

Геннадий Дрожжин

Асы и пропаганда. Мифы подводной войны.

К читателям.

В 2006 году наша страна будет отмечать 100-летие Отечественного подводного флота. Много золотых страниц вписали наши славные подводники в героическую и трагическую историю Родины.

Навечно останутся в народной памяти подвиги советских подводников в годы Великой Отечественной войны. Действуя в неимоверно жестоких условиях, которые и не снились никаким другим подводникам стран, участвовавших во Второй мировой войне, они показали такие образцы отваги и мужества, такой уровень оперативно-тактического мастерства, которые были недоступны ни прославленным на весь мир подводным асам «Кригсмарине», ни, тем более, подводникам Италии, США, Англии или Японии.

Вступив в период «холодной войны» с большим отставанием от США в области морских ракетно-ядерных вооружений в 50-ые – начало 60-х годов, мы сумели к середине 70-х – началу 80-х достигнуть океанского паритета с ними. Наши ученые, конструкторы, инженеры, рабочие в рекордно короткие сроки сумели разработать и построить самые современные подводные атомоходы и создать их неотразимое оружие. Некоторые образцы того и другого были выдающимися достижениями в мировом научно-техническом прогрессе, «прорывными» не только в XXI, но «возможно», и в XXII век. Кое-что недоступно нашим вероятным противникам в области уникальных технологий и конструкторских достижений и до сей поры, по прошествии 20-30 лет.

Не уронили чести и достоинства своих отцов и старших братьев – подводников Великой Отечественной войны наши подводники периода «холодной войны»

Они не только успешно освоили новые подводные лодки и их оружие, но и во время многочисленных регулярных автономных походов («боевой службы») постоянно держали под контролем основные силы морской ракетно-ядерной составляющей американской «триады» и в любой момент готовы были нанести неотразимый удар возмездия в случае необходимости.

Развертывание наших подводных сил и демонстративное присутствие их в районах региональных конфликтов существенным образом сдерживало агрессоров и не давало возможности разрастись этим конфликтам до мировых масштабов.

Наши подводники периода «холодной войны» совершали такие выдающиеся по сложности и длительности походы, среди которых немало уникальных и рекордных достижений, достойных занесения в книгу рекордов Гиннеса, вызывающих зависть и восхищение подводников других стран.

Вот обо всем этом и рассказано в книге, которую вы держите в руках. Автор, прослуживший в ВМФ 32 календарных года, бывший свидетелем и участником многих событий периода «холодной войны», знает флот не понаслышке. За «кормой» – десятки тысяч миль пройденных за время одиннадцати автономных походов на подводных лодках различных проектов, участие в многочисленных торпедных стрельбах и пусках баллистических ракет подводных лодок, участие в разного рода испытаниях новых подводных лодок, их технических систем и оружия, учеба в ВМА (факультет радиоэлектроники), служба в штабе Тихоокеанского флота и в Главном управлении Навигации и Океанографии Министерства обороны.

Являясь членом Президиума Объединенного Совета организаций ветеранов-подводников ВМФ, активно работает по вопросам исследования «белых пятен» истории ВМФ, публикует статьи в газетах и журналах, раскрывающие

некоторые неизвестные или забытые страницы его героического прошлого, защищающие честь и достоинство русских и советских военных моряков, в частности, подводников, от клеветнических выводов и измышлений «новых» историков, пытающихся рассматривать классическую историю ВМФ с «новых» позиций.

Собрав, глубоко проанализировав, сравнив и обобщив весьма объемный исторический материал (документы из Центрального архива ВМФ, архива Военно-морского музея, капитальные труды по истории войн на море отечественных и иностранных авторов, свитетельства живых участников Великой Отечественной войны, информацию из мемуаров русских и зарубежных участников Второй мировой войны), автор убедительно доказывает, что советские подводники во время Великой Отечественной войны воевали не только не хуже, чем подводники других стран – участниц Второй мировой войны, но и лучше их.

Рассматривая состояние подводного флота вероятного противника периода «холодной войны», приводя примеры выдающихся достижений в области НТП, связанного со строительством подводного флота, рассказывая о некоторых уникальных походах и рекордах, установленных во время разного рода испытаний новых лодок, их технических систем и оружия, автор доказательно и убедительно констатирует, что подводники Отечественного ВМФ не проигрывали ни в чем «холодную войну», что «поражение» в этой «войне» мы «потерпели» в результате предательства партийно-государственной номенклатурной «верхушке», руководимой зарубежными «кукловодами».

Анализируя современное состояние Вооруженных Сил России и результаты т.н. «реформ», автор приводит удручающие факты и цифры, свидетельствующие о продолжающемся разрушении Армии и Флота, о критическом состоянии уровня их боеготовности.

Приводя фактические данные по затратам сил и средств зарубежных стран на усиление своих ВМС, опираясь на выдержки их американских государственных и военных документов, опубликованные в открытой зарубежной печати, автор приводит неопровержимые доказательства о развертывании в США невиданной ранее гонки вооружений и подготовки американских Вооруженных сил, в частности, ВМС к большой, неядерной войне против России с опорой на удар крылатых ракет различных носителей.

Делясь своими размышлениями о будущем России и ставя перед читателем вопросы, на которые без труда может ответить каждый думающий читатель, автор призывает очнуться «от спячки», не быть равнодушным к тем безобразиям, что продолжают твориться вокруг. Между прочим эти «простые» вопросы, как торпедные залпы подводной лодки по врагам Отечества: тем, кто развалил великую империю – Советский Союз, кто продолжает разваливать, теперь уже, Россию, кто своими «гробокопательскими» изысками по истории страны способствует этому нечестивому и гибельному делу.

Книга представляет несомненный интерес не только для тех, кто как-то связан с ВМФ и интересуется его историей, но и для широкого круга читателей, кому небезразлична и история нашей страны, и ее судьба.

Особенно интересна она будет молодым людям, которым жить и творить будущую историю Отечества в XXI веке. Не только интересной, но и полезной, в частности, для воспитания патриотического духа, неизбывной любви к своей Родине и своему народу, преданности Делу служения Отечества.

Подводные асы

«Нигде нет и не может быть такого равенства перед лицом смерти, как среди экипажа подводной лодки, где все вместе либо побеждают, либо все погибают»

(Магомед Гаджиев, Герой Советского Союза, командир ПЛ ПМФ)

«Смерть постоянно ходит рядом с нами, лучше бы это произошло при выполнении воинского долга в море. Именно это отличает братство подводников: ощущение единства, которое рождается от сознания того, что либо мы все добьемся успеха, либо все вместе погибнем»

(Вольфганг Лют, кавалер Рыцарского креста, командир ПЛ «Кригсмарине»)

Несколько предварительных замечаний

Аксиомой является, что любая война, будь она захватническая или освободительная, – это убийство. Прежде всего, война – это смерть, которая всегда неразборчива и безлика. Но именно война является, в своем роде, чистилищем, выявляющем в человеке не только ранее скрытые низменные черты его сущности – эгоизм, трусость, способность предать, но именно война может оказать на человека и благотворное воздействие, открывая в человеке лучшие черты характера и души: самоотверженность, честность, отвагу, преданность в дружбе, доведенную до высшей стадии – способности за друга отдать свою жизнь.

Примеров проявления этих двух сторон человеческих качеств, выявленных, в частности, во время Второй мировой войны, не счесть. Очевидно, что нигде так отчетливо это не проявилось, как среди подводников и летчиков. Только, если смалодушничал во время воздушного боя летчик, то он поставил под удар, как правило, одного своего товарища (ведомого или ведущего) или нескольких, если велся групповой бой (атака или ее отражение), а на подводной лодке ошибка, растерянность или трусость одного может погубить весь экипаж.

Никто не может отрицать, что во время Второй мировой войны подводники военно-морских флотов всех стран, участвовавших в войне, воевали весьма мужественно и эффективно, независимо от того, на чьей стороне они были – фашистской Германии или ее противников.

Вот какие данные приводит в своем капитальном трехтомном труде «Флот и война» известный английский историк профессор С. Роскилл: из всех потопленных судов и кораблей во время Второй мировой войны на долю подводных лодок приходится 65%, авиации – 20%, надводных кораблей – 6%, а от минного оружия погибло 8% кораблей и судов. Добавлю к этому, что из 43-х погибших во время Второй мировой войны авианосцев 20 приходится на долю подводных лодок. В Англии из 10 погибших авианосцев 7 пошли на дно от атак подводных лодок.

Против немецких подводных лодок, по мнению Роскилла, действовало 5,5 тысяч противолодочных кораблей специальной постройки, а на одну подводную лодку приходилось 25 кораблей и 100 самолетов противника. На каждого немецкого подводника в море – 100 англичан и французов.

Кстати, интересные данные приводятся в труде «Операции подводных лодок» (А.С.Александров, И.С.Исаков и В.А.Белли) по результативности действий подводных лодок всех стран, участвовавших в Первой мировой войне, против боевых подводных кораблей: с 1914 по 1918 гг подводные лодки потопили 105 боевых кораблей, из которых 12 линкоров, 23 крейсера, 32 эскадренных миноносца, 30 подводных лодок, 4 канонерские лодки, 3 минных заградителя и 1 монитор.

Бывший Главком «Кригсмарине» гросс-адмирал Карл Дениц в своей книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне», ссылаясь на американский справочник по подготовке личного состава авиации США (Training

Manual prepared by Airasdeulant, Naval, Air Station, Quonset Point, Rhode Island»), приводит следующие сведения: «Если подводная лодка потопит два судна по 6000 тонн каждое и один танкер в 3000 тонн, то можно считать, что при этом погибло 42 танка, 8 152-мм гаубиц, 88 87,6-мм орудий, 40 40-мм орудий, 24 автобронемашины, 50 пулеметов крупного калибра, 5210 тонн боеприпасов, 600 винтовок, 428 тонн запасных частей для танков, 2000 тонн разных продуктов и предметов снабжения, 1000 канистр бензина.

Во что вылились бы боевые действия, если б суда доставили эти грузы в порт выгрузки? Для уничтожения этого военного имущества силами бомбардировочной авиации противнику потребовалось бы совершить 3000 налетов».

