажи кораблей тщательно подготовились к походу, основательно отработали элементы взаимодействия. Порядок следования лодок на переходе морем намечался такой: в светлое время суток лодки должны были двигаться под водой в строю уступа, осуществляя акустический поиск противника, в ночное время – идти в крейсерском положении, наблюдая за горизонтом, при обнаружении конвоя – атаковать его торпедами. В случае необходимости после торпедной атаки допускалось совместное применение артиллерии. В ходе выполнения торпедных атак централизованное управление лодками не предусматривалось.

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

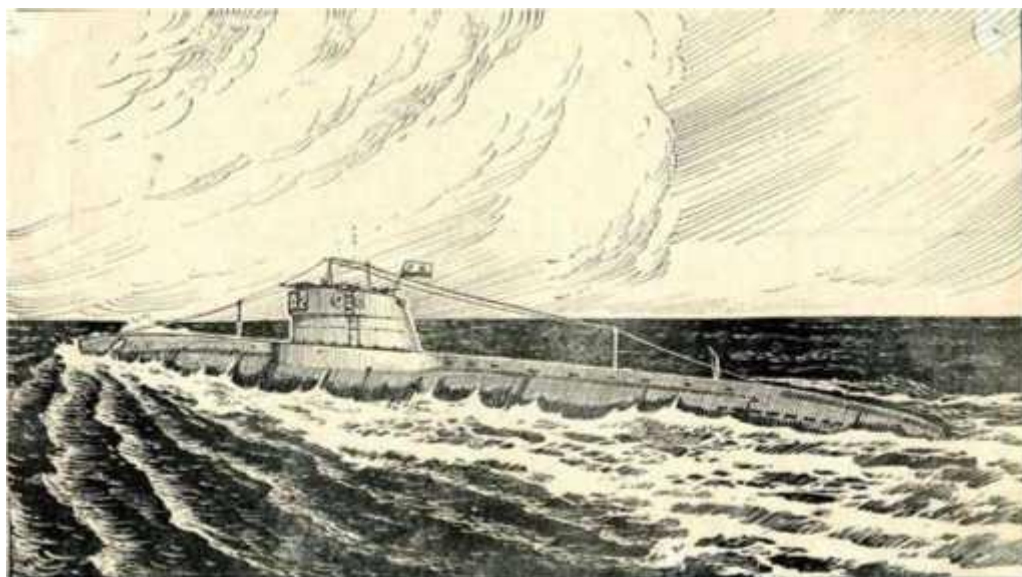
Поиск в первую ночь показал, что на малом ходу лодки вполне могут совместно маневрировать и довольно точно удерживать свое место (в подводном положении

скорость снижалась до 3 узлов). Затем по неустановленным причинам акустическая связь между лодками стала прерываться. Лодки вынуждены были всплыть в надводное положение, но из-за плохой видимости с трудом могли различить одна другую.

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

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

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



12 февраля К-3, находясь у входа в Бос-фьорд, атаковала и потопила фашистский транспорт «Фехенхайм» (более 8000 брт), на борту которого находился полк пехоты и большое количество боеприпасов. 14 февраля К-3 пришла в базу. К-22 из похода не вернулась. Очевидно, она подорвалась на минах противника.

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

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

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

В 1943 году число акустических атак возросло. При этом стала практиковаться глубоководная стрельба (с выпуском торпед с глубины 15–20 метров). В апреле такую атаку выполнила подводная лодка М-171 (командир капитан-лейтенант Г.Д.Коваленко, на борту командир дивизиона капитан 1 ранга Н.И.Морозов). Стрельба производилась с глубины 17 метров. Были выпущены две торпеды, одна из которых попала в цель. Всего за год подводные лодки Северного флота выполнили пять глубоководных атак. Все они оказались успешными.

