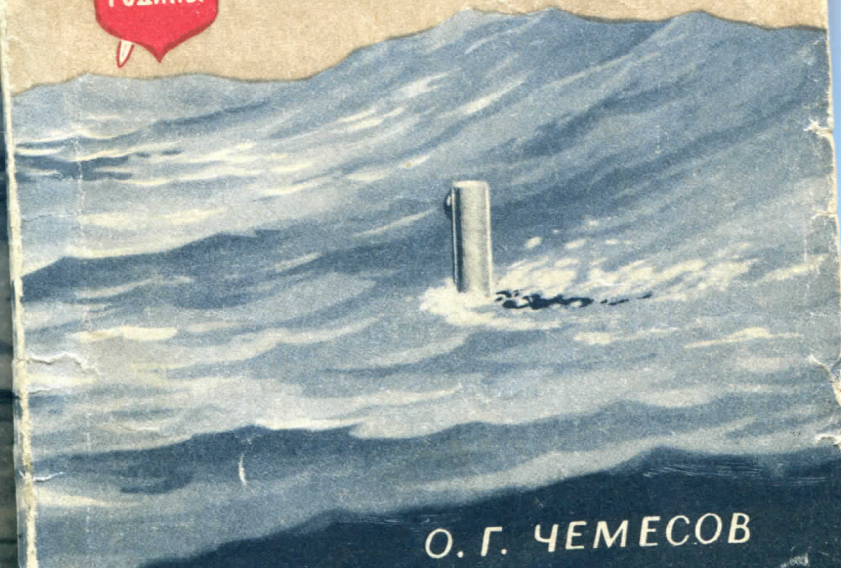
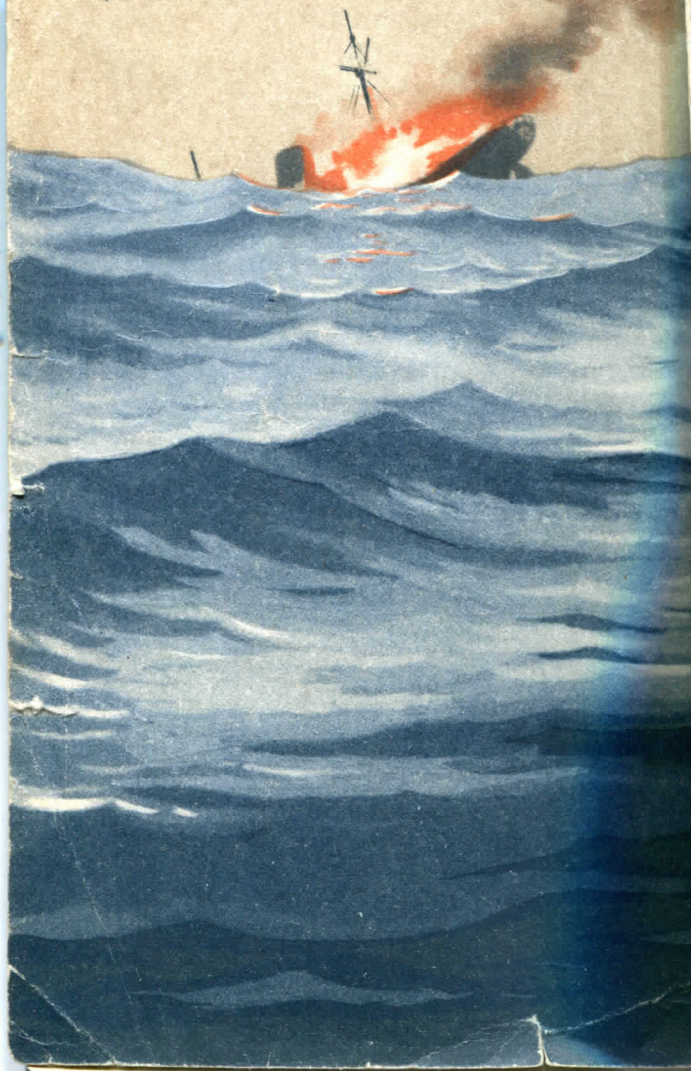


Цена 12 коп.



О. Г. ЧЕМЕСОВ

# В ГЛУБИНАХ БАРЕНЦЕВА М О Р Я

О. Г. ЧЕМЕСОВ

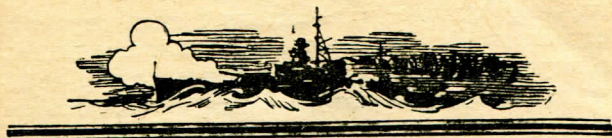
В ГЛУБИНАХ  
БАРЕНЦЕВА  
МОРЯ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР  
МОСКВА — 1965



В книге кандидата исторических наук капитана 1 ранга О. Г. Чемесова «В глубинах Баренцева моря» рассказывается о замечательных подвигах подводников-североморцев в годы Великой Отечественной войны, о блистательных ударах по врагу экипажей подводных лодок, возглавляемых М. А. Бибеевым, Г. К. Васильевым, И. Ф. Кучеренко, Н. Г. Столбовым и другими прославленными мастерами торпедных атак, об отваге и высоком воинском мастерстве матросов и старшин североморских лодок.

Книга рассчитана на широкий круг советских читателей, особенно на молодежь допризывного возраста.



## В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

**З**а полярным кругом, там, где студеные воды Баренцева и других морей Ледовитого океана омывают скалистые берега, на многие тысячи километров простирается Северный край. Районы Севера, особенно Кольский полуостров, имеют важное экономическое и военно-стратегическое значение для Советского Союза. В июле 1933 года здесь для укрепления обороны северных морских рубежей нашей Родины по решению Центрального Комитета КПСС и Советского правительства был создан Северный флот. Вместе с частями Советской Армии молодой флот бдительно охранял мирный созидательный труд советского народа.

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно, без объявления войны напала на СССР. Период мирного строительства для советских людей окончился. Началась Великая Отечественная война против немецко-фашистских захватчиков.

Руководствуясь указаниями В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, Коммунистическая партия и Советское правительство призвали советских людей понять



глубину опасности, нависшей над страной, отрешиться от настроений мирного времени, в короткие сроки перестроить всю свою жизнь и труд на военный лад, мобилизовать все силы и средства на разгром врага.

Готовясь к агрессии против Советского Союза, фашистская Германия в своих агрессивных замыслах большое место отводила Советскому Северу. Она рассчитывала в короткий срок захватить Мурманск, Кандалакшу и другие районы Кольского полуострова, ликвидировать Северный флот и выйти на побережье Белого моря.

Задолго до начала войны фашистская Германия стала сосредоточивать в Финляндии и оккупированной ею Норвегии войска и корабли для действий на Советском Севере. Сюда были присланы эскадренные миноносцы, в том числе типа «Карл Гастер», 6 подводных лодок, 10—15 тральщиков. Одновременно гитлеровцы собирались использовать для борьбы против советского и союзного судоходства боевые корабли, захваченные у оккупированной Норвегии. Германские морские силы базировались в Тронхейме, Тромсё, Хаммерфесте, Нарвике, Киркенесе, Петсамо (Печенге). Их действия в начале войны поддерживали 230 самолетов.

В дальнейшем немецко-фашистское командование значительно усилило флот в северных водах. К началу 1943 года сюда пришли линейные корабли «Тирпиц» и «Шарнгорст», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Лютцов», легкий крейсер «Кельн», 14 эскадренных минонос-

цев, 32 сторожевых корабля и тральщика, 19 сторожевых и 10 торпедных катеров, 31 подводная лодка.

Военные моряки Северного флота, как и весь советский народ, вступили в ожесточенные, кровопролитные бои с врагами нашей Родины. 22 июня 1941 года артиллеристы батареи старшего лейтенанта П. Ф. Космачева потопили немецкий транспорт, направлявшийся в Петсамо. На третий день войны, 24 июня, морской летчик старший лейтенант В. Ф. Сафронов, впоследствии дважды Герой Советского Союза, сбил первый вражеский самолет.

29 июня 1941 года начались ожесточенные бои на узком участке сухопутного фронта у побережья Баренцева моря, куда немецко-фашистское командование перебросило несколько дивизий. Этим дивизиям, поддерживаемым авиацией, предписывалось в короткий срок захватить Мурманск и базы Северного флота.

Под давлением превосходящих сил противника часть наших сил, изматывая его в упорных, кровопролитных боях, отошла вдоль дороги на Мурманск, к реке Западная Лица. Другая часть заняла оборону на перешейке, отделяющем от материка полуостров Средний, в районе труднопроходимого горного хребта Муста-Тунтури. На этих рубежах продвижение немецко-фашистских войск было остановлено. Гитлеровцы оказались вынужденными перейти здесь к длительной обороне.

Моряки-североморцы оказывали нашим су-



хопутным войскам всестороннюю поддержку. Они доставляли по морю подкрепления, боеприпасы, продовольствие, посылали на передовые позиции отряды морской пехоты, обстреливали боевую технику и живую силу врага. Но не только этим помогали они армии. Корабли и авиация Северного флота успешно действовали на коммуникациях противника, где топили его транспорты и плавсредства. Одновременно они охраняли морские пути, по которым Советский Союз поддерживал связь с другими государствами антигитлеровской коалиции, и внутренние морские пути, где шли напряженные народнохозяйственные перевозки.

Большие задачи решали североморские подводники. Они топили корабли врага в море и базах, ставили на их путях минные заграждения, высаживали в неприятельский тыл диверсионные и разведывательные группы, вели разведку на морском театре, охраняли наши коммуникации и выполняли много других боевых заданий.

К этому подводники Северного флота готовились задолго до начала войны. Они изучали свои подводные корабли, оружие и боевую технику, накапливали опыт плавания в штормовую погоду и туман, закаляли волю, воспитывали в себе выносливость и выдержку.

Как и все советские воины, североморские подводники, защищая социалистическую Родину, стремились нанести как можно больший урон немецко-фашистским захватчикам, сорвать их чело́веконенавистнические замыс-

лы, активно содействовать полному разгрому фашистской Германии и ее сателлитов. С первых же дней войны они стали настойчиво искать в море вражеские корабли и транспорты и отправлять их на дно.

Меткие торпедные залпы североморцев-подводников в немалой степени помогали борьбе наших войск на советско-германском фронте. Дело в том, что из районов Северной Норвегии и Петсамо гитлеровцы вывозили в Германию морем в значительных количествах никель, медь, молибден и другое стратегическое сырье, необходимое их военной промышленности. Кроме того, в этих районах находились значительные немецко-фашистские силы, которым из-за отсутствия железных и иных дорог приходилось доставлять подкрепления и военные грузы морским путем. Ежемесячно между портами Варангер-фьорда и Тромсё проходило в среднем 25 немецких конвоев, насчитывавших до 150 транспортов и 300 кораблей охранения. Это открывало большие возможности для советских подводников. Каждый потопленный ими вражеский транспорт с войсками или оружием, топливом или продовольствием ослаблял немецко-фашистские войска. И это понятно. Транспорт водоизмещением примерно 10 тыс. тонн может перевезти 2 тыс. солдат или двухмесячный запас продовольствия для пяти дивизий, а современный танкер такого же водоизмещения доставляет гораздо, необходимое для заправки нескольких тысяч танков и почти тысячи самолетов-бомбардировщиков.





Командир подводной лодки «Щ-402» Н. Г. Столбов  
и командир дивизиона «малюток» Н. И. Морозов.  
1941 год

### ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Первой боевой счет на Северном флоте открыла подводная лодка «Щ-402» под командованием капитан-лейтенанта Н. Г. Столбова.

Рано утром 10 июля 1941 года, когда ярко-желтые лучи полярного солнца, пробив легкую дымку, осветили прибрежные

скалы, «Щ-402» покинула Полярный. По небу бежали причудливые перисто-кучевые облака — предвестники ветра. Подводная лодка набирала ход. Ритмично стучали дизели. Командир лодки, вахтенный командир, сигнальщики, находившиеся на мостике, внимательно осматривали горизонт. Вскоре сигнальщик И. М. Пронин доложил:

— Слева по носу «Юнкерс-88»!

— Срочное погружение! — приказал Столбов.

В несколько мгновений натренированные подводники один за другим исчезли в люке. Подводная лодка быстро ушла под воду. Через некоторое время она всплыла и продолжила путь в надводном положении. Когда «Щ-402» пришла на позицию, опустился молочно-белый туман, который, как это нередко бывает на Севере, держался несколько дней.

Посоветовавшись со штурманом лейтенантом М. А. Леошко, Столбов решил войти в Порсангер-фьорд в тумане. Эхолотом промерили глубины в нескольких местах и убедились, что они совпали с обозначенными на карте. Только после этого командир приказал следовать в фьорд. Это было 14 июля, на пятый день похода. На случай внезапной встречи с вражескими кораблями приготовили к немедленному действию два носовых и один кормовой торпедный аппарат. На лодке была объявлена боевая тревога.

Войдя в фьорд самым малым ходом, лодка медленно продвигалась к расположенной



в глубине его бухте Хоннингсвог. Каждый пять-шесть минут вахтенный командир лейтенант А. Я. Семенов поднимал на короткое время перископ и осматривал горизонт. После полудня туман рассеялся, и вскоре открылась живописная бухта, окаймленная скалистыми берегами. Справа на возвышенности виднелись деревянные строения и пыльная дорога. На якоре стоял большой фашистский транспорт, закамуфлированный под цвет скал.

Все находившиеся в центральном посту<sup>1</sup> вздохнули с облегчением: наконец-то появилась возможность ударить по фашистам!

— Боевая тревога!

Командир прильнул к перископу. Приказал:

— Аппараты товсь! — И тут же крикнул: — Пли!

Торпеды, выпущенные из носовых торпедных аппаратов, одна за другой устремились к цели, и вскоре подводники услышали два мощных раскатистых взрыва. «Щ-402» отошла в сторону. Столбов увидел в перископ накренившийся на правый борт, обвятый огнем и дымом транспорт. У него, словно пилой, отрезало кормовую часть. По палубе судна метались гитлеровцы. Некоторые из них бросались за борт, где пылал разлившийся соляр. Транспорт быстро погружался.

<sup>1</sup> Центральный пост — один из отсеков подводной лодки, расположенный в средней ее части, специально оборудованный для управления лодкой и стрельбой торпедами.

ся. Через несколько минут он скрылся под водой.

— Неплохое начало, — говорили радостные и возбужденные моряки.

Боевой счет был открыт.

## ВЫХОД ИЗ КРИТИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Победа 14 июля вызвала большое воодушевление у личного состава «Щ-402». Совершенствуя свое боевое мастерство, он делал все для того, чтобы множить победы над врагом.

Капитан-лейтенант Н. Г. Столбов принадлежал к числу тех командиров-подводников, которые стремились атаковать врага с малых дистанций, во всяком случае не свыше 8—10 кабельтовых<sup>1</sup>. С такой дистанции вероятность попадания торпед в цель увеличивалась, тогда как при большем расстоянии возникали ошибки в определении расстояния до цели, а следовательно, и в определении элементов ее движения. Кроме того, вражеский корабль, атакованный с большой дистанции, мог обнаружить след торпед и уклониться.

17 октября 1941 года, в конце короткого осеннего полярного дня, вахтенный командир заметил на горизонте дым. Почти одновременно прозвучал доклад акустика:

— Левый борт, курсовой тридцать шум винтов!

<sup>1</sup> Кабельтов — морская мера длины, равная 185,2 метра.



Взглянув через некоторое время в окуляр перископа, Столбов увидел транспорт водоизмещением не меньше 4 тыс. тонн. Судно низко сидело в воде, видимо, оно было загружено до предела. Капитан-лейтенант решил выпустить по транспорту четыре торпеды.

— Приготовить носовые торпедные аппараты! — приказал он.

Вскоре после выпуска торпед раздался сильный взрыв. Гул одобрения прошел по всем отсекам. В приподнятый перископ командир лодки Столбов, помощник командира старший лейтенант К. Н. Сорокин и старшина группы трюмных машинистов мичман С. Д. Кукушкин увидели уходящий в пучину фашистский транспорт.

— Знайте советских моряков! — воскликнул Кукушкин.

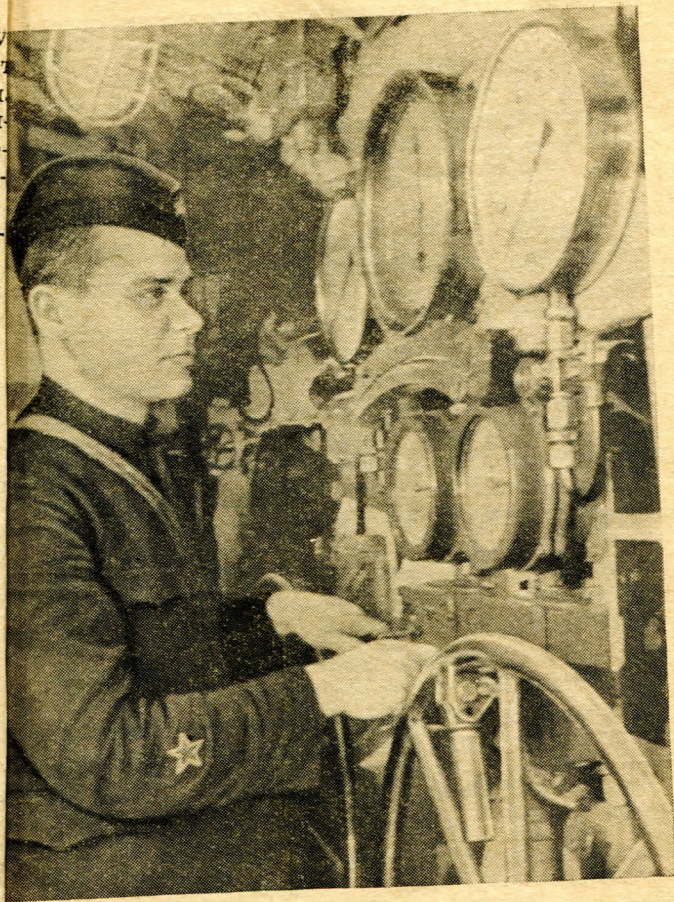
Лица моряков осветила улыбка. Командир лодки Н. Г. Столбов и комиссар А. А. Долгополов за четкие действия объявили благодарность всему личному составу.

Спустя двадцать минут после атаки акустик А. Ф. Васильев доложил:

— Слышу шум винтов!

— Боцман, ныряй! — приказал командир.

