



Е. Щекотов

**ОХОТНИКИ
ЗА ПОДВОДНЫМИ
ЛОДКАМИ**

Е. Шкотов

О
ХОТНИКИ
ЗА ПОДВОДНЫМИ
ЛОДКАМИ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА • 1960

Автор книги Е. Щекотов — капитан 1 ранга — не впервые выступает в печати о военно-морском флоте.

В своем новом произведении он рассказывает о борьбе с подводными лодками.

Подводные корабли за короткий исторический срок стали ведущим родом военно-морских сил. В результате бурного развития науки и техники их возможности колоссально возросли. Уже сейчас атомные подводные лодки способны плавать по всем морям и океанам, неделями не появляясь на поверхность. Они обладают большой скоростью. На лодках появилось ракетное и атомное оружие.

Усиление мощи подводных лодок резко повысило значение сил, способных вести с ними борьбу — кораблей, самолетов, вертолетов.

В книге рассказывается об истории развития и современном состоянии противолодочных сил, приводятся еще неизвестные читателю факты о героической борьбе советских моряков с вражескими подводными лодками в годы Великой Отечественной войны, помещен ряд фотографий моряков — участников этой борьбы. Многие из них, бывшие командиры катеров, кораблей, летчики, ныне стали адмиралами, генералами, занимают в Военно-Морском Флоте ответственные посты.



ИЗ ИСТОРИИ

Грозный противник

На рассвете 22 сентября 1914 года три английских броненосных крейсера «Абукир», «Кресси» и «Хог», несшие дозор в южной части Северного моря, следовали в строю фронта, имея скорость 10 узлов¹.

Бушевавший накануне шторм оставил после себя сильную зыбь. Небо было по-осеннему хмурым и неприветливым. Свинцового цвета волны, зарождаясь где-то далеко за горизонтом, с глухим шумом проносились мимо кораблей. Море, и без того неласковое, казалось в этот день еще более угрюмым.

Крейсера шли с интервалом 20 кабельтовых². Развернув стволы пушек в сторону вероятного появления немецких кораблей, стальные громады продвигались вперед, готовые в любой момент обрушиться на врага огнем своих орудий.

При сильном вооружении и хорошей броневой защите крейсера могли свободно вступить в бой с любым крупным кораблем противника, осмелившимся войти в воды, контролируемые английским флотом.

Шел второй месяц первой мировой войны. На полях сражений воюющие стороны — Англия, Франция и царская Россия с одной стороны, Германия, Австро-Венгрия и Турция с другой — решали ожесточенный спор монополий: кому какими рынками и колониями владеть.

С первых дней войны начались боевые действия на море. Противники, особенно Англия и ее союзники, обладали мощным военно-морским флотом. Но, как и раньше, основной

¹ Узел — одновременно мера длины и скорости. Идти со скоростью 10 узлов — то же самое, что идти со скоростью 10 морских миль в час.

² Кабельтов — мера длины, принятая в морском деле; равна 0,1 морской мили (185,2 м).

силой на море генеральные штабы морских держав, особенно Англии с ее приверженностью к старым традициям, продолжали считать ядро надводного флота — линейные корабли, крейсера. Подводные лодки, появившиеся во многих государствах в начале XX века, в расчет пока не принимались. Англичане, например, были твердо убеждены, что оружие это еще ненадежное, пригодное разве только для обеспечения действий надводного флота и не представляющее собой серьезной угрозы. Так думали и командиры тех трех английских броненосных крейсеров, которые несли дозор 22 сентября 1914 года.

И вот, когда на море не было видно ни одного вражеского корабля и, казалось, отсутствовала всякая опасность, неожиданно у борта «Абукира» раздался взрыв и поднялся огромный столб воды. Мины, решил английский флагман¹, находившийся на «Кресси», и отдал приказание крейсеру «Хог» немедленно идти на помощь «Абукиру». Но было уже поздно. Корабль резко накренился, а затем перевернулся вверх килем.

Подошедший к месту катастрофы «Хог» начал спускать шлюпки, чтобы спасти людей. В это время раздалось два новых взрыва, и через 10 минут «Хог» вслед за «Абукиром» также погрузился в море.

Вскоре подобная участь постигла и третий крейсер. Получив две пробоины в подводной части борта, он продержался на воде не более четверти часа, после чего скрылся в волнах.

Так завершился один из драматических эпизодов войны на море. От отряда мощных крейсеров, за час до этого гордо разрезавших своими форштевнями холодные волны Северного моря, ничего не осталось, хотя ни один неприятельский снаряд даже не коснулся их бронированных корпусов. Погибло 1135 матросов и офицеров.

Кто же столь быстро отправил на дно морское могучие английские боевые корабли? Это сделала немецкая подводная лодка водоизмещением всего в 500 тонн с экипажем 28 человек. Карлик против великанов! И все же победил карлик.

Взрывы германских торпед прогремели на весь мир. С этого момента морякам стало ясно, что подводные лодки — могущественное оружие, и воюющие державы на-

¹ Флагман — командир плавающего соединения.

чали ускоренным темпом развивать и совершенствовать новый класс кораблей.

Усиленное строительство подводных лодок развернулось во многих странах, однако наибольший размах оно получило в кайзеровской Германии, которая поставила перед собой цель при помощи подводных лодок парализовать мощный английский флот и поставить Великобританию, своего основного врага, на колени.

Начиная войну, Германия имела только 20 подводных лодок, преимущественно малых, водоизмещением в 400—700 тонн, вооруженных 6—9 торпедами. Дальность их плавания не превышала 3—5 тысяч миль. Но уже к концу 1915 года число подводных лодок достигло 68. Еще через год их стало 138, а в 1917 году — 169.

Появляются подводные крейсера водоизмещением в 2000 и более тонн, то есть равные крупному надводному кораблю, имеющие на вооружении до 20 торпед и способные пройти около 10 тысяч миль без захода в базу. Походы длительностью 30 суток для малых подводных лодок стали обычным делом. А средние и большие лодки находились в море иногда по 50—60 и даже 130 суток непрерывно.

Действуя вначале в Норвежском, Балтийском и Северном морях, а затем и на коммуникациях в Атлантическом океане, германские подводные лодки беспощадно топили корабли стран Антанты. Британский флот, считавшийся до этого непобедимым, теперь перестал чувствовать себя в безопасности даже в собственных базах.

Успешные действия подводных лодок против боевых кораблей заставили пересмотреть существовавшие дотоле уставы, тактические наставления и планы ведения операций. Все стало решаться по-иному. Плавающие стальные крепости — линейные корабли и крейсера — оказались необычайно уязвимыми для нового врага. Находясь под постоянной угрозой нападения подводных лодок, надводный флот должен был существенно ограничить свою боевую активность. Значительное количество эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей оказалось «привязанным» к крупным кораблям. По свидетельству английских историков, большой флот Великобритании — линейные корабли, крейсера — мог выходить в море не иначе, как в сопровождении сотни миноносцев. Немецкие подводные лодки так стеснили движение английских эскадр и отрядов, как никогда ни один из наиболее дальновидных и авторитетных моряков не мог себе и представить.

И как ни охранялись крупные боевые корабли, плавание их зачастую оканчивалось трагично. За время первой мировой войны подводные лодки потопили во всех флотах около 250 боевых кораблей, в том числе 10 линкоров, 18 крейсеров, 28 миноносцев. Ни в одной из прежних войн не было таких крупных потерь! И все это сделали те самые подводные лодки, которые иные моряки еще так недавно иначе не называли, как «керосинки», «швейные машины», «жестяные головастики».

Еще больших результатов подводные лодки добились в борьбе с торговым судоходством.

Англия, начиная войну против Германии — своего опаснейшего конкурента на мировом рынке, прежде всего намеревалась удушить ее голодной блокадой. С этой целью флот Великобритании блокировал порты Германии, а также нейтральных стран, через которые к немцам могли поступать товары. Все торговые суда, направлявшиеся с грузом в Германию, независимо от того, под каким флагом они плавали, конфисковывались.

В свою очередь и немецкий флот предпринял попытку блокировать порты Великобритании. Империалистические хищники, набросившиеся друг на друга, чтобы заново поделить уже поделенный мир, пользовались в борьбе одинаковыми приемами.

Первоначально немцы посылали на океанские коммуникации против торговых судов одиночные надводные корабли, так называемые рейдеры. Но это давало незначительные результаты. Рейдеры либо быстро уничтожались английским флотом, либо оказывались отрезанными от своих баз и спешили укрыться в нейтральных портах. Временно нарушенное торговое судоходство неизменно восстанавливалось, и на острова Великобритании продолжал идти все более увеличивающийся поток военно-стратегических материалов. И хотя германские милитаристы заклинали небо словами гимна: «Боже, покарай Англию!» — Англия не собиралась просить пощады и продолжала войну с еще большей энергией.

Тогда у германского командования возникла мысль применить против торговых судов подводные лодки.

Как волки, проникшие в овечье стадо, беспощадно расправляются со своими беззащитными жертвами, так и германские подводные лодки, вышедшие на океанские и морские коммуникации англичан, начали истреблять их суда. В первые месяцы подводной войны не проходило двух — трех

дней без того, чтобы на дно моря не был отправлен какой-либо пароход. В дальнейшем торговых судов гибло еще больше. От подводников не требовалось особых усилий для уничтожения своих жертв. Обнаружив какое-либо судно, лодка приближалась к нему и топила торпедами. Случалось, что на транспорт, если он нес флаг нейтральной страны, отдавали приказание застопорить ход, команде разрешали спустить шлюпки. А затем, экономя торпеды, судно уничтожали артиллерийским огнем.

Разбой на больших океанских дорогах расширялся с каждым годом. В 1914 году германские подводные лодки потопили 162 судна, в 1915 — 726, в 1916 — 1187 и в 1917 — 2734 судна. Только за апрель 1917 года на дно были пущены суда общим водоизмещением в 1 миллион тонн. Чтобы нагляднее представить значение этих потерь, укажем, что тоннаж судов, уничтоженных за один месяц, почти равнялся тому, что произвела вся судостроительная промышленность Великобритании за 1915 и 1916 годы вместе взятые.

Общие потери торгового флота стран Антанты от ударов подводных лодок составили за время войны почти 19 миллионов тонн. При этом погибли десятки тысяч моряков. Вместе с судами на дно морей уходили миллионы тонн продовольствия, медикаментов, заводского оборудования, военной техники, различных дефицитных материалов. Тем самым наносился огромный ущерб экономике стран, которым принадлежали эти суда и груз.

Свыше половины торговых судов, потопленных германскими лодками, принадлежало «владычице морей» — Англии. Для нее создалось такое положение, в каком она еще ни разу не была за всю свою историю. Ее острова оказались почти полностью отрезанными от внешнего мира. А в 1917 году, когда кайзеровская Германия начала неограниченную подводную войну, обстановка стала и вовсе безвыходной. Те недалёковидные морские лорды, которые долгое время недооценивали роль немецкого подводного флота и говорили о нем не иначе, как с презрительной усмешкой, сейчас должны были проклинать себя за опрометчивость. Один из американских адмиралов, прикомандированных к английскому генеральному штабу, писал в те дни: «Остается фактом, что противник имеет успех, а мы нет. Наши корабли топят быстрее, чем их успевают возмещать мировое судостроение. Это означает, что противник близок к выигрышу войны, последнее не может быть секретом. В ближай-

шем будущем подводные лодки подрвут наши пути сообщения и, как только им это удастся, мы вынуждены будем принять условия мира, продиктованные противником».

Над Англией нависла смертельная угроза.

Действие и противодействие

Активные и успешные действия подводных лодок поставили перед моряками задачу всерьез заняться организацией противолодочной обороны. Борьба с подводной опасностью развивалась во флотах Англии и ее союзников по трем путям. Первый из них сводился к тому, чтобы преградить доступ подводным лодкам в районы, где находились союзные корабли и суда. Второй — активный поиск и уничтожение обнаруженных подводных лодок. Третий — организация непосредственной защиты торговых судов в море.

Средства, мешающие проникновению подводных лодок в охраняемые районы, появились еще в русско-японскую войну 1904—1905 годов, когда подводные лодки впервые начали действовать в составе воюющих флотов. Тогда же русские моряки положили начало созданию противолодочной обороны кораблей и военно-морских баз. В конце 1904 года во Владивостоке в бухте Золотой Рог было выставлено первое специальное противолодочное заграждение. Оно состояло из металлической сети, подвешенной к буям и перекрывавшей всю толщу воды от поверхности моря до грунта. На подходах к порту поставили мины. Таким образом, в водах, омывающих Владивосток, впервые было применено комбинированное минно-сетевое заграждение, получившее впоследствии во всех странах широкое распространение.

В 1905 году русские моряки изобрели специальные подрывные патроны, которые вскоре были приняты на вооружение флота. Эти патроны навешивали на противолодочную сеть по всей ее длине. Подводная лодка, попав в сеть, запутывалась в ней и подрывалась на подвешенных «сюрпризах». Такая сеть как эффективное средство противолодочной обороны сохранила свое значение и до настоящего времени.

Естественно, что союзные страны, прежде всего Англия, организуя свою противолодочную оборону, обратились к опыту русского флота.

Одним из наиболее жизненно важных морских районов для Англии являлся, да и сейчас является, Английский канал, отделяющий острова Великобритании от материка Ев-

ропы. В годы первой мировой войны именно по этому каналу проходило большинство судов, следовавших в восточные порты Англии и оттуда в нейтральные и союзные страны, в том числе и Францию, где находилась действующая армия. Даже короткий перерыв сообщения на любом из этих направлений мог вызвать для Англии роковые последствия.

Вот этот район англичане и решили в первую очередь закрыть для подводных лодок. Начали они с того, что наиболее узкое место канала, около 20 миль, перегородили противолодочными сетями. Однако по ряду причин существенных результатов это не дало. Вражеские подводные лодки не прекратили своей деятельности в Английском канале.

Тогда англичане стали комбинировать сети с минами. Но снова беда — мины оказались плохими. И не случайно. Английские моряки перед войной рассчитывали, что королевский флот в силу своего могущества будет вести сражения лишь где-то вдали от берегов Англии. Меньше всего тогда предполагалось, что ему придется прибегать к таким оборонительным средствам, как мины.

Правительству Великобритании пришлось обратиться за помощью к России, так как известно было, что именно Россия, являвшаяся родиной минного оружия, к началу войны располагала самыми лучшими образцами мин. На заграждениях, поставленных нашими моряками, только в 1915—1916 годах было уничтожено 6 германских лодок.

Верная своему союзническому долгу, Россия передала флоту Великобритании вместе с минами и образцы противолодочных сетей, послала в Англию своих специалистов, которые помогли быстро наладить производство противолодочных средств.

Вскоре в Английском канале уже было выставлено около 4000 мин, а к существующим сетевым заграждениям добавлены новые. Прорвать такой барьер подводным лодкам было уже не так просто. Экипажи сторожевых кораблей, патрулировавших в канале, иногда замечали, как в районе заграждения вдруг поднимался к небу грязно-бурый фонтан воды. Это означало, что кто-то, пытавшийся преодолеть заграждение под водой, подорвался на mine.

Казалось, что задача противолодочной обороны уже решена и путь немецким подводникам из Северного моря в океан отрезан. Однако действительность показала обратное.

Встретив грозную преграду в Английском канале, под-

водные лодки стали выбираться на океанские коммуникации по другому, правда, более длинному пути. Если мы посмотрим на географическую карту, то увидим, что он идет в обход английских островов с севера. Раньше, когда автономность плавания подводных лодок была незначительной, такой маршрут являлся и сложным и невыгодным. Пока лодки успевали добраться до нужных районов, запасы топлива, воды и продовольствия настолько уменьшались, что вместо выполнения боевой задачи приходилось сразу же возвращаться в свою базу.

Положение коренным образом изменилось, когда лодки получили возможность находиться в море без пополнения запасов по месяцу и более. И одна за другой они начали гибнуть британские острова с севера, оставляя многочисленные заграждения, выставленные в Английском канале, на разрушение ветра, приливов и штормов.

В связи с резким увеличением количества потопленных кораблей и судов перед английским командованием возник вопрос, не закрыть ли северный выход в океан так же, как и Английский канал. Сама Англия не имела ни достаточного количества мин, ни сил для такой постановки. Но вот 6 апреля 1917 года в войну на стороне Антанты вступили Соединенные Штаты Америки, и вскоре было принято решение — Великое (как его называли) заграждение Северного моря создать.

Американские военные промышленники, конечно, с радостью приняли выгодный заказ на изготовление колоссального количества мин. Заработали минные арсеналы. В сторону Англии из портов США стали уходить один за другим военные транспорты. В начале 1918 года начались минные постановки, которые обеспечивал почти весь английский военно-морской флот. Они продолжались более полугода, но так до конца и не были завершены. За это время в громадном районе, имевшем в длину 415 километров, а в ширину от 18 до 65 километров, американцы и англичане выставили более 70 тысяч мин, содержащих свыше 10 тысяч тонн взрывчатых веществ.

Что же дало это Великое заграждение Северного моря? Явилось ли оно непреодолимой преградой для подводных лодок? Отнюдь нет. Как было установлено после войны, вскоре из-за низкого качества и по другим причинам из семи десятков тысяч мин осталась исправной лишь одна пятая часть. Поэтому германские подводные лодки до конца войны без особого труда прорывались в открытый океан

и продолжали свои разбойничьи набеги. Хотя и нет вполне достоверных сведений о количестве подводных лодок, подорвавшихся и погибших на минах Северного заграждения, однако по всем данным их насчитывается не более восьми. Такие усилия, такие огромные материальные затраты — и только восемь уничтоженных неприятельских лодок!

Столь малая эффективность минных заграждений вынуждала к поискам других методов и средств борьбы с подводной опасностью.

Известно, что, прежде чем атаковать какую-либо цель, подводная лодка должна сблизиться с ней на определенную дистанцию. При этом командир лодки, находящейся в подводном положении, мог в ту пору вести наблюдение за происходящим на поверхности только через специальный оптический прибор — перископ. Вот это и выдавало подводную лодку.

Если с надводного корабля тщательно следили за морем, то во многих случаях своевременно обнаруживали высунувшуюся из воды верхнюю часть перископа. В результате лодка уже не могла неожиданно подойти на дистанцию залпа.

Далее, при всей боевой мощи подводных лодок у них имелись многие слабые места. По мере погружения лодки давление воды на ее корпус многократно увеличивается. На десятиметровой глубине каждый квадратный сантиметр поверхности лодки испытывает давление в один килограмм, на двадцатиметровой — два килограмма и т. д. Тысячи тонн давят на подводную лодку. Поэтому даже небольшая пробоина в ее корпусе грозит катастрофой.

Все это моряки надводных кораблей учли и выработали свою тактику борьбы с врагом. Обнаружив перископ, надводный корабль немедленно устремлялся на подводную лодку, чтобы таранить своим форштевнем¹. И даже если корпус лодки оставался целым, а выводился из строя лишь ее перископ, это тоже было победой, так как ослепленная, загнанная на глубину лодка — неопасна.

Так возникла тактика тарана — первоначальная форма активной борьбы с подводными лодками.

Вскоре для борьбы с подводным противником стали успешно применять и артиллерию. Однако к этому тоже пришли не сразу. Дело в том, что обычный снаряд не мог причинить вреда лодке, находившейся под водой. Если таким

¹ Форштевень — носовая массивная оконечность судна, являющаяся продолжением киля.

снарядом под небольшим углом выстрелить из пушки по поверхности моря, то он, ударившись о воду, срикошетирует и снова полетит, но уже под некоторым углом вверх, а не туда, куда нужно.

На помощь артиллеристам пришла конструкторская мысль, и опять-таки прежде всего в России. Были изобретены снаряды, которые, ударившись о воду, не рикошетируют, а уходят на глубину. Для этого изобретатели предложили головку снаряда делать не остроконечной, как обычно, а в виде усеченного конуса с выемкой. Оказалось, что в этом случае снаряд не отскакивает от воды, а, наоборот, как бурав, ввинчивается в нее. Потом такие снаряды снабдили еще и взрывателями замедленного действия, чтобы взрывать их на заданной глубине. Теперь при встрече с подводными лодками артиллеристы стали не безвольными свидетелями, а активными участниками борьбы.

Ныряющие снаряды, как их назвали моряки, вскоре получили распространение на всех флотах мира. Ими пользовались не только боевые корабли, но и транспорты. Хотя эти снаряды содержали небольшое количество взрывчатого вещества, действовали они весьма эффективно. За время первой мировой войны артиллерией было уничтожено много германских подводных лодок.

Параллельно развивались и другие средства борьбы с подводными лодками. В результате длительных поисков была изобретена глубинная бомба. Одним из первых начал работать в этой области лейтенант русского флота Максимов, который вскоре после русско-японской войны создал так называемую шточную противолодочную бомбу. Она представляла собой цилиндр, начиненный взрывчатым веществом, к которому прикреплялся деревянный шток, по толщине равный диаметру канала ствола пушки. Шток вставляли в канал ствола, а пушку заряжали обычным путем. После выстрела бомба вместе со штоком, описав в воздухе крутую траекторию, падала в море и взрывалась на определенной глубине, в зависимости от установки взрывателя. Дальность полета ее достигала 300 метров, а вес взрывчатого вещества составлял 7 килограммов.

Положительные результаты испытаний таких бомб, хотя еще и весьма несовершенных, подтвердили целесообразность и необходимость дальнейшей разработки этого вида оружия. В скором времени появились бомбы, вес взрывчатого вещества в которых достигал уже 12, а затем и 48 килограммов. От длинных и неудобных в обращении штоков отказались.

Выстреливать бомбы стали не из пушек, а из специальных мортир — бомбометов, применяя особые заряды, вкладываемые в казенную (заднюю) часть мортиры. Величиной этих зарядов регулировалась дальность полета бомб. Снабженные ударно-дистанционными взрывателями, они взрывались при ударе о корпус лодки или при погружении бомбы на определенную глубину.

На вооружение флотов поступали также бомбы, которые сбрасывались вручную с кормы корабля, на ходу. Вначале это были обычные подрывные патроны. Пока патрон тонул, огонь по шнуру добирался до взрывателя. Чем длиннее шнур, тем на большей глубине взрывался патрон. Нередко, однако, шнуры в воде переставали гореть, и тогда патроны просто шли ко дну. Кроме того, обращение с ними было небезопасным.

В конце 1915 года в Севастополе изготовили уже настоящую глубинную бомбу, представлявшую собой заполненный взрывчатым веществом пустотелый металлический цилиндр, по оси которого располагалось взрывное устройство. Связанное с гидростатическим диском, оно могло сработать только на определенной глубине. Механика его была весьма простой. По мере погружения бомбы увеличивалось давление окружающей воды на подвижный гидростатический диск, застопоренный боевой чекой. На глубине 5 метров чека под давлением воды срезалась, и гидростатический диск, получив возможность продвинуться, нажимал на ударник запала, который и воспламенял помещенный внутри огнепроводный шнур. Глубина взрыва зависела от длины шнура.

Это была первая глубинная бомба в современном понятии, которую можно считать прототипом всех существующих ныне подобных бомб. Ее вскоре приняли на вооружение русского флота.

Взрывчатого вещества в первой «ручной» бомбе было 16 килограммов. В дальнейшем вес бомб все увеличивался и все труднее становилось производить ручное бомбометание. Прежде небольшие бомбы минеры просто брали на руки, открывали отверстия для доступа воды к гидростатическому диску и по команде с мостика бросали в воду. А когда вес бомб достиг 3—6 пудов, такой способ, естественно, отпал. Возникла необходимость механизировать бомбометание. С этой целью на юте (корме) кораблей стали устанавливать специальные бомбосбрасыватели — металлические лотки, имевшие наклон в сторону кормы. Пользуясь

ими, можно было в течение нескольких минут сбросить до десятка и более бомб. Район, поражаемый бомбами, резко увеличивался. Вражеским лодкам при этих условиях становилось все труднее и труднее уходить из-под ударов.

Но чтобы применить все уже изобретенные и проверенные средства нападения на подводного врага — ныряющие снаряды и глубинные бомбы, — надо было знать, где именно находится лодка в данный момент. Между тем невидимость лодок (когда не поднимался перископ), скрытность как раз и являлась их самым главным преимуществом. Она позволяла им почти всегда внезапно появляться вблизи кораблей, атаковать их и столь же внезапно и зачастую безнаказанно исчезать. Требовалось возможно скорее найти такие средства, которые позволили бы обнаруживать присутствие лодки и в том случае, когда она находилась в подводном положении. Начались упорные поиски.

Если бы тогда кто-нибудь сказал, что средства обнаружения подводных лодок можно найти на самих лодках, этому, конечно, никто не поверил бы. Однако получилось именно так. История морского оружия отметила себя здесь странным парадоксом. Германским подводникам с началом их боевой деятельности понадобились специальные приборы, чтобы прослушивать подводные звуки. Вскоре такие приборы были созданы, получив название гидрофонов. Некоторое время спустя гидрофоны появились и на вооружении надводных кораблей как немецких, так и стран Антанты. То, что было хорошо для лодок, оказалось не менее ценным и для надводных кораблей: они стали пользоваться гидрофонами для обнаружения подводных лодок.

Что же представляли собой гидрофоны? Известно, что движение лодки под водой сопровождается целой гаммой звуков, вызываемых работой винтов, различных лодочных механизмов, трением корпуса лодки о воду и его вибрацией. Чем больше включено механизмов и выше скорость подводного корабля, тем сильнее звуки.

Водная среда является отличным проводником звука. Звуковая волна, зародившись у какого-либо источника, распространяется в воде со скоростью около 1500 метров в секунду, что превышает скорость распространения звука в воздухе почти в четыре с половиной раза. Если на пути этой волны поставить прибор, способный улавливать подводные шумы, то они будут трансформированы во вполне слышимый и четкий звук.

Еще итальянский ученый эпохи Возрождения Леонардо да Винчи говорил: «Если погрузишь в море трубу и тонкий конец ее приложишь к уху, то услышишь издалека, плывут ли корабли». Сильный и близкий звук можно услышать в воде и без всякой трубы, для этого стоит лишь погрузиться с головой. Не случайно, видимо, первые образцы приборов, предназначенных для выслушивания подводных шумов, почти в точности воспроизводили устройство человеческого уха.

Основной частью гидрофонов служила большая мембрана, принимающая, как и барабанная перепонка уха, все внешние звуковые колебания. На мембране монтировался микрофон, способный преобразовывать, как в обыкновенном телефоне, звуковые колебания в электрические. А затем электрические импульсы шли по проводам к наушникам наблюдателя, здесь снова преобразовывались в звуковые колебания и давали возможность по силе и характеру звука определить, кто его производит и с какого направления он поступает.

Для работы на гидрофонах пришлось срочно готовить квалифицированных специалистов-слухачей, позже переименованных в гидроакустиков. Они должны были обладать очень хорошим слухом. Ведь мембраны гидрофонов принимали не только звуки, производимые подводными лодками. Шум морских волн, прибоя, шорох от перемещения гальки и песка по дну моря — все это воспринималось прибором. Кроме того, корабль, производящий поиск подводной лодки, сам имел десятки работающих механизмов, которые также издавали различные звуки.

Все это шло к мембране, накладывалось одно на другое, перепутывалось и в таком виде достигало ушей. Из всего этого хаоса звуков нужно было выделить только один — движение подводной лодки.

Тяжелая задача встала перед слухачами. Прибор для выслушивания шумов был создан, но слишком восприимчивым получилось его «ухо», и распознать подводную лодку оказалось необычайно трудно. Единственное, что могло помочь в таком случае, — это периодическое стопорение хода того корабля, который производил наблюдение. Когда возникла необходимость прослушать водную среду, гидрофон опускали в воду и машины корабля стопорили на несколько минут. За это время опытный слухач прослушивал весь горизонт и на наиболее подозрительные шумы определял направление. Затем прибор поднимали на палубу и корабль

продолжал путь. Так повторялось несколько раз, пока весь район, где можно было встретить подводные лодки, не оставался за кормой корабля.

С появлением гидрофонов при благоприятных условиях подводную лодку обнаруживали на расстоянии 5 и даже более километров. Тем самым одно из важнейших преимуществ подводников — внезапность — было в значительной мере ими утеряно. Становилось очевидным, что в борьбе подводных лодок с надводными кораблями перевес хотя и медленно, но все больше и больше клонился на сторону последних. На всех морях и океанах началась невиданная до этого охота на подводного врага.

Появление охотников за подводными лодками

Первая мировая война, перевалив на третий год, была в полном разгаре. На суше и на море шли ожесточенные бои. Германские подводные лодки, выйдя на коммуникации, связывавшие союзные страны, топили ежемесячно по сотне и больше судов. Возникла угроза полного прекращения морских перевозок. Для борьбы с подводными лодками союзное командование мобилизовало все боевые корабли.

Моря были поделены на зоны, каждая из которых закреплялась за определенным противолодочным соединением. В наиболее важных районах ставили минные и сетевые заграждения, а вдоль них непрерывно патрулировали дозорные корабли. Торговые суда совершали плавание лишь в составе конвоев с сильным противолодочным охранением. Крупные боевые корабли покидали базы, только имея надежную защиту.

Помимо миноносцев, канонерских лодок и других боевых кораблей, к противолодочной борьбе во всех флотах стали широко привлекать и вспомогательные суда. Под военным флагом плавали буксиры, рыболовные траулеры, китобойные суда, изящные спортивные яхты, рейдовые катера.

В Англии появились специальные суда-ловушки. По внешнему виду они ничем не отличались от обычных транспортов. Те же мачты, грузовые стрелы, обводы корпуса, надстройки. На их палубах можно было даже видеть различный груз — ящики, бочки, автомашины, туши быков и т. п. Большей частью это была бутафория, сделанная из парусины и фанеры, но издали все казалось настоящим. За откидными бортами у таких судов прятались целые батареи.

Там, где стояла шлюпка, могло в одно мгновение появиться орудие, под грузовую стрелу маскировали ствол пушки, в надстройке, где, как правило, размещаются каюты, мог быть торпедный аппарат.

При помощи судов-ловушек в первую мировую войну была потоплена 21 немецкая подводная лодка, всех их обманула безобидная внешность мирных «купцов». Правда, немало и ловушек погибло под ударами противника, разгадавшего их тайну.

С развитием воздухоплавания появились новые охотники за подводными лодками — самолеты, дирижабли и привязные аэростаты. Находясь на высоте 300—500 метров, летчики и наблюдатели могли хорошо просматривать большой район моря, и, если лодки шли на небольшой глубине, они легко обнаруживались.

В результате принятых мер германский флот с каждым годом терял все больше и больше своих подводных лодок. Если в 1914 году силами союзников было уничтожено 5 лодок, то в 1915 уже 19, в 1916 — 22, а в 1917 — 63.