Как видим, результативность действий подводных лодок исключительно высока. Однако, именно подводники за всю Вторую мировую войну из всех родов войск понесли самые тяжкие потери. Всего за время боевых действий всеми воюющими флотами было потеряно свыше 1200 подводных лодок. Из общего числа 1170 подводных лодок, находившихся в строю за время войны 1150 ПЛ были укомплектованы экипажами, из которых 863 ПЛ участвовали в боевых действиях. Погибло 779 ПЛ, попали в плен 2 ПЛ, 186 лодок капитулировали в конце войны по приказу Деница. 215 ПЛ были взорваны или затоплены своими экипажами. Из числа капитулировавших лодок по 10 единиц получили СССР, США и Англия, остальные были затоплены по условиям перемирия.

В Советском Союзе в боевых действиях участвовало 130 подводных лодок, из которых 108 было потеряно по разным причинам. От воздействия противника погибло 98 подводных лодок, т.е. 90% от всех погибших или 76% от всех участвовавших в боевых действиях.

В Японии в войне участвовало 251 подводная лодка, погибло 130, или около 50%.

Итальянцы из 136 подводных лодок, участвовавших в боях, потеряли 79, или 60%.

В США в войне участвовало 288 ПЛ, из котрых потеряно было 52, т.е. 18%.

Каждый из подводных флотов может гордиться своими подводниками. Есть выдающиеся победы и у подводников Японии, и у подводников США, и, разумеется, у подводников Германии и Советского Союза. Каждый из воевавших подводных флотов претендует на т.н. «атаку века» и в каждом из них были действительно такие выдающиеся атаки. О некоторых из них я кратко расскажу позже.

По количеству потопленных судов и их суммарному водоизмещению, безусловно, на первом месте стоят подводники «Кригсмарине». На счету немецких подводников 2759 потопленных судов общим водоизмещением 14119413 тонн.

Американские подводники потопили 1314 судов общим водоизмещением 6013000 тонн.

Подводники страны Восходящего солнца потопили 150 судов общим водоизмещением 780 тыс.тонн.

Итальянские подводники потопили 135 судов и кораблей общим водоизмещением 842000 тонн.

Было бы несправедливым промолчать о финских подводниках. В войну с Советским Союзом Финляндия вступила, имея в составе своих ВМС всего 5 подводных лодок. За время первой (советско-финской) войны их подводные лодки совершили всего 12 боевых походов (в Финском заливе и в Балтийском море), и за это время лишь одна финская лодка вышла в атаку против лидера «Ленинград».

Однако в войне против нас на стороне фашистской Германии финские подводникаи «показали свои зубы»: помогая немцам осуществлять блокаду

Ленинграда, они действовали в качестве противолодочных сил и добились серьезных успехов.

В октябре 1942 г. Подводная лодка «Весинхиси» потопила шедшую в надводном положении советскую лодку «С-7». Через несколько дней отличилась подводная лодка «Ику-Турсо», потопив советскую ПЛ «Щ-308», возвращавшуюся с боевого патрулирования.

Через месяц подводная лодка «Ветсхинен» атаковала советскую ПЛ «Щ-305», которая в надводном положении делала зарядку аккумуляторных батарей. Атаковала безуспешно – торпеды прошли мимо. Но именно эта лодка, несколько позднее, столкнувшись в тумане с нашей ПЛ «Щ-305», своим форштевнем, приспособленным для плавания во льдах, таранила нашу ПЛ и потопила ее. И хотя никаких других побед финских ПЛ за всю войну не было, но и эти внушают уважение, если даже признать, что противолодочная оборона со стороны нашего командования была организована из рук вон плохо. Не отличалась своим блеском и тактика наших ПЛ, разработанная штабом Балтийского флота: длительное время назначались одни и те же районы боевого патрулирования, не менялись районы зарядки аккумуляторных батарей. Без учета реальной обстановки в начале войны одна за одной посылались подводные лодки на прорыв из Финского залива в Балтийское море, несмотря на катастрофические потери.

Советские подводники потопили 463 судна и корабля противника общим водоизмещением около 2500000 тонн.

Как было сказано выше, ни один из родов войск не понес таких больших потерь (в процентном отношении к числу участвовавших сил в боевых действиях), как подводный флот. Но в то же время ни один другой род войск не достиг таких успехов, как подводный флот, если сравнивать нанесенный врагу урон в расчете на число погибших подводников на фоне общих людских потерь в других родах войск.

В информационной войне, которая началась после Великой Отечественной войны, и которую к концу XX столетия мы полностью проиграли, позволив противнику развалить Советский Союз, пропаганда, направленная на оболванивание народа, разложение Армии и Флота, сыграла особую роль. Осмеяние и опорочение Вооруженных сил, обливание грязью всего их советского периода, клевета и ложь о Великой Отечественной войне – вот что было одним из основ успехов наших врагов, сумевших сделать то, что не сумел сделать Гитлер.

В массе другой пропагандистской информации не последнюю роль сыграла и продолжает играть ложь о подводных силах, участвовавших в войне. Отечественными «новыми» историками в первую очередь акцент делается на «блестящие победы» немецких подводников, о которых они пишут с большим восторгом. О наших подводниках, как правило, или – ничего, или – с пренебрежением.

Особенно гнусный вклад в «новую историю» нашего подводного флота в Великой Отечественной войне вносят питерские «гробокопатели», переворачивая все «с ног на голову». Кое-кто из них «докопался» до того, что наши подводные лодки за всю войну потопили лишь один единственный боевой корабль. Почему и для чего они это делают? Постараюсь ответить на этот вопрос позже.

По количеству потопленных судов и кораблей, общему их тоннажу результаты немецких и советских подводников, вроде бы, несопоставимы. Количество потопленных судов и кораблей немцами в 6 раз больше, чем потопили наши подводники, а общий потопленный тоннаж различается на целый порядок (почти в 10 раз).

Но именно с «феноменальными» победами немецких подводных асов я буду сравнивать «скромные» победы наших командиров подводных лодок.

Во-первых, потому, что самые большие потери понесли немецкие и советские подводные флоты (95% и 76%) – соответственно от всех подводных лодок, участвовавших в боевых действиях, если вести речь только о лодках, потопленных от боевого воздействия противника.

Из 39000 немецких подводников погибло 33 тыс.

У нас погибло 3636 человек. Как видим, количество погибших подводников у нас и у немцев относится, как 1 к 9, а с учетом подводников «Кригсмарине», сдавшихся в плен (а их было 4103 чел. из всех 5000 чел., попавших в плен из состава ВМС Германии). Соотношение это будет 1 к 12.

Если возвратиться к тому, что по числу потопленных кораблей и судов соотношение, как выше сказано, у нас с немцами 1 к 6, то и количество подводных лодок, участвовавших в боевых действиях с нашей стороны, относится к количеству таких же немецких лодок тоже как 1 к 6. Это еще один аргумент в пользу того, что сравнение действий немецких и советских подводных лодок вполне обоснованно и правомерно.

Таким образом, даже эти предварительные статистические данные дают нам повод говорить, что наши подводники воевали не хуже немецких.

Немецкие подводники в общей сложности отправили на дно почти в 10 раз больше судового и корабельного тоннажа, но и погибло немецких подводников в 10 раз больше, чем наших (без учета пленных). О том, что ущерб от факта попадания немецких подводников в плен значительно больший, чем от их гибели, я постараюсь показать в конце второй главы, когда речь пойдет об оценке боевых действий немецких и советских подводников на основе объективных и доказательных критериев, которые предложу и обосную.

Все это во-первых. Во-вторых, и это главное, условия, в которых добивались своих побед наши и немецкие подводники, по своей сложности и жестокости не идут ни в какое сравнение. Только во второй половине войны немецкие подводники попали в условия, приближенно сопоставимые с условиями боевых действий наших подводников. О том, в каких условиях воевали итальянские, японские и американские подводники, не говорю вообще, т.к. никому из них и не снилось, в каких условиях воевали наши (и немцы в конце войны).

Заранее прошу прощения у читателей за большое количество фактов и цифр, но цель моя и состоит в том, чтобы на основе этих фактов и цифр достоверно оценить и степень противодействия, которое испытывали немецкие и наши подводники в разные периоды войны и уровень оперативно-тактического мастерства «крутых» немецких подводных асов и скромных наших командиров подводных лодок. Именно эти факты и цифры и дадут возможность объективно оценить и сравнить боевые действия немецких и наших подводников на основе тех критериев, о которых упомянуто выше.

Взявшись за тему оценки действий подводников во Второй мировой и Великой Отечественной войне, не могу обойти молчанием действия нашего подводного флота в период «холодной» войны. Постараюсь показать, что мы не проиграли «холодную» войну под водой, как твердят об этом приверженцы либерально-демократических «преобразований».

В отдельной главе будет кратко рассказано об «атаках века» подводных лодок различных стран и о последней «атаке века» XX-го, проведенной советской атомной подводной лодкой в Тихом океане против американского авианосного ударного соединения во главе с единственным тогда в мире (в конце 60-х годов) авианосцем «Энтерпрайз». Кроме того, кратко расскажу о достойных восхищения подвигах советских подводников в послевоенный период и на основе всего изложенного постараюсь вывести на «чистую воду» эту перестроечную «гнусь» (выражение В.Высоцкого) – «новых» историков, пишущих о советском ВМФ с «новых» позиций, обосновывая свою ложь и клевету, отвергая не виданные в

истории флотов мира мужество и отвагу, проявленные нашими подводниками во время войны, единственным критерием: «победы наших подводников не подтверждены противником».

Не особенно вдаваясь в детали, расскажу о современном состоянии подводного флота России, доведенного «до ручки» демократическими «реформами». Попытаюсь «открыть глаза» некоторым соотечественникам, кто уверовал в блеф о том, что американцы теперь стали лучшими нашими друзьями, более близкими, чем наши братья по крови – белорусы. В связи с этим кратко раскрою содержание некоторых официальных государственных документов США по программам вооружений и стратегии ВМС.

В последней главе выскажу некоторые выстраданные мысли о нынешнем состоянии нашего отечества с полным убеждением, что путь, по которому мы идем сейчас, – путь тупиковый. Без изменения направления движения Россию ждет гибель.

Не пытаюсь навязывать читателю своего субъективного мнения, хочу добиться только одного: чтобы тот, кто прочтет все нижеизложенное, задумался и самостоятельно попытался ответить на вопросы, которые поставлены в последнем параграфе. А ответив на эти вопросы, понял, что быть пассивным и равнодушным в сложившейся ситуации – преступление.