Вражеский сторожевой корабль начал бомбометание. Вокруг лодки рвались глубинные бомбы. Начался поединок. Подводники сдавали суровый экзамен на мужество и выдержку. Несколько часов преследовал вражеский корабль «Щ-402». Временами он останавливался, чтобы при помощи гидро-



Боцман подводной лодки «Щ-402»  
мичман Н. Ф. Добродоров



акустической аппаратуры определить место лодки. Но едва сторожевой корабль стопорил машины, замирали механизмы на «Щ-402». Немецкие акустики не могли установить контакта с советской подводной лодкой. Только через четыре часа «Щ-402» удалось оторваться от противника.

Героем этого поединка был боцман лодки мичман Н. Ф. Добродомов, обязанностью которого являлось управление горизонтальными рулями. Как известно, при стрельбе торпедами дифферент<sup>1</sup> подводной лодки сначала стремительно нарастает на корму, а затем на нос. Вследствие таких резких изменений дифферента лодка может всплыть на поверхность и попасть под удар противника. Зная это, мичман Добродомов до команды «Пли!» заблаговременно перекладывал горизонтальные рули, чтобы не допустить вероятного при выпуске торпед дифферента.

Трудные испытания выпали на долю экипажа «Щ-402» в февральско-мартовском походе 1942 года. По календарю зима была на исходе. Но только по календарю. Стояли сильные морозы, море штормило. Плотные снежные заряды налетали на лодку один за

<sup>1</sup> Дифферент — наклон палубы корабля в продольной плоскости, измеряется в градусах. Когда углубление носа и кормы одинаково, подводная лодка имеет нулевой дифферент. Это означает, что она удифферентована. Если углубление носа больше, чем кормы, лодка имеет дифферент на нос, и, наоборот, при большем углублении кормы лодка имеет дифферент на корму. В обоих случаях дифферентовка считается нарушенной.

другим. Однако вскоре после выхода в море, 27 февраля, были обнаружены и потоплены два крупных вражеских транспорта.

«Щ-402» продолжала поиск. На рассвете 3 марта 1942 года акустик доложил:

— Правый борт, курсовой сорок шум винтов!

Столбов припал к окуляру перископа. Спустил некоторое время он ясно различил очертания двух немецких тральщиков, занимавшихся контрольным тралением.

— Боевая тревога!

Быстро сделав необходимые расчеты, командир атаковал один из них. Через несколько десятков секунд, когда выпущенные торпеды достигли цели, последовал сильный взрыв. Фашисты недосчитались еще одного корабля.

Во время предзалпового маневрирования<sup>1</sup> «Щ-402» была обнаружена вторым тральщиком, и он начал прицельное бомбометание. Вокруг «Щ-402» рвались бомбы. Как выяснилось впоследствии, из поврежденных цистерн на поверхность вытекал соляр, который показывал место подводной лодки. От близких разрывов бомб лопнули со звуком электрические лампочки, отлетела пробочная обивка, вышли из строя некоторые механизмы. Экипаж «Щ-402» упорно боролся за живучесть корабля. С большим трудом лодке удалось уйти от преследователей.

<sup>1</sup> Предзалповое маневрирование — маневрирование подводной лодки во время атаки до выпуска торпед.



С наступлением темноты «Щ-402» всплыла. Остатки соляра из поврежденных цистерн пришлось выкачать за борт для сохранения скрытности. Однако потеря топлива осложняла положение лодки. 10 марта, когда она находилась в 20 милях к северо-востоку от мыса Нордкап, топливо кончилось. Искраки и запасы электроэнергии в аккумуляторной батарее<sup>1</sup>. Лодка легла в дрейф. Появление кораблей или самолетов врага могло теперь привести к роковому исходу, так как из-за потери хода борьбу пришлось бы вести в тяжелых условиях. Подводники единодушно поддержали решение командира лодки Столбова и комиссара Долгополова подготовить корабль к взрыву, в случае если, израсходовав боеприпасы или получив тяжелые повреждения, он не сможет продолжать бой.

К секретарю партийной организации мичману Н. А. Егорову подошли несколько старшин и матросов и подали заявления с просьбой о приеме их в партию.

— В этот трудный час, — сказал за всех старший моторист А. М. Чернавцев, — мы хотим быть в рядах родной Коммунистической партии.

Готовясь к встрече с врагом, экипаж одновременно думал над тем, как выйти из создавшегося положения.

<sup>1</sup> Аккумуляторная батарея — соединенные последовательно группы аккумуляторов. Служит для питания гребных электродвигателей дизельно-аккумуляторной подводной лодки.

— Нельзя ли нам попытаться запустить дизель на масле? — спросил один из мотористов.

— На масле дизель работать будет, но не долго, так как быстро образуется нагар и выйдут из строя поршневые кольца, — ответил командир электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенант А. Д. Большаков. — Надо подумать о другом: запустить дизель на смеси масла и керосина.

Мотористы и трюмные во главе с инженер-капитан-лейтенантом сделали необходимые расчеты, из запасных торпед был собран керосин. Командир отделения мотористов старшина 1-й статьи Д. И. Новак и старший моторист А. М. Чернавцев предложили подавать смесь в дизель с помощью специальных шлангов вручную. Когда все было готово, с разрешения командира сделали пробный пуск двигателя. Дизель заработал на малых оборотах. И хотя скорость хода была невелика, «Щ-402» все же могла идти к родным берегам.

Но смеси масла и керосина хватило ненадолго. Лодка вновь начала дрейфовать.

На помощь «Щ-402» командование направило подводную лодку «К-21». Эта весть обрадовала экипаж «щуки». Она явилась еще одним свидетельством того, что советские моряки никогда не оставляют своих товарищей в беде. Вахтенный командир и сигнальщики с большим вниманием наблюдали за горизонтом. А северо-западный ветер усиливался. Температура воздуха упала до минус 17 градусов. Зеленые, со свинцовым от-



ливом волны с грохотом обрушивались на стальной корпус лодки, заливали ходовые мостики и находившихся на нем вахтенных.

— Слева по носу подводная лодка! — доложил сигнальщик.

Вскинув бинокль, Столбов увидел приближавшуюся «К-21».

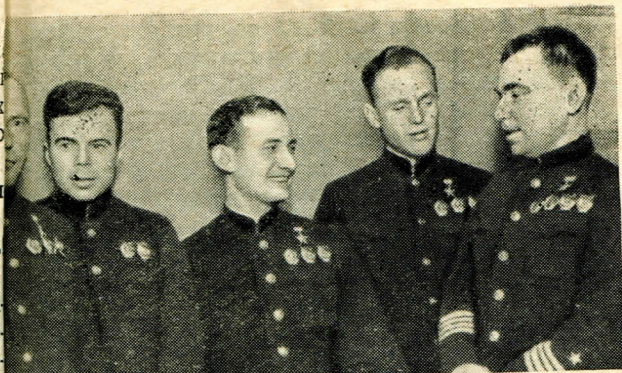
— Товарищи, к нам подходит помощь. Приготовиться к приему топлива!

Однако принять с «К-21» топливо оказалось не так-то просто. Огромные волны мешали подводным лодкам ошвартоваться бортами. Несколько раз рвались тросы. С большим трудом кораблям удалось стать рядом. Из цистерны одной лодки в цистерну другой был переброшен шланг. Смазочное масло мотористы и электрики переносили в резиновых мешках из-под дистиллированной воды. Продрогшие и промокшие, подводники быстро справились с этим делом.

Обе лодки взяли курс к родным берегам. В базе экипажу «Щ-402» вручили телеграмму. «Поздравляю весь личный состав с благополучным возвращением из героического похода. Вошел с ходатайством наградить личный состав лодки орденами и медалями Советского Союза», — писал Народный комиссар Военно-Морского Флота.

### СЕМЬ ПОБЕД ЗА ДВА ПОХОДА

Не было на Северном флоте военного моряка, который не знал бы о старейшей подводной лодке Северного флота «Д-3». В первые же месяцы войны ее экипаж стал од-



Слева направо: И. А. Колышкин, В. Н. Котельников, И. И. Фисанович, В. Г. Стариков и Н. А. Лунин. 1942 год

ним из первых по числу потопленных вражеских транспортов.

Многие боевые успехи «Д-3» связаны с именем командира дивизиона подводных лодок капитана 3 ранга И. А. Колышкина (ныне контр-адмирал запаса), одного из замечательных офицеров Северного флота, воспитавшего десятки командиров-подводников, в том числе таких, как М. А. Бибеев, И. И. Фисанович и другие. Колышкин первый среди подводников-североморцев был удостоен звания Героя Советского Союза.

В сентябре 1941 года «Д-3» получила от командира бригады подводных лодок капитана 1 ранга Н. И. Виноградова (ныне адмирал) приказ выйти в боевой поход. В короткое время личный состав принял торпеды, боеприпасы, топливо, продовольствие.



— По местам стоять, со швартовов сниматься! — командовал помощник командира капитан-лейтенант Н. Д. Соколов.

Прошли считанные минуты, застучали дирижеры, и «Д-3» взяла курс в открытое море оставляя за кормой пенистый след. На лодке шли начальник политотдела бригады полковой комиссар А. И. Байков и командир дивизиона капитан 3 ранга И. А. Колышкин.

В один из дождливых сентябрьских дней вахтенный командир старший лейтенант Б. С. Донецкий обнаружил у входа в Танафьорд два мотобота и доложил об этом командиру лодки капитан-лейтенанту Ф. В. Константинову.

— Усилить наблюдение! — приказал командир.

— Похоже на то, что из фьорда должен появиться транспорт, — заметил Колышкин.

Предположение командира дивизиона оправдалось. Вскоре акустик доложил:

— Слева курсовой тридцать шум винтов!

Константинов увидел в перископ глубоко сидевший в воде вражеский транспорт, окрашенный в темный цвет. Командир быстро определил курсовой угол на него и скорость его хода. Прозвучал сигнал боевой тревоги, и личный состав занял места по боевому расписанию. У станции управления электродвигателями в шестом отсеке электрики И. С. Бибииков и Н. П. Любутиин расторопно выполняли команды, поступающие по машинному телеграфу. В первом отсеке стар-

шина торпедистов А. П. Анашенков не отводил взгляда от сигнального прибора, ожидая, когда стрелка передвинется на отметку «Пли!». Торпедист старшина 2-й статьи А. И. Заборихин приготовился нажать пусковой рычаг. На лодке полнейшая тишина, только слышно равномерное жужжание моторов.

— Командир, уточните элементы движения цели, — советует Колышкин Константинову.

«Д-3» подходит к точке залпа. Одна за другой с небольшим интервалом следуют команды:

— Товсь!

— Пли!

К транспорту устремляются две торпеды. Через некоторое время в отсеках хорошо слышен сильный взрыв, и сразу же раздается дружное «ура».

— Боцман, ныряй на глубину пятьдесят метров! Самый полный вперед! Лево на борт! — раздаются команды Константинова.

Совершив послезалповый маневр, лодка подвсплыла. Тщательно осмотрен горизонт. На поверхности воды ничего не обнаруживается. Торпеды сделали свое дело — фашистский транспорт затонул.

Победа окрылила личный состав «Д-3». В сентябре она одержала еще две победы: потопила танкер и транспорт, в октябре — транспорт. Возвращаясь в базу, где ее тепло встретили командование бригады и экипажи находившихся там лодок, «Д-3» салютовала четырьмя пушечными выстрелами. Че-





Капитан 3 ранга  
М. А. Бибеев

М. А. Бибеев. С новым командиром в поход пошел командир дивизиона И. А. Колышкин.

28 ноября, находясь на позиции в Порсангер-фьорде, «Д-3» потопила фашистский транспорт тоннажем 6 тыс. брутто-регистрационных тонн.

Наступил День Советской Конституции — 5 декабря. Настроение у личного состава было приподнятое.

— Товарищ командир! — обратился к Бибееву старшина группы мотористов мичман Н. И. Туголуков. — Сегодня в честь праздника нам не мешало бы посильнее стукнуть по фашистам!

— Мое желание совпадает с вашим! — ответил командир.

тыре выстрела — четыре победы. Такая была традиция на Северном флоте.

Пополнив запасы торпед, топлива, продовольствия и пресной воды, «Д-3» 22 ноября 1941 года снова вышла в поход. В Баренцевом море стояла штормовая погода. Капитан-лейтенанта Константинова назначили на новую должность, и лодкой командовал капитан 3 ранга

Не успел окончиться этот разговор, как акустик доложил, что слышит шум винтов. В перископ вначале обнаружили дым, а затем из-за горизонта появились два транспорта: один — 6 тыс. тонн, другой — 10 тыс. тонн. Командир решил атаковать больший транспорт и начал сближаться с ним. Когда дистанция уменьшилась до восьми кабельтовых, произвели выстрел. Через 40 секунд раздался два мощных взрыва. Фашистский транспорт пошел на дно.

— Шум винтов не прослушивается! — доложил акустик.

На другой день вахтенный командир обнаружил в районе Лаксе-фьорда танкер «Абрахам Линкольн» (9570 брутто-регистрационных тонн). Сопровождавший его тральщик заметил перископ выходившей в атаку лодки, но, прежде чем он успел сбросить глубинные бомбы, выпущенные с дистанции десять кабельтовых три торпеды достигли цели. «Д-3» успешно оторвалась от врага.

В походе на лодке вышли из строя горизонтальные рули. Командир «Д-3» решил произвести необходимый ремонт в море, не прекращая поиска врага. Обследовавший рули старшина 1-й статьи Л. В. Проничев вскоре доложил командиру электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенанту Б. А. Челюбееву, что сломан валик, соединяющий рули со шпилем.

— Поломка серьезная, — сказал Челюбеев. — Чтобы ее устранить, необходимо выточить новый валик, разобрать соединитель-



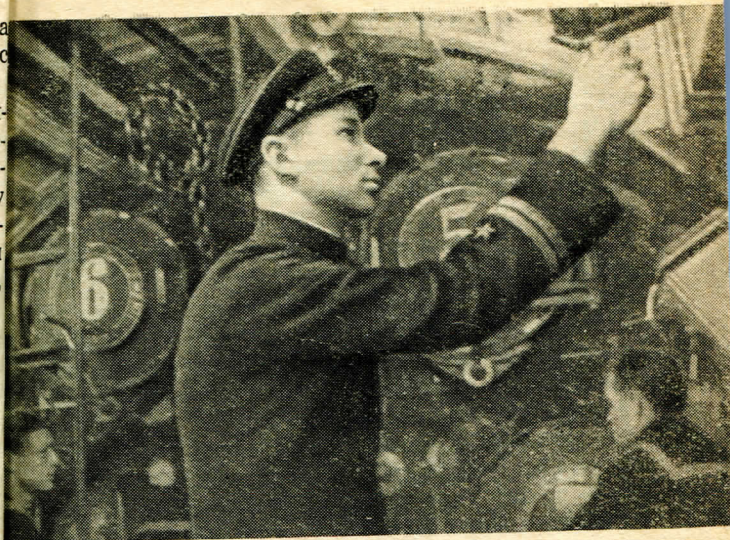
ные муфты, передачи и привод. В базе на такую работу обычно уходит три дня. У нас столько времени нет.

Командир боевой части поручил выполнить всю эту работу самым опытным специалистам — старшине 1-й статьи Л. В. Проничеву, старшине 2-й статьи В. А. Морозову и матросам П. Ф. Терехову и Л. В. Москвину. Он подробно разъяснил им характер и особенности ремонта и выразил уверенность, что они с этой задачей справятся.

— Не беспокойтесь, товарищ командир, не подкачаем, — ответил за всех Морозов.

Не теряя ни минуты, мотористы взялись за дело. После разборки устройства привода носовых горизонтальных рулей извлекли сломанный валик. У предусмотрительного старшины мотористов нашлась заготовка для нового валика. Проничев и Терехов стали вручную, без токарного станка, вытачивать его. Их сменили Морозов и Москвин. Чувствовался недостаток свежего воздуха, но на это никто не обращал внимания. Через 26 часов напряженной работы новый валик был поставлен на место.

Так же напряженно и слаженно работали в походе торпедисты. После каждого торпедного залпа им приходилось в сжатые сроки перезаряжать торпедные аппараты. Это очень сложное дело, если учесть значительные размеры торпед и стесненные помещения лодки. Однако главный старшина А. П. Анашенков, старшины 2-й статьи А. И. Заборихин и И. С. Метелков под руководством командира минно-торпедной



Командир минно-торпедной боевой части подводной лодки «Д-3» старший лейтенант Б. С. Донецкий готовит торпедный аппарат к атаке. 1941 год

боевой части старшего лейтенанта Б. С. Донецкого отлично справились со своими обязанностями.

Жизнь на «Д-3» во время похода шла по строгому распорядку. Своевременно менялись вахты. Свободные от вахт могли отдохнуть, послушать беседы агитаторов. Коммунисты и комсомольцы собирались на свои собрания. Душой дружного коллектива моряков был военком лодки старший политрук Е. В. Гусаров. К началу войны он уже тре-



тый год служил на «Д-3». С виду суровый, но неизменно справедливый и отзывчивый человек, он умел внимательно выслушивать всех, кто к нему обращался, вовремя дать добрый совет, сказать теплые, ободряющие слова, а когда требовалось, напомнить о долге, подсказать выход из трудного положения.

Старший политрук постоянно был в курсе всего происходившего на лодке. Рассказывая о задачах, поставленных командованием на походе, о положении на фронтах Великой Отечественной войны, он интересовался настроениями подводников, отвечал на возникавшие у них вопросы.

— Товарищ старший политрук, — обратился к Гусарову накануне возвращения «Д-3» в базу старшина 2-й статьи А. И. Заборихин, — как идут дела под Москвой?

— Из сообщений Совинформбюро, — ответил военком, — вы знаете, что начавшееся пятого декабря контрнаступление наших войск под Москвой успешно продолжается. Наши войска освободили города Венев, Елец, Ливны и сотни других населенных пунктов.

— А освобождена ли моя родина Солнечногорск? — раздался чей-то голос.

— Могу вас порадовать: только что получено сообщение об освобождении войсками Западного фронта вашего родного города.

Рассказав затем о частях Советской Армии, отличившихся в боях под Москвой, о захваченных ими многочисленных трофеях, Гусаров выразил уверенность в том, что экипаж «Д-3» умножит свои удары по фашист-

ским кораблям в Заполярье и тем поможет разгрому агрессора.