Противолодочная борьба требовала, конечно, больших усилий. К концу 1917 года, когда у немцев в среднем действовало в море 178 подводных лодок, против них только из состава английского флота было брошено 277 эскадренных миноносцев, 74 сторожевых и дозорных корабля, 406 моторных катеров, 1837 различных вспомогательных судов, 65 подводных лодок, 50 дирижаблей, 194 самолета. На одних лишь вспомогательных судах, действовавших против лодок, у англичан находилось около 52 тысяч человек — почти столько же, сколько было во всем немецком военноморском флоте в ту пору.

Значительные силы кайзеровского флота действовали на русских морских театрах, и русские моряки внесли существенный вклад в дело борьбы с подводным врагом.

25 сентября 1916 года один из наших береговых постов на Баренцевом море обнаружил немецкую подводную лодку. Сюда сразу же вышли корабли. Развернувшись веером, они приступили к планомерному осмотру опасного района. На левом фланге ближе всех к берегу находился эсминец «Властный» — один из кораблей немногочисленного русского флота на этом театре.

Над Баренцевым морем проходил очередной циклон. Холодный, колючий ветер, налетавший порывами со стороны Шпицбергена, затянул все небо серыми низко

нависшими облаками. Волны захлестывали полубак и, вспучиваясь белым валом у носового шпиля, стремительно разбегались по палубе. Не прекращались снежные заряды. Видимость резко менялась. Когда налетал снежный заряд, наблюдаемый участок уменьшался до размеров корабля. С прекращением снегопада можно было разглядеть все, вплоть до далекого чуть подернутого туманом горизонта. В один из таких моментов сигнальщик, стоявший по правому борту, крикнул, указывая рукой направление:

— Парусник!

Все начали всматриваться туда. Действительно, далеко на горизонте показался чуть видимый парус. «Рыбак? — подумал командир миноносца. — Только почему он избрал для своих занятий столь скверную погоду? Подозрительно. В последнее время после появления в море каких-то неизвестных судов нередко обнаруживались мины. Уж не занимаются ли постановкой мин и эти «рыбаки»?

— Вправо 20 градусов по компасу, держать на парусник! — скомандовал командир.

После поворота на новый курс опять налетел снежный заряд. Закружились белые космы, даже корма миноносца скрылась из виду. Но потом опять прояснилось. словно кто широкой метлой размел снег над морем — так вдруг стало чисто. И тогда снова последовал доклад сигнальщика:

— С левого борта, дистанция сорок кабельтовых, второй парусник. Под парусами вижу подводные лодки!

Командир рывком подбросил к глазам бинокль. Наперерез «Властному» шли две германские подводные лодки. На каждой из них стояла мачта с поднятыми парусами.

Сигнал боевой тревоги разнесся по всем помещениям миноносца. Внезапно выскочивший из снежной мглы русский миноносец был неожиданностью для немецких подводников. Они находились в надводном положении, рассчитывая встретить торговые суда. Поднятые паруса играли роль маскировки. Меньше всего немцы предполагали встретить здесь русский боевой корабль. Не успев из-за плохой видимости заблаговременно уйти под воду, лодки вынуждены были принять бой. Враг располагал двумя 120-миллиметровыми орудиями, а «Властный» — одной 75- и пятью 47-миллиметровыми старыми пушками.

Началась артиллерийская дуэль. Над серым изборожденным волнами морем повис пороховой дым. У борта «Властного» взметнулись вверх всплески воды от первых упавших немецких снарядов. Противник, имея новые крупнока-

либерные пушки, обладал преимуществом в дальности стрельбы. Поэтому командир русского миноносца решил сблизиться с врагом на самую короткую дистанцию и бить прямой наводкой. «Властный», увеличив ход до полного, устремился прямо на лодки.

После третьего залпа немцы добились прямого попадания. Один из снарядов, угодив в надстройку «Властного» в районе шкафута¹, разбил прожектор, радиотелеграф, тяжело ранил несколько человек из расчета кормовой пушки. Но «Властный» продолжал сближение. Вскоре его снаряд попал в одну из германских лодок. У основания ее мачты появился дым, затем парус охватило большим ярким пламенем.

— Лодка горит! Ура! — разнеслось по кораблю.

Следующий русский снаряд разорвался впереди боевой рубки. Немецкие артиллеристы, бросив пушку, в панике кинулись к люку, ведшему внутрь лодки. Вражеский корабль стал быстро уходить под воду.

Миноносец перенес огонь на вторую подводную лодку, она также срочно ушла под воду.

Бой закончился. «Властный» сбросил в районе погружения лодок несколько глубинных бомб. Глухие взрывы потрясли море, взметнули вверх темные фонтаны воды. Немецкие лодки больше не показывались.

Организуя противолодочную оборону, русские моряки особое значение придавали минному оружию. К концу 1916 года Балтийский флот выставил в Финском, Рижском и Ботническом заливах 25 тысяч мин. Черноморский флот лишь у турецко-болгарского побережья поставил до 4 тысяч мин, в числе которых были и специальные противолодочные, созданные русскими конструкторами. На минах, выставленных у Босфора, в 1916 году почти одновременно подорвались три немецкие подводные лодки.

При входе в Финский залив по соседству с минными полями протянулись противолодочные сети. Для постановки и подновления их был сформирован специальный отряд сетевых заградителей.

Противолодочные сети перекрыли и Кольский залив в Баренцевом море. Помимо того, вход в него прикрывали дозорные корабли. В состав сил, оборонявших данный район, входили 6 миноносцев, 18 тральщиков, 5 посыльных судов и 2 яхты.

¹ Шкафут — часть верхней палубы.

Противодействие русского флота немецким подводным лодкам не ограничивалось только использованием позиционных средств. Русские корабли вели активную противолодочную борьбу. На севере в конце 1916 — начале 1917 года эскадренный миноносец и тральщики раз за разом потопили артиллерийским огнем две подводные лодки. На Черном море было положено начало использованию против лодок корабельных гидросамолетов. Для противолодочного охранения крупных кораблей на переходе морем и несения дозорной службы на подходах к военно-морским базам русские стали создавать специальные дивизии сторожевых кораблей.

С вступлением в войну Соединенных Штатов Америки состав флота Антанты существенно вырос, вместе с тем значительно увеличились и противолодочные силы. Флот США располагал 400 специальными противолодочными катерами, вооруженными артиллерией, бомбометами и буксируемыми гидрофонами. Водоизмещение этих катеров доходило до 85 тонн, скорость хода около 18 узлов. Назывались они охотниками за подводными лодками. На их базе было создано несколько крупных противолодочных соединений, которые и приняли участие в борьбе с германскими подводными лодками.

Результаты организованной охоты на подводного врага становились все более ощутимыми. Немецкие подводники уже не могли действовать безнаказанно, они все чаще и чаще подвергались ответным ударам, в любом районе их ждала гибель. В конце первой мировой войны — в 1918 году — Германия теряла в среднем по одной лодке почти каждые пять дней. Это еще не было полным разгромом немецкого подводного флота, но он был неизбежен, так как появились силы и средства, способные выполнить такую задачу.

В 1917 году в России произошла Великая Октябрьская социалистическая революция. Изгнав капиталистов и помещиков, рабочие и крестьяне взяли власть в свои руки. Советская страна порвала с Антантой и вышла из войны.

Победа пролетарской революции в России вызвала серьезную тревогу среди империалистов. И правительства Антанты решили начать против нас военную интервенцию, чтобы не дать укрепиться первой в мире Советской республике, управляемой рабочими и крестьянами.

С первой половины 1918 года империалисты приступили к осуществлению своих планов. Их войска вместе с рус-

скими белогвардейцами повели широкое наступление на важнейшие центры и опорные пункты Советской республики. Пожар гражданской войны охватил всю страну.

Советская республика напрягала все силы, чтобы выстоять в этой смертельной схватке. К середине 1919 года особенно тяжелое положение создалось на северо-западном фронте. Войска белогвардейца Юденича, щедро снабжаемые империалистами, при поддержке английского флота начали наступление на Петроград.

В этот период большое значение приобрели активные действия кораблей Красного Балтийского флота. Прикрывая с моря революционные части Петроградского фронта, обстреливая приморские фланги белогвардейцев и ведя бои с английскими кораблями, балтийцы оказали неоценимую помощь Питеру — колыбели революции.

4 июня 1919 года два эскадренных миноносца — «Гавриил» и «Азард» — вышли в Копорский залив, чтобы помешать высадке десанта противника в тыл советским войскам. Вскоре с советских эсминцев заметили поднявшийся из воды перископ. Стало ясно, что место высадки десанта враг прикрывает также и подводными лодками. На чуть рябившей воде в сторону русских кораблей протянулись следы торпедного залпа. Резким поворотом эсминцы уклонились от торпед. Между тем подводная лодка, очевидно не удержавшись на заданной глубине, стала быстро всплывать. Оба эскадренных миноносца открыли по ней огонь. Снаряд из носовой пушки «Азарда» попал в основание рубки и вызвал, по-видимому, детонацию артиллерийского боеприпаса. Раздался сильный взрыв. Над морем поднялся высокий столб пламени и черного дыма. Там, где только что находился вражеский корабль, расплылось большое масляное пятно.

Так была потоплена подводная лодка английских интервентов «Л-55». В 1928 году ее подняли со дна моря и после капитального ремонта ввели в строй кораблей Краснознаменного Балтийского флота. История потопления нашими эсминцами подводной лодки «Л-55» наряду с другими боевыми эпизодами гражданской войны, в которых участвовал молодой советский военно-морской флот, всегда будет напоминать врагам Советского государства, что его морские границы находятся под надежной охраной.

Разгромив и изгнав интервентов, победоносно завершив гражданскую войну, советский народ приступил к мирному, созидательному труду. Весь Советский Союз превратился в

гигантскую стройку. Впервые в истории работая на себя, а не на капиталистов, рабочие проявляли чудеса трудового героизма.

Успехи советского народа, каждое его достижение в социалистическом строительстве вызывали лютую ненависть у буржуазии. На протяжении двадцатых и тридцатых годов империалистические государства почти непрерывно организовывали против Советской страны диверсии, шпионаж, вре-



Катер — малый охотник

дительство. Провокации на наших границах иногда принимали форму широких военных действий.

С 1933 года, когда в Германии захватили власть фашисты, международная обстановка еще более обострилась. Возросла опасность военного нападения на Советский Союз со стороны наиболее злобных врагов — немецких фашистов. В связи с этим еще острее встала необходимость всемерного укрепления обороноспособности нашей страны.

Учитывая, что зловеще поднимавший голову немецкий империализм не преминет в будущей войне, как и в 1914—1918 годах, широко применить подводные лодки, советские моряки начали всесторонне готовиться к борьбе с ними. В общей системе мероприятий по укреплению военного могущества Советской Родины противолодочной обороне отводилась немалая роль. Весь межвоенный период — с 1921 по

1941 год — наш Военно-Морской Флот неустанно трудился над решением этой задачи. Тщательно изучался боевой опыт противолодочных сил в первой мировой войне. Совершенствовались средства и тактика борьбы с подводным врагом. К действиям против подводных лодок готовились корабли почти всех классов.

Накануне Великой Отечественной войны в составе нашего Военно-Морского Флота появились специальные противолодочные катера типа «МО» — малые охотники, или, как их еще называли, морские охотники. Постройка этих малых кораблей вызывалась необходимостью создать противолодочные силы в самый короткий срок. В боевой обстановке морские охотники вполне себя оправдали. В руках советских моряков они стали грозой для вражеских подводных лодок. Оставив далеко позади по тактико-техническим данным все катера, действовавшие в составе флотов в первую мировую войну, охотники прочно и на долгие годы заняли свое место среди других противолодочных кораблей.

Новые тактические возможности для борьбы с подводными лодками советские корабли получили с момента установки на них усовершенствованной гидроакустической (гидролокационной) аппаратуры.

Действие этой аппаратуры основывалось на одном важном научном открытии, сделанном учеными еще в конце первой мировой войны. В воде, как и в воздухе, существует явление эха. Если в каком-либо направлении послать звуковой сигнал, он, распространяясь в воде со скоростью около 1500 метров в секунду, достигнет ближайшей преграды, отразится от нее и с такой же скоростью вернется обратно. Зная момент посылки сигнала и приема эха, нетрудно вычислить, на каком расстоянии находится объект отражения. Звук можно посылать в весьма узком секторе, что дает возможность довольно точно определить и направление на объект.

Для посылки звукового сигнала в гидролокаторах имеется излучатель. Отраженный звук принимается приемником. Излучатель и приемник обычно монтировали в специальном устройстве, называемом «мечом». Во время работы «меч» выдвигался в воду ниже днища корабля, в остальное время — втягивался внутрь и находился в особой шахте. «Меч» мог поворачиваться на 360 градусов, что обеспечивало посылку звука во все направления.

Вот эти гидролокаторы и стали устанавливать на новых советских эскадренных миноносцах, сторожевых кораблях,

катерах «МО», тральщиках. Надводные корабли тем самым сразу приобрели еще одно важное качество. Теперь, чтобы прослушивать водную среду, не надо было стопорить машины. Новая гидроакустическая аппаратура позволяла все делать на ходу. Тем самым увеличивались районы обследования и резко сокращалось время, необходимое для поиска подводного противника.

В таком состоянии находились советские охотники за подводными лодками в 1941 году, когда на нашу Родину вероломно напали немецкие фашисты. В Великой Отечественной войне на долю охотников выпала одна из наиболее трудных задач. Борьба с немецкими подводными лодками велась с необычайным напряжением. Мужество и отвага, проявленные личным составом кораблей и самолетов, участвовавших в операциях против неприятельских подводных лодок, были высоко и по достоинству оценены советским народом.

О славных делах охотников за подводными лодками в Великой Отечественной войне и будет рассказано в следующей части.

СОВЕТСКИЕ ОХОТНИКИ ЗА ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Дозорные моря

По Версальскому мирному договору 1919 года страны-победительницы запретили Германии строить подводный флот и разрешили иметь только ограниченное число надводных кораблей. Однако впоследствии правящие круги Англии, США и Франции, ослепленные ненавистью к Советскому Союзу, рассчитывая использовать немецкий фашизм как ударную силу против первого в мире социалистического государства, все ограничения постепенно отменили. Гитлеровцы получили возможность строить большой флот, в том числе и подводный. Они не преминули этим воспользоваться и в 1935 году ввели в строй первые 14 подводных лодок. К 1939 году число их достигло 45 и в стадии строительства на стапелях находилось еще около 50 лодок. Гитлеровское морское командование поставило судостроительной промышленности задачу ежемесячно спускать на воду до 29 лодок. Началась кораблестроительная горячка. В 1940 году было введено в строй 50 лодок, в 1941 — 219, в 1942 — 222, а в 1944 — 329. Всего же за годы второй мировой войны немцы построили 1155 подводных кораблей, не считая 500 малых, так называемых «карликовых», команды которых состояли лишь из одного — двух человек. Весь этот мощный подводный флот, брошенный на чашу весов истории, должен был вместе с сухопутными и военно-воздушными силами обеспечить победу немецко-фашистского рейха.

Немецкий подводный флот возрождался на новой качественной основе. Если к концу первой мировой войны лодка могла находиться под водой непрерывно только около суток, то в сороковых годах в три — четыре раза больше. Соответ-

ственно увеличивалась и дальность подводного плавания. Максимальная глубина погружения достигала уже 80—90 метров. Совершенные шумопеленгаторы позволяли командиру подводного корабля лучше ориентироваться в обстановке.

Энергия, с какой немецкие милитаристы взялись за возрождение своих вооруженных сил, рождала в империалистических кругах США, Англии и Франции еще большую уверенность в том, что недалек тот день, когда фашисты обрушатся на Советскую Россию. Но история зло посмеялась над западными политиками. Немецко-фашистские орды в сентябре 1939 года двинулись военным походом не на восток, а на запад.

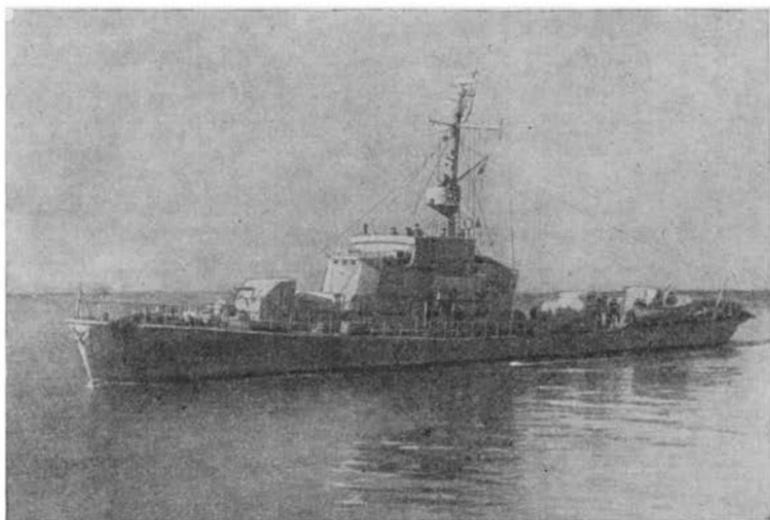
И снова флоты Англии, Франции и их союзников оказались перед труднейшими испытаниями подводной войны. Как и в 1914—1918 годах, острое действие немецких подводных лодок было направлено против английского судоходства. Гитлеровские лодки в течение первых же шести месяцев войны пустили на дно 496 английских торговых судов. Одновременно нес потери и военный флот Великобритании.

14 октября 1939 года германская подводная лодка «У-47» проникла в военно-морскую базу Скапа-Флоу, расположенную на одном из английских островов, атаковала и потопила английский линейный корабль «Ройял Оук». Погибло 810 человек из состава его экипажа. Вскоре подводной же лодкой был потоплен авианосец. Английский народ расплачивался за политику своего правительства, которое поощряло агрессивный курс немецких фашистов.

В 1941 году Гитлер, опьяненный легкими военными успехами на Западе, предпринял свое давно подготавливаемое нападение на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. Перед Советскими Вооруженными Силами оказался сильный враг, хорошо оснащенный, с богатым опытом. Боевые действия развернулись сразу на многих фронтах и большинстве наших морских театров. Надводные и подводные корабли противника появились на Балтике и в Баренцевом море, у берегов Крыма и Кавказа. Ударами по боевым кораблям и судам, постановкой мин нацистские подводники надеялись в короткий срок парализовать советский Военно-Морской Флот и тем самым способствовать выигрышу «молниеносной войны», на которую рассчитывал Гитлер.

Наши моряки приступили к решению своих боевых задач. Требовалось, во-первых, надежно защитить фланги

Советской Армии от ударов врага с моря, во-вторых, содействовать приморским армиям в оборонительных и наступательных операциях, в-третьих, противодействовать морским перевозкам противника и обеспечить безопасность своих морских сообщений.



Большой охотник

Эти важнейшие задачи, поставленные Верховным Главнокомандованием, флот мог выполнить, только обезопасив себя от нападения подводных лодок путем организации надежной противолодочной обороны.

Борьба с подводной опасностью с первых же дней войны приобрела исключительное значение. На советские охотники за подводными лодками легла огромная ответственность, им предстояли большие боевые дела.

В ходе второй мировой войны, помимо потопления английского линкора «Ройял Оук» в своей собственной базе, было еще несколько случаев проникновения подводных лодок к местам стоянок боевых кораблей противника.

В наши же военно-морские базы за все годы Великой Отечественной войны не смогла проникнуть ни одна вражеская лодка. Большая заслуга в этом экипажей дозорных кораблей.

Поскольку в дальнейшем мы будем часто употреблять термины «дозор», «дозорные корабли», кратко объясним их значение.

При стоянке флота в базе какая-то часть сил охраняет его. Для этого определенные корабли выдвигаются в море в том направлении, откуда вероятнее всего ожидать появления врага. Они могут находиться на различном удалении от базы — от нескольких десятков кабельтовых до десятков миль. Задача этих сил обнаружить вражеские корабли и самолеты, помешать им проникнуть в охраняемый район, а при благоприятных условиях уничтожить их. Вот такой вид боевого обеспечения флота и называется дозором, а корабли, которые заняты этим, — дозорными.

Сила дозорных кораблей в тщательном наблюдении за морем и воздухом всеми средствами, в высокой бдительности личного состава, готовности его к немедленному применению своего оружия и непоколебимой стойкости при внезапной встрече с превосходящим по силам противником. Если все это есть, дозор является грозой для врага.

В годы Великой Отечественной войны вдоль нашего побережья выставлялись сотни дозоров. Основная тяжесть дозорной службы легла на плечи экипажей сторожевых кораблей и катеров-охотников. Встав на стражу морских рубежей в июне 1941 года, они до самого конца войны беспрерывно несли эту трудную, но почетную боевую вахту и прославили себя как верные часовые Родины. На них напали надводные корабли и подводные лодки противника, налет за налетом совершала авиация. Например, на Краснознаменном Балтийском флоте в 1942 году катера одного из дивизионов при несении дозора только за три месяца 290 раз подверглись атаке вражеских самолетов, всего на них были сброшены 2074 бомбы. Но ничто не могло заставить наши корабли покинуть свои позиции.

Особенно трудно было нести службу экипажам катеров в непогоду.

В один из январских дней 1942 года на Черном море в районе Туапсе произошел такой случай.

Всю ночь накануне бушевал жестокий шторм. Ветер достигал 9—10 баллов. Кругом стоял несмолкаемый грохот. В это время к югу от Туапсе нес дозор катер «МО-055». Если бы его позиция не прикрывалась берегом, катеру, несомненно, пришлось бы очень плохо. Но близость гористого мыса спасала. Зарываясь по мостик в волны, охотник всю ночь боролся со штормом. Личный состав, не смыкая

глаз, вел наблюдение. Наконец срок дозора истек, и катер направился в базу.

Вот тогда и произошло то, что для многих моряков до сих пор представляет загадку. Внезапно вырвавшийся из-за скалистого мыса шквал ударил с огромной силой по катеру и в одно мгновение перевернул его. Меж пенящихся гребней на поверхности моря виднелся только киль. Казалось, все кончено. Но вслед за первым шквалом налетел второй, столь же мощный. Он вздыбил море, и охотник вторично перевернулся. На этот раз над поверхностью моря показались палуба, поломанная мачта и исковерканный мостик. Катер остался на плаву и позднее был отбуксирован в базу.

Так иной раз поступало море с малыми кораблями. Однако подводная угроза существовала в любую погоду, и поэтому дозор приходилось нести практически непрерывно.

Славные боевые дела экипажей дозорных кораблей являются одним из наиболее ярких примеров самоотверженного выполнения своего долга советскими моряками. При отражении ударов врага и в борьбе с морской стихией они проявляли невиданный героизм и отвагу.

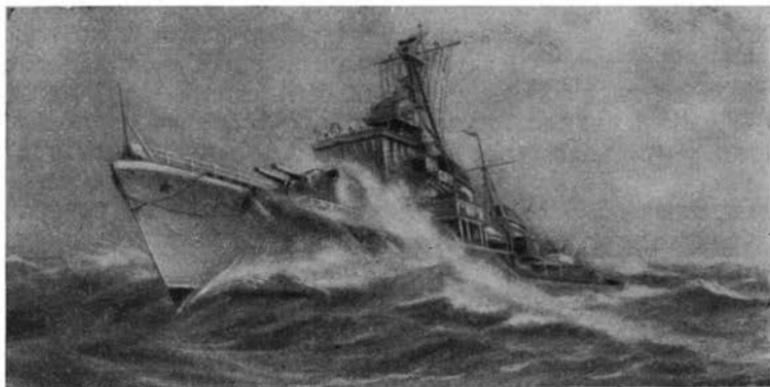
В конце ноября ночи в Баренцевом море особенно темны и по-зимнему холодны. Низко нависшие тучи невидимы, но их мрачная близость ощущается постоянно. Волны непрерывно о чем-то шумят, тяжело перекатываясь от одного края горизонта к другому.

У северо-восточного побережья Кольского полуострова нес дозор сторожевой корабль «Бриз». Время давно перевалило за полночь. Матросы верхних боевых постов, продрогшие за часы длительной вахты, продолжали бодрствовать и не прекращали бдительного наблюдения. Пример выносливости и неутомимости им показывал командир корабля лейтенант Киреев.

Хотя шел только первый год войны, пять месяцев, проведенных в почти непрерывных дозорах, научили моряков многому.

Первая встреча дозорных кораблей Северного флота с вражеской лодкой произошла в июле 1941 года. Было это у мыса Святой Нос, где в то время находился на позиции сторожевой корабль «Бриллиант». Он обнаружил подводную лодку в трех кабельтовых от своего борта, когда та всплыла по какой-то причине в надводное положение. Стоял полярный день, видимость была отличной. Противник появился неожиданно, однако уже через десять секунд сторожевик пошел на него. Лодка успела погрузиться, но «Брил-

лиант» сбросил вслед две большие глубинные бомбы. После двух взрывов последовал третий — глухой, где-то на глубине. На поверхности воды образовался желтый пузырь, появилось много соляра, всплыли какие-то обломки. Развернувшись, «Бриллиант» сбросил еще десять бомб. Лодка больше не показывалась. Соляр, прибавляясь, продолжал расплываться.



Океанский дозор
С картины В. Науменкова

Дальнейшая судьба подводной лодки осталась невыясненной. Береговые наблюдательные посты отметили, что через четыре часа после атаки в этом районе появился и долго летал немецкий самолет. Несколько позднее сюда же быстро подошли и тут же скрылись несколько вражеских эсминцев. Видимо, командир лодки, атакованной советским дозорным кораблем, успел все же сообщить по радио о происшедшем.

Этот эпизод и пришел на память лейтенанту Кирееву, рассказывавшему по мостику «Бриза» и всматривавшемуся в ночной мрак. Он, конечно, не мог предположить, что через несколько минут «Бриз» повторит бой, какой провел «Бриллиант».

Часы показывали начало седьмого. До рассвета оставалось еще долго. Полярная ночь хотя и не вступила в свои права, тем не менее светлого времени на сутки оставалось не более трех часов. С полубака донесся тревожный голос впередсмотрящего, что он видит подводную лодку. В тот же момент чуть справа по курсу сам командир тоже заме-

тил темное пятно. Решение было принято мгновенно. Киреев передал в машину дать самый полный вперед и направил корабль на противника.

Кто первый нанесет удар — лодка или «Бриза»? Может быть, навстречу сторожевику уже идут невидимые в темноте торпеды? Отвернуть?

— Нет, — решил Киреев.

Последующие события заняли всего четыре минуты. Разорвав окружающую темень, блеснул выстрел носовой пушки «Бриза». Вслед за первым — второй. Снаряды пронеслись над самыми верхушками волн. Застигнутый врасплох, враг, даже не думая о контратаке, попытался уйти под воду.

Лодку и дозорный корабль разделяли в это время всего несколько десятков метров. Киреев отчетливо видел верхнюю часть рубки и перископы. Из-за слишком малой дистанции пушка уже не могла поражать цель. Начали огонь пулеметы. Прошивая светящимися трассами темноту, пулеметчики били по перископам длинными очередями до тех пор, пока те не скрылись. И в этот момент «Бриза» резко содрогнулся. Таран! Все ждали его, но тем не менее многие не удержались на ногах. Острый стальной форштевень тяжело ударил лодку в трех — четырех метрах позади рубки и, сминая наружный корпус, стал со скрежетом его рвать. В левом борту вражеского корабля образовалась большая пробоина. Продолжая двигаться, сторожевик в течение минуты толкал лодку впереди себя. Затем она отделилась от форштевня «Бриза» и ушла под воду. Навечно осталась она там или, затопив только несколько отсеков, все же добралась потом до своей базы, осталось неизвестным. Но так или иначе опасности для наших кораблей этот подводный разбойник уже не представлял.

Сбросив еще несколько бомб, «Бриза» повернул на свой старый курс.

* * *

Дозорная служба для всех наших противолодочных кораблей с самого начала войны стала боевыми буднями. День за днем, месяц за месяцем проводили они на своих позициях. И хотя не каждый раз бывали встречи с врагом и не всякое дежурство обязательно требовало героических подвигов, все же необходимость постоянной бдительности и боевой готовности накладывала на всю службу матросов и командиров дозорных кораблей свой особый отпечаток.

...Уже несколько дней в Финском заливе дул устойчивый западный ветер. Два морских охотника под командованием старшего лейтенанта Авилкина, борясь со штормом, вторые сутки несли дозор неподалеку от острова. Когда ветер усиливался и дальше удерживаться на позиции становилось невозможным, охотники оттягивались под защиту острова, продолжая вести наблюдение отсюда. Но даже и здесь катера зарывались во встречной волне, по их палубе перекатывались пенящиеся буруны. Вода достигала не только наружных боевых постов, но и проникала во внутренние помещения.

Радист одного из охотников старшина 2-й статьи Кошелев, расположившись в своей маленькой рубке, бессменно нес вахту. Во время шторма, когда катер неизменно трясло, здесь, в радиорубке, даже лампы в приемнике выскакивали из своих гнезд. Чтобы принимать радиogramмы, лампы приходилось придерживать рукой.

На верхней палубе, крепко привязавшись к мостику пеньковым концом, чтобы не смыло волной за борт, находился гидроакустик Королев. Вторые сутки продолжалась его непрерывная вахта. По приказанию с мостика он периодически опускал в воду приемное устройство и включал шумопеленгатор. Под водой — целый мир звуков, недоступных невооруженному уху. Давно прислушивался к ним Королев. Где-то в этом районе должна была находиться вражеская подводная лодка. Но где она? Ни единым звуком не выдавал себя подводный хищник. Катер обошел уже несколько раз заданный район, обследовал все места, где может укрываться лодка. Однако тщетно.

К концу вторых суток дозора Королев обнаружил наряду с обычными шумами, фиксируемыми станцией, какие-то новые, свистящие звуки, пока еще слабые, иногда прерывающиеся. Это работали двигатели лодки. Враг, так долго скрывавшийся, наконец-то дал о себе знать.

Вскоре и с другого катера сообщили, что их акустик также обнаружил лодку. Значит, это не ошибка, действовать можно наверняка, местонахождение подводного врага установлено: он в нескольких кабельтовых от катеров.

Авилкин, посмотрев на карту, на которой нанес расчеты его помощник, отдал последние приказания и перевел ручку телеграфа на полный вперед. Нос охотника, вначале приподнявшись над волной, резко опустился вниз, и на палубу обрушились каскады воды. Минер старшина 2-й статьи Кобец стоял у бомбосбрасывателя и ждал команды. Для

него сейчас самое важное — быстро и точно поразить врага. Ни шторм, ни резкие броски катера не должны были помешать этому.

Но вот, наконец, и команда о начале бомбометания. Кобец нажал на рычаг, и тяжелый черный цилиндр исчез в пеном следом кильватерной струи. Новая команда — и за кормой следующая бомба. Над морем пронесся глухой гул. В нескольких десятках метров за кормой вода вспучилась мощным гейзером и с шумом упала обратно. Взрывы следовали один за другим и сливались вместе. Море, изборожденное волнами, то здесь, то там вскипало мощными фонтанами.

Вслед за первым катером в атаку вышел второй. После сброшенной им бомбы на воде появились небольшие масляные пятна и пузырьки воздуха. Лодка, видимо, была повреждена.

