

Подводные лодки, представляющие ныне основную ударную силу ВМФ, лишь 100 лет назад — в марте 1906 г. — признали в России самостоятельным классом кораблей и впервые свели в отдельный отряд. До того они значились номерными “миноносцами” и об организации их боевого использования особенно не задумывались.

один час на борту

Рудольф Рыжиков

“НАРОДОВОЛЬЦА”



Отшумели торжества, посвященные 60-летию Победы, но памятные события прошлого не отпускают — на душе неспокойно. Каждая экскурсия, которую приходится проводить по лодке-мемориалу, открытому в 1994 г., снова и снова вызывает волнующие воспоминания. Ведь наш “Народоволец” не просто интересный “живой” экспонат, рассказывающий об истории техники подводного плавания. Это одновременно памятник и всеобщему энтузиазму первых пятилеток, и всенародному подвигу в годы Великой Отечественной войны. Это память о конкретных боевых делах и героях, многих из которых мы — ветераны — знали, помним и будем помнить.

Встреча с очередной группой экскурсантов, как правило, далеких от жизни флота, начинается с одних и тех же вопросов: участвовала ли в войне эта лодка, почему именно она стоит на вросших в питерскую землю кильблоках? Попробую на страницах любимого “водоплавающих” журнала ответить на подобные вопросы — провести воображаемую экскурсию.

Итак, мы на борту “Народовольца” — первенца советского кораблестроения, старейшего корабля нашего подводного флота. Ему 75 лет. И ровесников ему нет хотя бы потому, что в годы войны погибли две из каждых трех подлодок, имевшихся на Балтике в строю на 22 июня 1941 г.

Несколько слов о его героической биографии. Первые же успехи индустриализации страны позволили поставить вопрос о постройке так необходимых Красному Флоту подводных лодок. В год десятилетия советской власти на Балтийском заводе в присутствии С. М. Кирова и К. Е. Ворошилова были одновременно заложены

три самые первые лодки. Это были однотипные корабли, спроектированные специально созданным Техбюро № 4 под руководством Бориса Михайловича Малинина: “Декабрист” (впоследствии “Д-1”), “Народоволец” (“Д-2”) и “Красногвардеец” (“Д-3”). Нашу лодку спустили на воду 19 мая 1929 г., а флаг на ней был торжественно поднят 6 сентября 1931 г.

Постройка лодок была исключительно сложным делом. Потребовалось в срочном порядке осваивать производство многих приборов, устройств и механизмов, новых материалов. Так, первую партию специально разработанной корпусной стали пришлось забраковать и заменять. Задержка с созданием отечественных дизелей привела к тому, что на первые две лодки приспособляли заказанные для тепловозов “МАНовские”, и т. д., и т. п. Но в целом, благодаря поистине героическим усилиям многих трудовых коллективов, первые же наши лодки получились на уровне современных им кораблей иностранных флотов.

Двум лодкам этой первой серии не повезло: “Декабрист” по невыясненной причине затонул в 1940 г. — в мирное время. Вероятно, произошло значительное превышение допустимой глубины погружения (по расчетам, 90 м). Именно значительное, поскольку, например, известно, что наш “Народоволец” без каких-либо деформаций прочного корпуса выдержал погружение до 120 м. “Д-3”, уже будучи гвардейской и награжденной за славные дела орденом Красного Знамени, погибла в июне 1942 г. во время очередного боевого похода...

Как всегда, состав поднывшей на “Д-2” группы довольно пестр, так что предугадать дальнейшие вопросы абсолютно невозможно. Кто-то из

дотошных молодых инженеров интересуется рабочим объемом цилиндров дизеля. Другого волнуют характеристики и толщина стали прочного корпуса. Обязательно будет учительница со стойкой беспокойных питомцев, которые не столько слушают меня, сколько норовят потрогать и даже покрутить что-либо из совершенно незнакомых механизмов, не говоря уже об оружии. Будут и бабушки со своими тоже далеко не спокойными внуками-дошколятами, вообще неспособными воспринять что-либо из моих рассказов...