Большим успехом у личного состава лодки пользовался боевой листок, который редактировал старшина группы электриков Бибикив. Его корреспондентами были все подводники, в том числе и капитан 3 ранга И. А. Колышкин. В номере, выпущенном 5 декабря по случаю удачной торпедной атаки, командир дивизиона опубликовал заметку под названием «Автобиография одной торпеды». Вот что в ней было написано:

«1. Я родилась 17.X 19... г. на заводе МТ.

2. 28.XI 19... г. была принята на службу на миноносец Северного флота.

3. 14.X 19... г. после длительного плавания была переведена на берег для поправки пошатнувшегося здоровья.

4. 10.XI 1941 г. минно-торпедная комиссия направила меня на подплав, чему я очень рада.

5. 16.XI 1941 г. прибыла на службу на подлодку «Д-3». С нетерпением ждала выхода в море.

6. 5.XII 1941 г. Сегодня — День Конституции. Уже несколько дней я в море. После обеда получила боевое задание: поразить транспорт противника и отправить его на дно морское. Горжусь, что получила такое задание, да еще в такой исторический день. Будьте уверены — задачу выполняю!

7. 14 час. 30 мин. — заметьте это время! Я ринулась на врага за Родину!..

Примечание: Редакция сообщает, что торпеда свою задачу выполнила блестяще.



Шестой потопленный нашей лодкой фашистский транспорт ушел на грунт. Торпеда шлепала привет и пожелания своим подружкам выполнять задания так же успешно».

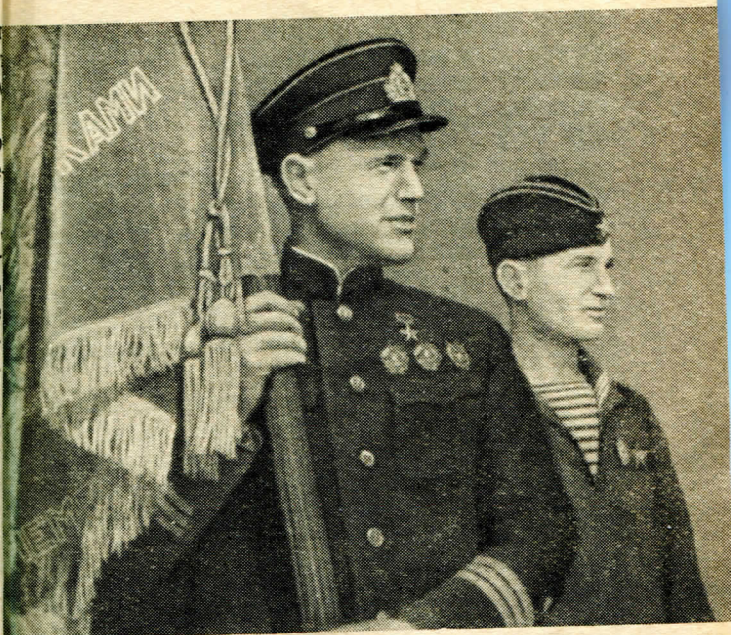
На лодке не было ни одного человека, который бы не прочитал эту заметку и не переписал ее на память.

13 декабря, выполнив боевую задачу «Д-3» взяла курс к родным берегам. А 18 декабря 1941 года, когда лодка находилась уже в базе, пришла радостная весть: весь ее экипаж за успешное выполнение боевых заданий командования удостоен орденов и медалей Советского Союза. Месяцем позже, 17 января 1942 года, Президиум Верховного Совета СССР наградил подводную лодку «Д-3» орденом Красного Знамени.

#### НАХОДЧИВОСТЬ И УМЕНИЕ

С первых дней Великой Отечественной войны в борьбу с немецко-фашистскими захватчиками вступили подводные лодки типа «М» — «малютки», как любовно их называли наши подводники. Они имели на вооружении две торпеды и одну 45-миллиметровую пушку. Запасы горючего позволяли им находиться в море немногим более недели.

Одна из таких лодок — «М-171» — совершила за время войны 29 боевых походов — больше всех подводных кораблей Северного флота. До марта 1943 года лодкой командовал В. Г. Стариков, после него — Г. Д. Коваленко. Немалый урон причинила она вражескому флоту. Не раз гитлеровское командование громогласно заявляло о гибели этой



В. Г. Стариков с почетным Красным знаменем ЦК ВЛКСМ, врученным экипажу

лодки, но ее экипаж продолжал героически бить фашистов. Слава о ее боевых делах гремела по всему фронту. Весной 1942 года Центральный Комитет ВЛКСМ учредил для лучшей подводной лодки Военно-Морского Флота переходящее Красное знамя и вручил его на слете представителей комсомольских организаций Северного флота «М-171». Отважный экипаж лодки удерживал его до



конца войны. Весь личный состав ее был отмечен правительственными наградами, первый командир «М-171» капитан-лейтенант В. Г. Стариков удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Не раз при выполнении боевых заданий офицерам, старшинам и матросам приходилось попадать в исключительно трудные условия, сталкиваться со всякого рода неожиданностями. Однако благодаря воинскому мастерству они каждый раз находили выход из самого критического положения и добивались победы.

Большим уважением на лодке пользовался старшина группы трюмных машинистов старшина 2-й статьи А. З. Тюренков. Не было такого уголка на «М-171», такого механизма, которого бы он не знал или не осмотрел. Магистрали сжатого воздуха и арматура, компрессоры и помпы, топливные и масляные цистерны, судовая вентиляция, система аварийного продувания и многое другое, чем ведают трюмные машинисты, — все, казалось, было прощупано его руками.

К началу войны Тюренков стал высококвалифицированным специалистом. Он настолько знал устройство механизмов, что нередко по одним едва слышным шумам и звукам определял их состояние. При выходе из строя каких-либо агрегатов он быстро находил неисправности и устранял их. Подводная лодка была для Тюренкова родным домом.

Однажды в самом конце осени 1941 года, пробыв некоторое время на позиции, «М-171» в надводном положении отходила от враже-

ских берегов мористее для зарядки аккумуляторов батареи. Сильный ветер срывал пенные гребешки волн, на лету замораживая брызги воды в ледяную пыль.

Была ясная, звездная ночь. Неожиданно небо загорелось колеблющимися полосами разных различных расцветок. Перед взором подводников открылось полярное сияние. Не первый раз они его наблюдали, но каждый раз сполохи поражали моряков своей фантастической красотой. Гигантский занавес почти всех тонов спектра висел полукругом в южной части небосвода. Очертания этого занавеса непрерывно менялись. Порой его пересекали возникающие над горизонтом разноцветные лучи, придававшие небу причудливую окраску — от бледно-красной до темно-зеленой. Прошло несколько минут, и сполохи северного сияния исчезли. Великолепная иллюминация потухла.

— Товарищ командир, мы прибыли в район зарядки! — доложил командир штурманской боевой части.

— Очень хорошо, — ответил Стариков. — Командиру электромеханической боевой части приступить к зарядке аккумуляторной батареи!

Командир лодки, недосыпавший уже не первую ночь, вместе с сигнальщиком зорко всматривались в окружающее пространство. В центральном посту старшина 2-й статьи Тюренков по показаниям манометра следил за работой компрессора, пополнявшего запасы воздуха высокого давления в специальных баллонах. Внезапно раздался ревун —





Группа матросов и старшин подводной лодки «М-171». В первом ряду (слева направо): матрос С. Т. Федосов, старшина 2-й статьи А. З. Тюренков, старшина 1-й статьи А. М. Лебедев, мичман П. С. Соколов, лейтенант А. С. Шекин, Б. В. Мартынов, старшина 2-й статьи Р. Е. Морозов, В. Г. Облицов. Во втором ряду: К. А. Хитров, Н. И. Курочкин, Г. В. Зубков, В. П. Ильин, Н. А. Матаж, С. Ф. Соколов. 1942 год

сигнал срочного погружения. По этому сигналу Тюренков должен был открыть клапаны вентиляции цистерн главного балласта<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Цистерны главного балласта служат для обеспечения погружения лодки путем приема водяного балласта. При всплытии водяной балласт продувается сжатым воздухом. Цистерны главного балласта обычно подразделяются на три группы: носовую, кормовую и среднюю.

Старшина взялся было за рукоятки манипуляторов управления кингстонами и клапанами, но заметил, что одновременно с сигналом срочного погружения через верхний рубочный люк с мостика не спустились сигнальщик и командир, которые обычно делали это мгновенно. Тюренков понял, что происходит что-то неладное, и решил кингстоны и клапаны не открывать.

Между тем подводники в других отсеках, услышав ревун и убедившись, что кингстоны и клапаны вентиляции не открыты из центрального поста при помощи воздуха среднего давления, начали, как того требовала инструкция, открывать кингстоны и клапаны вентиляции вручную. Но сделать это они не смогли, так как старшина 2-й статьи Тюренков поставил манипуляторы кингстонов в положение «закрото» и дал воздух среднего давления на пневматические приводы открывания кингстонов в отсеках.

Убедившись в том, что командир не давал сигнала о срочном погружении, Тюренков ясно представил опасность, угрожавшую экипажу в случае исполнения этого сигнала. Приняв балласт в цистерны и лишние тонны забортной воды через открытый рубочный люк, лодка начала бы стремительно погружаться, наверняка бы проскочила предельную глубину погружения и оказалась бы раздавленной. Командира корабля и сигнальщика также ожидала гибель.

Вскоре выяснилось, что командир «М-171» сигнала о срочном погружении не давал и



что ревун сработал произвольно из-за корозии, мешала большая глубина, а второму — кого замыкания, вызванного попаданием эскадрильи в районе плавания вражеских кораблей. Следовательно, оставалась единственная возможность: отремонтировать муфту в благодарности.

— Ваша находчивость и умение, — замечает вале. Задача эта была трудной, не претил он, — поучительны. Так должен действовать ни одним техническим положением. Каждый подводник, очутившись в сложной обстановке.

— Покачать бы его сейчас вволю, как германскому, — сказал старшина 1-й статьи электромеханической боевой части старший А. М. Лебедев, — да габариты нашей лодки инженер-лейтенант И. Д. Волков. — Давайте не позволяют. Сделаем это, когда придем к опытным. Вопреки установленным правилам, разберем муфту в подводном положении, останавливая на короткие промежутки времени электродвигатель. Правда, работа пойдет медленно и в очень трудных условиях, но результат даст.

Однажды ночью «М-171» атаковала в Варангер-фьорде из надводного положения транспорт, после чего погрузилась. Над лодкой стали рваться глубинные бомбы, сбрасываемые кораблями охраны. Одна из бомб разорвалась очень близко. Была повреждена муфта линии гребного вала. Периодически муфта подключала к линии вала дизель, который при плавании под водой должен быть отключен, так как гребной вал в этом случае вращают моторы, получающие энергию от аккумуляторов. Так как дизель не может работать без воздуха, то во время подключения он засасывал его из помещений лодки. Экипажу «М-171» угрожало кислородное голодание. Кроме того, отработанный в дизеле воздух выходил через клапан газоотвода за пределы прочного корпуса и демаскировал лодку.

Чтобы отремонтировать муфту, надо было либо лечь на грунт, либо всплыть. Но пер-

— В мирное время многое не предусматривалось, — сказал мотористам командир инженер-лейтенант И. Д. Волков. — Давайте экспериментируем. Вопреки установленным правилам, разберем муфту в подводном положении, останавливая на короткие промежутки времени электродвигатель. Правда, работа пойдет медленно и в очень трудных условиях, но результат даст.

— Предложение стоящее, — ответил за всех старшина мотористов мичман П. С. Соколов.

Старшина 2-й статьи Р. Е. Морозов, старший матрос С. Ф. Соколов под руководством старшины группы мотористов старшины 2-й статьи П. С. Соколова приступили к делу. Им помогали и другие подводники. Едва останавливался электродвигатель, люди разбирали муфту. Снятый перед этим кожух муфты держали на весу. Было необыкновенно тесно и душно, не хватало кислорода. Когда включался электродвигатель, при малейшей неосторожности можно было задеть линию вала и получить увечья.

Наконец муфту разобрали и обнаружили, что в ней лопнула и выскочила одна из пружин.



жин. Ее заменили, и началась сборка муфты. Но давали себя знать усталость и недостаток свежего воздуха. Инструменты стали казаться более тяжелыми. Движения замедлились. Неизменным осталось одно — стремление во что бы то ни стало выполнить задание. Через 4 часа 40 минут мотористы доложили, что муфта исправлена.

«М-171» оторвалась от противника и благополучно вернулась в Полярный.

### АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ПОЕДИНОК

Поздним вечером 21 ноября 1941 года подводная лодка «К-3» под командованием капитан-лейтенанта К. И. Малофеева покинула Полярный. Эта лодка, как и другие лодки типа «К», имела большую скорость надводного и подводного хода и значительную дальность плавания. Шесть торпедных аппаратов в носу и четыре в корме, два 45-миллиметровых и два 100-миллиметровых орудия составляли ее вооружение.

Это был первый боевой поход «К-3», поэтому с ее экипажем вышел в море командир дивизиона капитан 2 ранга М. И. Гаджиев. Как и известный подводник-североморец И. А. Колышкин, Гаджиев накопил большой опыт плавания на подводных лодках еще до войны. Гаджиев учил подчиненных боевому мастерству, воспитывал у них смелость и отвагу, которые он сам проявлял во многих боях с врагом. 23 октября 1942 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Га-

джиеву высокое звание Героя Советского Союза.

Как только «К-3» отошла от пирса, ее возглавил батальонный комиссар М. З. Гранов. Он начал знакомить экипаж с боевыми задачами лодки. Командование приказало «К-3» поставить мины вблизи порта Хаммерфест, после чего искать и топить вражеские корабли в проливах, омывающих острова Сёрё, Рольвсё, Сейланн и Квалё, то есть в районе наиболее оживленных морских перевозок противника.

— У нас есть все условия, — сказал военком, — для успешного выполнения задания. Но надо иметь в виду, что в районе действий гитлеровцы держат много сторожевых кораблей и самолетов. Поэтому необходимо исключительно четко нести вахту и проявлять высокую бдительность. Ясна задача? — спросил в заключение Гранов.

— Все ясно, товарищ батальонный комиссар. Только бы попались нам фашистские корабли, мы не дали бы им уйти, — ответили подводники.

На третий день похода «К-3» прибыла к порту Хаммерфест и поставила в заданном месте мины. После этого она направилась в пролив Сёрёсуннет. Погода стала заметно ухудшаться. Один за другим шли снежные заряды. Тяжелые океанские волны разбивались о надстройку и мостик. Тысячи брызг обдавали вахтенного командира и сигнальщиков. Очень быстро ограждение рубки, антенна, стволы орудий и леера обледенели. Перед утром «К-3» погрузилась.



3 декабря, когда вдалеке на горизонте показался остров Рольвсё, акустик доложил:

— Справа по носу шум винтов транспорта.

— Отлично, — сказал командир. — Продолжать прослушивание!

По кораблю была объявлена боевая тревога. Вскоре в перископ Малофеев увидел вражеский транспорт в сопровождении сторожевого корабля и двух катеров-охотников. Четрехторпедный залп оказался метким. Через 45 секунд подводники услышали несколько сильных взрывов. Фашистский транспорт затонул.

По приказанию командира лодка, совершая послезалповое маневрирование, с дифферентом на нос уходила на глубину. Погрузившись на 60 метров, «К-3» направилась из пролива в море.

В это время сторожевой корабль и катера-охотники противника начали бомбометание. Недалеко от «К-3» стали рваться глубинные бомбы. Умело маневрируя, Малофеев уклонялся от преследования. Но вдруг произошло неожиданное. «К-3» с полного хода столкнулась с подводной скалой, не обозначенной на карте. Лодку сильно встряхнуло. Многие упали. С грохотом посыпались со своих мест различные предметы. Через захлопку газотвода начала поступать вода.

— Осмотреться! — раздался голос Малофеева.

Получив отрицательную плавучесть, лодка легла на грунт на глубине 75 метров. Вооружившись аварийными средствами, мотористы под руководством инженер-капи-

тан-лейтенанта Г. А. Фокина вскоре приостановили поступление воды.

Вражеские корабли усилили бомбометание. По всем признакам у «К-3» были повреждены топливные цистерны, и всплывавший на поверхность соляр показывал ее место. Бомбы разрывались все ближе и ближе. Необходимо было как можно скорее подплыть и уйти от преследования. Однако, когда сжатым воздухом продули среднюю группу цистерн главного балласта, лодка не сдвинулась с места, по-видимому, она глубоко вошла в грунт.

— Придется продуть весь главный балласт, всплыть и дать противнику артиллерийский бой. Каково твоё мнение, командир? — обратился Гаджиев к Малофееву.

— Я тоже так думаю, — ответил Малофеев. — Артиллерия у нас мощная. Кроме того, неожиданное всплытие застанет в некоторой степени врага врасплох.

Едва «К-3» всплыла, на палубу вслед за Малофеевым, Гаджиевым и Грановым выбежал артиллерийский расчет. Примерно в 30 кабельтовых правее лодки находился фашистский сторожевой корабль, вооруженный двумя 77-миллиметровыми орудиями, и два катера — охотника за подводными лодками с крупнокалиберными пулеметами на борту.

Вражеские корабли немедленно открыли огонь по всплывавшей подводной лодке. Снаряды падали недалеко от «К-3», поднимая фонтаны воды. По надстройке и ограждению рубки барабанили трассирующие пули. Считанные секунды могли решить исход



боя. Понимая это, артиллеристы лодки мешкали ни секунды. Они быстро открыли замки, подтащили к орудиям ящики с снарядами. Через минуту после всплывшего кормового 100-миллиметрового и 45-миллиметрового орудия были готовы к бою. Носовое 100-миллиметровое орудие противник вывел из строя.

Раздалась команда:

— По сторожевому кораблю огонь!

Артиллерийская дуэль началась. Вражеские снаряды ложились все ближе и ближе к «К-3», шедшей к выходу из пролива. Немецким кораблям приходилось тут же отходить. Пятый снаряд, выпущенный из 100-миллиметрового орудия, попал в корму сторожевого корабля, где находились глубинные бомбы. Над сторожевым кораблем взметнулся высокий столб дыма, и он на глазах экипажа «К-3» затонул.

— Молодцы! — похвалил артиллеристов Гаджиев. — Главную задачу решили.