Неширокий масляный след поворачивал в сторону берега, затем изменял направление и отклонялся вправо. Охотники снова сбросили бомбы. Но из глубин моря больше ничего уже не показывалось. Видимый след лодки исчез, не слышно было больше и звуков работы ее двигателей.

Появление на поверхности моря пятен соляра обычно показывает, что лодка повреждена, но это может быть и обыкновенной хитростью, к которой подводники очень часто прибегали еще в первую мировую войну, имитируя таким образом гибель лодки. Во второй мировой войне этот прием усовершенствовали. На некоторых лодках имелись даже специальные резервуары, где хранились разные деревянные части, старое обмундирование, спасательные пояса и прочее. Когда возникала необходимость, все это вместе с порцией соляра выбрасывалось на поверхность моря сжатым воздухом. У иных неопытных наблюдателей создавалось впечатление, что с лодкой все покончено и можно уходить. А врагу только это и нужно было.



Командир звена катеров
«МО» старший лейтенант
М. Г. Авилкин

Фотография 1943 года

Зная о подобных и многих других уловках гитлеровских подводников, Авилкин решил установить дежурство в районе обнаружения лодки.

Большое терпение, огромную выдержку требуется проявить во время такого дежурства. Особенно важна высокая бдительность. Ведь противник может не только незаметно ускользнуть, но и внезапно напасть на своих преследователей, обстрелять их из пушек либо нанести торпедный удар, который для маленького деревянного катера всегда губелен.

На катерах весь личный состав, оружие, технические средства находились в полной боевой готовности. Наблюдение за подводной средой вели поочередно. Вначале гидроакустическую вахту нес Королев, а его напарник на другом катере отдыхал. Затем они менялись ролями. У пушек и глубинных бомб, в машинном отделении вахта также была непрерывной. Не покидали мостика сигнальщик, рулевой, а также командир или его помощник.

Время тянулось медленно. Чтобы не мешать гидроакустикам, на катерах не только застопорили моторы, но даже ходить старались тише и разговаривали вполголоса.

К концу второго дня на вахту заступил Королев. Он привычным движением приготовил станцию, надел наушники и стал вслушиваться. Никаких подозрительных шумов. Тем временем соседний катер менял свою позицию. Провожая удаляющийся охотник глазами, Королев не переставал разворачивать приемник станции. Вот шум работающих винтов усилился — похоже, что охотник дал средний или полный ход. Однако видно было, что катер по-прежнему продолжал двигаться малым ходом, как и вначале. В чем же дело? И тут внезапно мелькнула догадка, сразу же перешедшая в уверенность: шумы в наушниках не только от работающих винтов соседнего охотника, но и от подводной лодки. Она рядом и идет полным ходом. Значит, не выдержали гитлеровцы, выползли из своей подводной норы, где собирались отсидеться, пока советский дозор не уйдет.

Полученные данные Королев немедленно доложил командиру. На катерах тотчас изготовились к атаке и приступили к бомбометанию. Первые же бомбы повредили топливную цистерну подводной лодки. На поверхность моря бурлящим потоком вырвался фонтан соляра. По этому месту сбросили еще несколько бомб. С глубины начали выходить большие пузыри воздуха, появились исковерканные деревянные части. На этот раз врага, видимо, ничто спасти не могло.

Так умелые действия экипажей катеров позволили успешно выполнить боевую задачу. Этот пример еще раз убедительно подтвердил, что для победы над врагом необходимо подлинное мастерство. Каждому моряку надо очень хорошо знать свое дело, безукоризненно четко выполнять свои обязанности, что особенно важно для катеров. При малочисленности команды на них любой матрос или старшина активно и непосредственно участвует в решении боевой задачи.

Однажды на Черном море катер лейтенанта Остренко проводил осмотр района, где перед выходом из базы наши корабли должны были строиться в походный порядок. Обстановка вынуждала их следовать из гавани некоторое время только прямым курсом, а это создавало вражеским лодкам очень выгодные условия для атаки. Предполагалось, что противник попытается воспользоваться этим, и на экипаж катера, вышедшего для осмотра района, ложилась очень большая ответственность. К тому же боевую задачу ему предстояло выполнить в весьма короткий срок.

Приступили к наблюдению. Предположение о наличии вражеской подводной лодки вскоре подтвердилось: шумопеленгатор зафиксировал характерные звуки. Между тем до выхода наших кораблей из базы оставалось менее получаса. Хватит ли этого времени, чтобы сорвать атаку противника?

Лодка шла в сторону охотника, не зная пока о том, что он поджидает ее. Чтобы и дальше ничем не демаскировать катер, Остренко приказал выключить все механизмы. Однако в нужный момент моторы могли немедленно дать самый полный ход. Весь личный состав, находившийся на боевых постах, с напряжением ждал развития событий. Теперь многое зависело от умения гидроакустика. К нему и были обращены взгляды верхней команды. Его задача состояла в том, чтобы не потерять подводную цель, точно заметить, когда она подойдет к охотнику на близкое расстояние. Тогда катер даст ход и приступит к бомбометанию.

Акустик, сосредоточенно вслушиваясь в шумы, докладывал о противнике каждую минуту. Сомнений не могло быть: лодка шла под водой по направлению к катеру на самом малом ходу. Она подкрадывалась к нашей базе, надеясь тут найти легкую добычу. Акустик катера определил, что до лодки осталось семь кабельтовых. Прошло еще несколько томительных минут, звуки работающих под водой механизмов стали четче. Пять кабельтовых. Мотористы, минеры и комендоры ждали приказаний с мостика.

А в это время у выхода из гавани уже появился головной корабль соединения. Именно сюда стремился подводный хищник. Но, охотясь за кораблями, лодка сама вышла на охотника. Когда до нее осталось около двух кабельтовых, Остренко дал команду. Моторы получили предельную нагрузку. За кормой сразу же вспенился бурун, и катер устре-



Малый охотник бомбит вражескую подводную лодку

Фотография 1941 года

мился прямо на лодку. Из бомбосбрасывателя полетела первая бомба, вторая, третья. Морё разорвалось грохотом взрывов.

Дружные и согласованные действия гидроакустика катера, мотористов и минеров дали отличные результаты.

После взрывов первых бомб на поверхность воды всплыли огромный пузырь воздуха и большое количество соляра.

Уточнив данные, командир катера снова приказал сбросить глубинные бомбы. Сомнений не было — лодка повреждена. Она стала резко менять свой курс и уходить на глубину, а вскоре исчезла совсем. Путь соединению советских кораблей был расчищен.

В историю Великой Отечественной войны вписано немало ярких страниц о боевых делах тех, кто обеспечивал противолодочную оборону наших баз. Это были люди разных военных специальностей, служебного положения, жизненного

опыта, но их объединяла любовь к социалистической Отчизне, к флоту, чувство высокой ответственности за порученное дело. В противолодочной обороне баз посильное участие принимали все корабли — большие и малые, даже если это не являлось их прямой обязанностью.

В 1944 году в проливе Бьерке-Зунд, что неподалеку от Кронштадта, группа наших тральщиков производила траление. Для прикрытия их от огня береговых батарей противника выделили катер — дымзавесчик «ДЗ-910», основной задачей которого являлась постановка дымовых завес. Он не имел ни гидроакустики, ни бомбового вооружения, но экипаж был боевой, отлично подготовленный. Катеру и пришлось в описываемом далее событии сыграть одну из главных ролей. Вот как все произошло.

В этот день «ДЗ-910», как обычно, шел малым ходом параллельно курсу тральщиков, будучи готовым в любую минуту поставить дымовую завесу. На море штиль. Сигнальщик внимательно наблюдал за зеркальной водной поверхностью. Вдруг ему показалось, что неподалеку от катера под водой движется какая-то большая темная масса. Решив, что это косяк рыбы, он доложил командиру. Все, кто был на мостике, стали внимательно всматриваться в указанное место и обнаружили на поверхности воды чуть заметный след пузырьков воздуха. Не подводная ли лодка? Вскоре сомнения окончательно рассеялись: под водой отчетливо различались очертания перископа и рубки подводного корабля.

Неподалеку от района траления в дозоре находился катер «МО-103» под командованием старшего лейтенанта Коленко. Ему-то немедленно и сообщил дымзавесчик об обнаружении противника.

В воду одна за другой полетели противолодочные бомбы. После первого удара стало видно, что воздух из глубины



Командир катера
«МО-103» старший лейтенант
А. П. Коленко
Фотография 1942 года

пошел сильнее. Тогда последовала повторная атака. И вот в том месте, где взорвались эти вторые бомбы, образовался сильный водоворот. На поверхности показались какие-то деревянные части и люди. Всего всплыло шесть человек. В числе их оказались командир корабля и штурман. От них и узнали название потопленной лодки — «У-250». Она принадлежала к числу новейших и была спущена гитлеровцами на воду в том же 1944 году.

Нападение — лучший вид обороны

По мере расширения боевых действий на море борьба советского Военно-Морского Флота с вражескими подводными силами приобретала все более активный наступательный характер. И это вполне закономерно. Оборона кораблей в базах хотя и ограничивала возможности вражеских лодок, все же не могла парализовать их деятельность. Для этого требовалось решительное наступление на подводного врага. Нашим противолодочным силам нужно было максимально расширять зону своей деятельности, выходить дальше в море и при первой возможности уничтожать вражеские лодки прямо в их базах.

Эти задачи активной борьбы с подводными лодками противника выполняли непрерывно на протяжении войны почти все силы флота, в том числе и авиация.

В начале июля 1941 года два самолета МБР-2 Краснознаменного Балтийского флота вели разведку в северной части Финского залива. Ведущим летчиком был старший лейтенант Трунов, ведомым — лейтенант Пучков. В районе Турку Трунов заметил вражескую лодку, вышедшую из-за ближайшего острова. Можно было предполагать, что на лодке из-за дымки над поверхностью моря самолетов не видели, сама же она, чуть освещаемая солнцем, совершенно отчетливо выделялась на фоне серого моря.

Разойдясь для атаки по сигналу ведущего, самолеты снизились до трехсот метров и поочередно отбомбились. Удар с воздуха для подводного корабля, только что вышедшего из базы, был неожиданным. Бомбы упали почти рядом с рубкой. Через полторы минуты лодка исчезла с поверхности моря. Наверх всплыло несколько деревянных брусьев и пятен масла. Можно было не сомневаться, что корабль поврежден.

В дальнейшем наши морские летчики неоднократно наносили ощутимые удары немецко-фашистским подводным силам.

Самолет-разведчик Северного флота, управляемый Героем Советского Союза капитаном Рукавицыным, совершал очередной полет над морем. День был ненастный. Слабая дымка и дождь ограничивали видимость, мешали наблюдению. Самолет давно уже находился в воздухе. Рукавицын очень внимательно присматривался к темной поверхности моря, однако ничего подозрительного не обнаруживал. Уже к концу поиска внимание летчика привлекла одна, казалось, незначительная деталь. Белые гребни волн то появлялись, то исчезали, то увеличивались, то уменьшались в длине, но все же занимали под крыльями самолета строго определенное положение — параллельно его курсу, а немного в стороне один из гребней начал двигаться не как все остальные, а почти перпендикулярно их пути. Так обычно бывает, когда волны в своем стремительном беге налетают на вершушку скалы, торчащей из воды. Но летчик хорошо знал, что здесь, вдали от берега, на больших глубинах скал и камней не могло быть.

Самолет начал медленно снижаться. С высоты четырехсот метров стало видно, что над поверхностью моря, рассекая встречные волны, двигался перископ подводной лодки. Медлить было нельзя: в любой момент враг мог уйти.

Рукавицын, прицелившись, сбросил весь запас бомб. Перископ скрылся, а затем чуть в стороне из воды показался борт лодки. Именно борт, а не палуба. Внезапный удар с воздуха, видимо, сделал подводный корабль неуправляемым. Воспользовавшись этим, Рукавицын совершил второй заход и, не имея больше бомб, обстрелял лодку из пулемета. Несколько трасс пришлось точно по корпусу. Выпущенные большие пузыри воздуха и соляр, лодка исчезла в глубине. Самолет-разведчик, сделав над местом атаки еще один круг, направился в базу.

Но не всегда подводные лодки стремились быстрее скрыться от самолетов, нередко они вступали с ними в бой. Известно, что почти все немецкие подводные корабли имели неплохие пушки и пулеметы — весьма грозное оружие, особенно при использовании его против одиночных разведывательных самолетов, как правило, больших по размерам и с малой скоростью. Однако наши летчики смело преодолевали сильное огневое сопротивление врага и доводили атаку до конца.

Памятен такой случай. Самолет Северного флота, управляемый капитаном Лятыным, в светлую лунную ночь обнаружил вражескую лодку в надводном положении и атаковал



Летчик Герой Советского
Союза капитан
В. П. Рукавицын
Фотография 1943 года

ее. С лодки тоже заметили самолет и открыли по нему огонь. Красные трассы пуль и снарядов потянулись к разведчику. Будь это скоростной бомбардировщик или торпедоносец, он вмиг настиг бы цель и уничтожил ее, но самолет-тихоход, идя навстречу огню, сам подвергался большому риску. Однако Лятин не свернул с курса, он смело вступил в единоборство, рассчитывая также на психологический эффект своей атаки, на то, что нервы фашистских артиллеристов не выдержат, что гитлеровцы, при виде идущего на них с ревом самолета попытаются скрыться. Так оно и произошло. Снаряды, посылаемые с подводной лодки, беспорядочно прочерчивали

темное небо, не причиняя самолету никакого вреда. Когда же он вышел на боевой курс и начал бомбометание, огонь с лодки прекратился, комендоры спешно попрыгали в рубочный люк, корабль стал срочно погружаться. Но было уже поздно. Одна из бомб угодила в кормовую часть. Лодка, задрав вверх нос, на некоторое время вздыбилась над водой, а затем быстро исчезла в пучине.

Еще более эффективными были удары нашей авиации по вражеским лодкам, находившимся в своих базах в Германии или в оккупированных странах. Немало фашистских лодок было отправлено на дно советскими летчиками в Кенигсберге, Либаве, Констанце. Одна из них нашла себе могилу в захваченной немцами Ялте.

Почти пятая часть всех потопленных и около одной трети поврежденных нашим флотом немецких подводных кораблей приходится на долю авиации. Эти цифры говорят сами за себя.

Однако вернемся снова к надводным кораблям. Они являлись в нашем флоте основной ударной силой в наступлении на подводного врага. Осуществляя широкие поисковые операции в ближних и дальних районах моря, непосредственно охотясь за лодками и выставляя на путях их дви-

жения минные поля, надводные корабли неизменно занимали ведущее место в борьбе с действовавшим против нас немецко-фашистским подводным флотом.

Даже беглого взгляда на навигационную карту Балтийского моря достаточно, чтобы представить себе его мелководность — почти в каждом районе можно ставить мины. Не случайно поэтому и развернулась здесь в 1941—1945 годах ожесточенная минная война. Входы в Рижский, Финский, Выборгский и другие заливы были закрыты мощными минными заграждениями. Минные банки ставились даже у вражеских баз и на подходах к ним. Все Балтийское море, особенно его прибрежная часть, сделалось опасным для плавания.

Только в 1944 году на минах, поставленных советским флотом, в разных районах моря подорвались и затонули шесть или семь вражеских подводных кораблей, то есть почти столько же, сколько погибло немецких лодок в первую мировую войну на Великом заграждении Северного моря. За всю войну, по свидетельству бывших гитлеровских адмиралов, в Балтийском море на минах закончили свое существование десять либо одиннадцать немецких лодок — целое соединение.

В активную борьбу против вражеского подводного флота включились и наши подводные силы. Счет открыла балтийская подводная лодка «Щ-307». В устье Ботнического залива ее командир обнаружил через перископ рубку вражеской лодки, шедшей в восточном направлении. Расстояние до противника едва ли превышало 6 кабельтовых. Выстрелив по цели двумя торпедами из кормовых аппаратов, «Щ-307» тут же погрузилась, а когда донесся звук взрыва, снова всплыла. На месте, где раньше находился вражеский корабль, расплылось большое пятно замутненной воды и соляра. Как установлено было уже после войны, советские моряки потопили в тот раз новую немецкую лодку «У-144».

Большую, если не решающую роль в единоборстве подводников, наряду с бдительностью и постоянной готовностью личного состава, стала играть тщательность гидроакустического наблюдения. Случаев, когда вражеские лодки удавалось обнаружить через перископ, насчитывалось не так много. Значительно чаще лодки обнаруживались при помощи гидроакустических средств, развитие которых в предвоенные и военные годы значительно шагнуло вперед. Чувствительность гидроакустических станций, дальность и точность их действия возросли. Все это повысило значение и

роль гидроакустиков. От того, насколько своевременно они сообщали своим командирам о вражеских кораблях, зависел не только успех атаки, но и собственная безопасность.

Однажды в районе Новой Земли находилась на позиции наша подводная лодка «С-101». Стояла обычная для тех мест пасмурная погода, порою налетали снежные заряды, иногда шел дождь. Командир лодки капитан-лейтенант Трофимов периодически всплывал под перископ, но видел только айсберги да редко разбросанные ледяные поля. Море было пустынно.

И вдруг акустик доложил, что слышит шум винтов. Подвсплыв и осмотрев горизонт, Трофимов снова ничего не обнаружил. Акустик продолжал, однако, сообщать о шумах и высказал предположение, что они принадлежат лодке, которая находится в надводном положении. Дело принимало серьезный оборот. Запросив пеленг на шумы, командир скомандовал о повороте и пошел на сближение. Через несколько минут он снова на короткое время поднял перископ и, наконец, увидел небольшой темный силуэт лодки, быстро выплывавшей из сетки дождя.

Противник следовал прямым курсом, имея средний ход. От работы дизелей за лодкой стлалось чуть заметное облако дыма. Гитлеровцы не принимали никаких мер предосторожности, не допуская, видимо, даже возможности появления здесь советской лодки. Хорошим наблюдением они похвастаться не могли и за это жестоко поплатились.

Выйдя в позицию залпа, «С-101» выпустила торпеды. Командир, наблюдавший в перископ, видел, как у борта вражеской лодки поднялся столб воды и дыма, в воздух полетели обломки. Когда дым рассеялся, на поверхности моря уже ничего не было.

В истории Великой Отечественной войны известен и такой случай, когда в 1942 году в море у берегов Северной Норвегии между нашей и вражеской лодками состоялась настоящая подводная дуэль.

Произошло это так. Советская подводная лодка «М-176» (моряки ласково именовали такой тип лодок «малютками»), находясь в надводном положении, обнаружила далеко на горизонте вражескую лодку. Объявили срочное погружение. Через несколько десятков секунд «малютка» ушла под воду и приготовилась к атаке. Но когда ее командир капитан-лейтенант Бондаревич поднял перископ, лодки противника он не увидел. Стало ясно: гитлеровцы тоже заметили нашу

лодку и успели погрузиться. Но где они? Тщательное прослушивание не дало никаких результатов. Из этого командир сделал вывод: противник опытный, умеет себя маскировать. И тут же приказал выключить все лишние механизмы и соблюдать полную тишину.

Наша лодка продолжала двигаться самым малым ходом. Бондаревич твердо решил найти неприятеля и атаковать его, где бы он ни был — на глубине или наверху. Капитан-лейтенант был уверен, что опытный гидроакустик на «М-176», отлично проявивший себя в прошлых походах, не подведет и на этот раз, поможет обнаружить цель.

Действительно, минут через десять после срочного погружения гидроакустик повернулся к командиру и доложил, что слышит работу винтов подводной лодки. Сообщение это молниеносно разнеслось по всем отсекам, и все стали внимательно вслушиваться. Далекий, едва уловимый вначале шум вражеского корабля с каждой минутой усиливался.

Желая точно удостовериться, в каком положении находится лодка противника — в надводном или подводном, — Бондаревич дал команду подвсплыть и, когда глубомер отсчитал нужное количество метров, поднял перископ. То, что он увидел, оказалось неожиданным. Не далее чем в 15—18 кабельтовых на поверхности пенился бурун от перископа лодки, которая на полном ходу сближалась с «М-176». Значит, вызов на единоборство противник принял. Подводная дуэль должна была состояться.

Бондаревич опустил перископ и приказал резко увеличить глубину. Как доложил гидроакустик, тот же маневр совершили и на немецком корабле. С этого момента между советскими и фашистскими моряками на глубине нескольких десятков метров начался смертельный поединок. Он длился более двух часов.

Известно много примеров, когда два корабля, встретившись на морском просторе, решали судьбу боя применением abordаж, тарана, артиллерии или торпед. Все это происходило на поверхности моря, в обычных условиях, на виду друг у друга. Но единоборство под водой — такого никогда еще не случалось.

Исход поединка на каждой из лодок зависел главным образом от двух человек — гидроакустика и командира. Первый непрерывно следил за противником, фиксировал его положение и тут же сообщал об этом командиру. Второй — анализировал полученные данные и назначал своему



Командир подводной лодки
«М-176» капитан-лейтенант
И. Л. Бондаревич

Фотография 1941 года

кораблю курс и глубину погружения, принимал решение о применении оружия.

Командир немецко-фашистской лодки с обычной для гитлеровцев самоуверенностью, видимо, полагал, что после первого же торпедного залпа русские моряки уйдут или всплывут и запросят пощады. Поэтому он не стал тратить времени на уточнение места и элементов движения советского корабля и сразу выпустил две торпеды. Сначала гидроакустик, а затем и все остальные члены экипажа «М-176» отчетливо услышали, как торпеды с характерным урчанием прошли мимо.

Однако фашисты плохо знали советских моряков. Как только эта атака окончилась,

«М-176» резко нырнула вниз и, стараясь подставлять противнику возможно меньшую поражаемую площадь, начала сложный маневр. Все приказания командира экипаж выполнял мгновенно. Видя, с каким рвением и точностью действуют подчиненные, Бондаревич еще больше уверился в победе. Но как быстрее установить характер маневрирования противника? На какой он удерживается глубине, каким идет курсом, в каких аппаратах имеет еще торпеды? Эти вопросы требовали безотлагательного ответа.

А гитлеровская лодка продолжала безрезультатные атаки. За полтора часа она выпустила около десятка торпед. Все на «М-176» отчетливо слышали, как они пронеслись мимо. И хотя никому не доставляло удовольствия ощущать, как рядом проходит смерть, кое-кто пытался даже шутить по поводу меткости немецких подводников.

Тем временем Бондаревич уже точно определил характер маневрирования противника. Слушая непрерывные доклады гидроакустика, он словно видел все действия врага. Сейчас нужно было лишь выбрать удобный момент для сближения с ним и нанести решительный удар.

Чтобы не демаскировать своего места, Бондаревич еще

больше ограничил работу лодочных механизмов. «М-176» развернулась на противника и почти бесшумно начала медленно сближаться. Гидроакустик доложил, что лодка врага, сделав еще один поворот, произвела очередной залп, но хода торпед не слышно, видимо, они ушли в другом направлении. Это означало, что гитлеровцы потеряли нашу лодку.

Все складывалось благоприятно для атаки. «М-176» продолжала сокращать дистанцию до противника. И в это время случилось непредвиденное: почти прямо по курсу раздалось сильное шипение воздуха. Это могло означать одно: лодка врага всплывала. Ее командир, видимо решив, что русские удрали, приказал продуть балластные цистерны и подняться на поверхность. Лучшего момента для удара не могло представиться. Когда наша лодка подвсплыла под перископ, вражеский корабль находился уже в надводном положении и не далее как в двенадцати кабельтовых. Для надежности дали залп с восьми кабельтовых. Через несколько секунд во всех отсеках услышали тяжелый удар и характерный металлический треск. Вслед за этим наступила тишина. Поединок закончился.

Так выдержка и мастерство советских моряков принесли им победу в труднейшей подводной дуэли.

* * *

К северо-востоку от острова Новая Земля простирается Карское море, омывающее побережье нашей страны почти на тысячемильном пространстве. По сравнению с другими морями даже Северного Ледовитого океана Карское море отличается своей необычайной суровостью. Холодные ветры и пурга тут свирепствуют не только зимой, но и в июле. Короткое пасмурное лето с густыми туманами и дождями нередко прерывается сильным снегопадом. Зима очень холодная, температура порой падает ниже 40 градусов. Сильные морозы на длительное время сковывают воды Карского моря, и в этот период корабли здесь проходят только при помощи мощных ледоколов. Свободная навигация возможна лишь не более четырех месяцев в году, как правило, в июле — октябре.

Это суровое море приобрело для нашей страны в годы Великой Отечественной войны особенное значение. Посмотрите на карту. Оно занимает на северных подступах к Советскому Союзу почти центральное положение. В него впадают две могучие сибирские реки — Обь и Енисей, каждая из

которых представляет мощную транспортную магистраль. Здесь проходит наш Северный морской путь, связывающий порты Дальнего Востока, Сибири, Белого и Баренцева морей. Нарушить его — значит существенно ослабить экономическую связь между важнейшими районами.

Развертывая боевые действия, немецко-фашистское командование не могло не учитывать всего этого. С первого же года войны подводные лодки врага стали все чаще показываться не только у берегов Новой Земли, но и значительно восточнее. Там, где раньше безмолвие пустынного моря нарушалось лишь ревом белых медведей и криком птиц, сейчас все чаще и чаще слышалась работа лодочных дизелей. Растущая угроза судоходству в Карском море потребовала от нашего флота срочных ответных действий.

Особенно активизировался подводный противник в этом районе летом 1944 года. В тот год море начало освобождаться от зимнего покрова в конце июля. Теплый ветер с юга и юго-запада крошил ледяные поля и, подхватив их осколки, гнал на север, подальше от берега. Между материком и полосой моря, забитой по-весеннему мягким льдом, с каждым днем все ширилась и увеличивалась в размерах чистая полоса разводья.

В середине августа на ледовую разведку в центральную часть Карского моря вылетел советский самолет. Вначале его маршрут проходил вдоль материка, затем сворачивал круто на север в район островов «Известий ВЦИК». Море еще сохраняло следы многомесячной зимы. Тут и там плавали огромные айсберги, на крутой зыби кувыркались льдины. Местами встречались ледяные поля, правда, с множеством трещин и проталин. Короткое полярное лето окончательно вступало в свои права.

Полет длился уже несколько часов. Летчик, желая уточнить свое место, решил снизиться и, пробив встретившуюся облачность, стал выходить к ближайшему острову. В этом районе ему приходилось бывать и раньше много раз, он хорошо знал очертания всех скал и камней. Поэтому, взглянув вниз, сразу же насторожился. Его внимание привлекли странные непривычные очертания одного из камней. Сверху он напоминал печатную букву «Г». Никогда раньше летчик не встречал здесь такого приметного ориентира. Желая его рассмотреть поближе, он развернул самолет и пошел на снижение.

В это время одна из палочек «Г» шевельнулась и затем,

резко увеличивая скорость, устремилась прочь от камня. То была подводная лодка.

На самолете имелся только один пулемет. Вместо бомб, собираясь в длительный полет, решили взять дополнительный запас топлива.

Гитлеровцы словно знали, что самолет для них не опасен, и продолжали идти в надводном положении. Тогда наш летчик спикировал и дал очередь из пулемета. В ответ ударила вражеская пушка, и в воздухе начали рваться снаряды. Условия для боя складывались неблагоприятно. Самолет отошел от лодки и, передав по радио донесение об обнаруженном противнике, стал следить за ним.

Появление советского самолета в далеком от материка и редко посещаемом районе спутало планы гитлеровцев. Однако под воду лодка все еще не погружалась, видимо, на ней производили какой-то срочный ремонт.

Так продолжалось около получаса. За это время самолет-разведчик несколько раз выходил в атаку, но безрезультатно. Потом лодка погрузилась, однако время от времени перископ ее появлялся на поверхности моря. Благодаря этому наш разведчик имел возможность следить за лодкой и регулярно сообщать командованию, где она находится.

В том году в Карском море еще никто не встречал подводных кораблей, и появление их здесь сразу же после ухода льдов заставило командование военно-морской базы насторожиться. К месту обнаружения лодки выслали поисково-ударную противолодочную группу, состоявшую из кораблей и самолета. Путь ей предстоял долгий, сложный. И только самолет прибыл своевременно. При помощи разведчика он нашел лодку и сбросил на нее бомбы. После этого на воде появилось несколько больших масляных пятен. Когда подошли противолодочные корабли, лодки уже не было. Поврежденная, она, видимо, смогла уйти.

В тот же день в другом районе моря подвергся атаке наш транспорт. С тральщика, который охранял судно, донесли, что обнаружены две фашистские лодки. Вскоре разведка подтвердила, что к востоку от Новой Земли действует не менее четырех — пяти подводных лодок противника. Становилось ясно, что враг задумал в Карском море широкое наступление.

Гитлеровцы вели себя все более нагло. Пользуясь тем, что этот район находился вдали от наших баз, а противолодочные силы — малочисленны, подводники не пытались маскироваться и наносили удары открыто. Лодки обстре-

ливали из пушек маяки и посты, высаживали на побережье диверсионные группы, охотились за любым одиночно идущим судном, даже катером.

Во второй половине августа для обеспечения отдаленных маяков и постов в море вышло небольшое, выдавшее виды гидрографическое судно «Норд». Оно произвело в одном пункте смену людей, в другом выгрузило оборудование и имущество и направилось дальше. Но вот 26 августа береговые радиостанции получили тревожную радиограмму: «Всем, всем, всем... Я — «Норд». Обстрелян подводной лодкой...» На этом связь оборвалась.

К месту предполагаемого нахождения «Норда» вышли корабли. Авиация из-за нелетной погоды в поиске не участвовала. Хотя был конец августа — как раз середина заполярного лета, — погода стояла плохая. Холодный ветер нагнал густого тумана, который, повиснув сплошной пеленой, скрыл весь горизонт. Кое-где встречались в море льдины. С невидимого за туманом неба моросил дождь.

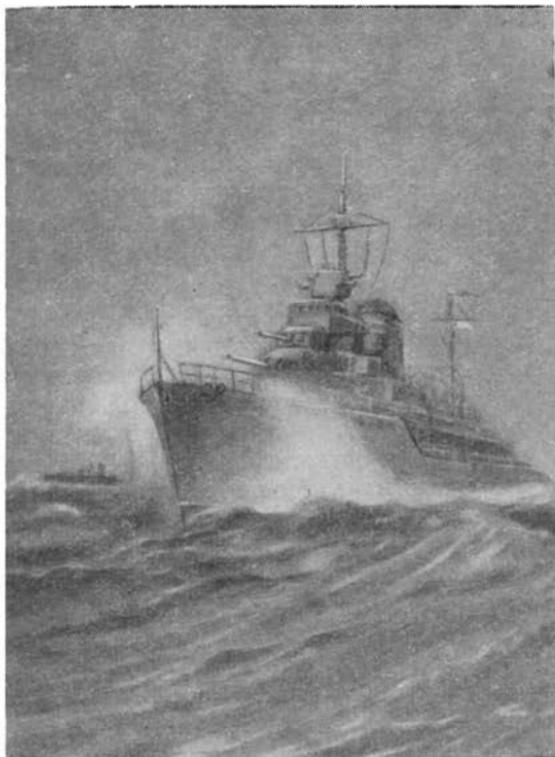
Тральщик «АМ-116», участвовавший в розысках «Норда», медленно продвигался на северо-восток. Плавание длилось уже четвертые сутки. Позади осталось несколько сот миль обследованного побережья, две группы островов и все мена, в которых могло укрыться от волны поврежденное судно. Однако никаких признаков «Норда» не обнаруживалось.