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

К концу года установилась следующая организация во взаимодействии подводных лодок с разведывательной авиацией. Группа из нескольких подводных лодок заблаговременно разворачивалась в районе ожидания, располагаясь в 25–30 милях от побережья (мористее минных заграждений). Никаких ограничений при их выходе на курс противника не давалось. Все подводные лодки были свободны в выборе района атаки. На позиции ожидания они держали связь с самолетами-разведчиками и береговой радиостанцией. С получением данных о движении конвоев противника подводные лодки рассчитывали курсы сближения и следовали на перехват конвоев. После атаки они должны были отходить в свои районы и ожидать новых донесений от самолетов. Атаки самостоятельно обнаруженных подводных лодок запрещались (исключая случаи, когда было очевидно, что это противник). Управление подводными лодками осуществлялось командиром бригады. В целях лучшей организации взаимодействия в штаб авиации высылались от бригады подводных лодок офицер связи.

Такая организация вылилась в новый метод боевого использования подводных лодок, названный впоследствии методом нависающей завесы. Преимущество действий по методу завесы заключалось в том, что во время ожидания противника лодки находились за пределами миноопасных районов. Они приближались к берегу лишь в том случае, когда авиация обнаруживала транспорты противника. При этом значительно снижалась возможность встречи лодок с минами, которые представляли для них основную опасность. Метод нависающей завесы, по существу, был методом группового использования подводных лодок, примененным в условиях Северного флота.

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

Наиболее успешно в 1943 г. действовала подводная лодка С-101 (командир капитан 3 ранга П.И.Егоров, с 23 июля – капитан 3 ранга Е.Н.Трофимов), выполнившая девять торпедных атак. Ею было потоплено и повреждено десять кораблей противника. Мастером торпедного удара проявил себя командир подводной лодки С-55 капитан 3 ранга Л.М.Сушкин. В трех атаках ему удалось поразить одним залпом по две цели. Смелостью и решительностью отличались боевые действия командира подводной лодки С-56 капитана 3 ранга Г.И.Щедрина.

В кампанию 1943 года его лодка совершила три боевых похода, выполнила шесть успешных торпедных атак, причем в двух из них одним залпом уничтожила по два вражеских корабля.



Эффективные торпедные атаки провели подводные лодки Щ-422 (командир капитан 3 ранга Ф.А.Видяев) и Щ-404 (командир капитан-лейтенант Г.Ф.Макаренков), потопившие по три транспорта и по одному сторожевому кораблю противника.

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

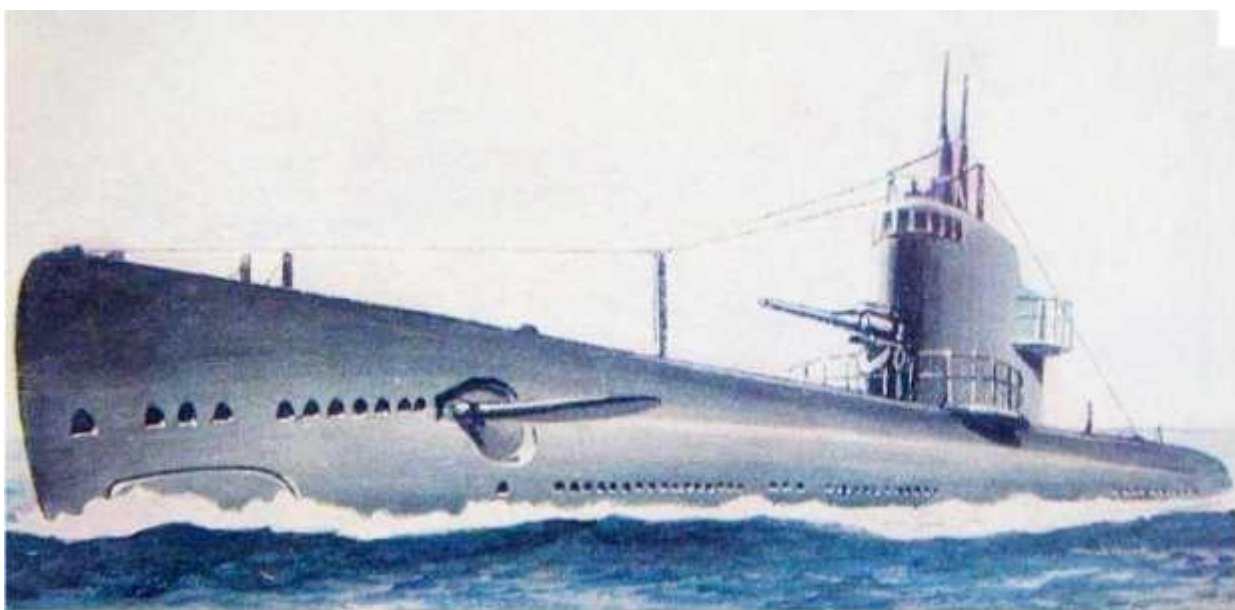
1943 год ознаменовался большим событием: Бригада подводных лодок Северного флота была награждена Орденом Красного Знамени. Подводные лодки М-172, Щ-402, Щ-422 стали именоваться гвардейскими, щ -403 и Щ-404 – Краснознаменными.