«Стальные волки «Кригсмарине»

«Жестокость не может быть спутницей доблести»

М. Сервантес

Пропаганда и «цвет нации»

«Мои подводники!

У нас за спиной остались шесть лет военных действий. Вы сражались, как львы. Но теперь подавляющие силы противника почти не оставили нам пространства для действий. Продолжать сопротивление невозможно.

Подводники, чья военная доблесть не ослабла, теперь складывают оружие – после героических сражений, не имеющих себе равных в истории. Мы чтим память тех из наших товарищей, которые подтвердили преданность фюреру и Родине своей смертью.

Товарищи! Пусть боевой дух подводников, долгие военные годы помогавший вам сражаться в море, не поколеблется в будущем.

Да здравствует Германия!»

Так было сказано в последнем приказе гросс-адмирала Карла Деница, обращенном к подводникам, который подписал он 5 мая 1945г. (за 3 дня до капитуляции Германии). В этом приказе предписывалось всем командирам подводных лодок прекратить огонь и подготовиться к сдаче в соответствии с инструкциями, которые будут получены позже.

Историки Второй мировой войны и, в частности, те, кто занимается историей Военно-морских сил, до сих пор не знают, отдавал ли Дениц приказ о затоплении подводных лодок. По некоторым источникам, такой приказ был передан на все подводные лодки 5 мая из штаб-квартиры ВМС (г. Фленсбург), но, якобы, через несколько минут он был отменен Деницем или кем-то из его заместителей.

Как бы там ни было, 224 подводные лодки затоплены своими командами, а 186 капитулировали (это по Деницу, а по другим источникам, потоплены были около ста лодок).

Все! На этом закончилась подводная эпопея подводного флота «Кригсмарине». Боевые действия немецких подводников, начатые в первый день объявления Англией войны (3 сентября 1939г.) потоплением английского

пассажирского лайнера «Атения» командиром ПЛ «U-30» обер-лейтенантом Фрицем Джулисом Лемпом, завершились.

Предпоследнюю атаку по судам союзников превел 24-летний командир подводной лодки «U-530» Отто Вермут во время патрулирования у берегов Норвегии. В течение 3-х суток (с 4 по 7 мая) он пытался потопить хотя бы один из транспортов конвоя ON28, выпустил по ним 9 торпед, но неудачно – все торпеды прошли мимо цели.

Последними судами, потопленными немецкими подводникам во Второй мировой войне, были норвежское судно «Sneland 1» и английский транспорт «A ondale Park». Потопил эти суда одним залпом не подчинившийся приказу Деница о сдаче корветтен-капитан Э.Клусмеер, командир «U-2336» XXIII серии в заливе Ферт-оф-форт в Северном море. Было это 8 мая 1945г. – в день капитуляции Германии. В этот же день сама подводная лодка «U-2336» была уничтожена авиацией союзников.

Предпоследним выходом на боевое патрулирование был выход кавалера «Рыцарского Креста» Альберта Шнее на «U-2511» XXI серии. Получив приказ Деница о капитуляции, он, как и подавляющее большинство командиров лодок, находящихся в это время на патрулировании, принял решение сдаваться. Однако не удержался и провел учебную, как теперь говорят, «виртуальную» атаку встретившегося на пути английского крейсера в сопровождении эсминца. Он успешно провел эту атаку, «произведя» залп из всех 6-и носовых торпедных аппаратов. При этом, атака прошла скрытно, чем подтвердились хорошие тактико-технические характеристики подводных лодок этой (новой) серии.

Последний выход на боевое патрулирование в северную Атлантику совершил позже кавалер «Рыцарского Креста» Эрих Топп (ныне здравствующий контр-адмирал в отставке) на подводной лодке «U-2513» тоже XXI серии. В море он вышел 1 мая, а 8 мая поход закончился. Вот как он записал в своем дневнике: «8 мая. Флаг спущен. 9 мая. Все топеды потоплены. Уничтожена вся новейшая аппаратура, секретные документы. 10 мая. Указаны точные границы района, в пределах которых разрешено находиться подводным лодкам...»

«Указаны точные границы района, в пределах которых разрешено находиться», 156 лодок из числа капитулировавших, потоплено, 30 новейших лодок поделены между союзниками.

Вот таким унижением и позором закончилась для «Кригсмарине» война и боевая деятельность их подводников.

А привел их к этому унижению и позору их кумир, который (по выражению Гюнтера Прина – первого из немецких подводников кавалера «Рыцарского Креста») «чувствовал унижение своей страны, как свое собственное». Речь идет о позоре и унижении Германии в Первой мировой войне и подписанном Версальском договоре. Гитлер, человек, начавший свою деятельность, чтобы увести страну от позора, привел ее к еще большему позору.

Среди тех, кто были самыми верными и до самого конца преданными своему фюреру, были подводники, которых Дениц назвал «цветом нации».

Как в период между двумя последними войнами, так и, особенно, в период Второй мировой войны хорошо отработанная пропаганда Германии раздувала успехи немецких подводников до небес. Еще бы: количество потопленных в Первую мировую войну судов и кораблей просто поражало воображение. Было потоплено около 5000 судов и кораблей общим водоизмещением 12026324 тонны. В числе крупных боевых кораблей оказались потопленными 12 линкоров, 23 тяжелых и легких крейсера.

Сразу же после подписания Версальского договора в стране появилась масса литературы, где не только отвергались унижительные для ермании условия (пункты) договора, но и утверждалось, что Второй рейх был на грани победы, которую могли

принести подводные лодки «Рейхсмарине» (так тогда назывались ВМФ), если бы не «тормозил» строительство субмарин морской министр гросс-адмирал Адольф фон Тирпиц, если бы Германия успела к началу войны построить 300 подводных лодок, если бы не тратились громадные средства на постройку крупных надводных кораблей, в частности, линкоров.

Немецкая пропаганда в конце двадцатых и с началом 30-х годов прошлого века очень искусно сумела воспитать в населении жажду реванша за поражение в Первой мировой войне. Особенно болезненно восприняли «соль на раны» ветераны военно-морского флота Второго рейха.

Да и как иначе могло быть, если по Версальскому договору 28 июня 1918 г. Германия возвращала Франции Эльзас и Лотарингию, управление всем Саарским бассейном передавалось Лиге наций на 15 лет, а все угольные копи этого бассейна передавались Франции. Часть Шлезвиг-Гольштейна отошла к Дании, два пограничных округа отошли к Бельгии. В пользу Польши отказывалась Германия от некоторых районов Померании, Познани, большей части Западной Пруссии и части Восточной Пруссии. Данциг с областью переходил к Лиге наций, а район на юге Верхней Силезии – к Чехословакии.

Все немецкие колонии разделили между собой Англия, Франция, Япония, Бельгия и другие страны. Кроме того, Германия обязывалась выплатить громадную контрибуцию, отдать все свои суда водоизмещением более 1600 тонн (взамен потопленных), половину судов водоизмещением свыше 1000 тонн, одну четверть рыболовного флота.

Обязывалась Германия в течение 5-и лет строить ежегодно для победителей суда общим водоизмещением 200 тысяч тонн, поставлять Франции, Бельгии и Италии в больших количествах уголь и т.д. и т.п.

Ветераны – военные моряки особенно были удручены условиями военной стороны договора, так как считали, что война на море ими проиграна не была.

Союзники обязали Германию сдать им 10 линкоров (взамен 10-и потопленных), 6 линейных крейсеров, 8 крейсеров, 50 эсминцев, 300 подводных лодок. Немцы сделали заявление, что у них имеется только 100 подводных лодок, однако сдано было 172 лодки.

Весь сдававшийся флот должен быть переведен для капитуляции в Скапа-Флоу. Туда пришли 10 линкоров, 5 линейных крейсеров, 7 крейсеров, 49 эсминцев, а также еще один линейный корабль «Баден».

Корабли, собранные в Скапа-Флоу, немецкие экипажи потопили по условному сигналу в знак протеста против невыполнения союзниками условий договора. Большая часть из этих кораблей, потопленных на мелководье, была поднята и использовалась для различных вспомогательных целей при боевой подготовке ВМС.

Унижение ветеранов войны было вдвойне мучительнее, т.к. Германия обязывалась отменить военную повинность, армия только из добровольцев не должна была превышать 100 тыс. человек. Должны быть разрушены все военные укрепления, распущен генеральный штаб. Калибр германской артиллерии не должен быть свыше 105 мм. Личный состав флота не должен превышать 15 тыс. человек. В «Рейхсмарине» оставались только 10 легких крейсеров, 6 старых линейных кораблей типа «Дойчланд».

Германия имела право строить новые корабли только взамен устаревших и выведенных из строя. Водоизмещение новых кораблей не должно превышать: для линейных кораблей 10 тыс. тонн, для крейсеров – 6 тыс. тонн, для эскадренных миноносцев – 200 тонн. При этом даже устанавливался срок службы: для линейных кораблей и крейсеров – не менее 20 лет, для эсминцев – не менее 15 лет. Постройка подводных лодок запрещалась вообще.

Более унижительных условий капитуляции для флота трудно было придумать. Особенно унижительно это было для подводников, которые знали, что их подводные

лодки нанесли союзникам особенно большой урон. Именно в подводном флоте были наиболее успешные операции и победы, составившие славу и честь нации.

Идея об «утраченных победах», зародившаяся после заключения Версальского договора, запрещавшего Германии строить подводный флот и резко ограничивавшего постройку надводных кораблей, начала приобретать среди военных моряков все большее распространение.

Мизерное количество боевых кораблей и личного состава ВМС (1500 офицеров и 13500 старшин и матросов) по сравнению с флотами Англии, Франции и США, запрет на строительство подводного флота было невыносимо для тех офицеров, кто связал свою жизнь с флотом.

А немецкая пропаганда старалась вовсю. Особенно превозносила она действия подводного флота. Да в общем-то, было о чем писать и говорить.

Именно подводные лодки были главным средством для действий на морских коммуникациях противника. Именно лодки практически парализовали систему морской торговли. Они заставили тратить громадные силы и средства на мероприятия по защите морских перевозок, расширению воспроизводства тоннажа взамен потопленного. Они вынудили коренным образом менять трассы традиционных путей, задерживать перевозки, вызвали повышение фрахтов и страховых судов и грузов.