У острова Ригнес, что лежит неподалеку от берега Харитона Лаптева, видимость стала улучшаться. Дождь кончился. Со стороны моря сквозь туман показался чуть заметный небольшой силуэт какого-то корабля с едва различимым шлейфом дыма. Тральщик тотчас же направился к нему. Однако на глазах у всех, кто находился на мостике, силуэт вдруг исчез, буквально «канул в воду». Дело ясное: это подводная лодка, возможно даже та, что атаковала «Норд». На самом полном ходу тральщик устремился по следу лодки, который обозначался неширокой, чуть заметной полосой соляра. Пройдя так несколько кабельтовых, командир тральщика капитан 3 ранга Бабанов приказал сбросить контрольные бомбы.

Не успели отгреть взрывы, как с правого борта советского корабля в двух кабельтовых из воды показался перископ. Видимо, противник решил торпедировать тральщик. И вот тут-то и было еще раз продемонстрировано значение высокой боевой готовности. Хотя после сбрасывания бомб никто не ожидал, что сразу появится лодка, тем не менее

на всех постах личный состав находился в полной готовности к бою. Перископ только показался из воды, как по нему сразу же дали залп из бомбометной установки.

Многоствольная бомбометная установка являлась в то время на кораблях новинкой. Ее устанавливали на полубаке рядом с носовой пушкой или вместо нее. Она могла поражать одновременно большую площадь.



Поиск подводной лодки

После залпа из бомбометной установки тральщик сбросил еще серию больших глубинных бомб. Теперь лодка уже не отваживалась на новую атаку. Она предпочла уйти на глубину и начала маневрировать, чтобы оторваться от советского корабля. Но не тут-то было. Наши моряки, горя желанием отомстить за товарищей с «Норда», упорно преследовали ее и продолжали сбрасывать бомбы.

Как сложилась обстановка на вражеской лодке в результате непрерывных атак нашего корабля, осталось неизвестным. Ясно было одно, что гитлеровские подводники больше не помышляли о борьбе, а стремились любой ценой спастись. Это не удивляло наших моряков, они уже по опыту знали, что фашистские молодчики, попав в серьезную переделку, пасовали перед трудностями и быстро теряли самоуверенность. За всю войну не было ни одного случая, когда бы они открыто в надводном положении вступили в борьбу с нашими противолодочными кораблями.

Невольно напрашивается сравнение с советскими подводниками. Ведь они тоже не раз попадали под жестокие бомбовые удары, неоднократно оказывались в критическом положении, но, воспитанные на славных боевых и революционных традициях, беззаветно преданные своей социалистической Отчизне, проявляли необычайно высокие морально-боевые качества, каких не было у гитлеровцев. Об этом, в частности, убедительно свидетельствует боевой эпизод, происшедший на Балтийском море в первый год Великой Отечественной войны.

Подводная лодка «С-4» под командованием капитан-лейтенанта Абросимова атаковала конвой, шедший по прибрежному фарватеру. Из-за малой глубины в этом районе она не смогла уйти и осталась лежать на грунте. Корабли охранения сразу же начали атаки, продолжавшиеся 11 часов. Лодка получила серьезные повреждения. Легкий корпус ее был пробит, нарушилась герметичность топливных цистерн, и на поверхность моря поднимался соляр. У гитлеровцев, видимо, создалась уверенность, что лодка потоплена.

О дальнейшем расскажем словами самого командира этого героического подводного корабля.

...Все лампочки и плафоны разбиты, центральный пост освещается тусклым светом аварийного фонаря. Личный состав, задравшись по отсекам, сохраняет спокойствие. На мой вопрос о самочувствии сдержанно отвечают: держимся. Краснофлотцы, которые находятся в центральном посту, напряженно замерли каждый у своего механизма. Когда я обмениваюсь мнением с комиссаром, они внимательно ловят каждое слово. Снова подошел вражеский корабль и, продвигаясь над нами толчками, постукивает о палубу каким-то металлическим предметом. У меня возник вопрос: не думают ли они спустить водолаза?

Через полчаса постукивание прекратилось, шум винтов утих. Стерегут нас наверху или нет — неизвестно. Мы столько раз подвергались бомбежкам и столько над нами прошло кораблей, что гидроакустик совсем сбился со счета. Часы показывали полночь. Посоветовавшись с комиссаром, решил всплыть и принять бой в надводном положении. Время для всплытия самое благоприятное. В центральный пост вызываю артиллерийский расчет и ставлю ему задачу: если противник рядом, сразу же после всплытия на поверхность забросать его гранатами, если далеко, — вести огонь из винтовок; в первую очередь бить по вражеским артиллерийским расчетам. Затем, если наша пушка окажется исправной, открыть из нее огонь. Механику тотчас после подъема на поверхность обеспечить полный ход электромоторами, потом перейти на дизеля. В случае неудачи прорыва по сигналу моему или комиссара взорвать патронный погреб.

В 00.15 приказал продуть главную балластную цистерну, но лодка не двигалась. Засосало илом. Ждем. Через несколько минут лодка, однако, оторвалась от грунта и пошла вверх.

В 00.21 выскакиваю вместе с артиллерийским расчетом на мостик и ищу — в кого стрелять. В руках у меня ручной пулемет. Но вражеских кораблей рядом нет. Только недалеко от носа и кормы лодки стоят буи с зажженными огнями да по соседству с рубкой плавают на воде деревянные крестовина, наверняка обозначающая место нашей «гибели». Рано же нас похоронили! Под берегом на лунной дорожке видны два стоящих катера, чуть в стороне от них — еще один, на ходу. Они-то нас все время, видимо, и бомбили. Приказал огня не открывать.

Кругом лодки вода покрыта толстым слоем нашего соляра. Даем полный ход. Левый вал сильно вибрирует. Носовая и средняя группы цистерн главного балласта травят воздух. Из топливной цистерны вытекает соляр, оставая за кормой заметную полосу. Но все это пустяки. Главное — лодка движется. Мы отрываемся от берега и выходим на простор моря...

А теперь снова вернемся к тральщику «АМ-116». Он продолжал преследование поврежденной немецкой лодки, идя по масляному следу. Команда тральщика не думала об опасности, хотя знала, что противник, обладавший и большей скоростью надводного хода и лучшим вооружением, был очень опасен для одиночного советского корабля.

Однако гитлеровские подводники, смелые при встречах с беззащитными судами, сейчас трусливо уходили.

Тральщик продолжал бомбить. Вскоре наступила развязка. Одна из бомб угодила прямо в цель. На поверхность выбросило огромный воздушный пузырь и фонтан соляра. Потом начали всплывать многочисленные деревянные обломки. Прорвавшийся в Карское море подводный пират получил наконец то, что он заслужил. Впоследствии потопленную лодку обследовали наши водолазы — это была «У-362».

* * *

В борьбу с подводным противником внесли большой вклад эскадренные миноносцы Северного флота. Два обстоятельства заставили широко привлечь их к этому делу. Во-первых, для ликвидации постоянно нарастающей угрозы нашему судоходству требовалось решительное противодействие врагу всеми силами флота. Во-вторых, в необычайно сложных гидрометеорологических условиях северных морей решать задачи в любое время года и на больших удалениях от баз лучше всего могли корабли, обладавшие, помимо необходимого оружия, достаточно хорошими мореходными качествами.

К 1943—1944 годам борьба с лодками на Северном театре стала основной задачей эсминцев. Поисквые операции, конвоирование судов и охранение боевых кораблей заменили все остальные виды боевой деятельности, традиционные для данного класса кораблей. Эскадренные миноносцы фактически превратились в противолодочные корабли.

Этому в значительной мере содействовал и прогресс в техническом оснащении эсминцев. На них начали устанавливать радиолокаторы — чудесный магический глаз, позволяющий обнаруживать все надводные цели ночью и в тумане так же просто, как в ясный солнечный день. Радиолокатор стал прекрасным дополнением к гидролокатору и резко повысил боевые возможности кораблей, в том числе и для борьбы с подводными лодками. Раньше технические средства служили главным образом для наблюдения за лодками, находившимися под водой, и притом на дистанциях, не превышающих двух десятков кабельтовых. В надводном же положении ночью и в тумане противник мог следовать безбоязненно. Подводники нередко этим и пользовались. Теперь положение менялось: подводная лодка легко обнаруживалась как над водой — при помощи радиолокатора, так

и под водой — при помощи гидроакустики. Как бы ни была темна ночь, для командира корабля и вахтенного офицера уже не составляло особого труда следить за морем и находить любую надводную цель в радиусе до десятка и более миль. Все это делало корабли, вооруженные радиолокаторами, неизмеримо сильнее, давало возможность по-новому вести борьбу с подводным врагом.

Сложная, полная опасностей и тревог борьба эскадренных миноносцев Северного флота против вражеских лодок в годы Великой Отечественной войны явилась замечательной школой боевой выучки для сотен и сотен советских моряков. На этих кораблях получили боевую закалку будущие адмиралы нашего флота — Симонов, Колчин, Гурин, Гончар, Беляев, Мачинский и другие. Здесь выросли прекрасные мастера противолодочных ударов. Опыт североморцев перенимали на других флотах. И хотя давно уже большинство ветеранов войны уехали из Заполярья, да и многих прежних кораблей нет сейчас в строю, воспоминания о боевых днях и подвигах, совершенных советскими моряками в борьбе с вражескими подводными лодками, остаются еще свежими, а имена героев, обеспечивших победу нашему оружию, вечно будут памятны народу.

В конце 1944 и начале 1945 года подводное наступление гитлеровцев на Северном театре достигло наивысшего напряжения. К этому времени немецко-фашистское командование, чтобы блокировать наши порты в Белом и Баренцевом морях, придвинуло к берегам советского Заполярья несколько соединений лодок. Только в районе Мурманского побережья одно время находилось до семи подводных кораблей. Лодки занимали позиции на основных наших морских путях, которые советские или союзные суда, шедшие в Кольский залив, Белое море и обратно, не могли миновать. Для зарядки батарей и вентиляции внутренних помещений вражеские подводники использовали ночное время. Чтобы не подвергаться ударам базовых сил противолодочной обороны, они всплывали в надводное положение, предварительно отойдя от берега миль на 30—40. Здесь же иногда производили мелкий ремонт лодок и пополнение запасов.

Для ликвидации угрозы, нависшей над нашим судоходством, необходимо было в первую очередь лишить вражеские лодки возможности свободно всплывать вблизи берега. Эту задачу возложили на специально сформированные ударные поисковые группы. Поисковые операции в дальних



Контр-адмирал П. М. Гончар—
бывший командир эскадренного
миноносца «Деятельный»

зонах моря выполняли эскадренные миноносцы.

В начале декабря 1944 года из Иоканги в направлении Кольского залива вышли эскадренные миноносцы «Деятельный» и «Живучий». Старшим группы был капитан 3 ранга Гончар — командир «Деятельного».

Стояла холодная полярная ночь. После длительного шторма, бушевавшего всю неделю, наступило безветрие. Видимость была хорошей. Ясное, звездное небо играло сполохами полярного сияния.

Отойдя от берега миль на 20, корабли построились в строй фронта и, развернувшись параллельно береговой черте, включили радиолокаторы и гидроакустические станции.

Экипажи эсминцев имели уже богатый боевой опыт. Их

возглавляли знающие дело офицеры. Командир «Деятельного», например, прошел на кораблях только за военные годы около 100 тысяч миль. Плавали корабли в то время чрезвычайно много, иногда по 25—28 дней в месяц. И все это время шла неослабевающая противолодочная борьба. За несколько месяцев, предшествовавших описываемым событиям, один только эсминец «Деятельный» израсходовал более 1100 глубинных бомб.

Корабли поисковой группы продолжали движение. Работа радиолокаторов не прекращалась. Но пока море выглядело пустынным.

В радиолокационной рубке «Деятельного» притемненная лампа освещала только небольшой столик, на котором лежал журнал радиометриста. Остальная часть рубки погружена в темноту, сквозь которую неярко поблескивали шкалы приборов. Радиометрист старшина 1-й статьи Крайнов сидел перед экраном и, медленно вращая регуляторы настройки, вел наблюдение. В рубке тихо. Слышно только, как мерно гудят многочисленные лампы и конден-

саторы. Из соседнего помещения через переборку доносились привычные звуки работающего электромотора.

Так продолжалось до половины второго ночи. Около этого времени радиометристу показалось, что впереди по курсу чуть слева на экране возникло какое-то пятно. Он добавил напряжения и повернул регулятор контрастности. Сомнения исчезли: впереди в трех милях видна надводная цель. Услышав голос Крайнова, командир вошел в рубку. Экран, мерцающий фосфорическим светом, совершенно определенно показывал надводный объект.

Объявив кораблям боевую тревогу и передав на «Живучий», чтобы тот следовал его действиям, Гончар скомандовал самый полный вперед, и эсминец устремился к обнаруженной цели. Через несколько секунд с поста прокладки сообщили, что обнаруженная цель стоит без хода.

«Почему?» — возник вопрос. Если это вражеская подводная лодка, то что мешает ей срочно уходить от двух мчащихся на нее кораблей?

Повод к новым вопросам дали показания радиолокатора. Обнаруженная цель обозначалась на экране индикатора совершенно отчетливым овалом. И вдруг овал начал делиться на две части, причем половинка, находившаяся дальше от «Деятельного», быстро двинулась влево на сближение, вторая часть овала оставалась на месте.

Две подводные лодки? Если это так, то подобная встреча у Гончара уже однажды была, и притом совсем недавно — в одном из последних походов. Он тогда обнаружил две лодки, стоявшие борт о борт в надводном положении. Завидев эсминец, они быстро разошлись и тут же погрузились.

Оказывается, гитлеровцы, чтобы обеспечить непрерывный контроль за судоходством, старались как можно реже отзы-



Вице-адмирал
Е. М. Симонов — бывший
командир дивизиона эскадрен-
ных миноносцев Северного
флота

вать свои подводные лодки с позиций, и снабжение их топливом, торпедами и другими запасами производилось прямо у нашего побережья специальными лодками снабжения. В момент передачи запасов они и были застигнуты советским кораблем.

Но если в прошлый раз обе лодки сразу же погрузились, то сейчас они вели себя странно и не уходили на глубину.

Отдав приказание на «Живучий» заняться той целью, которая двигалась, Гончар направил курс «Деятельного» к неподвижной. Тогда и она дала ход и стала уходить, все больше и больше уклоняясь в сторону. Создавалось впечатление, что неизвестный корабль, вначале поджидавший эсминец, а затем начавший уклоняться от него, намеренно стремится привлечь к себе внимание. Сигнальщики и командир, прильнув к биноклям, напряженно всматривались. Вдруг сквозь темноту ночи они заметили разноцветные проблески. Корабль давал опознавательные сигналы. Разобрать их из-за дальности расстояния нельзя было. Не свои ли это корабли, случайно оказавшиеся здесь?

Уже потом, после атаки, в спокойной обстановке, когда можно было не спеша мысленно еще раз вернуться к своим действиям и поведению в эти минуты, Гончар с удовлетворением отметил, что на вопрос о том, не наш ли корабль подает опознавательные, он сразу и решительно ответил «нет». Так подсказали ему опыт, верное чутье. И он не ошибся. Перед ним был матерый, хитрый враг.

Поведение вражеских подводных лодок объяснялось, видимо, тем, что эсминцы застали их в тот момент, когда одна передавала другой какие-то грузы. Имея у себя радиолокацию, гитлеровские подводники, вероятно, своевременно обнаружили советские корабли, но та лодка, что передавала грузы, по-видимому, стояла с раскрытыми люками и дать ход сразу не могла. Тогда вторая лодка, обрубив шланги и сбросив за борт швартовы, срочно пошла наперерез нашим кораблям, пытаясь отвлечь их от своей напарницы. С этой же целью второй лодкой был использован трюк с путанными опознавательными сигналами.

Командир «Деятельного» приказал выстрелить в направлении цели, давшей опознавательные, несколько осветительных снарядов, эсминец же, не сбавляя хода, продолжал мчаться прежним курсом. Огненные трассы, прочерченные снарядами в воздухе, закончились ярко-голубыми шапками разрывов. Все, кто стоял на мостике, подняли би-

нокли. На освещенном участке моря они ясно увидели рубку подводной лодки, которая полным ходом уходила от эсминца. За кормой ее был виден белый бурун.

Хитрость противнику не удалась. Приказав перейти на стрельбу фугасными снарядами, Гончар повел эсминец на таран. Расчеты у бомбосбрасывателей и бомбометов приготовились к атаке.

Вражеская лодка, видимо еще не совсем готовая к погружению, продолжала уходить в надводном положении. Снаряды падали у ее рубки то справа, то слева. Выжимая из своих дизелей последние запасы мощности, подводники пытались оторваться от преследования. Но дистанция между кораблями неумолимо сокращалась. Триста, двести, сто метров... Уже отчетливо видны тумбы перископов. Несколько автоматных очередей пришлись точно по рубке. Вот-вот эсминец ударит форштевнем. И в этот момент лодка резко пошла на погружение. Когда скрылась рубка, до нее оставалось не более 50 метров. С мостика хорошо был виден водоворот, оставшийся на этом месте. Прямо в него и полетели из бомбометов противолодочные бомбы. Затем здесь же сбросили сигнальный патрон, примечательный тем, что при попадании в морскую воду он воспламенится. Ориентируясь по нему, «Деятельный» еще несколько раз прошел над местом погружения лодки и произвел ряд мощных бомбометаний. Когда позади эсминца почти одновременно взрывалось около трех десятков бомб, вверх вздымалась целая гора воды. На фоне темной ночи она казалась багровой. Корму корабля резко подбрасывало вверх, и по всем его помещениям шел гул.

Незадолго перед описываемыми событиями фашистской лодкой на подходах к Кольскому заливу был потоплен транспорт «Пролетарий». Готовясь к выходу в море, минеры «Деятельного» на многих бомбах написали: «Мстим за «Пролетарий», «Смерть фашистским подводникам». И сейчас бомбы с этими гневными словами летели как возмездие на головы врагов. За свои злодеяния они получали сполна.

С «Живучего» поступило донесение, что его цель сумела оторваться от преследования. «Деятельный» тоже потерял контакт со своей целью. Оба эсминца, заняв первоначальные позиции, продолжали поиск.

В эту ночь на пути к Кольскому заливу корабли обнаружили еще три вражеские лодки, но все они, уйдя на глубину, скрылись от преследования.



Командир эскадренного миноносца «Живучий» капитан 3 ранга Н. Д. Рябченко
Фотография 1943 года

Неудача вскоре была возмещена успешными действиями «Живучего». После обнаружения группой капитана 3 ранга Гончара на подходах к Кольскому заливу целой стаи подводных лодок наши моряки установили над этим районом постоянный контроль. В ночь на 9 декабря сюда для ведения поиска выслали эскадренные миноносцы «Живучий» и «Разумный». Идя в паре, они вели неослабное наблюдение за морем. Около полуночи впереди по курсу «Живучего» радиолокатор зафиксировал какую-то цель. По характеру и величине импульсов можно было предположить, что поблизости находится лодка в надводном положении. Сообщив об этом на «Разумный», командир «Живучего» капитан 3 ранга Рябченко пошел на сближение

с лодкой. Она, видимо не готовая к погружению, стала уходить на максимальной скорости. Эсминец бросился в погоню. Состязание в скорости хода продолжалось почти сорок минут. Дистанция до цели все время сокращалась. Когда осталось несколько кабельтовых, эсминец сделал два выстрела осветительными снарядами и подводная лодка стала отчетливо видна.

Решив идти на таран, Рябченко в то же время не отказался от попытки применить и артиллерию. Носовая пушка вела огонь по лодке еще с дистанции 30 кабельтовых. Однако на большой волне и при малой видимости стрельба не давала нужных результатов. Теперь же, сблизившись и осветив лодку, можно было добиться прямого попадания.

Лодка огрызалась, словно затравленный хищник. Если бы на эсминце плохо вели наблюдение, то еще неизвестно, чем бы закончилась эта охота. В войну не раз случалось, что преследующий корабль сам неожиданно превращался в преследуемого. Но командир «Живучего» хорошо знал

коварные повадки врага. Да и все, кто находился на верхних боевых постах, не были новичками в таких делах.

Когда до лодки осталось около двух кабельтовых, она выпустила по эсминцу две торпеды. Движение их сразу же заметили наблюдатели. Это спасло корабль. Рябченко скомандовал рулевому, и эсминец сделал резкий поворот влево, затем вправо. Торпеды, оставляя за собой фосфоресцирующий след, прошли в трех — пяти метрах от борта.

И тотчас же «Живучий», развернувшись в сторону лодки, на полном ходу ударил ее форштевнем. Удар пришелся в кормовую часть позади боевой рубки. По всему кораблю разнесся металлический скрежет. Корпус лодки скрылся за высоким полубаком эсминца. Боясь повредить винты эсминца, Рябченко скомандовал задний ход. И тогда вражеская лодка открылась во всей своей беспомощности. Она стояла без хода, в правом борту ее темнела большая уходящая в воду пробоина. В рубке мелькали фигуры людей и слышались панические выкрики. Все это продолжалось не более минуты. Затем лодка стала быстро крениться на правый борт и уходить под воду. Еще полминуты, и она скрылась, выпуская на поверхность пузыри воздуха и потоки соляра.

Все было кончено. Сбросив на месте потопления лодки еще несколько бомб, «Живучий» отошел в сторону. Наступила необычная тишина. О том, что еще несколько минут тому назад в этом районе шла смертельная борьба, напоминало только расплывающееся по морю большое масляное пятно да исковерканная от удара о лодку носовая часть эсминца. Для заделки пробоины туда уже направлялась аварийная группа.

Удары по немецким подводным кораблям на подходах к Кольскому полуострову становились с каждым днем все ощутимее. Вскоре в этом районе была одержана еще одна победа. Героем ее явился экипаж эскадренного миноносца «Дерзкий». Он обнаружил лодку в подводном положении и тотчас начал преследование. Неотступно в течение почти часа миноносец, следуя за лодкой, забрасывал ее глубинными бомбами. По-видимому, люди на лодке испытывали при этом малоприятные ощущения. Вражеские подводники хотя и находились на глубине более ста метров, но должны были хорошо слышать, как гидролокатор эсминца, посылая звуковые импульсы, бил ими по корпусу лодки, как дробью. Вслед за этим над их головой с грохотом тяжеловесного поезда пронесился эсминец, и почти тотчас же рядом начинали рваться бомбы.

После нескольких атак на поверхности моря появился неширокий след соляра. Вероятно, подводный корабль получил повреждение. Змейка соляра, извиваясь между волнами, то исчезала, то возникала вновь. Избитая лодка уходила, набирая глубину. Затем она затерялась. Очевидно, на ее пути встретился слой воды, отличающийся плотностью от остальной. Ответное эхо от лодки перестало поступать к гидроакустику эсминца, а на поверхности моря из-за резко ухудшившейся видимости уже нельзя было различить масляный след. Все это спасло гитлеровских подводников от окончательной гибели. Но, надо думать, они на всю жизнь запомнили часы, проведенные вблизи советских берегов.

Систематическое патрулирование советскими кораблями вод, омывающих Кольский полуостров, беспощадные удары по подводному врагу резко изменили обстановку в этом районе. Условия для действия немецких подводников значительно усложнились. Активность их заметно снизилась, так как они не могли находиться в надводном положении без боязни быть обнаруженными. Оказывая сопротивление нашим кораблям, порой нанося им ответные удары, немецкие подводные лодки медленно начали отступать от советских берегов.

На морских путях

Уже несколько столетий моря, связывая друг с другом многие страны и целые континенты, играют роль великой транспортной магистрали. Поток грузов, направляемых по морям и океанам в различные уголки земного шара, непрерывно увеличивается. В 1938 году, накануне второй мировой войны, он достиг 470 миллионов тонн. Каждый день в пути находилось примерно полторы тысячи крупных судов.

Поэтому, когда началась война, пресечение судоходства на коммуникациях противника, блокирование портов и уничтожение его торгового флота, а с другой стороны всяческое противодействие этим целям сделались одними из главных задач морской стратегии.

Весь ход военных действий на Западе в начале второй мировой войны указывал, что в борьбе на морских коммуникациях по-прежнему главную роль играют подводные лодки. Страны, боровшиеся против гитлеровской Германии, ощутили это в первые же месяцы войны. Немецкие лодки, окружив со всех сторон острова Великобритании, топили ее суда так же беспощадно, как и в первую мировую войну. В 1940 году Англия и ее союзники потеряли от ударов под-

водных лодок 440 судов, в 1941 — 429, а в 1942 — 1155. Забегая несколько вперед, скажем, что две трети (67 процентов, около 14 миллионов тонн водоизмещения) торгового флота союзных стран, потопленного за время всей войны, являются жертвой гитлеровских подводников.

С усилением подводной войны (и применением лодками новых тактических приемов) для охранения судов требовались все большие и большие силы. Если в первую мировую войну в конвое достаточно было иметь столько же кораблей охранения, сколько шло судов, то во второй мировой войне на каждое совершающее переход морем судно стали выделять по два, три, пять и даже десять кораблей охранения. Случалось, что весь конвой состоял из одного транспорта, окруженного двумя десятками различных кораблей.

Защита крупных кораблей и транспортов в море от воздушной и подводного врага сделалась задачей не только важной, но и очень сложной.

Для нашего, советского флота охранение судов при выходе из баз и переходе морем приобрело важное значение с первых же дней Великой Отечественной войны.

Как и при решении других задач, большая роль в этом снова стала принадлежать эскадренным миноносцам, катерам-охотникам, тральщикам. В шторм и снегопад, в прибрежных районах и открытом море их экипажи самоотверженно выполняли свой долг, готовые в любое время прийти на помощь охраняемым судам, атаковать и уничтожить врага, откуда бы он ни появился — с моря, с воздуха, из-под воды.

На Балтике и Черном море этим в основном занимались сторожевые катера, от экипажей которых потребовались подлинно героические усилия, огромное напряжение сил, бесстрашие и мастерство. Уже к 1943 году на Черном море имелись катера, которые за два года войны успели наплавать по 30 тысяч миль.

В 1942—1943 годах гитлеровское командование перевело по внутренним водным путям на Черноморский театр шесть малых подводных лодок. С их прибытием угроза судоходству резко возросла. Лодки стали появляться вдоль всего Кавказского побережья. С одной из них встретился в районе Сочи наш сторожевой катер «СКА-062», сопровождавший транспорт, и начал ее преследовать. Вскоре к нему присоединился один из торпедных катеров. Последовательно нанося удары, они загнали лодку на глубину и заставили ее там держаться до тех пор, пока прикрываемые суда не прошли опасный район. По всплывшим на поверхность пятнам

соляра можно было предполагать, что лодка получила повреждение.

Катерам-охотникам много раз приходилось в одиночку конвоировать суда, хотя в условиях непрерывной угрозы со стороны вражеских подводных лодок, авиации и торпедных катеров такая задача под силу лишь значительной группе кораблей. Но порой иного выхода не было. И тогда моряки наблюдали, как по морю шел большой пароход, а рядом с ним, то забегая вперед, то отставая, переходя с правого борта на левый и обратно, стремительно носился маленький, словно игрушечный, охотник. Несмотря на свои небольшие размеры и возможности, катера в основном успешно решали поставленные перед ними задачи. Старые черноморские капитаны, повидавшие многое в своей жизни, высоко оценивали боевые качества охотников и не боялись выходить в море под их охраной.

Морские охотники стали популярными.

Вот что писали, например, пассажиры парохода о людях одного из черноморских катеров, который сопровождал судно при переходе морем: «Восхищаемся героическим экипажем катера. Мы наблюдали самоотверженную, смелую и героическую защиту нашего парохода от фашистских подводных лодок и самолетов. За сравнительно короткое время два самолета были на глазах пассажиров сбиты метким огнем героического экипажа и пущены на дно Черного моря. Этот случай воодушевил и приподнял настроение всех пассажиров от мала до велика. Даже маленькие перепуганные дети в один голос кричали: «Наши сбили гадов!»

За время войны на Черном море было проведено много десантных операций. Во всех случаях высаженные войска нуждались в надежной связи со своим тылом. Перевозка подкреплений, техники, боеприпасов, эвакуация раненых — все это, как правило, шло морем, а следовательно, при участии кораблей и катеров охранения, роль которых трудно переоценить.

Много сделали и балтийцы. Так, в 1941 году в очень трудных условиях катера поддерживали постоянную связь с защитниками полуострова Ханко, который находился в двухстах милях от основных наших баз. Малые корабли на протяжении всей войны доставляли грузы гарнизонам островов, которые оставались в наших руках, выводили подводные лодки в море из баз и встречали их.

Балтийское море богато островами и отмелями, и корабли на значительной его части могли проходить только по

определенным фарватерам, зачастую весьма узким, в окружении минных полей, под обстрелом с берега, угрозой нападения подводных лодок, авиации и кораблей. А мало ли возникало трудных боевых задач, когда флот тесно взаимодействовал с приморскими частями Советской Армии и обеспечивал разбросанные на побережье воинские части!

Шел 1942 год. Катер «МО-107» под командованием старшего лейтенанта Докукина вышел для встречи подводной лодки, возвращавшейся с позиции. За время, пока она находилась в море, в районе базы выставили новые минные заграждения, и не знакомая с теперешней обстановкой лодка могла не найти входных фарватеров.

В Финском заливе в это время бушевал шторм. Как только катер вышел из базы, море обрушилось на него, начало бить, класть с борта на борт, швырять. Порой, когда темная, бурлящая вода чуть ли не полностью накрывала палубу и мостик, казалось, что катеру конец. Но проходила волна, охотник выпрямлялся и упрямо шел вперед. Его экипаж был закален в таких походах.

Около полуночи «МО-107» достиг назначенной точки и стал ожидать. В штормовом море провели всю ночь, но лодка не показывалась. Только к утру получили из штаба базы радиограмму: встреча с подводниками переносится на следующие сутки.

Но и на другой день шторм не утих. Ветер по-прежнему кружил над заливом, волны с тяжелым грохотом сменяли одна другую. Опять всю ночь пришлось бороться с непогодой. Около двух часов на чуть заметном горизонте показалась темная точка. Все облегченно вздохнули: вот она встреча. Катер пошел на сближение. Командир и сигнальщик, прижав к глазам бинокли, напряженно всматривались,



Контр-адмирал
П. И. Колчин — бывший командир бригады эскадренных миноносцев Северного флота

рассчитывая увидеть очертания лодочной рубки. Но чем ближе подходил катер, тем очевиднее становилось, что навстречу идет не подводная лодка. Личный состав занял места по боевой тревоге. И тогда раздался голос командира отделения сигнальщиков Васильева, замечательного специалиста своего дела, отличного моряка, чье прекрасное умение видеть в темноте не раз уже выручало экипаж.