1944

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

Несколько снизилась минная угроза, так как ранее выставленные заграждения под воздействием приливных явлений и штормов значительно разредились, а подновление их было незначительным. На некоторых подводных лодках были установлены гидролокаторы, что облегчало борьбу с минами. Однако система противолодочной защиты морских коммуникаций противника в 1944 году все же продолжала оставаться сильной. Количество используемых для этих целей подводных лодок даже увеличилось.

В 1944 году Северный флот пополнился новыми силами – авиацией и торпедными катерами. В течение первой половины года количество самолетов увеличилось почти вдвое. Это позволило значительно расширить привлечение авиационных сил к борьбе с морскими перевозками противника.



В отдельные периоды авиация уничтожала больше транспортов противника, чем подводные лодки. Значительных успехов добились и торпедные катера.

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

Сущность операций заключалась в нанесении разнородными силами флота согласованных ударов по конвоям противника на всем пути их следования от Тромсё до Варангер-фьорда, включая порты погрузки и выгрузки. Операции продолжались обычно две-три недели и приурочивались к периодам наиболее интенсивного движения конвоев. В операциях участвовали максимально возможное число подводных лодок, самолетов, надводных кораблей, а также береговая артиллерия. Подводные лодки в операциях разворачивались в нависающую завесу вдоль северного побережья Норвегии. Линия, разделявшая зоны действий подводных лодок и надводных кораблей, проходила по пеленгу 35° от мыса Сейбунес.

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

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

19 января подводная лодка М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И.Балин), вышедшая в свой первый Боевой поход, обнаружила на рейде порта Берлевог транспорт. Двухторпедным залпом М-201 потопила судно противника. На следующий день лодка С-102 (командир капитан 2 ранга Л.И.Городничий) в районе мыса Нордкин уничтожила шедший в составе конвоя минный заградитель «Skagerrak» (около 1300 брт).

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

31 января М-105 (командир 3 ранга В.Н.Хрулев) у мыса Маккауэр повредила транспорт «Natal» (более 3000 брт), который затем выбросился на берег. 3 февраля М-108 (командир капитан-лейтенант И.И.Юдович), сменившая на позиции М-105, потопила вражеский транспорт.

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

Опыт проведения операции показал сложность организации совместных действий надводных, подводных и воздушных сил флота, особенно в период полярной ночи и в неблагоприятных метеорологических условиях. В шторм не могли выйти в море катера. Из-за частой нелетной погоды подолгу простаивала на аэродромах бомбардировочная и разведывательная авиация. Тем не менее можно говорить об успехе первой операции флота. Была подтверждена возможность взаимодействия разнородных сил флота, целесообразность участия в операции подводных лодок. Кроме того, операция, отвлекая на себя значительные силы противника – корабли и авиацию, тем самым облегчала решение другой задачи – прикрытие движения союзных конвоев.

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

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



К вечеру 25 мая подводные лодки С-15 (командир капитан-лейтенант Г.К.Васильев) и М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И.Балин) получили от воздушной разведки сообщение об обнаружении в районе мыса Нордкин конвоя противника. Конвой в составе 5 транспортов и 25 кораблей охраны (5 миноносцев, 6 сторожевых кораблей, 10 сторожевых катеров, 4 тральщиков) следовал в направлении на восток.