Некоторых взрослых интересует история отечественного подводного судостроения, начатого в 1904 г. вводом в строй “Дельфина”, других — отличия дизель-электрических лодок от атомных. Глядя на “Народовольца” снаружи, все были удивлены его “огромными размерами”: ничего себе “лодка” длиной 77 м! А оказавшись внутри, те же экскурсанты буквально поражены теснотой во всех семи отсеках, забитых непонятными устройствами и приборами. Женщины сразу начинают интересоваться условиями жизни подводников: как можно спать на таких узеньких и коротеньких “кроватках” в обнимку с торпедами? Как целый месяц готовить еду на весь экипаж (53 человека) на таком крошечном камбузе? Да и вообще, как можно прожить месяц в такой тесноте и духоте?

Стараюсь по возможности доходчивее отвечать на самые невероятные вопросы и разъяснять, как лодка погружалась, как всплывала, при помощи чего управлялась и двигалась над водой и под водой. И надо признаться, делаю это не без удовольствия. Очень хочется, чтобы люди, побывавшие на борту старого “Народовольца”, прочувствовали сердцем, как трудна и опасна служба моряка-подводника. А ведь в

годы войны подводники Балтики воевали, действуя в сверхсложных условиях — на мелководье, прорываясь через густые минные “банки” и противолодочные сетевые заграждения. Противник делал все, чтобы не выпускать в Южную Балтику запертые в Кронштадте и в блокированном Ленинграде советские подводные лодки, чтобы они не могли топить его боевые корабли и транспорта, на которых перевозились войска и стратегические грузы. Но наши подводники все-таки прорывались.



Роман Владимирович Линденберг — командир “Народовольца” в годы войны

Однако о боевых делах корабля, по отсекам которого, непривычно сгибаясь при “нырках” в переборочные двери-люки, идут за мной экскурсанты, рассказ еще впереди.

Начинаем с кормы. В седьмом отсеке я показываю главные электродвигатели подводного хода и торпедные аппараты, рассказываю, каким образом через них иногда удавалось покинуть аварийную лодку и выйти на поверхность. В шестом отсеке говорю о движении над водой под дизелями, показываю, как ими заряжают аккумуляторы. В соседнем отсеке мы опускаемся в кормовую аккумуляторную “яму” и продолжаем знакомиться с историей “Народовольца”.

Прослужив на Балтике около трех лет, “Народовольец” вместе с “Декабристом” и “Красногвардейцем” перешел Беломорканалом на Север, где формировался молодой Северный флот. Сам “вождь всех времен и народов” побывал тогда на “Декабристе”.

“Народовольец” в 1939 г. вернулся в Ленинград и встал к стенке родного завода для ремонта и модернизации. Здесь его и застала война...

В морскую пехоту ушли 16 членов экипажа

во главе с комиссаром, и все как один полегли под Кингисеппом. Ремонт пришлось завершать голодной и холодной блокадной зимой. Весной 1942 г. лодка приступила к боевой подготовке — отработке погружения, всплытия, выхода в торпедную атаку и т. п. Пришлось отрабатывать эти действия на акватории... реки Невы. И все это под бомбами и снарядами. Совершив, таким образом, своеобразный подвиг, “Народовольец” получил тактический номер “Д-2” и к осени был готов к первому боевому походу.

Четвертый отсек. Это мозг корабля. Из Центрального поста расчет Главного командного пункта во главе с командиром корабля управлял подводной лодкой. Показываю, как действовали находящиеся здесь механизмы и приборы. Проявив внутрикорабельные сигналы, подающиеся звонком и ревуном, перевожу группу в соседний, третий отсек, где расположены кают-компания, крохотные каютки командира и комиссара, штурманская рубка с сидящим перед путевой картой манекеном штурмана и кухня-камбуз с манекеном кока. И, наконец, группа спускается в среднюю аккумуляторную яму.