— Прямо на носу сторожевой корабль!

Охотник резко отвернул и открыл огонь. Для противника это явилось полной неожиданностью. Видимо, на нем наблюдатели не могли похвастаться своей подготовкой. Выпустив несколько снарядов, наш катер поставил дымовую завесу и ушел. Дым, расплываясь над штормующим морем, прикрыл район боя. Корабли потеряли друг друга.

Близился рассвет. Около четырех часов утра на горизонте снова показалась какая-то темная точка. Охотник направился туда. На этот раз сигнальщики опознали рубку подводной лодки. Васильев по приказанию командира катера включил прожектор и дал в ее сторону опознавательные. Но вместо ответа лодка быстро погрузилась.

«Вражеская?» — мелькнула мысль.

Однако вскоре все выяснилось. Неподдалеку от скрывшейся лодки из-за острова неожиданно показался сторожевой корабль противника. Он шел прямо к месту ее погружения. Вероятнее всего лодка и ушла под воду, чтобы избежать его атаки. Надеяться на новую встречу с подводниками при создавшейся обстановке не имело смысла. Катер отошел под защиту своих батарей и вызвал поддержку. Проводку опять пришлось переносить.

И снова наступила ночь, такая же беспокойная, как и две предыдущие. «МО-107» вышел в море, полагая на этот раз наверняка встретить подводную лодку. В назначенной точке открыли акустическую вахту и стали ждать. Катер кидало с волны на волну. Время тянулось мучительно медленно. Лишь под утро гидроакустик явственно слышал звуки, характерные для подводной лодки. Вскоре она была замечена и на поверхности моря. После обмена опознавательными катер повел ее к фарватеру.

Когда до минного поля оставалось около двух миль, один из матросов доложил, что позади, справа на поверхности моря появилась и тут же скрылась «черная тонкая палка». Командир приказал усилить наблюдение. На сопровождаемую подводную лодку дали семафор, преду-

преждающий о возможном присутствии врага. Корабли увеличили ход и пошли зигзагом.

«Черная тонкая палка» не была плодом воображения наблюдателя. В этом вскоре пришлось убедиться. Когда охотник стал подходить к минному полю, с правого борта в 2—3 кабельтовых среди волн показался перископ. Вражеский подводный корабль шел в атаку на нашу лодку. «МО-107» резко повернул в сторону противника и дал самый полный ход. Вражеская лодка погрузилась. На нее полетели глубинные бомбы. К шуму штормующего моря добавился гул подводных разрывов. К небу взметнулись черные фонтаны воды. Однако на этом атаку пришлось прекратить, так как охотник должен был вернуться к своей подводной лодке, иначе командир ее, не зная обстановки в районе, мог угодить на минное поле. Многодневная борьба с непогодой и вражескими кораблями была успешно завершена.

На Балтике подводная опасность не исчезала в течение всей войны.

Учитывая особенность театра, немецко-фашистские подводники действовали здесь главным образом в узкостях и проливах. Подобравшись к выявленному разведкой морскому пути, лодки скрытно занимали позицию и приступали к наблюдению. Как огромные хищные рыбы, притаившиеся в тени омутов в ожидании своих жертв, они дежурили на глубине моря, не покидая избранного района по нескольку дней, а иногда и недель.

Советские моряки, распознав уловки врага, стали давать ему достойный отпор.

В конце 1944 года из порта Виртсу, расположенного на западном побережье Эстонии, в Таллин направлялся конвой. В голове его шел катер «МО-124» под командованием лейтенанта Дежкина. Этот охотник считался на флоте везучим, так как ему часто доводилось успешно атаковать подводные лодки. Вероятнее всего, «везучесть» объяснялась хорошей подготовкой экипажа, прекрасно организованным наблюдением за окружающей обстановкой.

Конвой совершал переход ночью. Стоял декабрь, но льда на пути еще не встречалось. Осенние штормы перемешали воду на всю глубину и создали превосходные условия для использования гидроакустики. И хотя казалось, что охраняемым судам ничто не угрожает, на «МО-124» непрерывно несли гидроакустическую вахту. Было полнолуние; высоко поднявшаяся в небе луна щедро освещала



Командир катера «МО-124»
лейтенант Н. Д. Дежкин
Фотография 1942 года

горизонт и близкий берег. Слабый ветер оставлял море спокойным. Не встречая никаких помех со стороны противника, конвой рассчитывал к утру благополучно прибыть в пункт назначения.

И вот совершенно неожиданно гидроакустик обнаружил какую-то подводную цель. Она не походила на скалу или косяк рыбы, которые обычно вводят в заблуждение молодых недостаточно опытных специалистов. Эхо принималось четкое, звонкое — без сомнения, впереди находилось металлическое препятствие. Правда, оно могло быть затопленным судном, таких «кладов» в водах Балтики немало. Но еще раз прове-

рив свои данные, гидроакустик убедился, что цель движется.

Так была обнаружена подводная лодка, занявшая позицию на пути конвоя и ожидавшая, когда он приблизится к ней на дистанцию торпедного залпа.

Командир «МО-124», получив доклад от гидроакустика, пошел в атаку. До подводного корабля было около 6 кабельтовых, то есть не более двух минут хода. За это время минер, стоявший у бомбосбрасывателя, успел приготовить свое заведение и ждал только команды, чтобы применить оружие.

Тяжелые бомбы начали плюхаться в воду за кормой катера как раз в тот момент, когда стрелка секундомера, зажато в руке командира, отсчитала положенное число секунд. Тишину ночи потряс глухой подводный взрыв. Из воды к небу поднялись мощные фонтаны, казавшиеся при свете луны зелеными.

После того как сбросили первую серию бомб, катер вернулся к месту атаки и осмотрел район. На поверхности воды расплывалось большое масляное пятно. Гидроакустик, потерявший в момент взрыва свою подводную цель, через полминуты опять нашел ее. Лодка, хотя и поврежденная, продолжала двигаться. «МО-124» снова вышел в атаку и повторил бомбометание.

К этому времени конвой, уклонившийся в сторону от места обнаружения противника, насколько позволяли окружающие глубины, ушел вперед. Командир «МО-124», помня о том, что его главная задача обеспечить безопасность судов, не стал долго задерживаться над лодкой и самым полным ходом направился к конвою, чтобы занять свое прежнее место. Это решение было правильным. Если бы здесь находилась еще одна вражеская подводная лодка, она могла воспользоваться долгим отсутствием охраняющего корабля и напасть на наши суда.

Долгое время описанная выше атака «МО-124» считалась безрезультатной, и об этом эпизоде вскоре забыли. Но через несколько лет по немецким источникам, ставшим доступными после окончания войны, удалось установить, что именно в эту декабрьскую ночь 1944 года и в данном районе гитлеровцы потеряли свою подводную лодку «У-2342». А так как, кроме «МО-124», здесь в то время никто из наших кораблей и самолетов не производил атак по подводным кораблям, то «У-2342» можно с полным основанием записать на боевой счет именно этого советского катера-охотника.

Спустя полмесяца «МО-124» назначили в охранение группы тральщиков, занимавшихся постановкой мин. Обстановка была примерно такой же, как и в декабрьском походе, только ночь стояла темная и видимость не превышала 3—4 кабельтовых. Находясь в четырех милях к северо-востоку от маяка Пакри, охотник обнаружил вражескую лодку в подводном положении. Он четыре раза выходил на нее в атаку, израсходовав около трех десятков бомб. Но в полной темноте не удалось обнаружить видимых результатов удара. Лодка считалась непотопленной. Однако по тем же немецким источникам, которые стали известны после войны, выяснилось, что и эти атаки советского катера прошли успешно. В районе маяка Пакри в то время находилась лодка «У-679», с ней у гитлеровского командования была потеряна связь как раз в ту ночь, когда «МО-124», прикрывая тральщики, производил бомбометание.

А теперь снова вернемся к Северному флоту.

Порты Баренцева и Белого морей в годы Великой Отечественной войны являлись для нашей Родины очень важными воротами, через которые поступали различные грузы. С западного направления мимо северных берегов Норвегии пролегал морской путь из Англии и США. В восточном направлении лежал наш Северный морской путь. Коммуникации тянулись по просторам Норвежского, Баренцева,

Карского и других морей на тысячи миль. И все они сходились в нескольких точках на подходах к портам Архангельск, Мурманск, Северо-Двинск.

Важность северных морских коммуникаций для Советского Союза хорошо понимало немецко-фашистское командование. Поэтому оно и стремилось в первые же месяцы войны захватить наши северные незамерзающие порты. Как известно, фашистам это не удалось.

Тогда гитлеровцы стали действовать по-иному. Они сосредоточили свои усилия на том, чтобы парализовать наше судоходство. Опираясь на норвежские и финские военноморские базы, гитлеровцы могли контролировать огромные просторы. Вражеские лодки стали появляться на всем театре от северных берегов Норвегии до моря Лаптевых. Наши важнейшие морские пути оказались под ударом.

Советскому Северному флоту была поставлена задача организовать действенную конвойную службу. Главная тяжесть ее, особенно в открытом море, легла снова на эскадренные миноносцы. Только в первом полугодии 1944 года соединение эскадренных миноносцев Северного флота участвовало в проводке 30 конвоев, в составе которых следовало 237 транспортов. Отдельные корабли стали настоящими «чемпионами» этого вида боевой деятельности. Гвардейский эскадренный миноносец «Гремящий» под командованием капитана 3 ранга (ныне контр-адмирала) Гурина с 1941 по 1944 год принимал участие в конвоировании 433 транспортов. За это время он прошел почти 60 тысяч миль. Эсминец «Грозный» (командир капитан 3 ранга Андреев) участвовал в конвоировании 800 транспортов и прошел более 50 тысяч миль. Эсминец «Валериан Куйбышев» под командованием капитана 3 ранга Гончара ходил с конвоями 45 раз и оставил за кормой около 33 тысяч миль.

Конвойные операции в Заполярье — это целая эпопея. Представьте себе бескрайнее северное море. Кругом только серые неприветливые волны, вечно куда-то спешащие, шумные. Даже чайк — этих постоянных спутников моряков — не видно, они не решаются забираться так далеко от берега. Ничто не нарушает безмолвия, кроме говора бегущих волн. И вдруг на далеком горизонте поднимается лес мачт. С каждой минутой они ближе и ближе. Вот уже видны трубы, надстройки, затем борта кораблей и судов, а еще через некоторое время вырастает целый плавающий город. Идет конвой.

На сравнительно небольшом участке моря следуют порой

Десятки транспортов, трюмы которых до самой палубы заполнены ценнейшими грузами. Вокруг транспортов — корабли охранения. Враг может появиться в любом районе, в любое время. Он настойчиво охотится за судами. Судьба многомиллионных государственных ценностей, военной техники, промышленного оборудования, продовольствия целиком в руках тех, кто охраняет суда.

Корабли, окружив плотным кольцом транспорты, непрерывно маневрируют. Суда идут не спеша, постоянным курсом, а корабли охранения, наоборот, словно соревнуясь друг с другом, режут волны во всех направлениях, очень часто меняют курс, словом, делают все, чтобы помешать немецким подводникам прорваться к конвою.

На кораблях — напряженная работа. Каждый человек, как деталь в хорошо слаженном механизме, занят своим делом, и все их усилия объединены единой целью — обеспечить судам безопасное плавание. Рулевому подаются бесконечные команды, и в ответ, как эхо, слышны его быстрые доклады. Снизу доносятся характерные звуки, посылаемые гидроакустической станцией: пи-и-нг... пи-и-нг... Гидроакустическая вахта несется непрерывно. С рассвета до сумерек трещат створки сигнальных прожекторов, а ночью — затемненных сигнальных фонарей. Это сигнальщики, неизвестно когда отдыхающие, поддерживают связь с флагманом и соседними кораблями.

Плохая видимость и беспокойное море увеличивают трудности совместного плавания. В первые годы войны на кораблях еще не было радиолокации, между тем все суда конвоя в целях маскировки ночью ходили затемненными: пользоваться ходовыми огнями запрещалось. В этих условиях опасность угрожала не только от лодок противника. В темную ночь или во время тумана, снежного заряда, особенно в штормовых условиях, легко можно было столкнуться и друг с другом. Чтобы избежать этого, наблюдателям всегда нужен был исключительно натренированный «морской глаз», а командирам — умение быстро реагировать на малейшее изменение в обстановке и немедленно принимать правильное решение.

Сложно обстояло тогда и со связью. Только к концу войны на флот стали поступать ультракоротковолновые радиостанции, позволяющие переговариваться при помощи радиотелефона. Чтобы передать какое-нибудь приказание или донесение, требовалось всего лишь взять в руку микрофон, нажать на нем кнопку и сказать нужные слова. Но в

первые годы войны этого не было. Все тактические сигналы и информацию корабли передавали днем флажным семафором и прожектором, ночью — сигнальным фонарем. На это уходило довольно много времени. Ближний корабль, приняв текст информации, в свою очередь передавал ее следующему, и так далее, пока она не достигала адресата. Сигнальщики, казалось, чудом удерживавшиеся на ногах во время штормов, занимались своим скромным, но чрезвычайно важным делом непрерывно, пока конвой находился в море.

И все же, несмотря на все трудности связи, корабли выполняли приказания флагмана довольно быстро. Хорошо натренированный сигнальщик, выхватив из темноты несколько слабых мерцаний далекого огня, уже заранее знал, что должно было последовать за этим. Командиры кораблей понимали флагмана и без дополнительных указаний. Отличная выучка всего личного состава кораблей охранения позволяла им успешно выполнять сложнейшие задачи.

Жизнь в море значительной части корабельного экипажа проходила в основном на открытом мостике и на ничем не защищенных наружных боевых постах. Пока корабли находились в плавании, время моряков распределялось между вахтой, тревогами и авральными работами. Сон, еда, отдых часто отодвигались на задний план, а иногда о них и вовсе забывали.

Матросов, старшин и офицеров всегда воодушевляло сознание большой значимости их труда для победы над врагом. Очень хорошо выразил это в стихотворении поэт-матрос Микрюков, сам много раз ходивший с конвоями:

Мы к берегам родной земли
Армаду транспортов вели,
И знали мы: в порту сдадим
Плавающий город невредим.

Когда прочтешь в газете ты,
Перелистав ее листы,
Что шквалом танковых атак
Безжалостно раздавлен враг,
Блиндаж врага огнем сметен,
Завод врага с небес сожжен,
Знай, эти танки ты привез,
И самолеты ты привез,
Ты из-за них на вахту шел,
Ты из-за них у пушки мерз.

Тогда ты вспомни караван,
Как вел его ты сквозь туман
И как в пути его берег
От всех врагов морских дорог.

В Заполярье осенью и зимой сильные штормы длятся иногда неделями. Циклон следует за циклоном. Холодный ветер пронизывает любую одежду. Огромные водяные валы вздымаются до уровня мостика. Тем не менее и в таких условиях наши корабли совершали большие переходы, выполняли боевые задачи.

Многим северянам до сих пор памятен переход конвоя из Белого моря к Новой Земле поздней осенью 1943 года. Он состоял из транспорта «Марина Раскова» и двух эскадренных миноносцев — «Гремящего» и «Громкого». Возглавлял его опытный моряк и боевой командир, впоследствии Герой Советского Союза, капитан 2 ранга Гурин.

Из Северо-Двинска конвой вышел при относительно благоприятной погоде. Но на вторые сутки, когда миновали горло Белого моря, налетел жестокий циклон. Ветер и волнение достигали 7—8 баллов. Управлять кораблями стало очень трудно. Эсминцам пришлось сбавить ход до самого малого.

А погода все продолжала ухудшаться. Громадные волны то поднимали корабли вверх, то с силой бросали вниз. Десятки тонн воды обрушивались на верхнюю палубу и, образуя пенящиеся потоки, с грохотом устремлялись к корме. Несмотря на то что двери были наглухо закрыты (задраены), вода скоро проникла и во внутренние помещения. На «Громком» из-за сильных сотрясений корпуса вышел из строя гирокомпас. Рулевому стоило больших усилий удерживать корабль на заданном курсе.

Особенно тревожно проходили ночные часы. Полная темнота скрывала очертания соседних кораблей, силуэты их были едва заметны. Выручали периодические проблески сигнальных фонарей. Подбрасываемые волнами, эсминцы плохо управлялись. Командиры кораблей, ни минуты не отдохавшие за двое суток похода, все время были начеку. Между тем впереди оставались еще две трети маршрута — наиболее сложный участок перехода.

В начале третьих суток транспорт неожиданно отвернул влево и стал пересекать курс «Громкого». На запрос Гурина о причине столь странного маневра с «Марины Расковой» ответили, что потерян руль и судно неуправляемо.

Худшего нельзя было ожидать. Потеря руля в открытом море в условиях шторма равносильна катастрофе. Гурин приказал командиру «Гремящего» взять транспорт на буксир, но на восьмибалльной волне этого сделать не удалось.

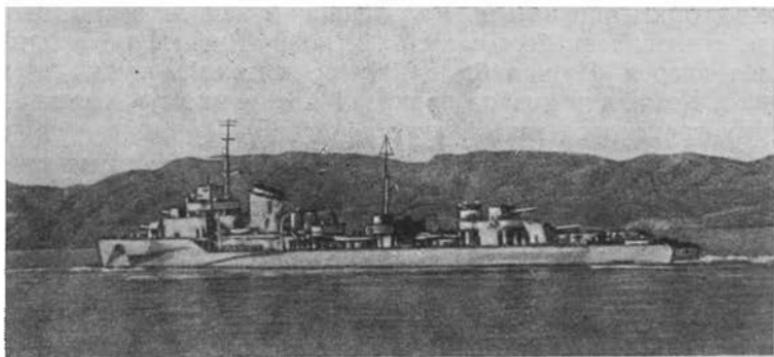
Тогда решили ждать улучшения погоды. Транспорт лег



Слева капитан 2 ранга А. И. Гурин (фотография 1944 года).
Справа контр-адмирал А. И. Гурин (фотография наших дней)

в дрейф, а эскадренные миноносцы заняли позиции с обоих его бортов. Корабли, как и раньше, немилосердно качало. Кругом стоял несмолкаемый шум ветра и разгулявшегося моря. Мимо проносились волны одна другой больше. Иногда какая-нибудь из них вдруг поднималась с наветренной стороны и яростно кидалась на корабли. Несмотря на непрерывное откачивание воды во внутренних помещениях, она все же не переставала «гулять» по жилым палубам.

Пошли четвертые сутки пребывания конвоя в море. Ветер как будто начал стихать, но море все еще бурлило. Надо было идти вперед, так как на эсминцах кончалось топливо. Командир конвоя решил еще раз попытаться взять транспорт на буксир. На «Гремящем» под руководством капитан-лейтенанта Васильева и главного боцмана мичмана Речкина подготовили и протянули по палубе стальной трос. Часов шесть готовились завести буксир. С невероятным трудом, чудом удерживаясь на обледенелой и постоянно уходящей из-под ног палубе, матросы смогли, наконец, подать трос на транспорт. Но в это время налетевшая волна под-



Гвардейский эскадренный миноносец «Гремящий»

бросила корабль, и трос, натянувшись, как струна, с треском лопнул. Все надо было начинать сначала.

Работа команд, обеспечивающих буксировку в штормовых условиях, ни с чем не сравнима. От них требуются большая сила, исключительная выносливость и сноровка. Тяжелый стальной трос, с которым и в обычной обстановке очень трудно справиться, при шторме превращается в подлинное чудовище. Он может сбить человека за борт, сбиться вокруг ног или рук, запутаться сложными узлами, которые уже нельзя развязать, а можно только разрубить зубилом или разрезать автогеном.

И вот, когда этот трос лопнул, швартовой команде понадобилось еще три часа нечеловеческих усилий, чтобы подать на транспорт второй трос. Но и он продержался только пятнадцать минут. Люди, падая с ног от качки и от усталости, стали готовить третий буксир. Взяли самый прочный — дюймов шесть в окружности, не бывший еще ни разу в употреблении. Его долго протягивали к корме, для чего вызвали на верхнюю палубу всех свободных от вахты. Тяжелый негнувшийся трос в кровь обдирал руки, но в конце концов все же его закрепили за кормовую артиллерийскую башню и подали на транспорт. С момента подготовки первого буксира прошло четырнадцать часов. Все это время личный состав работал без отдыха.

Конвой двинулся в путь: впереди «Гремящий», за ним на буксире транспорт, чуть в стороне, в охранении — «Громкий». Казалось, все трудности позади. Но море готовило новый сюрприз. На крупной волне транспорт не удерживался на курсе, он рыскал из стороны в сторону, и трос мог

вот-вот опять оборваться. Дальнейшая буксировка при таком ходе становилась бессмысленной, конвой почти не продвигался вперед. Нужно было как-то заставить судно идти прямо. Командир конвоя приказал и «Громкому» подать на корму транспорта свой буксир.

Это заняло еще десять часов. «Громкий» дважды заводил стальной трос, и оба раза он обрывался. Потом трос соединили с тяжелой якорной цепью. Это сделало буксировку более плавной. Но и такой способ позволил конвою спокойно двигаться не более шести часов. Усилившаяся волна снова начала подбрасывать корабли, и трос, поданный с «Громкого», лопнул в третий раз. Однако, как говорят, нет худа без добра. Ушедший на грунт длинный конец троса с якорь-цепью, соединенный с кормой судна, растянувшись по неровному дну более чем на двести метров, стал для транспорта своеобразным огромным рулем. «Марина Раскова», сохраняя более или менее постоянный курс, могла теперь двигаться хотя бы со скоростью 2—3 узла.

Начались шестые сутки пути. Впереди уже показались угрюнные заснеженные берега Новой Земли. Шторм медленно затихал. Казалось, что тяжелый переход близится к благополучному завершению.

Эсминец «Громкий» ввиду усилившейся опасности нападения подводного противника выдвинулся вперед. Хотя определенных сведений о наличии вражеских лодок в этом районе и не имелось, все же осторожность оказалась не лишней.

Гидроакустическую вахту на «Громком» нес старший матрос Сухаревский — хороший специалист и дисциплинированный моряк. Несмотря на усталость, он самым добросовестным образом прослушивал водную среду. И это помогло конвою избежать катастрофы.

Сухаревский обнаружил подводную лодку. На корабле объявили боевую тревогу. Люди, словно и не было пяти штормовых дней и бессонных ночей, быстро изготовились к бою, и через пару минут носовые пушки корабля уже вели по противнику стрельбу ныряющими снарядами. Затем эсминец сблизился с лодкой и приступил к бомбометанию. «Гремящий» с транспортом, свернул с первоначального курса, обходил в это время опасный район. Командир «Громкого», чтобы облегчить положение охраняемых кораблей, не прекращал преследования лодки и бомбил ее до тех

пор, пока не стало очевидным, что она уже не может предпринять атаку.

Последним эпизодом этого долгого и трудного похода явилось обнаружение мин прямо на пути конвоя. Это произошло в конце шестых суток, в середине ночи, когда эсминцы и транспорт находились всего в нескольких милях от места своего назначения. Мины были поставлены, по всей вероятности, вражеской подводной лодкой в расчете на то, что рано или поздно здесь должны пройти советские суда. И они действительно прошли, но вполне благополучно. Благодаря мастерству и бдительности экипажа, в особенности уже знакомого нам гидроакустика Сухаревского, опасность вовремя заметили. Корабли были спасены.

Против наших конвоев на Северном театре немецко-фашистские подводники нередко применяли так называемую тактику «волчьей стаи». Это название, придуманное самими гитлеровцами, вполне соответствовало характеру их действий.

Сущность «волчьей стаи» заключалась в том, что на вероятном пути движения конвоев заранее выставлялось до десятка и даже более лодок. Такая группа («стая»), растянутая перпендикулярно предполагаемому маршруту конвоя, сразу перекрывала район в несколько сот миль, и пройти здесь незамеченным было практически невозможно. Лодка, которая первая обнаруживала конвой, сама, как правило, не выходила в атаку, а следуя в нескольких милях от конвоя, сначала оповещала по радио другие лодки о том, что обнаружены суда, а затем наводила их на конвой. «Стая», получив необходимые данные, стягивалась поближе к цели и в подходящий момент начинала атаки.

Лодок обычно действовало много, поэтому атаки следовали непрерывно. Как волки бросаются на свою жертву, окружив ее плотным кольцом, так и подводные лодки одна за другой торпедировали суда. Отбиться от такой «волчьей стаи» было очень сложно. Для успешной борьбы требовалось особенно сильное охранение, исключительное самообладание командиров и всего личного состава кораблей охранения, точный расчет. В противном случае победителями выходили подводные лодки.

Так произошло, например, с союзным конвоем «НХ-90», следовавшим в марте 1941 года из США в Англию. В его состав входило до 50 транспортов, охраняемых 8 эскадренными миноносцами. В нападении участвовало 6 подводных лодок. Несмотря, казалось бы, на явный перевес сил у

союзников, гитлеровцы смогли потопить 11 судов общим водоизмещением 65 тысяч тонн и 5 судов повредить.

Еще более горькая участь постигла союзный конвой «PQ-17», который в июне 1942 года вышел из Исландии. В составе его было 37 судов, охраняемых 21 кораблем. Кроме того, 30 кораблей находились в дальнем охранении. И все же немецкие лодки и самолеты, напавшие на конвой, жестоко потрепали его, потопив 22 транспорта и танкер, пустив на дно 123 тысячи тонн груза.

Таким образом, «волчьи стаи» немецких лодок представляли грозную опасность. И противостоять им можно было только очень четкой организацией конвоя, умелым управлением кораблями, опираясь на хорошо подготовленный личный состав, сильный духом, закаленный в боях. К чести наших североморцев надо сказать, что они не раз демонстрировали эти высокие качества. В какой сложной обстановке приходилось иногда советским кораблям нести охранение, показывает следующий пример.

В середине войны возникла необходимость провести весьма важный конвой из моря Лаптевых в Архангельск. Весь путь пролегал в зоне действий вражеских подводных лодок. Особенно много их было в юго-восточной части Баренцева моря. Учитывая, что подготовка конвоя наверняка будет замечена вражеской разведкой, а маршрут его изменить нельзя (он мог проходить лишь через пролив Карские Ворота), следовало ожидать, что противник окажет очень сильное противодействие.

Для защиты судов создали внушительное противолодочное охранение, в которое входили соединение эскадренных миноносцев и группа тральщиков. Командовал всеми силами конвоя контр-адмирал (ныне адмирал) Кучеров.

Вначале, пока корабли и суда проходили по районам, забитым льдом, вероятность встречи с лодками была небольшой. По мере продвижения на запад лед становился все реже и реже, затем открылись бескрайние просторы Баренцева моря. И вот тут-то нашим кораблям и пришлось столкнуться с вражескими подводными силами.

Первыми лодку обнаружили с эскадренного миноносца «Куйбышев», шедшего в охранении концевым. При помощи гидроакустики здесь хорошо расслышали шум винтов подводного врага. Не давая возможности лодке выйти в атаку, корабль сам контратаковал ее. Больше эта лодка не появлялась.

Почти в то же время получил эхо от другой подводной лодки гидроакустик эскадренного миноносца «Разумный», шедшего на правом фланге. Вражеская лодка пыталась прорваться к центру конвоя, но на ее пути выросли разрывы глубинных бомб. Вторая атака подводному противнику тоже не удалась.

Спустя четверть часа на «Разумном» вновь получили гидроакустический контакт. Возможно, что это была все та же лодка, не отказавшаяся от намерения прорваться к охраняемым судам. И снова «Разумный» вышел в атаку. После бомбежки раздалось три мощных подводных взрыва. В том месте, где находилась лодка, образовался большой бурлящий водоворот. По всей вероятности, на ней от детонации взорвались торпеды, и судьба ее была решена.

Конвой продолжал свой путь. Весь остаток дня и в последующую ночь противник не давал о себе знать. Но с рассветом следующего дня гидроакустик эсминца «Куйбышев» снова обнаружил позади конвоя кабельтовых в 12—15 подводную лодку. Она шла следом. «Куйбышев» вышел в атаку на нее и сбросил первую большую серию глубинных бомб. Затем повторил атаку. Глухие раскаты разрывов под водой напоминали далекую артиллерийскую канонаду. Один из взрывов был особенно мощным. И почти одновременно на поверхности моря возник огромный столб воды, смешанной с черным дымом. Всплыли какие-то предметы. Видимо, еще один хищник нашел себе могилу на дне Баренцева моря.

Предполагая, что эта лодка все же успела сообщить другим о направлении движения конвоя, контр-адмирал Кучеров назначил новый курс. Три с половиной часа противник не появлялся. Затем прилетел неприятельский самолет. Его встретили дружным огнем и отогнали. Покружившись немного, разведчик скрылся. Однако свое дело он, видимо, сделал — сообщил «волчьей стае» место конвоя.

Ждать лодок пришлось недолго. На этот раз врага первым обнаружил гидроакустик тральщика «АМ-112», шедшего в охранении слева. Корабль тотчас же пошел в атаку. Конвой тем временем снова изменил курс.

После того как «АМ-112» израсходовал все свои бомбы, в атаку вышел тральщик «АМ-114», за ним — эскадренный миноносец «Громкий». Все по очереди сбросили по серии бомб. При последнем выходе в атаку «Громкий» коснулся своим корпусом какого-то подводного предмета. Удар был несильный, но все, кто находился во внутренних помеще-

ниях, отчетливо слышали скрежещущий звук, словно разрывались на части листы железа. Коснуться корабль мог только подводной лодки. Поэтому сразу полетели глубинные бомбы. Сомнений быть не могло — лодка получила повреждение: из воды выходили воздушные пузыри и соляр. Идя по следу соляра, тральщик «АМ-114» еще раз произвел атаку. На этот раз бомбы попали прямо в цель. Смертельно раненная лодка сделала попытку всплыть. Из воды появились вначале перископ, а потом и рубка, но лишь на одно мгновение. Затем подводный корабль, как камень, брошенный в воду, скрылся с глаз, исчез в глубине моря. Это была четвертая лодка, встреченная конвоем за сутки.

Чтобы уйти от «стаи», конвой резко изменил курс и пошел на север. Но маневр не дал желаемых результатов. Через три часа «волчья стая» снова нашла конвой, и опять разгорелась жестокая борьба.

Эсmineц «Громкий», шедший слева от конвоя, обнаружил лодку позади себя и сразу же атаковал ее. Но противник успел уклониться. Через четыре минуты эту же лодку обнаружил эсmineц «Грозный». Она находилась уже внутри охранения и могла с минуты на минуту выпустить торпеды по судам. Дав самый полный ход, «Грозный» настиг хищника и сбросил серию бомб. Вслед за этим в атаку снова пошел «Громкий». Так, чередуясь, корабли в течение получаса держали лодку под ударом, не давая ей совершить нападение.