Именно подводные лодки заставили союзников провести ряд оперативных, тактических и организационных мероприятий по охранению тяжелых боевых кораблей в море, в базах, на выходе из баз. Например, английский Военно-морской флот (Гранд-флит) в полном составе в море мог выходить только в охранении не менее 100 эскадренных миноносцев. Возникла необходимость выходить из баз и возвращаться только в темное время суток. Необходимость двигаться противолодочным зигзагом, вынужденное снижение скорости движения боевых эскадр, сложность их управлением из-за большого количественного состава, общее снижение скорости из-за вынужденного зигзагирования – все это результат угрозы от ударов подводных лодок.

Пропагандируя высокую результативность немецких подводных лодок, описывая отдельные блестящие победы своих подводников, немецкая печать подчеркивала, что действия подводников стран – противников Германии никуда не годятся и ни в какое сравнение с немецкими подводниками не идут.

Например, к началу 1916г. Рейхсмарине имели 68 подводных лодок; с марта ежемесячно вступало в строй 10 лодок. При том, что к концу года погибло 25 лодок, в строю их стало 138; постоянно на боевых позициях в море одновременно в среднем находилось 20 лодок.

Итог боевых действий к концу 1916г.: потоплено 1187 судов общим водоизмещением 2823688 тонн.

Конечно, результат таких грандиозных успехов – исключительно слабая, плохо организованная противолодочная оборона союзников. Вот красноречивые данные, приводимые адмиралом Битти в докладе на имя Главкома гранд-флитом: за сентябрь-октябрь 1916г. Число потопленных подводными лодками судов 61 и 45 соответственно всего 299), а число случаев активного противолодочного воздействия – 8 и 10 соответственно, т.е. всего 18. следовательно, только в 6% их всех случаев обнаружения немецких подводных лодок они получили какое-то противодействие.

Впечатляет результат боевых действий немецких лодок и в 1917г. Только за апрель Англия потеряла 881 тыс.тонн потопленных судов (рекордный результат за один месяц во время Второй мировой войны будет 700 тыс. тонн), в июне – 603,4 тыс. тонн.

Уже в апреле 1917г. В Англии начался кризис тоннажа: она не успевала пополнять свой транспортный флот вновь построенными судами взамен потопленных.

Положение несколько изменилось к лучшему с вступлением в войну США (такое же обстоятельство повторится во Вторую мировую войну: США существенно помогут Англии противолодочными силами и вновь вводимыми в строй судами для перевозки грузов. Во время Второй мировой войны все решалось, в основном, в переписке Черчилля и Рузвельта, а в первой англичане отправили в США делегацию во главе с Бальфуrom).

В ноябре 1917г. Против 178 немецких подводных лодок, из которых в море постоянно находилось около 55-60 единиц, действовало 2286 кораблей различных классов. Из этого числа 277 были эсминцами, 30 – сторожевые корабли, 44 дозорных корабля, 65 подводных лодок.

Кроме того, на восточном побережье Англии было задействовано против лодок 9 авиастанций (110 самолетов) и 5 станций с 24-мя дирижаблями. 12 авиастанций (80 самолетов), 3 станции (17 дирижаблей) и авиаматка «Ривьера» с 4-мя самолетами были задействованы в Ла-Манше. К тому же, и в Ирландии были сформированы 3 авиастанции и 2 станции с 9-ю дирижаблями.

Усиление конвоев заставило немцев перебросить часть подводных лодок к берегам США (повторилось это и в период Второй мировой войны).

Всего за 1917 год немецкие подводники отправили на дно 2734 судна стран союзников и нейтралов. Общее водоизмещение потопленных судов 57952 тыс. тонн. Потеряли немцы за это время 63 подводных лодки, а ввели в строй 87 новых лодок.

А у союзников дела были неважные. Несмотря на усиленное строительство новых судов в Англии и США, потери тоннажа превысили тоннаж построенных судов на 2 млн. тонн.

В 1918 году немецкие подводники потопили суда общим водоизмещением 2648,2 тыс.тонн. Потеряли немцы 69 лодок. Вступили в строй 85 новых лодок.

Как видим, результаты боевых действий подводников действительно впечатляют. Естественно, все это, распропагандированное в немецкой печати, «било по мозгам», особенно действовало на энергичную немецкую молодежь, воспитываемую в духе реваншизма.

О действиях подводников противника писалось в ироническо-издевательском тоне. Подводные лодки союзников действовали, в основном, в целях разведки у немецких морских баз, против немецких подводных лодок в совместных операциях с надводными кораблями. Действий лодок против морских перевозок почти не было (не было объектов для атак). Поэтому и результаты этих действий были довольно скудны.

Например, за весь 1918 год только одна лодка «NB-4» добилась успеха, потопив немецкую ПЛ «UB-52» в Дринском заливе (в Адриатическом море).

Значительно ниже, чем в подводных силах Германии, был у подводников союзников уровень боевой подготовки по всем ее направлениям.

Чрезвычайно плохо было организовано взаимодействие между морскими силами союзников. Это нередко ставило подводные лодки на край гибели, а то и приводило к ней. Например, 16 апреля 1918 г. английская подводная лодка «NB-1» потопила итальянскую «N-5», а 25 апреля английские самолеты атаковали французскую лодку «Артеми». Эту же «неvezучую» подводную лодку атаковали позднее английские эсминцы.

Французские эсминцы обстреляли из орудий свою подводную лодку «Вольта».

28 мая 1918 г. едва не подверглись атаке английские эсминцы французской подводной лодкой «Ле Веррье»: подводная лодка уже приготовилась выпустить торпеды, когда обнаружилось, что атакуемые эсминцы – союзники.

Конечно, на слуху немецкой молодежи были имена прославленных немецких подводников, такие как Веддиген, Залтиведел, Эсман, Вегенер и др. Знали немецкие молодые люди и такого подводника, как Карл Дениц.

А сам К. Дениц, уже будучи отставным Главкомом «Кригсмарине» и отсидев 10 лет в заключении по приговору Нюрнбергского трибунала, напишет об этом времени (начале 30-х годов): «...В целом же подводная лодка является в Англии устаревшей силой. Считали даже, что другим нациям не стоило строить подводные лодки.

Исходя из этих соображений, и в германских военно-морских силах в 1935 году стали сомневаться в боевой ценности подводных лодок, хотя опасности подводной службы, самостоятельность действий и не померкшая со времен Первой мировой войны слава германских подводных лодок по-прежнему привлекали к службе на подводных лодках способных молодых офицеров, унтер-офицеров и матросов».

Получив большинство мест в рейхстаге, сторонники Гитлера (нацисты) сделали все, чтобы сместить с поста президента престарелого Гинденбурга. Став рейхсканцлером, Гитлер развернул интенсивную работу по «возрождению нации», подъему «великой Германии» на 1-е место в мире по всем вопросам, начиная с промышленности (машиностроение, авиация, флот, химия), кончая культурой и спортом. Он открыто поставил цель – создать мощное милитаристское государство, а это значит: сильную армию и мощный военно-морской флот.

Почти ежедневно выступая на разного рода совещаниях, собраниях и массовых сборищах, он все чаще и чаще говорит о необходимости для Германии «жизненного пространства», которого нет (по Версальскому-то договору Германию действительно «пообкусили» здорово). А если этого «пространства» нет, его «надо завоевать». В одну «струю» с Гитлером начинает «дуть» интеллигенция. Рабочий класс, получивший рабочие места и минимально приличные жизненные условия, очень быстро забыл о «революционной Германии» начала 20-х годов.

И вот уже сотни тысяч и миллионы юношей и девушек рвутся туда, куда зовет их фюрер. Мальчишки под влиянием пропаганды рвутся в воздушные силы, мечтают стать офицерами «Кригсмарине». Особенно – офицерами подводного флота, чтобы «пустить торпеду в борт линкора» или отправить на дно громадных размеров многотысячетонный сухогруз. И с восторгом увидеть, как они переворачиваются и тонут.

Для мечтающих о подводном флоте не имеет никакого значения то, что из 351 подводной лодки, участвовавшей в войне 1914-1918гг., более половины (178) ушли на дно, унося с собой жизни почти 5000 подводников. Это обстоятельство, наоборот, создает ореол героев «подводным рыцарям».

Передача врагам Германии (Англии, Франции, Италии и Бельгии) 179 подводных лодок, из которых 106 получила Англия, а 40 Франция, преподносится пропагандой как тяжелейшее оскорбление и унижение не только подводников – героев войны, не только всего Военно-морского флота, но и всей немецкой нации. Этого оскорбления забывать нельзя. «Молодые немцы не только должны помнить это», но и «взять реванш – отомстить».

Желающих поступить в морские школы, а потом готовиться для службы на подводных лодках множество. Но отбор идет очень строгий. Не только отбор, но и подготовка в этих учебных заведениях. Суровая, нередко не только жесткая, но и жестокая. Выдерживают не все. Разумеется, речь идет не только о физической подготовке, не уступающей по уровню подготовке офицеров СС, но и идеологической.

«Промывание мозгов», воспитание в духе верности идеалам великой Германии и преданности фюреру проводится интенсивно, грамотно, целенаправлено и убедительно.

Не случайно же незадолго до своей гибели именно К. Деница, душой и телом преданного подводному флоту, Гитлер назначает своим преемником (При этом надо иметь в виду, что К. Дениц формально не был членом нацистской партии). Не случайно и для собственной охраны Гитлер распорядился в свое время выделить подразделение (часть), состоящее из подводников.

Именно подводники оказались преданными фюреру до конца. Не только лично фюреру, но и его нацистским идеям, хотя большинство из них формально не состояли в его партии, как, например, подводный ас № 2 списка лучших командиров по потопленному тоннажу Вольфганг Лют (первый и один из двух офицеров «Кригсмарине», награжденный наивысшей наградой Третьего рейха – «Рыцарским Крестом с Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами»).

В связи с этим нельзя забывать, что немецкие подводники никогда не были простыми «овечками», «винтиками» в гитлеровской машине. Они никогда не были «простыми профессионалами», хорошо делающими свое дело, как пишут некоторые «демократические» историки. Подводники «Кригсмарине» были именно «цветом нации», опорой фашистского режима. Они хорошо сознавали, куда, зачем и с кем они шли.