Командир М-201 полным ходом направил лодку в надводном положении к мысу Маккаур, где рассчитывал перехватить неприятеля. Поздней ночью лодка прибыла в район предполагаемой встречи с конвоем. Приблизившись к берегу, командир заметил вражеские корабли, а затем и суда конвоя. Двухторпедным залпом М-201 потопила сторожевой корабль. На лодке слышали два взрыва. Балин предположил, что под удар попал транспорт, оказавшийся в створе с торпедированным кораблем конвоя.

Одновременно с М-201 на перехват конвоя двинулась подводная лодка С-15. Как и первая лодка, С-15 шла полным ходом в надводном положении. На подходе к минным заграждениям С-15 погрузилась и далее следовала под водой. На исходе суток она прибыла в расчетную точку близ мыса Харбакен. Конвой был обнаружен около 4 часов. Через 30 мин с дистанции 14 кабельтов С-15 выстрелила четырьмя торпедами по концевому судну. Взорвались три торпеды. Позже выяснилось, что лодка потопила немецкий транспорт «Solviken» (3500 брт).

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

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

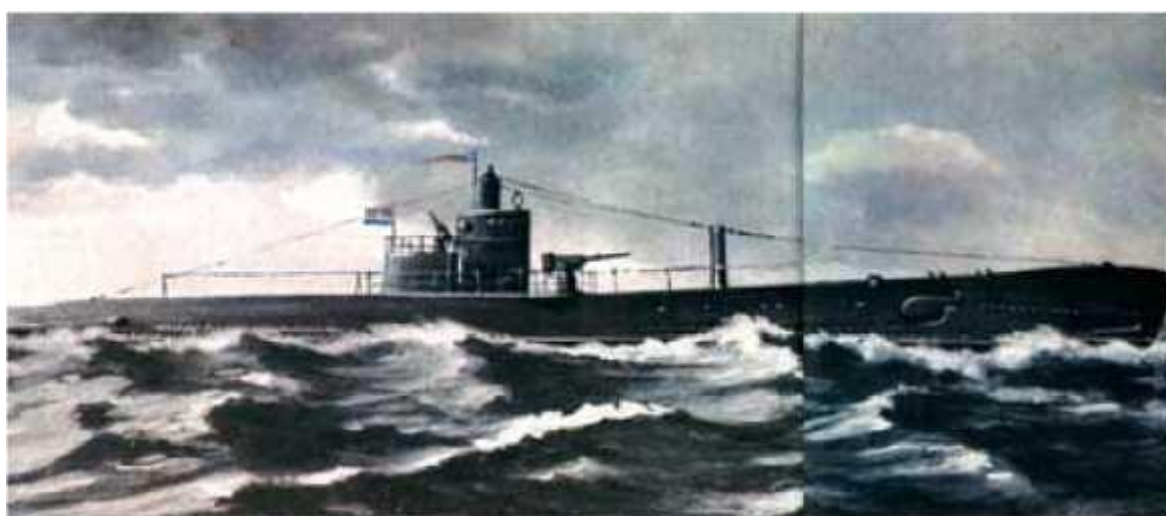
Обстановка при этом складывалась следующим образом. 20 июня около 2 часов ночи на лодке была получена радиограмма штаба флота, в которой указывались координаты обнаруженного конвоя. Командир направил лодку в район мыса Скальнес, где предполагалась встреча с судами противника. В 7 часов 30 минут, дойдя до намеченной точки, С-104 начала движение вдоль берега. Долго ничего не было видно. Только в четвертом часу дня были обнаружены дымы и мачты большого числа кораблей. Стало очевидно, что это необычный конвой. Скоро командир лодки смог различить два транспорта в охранении восьми кораблей. Над конвоем барражировали два самолета. Несмотря на это, командир С-104 решил нанести удар по головному транспорту и начал маневрирование для выхода в торпедную атаку. В 16 часов 17 минут лодка легла на боевой курс 220°, имея скорость 4 узла. Непосредственно перед залпом командир лодки обнаружил, что головной транспорт и два корабля охранения (один с правого, другой с левого борта) сливаются в одну цель. В 16 часов 27 минут по цели были выстрелены четыре торпеды с временным интервалом 8 секунд. Дистанция до ближних кораблей охранения была 3–4 кабельтова, а до транспорта – 12 кабельтов. Не опуская перископа, командир С-104 наблюдал за ходом торпед. Он видел, как у борта ближайшего корабля охранения взметнулся столб огня и воды. Через несколько секунд такие же взрывы последовали у борта транспорта и еще одного корабля охранения. Это был мастерский удар, одним залпом оказались поражены сразу три цели. Выдающийся боевой успех С-104 стал свидетельством дальнейшего роста боевого мастерства североморских подводников.