После этого подводники перенесли огонь на катера. Малофеев приказал чаще менять личный состав, подающий через рубочный люк снаряды к орудиям. Окрыленные победой, разгоряченные артиллеристы, не чувствуя мороза, посылали по врагу снаряды за снарядом. Стволы орудий так накалились, что местами на них вздулась краска. Вскоре прямым попаданием снаряда был потоплен один из катеров-охотников. Вторым катер, получив повреждение, поспешно укрылся за островом Рольвсё.

Бой продолжался всего семь минут. За это время было выпущено 86 снарядов. «К-3» получила около десяти пробойн в легком корпусе и надстройке. Личный состав не пострадал.

Во время артиллерийского поединка с противником отличились управляющий огнем Б. Виноградов, командир 100-миллиметрового кормового орудия В. И. Конополько, комендор С. Г. Соловьев, стоявшие на подаче снарядов матросы И. Е. Пожар, П. А. Назаров, С. П. Марков и другие.

Таким образом, за один день экипаж «К-3» одержал три победы: потопил транспорт, сторожевой корабль и катер-охотник.

— Главный герой дня — командир орудия Конополько! — сказал Гаджиев в центральном отсеке. — Благодаря его хладнокровию и точной наводке мы добились победы в артиллерийском поединке. Военком высказал предложение послать родителям Конополько письмо о его боевых успехах. Я полгаю, что это стоящее предложение. Конополько заслуживает такое внимание.

Сразу же после боя комендоры Конополько, Чигрин, Гончаренко и Марков подали секретарю партийной организации заявление с просьбой принять их в ряды Коммунистической партии. Все они вскоре стали коммунистами.

Североморские подводники нередко в 1941 и 1942 годах в боях с немецко-фашистскими захватчиками использовали артиллерию. Применяли они ее главным обра-



зом против мелкосидящих судов и небольших вооруженных кораблей. Так, в 1941 году подводные лодки типа «К» в восьми артиллерийских боях уничтожили два вражеских транспорта, два боевых корабля и несколько малых судов.

### СКВОЗЬ СЕТЬ ВРАГА

Много героических страниц в летопись Великой Отечественной войны вписал личный состав подводной лодки «Л-22», которой командовал капитан 3 ранга В. Д. Афонин. За время войны она совершила двенадцать боевых походов, во время которых потопила торпедами три транспорта противника. На минах, выставленных лодкой, подорвались четыре фашистских судна общим водоизмещением свыше 5 тысяч тонн. В 1945 году «Л-22» была награждена орденом Красного Знамени.

Большое испытание экипажу подводной лодки выпало в декабре 1942 года. Море встретило подводников неприветливо: сильный северный ветер, насыщенный мельчайшей водяной пылью, непроглядная тьма. Волны бросали лодку, как легковесный челн. Тяжелая килевая качка изматывала людей.

По пути в заданный район капитан 3 ранга В. Д. Афонин получил сообщение, что в Бос-фьорде находятся транспорты, и решил их атаковать. 18 декабря, следуя в подводном положении самой малой скоростью, «Л-22» натолкнулась на противолодочную сеть и запуталась в ней. Обстановка сложи-

лась трудная для подводного корабля, но командир ничем не выдавал своего волнения.

— Полный назад! — приказал он.

Старшина группы электриков мичман А. Н. Смирнов переключил рубильники на станции управления электродвигателями с переднего хода на задний и дал максимальное количество оборотов. Однако лодка от сети не оторвалась.

— Продуть среднюю цистерну! Самый полный назад! — раздалась новая команда. «Л-22» несколько подвсплыла, но сеть ее не отпускала.

Афонин предпринимал один маневр за другим. То давал полный вперед, то переключал вертикальный руль вправо или влево, одновременно заполняя или осушая носовую дифференциальную цистерну<sup>1</sup>, но оторваться от сети не удавалось.

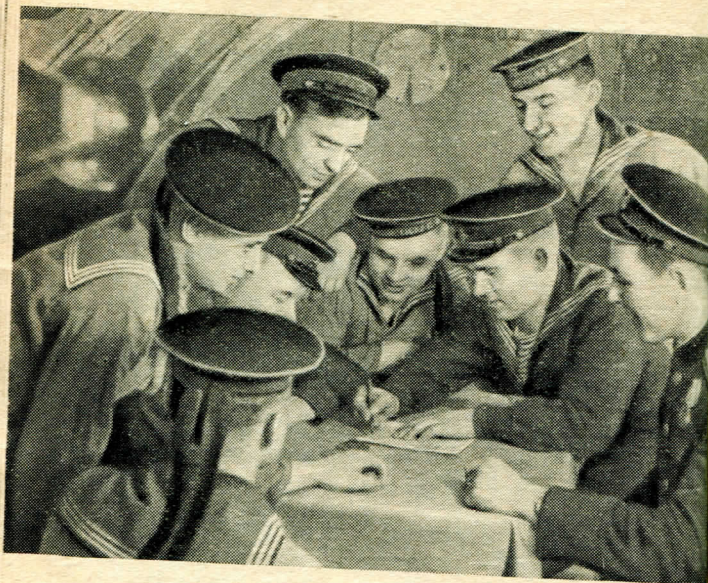
Вскоре за кормой раздался взрыв. Верх-

<sup>1</sup> Дифференциальные цистерны (носовая и кормовая) служат для выравнивания в подводном положении статического дифферента. В данном случае командир лодки, чтобы оторваться от сети, намеренно создал дифферент на нос, заполнив носовую дифференциальную цистерну.



Капитан 3 ранга  
В. Д. Афонин





Экипаж «Л-22» подписывается на 4-й Государственный военный заем

ний рубочный люк оказался поврежденным, в лодку хлынула вода. Образовался дифферент на нос. На палубу с грохотом полетели различные предметы.

— Поджечь рубочный люк! — раздался властный голос командира.

— Есть, поджечь рубочный люк! — ответил старшина трюмных Н. Т. Тимофеев.

В мгновение ока он, как заправский акробат, очутился у рубочного люка и поджал его. Поступление воды прекратилось.

— На сети подрывные патроны. Надо ждать новых взрывов, — заметил командир и тут же приказал проверить аварийные средства.

Вскоре последовал второй взрыв, но он был слабым и вреда не причинил.

Между тем время шло, обстановка усложнялась. Не хватало кислорода. Все меньше оставалось электроэнергии в аккумуляторах. Однако никто не проявлял уныния и малодушия. Каждый стремился четко выполнять свои обязанности. Самоотверженно работали на боевых постах коммунисты и комсомольцы, показывая пример всему личному составу. На самых ответственных участках матросы видели заместителя командира по политчасти капитан-лейтенанта С. К. Слепцова, чье вовремя сказанное доброе слово помогало переносить лишения.

Настойчивые маневры корабля делали свое дело: крепления сети хотя и медленно, но ослабевали. К тому времени, когда сжатый воздух и запасы электроэнергии в аккумуляторах были почти полностью израсходованы, «Л-22», вырвав ячейки полотнища сети, наконец оторвалась от нее. С наступлением темноты лодка всплыла. Радостные подводники поочередно выходили на палубу подышать холодным, морозным воздухом.

— Серьезную проверку пришлось нам выдержать, — сказал командир штурманской боевой части и, затаившийся спрятанной в рукав папирсой, добавил: — Почти из безнадёжного положения вышли.



Боцман и свободные от вахты рулевые тщательно осмотрели лодку. Судя по кускам сети, зацепившимся за горизонтальные рули и надстройку, противолодочная сеть была довольно мощной. От кусков сети удалось избавиться только в базе при помощи автогена.

### ВСТРЕЧА НОВОГО ГОДА

Добрая слава на флоте в годы войны ходила о подводной лодке «Л-20». Ее командир капитан 3 ранга В. Ф. Тамман не только в совершенстве знал устройство подводной лодки, правила управления и тактические приемы борьбы с кораблями противника, но и умело воспитывал матросов, старшин и офицеров лодки.

28 декабря 1942 года «Л-20» вышла в поход, имея задачу поставить мины на вражеских коммуникациях, доставить продовольствие и оружие норвежским разведчикам и топить в море суда врага. Когда лодка покидала Екатерининскую гавань, дул порывистый северный ветер. Один за другим налетали снежные заряды, делавшие ночной мрак еще более плотным.

Поставив мины в заданном районе, экипаж «Л-20» стал готовиться к встрече с норвежскими разведчиками в одной из небольших бухт, которыми изобилует побережье Северной Норвегии. 31 декабря лодка легла на грунт в районе бухты, а в условленное время всплыла и стала подавать сигналы разведчикам. Однако трехчасовое



Командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин вручает ордена подводникам. 1942 год

ожидание оказалось напрасным. Разведчики, не успевшие выполнить задание, не прибыли на берег. В этом случае предусматривалось встретить их вторично в первых числах января 1943 года. Капитан 3 ранга Тамман решил положить лодку на грунт и встретить Новый год, хотя часы уже показывали 1 час 1 января.

Настроение у всех было приподнятое. Через полчаса, когда лодка уже лежала на



грунте, отделяемая от поверхности 60-метровой толщей воды, к Тамману подошел командир штурманской боевой части старший лейтенант Н. И. Ямщиков и сказал:

— Товарищ командир, личный состав свободный от вахты, собрался у новогоднего стола в первом отсеке. Торпедисты пригостили экипажу сюрприз.

— Ну что ж, идемте. Посмотрим, чем нас торпедисты порадуют в новогоднюю ночь, — ответил командир, посмотрев на улыбающегося старшего лейтенанта.

В носовом отсеке на празднично убранном столе стояла небольшая зеленая елочка. Перед выходом в море торпедисты, чтобы доставить удовольствие всему экипажу, незаметно пронесли ее на корабль. На елочке, находившейся по соседству с торпедами, не было ни фонариков, ни стеклянных шаров, ни хлопушек, ни иных обычных украшений. Но она являлась частицей родной земли, трогательным напоминанием о родных и близких, ожидавших от советских воинов победы над ненавистным врагом. Заботливые руки торпедистов незатейливо украсили ее этикетками от консервных банок, папиросными и спичечными коробками и двумя небольшими плакатиками. На одном из них было написано: «Откроем боевой счет в новом, 1943 году».

Взоры присутствовавших обратились к командиру лодки. Капитан 3 ранга Тамман встал и тепло поздравил весь экипаж «Л-20» с Новым годом. Он выразил уверенность,

что в наступившем году подводники умножат свои боевые успехи.

Моряки еще сидели за праздничным столом, делясь впечатлениями о минувших походах, когда помощник командира лодки передал Тамману радиогранму от командования с приказанием идти в соседний район на перехват кораблей противника. Лодка всплыла, и через несколько минут сигнальщик И. И. Мазуров доложил:

— Курсовой сто тридцать левого борта конвой противника!

— Новый год начинается неплохо, — заметил командир.

Выбрав самый крупный транспорт, Тамман, пользуясь тем, что полярная ночь маскировала лодку, решил атаковать из надводного положения.

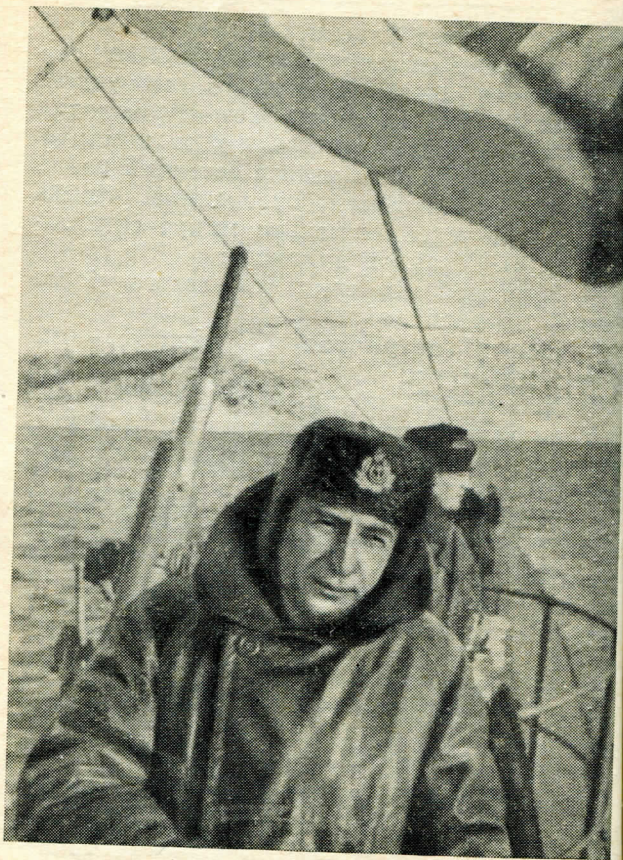
Торпедисты во главе с командиром боевой части старшим лейтенантом Е. В. Новожиловым, перекрыв все существующие нормы, в течение одной минуты приготовили к залпу все шесть носовых торпедных аппаратов.

Вскоре нос транспорта пришел на нить ночного прицела, и послышалась очередная команда:

— Пли!

Раздался мощный взрыв, который наблюдали с мостика командир лодки, помощник командира и сигнальщик. Вражеский транспорт охватило огромное пламя. Его огненные языки, перемешиваясь с черно-пепельным дымом и паром, поднимались вверх. Осев на нос, транспорт погружался в море.





Капитан 3 ранга В. Ф. Тамман

— Срочное погружение! — приказал Тамман.

Лодка ушла на глубину. Командир тепло поздравил личный состав с первой победой, пожал руку сигнальщику Мазурову, первым обнаружившему конвой.

Когда по истечении некоторого времени «Л-20» всплыла, транспорта на поверхности уже не было. Два катера, освещая поверхность моря прожекторами, подбирали тонущих людей. В дальнейшем выяснилось, что лодка потопила транспорт «Муансуа» тоннажем около 5500 брутто-регистрационных тонн.

Боевой счет в 1943 году был открыт.

Через несколько дней, как было установлено, подводная лодка прибыла в бухту для встречи с норвежскими разведчиками. На этот раз разведчики были на месте. Радостно встретив их, подводники передали им оружие, боеприпасы и продовольствие. Разведчики сердечно благодарили североморцев за помощь.

Выполнив все задания командования, «Л-20» благополучно вернулась в базу. В 1943 году она совершила еще несколько боевых походов и добилась новых побед над врагом.

### ДЕРЗКИЙ ПРОРЫВ

10 февраля 1943 года Краснознаменная подводная лодка «К-21», которой командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Луний (ныне контр-адмирал запаса), вышла в очередной боевой поход. Осталась за кормой Екатерининская гавань. От



форштевня змейками расходился в стороны белый бурун. На Севере продолжалась еще суровая полярная ночь, стояли морозы. Огромные свинцовые волны обрушивались на лодку.

Когда лодка подошла в надводном положении на расстояние 30 кабельтовых к скалистому вражескому берегу, в дизельном отсеке произошло короткое замыкание проводов подстанции. На лодке возник пожар. Спасение корабля в этом случае зависит от выдержки, хладнокровия, от решительных и умелых действий личного состава.

Едва появилось пламя и по лодке стал распространяться желтовато-темный дым, прозвучала команда:

— Аварийная тревога! Пожар в пятом отсеке!

Ближе всего к подстанции находился командир отделения мотористов старшина 1-й статьи Н. А. Коконин. Набросив на себя оказавшийся под руками полушубок, он бросился сквозь пламя к подстанции, выключил рубильники и руками пытался сбить пламя. На помощь Коконину пришли мотористы матросы В. В. Майоров, Н. К. Мац и И. И. Березкин, сбивавшие пламя бушлатами и войлочным матом. Возглавил борьбу с пожаром командир электромеханической боевой части инженер-капитан 2 ранга В. Ю. Браман.

Несмотря на удушливый дым и боль от ожогов, подводники настойчиво боролись с огнем, который подбирался уже к расходному баку с соляром. Лунин решил загерме-



Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин среди личного состава «К-21»



тизировать пятый отсек и тем пресечь приток туда воздуха. Это должно было помочь ликвидировать пожар, не дать пламени распространяться по лодке.

А между тем в любой момент могли появиться корабли врага.

Командир «К-21» твердо решил в случае появления противника вступить с ним в бой при любом соотношении сил. Если лодка получит в бою серьезные повреждения и не сможет оказывать сопротивление врагу, взорвать ее. Для этого под боевое зарядное отделение одной из запасных торпед были заложены подрывные патроны и подготовлены такие радиогаммы командованию: «Возник пожар, хода не имею», «Веду артиллерийский бой с противником», «Погибаю, но не сдаюсь».

На лодке была объявлена артиллерийская тревога. Комендоры изготовили к бою свои орудия. Обошедший все отсеки и боевые посты заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга С. А. Лысов, чтобы ознакомить личный состав с создавшейся обстановкой, убедился, что все матросы, старшины и офицеры самоотверженно борются за живучесть корабля, что все единодушно поддерживают решение командира лодки. В первом отсеке к Лысову обратился старшина 1-й статьи В. А. Куфаев:

— В бою с врагом прошу считать меня коммунистом.

Через некоторое время после герметизации пятого отсека пожар в нем почти прекратился. Надев кислородные маски и во-

оружившись огнетушителями, в отсек вошла аварийная партия: матросы И. И. Березкин, В. А. Баклач, М. С. Свиштунов и Я. Н. Пильгуй. Возглавил их инженер-капитан 2 ранга В. Ю. Браман. Матросы быстро ликвидировали оставшиеся очаги пожара, подали временное питание для управления кормовыми горизонтальными рулями и запустили вспомогательный дизель.

Чтобы окончательно устранить последствия аварии, надо было заменить обгоревшую проводку, через которую подавалось питание на вспомогательные механизмы пятого отсека, тщательно промыть в керосине некоторые обгоревшие детали механизмов и сделать еще многое другое. Почти восемнадцать часов непрерывно работали в отсеке, несмотря на удушье и темноту, электрики И. Ф. Мошников, И. П. Глобенко, Н. П. Воронов, Н. Е. Суслов. Им пришлось проявить немало изобретательности и находчивости в поисках выхода из создавшегося положения.

— Товарищ командир, ремонт окончен, дизели к пуску готовы! — доложил командир электромеханической боевой части Браман.

По машинному телеграфу стали передаваться команды о пуске дизелей, долгожданный нарастающий гул которых обрадовал подводников. Капитан 2 ранга Лунин решил прежде всего направиться в заданный район для постановки минного заграждения. Но проникнуть туда можно было, лишь форсировав два вражеских минных поля. Задача эта оказалась весьма сложной. Однако эки-



паж лодки умело решил ее. Выставив мины, «К-21» подошла к берегу и неподалеку от сигнально-наблюдательного поста противника выгрузила снаряжение и различное имущество для разведчиков.