Не случайно, не только те из немецких подводников, кто успел написать свои воспоминания еще при жизни Гитлера, такие, как, например, Г. Прин и В. Лют, но и те, кто писал свои книги после войны, вольно или невольно, выражают сочувствие идеям фюрера, прославляют верность ему и преданность.

Вот, например, как пишет о своей встрече с Гитлером Г. Прин, первый в «Кригсмарине» получивший «Рыцарский Крест» из рук фюрера: «Едва мы пришвартовались, явился офицер и вручил мне приглашение фюрера прибыть в Берлин. Командир и команда будут его гостями в рейхсканцелярии. Затем последовал полет на личном самолете фюрера, приземление в Темпельхофе и триумфальная поездка по улицам, вдоль которых десятки тысяч человек стояли, ликуя и приветствуя нас. Мы прибыли в рейхсканцелярию. Команда выстроилась в большом кабинете. С улицы доносились приглушенные крики толпы. Вошел адъютант и объявил о прибытии фюрера.

Фюрер вошел. Я часто видел его раньше, но никогда не ощущал его величия так сильно, как в эти минуты. В том, что я тоже стою здесь, рядом с ним, осуществилась мечта моей юности. А осуществление юношеских мечтаний, возможно, – лучшее, что может подарить жизнь. Но я был ничем по сравнению с этим человеком, который чувствовал унижение своей страны как свое собственное, который мечтал о свободном и счастливом отечестве. Неизвестный никому среди миллионов соотечественников, он мечтал и действовал. Его мечты осуществились, его деяния выковали мир. Я строевым шагом подошел к фюреру. Он пожал мне руку и приколот на грудь «Рыцарский Железный Крест», награждая тем самым не только меня, но и всю мою команду. В эти минуты я чувствовал гордость и састье... Для людей важно лишь то, что человек должен иметь сердце борца и забывать о себе, выполняя свое дело.

Фюрер шел вдоль короткого строя людей, благодаря каждого и каждому пожимая руку. Я шел за ним и смотрел на всех них, человека за человеком, и мое сердце билось в унисон с их сердцами». Так писал Г. Прин в своей книге «Мой путь в Скапа-Флоу».

Примерно те же чувства испытывал и Отто Кречмер, подводник № 1 «Кригсмарине», кавалер «Рыцарского креста с Дубовыми листьями», когда он получал награду из рук фюрера, прибыв в рейхсканцелярию по его приглашению. При этом Кречмер с особой гордостью подчеркивал, что в тот день в списке первых, приглашенных на встречу с Гитлером, стоял министр иностранных дел СССР В.Молотов, однако первым к себе в кабинет Гитлер пригласил именно его, командира знаменитой подводной лодки «U-99».

А вот что говорит В. Лют, упоминавшийся выше в своей лекции «Экипаж подводной лодки», прочитанной на курсах военно-морских офицеров-подводников в 1943 году: «Люди должны знать, за что они воюют, сознательно и с готовностью рисковать своими жизнями...» Будучи ярым, хотя формально не состоящим в партии, нацистом, он воспитывал офицеров не только дисциплинированными и умелыми исполнителями команд начальства, но и сознательными людьми, готовыми «рисковать своими жизнями» за идеи фюрера.

Вот такими «высокоидейными» были командиры подводных лодок, такими быть их учил гросс-адмирал К.Дениц, такими быть учили они своих подчиненных.

После того, как Гитлер застрелился, а К.Дениц принял на себя его обязанности, как преемник, он обратился по радио ко всем военным. В этом обращении он сказал, в частности:

«Мои товарищи!

Фюрера больше нет. Верный своей великой цели спасения европейской культуры от большевизма, он посвятил этому всю свою жизнь, а теперь героически встретил смерть. В его лице мы потеряли одного из величайших гениев немецкой истории... Ситуация требует от вас, уже совершивших немало подвигов и желающих окончания войны, новых неослабленных усилий. Я требую от вас дисциплины и послушания... Трус и предатель тот, кто уклоняется от выполнения своего долга и тем самым обрекает на смерть и рабство немецких женщин и детей.

Ту преданность, в которой вы поклялись фюреру, вы теперь должны перенести на меня как на преемника, назначенного самим фюрером. Солдаты Германии, выполняйте свой долг! На ставке – жизнь народа». И сказано это было менее чем за неделю до капитуляции Германии. Вот таким «упертым», правее самого папы Римского, был этот очередной «спаситель» Европы «от большевизма».

А еще несколько ранее, 11 апреля 1945г., будучи еще Главкомом «Кригсмарине», он произнес речь, в которой превознес фюрера и нацизм до небес: «Я хочу возразить безответственным и близоруким людям, слабовольным людям, которые говорят: «Если бы у нас не было национал-социалистов, ничего бы не случилось». Если бы у нас не было национал-социалистов, у нас бы в Германии давно бы уже воцарился коммунизм и привел бы к дальнейшему росту безработицы и политическому хаосу. Если бы фюрер не начал перевооружение, Германия давно была бы растоптана русскими... Так что рассудительным руководителям необходимо было предотвратить нападение на нас своевременным началом войны с Россией...»

Лишь фюрер уже много лет назад понял, какую угрозу представляют большевики. И он сумел справиться с нашей разобщенностью и чудовищной безработицей, он сделал нас сильными, он поставил нас вровень с просвещенной Европой...»

Воюя своими подводными лодками с перевозками союзников на Атлантике и много раз подчеркивая, что именно «битва за Атлантику» – главное во всей Второй мировой войне, Дениц говорит об «угрозе большевизма», которую «уже много лет назад» понял фюрер. И это Дениц говорит уже после того, как представители «просвещенной вропы» вместе с такими же «просвещенными» западными союзниками – американцами, буквально стерли с лица земли один из самых культурных центров Европы – г. Дрезден. Организовав невиданный по масштабам массовый налет авиации, абсолютно не вызывавшийся необходимостью, эти «цивилизованные» за одну ночь уничтожили значительно больше мирных жителей, чем американцы двумя атомными бомбами, сброшенными на Хиросиму и Нагасаки – 320 тыс.человек.

И К.Деница и воспитываемых им комендоров немецких подводных лодок можно понять: они были убежденными нацистами, за редким исключением.

А вот как понять тех «демократов» из «просвещенной» Европы, судей «свободной» Германии, которые отказали в иске отцу командира подводной лодки

«U-154» Оскара-Хайнц Куша, который был расстрелян 29 января 1943 года за то, что назвал Гитлера «сумасшедшим, маньяком и утопистом, страдающим патологическими амбициями», как написал в докладе на своего командира первый вахтенный офицер лодки У. Абель, ярый нацист и поклонник Гитлера? Заметим, что иск отца расстрелянного командира лодки, поддержанный бывшим командиром лодки, а после войны контр-адмиралом Бундесмарине Э.Топпом, подан был в конце пятидесятых годов, когда нацизм был осужден всеми «цивилизованными демократами» мира.

И как нам всем понимать нынешних «демократов», реализовавших мечту Гитлера (избавили и Россию, и Германию, и всю «цивилизованную Европу» от «коммунизма»)?

Вот только с «безработицей» и «политическим хаосом», о которых предупреждал Дениц, неувязка вышла. Не только они воцарились в России (при «коммунизме»-то их не было), но наступило «царствие» много чего и другого «цивилизованного»: разрухи, болезней, преступности, разврата... Расцвел пышным цветом и т.н. «терроризм», о котором в России лет 70-80 ничего и слышно не было.

После окончания Второй мировой войны вся архивная документация «Кригсмарине», которая не была своевременно уничтожена немцами, досталась союзникам. Как при захвате штаб-квартиры в пригороде Парижа – Шарлоттенберге, когда союзники освободили Францию, так и при захвате Фленсбурга, где находился штаб ВМС в 1945 году.

Несмотря на то, что существовало соглашение об обмене архивными сведениями между СССР, США и Англией, никаких серьезных архивных материалов о «Кригсмарине» мы не получили.

Кроме того, руководства ВМС США, Англии и Канады засекретили все материалы, касающиеся подводных лодок Германии, и наложили запрет на публикацию сведений о них. То же относится и к подводным лодкам Италии, и к подводным лодкам Японии.

Рассекречено было (далеко не все) только в середине 70-х годов прошлого века. В результате этого первые публикации о немецком и японском подводном флоте появились из уст представителей нацистской Германии, а так же милитаристской Японии, таких как Г. Прин, В. Лют, Х. Буш, Ф. Ругге, К. Дениц, Т. Робертсон, В. Франке, Й. Бренке, Х. Хосимото, С. Симонди и др.

Естественно, эти авторы не только не способствовали публикацией своих мемуаров и исследований развенчанию мифа о подводном флоте «Кригсмарине», но, наоборот, способствовали восхвалению «доблести» немецких подводников, раздули их подвиги до «космических» масштабов. При этом командиры немецких подводных лодок преподносятся читателям такими благородными «рыцарями глубин», воюющими «по всем правилам» и чуть ли не противниками Гитлера.

А историки стран – наших союзников по Второй мировой войне, замороженные «астрономическими» числами потопленных немецкими лодками судов и их тоннажа, тоже не смогли объективно оценить роль подводного флота «Кригсмарине» и вслед за немецкими историками тоже «подлили масла в огонь», поддерживая миф о «крутости», как теперь говорят, немецких подводных асов.

Даже такие авторитетные специалисты по истории войн и Военно-морских флотов, как Т.Роско, У.Холмс, Сэмюэль Элиот. Морисон и др., проводя свои исследования, либо мало обращают внимания на то, в каких условиях достигали командиры немецких лодок этих «поражающих воображение» результатов, либо вообще молчат об этом.

Естественно, и о советском Военно-морском флоте все они упоминают только вскользь, хотя наиболее объективные из них признают и роль подводников-

балтийцев и роль подводников-североморцев в срыве стратегических перевозок необходимого для промышленности Германии сырья из Швеции и Норвегии.

За западными мемуаристами и историками пошли и наши «доморощенные» историки-«демократы». Но они не только повторяют все хвалебное о немецких подводниках и негативное о наших. Но и своими писаниями побили все рекорды лжи и клеветы, недостижимой «планкой» которых раньше казалась пропаганда ведомства Геббельса.

Печальный конец

«33 тысячи немецких подводников нашли смерть в морских глубинах. Ни в одном из других видов вооруженных сил немцы не боролись неизменно лицом к лицу со смертью с большей самоотверженностью, чем в подводном флоте» – так писал о подводниках «Кригсмарине» немецкий историк генерал К.Типпельскирх в своей книге «История подводной войны», вышедшей в 1951 году.