Охраняемые суда в это время, изменив курс, ушли вперед. Таким образом, и эта атака противника была сорвана.

До конца дня корабли отбили нападение еще трех подводных лодок, причем одну из них, видимо, потопили. Ночью атак не было, но справа от конвоя гидроакустики слышали работу лодочных дизелей, это означало, что пре-



Герой Советского Союза контр-адмирал С. Д. Зюзин — бывший командир дивизиона катеров «МО» Северного флота

следование продолжается. С рассветом борьба возобновилась и шла почти непрерывно до тех пор, пока конвой не вошел в Белое море.

Более двух суток на протяжении четырехсот миль «волчья стая» преследовала наши корабли, не менее девяти раз фашистские подводники предпринимали отчаянные попытки прорвать кольцо охранения и торпедировать советские суда. Однако во всех случаях враг неизменно получал решительный отпор. Советские корабли в этом трудном походе выполнили свою задачу с большим искусством. Конвой прибыл без потерь. Гитлеровцы же потеряли предположительно не менее пяти лодок, из которых две были потоплены и три серьезно повреждены.

Наибольшую активность, как уже упоминалось раньше, фашистские лодки на Северном театре развили в 1944—1945 годах, что было связано с ростом судоходства в данном районе. Только с августа 1944 года по апрель 1945 в порты Баренцева и Белого морей прибыло 250 судов. Гитлеровское командование благодаря своей разведке знало о многих наших конвоях и пыталось помешать их продвижению. В Баренцевом море на пути советских и союзных судов постоянно находилось пять—семь вражеских лодок. Иногда их число увеличивалось до двенадцати—четырнадцати.

К этому времени значительно усовершенствовались техническое оснащение и тактика действий подводников. Немцы стали устанавливать на лодках специальные устройства, получившие название «шнорхель», что давало возможность использовать дизеля и в подводном положении. Как известно, для их работы требуется много воздуха, который в обычных условиях поступает из атмосферы. Но так как на лодках, идущих под водой, нет притока воздуха извне, то естественно, что во время подводного хода дизеля не могли работать. Новое устройство «шнорхель» разрешало эту задачу. Благодаря ему лодка, оставаясь под водой, получала необходимое количество воздуха. Таким образом подводный корабль избавлялся от одного из самых существенных своих недостатков — необходимости периодически всплывать на поверхность, чтобы подзарядить аккумуляторные батареи, нужные для подводного плавания. Во время такого вынужденного всплытия для зарядки лодку мог легко заметить любой самолет или корабль. Теперь же, когда на поверхности оставался только небольшой поплавок «шнорхеля», обнаружить ее стало куда труднее.

Дальнейшее совершенствование средств наблюдения позволило лодкам выходить в атаку без применения перископа, руководствуясь только данными гидроакустической станции. Кроме того, на вооружение подводных кораблей стали поступать электрические торпеды, которые в отличие от обыкновенных парогазовых при движении не оставляли на поверхности никакого следа.

Все это сделало подводные лодки по-настоящему невидимыми. Они могли подходить к цели и производить торпедный залп, совершенно не выдавая своего присутствия. Тем самым борьба с подводным противником еще больше усложнялась.

Понятно, что в этих новых, существенно изменившихся условиях резко возросло значение средств подводного обнаружения. Теперь нельзя было надеяться на то, что лодку удастся заметить, когда она всплывет в надводное положение, под перископ или даже по следу торпед. Своевременное обнаружение врага стало делом главным образом гидроакустиков. От них в значительной степени зависел успех производимых кораблями атак.

Зимой 1944 года в охранении конвоя следовал эскадренный миноносец «Громкий». Он уже давно не заходил в базу, значительную часть топлива из цистерн израсходовал, и поэтому разбушевавшийся шторм легко клал слабо загруженный корабль с борта на борт. Сидевшему на вахте гидроакустику Сухаревскому было не по себе. И не только потому, что резкие крены корабля и толчки особенно тяжело воспринимались в маленькой гидроакустической рубке. Главное — из-за качки сильно осложнилась работа самой гидроакустической станции.

Известно, что посылаемый вибратором гидроакустической станции в водную среду акустический луч распространяется в виде конуса. И чем дальше он отходит от корабля, тем большее водное пространство охватывает. Но раскачиваемый вместе с кораблем вибратор заставлял луч выписывать в воде сложные кривые. Он то устремлялся в глубину моря чуть ли не по вертикали, то начинал скользить вдоль поверхности воды. Все это очень затрудняло работу гидролокатора и, следовательно, давало возможность подводной лодке подкрасться незамеченной.

Но Сухаревский прекрасно знал свое дело. Он с необыкновенной точностью разбирался в звуках, доносившихся из-под воды. У опытного гидроакустика развивается нечто вроде шестого чувства — какой бы сигнал ни приходил

из подводных глубин, он всегда сможет определить его характер, отличить эхо, полученное от подводной лодки или косяка рыб, от эха, полученного от скалы или другого препятствия. Только несведущему человеку все они кажутся одинаковыми.

В один из моментов, когда корабль швыряло с волны на волну, Сухаревский уловил звук, показавшийся ему очень подозрительным.

«Похоже на то, что подводная лодка», — подумал он.

Но слабое эхо тотчас же исчезло, видимо акустический луч в результате крена корабля значительно сместился.

Сухаревский, тем не менее, доложил о своем предположении командиру. В то время «Громким» командовал опытный боевой офицер капитан 3 ранга Сей. Понимая, что в условиях шторма обнаружить подводную лодку очень трудно и гидроакустик мог ошибиться, командир все-таки решил довериться ему и атаковать невидимого врага. Были тут свои «за» и «против». «За» говорило прежде всего то, что противник, если он вблизи, может нанести удар по нашим судам. Зная мастерство своего гидроакустика, его тонкий слух, отличное умение вести подводное наблюдение, Сей склонялся к тому, что Сухаревский не ошибся. Но имелись аргументы и «против». Эскадренные миноносцы тех лет располагали сравнительно небольшим запасом глубинных бомб. Специальные хранилища могли вместить их не более 40 штук. Но опыт боевых действий показал, что такого количества совершенно недостаточно. Для эффективной борьбы с подводными лодками требовались сотни и тысячи бомб. Поэтому, уходя в море, каждый командир корабля старался взять как можно больше боеприпасов. На эсминцах бомбы грузили в кубрики, кладовые, душевые. Как ни тяжело было матросам перекачивать многопудовые цилиндры, они не жалели труда — все прекрасно понимали, для чего это нужно.

Командиры кораблей и экипажи очень дорожили каждой бомбой и старались зря их не расходовать. Об этом же наверняка думал и командир «Громкого», прежде чем принять решение. Кроме того, выходя в атаку на лодку, находившуюся в стороне от конвоя, приходилось учитывать и то, что на какое-то время ослабляется непосредственное охранение судов, а это, конечно, рискованно.

И тем не менее «Громкий» направился к месту, где предположительно находилась лодка. В это время Сухаревский снова получил кратковременное эхо, чем помог уточнить дви-

жение подводного корабля и соответственно подправить курс эсминца. Для начала командир приказал сбросить сковывающую серию бомб. В воду полетели несколько черных цилиндров.

На этой стадии атаки еще трудно было решить, кто атакует и кто уклоняется от удара, так как лодка тоже могла выпустить по эсминцу свои торпеды, возможно, они уже и неслись под водой, чтобы поразить корабль, если он будет идти прежним курсом.

Против кораблей охранения гитлеровские подводники стали широко применять наряду с обычными так называемые акустические торпеды, снабженные специальным устройством для самонаведения. С ними шутки были особенно плохи. Противник выпускал их в общем направлении на цель, а дальше торпеды уже сами наводились на нее, ориентируясь на шум работающих винтов и как бы притягиваясь кораблем.

Таким образом, предпринимая атаку подводной лодки, всегда приходилось считаться с тем, что и она может оказать противодействие, выпустив торпеды. Поэтому «Громкий» после сбрасывания сковывающих бомб немедленно отошел в сторону, развернулся так, чтобы представлять собой возможно меньшую мишень, и сбавил ход, давая тем самым гидроакустику возможность разобраться в обстановке.

Сухаревский продолжал наблюдение, но гидроакустический контакт с подводной лодкой был неустойчивым. Для уменьшения качки командир поставил эсmineц вразрез волне. Эхо от подводного корабля стало доноситься более четко. Дистанция до лодки сокращалась. Каждый раз, когда Сухаревский фиксировал ее положение, место лодки наносили на планшет. По отметкам на нем было видно, что она довольно быстро приближается к конвою.

Дальнейшее промедление с контратакой становилось опасным. Командир эсминца приказал увеличить ход, назначил боевой курс и, слушая доклады гидроакустика, стал выходить в точку атаки. Вскоре сбросили первую серию бомб.

На эсминцах того времени в серию входили бомбы, сбрасываемые за кормой и выстреливаемые из бомбометов. Правильно примененная серия бомб как бы образывала фигуру, напоминающую в плане вытянутый шестиугольник, в центре которого предполагалась цель. При этом, чтобы уничтожить лодку, бомбы должны были взрываться вблизи нее. Но так как трудно точно определить глубину погруже-

ния подводного корабля, то взрыватели в бомбах, входивших в серию, устанавливали с таким расчетом, чтобы они срабатывали на различных глубинах.

За кормой раздался протяжный гул. Над волнами поднялся холм воды. Корабль от мощного взрыва содрогнулся всем корпусом. Стоящие на мостике прильнули к биноклям и напряженно всматривались в пенящийся водоворот. Но там ничего не обнаруживалось. Удар пришелся, видимо, мимо цели. Это подтвердили и доклады гидроакустика: подводная лодка продолжала двигаться в прежнем направлении и скоро могла оказаться вблизи охраняемых судов.

«Громкий» снова пошел в атаку, и на этот раз залп накрыл лодку. На поверхности моря появилась полоса соляра. Начавшись в месте взрыва бомб, она уходила в сторону от конвоя. Значит, враг не выдержал, отказался от нападения и сейчас пытается уйти от преследования.

«Громкий» продолжал охоту. Поступило приказание готовить следующую серию бомб. Эсминец пошел на сближение. Сухаревский заметил, что, хотя дистанция до лодки уменьшается, эхо становится все более неуверенным. Похоже было, что противник погружается еще глубже. Командир учел это и внес необходимые поправки в свои расчеты.

После третьей атаки все заметили обильное выделение из воды воздуха и соляра. В этом месте сбросили еще несколько бомб. На поверхность всплыли форменная фуражка, какие-то деревянные части, обрывки бумаг. Соляр продолжал растекаться, вытянувшись полосой на полторы мили. Все указывало на то, что лодка получила серьезное повреждение. Убедившись в этом, «Громкий» поспешил к своему конвою, который ушел уже далеко вперед.

В описанном случае поединок с лодкой занял всего один час. Но иногда борьба длилась сутками. В глубоководных районах лодки легко уходили на большую глубину, совершали ложный маневр, резко меняли курс, ход, использовали разного рода средства имитации, стремясь прорваться к охраняемым судам для атаки. Побеждал тот, у кого оказывалось больше выдержки, настойчивости, кто имел более подготовленный личный состав.

Приведем эпизод, убедительно подтверждающий сказанное. Произошел он у берегов Кольского полуострова во время следования нашего конвоя в Мурманск. Несколько транспортов, тяжело груженных, шли незначительным ходом, поэтому немецкие подводники могли легко атаковать их. Предполагая, что противник воспользуется этими благо-

приятными условиями, судам придали сильное охранение. В числе охраняющих кораблей находился эскадренный миноносец «Дерзкий». Он занимал позицию как раз на том направлении, откуда вероятнее всего можно было ожидать появления лодок.

Сразу же после выхода в море эсминец обнаружил подводную лодку и пошел в атаку. Сбрасывая бомбы, он принудил лодку отвернуть от конвоя. Все последующие попытки командира фашистского корабля прорваться к транспортам не увенчались успехом. «Дерзкий» гонял лодку под водой до тех пор, пока суда не прошли опасную зону, после чего он присоединился к конвою и занял прежнюю позицию.

Через час гидроакустик сообщил, что на пути конвоя находится еще одна лодка. За борт опять полетели бомбы. «Дерзкий» кружился над противником, не допуская его к конвою, и в то же время командир эсминца капитан 3 ранга Андреев принимал меры, чтобы избежать контрударов.

Долго ждать их не пришлось. Гидроакустик доложил, что слышит звук торпедного залпа. Командир корабля тотчас же развернул эсминец на лодку и немедленно застопорил машины. Прошло несколько томительных секунд. Этот маневр должен был спасти корабль от акустических торпед, но зато для обычных прямоходных торпед эсминец, стоявший без движения, являлся идеальной мишенью.

Правильно ли поступил командир, застопорив ход? Какое оружие в данном случае применил враг?

На эти мучительные вопросы ответ последовал очень скоро, когда впереди по курсу, которым эсминец шел до того, как сделал поворот, раздался подводный взрыв. Это взорвалась акустическая торпеда, пройдя установленную дистанцию. Маневр, предпринятый командиром эсминца, оправдал себя. «Дерзкий» еще раз вышел в атаку, произвел бомбометание и возвратился к конвою.

И снова через некоторое время с «Дерзкого» обнаружили подводную лодку, третью по счету. Она, как и две предыдущие, пыталась прорваться к транспортам и опять безуспешно. Эсминец поставил перед ней завесу из бомб. Заманчивая цель — тяжело груженные транспорты — оставалась для противника недосягаемой. Все попытки подводников пробить брешь в охранении наталкивались на решительное сопротивление. Только один «Дерзкий» сбросил на противника в течение дня 170 бомб — почти 15 тонн взрывчатых веществ. Море буквально кипело от многочисленных разры-

вов. Лодкам противника так и не удалось ни разу атаковать советские суда.

Этот раздел мы закончим рассказом о том, как наши корабли в последние дни войны выиграли еще одно трудное сражение с немецко-фашистскими подводными лодками. Произошло оно у берегов полуострова Рыбачий в конце апреля 1945 года. Враг, хотя и находился уже на грани полной катастрофы, все еще упорно сопротивлялся. Всячески противодействуя продвижению советских войск на запад, гитлеровцы стянули в этот район все базировавшиеся на норвежские порты подводные лодки. Только на участке к западу от Кольского залива их имелось, по данным разведки, до шести — семи единиц. Сообщение между портами Баренцева моря сопряжено было для наших судов с большими трудностями и опасностями.

В этих условиях из Печенги в Мурманск вышел советский конвой, охранение в котором несли до двух десятков катеров-охотников, тральщиков и эскадренных миноносцев.

Стоял ясный солнечный день. Слабый ветер, дувший с берега, оставлял на море чуть заметную рябь. Личный состав судов, свободный от вахты, находился на верхних палубах, спешил насладиться солнышком, редким в этих широтах. Об опасностях, грозящих в пути, как-то забылось. Да и чего, казалось, опасаться, если имелось столь сильное охранение, а участок перехода не превышал 100 миль. Но на кораблях охранения были далеки от подобной безмятежности. Здесь с каждой минутой все больше росла тревога. И для этого имелись очень серьезные основания. Гидроакустические станции на всех кораблях почему-то показывали одну и ту же дальность действия — близкую к нулевой. Почему?

Акустический луч, посылаемый вибратором гидролокатора, может распространяться в заданном направлении только при наличии на его пути однородной водной среды. В противном случае он отклоняется в сторону: луч как бы не пробивает толщу воды. Моряки при таком положении говорят: «На море создалась неблагоприятная гидрология».

Так произошло и в описываемый день. То ли под воздействием теплого течения Гольфстрим, то ли потому, что в последнюю неделю в Заполярье стояла необычная для этих мест солнечная погода и верхние слои моря несколько прогрелись, звукопроводность воды сильно ухудшилась. Гидроакустики с тревогой прислушивались, но определить эхо от подводной лодки в таких условиях было чрезвычайно

трудно. И поэтому, хотя кораблей охранения было много, судам угрожала большая опасность.

В числе других кораблей в охранении шел ветеран Советского флота эскадренный миноносец «Карл Либкнехт». Построенный еще в годы первой мировой войны, он в другое время был бы давно исключен из боевого состава. Однако в Великой Отечественной войне, когда ощущалась большая нужда в кораблях, «Карл Либкнехт», несмотря на свой преклонный возраст, продолжал честно служить Родине. На нем был отличный экипаж, и поэтому эсминец даже со старой техникой являлся образцовым кораблем.

Как и на остальных кораблях охранения, на «Карле Либкнехте» открыли гидроакустическую вахту сразу же после выхода из Печенги. Долгое время никаких данных, указывающих на присутствие лодок, не поступало.

Учитывая плохую гидрологию, гидроакустик корабля, получив разрешение командира — капитан-лейтенанта Старицына, — изменил сектор наблюдения, чтобы проверить водную среду и внутри линии охранения. Он произвел необходимые переключения, приготовился слушать и сразу же уловил отчетливое эхо. Враг был рядом, всего в нескольких сотнях метров. Миновав незамеченной линию охранения, подводная лодка, видимо, сейчас выбирала позицию для залпа. Вражеские подводники наверняка уже торжествовали близкую победу.

Но радовались они преждевременно. Справа и слева от лодки начали рваться глубинные бомбы. Теперь уже противнику было не до атаки. Непрерывно меняя курс и глубину, лодка стала уходить из-под удара. «Карл Либкнехт» преследовал ее до тех пор, пока она не осталась позади конвоя. После этого эсминец вернулся на прежнее место.

Было ясно, что эта лодка здесь не единственная. Следовало ожидать нападения и со стороны других. Поэтому



Командир эскадренного миноносца «Карл Либкнехт» капитан-лейтенант К. Д. Старицын
Фотография 1945 года

корабли охранения еще настойчивее повели поиск. Гидроакустики на всех кораблях, напрягая слух, внимательно изучали доносившиеся к ним шумы, однако в течение полутора часов ничего подозрительного не обнаружили.

Появление еще одной подводной лодки, подошедшей со стороны моря, опять первыми заметили на «Карле Либкнехта». Его гидроакустик снова отличился как первоклассный специалист. Не давая возможности противнику сблизиться с конвоем на дистанцию залпа, эсминец за четыре захода обрушил на лодку весь подготовленный бомбовый груз.

На ходу пополняя запас глубинных бомб на палубе теми, что еще имелись в погребе, «Карл Либкнехт» возвращался к конвою. В это время у борта одного из охраняемых транспортов раздался взрыв. В транспорт попала вражеская торпеда и повредила носовую часть. Судно осталось на плаву, но могло двигаться только малым ходом. Значит, противнику все-таки удалось прорваться и нанести нам урон.

Минут десять все корабли охранения тщетно разыскивали подводную лодку, выпустившую торпеду. Вдруг сигнальщик «Карла Либкнехта» заметил в нескольких кабельтовых за кормой след торпед, направленных в сторону конвоя. Командир развернул эсминец параллельно их ходу и, чтобы привлечь внимание других кораблей и предупредить об опасности, приказал открыть пулеметный огонь. Одна из торпед, пройдя в 80 метрах от эсминца, взорвалась в районе машины транспорта «Онега», который тут же, разломившись пополам, пошел ко дну.

На мостике «Карла Либкнехта» воцарилось молчание. Не смогли, значит, корабли охранения помешать разбоем подводных лодок. Но никто не хотел мириться с мыслью, что противник ничем не поплатится.

Эсминец приступил к тщательному «прочесыванию» всего района, откуда пришли торпеды. Гидроакустик вел наблюдение по всему горизонту. Наконец он доложил, что, хотя и не совсем отчетливо, слышит эхо от подводной лодки.

Расчеты бомбосбрасывателей с исключительной быстротой извлекли из-под палубы оставшиеся бомбы. По команде с мостика в воду полетела сначала одна серия бомб, затем вторая. Пока они взрывались, эсминец отошел и начал разворачиваться, чтобы снова пробомбить подозрительное место. В этот момент на поверхности всего в 50 метрах появилась рубка, а вслед за ней и вся верхняя часть вражеской лодки. Взрывом бомб рубка была разбита, перископ погнут. Однако

противник оставался недобитым. Чтобы покончить с ним или принудить к сдаче, Старицын приказал открыть огонь. Один из снарядов попал в цель. Лодка начала тонуть. Через минуту она скрылась. Позже было установлено ее название — «У-286».

В последующие пять часов наши корабли обнаружили еще три подводные лодки. Однако к этому времени гидрологические условия несколько улучшились, и противник к конвою допущен больше не был.

Верность долгу, мужество, героизм

В Великой Отечественной войне моральное и боевое превосходство советских моряков получило всеобщее признание. Верные присяге, глубоко сознававшие свою ответственность за судьбу Родины, они не знали страха в борьбе с врагом.

Не каждая встреча с противником приносила успех противолодочным силам. Случалось и наоборот. Но если обратиться к тем трагическим примерам, когда экипажи кораблей в силу тех или иных причин оказывались перед лицом смертельной опасности, вызывает восхищение исключительная стойкость наших людей, их презрение к смерти, умение владеть собой в любых условиях. Чем тяжелее складывалась обстановка, тем большее мужество и железную выдержку проявляли советские моряки. Не было в истории войны случая, когда бы личный состав советских охотников за подводными лодками, даже оказавшись в безвыходном положении, поддавался панике или проявил трусость.

Примером может служить подвиг эскадренного миноносца «Деятельный», о котором мы и расскажем.

Произошло это в одну из темных январских ночей в Баренцевом море при проводке конвоя вдоль Кольского побережья. Конвой шел примерно в десяти милях от берега. Охранение, состоявшее из эскадренных миноносцев, охватывало транспорты со всех сторон. «Деятельный» находился в конце конвоя.

Около двадцати часов, когда подходили к острову Олений, вахтенный радиометрист «Деятельного» старшина 1-й статьи Крайнов обнаружил под берегом небольшую надводную цель. Командир эсминца капитан-лейтенант Кравченко разыскал на экране индикатора радиолокационной станции светящуюся точку и стал за ней наблюдать. Цель находилась справа и позади. Ее размер и скорость указывали на то, что это вражеская лодка, которая быстро догоняет конвой.



Командир эскадренного миноносца «Деятельный»
капитан-лейтенант
К. А. Кравченко
Фотография 1940 года

Почему она оказалась позади него и не атаковала тогда, когда транспорты проходили через позицию подводной лодки, осталось неясным. Возможно, противник прозевал появление каравана и не успел выйти в атаку. Не исключено также, что командир фашистского корабля нарочно пропустил мимо себя конвой, рассчитывая, что в его кормовых секторах охранение несется менее тщательно и удар здесь удастся нанести наверняка. Так или иначе, но в данный момент лодка шла с большой скоростью в надводном положении, приближаясь к конвою. Однако бдительность радиометриста сорвала планы немецких подводников. Враг был обнаружен вовремя. Объя-

вив по кораблю боевую тревогу и увеличив ход до полного, Кравченко направил эсминец в ту точку, где он должен был по расчету сблизиться с противником вплотную.

Теперь мысленно перенесемся на вражескую лодку и представим себе, что происходило на ней. Здесь тоже имелась радиолокационная станция и ее, очевидно, включили сразу же, как только перешли в надводное положение. На экране прибора появилось множество светящихся пятен, в том числе несколько крупных. Все, конечно, поняли, что это конвой.

Командир вражеской лодки, вероятно, предположил, что ему в условиях ночи удастся прорваться к центру конвоя даже на виду кораблей охранения. Дав лодке полный ход и этим превысив скорость конвоя почти в два раза, он приказал приготовиться к атаке. Первоначальным объектом удара должен был явиться концевой транспорт.

И в этот момент на фосфоресцирующем экране радиолокатора лодки стало видно, как в ее сторону стремительно скатывается небольшая светящаяся точка. Это был один из кораблей охранения, шедший наперерез. Командир лодки попытался увеличить ход и проскочить перед носом советского корабля. Однако экран показывал, что из этой попытки

ничего не получается. Хорошо задуманный план рушился. Корабль вынуждал лодку уйти под воду. Атака срывалась.

В это время дистанция между эсминцем и подводной лодкой не превышала двух тысяч метров, и можно было уже без радиолокатора видеть ее погружение. Чтобы проскочить разделявшее их расстояние, «Деятельному» понадобилось менее трех минут. Началась атака. Однако она оказалась неэффективной. И вот почему. Хотя экипаж на «Деятельном» и отличался высоким мастерством, а материальная часть корабля в целом находилась в хорошем состоянии, имелся один дефект — из-за поврежденного накануне винта во время хода создавались сильные шумовые помехи, которые мешали нормальному использованию гидроакустической станции. Эта «мелочь» оказалась роковой. Сблизившись с подводной лодкой, эсминец не смог установить точно, где она находится. Враг был где-то рядом, но где — никто не знал. Поэтому и удары приходились мимо цели. Лодка же могла ответить точным контрударом.

Когда «Деятельный» сбросил первую серию бомб и начал поворот для того, чтобы повторить атаку, в районе его кормы раздались два последовательных взрыва. Первый — не очень сильный, вероятно, от вражеской акустической торпеды, второй — от сдетонировавшего бомбового запаса. Сразу же на мостик посыпались различные металлические части, корма резко осела в воду, и корабль остановился. Связь с людьми, находившимися на корме, прекратилась.

Кравченко приказал всем боевым постам доложить об обстановке. Со второй машины не ответили. С первой сообщили, что у них все в порядке. Командир распорядился дать ход. «Деятельный» содрогнулся, но с места не стронулся, — по-видимому, винты корабля были сорваны.

Таким образом, отведя удар от конвоя и выполнив до конца задачу охранения, «Деятельный» сам стал жертвой вражеской атаки. К этому времени наши суда успели уйти далеко вперед. Поврежденный эсминец оставался один в пустынном море, находясь на краю гибели. Остальные корабли, не зная об опасности, в какой находился «Деятельный», продолжали движение прежним курсом.

Наконец Кравченко получил сообщение от тех, кто обслуживал вторую машину. Стало известно, что взрывом была разрушена верхняя часть кормовой переборки и оттуда сплошным потоком хлынула забортная вода, перемешанная с мазутом. Запущенные трюмо-пожарный и циркуляционный

насосы не смогли спасти положения. Вода быстро прибывала, оттесняя людей к верхней палубе. Когда оставаться в помещении второй машины уже стало нельзя, личный состав выбрался наверх через машинные люки.

Первое машинное отделение находилось по соседству со вторым и отделялось от него глухой водонепроницаемой переборкой. Вода подступила к ней вплотную. Дальнейшая судьба корабля зависела от того, выдержит ли переборка напор воды или не выдержит. Если бы первую машину удалось отстоять, эсминец еще мог остаться на плаву. Поэтому основная борьба за спасение корабля происходила здесь. Все, кто находился в первой машине, стали энергично подкреплять переборку: ставили плахи, подпоры, вбивали клинья. В помощь машинной команде направилась аварийная партия. Работами руководил командир электромеханической боевой части инженер старший лейтенант Зуев.

Между тем вода продолжала затоплять помещения, и корма с каждой минутой все более погружалась. Командир приказал готовить к спуску все спасательные средства. Руководил этими работами помощник командира старший лейтенант Мачинский. Вот что он потом рассказал о последних минутах корабля.

...В первую очередь я решил попасть к катеру, который находился на шкафуте. Ночь была совершенно темная, никакого освещения на верхней палубе мы не держали, поэтому пришлось пробираться ощупью. Проходя по палубе, я наткнулся на какие-то исковерканные металлические части, образовавшие завал. Во многих местах в нем всплывала вольтова дуга от оборванной электропроводки. Пригнувшись, с большим трудом, на четвереньках выбрался я на шкафут. И тогда сразу же стало ясно, почему корабль все больше и больше погружается.

Вся кормовая часть вместе с надстройкой была снесена. Палуба за шкафутом находилась на уровне воды, и совки труб торпедных аппаратов громко хлопали по гребням волн. Вместо кормовой дымовой трубы зияла большая рваная дыра. Одна из зенитных пушек, стоявшая на кормовой надстройке, сейчас оказалась на шкафуте. Силой взрыва ее сорвало с основания и перебросило через два торпедных аппарата. Видимо, она же сбила и трубу.

Около моторного катера стояли несколько матросов. Вызванные с боевых постов, они, оказавшись лицом к лицу с разрушениями, чувствовали себя подавленно — ведь приходилось готовить средства к оставлению корабля. Я

подошел к ним и объяснил обстановку. Сказал, что борьба с водой ведется успешно, корабль надеется отстоять, скоро должна подойти помощь. Спасательные же средства надо иметь готовыми на всякий случай. Матросы сразу приободрились. Общими усилиями мы сбили с катера лед и подготовили его к спуску.

После этого я пробрался в нос корабля. Здесь под руководством главного боцмана мичмана Блинова личный состав готовил плотики и резиновую шлюпку. Носовая аварийная партия вела подготовку буксирных средств, если придется буксировать корабль.

Наблюдая за спокойной и спорой работой личного состава, слушая неторопливые, четкие распоряжения офицеров и старшин, даже не хотелось верить, что находишься на тонущем корабле. Люди действовали так, словно ничего и не случилось. Между тем положение эсминца неизменно ухудшалось. Наклон палубы достиг 30—40°. Носовая часть задралась вверх. Я поспешил на мостик, чтобы доложить командиру обо всем увиденном мною.

Когда я туда добрался, вахтенный радиометрист докладывал, что со стороны конвоя к нам направляются два корабля. Это шла помощь. Снова появилась надежда на спасение «Деятельного». Сразу же по внутренней радиотрансляции объявили об этом всему личному составу. Но потом на мостик поступил второй доклад — из машины. Он сразу же вернул всех нас к суровой действительности. Из доклада явствовало, что, несмотря на все усилия машинной команды, переборка не выдержала напора воды.

«Деятельный» был старым кораблем английской постройки. По договору с Советским правительством Великобритании передала его нам в числе других кораблей во временное пользование на период войны. Эсминец прослужил уже много лет, и его корпус имел значительные дефекты.



Контр-адмирал О. М. Мачинский — бывший помощник командира эскадренного миноносца «Деятельный»

Большинство переборок были ржавыми и ненадежными. И вот теперь в одной из них, именно в той, на которую возлагалось так много надежд, образовался разрыв в полметра шириной. Вода бурным потоком хлынула в помещение машины и стала его заполнять.

Корабль быстро терял свои силы. Залитое водой турбодинамо остановилось. Во всех помещениях воцарилась крошечная тьма. Прекратили работу радиолокационная и гидроакустическая станции. Однако люди продолжали оставаться на своих местах. Штурманский электрик Агеев, пост которого располагался в самом низу корабля, под несколькими палубами, после того как прекратилась подача электроэнергии сообщил, что он перевел питание гирокомпаса на аккумуляторные батареи. И ни одного слова о себе! Приказал ему покинуть гиропост, обойти соседние нижние помещения и передать, чтобы все немедленно поднимались наверх. Я не сомневался, что до тех пор, пока это приказание не будет выполнено, Агеев на верхней палубе не появится.