Трудность состояла в том, что перевозить грузы на берег приходилось на резиновой шлюпке при разбушевавшемся шторме. Большие волны окатывали людей и грузы. Радиоаппаратура и некоторые другие приборы могли быть вконец испорчены. Вновь вручила находчивость подводников. Один из старшин лодки предложил вскрыть несколько цинковых герметически закупоренных ящиков с продуктами, положить туда вместо продуктов различные детали и блоки радиооборудования и вновь запаковать. Предложение было принято. Благодаря расторопным и умелым действиям экипажа «К-21» и разведчиков выгрузка на берег заняла не восемь часов, как это предусматривалось по плану, а всего полтора часа. Семнадцать раз ходила резиновая шлюпка к берегу и обратно.

На обратном пути в базу Лунин решил прорваться в бухту Воген, где, как ему стало известно, находились вражеские корабли. Проникнуть в бухту было нелегко. Обычно вход в нее охраняли тральщики. В готовности помочь им находились сторожевые корабли. Однако шторм и снежные заряды становились союзниками лодки, помогавшими ей скрытно подойти к бухте. Лунин предполагал, что в таких сложных метеорологических условиях противник не ожидает

активных действий советских лодок. Ну а в мастерстве своих подчиненных командир «К-21» не сомневался.

Ночью в надводном положении «К-21» осторожно подходила к фьорду, в глубине которого находилась бухта Воген. Во втором часу ночи Лунин и сигнальщики разглядели в темно-серой пелене, нависшей над берегом, очертания бухты.

— Прошли входные мысы. Вижу наблюдательный пост противника! — докладывал сигнальщик матрос Г. Ф. Ашурко.

— Товарищ командир, — вновь раздался голос сигнальщика, — наблюдательный пост запрашивает наши позывные!

Лунин приказал передать ратьером<sup>1</sup> запутанный замысловатый ответ. Вражеский наблюдательный пункт замолчал. Там, видимо, решили, что идет немецкий корабль.

Тем временем лодка приблизилась ко второму наблюдательному посту. Вновь поступил запрос о позывных. Ашурко ответил и ему случайными световыми сигналами. Такой же ответ получил и третий пост.

На мостике полная тишина. Каждую минуту могут показаться вражеские корабли. Командир и вахтенный сигнальщик, напрягая зрение, вглядываются в ночную мглу.

— Курсовой тридцать левого борта у при-

---

<sup>1</sup> Ратьер — фонарь, применяющийся для световой сигнализации в темное время суток. Ратьер позволяет вести переговоры по телеграфной азбуке при помощи узкого луча света, посылаемого в нужном направлении.



чалов силуэты кораблей! — раздался долгожданный доклад.

— Носовые аппараты товсы!

— Пли!

Четыре торпеды устремились к цели. Через 50 минут огненный столб, смешанный с черным дымом, поднялся к небу на несколько десятков метров, осветив все вокруг. Разлетались обломки фашистских кораблей, перемешанных с кусками бетона и землей. На берегу беспомощно металась фигуры оглушенных фашистов.

— Хорошую иллюминацию мы устроили фашистам! — говорили подводники.

Пока фашисты не опомнились от паники, надо было быстрее уйти из бухты. «К-21» развернулась на выход.

— Самый полный вперед!

— Внимательно следить, чтобы не искрили дизели!

Зная, что у выхода из бухты находится вражеский тральщик, командир объявил артиллерийскую тревогу. Артиллерийский расчет занял свои места. Однако среди снежных зарядов тральщик не заметил лодку, и она благополучно вышла из бухты.

Вскоре сигнальщик доложил, что в 10—15 кабельтовых встречным курсом идет немецкая подводная лодка. Капитан 2 ранга Лунин решил идти на таран. Когда расстояние уменьшилось до пяти кабельтовых, нервы врага не выдержали, и фашистская лодка ушла на глубину.

«К-21» взяла курс к родным берегам. Капитан 2 ранга Лунин объявил благодар-

ность всему личному составу. У подводников было приподнятое, радостное настроение. Как потом выяснилось, в бухте им удалось потопить несколько катеров-охотников и сторожевых мотоботов, а также уничтожить причалы.

Через некоторое время «К-21» благополучно возвратилась в базу. Командование высоко оценило смелые и отважные действия командира лодки и ее экипажа. Особенное восхищение у товарищей по оружию вызвал дерзкий прорыв «К-21» в бухту Воген. Он был внимательно изучен командирами лодок и признан смелым и мастерским.

В дальнейшем «К-21» совершила немало боевых походов и одержала много побед над врагом. За героизм и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, офицеры, старшины и матросы лодки не раз награждались орденами и медалями.

## ОСМЫСЛЕННЫЙ РИСК

Когда началась Великая Отечественная война, подводная лодка «С-51» находилась на Дальнем Востоке. Осенью 1942 года по приказу командования она в числе других подводных лодок вышла в далекий поход. Пройдя два океана и девять морей, «С-51» 24 января 1943 года завершила свое плавание в Екатерининской гавани. Здесь ее включили в состав бригады подводных лодок Северного флота, и вскоре «С-51» открыла счет потопленным вражеским кораблям.



Командир лодки капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко был опытным, энергичным и инициативным офицером-подводником. С 1933 года, то есть после окончания Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, он непрерывно служил на подводных лодках. Прибыв на Северный флот, Кучеренко принял все меры к тому, чтобы экипаж «С-51» всесторонне изучил боевой опыт подводников, плававших здесь с первых дней войны. В 1944 году на боевом счету «С-51» числилось пять потопленных транспортов и три сторожевых корабля противника. Вскоре Кучеренко был назначен командиром 2-го дивизиона подводных лодок. «С-51» пополнила ряды Краснознаменных подводных кораблей, а ее командир — ряды Героев Советского Союза.

В середине мая 1943 года «С-51» вышла в море на поиск вражеских кораблей. В Заполярье пришла весна. Все ярче светило и теплее грело солнце. С конца мая до второй половины июля оно здесь вообще не заходит: и в полночь и в полдень светит одинаково. Трудное это было время для подводников. Активизировавшая свои действия фашистская авиация стремилась найти советские корабли и нанести по ним удар. Но наши военные моряки хорошо знали повадки врага и бдительно несли службу.

Утром 22 мая «С-51» находилась в районе мыса Слетнес.

— Слева по носу шум винтов трех транспортов, трех миноносцев и пяти сторожевых кораблей! — доложил акустик.



Слева направо: первый ряд — капитан 3 ранга И. Ф. Кучеренко, капитан-лейтенант И. И. Юдович. Второй ряд — старший лейтенант П. А. Прокопчук, лейтенант В. А. Комиссаров, старший лейтенант медицинской службы В. П. Савченко

— Боевая тревога!

Обстановка для атаки, учитывая наличие у вражеского конвоя сильного охранения, была сложной. На «С-51» отсутствовала система беспузырной торпедной стрельбы (БТС)<sup>1</sup>. Следовательно, в момент выстрела вслед за торпедами из аппаратов выходил

<sup>1</sup> Система беспузырной торпедной стрельбы — устройство, позволяющее избежать появления на поверхности воды воздушного пузыря при



огромный воздушный пузырь, который демаскировал лодку. Кроме того, после выстрела лодка получала дифферент на корму и на поверхности могла показаться ее носовая часть. Правда, в условиях шторма наблюдателям противника трудно обнаружить перископ лодки и следы выпущенных торпед. Но самую лодку, если она появится на поверхности, заметить можно. Все это учитывал капитан 3 ранга Кучеренко.

Перебрав в уме возможные в данных условиях тактические приемы, он выбрал из них редко применяемый на практике. Командир решил выпустить торпеды не с перископной глубины, а с глубины 20 метров.

Такой прием в официальных инструкциях не предусматривался, так как торпеды были рассчитаны для стрельбы с перископной глубины. Именно этим определялась соответствующая величина давления воздуха в боевых баллонах, обеспечивающая необходимую скорость выхода торпед из аппаратов. Значит, для стрельбы с большей глубины требовалось создать и большее давление воздуха в баллонах, что могло повлечь за собой повреждение кормовой части торпед, то есть срыв атаки.

И все-таки Кучеренко считал, что избранный им прием наиболее целесообразен сей-

выходе торпеды из трубы торпедного аппарата. Это достигается за счет приема избытка воздуха внутрь отсека. Одновременно система беспузырной торпедной стрельбы позволяет путем приема определенного количества заборной воды восстановить дифферент лодки.

час. Однако, прежде чем принять окончательное решение, он решил посоветоваться с торпедистами.

— Как вы и ваши подчиненные смотрите на возможность стрельбы по врагу с глубины, превышающей перископную? — спросил он по переговорной трубе командира минно-торпедной боевой части старшего лейтенанта П. А. Прокопчука.

Прокопчук задал этот же вопрос торпедистам старшине 2-й статьи Г. Н. Новикову и матросу А. Ф. Воробьеву, хотя их ответ был ему заранее ясен. Изготовленные на отечественных заводах торпедные аппараты, боевые баллоны и торпеды имели вполне достаточный запас прочности, и задуманный командиром прием можно было вполне осуществить.

— Товарищ командир, — отвечал старший лейтенант, — все мы уверены, что стрельба с глубины больше перископной пройдет успешно. Торпедисты готовы к выполнению команды.

В это время последовал второй доклад акустика:

— Слева тридцать усилился шум винтов больших транспортов!

Командир решил атаковать самый крупный транспорт.

— Курс двести градусов! — приказал он. — Точней держать глубину!

— Есть, курс двести градусов, — ответил рулевой.

— Глубина двадцать метров, — доложил боцман.



«С-51» пришла в точку залпа.

— Пли!

С глухим шипением торпеды устремились к вражескому транспорту. Как и предполагал командир, лодка подвсплыла на несколько метров, но на поверхность не выскочила. Все нетерпеливо ждали результатов.

Наконец один за другим раздались два мощных взрыва. Когда через некоторое время подводная лодка всплыла под перископ для осмотра горизонта, транспорт почти вертикально погружался в воду.

— Наши торпеды попали ему в кормовую часть, — определил командир.

— Знайте советских подводников! — раздалось радостные голоса матросов и офицеров, находившихся в центральном отсеке.

Как выяснилось позже, на потопленном транспорте гитлеровцы перебрасывали на мурманское направление батальон своих солдат и офицеров с боевой техникой и оружием.

Конечно, стрельба торпедами с глубины больше перископной была рискованной. Но капитан 3 ранга Кучеренко пошел на этот осмысленный риск, уверенный в мастерстве командира электромеханической боевой части, безукоризненном знании своего дела боцманом, трюмными машинистами и другими подводниками, в высоком качестве боевой техники.

Большую смелость и отвагу экипаж «С-51» проявил в июньском походе 1943 года. Как обычно, после выхода в море заместитель командира лодки по политической части ка-

питан-лейтенант С. Ф. Миронов обошел все отсеки лодки и познакомил личный состав с боевыми задачами. Не забыл он напомнить о последних успехах «С-51» и других лодок соединения, рассказать о положении на фронтах Отечественной войны.

23 июня подводники отправили на дно два фашистских транспорта в районе мыса Слетнес, затем благополучно оторвались от преследования. Через двое суток, закончив в море зарядку аккумуляторной батареи, лодка возвращалась к мысу Слетнес в отведенный ей район действий. Стояла хорошая, солнечная погода. Вдалеке сквозь легкую предутреннюю дымку вырисовывались чуть заметные скалистые берега Норвегии. Дул северо-восточный ветер. Волны, увенчанные белыми барашками, перекачиваясь, исчезали за горизонтом. Лодка шла в подводном положении, так как ей предстояло форсировать минное заграждение противника. Кучеренко хорошо знал этот район и давно нащупал проход в заграждении, которым уже не раз водил «С-51» на зарядку. Однако, как обычно, при подходе к минному полю командир решил принять меры предосторожности.

— Уменьшить ход до малого! — приказал он. — Всему личному составу слушать забортные шумы!

На лодке воцарилась тишина. Слышен только привычный шум электродвигателей.

Меры предосторожности оказались не напрасными.

— В центральном! Слева по борту слы-



шен скрежет минрепа<sup>1</sup>, — докладывают из носового отсека.

Вскоре злоеший скрежет стал слышен во втором отсеке. Нервы подводников напряжены. Стало ясно, что противник усилил минное заграждение, пока лодка заряжала аккумуляторы.

Услышав доклад, командир немедленно приказал застопорить ход и переложить руль влево, чтобы отвести корму и предотвратить наматывание минрепа на винты. Однако предотвратить взрыв не удалось. Антенная противолодочная мина взорвалась под кормовой частью. «С-51» получила дифферент на корму и погрузилась на 10—12 метров. Потух свет. Сорвало с мест некоторые механизмы. Вышел из строя перископ.

Взоры подводников устремились на командира лодки. Как всегда, он был спокоен.

— Включить аварийное освещение! — приказал Кучеренко. — Осмотреться в отсеках!

Вскоре выяснилось, что прочный корпус лодки не поврежден.

— По местам стоять к всплытию! — раздалась команда. — Продуть среднюю!

Когда лодка всплыла, сразу же приступили к ремонту механизмов и приборов. Благодаря высокому мастерству главного старшины Л. М. Сигалова, старшего матроса П. А. Громова, секретаря комсомольской организации матроса В. С. Савенко, матроса В. Е. Густайтиса, мотористов Д. В. Грузде-

<sup>1</sup> Минреп — трос, соединяющий мину с ее якорем.

ва, Н. М. Бубнова и В. Ф. Корчагина основные повреждения были устранены. Только ремонт зенитного перископа пришлось отложить до возвращения в базу, где для этого имелись необходимые условия.

А через несколько дней, 27 июня, «С-51» метким торпедным залпом потопила вражеский сторожевой корабль.

В Полярном «С-51» по установившейся традиции торжественно встречали товарищи по оружию и командование флота.

## ВО ВРАЖЕСКОМ ФЬОРДЕ

В погожий июльский день 1943 года командир подводной лодки «Щ-403» капитан 3 ранга К. М. Шуйский был вызван в штаб бригады подводных лодок.

— Есть сведения, — сказал командир бригады, — что в период с семнадцатого по двадцатое июля в заливе Конгс-фьорд будет находиться транспорт противника. Приказываю сегодня же выйти из базы и наискратчайшим курсом направиться в фьорд.

— Есть! — ответил Шуйский.

— Вход в фьорд охраняется тральщиками. Учтите это, — добавил командир бригады.

«Щ-403» отошла от пирса и направилась к выходу из бухты. Время только перевалило за полдень. Солнце находилось высоко в зените. Легкий ветерок разогнал небольшой предутренний туман, и над бухтой голубело безоблачное небо. Нельзя было не радоваться хорошей погоде, столь редкой в Заполярье.



В назначенное время 17 июля лодка прибыла к фьорду.

— Глубина у входа в Конгс-фьорд около семидесяти метров. В средней части фьорда глубины местами достигают восьмидесяти — восьмидесяти двух метров. Имеются здесь рифы и банки<sup>1</sup>. Самая опасная из них — банка Хелёстейнен с глубиной над ней четырнадцать метров. В глубине фьорда несколько бухт, — докладывал командиру штурман.

— Ну что ж, — сказал Шуйский, — возьмем курс в фьорд. Помните о банках, штурман, и внимательно прокладывайте курс.

Послушная рулям «Щ-403» вошла в подводном положении в фьорд. Время от времени командир осматривал горизонт. В перископ отчетливо были видны высокие, обрывистые, темные берега фьорда. Кое-где на южных склонах виднелись низкорослая трава и кустарник. Как и в других норвежских фьордах, в Конгс-фьорде на крутых скалах гнездилось множество чаек, кайр и других птиц.

Шуйский решил вести лодку под затемненным берегом, где ее труднее было обнаружить.

— Товарищ командир, вы говорили, что в фьорде несколько вражеских тральщиков, где же они? — обратился к командиру старшина 1-й статьи А. В. Кудрявцев.

<sup>1</sup> Риф — коса, отмель или банка с каменистым или коралловым грунтом, опасные для плавания; банка — общий навигационный термин, обозначающий отдельно лежащую мель, глубина на которой значительно меньше общей глубины моря.

— Слева курсовой тридцать шум винтов! — доложил вахтенный акустик старшина 2-й статьи В. С. Ляшенко.

— Превосходно, — сказал командир. — Вот и ответ на ваш вопрос, старшина.

Подвсплыв на перископную глубину, командир, спустя некоторое время, обнаружил на расстоянии 35—40 кабельтовых два вражеских тральщика и один сторожевой катер.

— Приготовиться к атаке!

«Щ-403» легла на боевой курс. Наконец нос тральщика приблизился к нити прицела, и к нему стремительно пошли торпеды.

— Боцман, ныряй!

Подводники притихли. Все считают секунды: 10... 30... 50... На исходе минуты раздался мощный раскатистый взрыв. Тральщик исчез с поверхности фьорда. Вскоре на лодку посыпались глубинные бомбы, сбрасываемые вторым тральщиком и сторожевым катером.

— Осмотреться в отсеках! — раздался спокойный голос командира. — Приготовить аварийные средства!

За первой серией бомб последовала вторая. Одна из бомб взорвалась недалеко от кормы, и лодку подбросило на три-четыре метра.

Шуйский уверенно маневрировал. Он изменял курсы и скорость хода, когда требовала обстановка, останавливал двигатели, и лодка «замирала». Больше двух с половиной часов продолжалось уклонение от преследователей, и «Щ-403» оторвалась наконец от противника.



Но где же транспорт? Командир и штурман внимательно изучают карту фьорда. По их общему мнению, наиболее удобные в навигационном отношении для якорной стоянки судов бухты Стрёумс-фьорд и Инре-Хавн. Решили в подводном положении войти в Инре-Хавн.

20 июля лодка прошла входные мысы. Шуйский увидел в перископ изогнутое полумесяцем побережье. Далеко справа, в ложбине, раскинулось селение Конгсфьур, а слева четко проектировались на небе зубчатые скалы.

— Справа по носу шум винтов транспорта! — доложил спустя некоторое время акустик старшина 2-й статьи В. С. Ляшенко.