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

Действия происходили в условиях полярного дня. Вечером 14 июля воздушная разведка обнаружила в проливе Магерёсунд крупный конвой, шедший на восток. Подводные лодки С-56 (командир капитан 2 ранга Г.И.Щедрин) и М-200 (командир

капитан-лейтенант В.Л.Гладков), получив от самолетов данные об этом конвое, направились на его перехват.

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



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

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

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

19 августа подводная лодка М-201 (командир капитан-лейтенант Н.И.Балин) обнаружила конвой, шедший в направлении к о. Вардё. Из-за плохой видимости

командир не мог воспользоваться перископом. Ориентируясь по акустическим пеленгам, он провел лодку через кольцо охранения. В бесперископной атаке был потоплен вражеский сторожевой корабль.

23 августа подводная лодка С-15 (командир капитан 3 ранга Г.К.Васильев) получила от самолета-разведчика оповещение о движении неприятельского конвое. Форсировав на глубине 80 метров минное поле, лодка подошла к берегу в районе мыса Слетнес. Утром 24 августа командир в перископ обнаружил конвой, состоявший из трех транспортов и 14 кораблей охранения. Сблизившись до дистанции 10 кабельтов, С-15 четырьмя бесследными торпедами атаковала самое крупное судно. Две торпеды попали в цель. Транспорт «Dessay» (около 6000 брт) пошел ко дну.

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

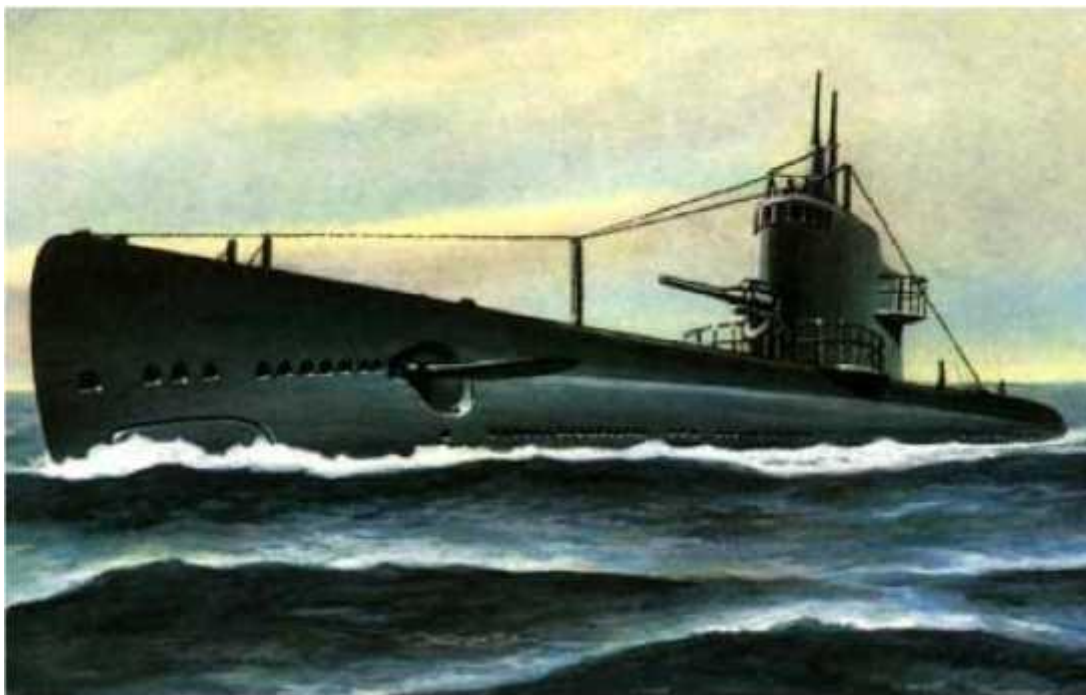
28 августа С-103 получила данные о движении конвоя. Для встречи с ним лодка должна была идти с максимальной экономией времени. Командир повел лодку кратчайшим путем. На перископной глубине форсировали минные заграждения. Риск оказался оправданным – в расчетную точку (мыс Харбакен) вышли вовремя. Вражеские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