На воду спустили все плавсредства, часть личного состава перебралась туда. С юго-востока показались силуэты двух эсминцев, они шли нам на выручку. Но «Деятельному» помочь уже нельзя было. Четыре пятых его находилось под водой, скрылись трубы, на поверхности оставалась только носовая надстройка. Две—три ступеньки трапа, ведущего на ходовой мостик, также покрылись водой. Нас оставалось на мостике человек двадцать. Мы еще надеялись на какое-то чудо и не бросали корабль. Но чуда, разумеется, не произошло. Палуба все заметнее уходила из-под наших ног. Командир отдал последнее приказание: всем покинуть верхний мостик. Мы начали спускаться по ступенькам вниз, туда, где плескались волны...

Когда подошли эсминцы, «Деятельный» еще некоторое время держался на поверхности. Затем он встал почти вертикально и исчез в море. Вместе с ним ушел под воду и его командир капитан-лейтенант Кравченко, не пожелавший покинуть свой корабль.

В заключение расскажем еще об одном героическом эпизоде. Он также произошел на Северном флоте и является прекрасной иллюстрацией подлинного бесстрашия наших людей.

Шла зима 1944 года. Большой охотник под командованием старшего лейтенанта Романова направился на поиск противника. Серые неприветливые волны лениво перекаты-

вались от края до края. С низкого угрюмого неба в любую минуту могли обрушиться снежные заряды. Было холодно.

После долгого пребывания в море охотнику удалось обнаружить подводную лодку, и он приготовился атаковать ее. Но враг упредил действия корабля. С лодки выпустили торпеду, видимо самонаводящуюся, и она попала в охотник.

Торпедированный корабль сразу оказался в критическом положении. Его носовую часть взрывом оторвало до самого мостика и отбросило в сторону. Спустя несколько минут эта часть затонула. Все, кто находился в носу, погибли. Взрывом многих сбросило за борт, в том числе и командира. Большинство оставшихся в живых

были ранены или контужены. Вторая половина корабля, медленно погружаясь, еще кое-как держалась на поверхности. Через 20—30 минут должен был наступить конец.

Оставшиеся в живых готовились покинуть тонущий корабль. Спасательных средств на всех не хватало. Значительная часть пробковых поясов находилась в носовой части охотника и поэтому была потеряна. Шлюпку разбило взрывной волной. Спасательный плотик, сорванный со своего места, плавал вдали от корабля, не только раненым, но и здоровым добраться до него в ледяной воде было невозможно.

И вот в этот полный драматизма момент с особенной силой проявилось величие духа советских моряков. Убедившись, что всем спастись не удастся, матросы и офицеры, не сговариваясь, стали обеспечивать спасательными средствами в первую очередь тех, кто больше всего в этом нуждается. Сильные помогали слабым, здоровые — раненым. Боцман Прихожай, заметив, что старшина 2-й статьи Лемешко, сброшенный взрывом за борт, теряет последние



Герой Советского Союза контр-адмирал В. М. Лозовский — бывший командир катера «МО» Северного флота

силы и вот-вот утонет, снял с себя спасательный пояс и бросил товарищу. Прихожай сознательно жертвовал своей жизнью ради спасения товарища.

Не менее прекрасен поступок другого члена экипажа — матроса комендора Гетмана. Заметив, что в нескольких метрах от охотника кто-то из экипажа, видимо раненый, тонет, Гетман, сам еще как следует не оправившийся от взрыва, сбросив шинель и валенки, прыгнул в ледяную воду. После нескольких сильных взмахов матрос очутился рядом с совершенно обессилевшим человеком и подхватил его. Утопающим оказался офицер, помощь пришла к нему вовремя. Благородный, смелый поступок матроса поднял дух всех, кто оставался на тонущем корабле.

А положение становилось все более безвыходным. Волны плескались уже у самого мостика. Возвышалась только корма, куда и собрались все. Сюда же перенесли раненых. Смерть смотрела в глаза отважным. И они встречали ее так, как не раз встречали мужественные русские моряки — гордо и бесстрашно. Над пустынным, безбрежным морем зазвучала старинная матросская песня «Варяг». Начал ее боцман Прихожай, а затем к нему присоединились голоса остальных матросов. Песня звучала все сильнее и сильнее, перекрывая шум моря, славя доблесть и отвагу моряков. Над тонущим кораблем на мачте ветер развевал полотнище советского Военно-морского флага.

Между тем спасательный плотик, отброшенный силой взрыва, под действием ветра медленно двигался в сторону корабля. Расстояние до него постепенно сокращалось, и вскоре он оказался почти у самого борта. Слово сама природа, преклонившись перед бесстрашием героев, пришла им на выручку. Смерть, которая была рядом, отступила.

Так как плотик не мог вместить всех, на него прежде всего перенесли раненых. Остальные, обвязавшись поясами, лишь придерживались за края плота, плавая в ледяной воде. Шансов на спасение по-прежнему оставалось крайне мало.

К холоду, сковывавшему все члены, прибавилась новая смертельная опасность. Дело в том, что на корме охотника оставалось много глубинных бомб, заранее приведенных в боевую готовность. Когда охотник затонет, они сработают на глубине, и тогда одновременный взрыв почти тонны тротила не оставит в живых никого из тех, кто сейчас находится вблизи. Чтобы избежать этого, требовалось немедленно разоружить бомбы. Эту задачу добровольно взял на себя матрос Михаил Богульский. Будучи минером, он лучше

других понимал, какая страшная опасность угрожает людям, когда бомбы начнут рваться, и бросился к бомбосбрасывателю. Торопясь, он приступил к разоружению бомб, однако вскоре убедился, что выполнить эту задачу быстро ему не удастся. Корма охотника задралась кверху, и держаться на палубе, а тем более работать было необычайно трудно. Силой взрыва сорвало со своего места шлюпбалку и набросило ее на бомбосбрасыватель. Чтобы добраться до бомб, оказавшихся под шлюпбалкой, требовались невероятные усилия.

К тому времени, когда на плот перенесли уже всех раненых, а потом перешли и здоровые, Богульский успел обезвредить только половину бомб. Крен корабля все увеличивался. Палуба ушла под воду почти до кормовой пушки. Еще несколько минут, и она скроется в море навсегда. Нужно как можно быстрее закончить разоружение, если не всех бомб, то хотя бы большей части их, чтобы уменьшить силу взрыва.

Утвердившись в этой мысли, Богульский продолжал самоотверженно трудиться, не думая о том, что ему самому грозит смерть.

Видя, что охотник все больше погружается, с палубы кричали минеру, чтобы он плыл к ним, но матрос наотрез отказался.

Плот, подгоняемый ветром, начал медленно отходить от корабля. Люди на нем, сами находившиеся на краю гибели, с непередаваемым волнением наблюдали за величественным подвигом, который совершал североморец ради спасения своих товарищей. Уже немного оставалось неразоруженных бомб. Четыре, три, две. Наконец только одна. К ней-то, последней, находившейся у самого среза кормы, было особенно трудно подобраться. Направляющие бомбосбрасывателя перекосило, и взрыватель бомбы оказался закрытым металлическим угольником. Нужно было бомбу вытащить или развернуть. Богульский использовал подвернувшееся весло. Первая попытка не удалась, и минер нажал сильнее. Но в это время набежавшей волной корабль подбросило. Матрос потерял равновесие и едва не свалился за борт. Но бомба от сильного рывка освободилась от крепления и быстро покатила к борту.

Плот в это время находился метрах в тридцати от охотника. Моряки, не отрываясь, следили за действиями отважного минера. Все надеялись, что, закончив разоружение, он все же доберется до палубы. Спасательный пояс на катере

для этого был оставлен. И когда Богульский, приподнявшись на ноги, повернулся к ним лицом, все решили, что опасная работа наконец завершена. Но в это время над морем пронесся глухой гул. К небу поднялся большой темный фонтан. Он закрыл собой корабль и какое-то время держался над поверхностью моря. А когда вода опала, на месте охотника плескались лишь серые волны. Родной корабль погиб, а вместе с ним и герой-североморец Михаил Богульский.

Но и оставшиеся в живых находились на волоске от гибели. Температура воды была близка к нулю, и люди замерзали, кровь их медленно остывала. Однако и в этих, по-настоящему трагических условиях моряков не покидало чувство товарищества. Боцман Прихожай, рулевой Кузьмин, моторист Исаков как могли помогали наиболее ослабевшим. Раненый офицер Гущин, преодолевая боль, горячо говорил матросам, что помощь придет.

И она действительно пришла. Правда, не все ее дождались — некоторые, не перенеся холода, погибли. Остальных подняли на борт подошедшие катера и доставили в базу.

* * *

Корабли и самолеты, участвовавшие в противолодочной борьбе, внесли большой вклад в дело победы над врагом. Всю Великую Отечественную войну охотники за подводными лодками находились на переднем крае. Их экипажи прославились мастерством, мужеством, подлинным героизмом.

Следует сказать также, что охотники за подводными лодками активно участвовали и в других видах боевой деятельности. Особую универсальность проявили катера «МО».

На Северном флоте катер, которым командовал старший лейтенант Новоспаский, за годы Отечественной войны 20 раз высаживал десанты, свыше 100 раз участвовал в эскортировании подводных лодок, 75 раз — в конвоировании судов. Другой катер этого же флота (командир — старший лейтенант Танский) 10 раз участвовал в минных постановках, 70 раз входил в состав сил охранения конвоя, неоднократно принимал участие в десантах.

Напряженная и разносторонняя деятельность морских охотников способствовала росту боевого мастерства их экипажей. На Черноморском флоте навеки прославили себя многочисленными боевыми делами командиры соединений катеров Герои Советского Союза Глухов, Сипягин, Бондаренко, Леднев, Гнатенко.



Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н. Г. Танский — бывший командир катера «МО» Северного флота



Герой Советского Союза капитан 1 ранга Л. Л. Новоспасский — бывший командир катера «МО» Северного флота

На катерах служили и совершили бессмертные подвиги Герои Советского Союза Голубец и Куропятников.

На Краснознаменном Балтийском флоте звание Героя Советского Союза заслужили командиры катеров «МО» Обухов, Чалов, командир отделения комендоров Андрусенко. Большое мастерство при выполнении боевых заданий проявил командир катера «МО» П. С. Колесник, ныне контр-адмирал, командир соединения. На Северном флоте почетное звание Героя Советского Союза получили катерники Зюзин, Лях, Танский, Лозовский, Новоспаский.

В начале 1943 года дивизион катеров «МО», которым командовал капитан-лейтенант Глухов, за успешные боевые действия был награжден орденом Красного Знамени. Военный Совет Черноморского флота, обращаясь к награжденным, писал: «Поздравляем весь личный состав катеров-охотников с высокой наградой — орденом Красного Знамени, которым удостоило ваш дивизион Правительство Советского Союза. Неутомимая и отважная деятельность командиров и краснофлотцев «морских охотников» при обороне Одессы



Командир дивизиона катеров «МО» Черноморского флота Герой Советского Союза капитан 3 ранга Д. А. Глухов

и Севастополя, в боях за Северный Кавказ навсегда войдет яркой страницей в историю Черноморского флота. Отважные и мужественные моряки катеров часто в тяжелых метеорологических условиях выходили на выполнение боевых заданий и справлялись с ними отлично. Охотники и их героические экипажи завоевали всеобщую любовь и уважение на Черноморском флоте.

Позднее орденом Красного Знамени на Черном море были награждены еще три дивизиона катеров «МО», на Балтике — два.

В течение 1944—1945 годов на Северном флоте стали Краснознаменными два дивизиона сторожевых катеров, лидер эскадренных миноносцев «Баку», эскадренные миноносцы «Валериан Куйбышев» и «Грозный». В ноябре 1944 года высокую награду получила бригада охотников за подводными лодками. Ее боевое знамя украсилось орденом Ушакова 1-й степени.

Катера-охотники и авиационные части, принимавшие участие в борьбе с вражескими лодками, были в числе первых удостоены высокого гвардейского звания. К концу войны гвардейские дивизионы катеров имелись на Балтике и Севере, авиационные же гвардейские полки входили в состав всех наших воюющих флотов. В 1943 году гвардейский Военно-морской флаг поднял эскадренный миноносец «Гремящий», неоднократно отличавшийся в борьбе с вражескими лодками.

Многие моряки, принимавшие участие в противолодочной борьбе, удостоились высоких правительственных наград. Некоторые экипажи кораблей и катеров состояли сплошь из орденосцев.

С каждым годом второй мировой войны борьба с подводным противником различных сил союзного флота становилась все более напряженной и вместе с тем все более успешной. В 1942 году на каждую уничтоженную вражескую подводную лодку приходилось 12 потопленных транс-

портов союзников. В 1943 году это соотношение изменилось до 1 к 2. Позднее преимущества противолодочных сил настолько возросли, что на каждый потопленный союзный транспорт приходилось уже две уничтоженные немецкие лодки.

И все же подводные силы сохраняли свое значение в борьбе на море до самого конца войны. Англия, США, Франция и другие союзные и нейтральные страны потеряли за всю войну в результате действий подводного противника 2770 судов. Флоты этих стран недосчитались около 200 крупных боевых кораблей.

В общем же итоге сильный немецко-фашистский флот, располагавший в ходе второй мировой войны около 1200 подводными лодками, объединенными усилиями флотов антигитлеровской коалиции, в том числе и советского флота, был разгромлен и принужден к капитуляции. На дне океанов и морей нашли себе могилу 768 подводных лодок и 32 тысячи гитлеровских подводников.

Вместе с тем война вскрыла во всех флотах некоторые слабые стороны противолодочных сил. Отсутствие надежных средств наблюдения за подводным противником на самолетах, ограниченная дальность плавания и сравнительно низкая мореходность катеров, слабое противолодочное вооружение других кораблей — все это затрудняло борьбу с подводными лодками, техника которых постоянно совершенствовалась. К концу войны стало очевидно, что для эффективного противодействия противнику противолодочные силы надо значительно усилить и по-новому оснастить.

В каком направлении сейчас ведется эта работа и что собой представляют современные охотники за подводными лодками, рассказывается в следующей части.

НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

Итак, какого уровня развития достигли подводные лодки к концу второй мировой войны?

Во-первых, они стали более «подводными», то есть могли больше находиться в подводном положении, что позволило им не только сохранить, но и увеличить свое прежнее и основное преимущество перед другими силами флота — скрытность действий.

Во-вторых, значительно увеличилась глубина погружения подводных лодок. К концу войны она достигала 100 и даже 200 метров, а это давало больше возможностей уклоняться от ударов кораблей и самолетов. Атакующие силы должны были теперь сбрасывать больше бомб, чтобы охватить взрывами всю толщу воды. Вероятность поражения лодок уменьшалась. Уход на глубину сделался для подводников серьезным защитным маневром.

В-третьих, появились новые технические средства наблюдения. Совершенные гидроакустические станции и радиолокаторы позволяли лодкам обнаруживать надводные цели и выходить в атаку со значительно больших дистанций, чем когда-либо раньше. В то же время подводники широко применяли против средств наблюдения кораблей и самолетов различные обманные приемы, что затрудняло нахождение истинного места подводной лодки.

Так, например, в Германии получили распространение особые патроны, наполненные углекислотными соединениями. Эти патроны через специальную короткую трубу, вделанную в корпус лодки, выбрасывались под водой за борт, и тут же в них начиналась бурная реакция, сопровождавшаяся обильным выделением пузырьков газа. Если подобная газовая завеса оказывалась на пути гидроакустической волны, посланной гидролокатором, то от нее отражался звук и получалось эхо, вводившее в заблуждение акустика. В это время

сама лодка, резко увеличив глубину и ход, старалась оторваться от преследующего корабля. Газовая завеса применялась в воде по тому же принципу, что и дымовая завеса на поверхности моря.

Чтобы ввести в заблуждение корабли, использующие шумопеленгаторы, стали применять специальные снаряды. Они по виду напоминали короткую торпеду и, двигаясь в воде с небольшой скоростью, издавали шум, напоминающий работу гребных винтов лодки. Недостаточно подготовленный наблюдатель мог и не отличить, где находится настоящая лодка, а где снаряд. Такой снаряд, будучи поврежден глубинной бомбой, выделял соляр и воздух, имитируя потопление подводной лодки.

Немецкие подводники применяли также средства, затруднявшие использование кораблями и самолетами радиолокаторов. На лодках появились резиновые баллоны, наполненные водородом, к которым подвешивали бумажные ленты, покрытые фольгой. Баллоны канатиком крепили к деревянному поплавку и пускали по ветру. При включении радиолокаторов излучаемые радиоволны отражались как от лодки, так и от фольги. У радиометристов, обслуживающих радиолокаторы, создавалось впечатление, что на поверхности моря одновременно находится большое число целей. За баллонами начиналась охота. В это время сама виновница представления, пользуясь тем, что силы охранения отвлечены в ложном направлении, прорывалась к конвою или погружалась и выходила из-под удара.

Помимо этого, на лодках устанавливали специальные приборы, обнаруживающие работу радиолокационных станций кораблей и самолетов. Противник мог еще и не знать о присутствии лодки, а она уже получала сигнал о том, что ее разыскивает радиолокатор, и успевала принять необходимые меры.

К концу войны значительно усовершенствовано было и вооружение подводных лодок. Помимо самонаводящихся торпед, новым средством против конвоев явились торпеды с увеличенным радиусом действия, позволявшие наносить удар по судам без прорыва кольца охранения. Торпеды эти снабжались специальным устройством и поэтому двигались зигзагообразно. Они могли пересекать путь конвоя несколько раз, что при действиях против скученной массы целей значительно увеличивало шансы на попадание.

В годы второй мировой войны были созданы совершенно необычные сверхмалые подводные лодки и человекоуправляемые торпеды.

Сверхмалые лодки, или «карликовые», как их еще называли, имели в длину всего 10—15 метров, а в диаметре 1—2 метра и вооружались двумя малыми торпедами. Весь экипаж состоял из одного или двух человек.

Название «чело­векоуправляемые торпеды» говорит само за себя. Это были обычные торпеды, в головной части кото­



Итальянская человекоуправляемая торпеда

рых вместо боевого заряда сидел водитель. К этой торпед­е снизу прикрепляли вторую торпеду — боевую. Она могла быть выпущена в цель простым нажатием рычага. Чело­векоуправляемая торпеда двигалась в надводном поло­жении, при этом видимым был только небольшой колпак из плекси­гласа, под которым находился водитель. Такая торпеда могла плавать семь часов со скоростью четыре узла.

В других типах человекоуправляемых торпед водитель (а иногда водитель и водолаз) располагались прямо на тор­пед­е (верхом). Съемный боевой заряд в этом случае поме­щался в головной части торпеды.

Сверхмалые подводные лодки и человекоуправляемые торпеды широко применялись итальянцами на Средиземном море против английского флота, японцами на Тихом океане против американцев и англичанами против немцев. В последний год второй мировой войны гитлеровцы построили и ввели в строй более полутысячи таких боевых единиц.

Опыт войны показал, что для преодоления противодей­ствия сил противолодочной обороны лодкам необходимо в первую очередь значительно увеличить подводную скорость и глубину погружения, а подводникам овладеть приемами скрытных торпедных атак. Поэтому сразу же после оконча­ния войны над разрешением этих вопросов стали усиленно работать во всех флотах мира.

Вскоре же были достигнуты определенные успехи. В не-

которых странах стали повышать подводную скорость лодок за счет увеличения емкости аккумуляторных батарей. В других — пошли по пути разработки так называемого единого двигателя. На лодках появились в качестве двигателей парогазовые турбины, открывшие совершенно новые перспективы. В начале 1955 года в Англии такой парогазовой турбиной оснастили экспериментальную лодку, которая развивала подводную скорость уже до 25 узлов.

Параллельно конструкторы вели работу по использованию на подводных кораблях атомной энергии. В США в 1955 году спустили на воду подводную лодку «Наутилус», где установлен атомный реактор, который и дает энергию для главного двигателя. Атомные подводные лодки от всех прежних, даже самых совершенных, отличаются тем, что они могут находиться под водой практически неограниченное время. Это, если можно так выразиться, истинные подводные лодки. В течение всего крейсерства им ни разу не требуется всплывать на поверхность моря. Их подводная скорость приблизилась вплотную к скорости любого надводного корабля.

Значительно увеличилась и глубина погружения подводных лодок.

Много нового появилось в технике наблюдения. Совершенные шумопеленгаторы и гидролокаторы не только обнаруживают цели на больших дистанциях, но в сочетании с точными приборами управления торпедной стрельбой позволяют производить торпедные атаки из-под воды, не прибегая к помощи перископа.

К этому следует добавить, что к лодкам — носителям торпедного оружия в последние годы, например в США, прибавились лодки-ракетоносцы, вооруженные управляемыми снарядами и баллистическими ракетами. Тем самым подводные корабли приобрели совершенно новые качества и способны поражать не только морские цели, но и береговые объекты.

Так в общих чертах выглядит современная подводная лодка. Большая подводная скорость, значительная глубина погружения, возможность находиться под водой не только дни, но и месяцы, огромный радиус действия и способность использовать свое оружие против кораблей, судов и берега придают современной лодке такие качества, о которых в ходе второй мировой войны не могли и думать.

С чем же пришли к концу второй мировой войны противолодочные силы?

Способность подводных лодок действовать в любую погоду заставила придать противолодочным кораблям большую мореходность. На смену катерам — малым охотникам пришли специальные корабли, названные большими охотниками, водоизмещением 120—400 тонн со скоростью хода до 22 узлов.

Имея гидролокатор, способный производить непрерывное наблюдение при скорости хода до 10—12 узлов, большие охотники могли в короткий срок обследовать значительные районы. Хорошее бомбовое вооружение позволяло наносить по лодкам мощные удары. При необходимости эти катера принимали участие и в противовоздушной обороне.

Положительные качества больших охотников были по достоинству оценены, и строительство их стало усиленно развиваться. К концу войны этот подкласс кораблей находился в составе почти всех флотов. В Соединенных Штатах Америки их насчитывалось в 1945 году около 900 единиц.

Для охранения конвоев на морских и океанских путях от атак подводных лодок и авиации в иностранных флотах построили специальные сторожевые корабли, названные по классификации парусного флота шлюпами, корветами и фрегатами. С этой же целью был создан специальный подкласс кораблей — эскортные миноносцы. Те и другие обладали хорошей мореходностью, большой дальностью плавания, позволяющей пересекать океан без пополнения топливом, достаточной скоростью, для того чтобы атаковать подводные лодки.

На вооружении кораблей охранения имелись наиболее совершенные радиолокаторы, а также новейшие гидролокаторы, с помощью которых можно было вести наблюдение за подводной средой при скорости хода до 14—16 узлов. Все это значительно увеличивало шансы на победу в борьбе с подводным противником.

Корветы, фрегаты и эскортные миноносцы располагали хорошим бомбовым и зенитным вооружением. Количество бомбосбрасывателей и бомбометов достигало 6—8, а бомб — 40—80. Артиллерия состояла из 6—10 автоматов и 2—3 пушек. Сильные в борьбе с подводным и воздушным противником, корабли охранения играли в конвоях роль мощного заслона, прорвать который стоило больших трудов.

Одновременно в иностранных флотах, особенно в США, развивалась и противолодочная авиация. К борьбе с подводными лодками в Атлантическом океане союзники привлекли

около 1900 самолетов, в том числе 400 самолетов, базировавшихся на авианосцах. Самолеты были оснащены хорошими радиолокационными станциями, средствами обнаружения лодок в подводном положении, имели значительное количество бомб или торпеды. С воздуха самолеты могли контролировать обширные районы океана. Все крупные союзные конвои обязательно имели противолодочное воздушное охранение. В результате повысилась эффективность обороны конвоев и ухудшились условия для действий противника. Подводный флот стал нести крупные потери. Всего за время второй мировой войны на долю авиации союзников приходится 336 потопленных гитлеровских лодок — почти столько же, сколько их было уничтожено всеми остальными силами флота. Для сравнения укажем, что в 1914—1918 годах из 378 уничтоженных немецких лодок на долю авиации приходилось только десять.

В наши дни развитие противолодочных средств неуклонно продолжается. В иностранных флотах пришли к выводу, что построенные в годы войны различные классы противолодочных кораблей (фрегаты, корветы, большие охотники и другие) устарели и их нужно заменить.

Противолодочные корабли ныне создаются совершенно отличными от тех, что были раньше. Они, как правило, быстроходны и способны плавать в открытых морях и океане при любой погоде. Основное их назначение — противолодочная и противовоздушная оборона боевых кораблей и конвоев на переходе морем. Обладая значительной дальностью и автономностью плавания, современные противолодочные корабли способны решать боевые задачи в любых отдаленных районах.

Чтобы нагляднее представить себе разницу между нынешними противолодочными кораблями, например американскими, и их предшественниками катерами — охотниками за подводными лодками, приведем такие цифры. Водоизмещение современных противолодочных кораблей достигает 1700—3500 тонн, они имеют длину до 120 и ширину до 12 метров. Экипаж кораблей состоит из 200—350 человек.

Для своевременного обнаружения противника на современных противолодочных кораблях установлена высокочувствительная и точная радио- и гидролокационная аппаратура. Ни один самолет, ни одна надводная и подводная цель не могут пройти незамеченными, если наблюдение ведется бдительно. В любую погоду радиометрист, несущий вахту на радиолокационной станции, заметит цель, появив-

шуются в воздухе или на поверхности моря. Даже верхушку перископа, на минуту появившегося из воды, обнаружат современные высокочувствительные радиолокаторы. Небольшое светлое пятнышко, возникшее внезапно на экране, укажет внимательному радиометристу, что в этом месте должна быть лодка.

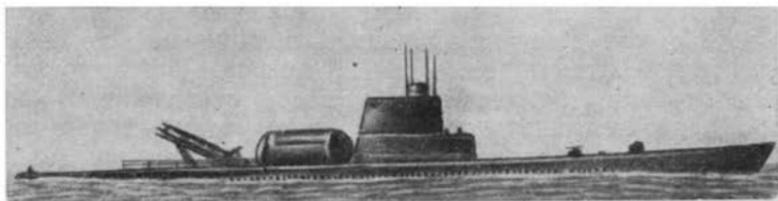
Не останется незамеченным и использование подводной лодкой радиопередатчика или радиолокационной станции. В годы второй мировой войны немецко-фашистские лодки, рыскавшие на морских и океанских путях союзников, могли свободно переговариваться между собой по радио, поддерживать связь с береговыми командными пунктами, запускать радиолокационные станции. Радиопередатчики работали часами, радиолокаторы посылали в пространство импульсы за импульсом, и все это в большинстве случаев делалось безнаказанно, так как на многих надводных кораблях не было еще соответствующих средств обнаружения. Теперь не то. К сложному хозяйству радиометристов и радистов значительной части кораблей добавилось еще по одной станции, назначение которой — поиск и пеленгование работающих радиопередатчиков и радиолокаторов. Стоит только на вражеской лодке хотя бы на секунду запустить передатчик, как на противолодочном корабле уже будет известно, что в этом направлении находится противник. Данные о лодке немедленно передаются на ближайшие корабли, суда, самолеты. К обнаружившей себя таким образом лодке помчатся поисково-ударные группы.

Совершенно новые качества приобрела современная гидролокационная аппаратура. Даже лучшие образцы гидролокационной аппаратуры военного времени позволяли вести поиск при скорости корабля не более 16 узлов. Если скорость хода увеличивалась, гидролокаторы ничего уже не находили. В их приемном устройстве возникало так много помех, что даже самые опытные гидроакустики не могли разобраться в сигналах. Для поиска лодок приходилось уменьшать ход.

Пока подводная скорость лодок не превышала 10—12 узлов, тогдашние гидролокаторы были вполне пригодны. Но как же вести поиск быстроходных подводных кораблей, имеющих скорость 25 узлов? Не будут же они ради удобства гидроакустиков специально сбавлять ход. Между тем лодки, используя свою большую подводную скорость, могут теперь легко догонять конвой, прорывать охранение, отыскивать и

топить суда. И все это безнаказанно, если на кораблях установлены гидролокаторы, работающие на пониженной поисковой скорости.

Поэтому усовершенствование гидролокаторов стало одной из основных проблем. Надо сказать, что ученые и конструкторы достигли значительных успехов в этом деле. По сообщениям печати, на некоторых кораблях США и Англии уже сейчас установлены гидролокаторы, позволяющие производить поиск лодок при скорости хода корабля в



Подводная лодка — носитель управляемых реактивных снарядов военно-морского флота США

27—30 узлов. Аппаратура показывает не только направление на цель, но и глубину ее погружения, а также удаление с такой точностью, какая необходима для атаки. Некоторые образцы современных гидролокаторов обнаруживают подводные цели в 80—100 кабельтовых.

Новая аппаратура дает возможность обследовать море по всему горизонту. Чтобы проверить водную среду, окружающую корабль, достаточно нескольких секунд вместо прежних 4—5 минут.

За последние годы в иностранных флотах развивается подводное телевидение. Телевизор становится в один ряд с другими средствами технического наблюдения, что открывает перед противолодочными кораблями новые возможности.

Современным гидролокатором можно достаточно точно определить местонахождение подводных лодок, но то обстоятельство, что они изображаются на приемной аппаратуре очень схематично — в виде штрихов или светящихся пятен, — создает известные неудобства. При таком изображении труднее уточнить размеры цели и ее курс, усложняется работа личного состава, обслуживающего аппаратуру. Морьякам, конечно, очень хотелось бы видеть натуральное изображение лодок. Подводное телевидение обещает разрешить

эту проблему. Опущенная на глубину моря телевизионная камера все заметит, что скрыто под толщей воды, и передаст на корабль. Наблюдатель увидит подводные скалы, причудливых представителей животного и растительного мира, остатки погибших кораблей, полузанесенные песком и илом. Внимательно вглядываясь в этот подводный мир, регулируя временами резкость изображения и освещенность, он, безусловно, вовремя заметит и появление вражеской подводной лодки.

Так представляется подводное наблюдение в будущем. И в этом нет ничего несбыточного. Пока оно еще находится на заре своего развития. Дальность обнаружения целей телевизионной камерой всего 10—20 метров. Чтобы опустить ее на глубину, приходится либо вовсе останавливать корабль, либо делать это на самом малом ходу — точь-в-точь как в недалеком прошлом при первом применении гидроакустической аппаратуры. Но можно предполагать, что подводному телевидению предостит большое будущее. В сочетании с другими средствами оно расширит возможности наблюдения за подводными лодками и явится в руках личного состава противолодочных кораблей грозным оружием. Еще в 1951 году англичане при поиске своей подводной лодки, затонувшей в Английском канале, использовали специальную телевизионную камеру, которая очень помогла им. Лодку обнаружили на глубине 80 метров. Ее изображение на экране телевизора настолько было четким, хорошим, что удалось даже прочитать название подводного корабля, написанное на рубке.