Приказав акустику продолжать прослушивание, командир через небольшие промежутки времени поднимал перископ. В начале никаких судов видно не было. Но вот внимание Шуйского привлек едва заметный дымок, поднимавшийся тонкой змейкой к небу. Вскоре Шуйский различил на фоне берега закамуфлированный транспорт, только снявшийся с якоря и разворачивавшийся для выхода из бухты. То обстоятельство, что глубоко сидевший транспорт имел солидное зенитное вооружение, свидетельствовало о важности перевозимых на нем грузов.

Выбрав удобную позицию, Шуйский приказал дать торпедный залп. Через тридцать секунд раздался взрыв. Высоко в небо взметнулся огненный столб, судно осело на корму и стало быстро погружаться. В перископ было хорошо видно, как скатывались за борт

сорванные с мест орудия. Столпившиеся в носовой части транспорта гитлеровцы в панике прыгали в воду.

Оторвавшись от перископа, командир поздравил личный состав с победой.

Теперь надо было уходить. Воспользовавшись замешательством противника, командир «Щ-403» пошел на хитрость. Он повел лодку не в море, а к берегу, где вражеские корабли вряд ли могли ее искать.

Пройдя под носом тонувшего транспорта и оказавшись вскоре недалеко от береговой черты, лодка вошла в небольшую бухту и там отстоялась, пока немецкие тральщики и сторожевые корабли безрезультатно рыскали по фьорду. Вскоре «Щ-403» благополучно вернулась в базу.

### КОНЕЦ «U-639»

Отважно действовала на североморских коммуникациях подводная лодка «С-101». С декабря 1942 года этой лодкой командовал капитан 2 ранга П. И. Егоров. Когда летом 1943 года его назначили командиром дивизиона, Егоров передал «С-101» своему помощнику капитан-лейтенанту Е. Н. Трофимову.

Об экипаже «С-101» ходила на флоте добрая слава. Он занимал одно из первых мест по числу потопленных вражеских кораблей и транспортов. Но особенно экипаж лодки отличился в августовском походе 1943 года.

В годы Великой Отечественной войны поток грузов, доставляемых с Дальнего Восто-



ка в европейскую часть Советского Союза и в обратном направлении по Северному морскому пути, заметно возрос. Немецко-фашистское командование принимало все меры, чтобы нарушить эту важную для нас коммуникацию. Оно посылало в Карское море и другие районы Севера свои военные корабли, в том числе и подводные лодки.

В начале августа 1943 года к командиру бригады подводных лодок Северного флота капитану 1 ранга И. А. Колышкину поступили сведения об усилении активности немецких кораблей, в том числе о появлении подводной лодки противника в Карском море. Командир бригады решил направить туда «С-101».

7 августа 1943 года «С-101» вышла в море. В поход на ней отправился и командир дивизиона капитан 2 ранга П. И. Егоров.

Легкая утренняя дымка окутывала море. Солнечные лучи, пробивавшиеся сквозь нее, освещали скалистые берега. Хорошая погода, редкая гостя Севера, радовала подводников.

— Скоро распростимся мы с коротким северным летом, — сказал с легкой грустью один из сигнальщиков.

— Лето дает нам немало милостей. Но в условиях военного времени наша союзница — полярная зима. Поэтому лично я не сетую, что лето уходит, — ответил матросу находившийся на ходовом мостике вахтенный командир лейтенант В. К. Сергеев.

А в это время в одном из отсеков внутри лодки парторг старшина 2-й статьи

А. В. Потехин рассказывал матросам о победах Советской Армии под Курском.

— Наши воины, накопившие огромный боевой опыт, окончательно сбили спесь с немецко-фашистских захватчиков. Фашисты бахвалились, что советские войска летом не смогут успешно наступать. Теперь весь мир знает, чего стоит гитлеровская пропаганда.

— Сердце готово было выскочить от радости, — поделился с парторгом старшина радистов М. А. Дубецкий, — когда я услышал об освобождении старинных русских городов Орла и Белгорода. Как хорошо, что в честь их освобождения в Москве произведен торжественный салют из артиллерийских орудий.

Между южной оконечностью Новой Земли и северным берегом острова Вайгач расположен небольшой пролив — Карские Ворота, соединяющий Баренцево море с Карским. Суров климат Карского моря. Осенью и зимой здесь часты сильные штормы и снежные бури. Нередко в короткое и капризное лето выпадает снег, держатся туманы. Почти круглый год температура воздуха ниже нуля.

Здесь, в Карском море, «С-101» стала настойчиво искать противника. Иногда вахтенная служба обнаруживала небольшие ледяные поля и полурастаявшие айсберги, принесенные сюда из Ледовитого океана течениями и ветром.

Успех поиска в значительной степени зависел от скрытности действий, своевременного обнаружения вражеской лодки и сла-



женных действий подводников в скоротечном морском бою.

Утром 28 августа 1943 года, когда «С-101» находилась у мыса Желания и команда готовилась к завтраку, вахтенный акустик комсомолец матрос И. В. Ларин доложил:

— Слева двадцать градусов шума винтов подводной лодки!

Небольшого роста, подвижной, обладающий острым слухом, всегда аккуратный и собранный, Ларин был энтузиастом своего дела. Прижав наушники, он внимательно прослушивал море. Через несколько минут он доложил снова:

— Хорошо слышу шум винтов подводной лодки.

Так как в Карском море, кроме «С-101», ни одной советской подводной лодки не было, обнаруженная Лариным лодка могла быть только фашистской. «С-101» подвсплыла на перископную глубину. Командир прильнул к окуляру. Сквозь мокрый снег он увидел в 40—50 кабельтовых от «С-101» подводную лодку, закамуфлированную под айсберг. Это же увидел и командир дивизиона.

— Наконец-то фортуна нам улыбнулась, — сказал капитан 2 ранга Егоров.

В считанные секунды Трофимов определил элементы движения цели: курсовой угол, дистанцию и скорость.

— Право руля!

— Носовые аппараты товсь!

Команды выполняются четко и быстро.

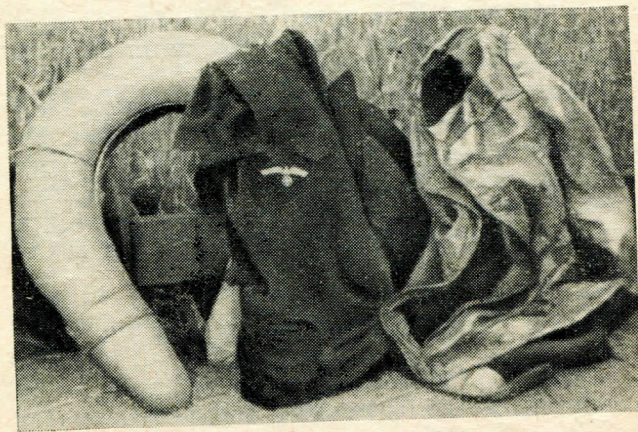
Торпедисты замерли у носовых аппаратов. Наступил решительный момент.

Дистанция уже небольшая — около шести кабельтовых. Егоров видит в окуляр перископа приближающуюся к нити прицела лодку противника, ему даже удастся разглядеть взрыхленный бурун за ее кормой.

— Пли!

Вскоре раздается мощный взрыв. По-видимому, торпеды попали в отсек, где хранился артиллерийский запас. Каждому хочется своими глазами увидеть плоды победы. Но всплывать нельзя. Надо убедиться, что поблизости нет вражеских кораблей.

— Ныряй! — приказывает командир дивизиона. — Акустику тщательно прослушивать, нет ли шумов!



Вот все, что осталось от «U-639»



Но шумов нет, горизонт чист. Гулко по всей лодке пронеслись команды:

— По местам стоять к всплытию!

— Продуть среднюю!

На мостик вышли Егоров, Трофимов и вахтенный командир Сергеев. Они увидели плававшие на поверхности моря смесь соляра и масла, спасательные круги, деревянные обломки и другие предметы. Сомнений не оставалось: фашистский пират получил по заслугам. Командир дивизиона и командир лодки поздравили весь личный состав с победой. Из воды были извлечены офицерский китель, походная куртка, спасательный круг, служебные книги и несколько жестяных банок с табаком и продуктами. Было установлено название лодки — «U-639».

2 сентября 1943 года «С-101» благополучно вернулась в базу и по традиции сделала у входа салют.

Около полутора месяцев фашистские самолеты искали в Карском море «U-639». Но их поиск был напрасным. Подводный пират уже не мог помешать проводке нашего конвоя, состоявшего из 15 речных пароходов и кораблей эскорта, из Нарьян-Мара в Обскую губу.

### ПОДВИГ ТРИНАДЦАТИ

Осенью 1943 года трудное испытание выпало на долю экипажа подводной лодки «Л-20». В один из августовских дней она вышла в очередной боевой поход. Короткое

северное лето было на исходе. Солнце клонилось к горизонту. На небе ни облачка. Разрезая форштевнем зеркальную гладь залива, лодка шла в отведенный ей район у мыса Слетнес. Здесь 3 сентября был обнаружен крупный вражеский транспорт, шедший в охранении. Заняв выгодную для залпа позицию, «Л-20» выпустила торпеды. Взрыв, услышанный внутри лодки через несколько десятков секунд, свидетельствовало том, что торпеды достигли цели.

Но едва «Л-20» начала послезалповое маневрирование, на нее посыпались глубинные бомбы. Уклоняясь, лодка вдруг стала терять глубину из-за резко возраставшей отрицательной плавучести<sup>1</sup>. Как позже выяснилось, отрицательная плавучесть возникла вследствие самопроизвольного заполнения цистерны быстрого погружения, из кингсто-на которой взрывом была вырвана уплотнительная резина. На глубине свыше 60 метров лодка ударилась о кекур — выступающий со дна моря острый гранитный столб. Герметичность прочного корпуса была нарушена. Забортная вода стала поступать во второй отсек «Л-20» через отошедшую крышку шахты акустического прибора и через отверстие для контрольного краника (он не был поставлен при монтаже) в крышке верхней горловины той же шахты. От этого отрица-

<sup>1</sup> Отрицательной плавучестью считается плавучесть, при которой вес подводной лодки с принятым балластом больше силы поддержания.



тельная плавучесть лодки увеличилась еще больше, и она продолжала погружаться.

Командир «Л-20» капитан 3 ранга В. Ф. Тамман начал принимать энергичные меры, чтобы предотвратить дальнейшее погружение. Одна за другой следовали команды:

— Пустить трюмную помпу на осушение уравнильной цистерны!

— Дать воздушный пузырь в носовую группу!

— Горизонтальные рули переложить на всплытие!

Однако подводная лодка продолжала терять глубину. Стрелка глубиномера уже стояла на цифре 80. Тогда Тамман приказал идти к ближайшей банке Беспескаллен, где лодка упала на грунт на глубине 110 метров.

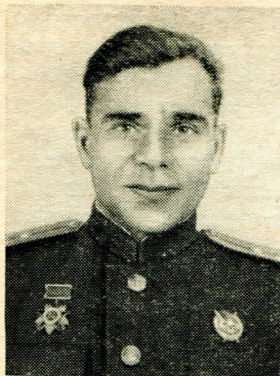
В то время как в условиях бомбометания принимались меры по прекращению погружения лодки, личный состав второго отсека и присоединившийся к нему с ведома командира лодки личный состав первого отсека начали упорную борьбу за живучесть «Л-20». Это были мичман А. С. Пухов, старшины 2-й статьи В. С. Остряноко, А. И. Доможирский, старшие матросы Н. Ю. Чижевский, А. Д. Фомин, Г. Я. Бабошин, Д. П. Крошкин, матросы В. А. Хоботов, А. Д. Егоров, К. П. Матвейчук и Н. А. Никаншин, курсант Н. Портнов. Руководил их действиями старший лейтенант М. Я. Шапоренко, поддерживавший непрерывную связь по телефону с командиром лодки. Ка-

питан 3 ранга Тамман в этой чрезвычайно сложной обстановке проявлял исключительное самообладание и распорядительность. Его своевременные указания и советы были обстоятельны, спокойный и деловой тон вселял уверенность в благополучном завершении похода. Под стать командиру был и Шапоренко, отлично знавший устройство лодки и ее механизмов.

Как только в отсек начала поступать вода, Тамман приказал забить клинья в щель между крышкой и комингсом<sup>1</sup> шахты гидроакустики. Но это привело к обратному результату: поступление воды возросло. Тогда командир лодки приказал обжать ключами гайки шпилек, крепящих верхнюю крышку шахты акустического прибора. Матросы работали в темноте, так как освещение вышло из строя. Когда лодка коснулась грунта, вода во втором отсеке дошла до второго ряда коек, а спустя некоторое время уровень ее достиг третьего яруса коек. Старший лейтенант Шапоренко предложил командиру для прекращения дальнейшего поступления воды в отсек создать в нем воздушное противодавление. Тамман разрешил, и в отсек начали подавать сжатый воздух. Одновременно противодавление стало создаваться в первом и третьем отсеках, чтобы обеспечить прочность переборок со вторым отсеком. Перед этим по приказанию Шапоренко в первый отсек вернулся его лич-

<sup>1</sup> Комингс — вертикальные металлические листы, окаймляющие шахту.





Старший лейтенант  
М. Я. Шапоренко

ный состав. Поступление воды несколько уменьшилось.

Сбросив 33 глубинные бомбы, противник прекратил преследование «Л-20». Так как попытка осушить отсек через клапан аварийного осушения не удалась (Остряк и Доможирский, Чижевский и Фомин несколько раз безрезультатно ныряли в ледяную воду, чтобы открыть клапан), капитан 3 ранга Тамман

решил осушить второй отсек трюмной помпой.

Но и для этого надо было вновь нырять под воду. А между тем изоляция электрических проводов была нарушена, и нырявших старшин и матросов било током. Люди продрогли и утомились, у многих появились ссадины. Временами казалось, что все человеческие возможности исчерпаны. Превозмогая усталость, матросы и старшины снова ныряли и наконец расчистили доступ к клапану осушения трюма и включили помпу.

Чтобы ускорить осушение второго отсека, подводники решили приоткрыть дверь в первый отсек и поступившую туда воду откачать турбонасосом, пользуясь клапаном

осушения этого отсека. Решение было правильное, но выполнение его требовало преодоления известных трудностей. Дело в том, что в условиях пребывания лодки на глубине выше предельной сильное противодействие забортной воды значительно снижало производительность водоотливных средств, вызывало их перегрузку, из-за чего нагревались подшипники, выходили из строя предохранительные клапаны. Многое в данном случае зависело от мастерства трюмных машинистов, возглавляемых мичманом В. А. Ледневым. И надо отдать им должное: трюмные оказались на высоте. Отрегулированные ими предохранительные клапаны не пропускали воду, подшипники непрерывно охлаждались водой, к ним все время подавали дополнительную смазку.

Находчиво действовал личный состав и других отсеков. Так, когда во второй отсек был пущен сжатый воздух и вода по переговорной трубе устремилась в третий отсек, где находилась аккумуляторная батарея, старшина 2-й статьи Н. М. Шубин быстро заглушил трубу и тем предотвратил аварию аккумуляторной батареи. В пятом отсеке, когда на одной из водяных магистралей выбило пробку, старший матрос В. М. Митрофанов молниеносно заделал отверстие.

Через час с небольшим после пуска турбонасоса вода из отсека была в основном удалена. Десять часов непрерывного напряженного труда в тяжелейших условиях принесли свои плоды. Смертельная опасность для экипажа «Л-20» миновала. Стало воз-



можным приступить к приведению в порядок механизмов и к подготовке к всплытию.

Одно заботило командира лодки: могло не хватить воздуха высокого давления, изрядно израсходованного при осушении аварийных отсеков. Посоветовавшись с командиром электромеханической боевой части, он решил пустить компрессор и хотя бы частично восстановить запасы воздуха высокого давления. Трудность состояла в том, что компрессор мог не выдержать давления охлаждавшей его забортной воды, так как он был рассчитан для работы на малых глубинах. Трюмные машинисты сумели пустить компрессор. Запас воздуха высокого давления был частично пополнен, но его все равно не хватало для всплытия.

— Товарищ командир, — доложил Тамману по телефону из первого отсека старший лейтенант Шапоренко, — предлагаю перепустить воздух высокого давления из запасных торпед в групповые баллоны.

— Правильное предложение, — ответил командир.

Но и теперь продуть цистерны главного балласта для всплытия все еще было невозможно. Тогда командир решил пойти на крайнюю меру — откачать воду из минной трубы, куда она принимается вместо балласта при израсходовании мин. При всплытии в этом случае мог возникнуть большой дифференциал на нос, однако иного выхода не было. Вызывало также беспокойство состояние личного состава аварийного отсека. На глубине 110 метров вследствие пробойны они

испытывали давление в 11 атмосфер. На поверхности моря оно равнялось нулю. При быстром всплытии из-за резкой смены давления у людей возникает кессонная болезнь.

Началось продувание цистерны главного балласта. Командир не спускал глаз с глубиномера. Некоторое время лодка не двигалась с места. Но наконец она оторвалась от грунта и со значительным дифференциалом на нос всплыла на поверхность. Спустя некоторое время заработали дизели, и лодка направилась в район зарядки.

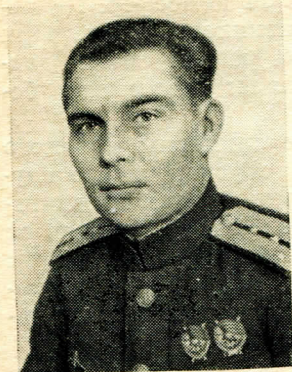
Когда открыли дверь, из второго отсека в третий самостоятельно вышли мичман Пухов, старшина 2-й статьи Доможирский, старший матрос Бабошин, остальных вывели товарищи. Всем им немедленно была оказана медицинская помощь. После курса лечения и отдыха они вновь приступили к исполнению своих обязанностей. Не удалось спасти только матроса А. Егорова. Он умер вскоре после возвращения в базу.

За стойкость, проявленную при спасении подводной лодки, двенадцать подводников были удостоены ордена Красного Знамени, а матрос Егоров награжден посмертно орденом Отечественной войны.

### БОЕВОЕ МАСТЕРСТВО

Пятнадцать боевых походов совершила подводная лодка «Щ-404». Ее экипажем до весны 1943 года командовал капитан 2 ранга В. А. Иванов, а затем капитан-лейтенант Г. Ф. Макаренков (ныне контр-адмирал). За





Капитан-лейтенант  
Г. Ф. Макаренков.  
1944 год

успешное выполнение боевых заданий командования по борьбе с немецко - фашистскими захватчиками 24 июля 1943 года «Щ-404» была награждена орденом Красного Знамени.