Начав войну с 57-ю подводными лодками, Германия закончила ее, имея в составе «Кригсмарине» 410 подводных лодок, из которых 215 были затоплены своими экипажами, а 186 капитулировали.

За время войны немцы сумели ввести в строй 1113 подводные лодки (1099 были вновь построены на немецких верфях, 4 построены на иностранных верфях и 10 трофейных лодок иностранной постройки). Общее число лодок, находившихся в строю за время войны, было 1170.

Как видим, несмотря на громадные потери (особенно во второй половине войны), немцы смогли наладить производство такими темпами, что в течение всей войны количество вновь вводимых в состав ВМС лодок превышало количество погибавших.

Однако, несмотря на то, что за время войны (к концу ее) количество подводных лодок увеличилось более, чем в 7 раз, ни «Кригсмарине», ни в целом Третий рейх это не спасло. Потерпев сокрушительное поражение на сухопутных фронтах, особенно, на Восточном, они проиграли и битву на море.

Мало, кто сомневается в том, что Германия в любом случае должна была проиграть войну объединившимся союзниками. Однако трудно сказать, сколько еще тысяч, а, возможно, и миллионов человек погибло бы, если б не стремительное наступление Красной Армии на Восточном фронте, сорвавшее грандиозные немецкие планы по созданию новых видов оружия и их носителей, по ускоренному развитию «чудо-оружия», о котором говорили Гитлер и Дениц.

Среди этих новых видов вооружений были и подводные лодки XXIII и XXI серий (прибрежные и океанские – соответственно).

Став Главнокомандующим «Кригсмарине» 30 января 1943 г. вместо гросс-адмирала Редера, подавшего в отставку, Дениц тут же провел некоторые существенные преобразования, связанные со строительством подводных лодок. Помогло Деницу положительно решить несколько поставленных вопросов, добившись согласия Гитлера, то обстоятельство, что в январе 1943 г. на совещании (конференции) союзников в Касабланке было принято решение о том, что первой задачей союзников является уничтожение подводных лодок и что верфи и базы подводных лодок должны стать важнейшими объектами ударов союзной авиации. Это решение тут же стало достоянием английской прессы, объявившей подводную лодку врагом номер один. Одновременно союзники приняли решение о резком усилении темпов строительства торговых судов.

До конференции в Касабланке тоннаж торговых судов союзников от воздействия немецких подводных лодок начал значительно уменьшаться, и только в результате принятых решений тоннаж вновь построенных судов превысил их потери.

«Если бы не удалось добиться этой победы в строительстве новых судов, потери эскортных эсминцев, авиации и экипажей торговых судов были бы

напрасными. До тех пор, пока враг топил больше судов, чем мы могли построить, окончательная победа оставалась под вопросом. И немцы прекрасно понимали это (Роскилл в книге «Война на море»).

Несмотря на то, что общая военная обстановка на всех фронтах в 1943 году, начиная с февраля месяца, серьезно осложнилась (в частности, немецкие войска отступали под ударами Красной Армии, а на Тунисском плацдарме (в Африке) – под ударами англичан, Дениц сумел добиться у Гитлера увеличения выделения стали на строительство подводных лодок. Сумел это сделать, подготовив хорошо продуманный и аргументированный доклад Гитлеру, в котором обосновал и доказал, что «...Даже если подводным силам не удастся полностью преодолеть нынешние трудности и добиться прежних успехов, нужно не жалеть сил для помощи подводникам, так как их действия во многом способствуют уничтожению или сковыванию потенциала противника...»

Дениц, во-первых, добился решения Гитлера о выделении на строительство подводных лодок дополнительно 45000 тонн стали ежемесячно, и таким образом на строительство лодок стало ежемесячно поступать до 165000 тонн.

Во-вторых, получил одобрение Гитлера на свое предложение бронирования квалифицированных рабочих, занятых на строительстве подводных лодок.

В-третьих, он добился согласия министра военной промышленности Шпеера взять на себя ответственность за значительное увеличение производства морских вооружений (до этого вооружениями флота занимался сам флот).

Громадные усилия прикладывал Дениц и для ускоренного введения в строй подводной лодки совершенно нового принципа движения под водой (двигатель, работающий на основе перекисеводородной смеси для выработки тепла). Речь идет о подводной лодке Вальтера, по идее, выдвинутой им еще в 1937 году.

Однако в 1943 году лодка Вальтера для боевого использования еще не готова, и тогда было принято решение об оснащении уже освоенных в строительстве и использовании подводных лодок серий VII и IX «шпорхелем» – устройством для обеспечения работы двигателя под водой (кстати, тоже предложенное профессором Вальтером) и ускоренной разработки подводных лодок традиционного типа, но со значительно лучшими тгх-лодок серий XXIII и XI.

Министр военной промышленности и вооружений нашел талантливого человека – генерального директора заводов «Магирус» Маркера и назначил его руководителем главного комитета кораблестроения. Маркер предложил отказаться от строительства подводных лодок традиционным способом – на эллингах верфей и изготавливать их секциями на различных заводах, а верфям поручить только сборку готовых секций – заключительную стадию строительства.

Опыт показал, что скорость строительства подводных лодок новым методом увеличилась в 1.7 – 1.9 раза.

Уже во второй половине 1944 года вступило в строй 98 новых подводных лодок XXI серии и XIII серии, а за 3 месяца 1945г. еще 83 лодки.

А в целом, начиная с весны 1944г., немцы сумели построить 186 новых лодок разных серий.

Кроме 59 подводных лодок XIII серии, спущенных на воду к маю 1945 года, еще 900 (!) лодок находились в разных стадиях постройки.

Кроме 121 лодки XI серии, спущенной на воду к маю 1945г., в разных стадиях строительства находилось еще 1000 (!) подводных лодок.

Итого, более 2000 подводных лодок могли бы войти в строй в ближайшие полтора – два года.

Можно только представить, что могли бы натворить 600-700 лодок из этого состава, находясь одновременно в боевом патрулировании: это в 5-6 раз

больше, чем было в самые напряженные периоды «Битвы за Атлантику» за предыдущий период войны.

К тому же, эти новые лодки, особенно XXI серии, на тот период по своим тактико-техническим характеристикам были лучшими в мире, способными противодействовать самым современным надводным кораблям и подводным лодкам противника. Они обладали и скоростью большей, чем скорость самых быстроходных конвоев, и лучшей гидроакустикой, и новыми системами обнаружения работы радиолокационных станций. И, главное, – они длительное время способны были находиться под водой, не всплывая в надводное положение.

Что бы там ни писали в более поздние времена разные критики о недостатках лодок этих серий, надо признать, что это был целый этап в подводном кораблестроении, некий переломный момент.

Достаточно сказать, что подводная лодка XI серии способна была, находясь на ходу, погрузиться за 20-30 секунд, а ПЛ XXIII серии – за 17 секунд. Таких скоростей погружения не имела ни одна подводная лодка в мире.

Много неприятностей и бед могли бы натворить эти лодки, если бы ни Советский Союз и стремительное наступление Красной Армии.

После всего здесь сказанного понятным становится промелькнувшее сообщение о том, что ветераны Второй мировой войны Великобритании выносят предложение поставить памятник на их родине Александру Ивановичу Маринеско, потопившему около 100 подготовленных экипажей подводных лодок.

Асы и «ассы»

В соответствии со «Словарем иностранных слов» (Государственное издательство иностранных словарей, М. 1955г.) «ас» – (от французского «as»-туз) – выдающийся своим мастерством летчик – истребитель, мастер воздушного боя, сбивший во время войны определенное число самолетов».

По аналогии с летчиками так стали называть и других мастеров своего дела, достигших выдающихся результатов, в других видах профессий, в других областях деятельности. Коснулось это и подводного флота.

Именно в подводном флоте (в разговорах и литературе) понятие «ас» закрепилось так прочно, как нигде. Выражение «подводный ас» стало признаком выдающегося мастерства подводных атак, проводимых командиром подводной лодки во время войны.

Подводными асами после войны стали называть во всех подводных флотах мира командиров подводных лодок, проявивших свое мастерство и мужество при выполнении задач подводного флота в мирное время: проведение учебных торпедных и ракетных стрельб, слежение за кораблями вероятного противника при патрулировании в океане, уклонение от противолодочных сил и средств, проведение дальних походов особой сложности, например, подо льдами Арктики, вокруг света, или при переходе с одного театра боевых действий на другой (либо северным маршрутом подо льдами Арктики, либо южным – с огибанием нескольких континентов).

«Асс» – в соответствии с тем же словарем иностранных слов – «от латинского as (asis) – древнеримская самая легкая монета и единица веса, равная 12 унциям меди» (в русской весовой метрической системе соответствующая 29.86 граммам).

В буквальном переводе с английского «ass» – осел, а в просторечии, особенно распространенное среди «морских волков», ругательное – «задница». Я не знаю, что имеют ввиду английские моряки в этом латинском «ass», но называя своих коллег этим ругательным словом, они весьма точно и кратко определяют, что это «дешовка», бездарь, дурак.

Ни в коей мере не ставлю своей задачей опорочить немецких подводников или принизить их роль во Второй мировой войне, в, частности, в

проигранной ими «Битве за Атлантику». Не хочу и превозносить достижения немецких кораблестроителей и вооруженцев подводных лодок (а достижения эти, безусловно, были значительные). Не ставлю своей задачей и, наоборот, доказать, какие немецкие подводные асы были порядочные и честные «труженики моря» и «подводные рыцари», воевавшие по всем правилам подводной войны. Хочу только попытаться объективно оценить, кто есть кто: кто действительно ас, а кто всего лишь «асс».

Война была беспощадная и жестокая. Было в ней место всему: жестокостям, грязи, несправедливости, ошибкам, промахам, обману и заблуждениям, хитрости и коварству. Но было, конечно, место и отваге, мужеству, благородству и великодушию к побежденному врагу.

К сожалению, как в мировом общественном мнении, так и у нас, благодаря «демократической» и либерал-реформаторской пропаганде, распространилось мнение, что фашисты – это те, кто там, в вышних штабах, у руля нацистской партии, государства и Вооруженных сил, в том числе, – во главе «Кригсмарине». К тому же, руководству «Кригсмарине» делается скидка. В частности, это относится к гросс-адмиралу К.Деницу в связи с признанием за ним некоторых действий, смягчающих условия жертв немецких подводных асов.