Большие изменения происходят и в вооружении противолодочных кораблей. На некоторых представителях этого класса установлено в настоящее время до 11 различного типа бомбометов и бомбосбрасывателей. Запас глубинных бомб значительно превышает тот, который имелся на кораблях во вторую мировую войну. Расположение бомбосбрасывателей и бомбометов позволяет применять оружие не только в сторону кормы, как это было на первых противолодочных кораблях, но и вперед по курсу, а также в сторону борта, то есть при встрече с лодкой противолодочный корабль может ударить бомбами по всем направлениям.

Значительно изменились и сами бомбометы. Это уже не прежние мортиры, каждая из которых за 4—5 минут выбрасывала всего одну бомбу. Современные бомбометы — преимущественно многоствольные и способны выстреливать сразу целую серию бомб, до 24 штук. Одновременно падая в

воду, бомбы покрывают площадь примерно в 1500 квадратных метров, что в десятки раз увеличивает вероятность поражения лодок.

В старых бомбометах стрельбу производили вышибными зарядами, которые посылали бомбу всего только на несколько десятков метров. Первоначально глубинные бомбы имели форму цилиндров, траектория их движения в воздухе и в воде была неустойчивой. Это уменьшало точность стрельбы.

В настоящее время бомбы могут лететь уже не на сотни, а на тысячи метров. Увеличение дальности достигнуто заменой вышибных зарядов реактивными. Специальные пороховые заряды, поставленные в хвостовой части бомб, при сгорании действуют как реактивные двигатели. Чем больше заряд, тем выше скорость и дальность полета. Путем расположения в радиальной плоскости специальных реактивных сопел удалось придать бомбе вращательное движение в полете. Тем самым она еще больше стала похожа на снаряд. Траектория ее полета сделалась устойчивой, а следовательно, увеличилась и точность попадания.

Реактивные бомбометы совершенно отличны по устройству от своих предшественников. Некоторые из них походят на широко известные «катюши». Вместо мортир здесь узкие стальные направляющие балки, расположенные в один или два ряда.

В более современных реактивных бомбометах стальные направляющие балки заменены трубами, что еще больше стабилизировало положение бомб в полете и повысило точность бомбометания. Нынешние бомбометы внешне во многом похожи на обыкновенные пушки. Тот же ствол, казенная часть, заряжающее устройство, система наведения. Да и скорострельность приблизительно такая же — до 10—12 бомб может быть выпущено в минуту на расстояние почти 1000 метров. Такой сильный удар раньше не могли нанести даже десять бомбометов.

Раньше точность стрельбы во многом зависела от состояния моря. В штиль бомбы летели точно, появилась волна — их разбрасывало куда попало. Бомбомет качался вместе с кораблем, поэтому и бомбы падали либо слишком далеко, либо у самого борта.

Применяемая сейчас система стабилизации устранила этот недостаток. Точность стрельбы современного бомбомета практически не зависит от состояния моря. Как бы корабль ни качало, бомбомет все время удерживается в

горизонтальной плоскости. Особая следящая система с помощью моторов и передаточных устройств непрерывно вводит в положение бомбомета коррективы. Корабль наклонился вправо — в тот же момент станок бомбомета отклонился влево. Наклон корабля на нос компенсируется отклонением станка в сторону кормы.

На новейших противолодочных кораблях США и Англии управление современными бомбометными установками в значительной степени автоматизировано. Данные от гидролокаторов поступают прямо на бомбометы, система наведения тотчас же автоматически устанавливает направление и дальность стрельбы. Стоит только гидролокатору поймать цель, как все бомбометы немедленно разворачиваются в том же направлении. Всего лишь несколько десятков секунд нужно на то, чтобы все бомбометы были готовы к залпу.



Противолодочные бомбометы, установленные на одном из английских кораблей

Быстрая выработка данных для стрельбы и установка их на бомбометах вызывается необходимостью осуществить противолодочную атаку в максимально короткий срок, иначе лодка, обладающая большой подводной скоростью, сумеет быстро выйти из-под удара.

Этим же соображениями руководствуются и при конструировании современных глубинных бомб.

Глубинные бомбы в форме цилиндра погружаются сравнительно медленно: не более 2—3 метров в секунду. Таким образом, чтобы достичь цели, находящейся на глубине 100 метров, требуется 30—50 секунд. Даже при скорости хода подводной лодки в 6 узлов она успеет за это время пройти 90—160 метров. Следовательно, бомбы, сброшенные точно над целью, достигнут заданной глубины уже тогда, когда лодка уйдет далеко.

С появлением быстрходных лодок, к тому же погружающихся на 200—250 метров, этот недостаток стал проявляться еще резче. Пока бомбы достигнут глубины 200 метров, подводная лодка, имеющая скорость 25 узлов, успеет

уйти на 4—7 кабельтовых. На таком расстоянии взрыв глубинных бомб совсем безопасен для нее. И получается, что как бы быстро ни подготовили бомбометы к использованию и насколько бы точно ни вели стрельбу, медленное погружение бомб на глубину делает атаку безуспешной.

Возникла необходимость ускорить погружение бомб. Этого удалось достигнуть изменением их конструкции и приданием обтекаемой формы. Современные противолодочные снаряды идут на глубину в 5—6 раз быстрее прежних. С ускорением погружения бомб значительно повысилась и точность бомбометания.

Новые глубинные бомбы уже не имеют цилиндрической формы и напоминают скорее крупнокалиберные артиллерийские снаряды. Они способны погружаться на глубину до нескольких сот метров. Взрыв происходит от неконтактного магнитного взрывателя при попадании его в магнитное поле подводной лодки. Применение таких взрывателей также значительно повышает мощь противолодочного оружия.

К концу второй мировой войны на некоторых иностранных кораблях стали пользоваться специальными противолодочными торпедами. Они принципиально отличаются от обычных. Те совершают движение только по горизонтали и притом на глубине, не превышающей 15—20 метров. А противолодочные торпеды являются самонаводящимися, они могут двигаться к горизонту под любым углом. Это позволяет им быстро уходить на глубину до 100—250 метров. Выстреленные в направлении обнаруженной подводной цели, торпеды сразу же устремляются вглубь и там при помощи системы самонаведения охотятся за лодкой. Заряд их невелик — не более 100 килограммов, но для подрыва лодки на большой глубине достаточно и этого. Если противник окажется в зоне действия системы самонаведения торпеды, то уйти ему уже не удастся.

На современных противолодочных кораблях установлены торпедные аппараты, из которых можно выпустить одновременно до десяти торпед. Они имеют возможность настигнуть лодку, находящуюся в нескольких милях от корабля и на любой глубине ее погружения.

Таким образом, торпеды стали теперь одним из наиболее эффективных средств борьбы с лодками. По данным иностранной печати, в настоящее время изучается возможность снабдить торпеды, а также глубинные бомбы атом-

ными зарядами, что увеличит зону поражения подводных лодок в десятки раз.

Во второй мировой войне, как никогда раньше, проявилась огромная мощь авиации. В связи с этим противовоздушная оборона приобрела первостепенное значение. Все корабли стали усиленно совершенствовать свои зенитные средства. Охранение, на которое раньше возлагалась лишь борьба против подводных лодок и торпедных катеров, с ростом воздушной опасности все больше и больше переключалось на борьбу с авиацией противника. Корабли ПЛО (противолодочной обороны) сделались таким образом и кораблями ПВО (противовоздушной обороны).

Все это существенно сказалось на последующем развитии противолодочных кораблей. Сейчас всякий корабль ПЛО обязательно в какой-то степени является и кораблем ПВО. Наиболее рациональное совмещение этих функций, оснащение корабля техническими средствами и оружием явилось одной из главных проблем послевоенного кораблестроения. К чему привели усилия инженеров и конструкторов, мы покажем на некоторых типах сторожевых кораблей и эскадренных миноносцев флотов Англии и США.

На современных кораблях прежде всего поражает обилие различных радиотехнических средств. Огромный шаг вперед сделала радиолокация. От первоначальных попыток только установить наличие цели в воздухе или на море творцы радиолокационной техники смело перешли к созданию аппаратуры, позволяющей с большой точностью определять координаты целей — пеленг, удаление, высоту. В этом деле достигнуты небывалые успехи.

Сейчас никто уже не удивляется, что с корабля можно обнаружить самолеты, которые находятся за сотни кабельтовых. Чтобы дойти до того района, где приборы засекали появление авиации, даже очень быстроходному кораблю понадобится не один час, а радиометрист уже «видит» воздушного противника. На зеленоватом стекле экрана радиолокационной станции то возникают, то исчезают светящиеся линии. Это импульсы, отраженные самолетами. Радиометрист вращает маховичок шкалы, подводит индекс под видимое изображение, и местонахождение цели уже известно.

Отошло в прошлое то время, когда своевременность обнаружения вражеской авиации зависела только от зоркости и натренированности наблюдателей верхних боевых постов. Ныне на вооружении имеется техника необычайного совершенства. Однако наблюдение за воздухом обычными

зрительными средствами полностью себя еще не изжило. Оно является пока еще основным для обнаружения противника на малых высотах и дистанциях, при хорошей видимости. Если же ведется наблюдение за целями, находящимися на больших высотах и дистанциях, ночью, в густом тумане, в облаках, то преимущество целиком на стороне радиолокации.

Современные реактивные самолеты летают на высотах более 10 тысяч метров со звуковой или даже сверхзвуковой скоростью. Поэтому, если авиация будет обнаружена даже за 200 километров, останется всего лишь 4—5 минут на то, чтобы привести корабль в немедленную готовность к отражению налета.

Совершенно ясно, что в таких условиях от радиометристов требуется исключительная быстрота работы и вместе с тем большая точность, пунктуальность. Не только минуты—секунды играют решающую роль.

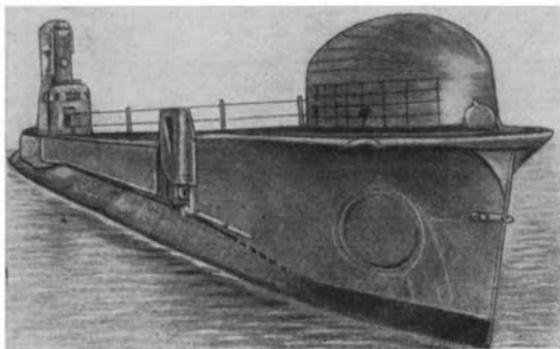
Когда основным было зрительное наблюдение и за воздухом следили десятки глаз, то недосмотр одного возмещался бдительностью другого. Сейчас за тем, что происходит в воздухе на дальних подступах к кораблю, следит один человек — радиометрист. Если он ошибется или будет работать медленно, беды не миновать.

Помимо станций наблюдения, на современных кораблях установлены также специальные стрельбовые радиолокационные станции. Раньше, когда самолеты летали на небольших высотах и их хорошо можно было рассмотреть не только в бинокль, но и невооруженным глазом, вести по ним артиллерийский огонь в дневную пору (а ночью и в туман авиация редко нападала на корабли) особой сложности не представляло. Сейчас положение изменилось. Забравшиеся на огромную высоту самолеты получили на вооружение радиолокационные прицелы, при помощи которых обнаруживают цели в море в любую видимость. Ни ночь, ни облачность теперь не могут укрыть корабли от воздушного противника. Стрельба по воздушным целям ночью сделалась столь же необходимой, как и днем. Однако, чтобы осуществить эту задачу, понадобились специальные радиотехнические средства — стрельбовые радиолокационные станции.

Стрельбовые радиолокаторы способны определять координаты воздушных целей с большой точностью. Никакие оптические дальномеры не сравнятся с ними. В любую видимость они разыщут цель и дадут о ней необходимые данные. Для кораблей, получивших на вооружение радиодаль-

номеры, возможность успешной борьбы с воздушным противником увеличилась во много раз.

Современные противолодочные корабли хорошо оснащены артиллерией. Они имеют до 14—16 пушек калибром от 20 до 127 миллиметров. Вся средняя и крупнокалиберная зенитная артиллерия через систему приборов управления стрельбой, как правило, связана со стрельбовыми радиолокационными станциями. Пушки наводятся на цель и ведут



Английская противолодочная подводная лодка. В полусферической надстройке в носу располагается приемное устройство мощного гидролокатора

огонь исключительно по данным радиодальномеров. Комендоры могут совершенно не видеть самолетов, не слышать гула их моторов, и все же орудия, управляемые точнейшими приборами, будут вести стрельбу. Лавина огня извергается полутора десятками артиллерийских стволов. Почти 1500 снарядов посылают они в небо каждую минуту. Десятки килограммов металла летят навстречу противнику.

Но в последнее время на самолетах отдельных стран начали устанавливать ракетное оружие, что изменило соотношение сил. Как ни велика огневая мощь нарезной артиллерии, в единоборстве с такой авиацией она обречена на поражение. Самолетам с ракетным оружием незачем преодолевать завесу артиллерийского огня. Они могут поражать цель и не доходя до нее. Поэтому в последние годы нарезная зенитная артиллерия на некоторых иностранных кораблях стала дополняться зенитными управляемыми реактивными снарядами (сокращенно ЗУРС). Это грозное оружие

против самолетов. Вероятность попадания реактивными снарядами неизмеримо большая, чем обычными снарядами. Они летят и дальше и выше. Использование ЗУРСов во много раз увеличивает возможности кораблей.

Так выглядят современные противолодочные надводные корабли. Слово «надводные» мы подчеркнули не случайно. Дело в том, что в иностранных флотах в настоящее время очень большое внимание уделяют строительству подводных противолодочных кораблей. Интерес к ним объясняется рядом причин.

Во-первых, подводные лодки сейчас развиваются значительно быстрее, чем их надводные собратья. Уже давно обладая преимуществом в скрытности и автономности плавания, лодки с установкой на них в качестве главных двигателей атомных реакторов стали в один ряд по скорости подводного хода с самыми быстроходными надводными кораблями (а в будущем, возможно, и перегонят их). Таким образом, надводным кораблям становится все труднее и труднее бороться с подводными лодками. Это и побудило привлечь к противолодочной борьбе сами же подводные лодки.

Во-вторых, техника наблюдения, установленная на подводных лодках, достигла такого уровня, что подводники могут производить торпедную атаку, полагаясь целиком на показания этой техники. В сочетании с самонаводящимися торпедами, которые в послевоенные годы продолжали совершенствоваться, она позволяет наносить торпедные удары из-под воды в самых различных условиях. Тем самым открылась возможность применения торпедного оружия с подводных лодок по подводным же целям.

Дальнейший прогресс в развитии противолодочных подводных лодок связан с вооружением их специальными управляемыми снарядами. Как сообщает иностранная печать, особенно большие работы в этом направлении ведутся в США. Ожидается, что первый такой снаряд поступит на вооружение флота в ближайшие годы. Что же он будет представлять собой?

Противолодочный снаряд — это комбинация из собственно управляемого реактивного снаряда и торпеды. Предполагается, что он будет выстреливаться подводной лодкой в подводном положении из обыкновенного торпедного аппарата. Очутившись в воде, снаряд с помощью специального двигателя некоторое время пойдет в подводном положении, затем, после отделения первой ступени, выйдет на поверхность

и полетит по воздуху, достигнув района цели, снова войдет в воду и будет уже действовать как обычная самонаводящаяся торпеда. Воздушный участок пути введен в силу ряда причин. Во-первых, средняя скорость снаряда в воздухе во много раз превосходит скорость обычной торпеды, что позволяет удар по подводной цели наносить быстрее и с большей точностью. Во-вторых, достигается значительная дальность действия снаряда. По опубликованным в печати данным, она приближается почти к 80 километрам. Снаряд будет иметь ядерный заряд.

Как это видно из высказываний иностранной печати, сейчас подготовка подводных лодок в качестве противолодочных сил находится лишь в начальной стадии: проверяются различные средства наблюдения и оружие, изыскиваются соответствующие тактические приемы. Но нет сомнения, что подводные лодки в борьбе с себе подобными будут играть все большую роль. К каким последствиям приведет такое развитие противолодочных сил, сейчас трудно сказать, но одно несомненно: представление о характере морского боя, видимо, в значительной степени изменится. С древних времен, несмотря на то что с годами менялись оружие и приемы борьбы, морской бой всегда протекал на воде. И вот теперь с появлением специальных противолодочных подводных лодок бой, видимо, будет перенесен с поверхности моря в глубь его. В минувшей войне известны только единичные факты, когда лодки враждующих сторон, и то при случайной встрече, разрешали свой спор в подводной дуэли. В будущем в случае войны весьма возможно развертывание на морских глубинах целых сражений. В них примут участие десятки лодок. Обладая скоростью, значительно большей, чем надводные корабли, возможностью погружаться на глубины до нескольких сотен метров и располагая современной техникой наблюдения и нападения, они превратят мировой океан в театр гигантской битвы. Поверхность морей и океанов будет оставаться пустынной, возможно, ни одного корабля нельзя будет обнаружить на тысячемильном пространстве, а в это время под водой станут развертываться многочисленные бои и операции.

Но это взгляд в будущее. Теперь же вернемся снова к сегодняшнему дню.

В начале второй мировой войны, когда с самолетов можно было только зрительно обнаруживать подводные лодки, авиация еще не играла большой роли в противолодочной борьбе. Но с появлением на самолетах и вертоле-

тах мощных радиолокационных станций значение и возможности авиации значительно возросли. В любую видимость радиолокаторы помогали находить вражеские лодки, следующие как в надводном положении, так и под перископом. Лишь под водой они оставались невидимыми летчикам.

Но и это продолжалось недолго. На вооружении авиации США и Англии вскоре появились так называемые радио-гидроакустические буи — небольшие цилиндры красного или какого-либо другого хорошо заметного издалека цвета. Каждый такой буй имел две станции — гидроакустическую и радиопередающую. При сбрасывании буя с самолета на воду гидроакустическая станция автоматически включалась в работу и тщательно прослушивала всю окружающую подводную среду. Если вблизи оказывалась подводная лодка, шум от работы ее винтов фиксировался, механические колебания преобразовывались в электрические, которые подавались на радиопередающую станцию, а она посылала в эфир радиосигналы на определенной, только ей одной присвоенной частоте. Их принимал самолет или вертолет, на котором установлена приемная радиостанция.

Как же использовались гидроакустические буи?

Допустим, что какой-то район моря нужно оградить от проникновения вражеских подводных лодок. Такая задача может возникнуть, например, когда оборудуется стоянка флота, прикрывается определенный район плавания кораблей, перекрываются пролив, залив, бухта. Вот в этих и подобных случаях выставляют барьер из гидроакустических буйев.

Каждый самолет или вертолет, специально предназначенный для борьбы с подводными лодками, может взять за один раз до двух десятков буйев. Радиус действия буйев некоторых иностранных образцов в среднем 10 кабельтовых. Следовательно, каждый самолет в состоянии за один вылет создать сорокамильный барьер. Поставленные буи сразу же начинают гидроакустическую вахту и несут ее до тех пор, пока не израсходуется энергия аккумуляторных батарей, а затем самозатапливаются. Им на смену выставляют новые.

Для наблюдения за буями в воздухе дежурит самолет или вертолет. Ему не обязательно находиться непосредственно над барьером, так как дальность работы передающих радиостанций на буях составляет несколько десятков миль. Летая вдоль барьера, самолет или вертолет по очереди прослушивает каждый буй. Если шумов в воде не обнаружено, радиосигналы поступать не будут. Так может продол-

жаться и день и неделю. Но когда появится вблизи подводная лодка, то буй начнет немедленно подавать радиосигналы определенной частоты, и дежурный вертолет или самолет пойдет на него, как на радиомаяк. Но так как устройство буя не дает возможности точно определить место вра-



Вертолет, взлетевший с палубы корабля, будет осуществлять противолодочное охранение конвоя

жеской лодки и его сигналы означают лишь, что противник находится где-то не далее радиуса действия гидроакустики, самолет сбрасывает вокруг работающего буя для контроля еще несколько буюв. Если один из них вскоре начинает подавать сигналы, то с этого момента уже приблизительно известен курс лодки.

Однако для применения оружия этих данных еще недостаточно. Тогда с вертолета на тросе опускают в воду гидролокатор, действующий так же, как и корабельный гидролокатор. Используется и другой новый прибор — магнитный

обнаружитель. Этим прибором оснащены многие иностранные противолодочные вертолеты. При его помощи нетрудно обнаружить подводную лодку, которая, как всякая большая металлическая масса, образует вокруг себя довольно сильное магнитное поле. Таким образом место подводной цели становится известным самолету (вертолету) с точностью до нескольких десятков метров.

К средствам нападения противолодочных самолетов и вертолетов в первую очередь относятся глубинные бомбы, затем самонаводящиеся торпеды и, наконец, неуправляемые и управляемые реактивные снаряды.

Противолодочную борьбу самолеты ведут как в одиночку, так и группой, зачастую совместно с кораблями. Обладая хорошими средствами обнаружения и мощным оружием, авиация стала верным помощником противолодочных кораблей. Уйти от преследования самолетов лодке очень трудно. Какой бы она скоростью ни обладала, самолеты ее всегда догонят и наведут на нее корабельную поисково-ударную группу.

Подводя итог рассказанному в этой главе, надо подчеркнуть, что в современных условиях возможности противолодочных сил резко возросли. Эти силы способны теперь действовать в воздухе, на воде и под водой. Время, когда противолодочную борьбу вели в основном одни лишь небольшие катера, ушло в прошлое.

В сегодняшних охотниках за подводными лодками воплощены многие новейшие достижения науки и техники. Они непрерывно развиваются и совершенствуются. И это будет продолжаться до тех пор, пока в составе военно-морских флотов мира существуют и развиваются подводные корабли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Воды двенадцати морей омывают берега нашей Родины, давая прямой выход к трем океанам мира. Больше чем на сорок три тысячи километров протянулись морские границы, и все они находятся под неослабным контролем Советского Военно-Морского Флота.

Советские противолодочные корабли и самолеты в мирные дни, так же как и в дни войны, бдительно несут свою вахту. Охранение боевых кораблей и судов, дозор, поиск подводных лодок в море — вот основное содержание боевой подготовки сил ПЛО. В любую погоду личный состав совершенствует приемы борьбы с противником. Победа в будущей войне, если она возникнет, выковывается напряженным трудом в мирные дни, поэтому экипажи противолодочных кораблей и самолетов не жалеют сил на то, чтобы как можно лучше овладеть своими специальностями, выработать в себе все те качества, которые необходимы для борьбы с сильным и коварным врагом.

Как пограничники на суше первыми раньше замечали врага и вступали с ним в перестрелку, так и личный состав противолодочных кораблей и самолетов первым начнет борьбу с подводным противником. А для того, чтобы вовремя обнаружить врага и не дать себя застать врасплох, нужно овладевать приемами противолодочной борьбы, знать тактику подводного противника, нужна высокая бдительность.

Готовя новые военные авантюры, империалисты большое значение придают разведке. На море иностранную разведку всегда интересовали режим плавания судов у советского побережья, система базирования нашего флота, состояние гидрологии моря и многие другие ценные сведения. Для получения их могут быть использованы и подводные лодки.

Чтобы в любое время отразить вылазку подводного врага, противолодочные силы должны всегда находиться в высокой боевой готовности. Но для этого недостаточно только иметь современные противолодочные корабли и самолеты. Даже самый новейший корабль или самолет не способен принести никакой пользы, если экипаж его плохо подготовлен. Следовательно, повышение тактических и специальных знаний личного состава — важнейшее условие усиления боевой готовности нашего флота.

Каждому матросу надо безупречно знать свою специальность, хорошо усваивать все, чему его обучают начальники, находить возможности для самостоятельной учебы. Необходимо дорожить каждой минутой учебного времени, проявлять активность, пытливость, любознательность, жажду к знаниям.

Боеспособность корабля складывается из слаженной и четкой работы всех корабельных специалистов. Каждый боевой маневр, тактический замысел командира обеспечивается всем экипажем. Машинисты держат заданный ход. Мотористы дают энергию для всех систем и устройств. Сигнальщики, гидроакустики, радиометристы, радисты осуществляют наблюдение и связь. Комендоры, торпедисты, минеры приводят в действие оружие корабля. Неправильные действия кого-либо из специалистов или выход из строя того или иного боевого поста немедленно повлияют на боеготовность корабля. Результаты бомбовой атаки, например, зависят не только от гидроакустика, но и от выучки рулевых, минеров, от умения машинистов.

Боевая подготовка личного состава противолодочных сил немыслима без систематической упорной тренировки. Она нужна для быстрого обнаружения и преследования подводной цели, для согласованных действий кораблей и авиации и многого другого. Каждый моряк обязан постоянно углублять свои знания, приобретать опыт действий в сложных боевых условиях. Тренироваться надо постоянно, в любое время года, независимо от состояния погоды, при нахождении в базе и в море.

Наблюдателям за подводной и надводной обстановкой нужно быть готовыми к обнаружению врага в любых условиях. Подводное оружие стало сейчас необычайно грозным. Если вражеская лодка, вооруженная ракетами с атомным зарядом, проникнет в наши воды, она способна нанести огромный ущерб. Насколько же в связи с этим возрастает

ответственность гидроакустиков, радиометристов, операторов!

Задача минеров, торпедистов, артиллеристов — держать свое оружие в постоянной готовности. Подводные лодки, способные передвигаться под водой со скоростью 25 узлов и погружаться на глубину более четверти километра, обладают колоссальными возможностями. Единственное средство заставить их отказаться от поставленных целей — нанести точный и сокрушительный удар. Выполнение его будет зависеть от многих корабельных и авиационных специалистов, но решающая роль здесь принадлежит тем, кто готовит оружие и применяет его в бою.

Экипажам кораблей и самолетов следует проводить боевую подготовку в условиях, наиболее приближенных к боевым. Каждому матросу еще в процессе учебы необходимо получить отчетливое представление о сложности и трудности борьбы с современным подводным противником. Всякого рода послабления, условности, упрощенчество в ходе боевой подготовки принесут только вред, и их следует всячески избегать.

У противолодочных сил нашего Военно-Морского Флота славное прошлое. На охотниках в годы Великой Отечественной войны выросли сотни героев, чьи подвиги навсегда останутся в памяти советского народа. Многие из них отдали свою жизнь за Родину, другие и сегодня упорно трудятся над укреплением нашего флота. Бывшие командиры эскадренных миноносцев, больших и малых охотников за подводными лодками, летчики ныне стали адмиралами, командирами соединений, с любовью передают свой боевой опыт молодым морякам.

Экипажам противолодочных кораблей и самолетов есть с кого брать пример, есть у кого учиться отваге и смелости, мужеству и мастерству, беспредельной преданности своему народу, Родине. От старшего к младшему передаются славные боевые традиции охотников за подводными лодками.

Наша страна находится сейчас в расцвете своих могучих творческих сил. Вдохновляемый Коммунистической партией советский народ занят гигантской созидательной работой, успешно осуществляет семилетний план развития народного хозяйства.

1959 год — первый год семилетки — ознаменовался великими историческими событиями. Запущены три космические ракеты. Одна из них стала искусственным спутником

Солнца, вторая достигла Луны. Введен в строй первый в мире атомный ледокол «Ленин».

Советский Союз вступил в новый важнейший период своего развития — период развернутого строительства коммунистического общества. И лучшим вкладом советских воинов в великое дело строительства коммунизма является честная, добросовестная служба.

«Наш народ, — говорил в докладе на IV сессии Верховного Совета СССР товарищ Никита Сергеевич Хрущев, — Коммунистическая партия выражают свое исключительное уважение и любовь солдатам, матросам, сержантам, старшинам, офицерам, генералам, адмиралам и маршалам, которые верно служили и служат интересам советского народа, великим идеалам марксизма-ленинизма. Вечно будет жить слава о доблестных сынах и дочерях нашего народа, которые пролили кровь, отдали свою жизнь в борьбе за свободу и независимость Родины в гражданскую войну и Великую Отечественную войну. Советские люди глубоко благодарны тем, кто героически отражал натиск врага и, не жалея сил, укреплял и укрепляет могущество своей Родины, стоя на страже мирного труда советского народа».

Советские люди не хотят войны. Выполняя волю народа, Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство неуклонно ведут борьбу за сохранение и упрочение мира, за мирное сосуществование стран с различными социальными системами. Советский Союз несколько раз в одностороннем порядке сокращал свои вооруженные силы. В начале второго года семилетки IV сессия Верховного Совета СССР приняла историческое решение о новом сокращении вооруженных сил — еще на один миллион двести тысяч человек. Эта весть потрясла весь мир, воодушевила всех честных людей и нанесла новый удар сторонникам холодной войны.

Вместе с тем советские люди отдают себе полный отчет в том, что для обеспечения безопасности нашей Родины недостаточно только миролюбивой, даже самой активной внешней политики. Мы вынуждены считаться с тем, что в мире имеются и действуют агрессивные силы, ибо существует почва, которая их порождает, — империализм. Пока не достигнуто соглашение о всеобщем и полном разоружении, советский народ принимал и будет принимать все меры для укрепления своей Армии и Военно-Морского Флота. Священная обязанность и долг советских воинов — неуклонно повышать свою боевую выучку, настойчиво овладевать совре-

менной техникой и постоянно быть начеку, ни на секунду не ослабляя бдительности, которая в наше время в условиях оснащения войск атомным и реактивным оружием приобретает исключительное значение.

«Следует ожидать, — сказал на сессии Верховного Совета СССР Министр обороны Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский, — что наиболее вероятным способом развязывания войны империалистами против Советского Союза, если они рискнут на это пойти, будет внезапное нападение с широким применением ядерного оружия. В этих условиях главная задача наших вооруженных сил будет состоять в том, чтобы отразить нападение противника и мгновенно нанести по нему ответный сокрушительный удар. К этому прежде всего мы и готовим нашу Советскую Армию и Военно-Морской Флот».

Несомненно, что личный состав советских противолодочных сил свою задачу по охране мирного созидательного труда советских людей сумеет выполнить с честью.



СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Из истории	3
Грозный противник	—
Действие и противодействие	8
Появление охотников за подводными лодками	16
Советские охотники за подводными лодками в Великой Отече- ственной войне	25
Дозорные моря	—
Нападение — лучший вид обороны	38
На морских путях	60
Верность долгу, мужество, героизм	89
Настоящее и будущее	102
Заключение	122

Щекотов Евгений Яковлевич
ОХОТНИКИ ЗА ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ

Редактор *А. А. Тонков*
Художник *О. А. Рунихин*

Технический редактор *Е. Н. Слепцова*

Корректор *Л. А. Рогунова*

Сдано в набор 9.10.59 г.

Г-60240.

Подписано к печати 8.4.60 г.

Формат бумаги 84×108¹/₃₂ — 4 печ. л. = 6,56 усл. печ. л. 6,98 уч.-изд. л.

Военное издательство Министерства обороны Союза ССР

Москва, Центр, Тверской бульвар, 18.

Изд. № 1/8408.

Зак. 666.

1-я типография

Военного издательства Министерства обороны Союза ССР

Москва, К-6, проезд Скворцова-Стеланова, дом 3

Цена 3 р. 10 к.

Цена 3 р. 10 к.

ОХОТНИКМ ВА ПОДВОДНИМ ПОДКАММ