Однажды, когда лодка в условиях штормовой погоды крейсировала в надводном положении, у нее лопнула шина привального бруса<sup>1</sup>. Отогнувшись в сторону, она могла при случае свободно зацепить

минреп и вызвать взрыв вражеской мины. Необходимо было, не теряя времени, либо укрепить шину на прежнем месте, либо отпилить ее. Для устранения этого и других повреждений, причиненных тяжелыми ударами волн, командир решил зайти в бухту Тириберка.

Ремонт шины привального бруса командир поручил командиру отделения трюмных машинистов старшине 1-й статьи В. Г. Инюткину — в прошлом слесарю, владевшему и токарным делом. Любая работа спорилась в

<sup>1</sup> Привальный брус — металлический (или деревянный) брус, укрепленный вдоль наружного борта судна в средней, полной, его части, на небольшой высоте от ватерлинии.

его руках. Надев легководозлазный костюм и захватив необходимый инструмент, Инюткин опустился за борт в холодную воду, чтобы отпилить шину. Но, несмотря на все старания, сделать это ему не удалось. Поднявшись на борт, старшина взял кувалду, рассчитывая пригнуть шину. Однако прочная шина не поддавалась.

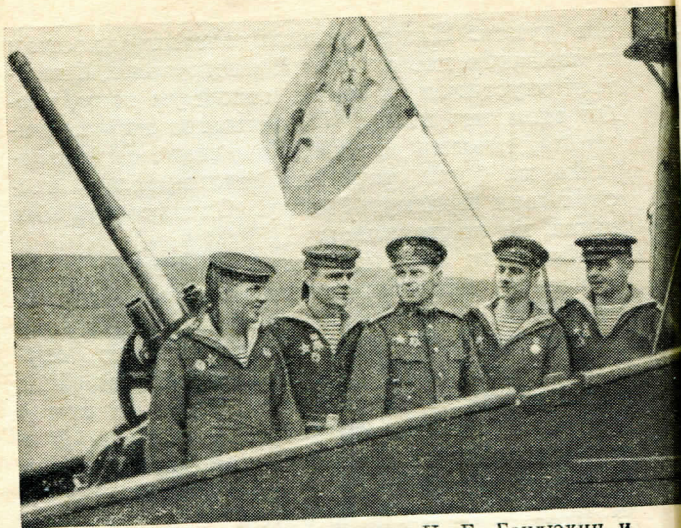
Инюткин заметно устал и продрог. Под его маску проникла морская вода, веки воспалились. Отдав кувалду товарищам и взяв у них стальной трос, он в восьмой раз опустился под воду, решив попробовать еще один вариант. Старшина заметил на конце шины небольшое отверстие. За него-то он и хотел привязать стальной трос, другой конец которого прикрепить к привальному брусу, и подтянуть шину к брусу. Этот замысел вполне удался, опасность была устранена. Усталый, но довольный Инюткин поднялся на борт лодки. Командир пожал ему руку и объявил благодарность.

— Служу Советскому Союзу! — ответил старшина 1-й статьи.

Едва закончились ремонтные работы, появился фашистский самолет. «Щ-404» срочно погрузилась. После непродолжительного отдыха команды она взяла курс в заданный район.

В другом боевом походе, когда «Щ-404» находилась у вражеских берегов, вышел из строя вертикальный руль. Устранить неисправность вызвались старший рулевой матрос И. Е. Гондюхин — смелый моряк, отлично владевший специальностями рулевого-





Слева направо: старшие матросы И. Е. Гондюхин и К. В. Немчицкий, мичман А. П. Шевцов, старшины 1-й статьи С. Ф. Смирнов и В. Г. Инюткин

горизонтальщика, сигнальщика и комендора, боцман В. Ю. Юдин, командир отделения рулевых старшина 2-й статьи С. С. Суворов, командир отделения трюмных старшина 1-й статьи В. Г. Инюткин.

Первым за борт опустился Гондюхин. Погода не благоприятствовала работе. Море с вечера разбушевалось. Громадные свинцово-серые волны обрушивались на лодку, обдавая подводников колючими брызгами.

При детальном обследовании выяснилось, что в одном из соединений привода руля выпал соединительный болт. Поставить его на место один человек не мог. На помощь Гон-

дюхину пришел Инюткин. Найдя точку опоры, Гондюхин стал приподнимать тягу привода, чтобы Инюткин мог вставить болт в соединительные гнезда. Но при сильной качке это было не так-то просто сделать. После нескольких безуспешных попыток соединительный болт удалось поставить на место. «Щ-404» продолжила боевой поход. Экипаж лодки сердечно поздравил героев дня Гондюхина и Инюткина, проработавших в ледяной воде девять часов.

Гондюхину не удалось встретить День Победы. В последний свой поход он ушел на гвардейской Краснознаменной подводной лодке «Щ-402», заменив выбывшего матроса. Героическая лодка не вернулась с моря. Именем отважного рулевого названа одна из улиц Полярного. Иван Гондюхин навечно внесен в списки соединения подводных лодок Краснознаменного Северного флота.

20 сентября 1943 года вахтенный командир «Щ-404» обнаружил два вражеских теплохода, шедших в охранении тральщика. Командир лодки решил атаковать больший из них четырьмя торпедами. Три торпеды попали в цель, а четвертая вышла из торпедного аппарата не полностью. Для лодки создавалась большая опасность, так как инерционные ударники невышедшей торпеды пришли в боевое положение. При близком взрыве глубинной бомбы торпеда могла detonировать, а при соприкосновении с вражескими минами сыграть роль миноулавливателя: за нее мог зацепиться минреп. Кроме того, при малейшем изменении дифферента



на корму торпеда могла сдвинуться назад и взорваться от толчка о крышку аппарата.

Чтобы избавиться от опасности, надо было вынуть из торпеды инерционные ударники. Для этого требовалось всплыть, но на поверхности лодку сторожили вражеские катера. Капитан-лейтенант Г. Ф. Макаренков для уменьшения опасности взрыва приказал боцману Юдину и старшему матросу Гондюхину удерживать глубину при дифференте один градус на нос. Юдин и Гондюхин успешно справились с этой задачей.

Только перед самым рассветом появилась возможность всплыть. Дул резкий, северо-западный ветер. Разоружить торпеду вызвался старший матрос Сергей Камышев.

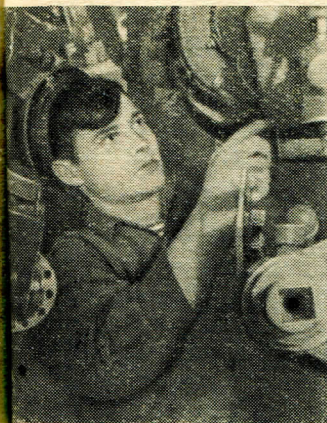
— Учитываете ли вы опасность, которой подвергаетесь? — спросил командир торпедиста.

Камышев понимал, что в случае неожиданного появления самолетов или кораблей противника лодке придется срочно погрузиться без него. От этой мысли стало грустно. Но ведь кому, как не ему, торпедисту, спасти товарищей от неминуемой гибели, подумал старший матрос.

— Товарищ командир, я все учитываю и готов выполнить свой долг до конца.

— Действуйте! — приказал командир.

Усилив наблюдение за морем, водой и воздухом, Макаренков остановил дизели. Камышев, вооружившись пушечным банныком, как щупом, начал с палубы определять положение торпеды. Набегавшая волна мешала ему. Но вскоре Камышев все же устано-



Старший матрос  
С. Т. Камышев

вил, что торпеда вышла из торпедного аппарата на две трети своей длины. Результаты обследования были доложены командиру минно-торпедной боевой части старшему лейтенанту С. Д. Смелянскому и командиру лодки.

— Спуститься в воду и начать разоружение торпеды! — последовал приказ.

Надев легководолазный костюм и обвязавшись тросом, Камышев опустил под воду и приступил

к разоружению. Он понимал, что малейший толчок или перекося может вызвать огромной силы взрыв, и поэтому работал с величайшей осторожностью. Испытывая сильный озноб от ледяной воды, Камышев постепенно выворачивал соединительные винты. Каждая минута казалась ему вечностью. Наконец инерционные ударники один за другим были извлечены, и торпеда обезврежена. Замерзший и усталый Камышев поднялся на палубу.

— Камышев, ты настоящий торпедный бог! — приветствовали его подводники и, не теряя ни минуты, принялись оттирать героя спиртом и отпаивать горячим чаем.



Когда 21 сентября 1943 года подводная лодка «Щ-404» возвратилась в базу, прямо на пирсе командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головкин вручил старшему матросу С. Т. Камышеву высокую правительственную награду — орден Красного Знамени.

### ГЕРОИЧЕСКИЙ ЭКИПАЖ

По мере того как усиливались удары советских подводников по вражеским транспортным кораблям, фашистское командование стало усиливать охранение конвоев. Нередко 3—5 транспортов сопровождали до 30 кораблей охранения. Но это не останавливало подводников-североморцев: они продолжали топить вражеские суда.

17 мая 1944 года Екатерининскую гавань покинула подводная лодка «С-15». Привычными курсами она шла вдоль берегов Кольского залива в Баренцево море, к норвежскому побережью. Перед выходом в море экипаж лодки встретился со своими боевыми друзьями с «С-14» и «С-103», только что возвратившимися из боевых походов. Организовал эту встречу парторг «С-15» В. Е. Смирнов. Пришедшие с моря рассказывали об особенностях похода, о встречах с врагом. Внимательно слушали боевых друзей акустик М. Л. Рогозин, трюмный машинист старшина 1-й статьи Г. И. Лукьянов и другие матросы и старшины.

Командовал «С-15» капитан-лейтенант Г. К. Васильев (ныне вице-адмирал). Это был его первый самостоятельный поход. До него Васильев служил помощником командира

на «С-54», совершившей переход из Владивостока в Полярный. Уже тогда капитан-лейтенант проявил себя волевым и инициативным командиром. «С-54» погибла. Васильев тяжело переживал потерю боевых друзей и шел в поход с одной мыслью: отомстить за них фашистам. Это желание разделял весь экипаж «С-15», особенно те, кто служили раньше на лодках, не возвратившихся с моря.

Когда «С-15» уже находилась на позиции у норвежского побережья, командование бригады подводных лодок сообщило Васильеву, что, по данным авиаразведки, в районе Сюльте-фьорда в ближайшее время должен проходить вражеский конвой из 5 транспортов и 24 кораблей охранения. Капитан-лейтенант немедленно повел лодку в указанный район. Туда же направилась подводная лодка «М-201».

У Сюльте-фьорда «С-15» малыми ходами на перископной глубине лавировала между береговой чертой и минным заграждением, как раз вблизи маршрута, по которому должен был пройти конвой.

Рано утром 25 мая акустик доложил:

— Слева по носу шум винтов транспортов!

— Продолжать тщательное прослушивание! — приказал командир.

Командир прильнул к окуляру перископа. Яркое-оранжевое солнце выглянуло сквозь слоисто-кучевые облака. Горизонт, освещаемый солнцем, хорошо просматривался. Повсюду была видна безграничная водная гладь. И только вдалеке, слева по курсу,



виднелись дымы и тонкие мачты появившихся транспортов.

Через некоторое время, когда дистанция между конвоем и лодкой сократилась, командир увидел четыре вражеских транспорта и более двух десятков кораблей охранения. Быстро оценив обстановку, он решил пропустить конвой и атаковать последний транспорт под углом встречи 120 градусов. Это решение было продиктовано тем, что охранение противника стремилось прикрыть транспорты с носовых курсовых углов, наиболее вероятных для атак подводных лодок. Следовательно, стрельба торпедами с кормовых курсовых углов давала больше шансов на успех.

При подходе лодки к точке залпа раздалась команда:

— Носовые торпедные аппараты товсь!

Вслед затем по команде «Пли!» из носовых торпедных аппаратов с интервалами в несколько секунд вышли четыре торпеды. На лодке стояла полнейшая тишина. Слышно было только легкое гудение электродвигателей. Но вот раздалось три раскатистых взрыва. Фашистский транспорт «Сюльвикен» не дошел до порта назначения.

— Наша взяла! — воскликнули несколько человек.

— Два попадания — это больше чем достаточно для потопления транспорта, — сказал командир. — По всем данным, он должен пойти на дно.

Сразу же после выхода последней торпеды «С-15» легла на контркурс для отрыва от

конвоя. Спустя некоторое время командир, поняв, что противник не преследует лодку, решил всплыть на перископную глубину и уточнить результаты залпа. Не успел он закончить этот маневр, как лодка перестала слушаться рулей и всплыла под рубку на глазах у вражеских сторожевых катеров.

Всплытие произошло потому, что во время атаки перегорел предохранитель, через который шло питание на электромотор управления носовыми горизонтальными рулями. Стремясь облегчить работу рулевого-горизонтальщика, перешедшего на управление рулями вручную, электрик во время всплытия лодки решил заменить перегоревший предохранитель исправным, но в спешке допустил оплошность. Вместо перегоревшего предохранителя он вынул исправный из другой сети, — питающей электромотор управления кормовыми горизонтальными рулями, положенными на всплытие.

Сторожевой корабль уже описывал циркуляцию, намереваясь таранить лодку. За его кормой пенился змеевидный след. Несколько в стороне от него на лодку двигался второй сторожевой корабль. Васильев приказал принять дополнительный балласт в цистерну быстрого погружения и частично в уравнительную цистерну<sup>1</sup>. «С-15» быстро пошла

<sup>1</sup> Цистерна быстрого погружения служит для срочного погружения подводной лодки. Уравнительная цистерна предназначена для уравнивания мелких колебаний в весе подводной лодки и используется для погашения остаточной плавуности лодки при погружении и дифферентовке.





Капитан-лейтенант  
Г. К. Васильев

на глубину. Вскоре на нее посыпались глубинные бомбы. Подводники насчитали 15 взрывов, некоторые из них рядом. Лодку сильно встряхнуло, она потеряла управление и упала на грунт на глубине 103 метра.

Повреждения были значительные. Вышли из строя некоторые электронавигационные и почти все контрольные приборы, в том числе и следившие за работой дизелей, лопнула станина электродвигателя помпы охлаждения левого дизеля, пропускал воду фланец машинного кингстона левого борта, не работали подъемные устройства зенитного перископа, разбилось 26 аккумуляторных баков, во многих местах отлетела пробковая изоляция. Место «С-15» более или менее точно было известно противнику, и он продолжал сбрасывать глубинные бомбы.

Оценив обстановку, капитан-лейтенант Васильев поставил перед личным составом задачу — в предельно возможное короткое время восстановить вышедшие из строя механизмы. Командир при этом выразил уверенность, что лодка скоро получит возможность оторваться от преследователей.

Не теряя времени, подводники приступили

к работе. Вот когда сказались хорошие знания каждым из них вверенной ему боевой техники, полученные во время частых тренировок и аварийных учений, при штудировании наставлений и инструкций. Помогли и советы бывалых подводников.

Через некоторое время под руководством командира штурманской боевой части Е. С. Мараева был исправлен гирокомпас. Его нормальной работе мешало усилившееся бомбометание. Дело в том, что по мере исправления того или другого механизма шум от его работы улавливался гидроакустическими приборами вражеских кораблей, и они получали возможность уточнить место «С-15». 114 глубинных бомб было сброшено на лодку. Восемь часов напряженного труда в условиях смертельной опасности ушло на то, чтобы устранить основные повреждения. Наконец раздалась долгожданная команда:

— По местам стоять к всплытию!

На глубине 80 метров лодка форсировала минное поле врага и оторвалась от преследователей. Устраняя повреждения, моряки не раз вспоминали добрым словом наших судостроителей, создавших такие прочные подводные корабли, которые могли длительное время находиться на больших глубинах и выдерживать интенсивное бомбометание. Находясь еще в море, офицеры, старшины и матросы обратились к командиру «С-15» с просьбой послать, возвратившись в Полярный, благодарственное письмо рабочим судостроительного завода, на котором была построена лодка.



Но испытания экипажа «С-15» в этом боевом походе еще не окончились. После благополучного прохода под минным полем было решено, если позволит обстановка, всплыть для зарядки аккумуляторной батареи. Противник вокруг отсутствовал, и лодка всплыла в позиционное положение. По приказу командира мотористы пустили дизель на продувание главного балласта в компрессорном режиме. В этом случае электродвигатель вращает дизель, и последний работает, как компрессор: сжимает воздух, который направляется в цистерны главного балласта. Не прошло и десяти секунд после пуска дизеля, как из второго отсека доложили о возникшем там пожаре.

«Еще чего не хватало», — подумал Васильев и сразу скомандовал:

— Аварийная тревога! Использовать все необходимые средства для тушения пожара! Прекратить продувание главного балласта!

Вскоре выяснилось, что пожар возник из-за короткого замыкания, причиной которого явились многочисленные повреждения аккумуляторных баков от взрывов глубинных бомб. Горели верхние крышки аккумуляторов. Личный состав отсека не растерялся.

— Быстро подготовиться к вскрытию настила аккумуляторной ямы! Приготовить асбестовые маты, дистиллированную воду, брезенты! — приказал командир отсека.

Старшина 2-й статьи К. Ф. Надежин, матросы Б. А. Торгашев и С. П. Хименко начали быстро разбирать офицерские койки,

отвинчивать стол, стулья, снимать с настила линолеум. А отсек наполнялся удушливым дымом. Из аккумуляторной ямы вырвались языки пламени.

— Надеть всем индивидуально-спасательные приборы! — приказал командир электромеханической боевой части В. С. Тихонов.

Матросы работали споро. У многих появились ожоги, на руках — ссадины. С лица ручьем катился пот. Когда настил был вскрыт, в дело пошли маты, дистиллированная вода, брезенты. Пожар был ликвидирован. В трюм проник комсорг матрос В. В. Боднар и устранил неисправность помпы охлаждения. Отлично действовали также трюмные машинисты А. Г. Стребыкин, В. Е. Михотин, торпедист А. К. Грибов и другие подводники.

После ликвидации пожара цистерны главного балласта были продуты отработанными газами. В надводном положении «С-15» направилась в район зарядки аккумуляторной батареи. Так как приборы, контролирующие дизели, исправить своими силами не представлялось возможным, мотористам старшине 2-й статьи В. Е. Смирнову, старшему матросу Л. П. Грознову и другим пришлось определять режим работы дизелей на слух и на ощупь.