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

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

Больших успехов добились подводные лодки при проведении очередной операции в октябре 1944 года. Вначале в операции участвовали лодки С-51, В-2, С-104, С-102, М-171, позднее на смену им были направлены лодки С-101, Б-4, В-3, Л-20.

Боевые действия охватывали пространство от о. Вардё до о. Магерё, впоследствии район был расширен до о. Лоппа.



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

11 октября в районе Лаксе-фьорда по данным воздушной разведки подводная лодка В-2 (командир капитан-лейтенант А.С.Щекин) обнаружила и четырехторпедным залпом потопила сторожевой корабль. 12 октября та же лодка обнаружила конвой в составе транспорта и трех кораблей. С дистанции 18 кабельтов четырехторпедным залпом транспорт был потоплен.

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

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

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

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

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



Наиболее успешными были действия подводных лодок В-4, С-56, С-103, С-14, потопивших по несколько вражеских транспортов. Всего за год подводные лодки Северного флота потопили 22 транспорта (около 60 тыс. брт) и 15 кораблей противника. Для действий на коммуникациях лодки совершили 78 Боевых походов

(из них 36 для действий в группах в оперативном взаимодействии с другими силами флота и 42 для самостоятельных действий).

Было выполнено 50 торпедных атак, израсходовано более 130 торпед (из них 14 электрических торпед ЭТ-80). Все атаки, за исключением трех, были проведены по охраняемым транспортам. Стрельба торпедами в основном производилась двух- и четырехторпедными залпами.

За образцовое выполнение боевых заданий Краснознаменная Бригада подводных лодок была награждена орденом Ушакова I степени.

Подводные лодки С-51, С-56 стали именоваться Краснознаменными. Капитану 2 ранга Г.И.Щедрину было присвоено звание Героя Советского Союза.

1945

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

Большинство торпедных атак было проведено днем с использованием перископа. Отдельные атаки выполнялись по данным шумопеленгатора (особенно показательна атака подводной лодки М-201 в августе 1944 года) или с применением перископа и шумопеленгатора (перископно-акустические атаки). В 1943–1944 гг. было выполнено пять глубоководных атак со стрельбой конвоев на переходе морем.



Минное оружие подводные лодки применяли для постановки минных банок на шхерных фарватерах, в узкостях, на выявленных путях движения конвоев противника. Было поставлено 886 мин, на которых подорвалось 12 транспортов противника (43 200 брт). Для минных постановок подводные лодки совершили 46 выходов (1941 год – 8, 1942 год – 15, 1943 год – 14, 1944 год – 9). В начале войны в основном применялся позиционный метод боевого использования подводных лодок. Впоследствии стало практиковаться крейсерство в ограниченных районах. К концу войны подводные лодки перешли на групповые действия. В практику вошло взаимодействие их с другими силами флота, и в первую очередь с разведывательной авиацией. По количеству потопленных транспортов подводные лодки вышли на первое место среди других сил Северного флота.

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



Для составления текста использованы материалы с сайта
<http://www.rulit.me/books/podvodnik-severomorec-izrail-fisanovich-read-431423-1.html>
**Владимир Бойко Подводник – североморец Израиль Фисанович.
100 лет со дня рождения**