Меня посещение этой ямы, где некогда размещались 120 элементов (“бачков”) аккумуляторной батареи, обеспечивающей ход в подводном положении, всегда особенно волнует. И вот почему. Здесь развернута экспозиция, рассказывающая о боевых делах балтийских подводников. С фотографий смотрят на нас лица героев. Некоторых из них мне посчастливилось знать лично. Вот, например, фотография С. П. Лисина, человека трудной, но славной судьбы. Участвовал в испанских событиях. В годы Великой Отечественной лодка “С-7”, которой он командовал, пустила на дно пять вражеских транспортов и погибла от вражеской торпеды. А Сергей Прокофьевич попал в плен: сброшенного с мостика взрывом выловили его финские моряки. Выдержал он и плен, и нашу “госпроверку”. Не спасовал, не пал духом. Многие поколения послевоенных подводников (в том числе и автор этих строк) учились у него — он преподавал нам тактику.

Перевожу взгляд на соседние фотоснимки: А. М. Матиясевич, Е. Я. Осипов, А. И. Маринеско... Взгляд всегда задерживается на портрете еще одного из моих учителей. Это Петр Дионисович Грищенко, знаменитый командир подводного минного заградителя “Л-3” (“Фрунзенец”), в свое время служивший и здесь, на “Народовольце”. Жаль — обо всем рассказать времени не хватит.

Продолжаю рассказ о четырех боевых походах “Народовольца”, экипаж которого всю войну возглавлял Роман Владимирович Линденберг. Уверен, что только немецкая фамилия, да еще арест в 1938 г. (хотя и со скорой реабилитацией) помешали ему получить Золотую Звезду героя. Командовал он кораблем грамотно, смело и расчетливо. Об этом мне довелось не только прочесть в документах, но и слышать от членов его экипажа, гордившихся своим командиром.

23 сентября 1942 г. лодка вышла в свой самый первый боевой поход и уже на следующие сутки угодила в противолодочную сеть. Командир “Д-2” дал самый полный ход вперед с одновременным аварийным продуванием балласта. Лодка всплыла, но от сети не избавилась. Осмотрелись, приступили к высвобождению корпуса и носовых горизонтальных рулей от сети и одновременно к ремонту поврежденного при падении на грунт вертикального руля. Две ночи (днем погружались, чтобы противник не обнаружил лодку) аварийная партия из 13 человек на волнении и при холодной осенней погоде рубила стальные тросы. Работой руководил капитан-лейтенант С. Н. Богорад (впоследствии командир одной из балтийских “Щук”, Герой Советского Союза). Освобожденная от сетей “Д-2” прорвалась в Южную Балтику, торпедировала у о. Борнхольм транспорт “Якобус Фрицен” водоизмещением 4090 т, а еще через пять дней атаковала конвой, в состав которого входили два железнодорожных паромы, перевозивших солдат вермахта. Один из этих паромов был серьезно поврежден торпедой; при этом, по данным противника, погибло более 600 солдат и офицеров. При возвращении лодка подверглась преследованию противолодочными кораблями; в течение четырех часов на нее было сброшено 48 глубинных бомб, но, несмотря ни на что, “Д-2” благополучно вернулась в Ленинград, где ее встречал сам главком ВМФ Николай Герасимович Кузнецов. А всего на боевом счету лодки — 12 торпедных атак, четыре вражеских транспорта...

Наконец, пройдя через узкий проход второго отсека между радио- и гидроакустической рубками, мы попадаем в самый большой отсек — первый — торпедный и жилой (на 21 койко-место). Шесть запасных торпед лежат на стеллажах, шесть — в носовых торпедных аппаратах.