Зарядив аккумуляторы, лодка взяла курс к родным берегам. Боевая задача была выполнена. Впервые в практике Северного флота удалось осуществить тактическое взаимодействие подводных лодок с разведывательной авиацией. Экипаж «С-15» в сложной



обстановке вел себя героически. Как выяснилось в базе, «М-201» потопила сторожевой корабль противника.

## ОДНИМ ЗАЛПОМ — ДВА ТРАЛЬЩИКА

Майским днем 1944 года подводная лодка «С-103», которой командовал капитан 3 ранга Н. П. Нечаев, вышла в море. На лодке находился начальник политотдела бригады подводных лодок капитан 2 ранга Ф. И. Чернышев (ныне контр-адмирал запаса). Облака золотистых тонов, почти не ослаблявшие яркости солнечных лучей, покрывали значительную часть небосвода. Поверхность моря переливалась бликами различных тонов. Вокруг царила тишина, но она была обманчива: каждую минуту могли появиться фашистские самолеты и корабли.

Как только «С-103» вышла из Полярного, начальник политотдела бригады познакомил матросов, старшин и офицеров с боевой задачей и выразил уверенность, что она будет успешно выполнена.

— Товарищ капитан второго ранга, — обратился к начальнику политотдела командир отделения трюмных старшина 2-й статьи М. А. Хлевовай, — мы хорошо знаем о боевых делах североморцев, а как воюют балтийцы?

— Балтийцы, как и североморцы, зимой и весной сорок четвертого года потопили немало вражеских кораблей и транспортов.

Дело идет к тому, что наши Вооруженные Силы скоро разгромят фашистов.

Ответил Чернышев и на многие другие вопросы. Проинструктированные им агитаторы систематически проводили беседы со свободными от вахты матросами и старшинами. Так, лейтенант И. Л. Пархомюк рассказал об ответственности фашистской Германии за совершенные злодеяния, а агитатор М. Н. Осьминкин организовал собеседование по произведениям Маяковского. Кстати, на лодке благодаря стараниям парторга мичмана Н. А. Богачевского имелась небольшая библиотека. Наибольшей популярностью у моряков пользовался роман А. С. Новикова-Прибоя «Капитан первого ранга».

«С-103» шла в подводном положении. Матросы и старшины готовились к встрече с врагом. Вахтенный командир в центральном посту внимательно следил за приборами и время от времени заслушивал доклады вахтенных о состоянии механизмов. Четко исполняли команды электрики М. И. Казаков и А. И. Козлов. Склонившись над штурманским столиком, вел прокладку штурман лейтенант А. А. Мицкевич. Плотно прижимая наушники, внимательно прослушивал море акустик Н. С. Березовский.

Наступило утро 29 мая. Обязанности вахтенного командира принял лейтенант А. А. Мицкевич, волевой, хорошо знающий свое дело подводник. Через некоторое время он поднял перископ и увидел хорошо знакомый мыс Нордкап с характерным на его



восточном склоне утесом Хорнет, напоминающим нос носорога.

— Лево руля, курс двадцать градусов! — приказал Мицкевич.

— Есть, лево руля, курс двадцать градусов! — ответил рулевой матрос А. А. Москалев.

Около 11 часов, когда лодка находилась у Лаксе-фьорда, раздался звонкий голос акустика Н. С. Березовского:

— Слева шум винтов кораблей!

«Наконец-то», — подумал Мицкевич и подал команды:

— Боцман, всплывай под перископ! Приготовиться к торпедной атаке!

В перископ были видны едва различимые вдаль три вражеских тральщика, шедшие строем уступа.

«Не означает ли пребывание здесь тральщиков, что из Порсангер-фьорда должен выйти вражеский конвой?» — мелькнула мысль у капитана 3 ранга Нечаева. Однако, убедившись, что это не так, он принял решение атаковать тральщики четырехторпедным залпом.

Командир повел лодку к точке залпа со стороны солнца. В таком случае, ослепляемые солнечными лучами, наблюдатели вражеских кораблей не могли своевременно обнаружить перископ. Еще раз уточняются курсовой угол и скорость тральщиков. Наконец цель входит в окуляр перископа.

— Носовые аппараты товсь!

До залпа остаются считанные секунды. Командир отделения торпедистов В. Яков-

лев плавно открывает воздушный клапан и готовится нажать пусковой рычаг.

— Пли! — И торпеды одна за другой устремляются к цели.

Вскоре один за другим раздаются два взрыва. Улыбки озаряют лица подводников.

Нечаев уводит «С-103» в сторону, а затем поднимает перископ. Там, где находились тральщики, стоит плотный черный столб дыма. В сторону моря стремительно уходит из Лаксе-фьорда один тральщик.

— Выходит, одним залпом потопили два тральщика из трех. Неплохо, — заметил командир, поздравляя экипаж с победой.

«С-103» взяла курс к родным берегам. Настроение у всех было приподнятое. Командир лодки объявил всему личному составу корабля благодарность. Особо он отметил отличные действия командира штурманской боевой части лейтенанта А. А. Мицкевича, командира электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенанта А. М. Сухачева, боцмана А. А. Лебедева, рулевого старшего матроса И. Е. Мирошниченко, моториста матроса А. Л. Брычева, старшины группы радистов М. Н. Осьминкина.

В Полярном за успешное выполнение боевого задания многие подводники из экипажа «С-103» были награждены орденами и медалями.

### «С-103» УМНОЖАЕТ УСПЕХИ

16 августа 1944 года командир «С-103» капитан 3 ранга Н. П. Нечаев получил приказание выйти в район острова Вардё для



действий на коммуникациях противника. На следующее утро лодка в сопровождении двух катеров-охотников вышла в Кольский залив. Над нею небольшой стайкой кружились чайки. Когда «С-103» вышла в Баренцево море, катера вернулись в Полярный.

— Слева сорок фашистский самолет! — доложил сигнальщик.

— Все вниз! Срочное погружение! — последовали команды Нечаева.

Лодка ушла на глубину сорок метров; сброшенные гитлеровцами бомбы уже были для нее не опасны.

Лодка продолжала свой путь на запад. К назначенному времени она подошла к острову Вардё.

— Товарищ командир, а что собой представляет остров Вардё? — спросили у Нечаева находившиеся в центральном отсеке подводники.

— Это сравнительно небольшой остров. От материка его отделяет пролив Буссесунн. В южной части Вардё расположены город и порт. Это самый большой населенный пункт на северном побережье Норвегии.

В одном из отсеков коммунист матрос А. Л. Брычев читал свободным от вахты подводникам статью из «Красной звезды» «Советская авиация в боях за Родину» и по ходу чтения делал свои комментарии.

— Отошло то время, — говорил агитатор, — когда фашисты, пользуясь тем, что у нас не хватало самолетов, вызываяще вели себя в воздухе. Наша авиация теперь выросла численно и качественно. А у нас на Се-

верном флоте летчики мастерски взаимодействуют с подводниками, что позволяет усилить удары по фашистским кораблям.

23 августа лодка находилась вблизи мыса Маккау. Вахтенный командир лейтенант И. Л. Пархомюк обнаружил в перископ вражеский танкер водоизмещением три тысячи тонн. Тотчас же прозвучал сигнал боевой тревоги. Данные о противнике были доложены командиру. Лейтенант Мицкевич отметил на карте пеленг на танкер. Еще раз были уточнены курсовой угол и скорость движения цели.

Спустя некоторое время Мицкевич доложил Нечаеву:

— Товарищ командир, мы пришли в точку поворота на боевой курс.

— Право руля, курс тридцать градусов!

— Есть, право руля курс тридцать градусов! — повторил команду боцман А. А. Лебедев.

На короткое время командир лодки поднимает перископ. Танкер виден более отчетливо. Сидит в воде он гораздо ниже ватерлинии. Фашистское командование, пренебрегая правилами судоходства, стремится доставить своим самолетам больше горючего.

Мицкевич стоит рядом с командиром лодки и внимательно следит за стрелкой секундомера.

— Время. Мы в точке залпа! — докладывает он.

Быстро прильнув к окуляру перископа, Нечаев видит цель и дает команду выпустить торпеды.



На этот раз «С-103» стреляла недавно поступившими на вооружение бесследными электрическими торпедами, двигатели которых работают от аккумуляторных батарей. Такие торпеды не оставляют следа на поверхности воды. (В 1944 году четыре североморские подводные лодки типа «С» выпустили четырнадцать электроторпед.) Вскоре раздалось два мощных взрыва. Совершив послезалповое маневрирование, капитан 3 ранга Нечаев в приподнятый перископ увидел, как танкер, объятый дымом и пламенем, с большим креном на левый борт погружался в воду. Рядом с судном пылал разлившийся бензин. Обезумевшие от страха фашисты кидались за борт. Находящийся поблизости сторожевой катер подбирал их.

Через час «С-103» всплыла. Северо-восточный ветер с каждым часом крепчал. Недавно еще спокойное море покрылось бегущими одна за другой волнами, увенчанными большими белыми гребнями. С каждой минутой они становились размашистее и круче, все сильнее обрушивались на лодку. Вскоре сила ветра достигла 9—10 баллов. Крен лодки временами достигал 25—30 градусов.

Утром 28 августа, когда «С-103» находилась в 30 милях от берега, была получена от командования радиограмма, в которой сообщалось, что вдоль вражеского берега в западном направлении движется конвой противника. Сделав предварительные расчеты, командир решил идти наперерез противнику в надводном положении максимальной

скоростью хода. Не доходя 10 миль до берега, командир приказал погрузиться на перископную глубину, чтобы форсировать на глубине минное поле и скрытно подойти к вероятному пути движения вражеского конвоя. Решение это было рискованным. Никогда раньше «С-103» на такой большой глубине минные поля не форсировала. Вероятность столкновения с минами была большой. Но иного выхода не было.

Вскоре, после того как лодка погрузилась, акустик Березовский доложил:

— Справа по носу шум винтов двух транспортов, двух сторожевых кораблей и двух катеров!

— Усилить наблюдение! — приказал Нечаев.

Сближаясь в подводном положении с обнаруженным конвоем, командир подводной лодки начал маневрировать для выхода в торпедную атаку. В это время лейтенант Пархомюк, находящийся в первом отсеке, по переговорной трубе доложил:

— По левому борту слышен скрежет минрепа!

Вскоре зловеющий скрежет был услышан многими подводниками. На лодке воцарилась полная тишина. На лице многих выступил холодный пот. Взоры подводников устремлены на командира.

— Лево на борт! Внимательно слушать забортные шумы! Приготовить аварийные средства! — уверенно командует он.

Умелое маневрирование позволило лодке миновать опасность. Несмотря на сложную



обстановку, капитан 3 ранга продолжал настойчиво сближаться с целью. Когда дистанция до противника уменьшилась до необходимых размеров, «С-103» легла на боевой курс и четырехторпедным залпом атаковала транспорт и сторожевой корабль. Залп оказался снайперским. Оба фашистских судна отправились на дно. На сторожевом корабле, по-видимому, находился большой запас глубинных бомб. После попадания в него торпеды взрыв был до того сильный, что на лодке разбились многие плафоны и электрические лампочки. В поднятый через некоторое время перископ отчетливо было видно, как корабли охранения подбирали плававших в море людей.

### ПОДВЕДЕМ ИТОГИ

7 октября 1944 года войска Советской Армии совместно с частями морской пехоты и кораблями Северного флота перешли в решительное наступление в Заполярье. 15 октября они освободили Печенгу, 25 октября овладели городом и портом Киркенес. К 1 ноября Печенгская область была полностью освобождена от немецко-фашистских захватчиков.

Заметный вклад в общее дело победы над врагом на заключительном этапе войны внесли авиация, надводные корабли и подводные лодки Северного флота. В период борьбы за освобождение Печенгской области они потопили 18 вражеских кораблей и судов, в том числе 8 транспортов и танкеров, 2 миноносца и 3 сторожевых корабля.

В 1945 году Великая Отечественная война победоносно закончилась. Советский Союз наголову разгромил фашистскую Германию и империалистическую Японию. Во всех уголках земного шара широкие массы трудящихся, все прогрессивные люди радовались беспримерной победе советского народа. Источниками победы Советского Союза в Великой Отечественной войне явились передовой социалистический советский общественный и государственный строй, первоклассные Советские Вооруженные Силы, мудрое руководство Коммунистической партии.

В победоносный исход Великой Отечественной войны внес свой достойный вклад и Северный флот. Он с честью выполнил возложенные на него задачи. Только в 1943 году североморцы потопили 180 вражеских транспортов и кораблей и повредили 43 судна и боевых корабля. Соединения и части флота, действовавшие на сухопутном фронте, истребили десятки тысяч фашистских солдат и офицеров.

Одной из ударных сил Северного флота являлись подводные лодки. Отважно действовали в море их экипажи, днем и ночью они топили вражеские корабли, уничтожали оружие, боевую технику и живую силу противника, успешно выполняли и другие задания командования.

Следуя славным боевым традициям своих отцов и старших братьев—участников гражданской войны, подводники-североморцы решительно били врага везде, где только его



встречали. Их не останавливали ни минные, ни сетевые заграждения, ни артиллерийский огонь, ни другие препятствия. С каждой неделей, каждым месяцем Великой Отечественной войны североморские подводники наращивали удары по врагу. В 1942 году они потопили 45 транспортов, 7 сторожевых кораблей, минный заградитель, 3 тральщика, 3 сторожевых катера-мотобота и, кроме того, повредили 4 транспорта и миноносец. В 1943 году подводники Северного флота уничтожили 49 вражеских транспортов (общим водоизмещением около 160 тонн), эскадренный миноносец, 7 тральщиков, 6 сторожевых кораблей, подводную лодку, минный заградитель, 2 траулера—охотника за подводными лодками, 4 сторожевых мотобота и моторное судно ледокольного типа. В том же году они повредили 6 транспортов, тральщик и сторожевой мотобот. Всего в 1941—1945 годах североморские подводники совершили 272 боевых похода и провели 260 атак, потопив 244 вражеских судна и корабля.

Многочисленные подвиги, совершенные бесстрашными подводниками-североморцами, вписаны золотыми буквами в летопись Великой Отечественной войны.

Известно, что достижение боевого успеха зависит прежде всего от боевого мастерства. Прославленные подводники Северного флота И. А. Колышкин, Г. И. Щедрин, И. Ф. Кучеренко, В. Н. Котельников, Н. И. Морозов и многие другие были отличными мастерами своего дела. Они неизменно проявляли

в бою разумную инициативу, находчивость, когда требовала обстановка, шли на осмысленный риск. Как и у всех воинов, у подводников-североморцев было высоко развито чувство товарищества и взаимовыручки. В трудные минуты они, не считаясь с опасностью, шли на выручку товарищам, попавшим в беду.

За успешное выполнение боевых заданий командования, за героизм и отвагу, проявленные в боях с врагами социалистической Родины, 12 подводных лодок Северного флота награждены орденом Красного Знамени, 8 экипажей стали гвардейскими, 4 из них — Краснознаменными и гвардейскими. Семь подводников-североморцев — М. И. Гаджиев, И. А. Колышкин, И. Ф. Кучеренко, Н. А. Лукин, В. Г. Стариков, И. И. Фисанович, Г. И. Щедрин — были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

7 мая 1965 года Президиум Верховного Совета СССР за выдающиеся заслуги перед Родиной, массовый героизм, беззаветную стойкость, мужество и высокую боевую активность, проявленную североморцами в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-летия победы советского народа в Великой Отечественной войне наградил Северный флот орденом Красного Знамени.

Своими боевыми успехами подводники-североморцы обязаны Коммунистической партии, под руководством которой были созданы и оснащены самой современной боевой



техникой и оружием советские подводные силы.

В послевоенный период советский народ, строя коммунистическое общество, добился новых грандиозных успехов в области экономики и культуры. Советский Союз совместно с другими социалистическими странами ведет последовательную борьбу за дело мира, за безопасность народов. Состоявшийся в октябре 1961 года XXII съезд КПСС подчеркнул, что ленинский принцип мирного сосуществования был и остается генеральной линией нашей внешней политики. Но, отстаивая дело мира, советский народ не забывает об агрессивных происках империалистов, угрожающих безопасности стран социалистического лагеря. Благодаря огромным успехам нашей науки и техники после Великой Отечественной войны произошла настоящая революция в военном деле.

Как и в других видах Вооруженных Сил, много существенных перемен произошло и в Военно-Морском Флоте. Современные советские подводные корабли оснащены новейшим оружием, способным наносить сокрушительные удары по агрессору.

Зорко охраняют мирный, созидательный труд советских людей Советские Вооруженные Силы, в том числе и моряки Краснознаменного Северного флота. В любой момент они готовы по зову родной Коммунистической партии и Советского правительства встать на защиту социалистической Родины.

## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
В начале великой войны . . . . .	3
Первая победа . . . . .	8
Выход из критического положения . . . . .	11
Семь побед за два похода . . . . .	18
Находчивость и умение . . . . .	28
Артиллерийский поединок . . . . .	36
Сквозь сеть врага . . . . .	42
Встреча Нового года . . . . .	46
Дерзкий прорыв . . . . .	51
Осмысленный риск . . . . .	59
Во вражеском фьорде . . . . .	67
Конец «U-639» . . . . .	71
Подвиг тринадцати . . . . .	76
Боевое мастерство . . . . .	83
Героический экипаж . . . . .	90
Одним залпом — два тральщика . . . . .	98
«С-103» умножает успехи . . . . .	101
Подведем итоги . . . . .	106



*Олег Григорьевич Чемесов*  
В ГЛУБИНАХ БАРЕНЦЕВА МОРЯ  
М., Воениздат, 1965. 112 с.

Редактор *В. С. Лупач*  
Художник *А. Б. Жук*  
Технический редактор *Е. Н. Салпиова*  
Корректор *М. Г. Тихонова*

\* \* \*

Сдано в набор 1.6.65 г.  
Г-23288

Подписано к печати 3.8.65 г.  
Формат бумаги 70×90<sup>1</sup>/<sub>32</sub>—3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, печ. л.—4,095 усл. печ. л.—  
—3,901 уч.-изд. л.

Тираж 55 000 экз. ТП 1965 г. № 80  
Изд. № 2/5398 Зак. 928

Цена 12 коп.

\* \* \*

1-я типография  
Военного издательства  
Министерства обороны СССР  
Москва, К-6,  
проезд Скворцова-Степанова, дом 3



Цена 12 коп.