Выше уже несколько показано, каким «упертым» и преданным до конца фюреру был Главком «Кригсмарине», как он за неделю до капитуляции призывал подводников сражаться до конца, чтобы не допустить «распространения большевизма на Европу», пугал гибелью и рабством женщин и детей, если подводники струсят и откажутся от борьбы.

Естественно, что все население довоенной Германии, особенно с приходом к власти Гитлера, не было простачками. Как в период кайзеровской Германии, так, особенно при Гитлере, немцы знали, что хотят и стремились к своей цели, тщательно, добросовестно и неистово готовились преодолеть все препятствия на пути к ней. В частности, вслед за своим фюрером открыто готовились к захватнической войне.

Нацистская пропаганда по «промыванию мозгов» нашла среди населения благодатную почву.

Подводники, в частности, офицерский состав, проходя специальную подготовку в соответствующей системе, как выше сказано, были особенно «просвещенными» и яростными сторонниками фашистской идеологии.

Безусловно, что и окружение Гитлера составляли люди, которых он отбирал не только по уму и организаторским способностям, но и по приверженности к тем ценностям, в которые верил он, и, конечно, – по личной преданности ему – фюреру.

Не случайно Гитлер заметил и выдвинул тогда еще молодого капитана 2-го ранга Карла Деница, который, вопреки мнению своих военно-морских начальников, утверждал, что воевать на море с Англией обязательно придется и что единственное условие победы в этой войне – мощный подводный флот.

Естественно, что Дениц, став во главе подводных сил «Кригсмарине», сразу же ретиво взялся за воспитание своих командиров подводных лодок. Воспитания в них таких качеств, как целеустремленность, настойчивость и беспощадность (жестокость) к врагу, независимо от того, под военным или гражданским флагом попался у них на пути этот враг.

В связи со всем этим, анализируя и оценивая действия немецких подводных асов с их «фантастическими» результатами, не будем забывать о том, в войне с каким противником они достигнуты. Противник у них в конкретных условиях войны и разных ее этапах был совершенно разный.

Одно дело – топить пассажирский лайнер или гражданский танкер (транспорт, шхуну, парусник), идущий без защиты и абсолютно беспомощный. Другое – встреча с противником, вооруженным «до зубов».

Вот мы и постараемся разобраться, где и как воевали эти прославленные подводные асы. Все ли они асы, или есть среди них и «ассы», жестокие, трусливые и подлые?

Подробный разбор боевой деятельности ни немецкого, ни советского подводного флота не входит в мою задачу. Однако основное, самое важное, способное пролить свет и ответить на поставленные вопросы постараюсь осветить. Постараюсь разобраться, доказать, подтвердить цифрами, фактами и аргументами со ссылкой на архивные документы и свидетельства участников Второй мировой войны с той и другой стороны, что наши подводники с честью выдерживают сравнение с любыми подводниками мира и по некоторым вопросам превосходят их на голову.

То, что сказано историком Типпельскирх о том, как воевали немецкие подводники, подтверждается и К. Деницем в его книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» и адмиралом Рутге в его книге «Флот и война» и такими авторитетными западными историками, как С. Морисон, С. Роскилл и др.

Это, безусловно, правда. Но не вся. Внимательное изучение хроники событий подводной войны «Кригсмарине» позволяет без особого труда убедиться, что вышесказанное о том, что ни в одном из видов вооруженных сил немцы не боролись неизменно лицом к лицу со смертью с большей самоотверженностью, чем в подводном флоте, относится к тому периоду войны, когда союзники сосредоточили против немецких подводных лодок значительное количество сил и средств, поставив их в исключительно невыгодное положение, когда почти каждая вышедшая в море подводная лодка погибала, а результаты их боевых действий были минимальными.

Правомерный вопрос

Считается общепризнанным и не подвергающимся сомнению, как истина, не требующая доказательств, что немецкие подводники, как и немецкие летчики, во время Второй мировой войны воевали лучше всех: американских, японских, наших, т.к. победные результаты многих командиров ПЛ «Кригсмарине» вызывают удивление и не идут в сравнение с результатами подводников других стран, в том числе, – и с результатами наших подводных асов.

Одних только командиров лодок, имеющих на счету более 20 потопленных судов общим водоизмещением более 120 тыс. тонн в «Кригсмарине» насчитывается 25 человек. Из них трое: Гюнтер Прин, Вольфганг Лют и Отто Кречмер потопили суммарным водоизмещением более чем 200 тыс. тонн каждый: 32 судна – 211393 т, 47 судов – 222900 т и 42 судна – 238327 т. – соответственно.

Наши лучшие командиры лодок по числу потопленных судов и кораблей, а также по их тоннажу – А. М. Матиясевич и П. Д. Грищенко – в список немецких подводных асов вошли бы где-то под номерами 35 и 36, а общепризнанный советский подводный ас №1 по урону, нанесенному гитлеровской Германии, автор знаменитой «атаки века», потопивший германский лайнер «Вильгельм Густлоф» А. И. Маринеско не вошел бы в этот список даже первых сорока.

Не вошел бы в этот список в числе пятидесяти никто из всех наших подводников – Героев Советского Союза.

В чем же дело? Может, наши подводники воевали на совсем уж негодных подводных лодках, значительно худших по всем ттх, чем немецкие? Может, наши торпеды были из рук вон плохи? Может быть, экипажи лодок были подготовлены хуже, а командиры лодок были безграмотными в оперативно-тактическом отношении и не имели командирских качеств? Может, наши командиры были «мазилами», растрачивая торпеды впустую, как пишет кое-кто из

«либерал-реформаторов» от истории? Может, не хватало нашим подводникам отваги и мужества?

Нет, нет, и еще раз нет!!!

Ни в чем наш подводный флот не уступал немецкому! А в чем «собака зарыта», попробуем разобраться.

Предыстория

В капитальном двухтомном труде советского историка контр-адмирала, профессора В.А.Белли «Флот в Первой мировой войне», вышедшем в 1964 году, сказано: «...Все другие вопросы, в том числе и вопросы, связанные с боевой деятельностью подводных лодок и направленностью их дальнейшего развития, в большинстве флотов крупнейших морских держав были отнесены на второй план. Между тем успехи, достигнутые в развитии подводных лодок в течение десятилетия, отделявшего русско-японскую войну от первой мировой, в достаточной мере показали, что надводным кораблям в ближайшем будущем придется столкнуться с новым противником, против которого они продолжали оставаться почти безоружными.

... Тактическая мысль того периода, продолжавшая видеть в эскадренных миноносцах основных носителей торпедного оружия, недостаточно решительно и настойчиво выдвигала перед техникой требование более быстрого развития подводных лодок и необходимых для них торпед».

Немцы раньше других осознали этот факт и с началом Первой мировой войны развернули активную деятельность на морских коммуникациях противника, используя подводные лодки.

О том, что немцы могут использовать свои подводные лодки против судоходства Англии, высказали в своем письме в Адмиралтейство лорд Фишер и капитан С. С. Хэлл в 1913 году. Однако английское адмиралтейство не уделило должного внимания предупреждениям этих специалистов и вот результат:

Германские подводные лодки практически сорвали стратегические перевозки Англии, нанесли судоходству ее невосполнимые потери. Справиться с подводной опасностью военно-морскому флоту союзников не удалось. Спасло их только поражение Германии на сухопутных фронтах, связанное с разложением кайзеровской армии и общим военно-промышленным развалом в стране.

Естественно, англичане здорово были напуганы действиями немецких подводных лодок. Было чего пугаться. Как было сказано выше, потери на морских коммуникациях были громадными: около 5000 судов общим водоизмещением более 12 млн тонн. Кроме того, большой урон понес боевой состав ВМС: подводные лодки потопили 35 крупных боевых кораблей (линкоров и крейсеров).

На что были способны подводные лодки, показывает такой потрясающий воображение факт: одна подводная лодка «U-35» под командованием Лотар фон Арно де ля Перьера отправила на дно 219 судов общим водоизмещением 526507 тонн (по количеству потопленного тоннажа – никем не побитый рекорд и во Второй мировой войне). Даже самые прославленные подводные асы Деница, подводники № 1 и № 2 – О. Кречмер и В. Лют совместно отправили на дно почти на 60 тыс. тонн меньше).

К моменту окончания войны у немцев оставалось 179 подводных лодок (погибло за всю войну 178). В различных стадиях постройки находилось еще 224 лодки. Проектировалось (планировалось к закладке, находилось в разработке по новым проектам и т.д.) еще 200 подводных лодок.

Некоторые историки военно-морских флотов пишут, что если бы война продлилась еще года полтора, то Германия могла бы иметь в строю около 600 подводных лодок. А это значит, что минимум 200 лодок могли бы одновременно действовать на морских коммуникациях противника, что могло бы привести к

полной блокаде и падению Англии. Как видим, ситуация очень похожа на ту, которая складывалась к концу Второй мировой войны.

Все эти обстоятельства чрезвычайно подействовали на «владычицу морей», и англичане после окончания войны сделали все, чтобы не допустить возрождения немецкого подводного флота.

Но и снова допустили промах: снова недооценили способности подводных лодок и переоценили систему, с помощью которой появилась возможность надводным кораблям обнаруживать подводную лодку, находящуюся под водой, – гидроакустическую станцию (асдик). Но все это произошло уже накануне Второй мировой войны. А тогда, в 1918 г., они настояли на запрете для Германии строить подводные лодки.

При заключении международного договора в Лондоне 22 апреля 1930 г. англичане настояли на том, что в случае ведения войны, подводная лодка, встретившись с судном, не имеет права его атаковать. Вначале должна быть проведена проверка на наличие контрабандных грузов и только потом, если потребуется, в случае наличия контрабанды, судно должно конвоироваться в порт.

Топить его разрешалось только в случае невозможности конвоировать. При этом капитан обязан был проявлять заботу о гражданском экипаже, принять все возможные меры для безопасности людей.

Наивность этих условий договора была очевидна и тогда. Если в мирное-то время международные правила мореплавания нарушаются сплошь и рядом, то о военном времени и говорить нечего.