Обращаю внимание слушателей на трудности выхода в атаку, связанные с маневрированием целей и их охранения. Конечно, обычный экскурсант не представляет себе, что во время войны транспорта и боевые корабли ходили

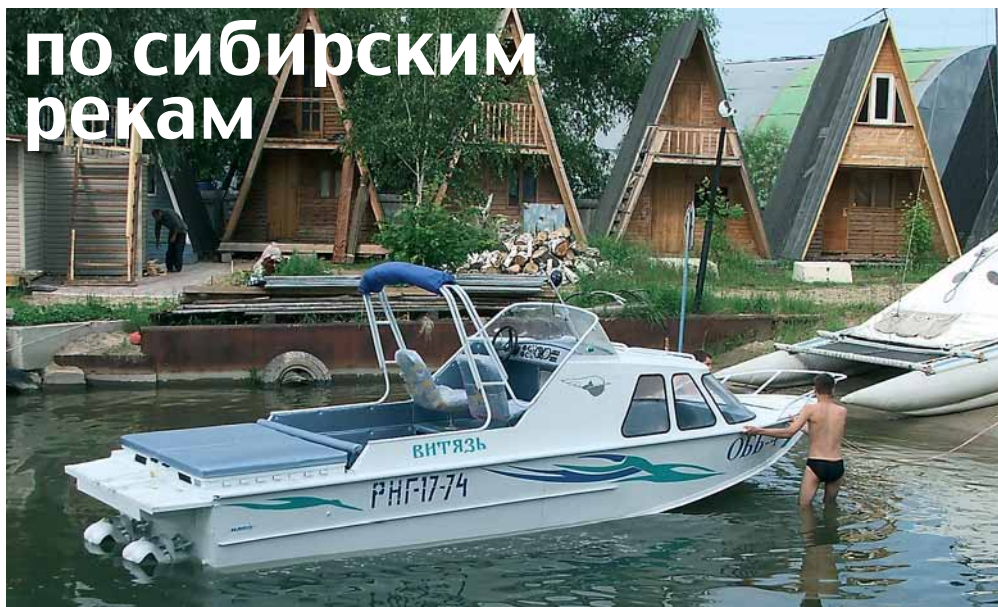


Схема общего расположения “Народовольца”

Основные тактико-технические данные лодки: водоизмещение надв. — 940 т; подв. — 1360 т; длина — 76,6 м, ширина — 6,4 м, осадка — 3,6 м; скорость надв. — 14,5 уз, подв. — 9,5 уз; автономность — 40 сут.; предельная глубина погружения — 90 м. Вооружение — восемь торпедных аппаратов, два орудия — калибром 100 и 45 мм.

На “Витязе”

по сибирским рекам



Спуск на воду катера “Витязь” на водной базе Школы юнг

не прямыми курсами, а противолодочным зигзагом — т. е. галсами, периодически изменяя свой курс. А на лодках не было тогда ни счетно-решающих приборов, ни торпедных автоматов стрельбы, не говоря уже о современных боевых информационных универсальных системах. Поэтому приходилось решать боевую задачу буквально “на коленке” с помощью таблиц, логарифмической линейки, штурманских инструментов и, конечно же, перископных и акустических пеленгов (направлений) на цель. А ведь надо было, находясь под водой, определить курс, скорость и дистанцию до надводной цели, “угадать”, когда и на какой галс она ляжет к моменту встречи с нею торпед, как лодка сможет прорвать охранение, сблизиться с целью и лечь на боевой курс. А после атаки надо еще уйти от преследования — осуществить “послезалповое маневрирование”.

Перейдя к носовой аккумуляторной яме, рассказываю о послевоенной судьбе “Народовольца”. Служба его продолжалась. На нем в ходе непрерывного двухмесячного лежания на грунте испытывались новые системы регенерации воздуха. Затем он служил учебно-тренировочной станцией: в течение тридцати лет экипажи новых лодок тренировались на нем в борьбе за живучесть — тушили “пожары”, заделывали “пробоины”.

Демонстрирую фотографии конструкторов и рабочих, 75 лет назад создавших подводный корабль “Народоволец”, а совсем недавно превративших его в мемориал. Напоминание, что из 68 балтийских подводных лодок, которые вступили в войну, погибли 47. Вечный покой и слава их героическим экипажам!

Уверен, что после нашей воображаемой экскурсии даже самые далекие от флотских дел читатели будут иначе представлять себе значение этой цифры 47, по-другому оценивать и подвиги подводников в годы войны, и трудную службу моряков наших дней.

А тем временем 75-летний “Народоволец” и сегодня продолжает свою незаметную, но важную службу. Он по-прежнему в строю. На сегодня его посетило уже больше 200 тыс. человек.

Предлагаемая вниманию читателей статья написана капитаном 1 ранга в отставке, в недавнем прошлом — командиром подводного корабля, ныне — экскурсоводом мемориала.



Как уже сообщалось в “Кия” № 197, из Новосибирска на запад отправился катер “Витязь” типа “Обь-4”. Этот 6000-километровый (по плану) испытательный переход до Волгограда с преодолением Уральских гор по суше был одновременно первым этапом межрегионального всесибирского проекта в честь 60-летия Победы. Наш корреспондент Владимир Бухарин побывал на недавнем заводском совещании, на котором подводились итоги плавания, и взял несколько интервью.

Вначале он обратился к организатору перехода, начальнику Новосибирской школы юнг и капитану “Витязя” **Анатолию Николаевичу Дмитриеву**:

— Какие задачи планировали вы решить в ходе этого похода?

— Целью было не только проверить катер в тяжелых условиях дальнего двухмесячного похода, но и показать его — продемонстрировать технические возможности “Витязя” потенциальным покупателям. За время следования по Оби, Иртышу, Тоболу и Туре наш экипаж посетил в общей сложности 25 городов и прибрежных сел. Нас всюду встречали очень радушно. Особенно теплый прием был оказан в селе Парабель Томской области, Ханты-Мансийске и поселке Сибирский Ханты-Мансийского автономного округа. Мы в торжественной обстановке передавали ветеранам Великой Отечественной войны подарки от новосибирских школьников. Нам вручались капсулы с землей, на которой установлены памятники воинам-сибирякам. Местная пресса, телевидение и радио освещали нашу юбилейную акцию.

В местах швартовки обычно собиралось

много народа. Со всех сторон сыпались вопросы: “Откуда и куда идете?”. И, конечно, люди интересовались самим катером: “Какие двигатели, какая скорость, какое топливо используете?” Мы старались удовлетворить любопытство — рассказывали о катере, раздавали проспекты и пресс-релизы, показывали каюту и моторный отсек. “Витязь” нравился рациональностью компоновки. С одобрением были отмечены два дизельных двигателя с водометами за транцем. Особенно запомнился нам один пожилой зритель, видимо, рыбак-таежник. Он придирчиво осмотрел, буквально ощупал судно и сказал: “Это лодка — для нас. Два мотора и водометы — это надежность. Да и с бензином здесь — хана, а вот с дизельным топливом полетче, его можно без хлопот приобрести на любой “бешэшке” (бункербаза — Прим. авт.)”.

— Каковы ваши основные впечатления от “Витязя”, пожелания по улучшению катера?

— Катер достаточно комфортабелен и действительно надежен. На нем свободно размещались семь-восемь человек. На просторах Оби мы выдержали неожиданно налетевший шторм, при котором встречались нам и пятибалльные волны. “Витязь” прекрасно держит курс, обладает хорошей маневренностью — радиус циркуляции равен примерно трем длинам корпуса, но при работе водометов “враздрай” он легко разворачивается на месте. Расход топлива оказался даже на 2,5 л/ч меньше, чем указано в паспорте. Как всегда бывает в длительных плаваниях новых судов, выявились и некоторые недоработки. Часть из них экипаж устранил своими силами, а на