Германия с удовольствием присоединилась к этому договору, но, разумеется, никто из руководства Германии и не собирался придерживаться этих правил. Правила эти выбивали из рук командиров лодок самый главный их козырь, на котором основывается тактика подводной войны – скрытность и внезапность.

Ведь именно внезапность и скрытность позволили командиру «U-9» корветтен-капитану Веддигену провести сенсационную атаку и в течение нескольких минут отправить на дно 3 броненосных крейсера англичан с большей частью их команд. Именно эти качества и способности лодок и принесли столь тяжелый урон для англичан в 1914-1918 году.

К тому же, немцы, присоединяясь к этому договору, озабочены были главным – возобновлением строительства подводного флота, которое уже начало тайно осуществляться.

В упомянутом договоре оговаривалось, что подводные лодки не обязаны придерживаться правил, связанных с досмотром, и т.д. в отношении торговых судов, имеющих вооружение «для своей охраны».

Один из бывших командиров немецких подводных лодок Г. Буш в своей книге «Такой была подводная война» писал: «Государства, принимавшие участие в разработке конвенции (имеется ввиду договор от 22 апреля 1930г. – авт.) придерживались на этот счет весьма различных мнений, и положение о вооруженности торговых судов, конечно, не без умысла, в Лондонском соглашении было сформулировано недостаточно. Участники конференции уклонились и от официального определения понятия «операционная зона», в которой разрешалось проводить нападение без предупреждений и ограничений. Не нашло это официального отражения и в протоколе соглашения. Впрочем, все эти проблемы международных законов ведения войны на море практически очень быстро ликвидировались сами собой». Именно на это и рассчитывали дальновидные немцы.

Естественно, с самого начала войны это соглашение всеми воюющими сторонами грубейшим образом нарушалось. Немцы, постоянно утверждая, что воюют «по правилам», ссылались (в случае явного нарушения, которое скрыть было невозможно) на горький опыт Первой мировой войны, когда англичане использовали против лодок «суда-ловушки», имевшие хорошо замаскированное

вооружение и выглядевшие совершенно безобидно (от таких судов-ловушек немцы потеряли 11 подводных лодок). Подобные суда-ловушки использовались союзниками и во Вторую мировую войну).

В соответствии с Лондонским соглашением 1930г. все страны – участники соглашения, выполняя его решения о сокращении вооружений, списывали и выводили из боевого состава корабли.

Но списывали старые, израсходовавшие свой моторесурс и не пригодные для будущей войны. И даже при этом хитрили: корабли, которые в какой-то степени могли пригодиться, под видом списания просто вводили в резерв.

Формально выполняя условия соглашения, вместо списания надводных кораблей и подводных лодок закладывали на стапеля и строили новые.

Например, Франция запланировала построить 20 подводных лодок, чтобы довести общее их количество в ближайшие годы до 80. Италия начала строительство 26 лодок и решила довести общий счет их до 56. Англия намеревалась иметь не менее 100 подводных лодок.

Конечно, Германия, униженная Версальским договором, запрещающим ей иметь подводный флот, мириться с таким положением не хотела. К тому же, блестящие победы немецких подводников в только что прошедшей войне кружили головы не только крупным военно-морским начальникам, но и бывшим и действующим офицерам ВМС, ветеранам, помнившим подводную войну и молодым офицерам флота, мечтавшим о подводных лодках. Естественно, большую роль играла и пропаганда милитаристской и реваншистской направленности.

Не прошло и трех лет после подписания Версальского договора, как «Рейхсмарине» начали тайно искать лазейки, чтобы обойти договор. Так как во все времена и во всех странах офицерский состав ВМС состоял из людей неглупых и энергичных, то руководство флота Германии сумело и свое лобби в правительстве организовать и найти способы, как приступить к постройке подводного флота.

Как прикрытие для секретного отдела развития подводного флота начала действовать голландская судостроительная фирма «Ingeneiurs – Kantor voor Scheepsboune». Эта фирма среди других гражданских разработок, не особенно афишируя, осуществляла в разных странах авторский надзор за строительством подводных лодок, спроектированных конструкторами фирмы. Некоторые разработки фирмы станут лет через 10 прототипами будущих немецких подводных лодок большой серии. Например, серия из трех подводных лодок для Финляндии («Vetenien», «Vesihiisi» и «Iku-Tyrso») стала экспериментальным прототипом знаменитой в будущем подводной лодки «УП» серии, поставившей мировой рекорд по количеству построенных единиц, не перекрытый до сего времени ни одним проектом подводных лодок в мире.

Немцы построят в общей сложности 665 лодок этой серии. Все три построенные для финнов подводные лодки до сдачи их финнам были всесторонне испытаны немецкими командами из специалистов разного профиля. Испытания эти дали много ценной информации, которая оказалась бесценной, когда наступил период строительства в Германии собственных подводных лодок.

В самой Германии кораблестроители тоже не теряли времени даром. Тайно было создано конструкторское бюро подводных лодок, которое действовало под вывеской «Интернациональное бюро народного хозяйства и техники». В 1930г. в этом бюро были спроектированы лодки водоизмещением 250 и 750 тонн и разработана технологическая документация. По этой документации в кратчайший срок было организовано строительство подводных лодок под шифрами MVB-1 и MVB-2. Это были опытные образцы подводных лодок, названные «судами для испытания моторов».

В октябре 1933г. В Германии была создана первая легальная структура, в задачу которой, по официальной версии, входила разработка вопросов, связанных

с противолодочной войной. Фактически эта структура (Unterseebootsabwehrschule – «UAS») была стратегическим центром, планирующим и организующим строительство подводного флота, сбор и подготовку кадров подводников.

В это же время за рубежом были заказаны узлы подводных лодок с номерами от U-1 до U-24, контрабандно переправлявшиеся в Германию.

16 марта 1935 года, набравший громадный политический вес Гитлер публично отрекся от военных ограничений Версальского договора. С этого момента открыто началось интенсивное строительство подводного флота, основы чего были уже хорошо подготовлены.

«Счастливым годом» в жизни фюрера

«Счастливейшим» в своей книге «Майн кампф» назвал Гитлер 1935 г. В этом году был заключен договор с Англией, который был первым правовым актом послевоенного времени, позволившим Германии, ни от кого больше не скрываясь, полным ходом легально начать строить корабли для ВМС. Официально согласившись на условия, поставленные Англией о строительстве линейных кораблей общим водоизмещением в соотношении 35 к 100 и подводных лодок водоизмещением 45% от 52700 т, которые имела Англия, Гитлер и не думал их соблюдать.

В это время уже всюду развернулось строительство 4-х супертяжелых и тяжелых линкоров, а уже через 10 суток после подписания соглашения немцы с большой помпой при громадном стечении публики спустили на воду первую подводную лодку «U-1» серии «IA». В августе 1935г. уже 24 подводные лодки находились в составе ВМС: 20 лодок (от «U-1» до «U-20» серий «IA» и «IB2»), 2 лодки («U-25» и «U-26» серии «IA») и 2 лодки («U-27» и «U-33» серии «IA»). И хотя лодки эти были далеко несовершенны, они разительно отличались от лодок Первой мировой войны и по своим ттх превосходили аналогичные лодки других стран.

Лодки серии «IA» имели 6 торпедных аппаратов и запас торпед 14 штук. Глубина погружения – 100 м, дальность надводного хода 6700 миль. Водоизмещение 983 т.

Лодки серии «IA» имели меньшее водоизмещение (303 т), 3 торпедных аппарата и 6 торпед. Рабочая глубина погружения 50 метров, дальность надводного хода 1050 миль.

Для того периода времени подводные лодки с такими ттх были грозным оружием.

В этом же 1935 году была создана первая флотилия подводных лодок, которую возглавил капитан 2-го ранга К.Дениц. Названа флотилия была именем командира лодки, потопившей в Первую мировую войну одновременно три броненосных крейсера – «Веддиген».

Вот что пишет по этому поводу сам Дениц: «Мне не дали никаких приказов, инструкций или наставлений по боевой подготовке флотилии, т.к. она была впервые организована после 1918 года, т.е. после длительного перерыва, в течение которого подводных лодок мы не имели. И это было правильно. У меня имелись свои собственные соображения относительно организации боевой подготовки».

Далее он в пяти параграфах подробно расписывает принципы, методы и тактику, на которых он решил подготавливать командиров лодок и их экипажи. Не буду пересказывать эти положения. Отмечу только, что, имея большой опыт использования подводных лодок (и надводных кораблей), Дениц строжайшим образом требовал от командиров лодок выполнения тех «железных» правил, которые он выработал.

Например, прежде чем получить допуск с «практическим» стрельбам (по цели учебными торпедами), каждый командир лодки обязан был выполнить 132

учебные атаки с имитацией стрельбы «пузырем» – выхлопом сжатого воздуха из торпедного аппарата. Проводились такие учебные атаки в любое время суток, в разных гидрометеорологических условиях, из надводного положения и под перископом.

Одним из требований Деница было производство торпедного залпа только с близкого расстояния (не более 600 м), т.к. на малых расстояниях попадание торпеды в цель было наверняка (до Деница, в Первую мировую войну, командиров лодок учили стрелять с дистанции не менее 3000 метров).

Дениц пишет, в частности: «Я хотел заразить команды подводных лодок энтузиазмом и верой в это оружие, воспитать в них чувство постоянной боевой готовности».

...Я верил в мощь подводной лодки и по-прежнему считал ее превосходным оружием нападения в военных действиях на море и самым лучшим носителем торпедного оружия.

...Боевую подготовку подводных сил следовало проводить в обстановке, максимально приближенной к боевым действиям».

Конечно, интенсивные тренировки в море изматывали людей (ежесуточно приходилось выполнять до 14 атак), но зато уже в марте 1936 года Дениц смог доложить гросс-адмиралу Редеру, что все 12 лодок флотилии «Веддиген» готовы к боевым действиям. Редер доложил об этом Гитлеру. Гитлер был доволен. Капитан 2-го ранга Дениц был назначен командующим подводными силами и получил звание капитана 1 ранга.

Накануне

Гросс-адмирал Редер, назначая с согласия Гитлера командующим подводными силами К.Деница, не ошибся в нем. Родившийся в 1891 году в семье инженера – оптика, после окончания частной школы в 1910 году Дениц вступил в ряды ВМС. Получив первое офицерское звание после плавания на учебном крейсере и года обучения в Военно-морской академии (г. Мюрвик), он служил вахтенным офицером на легком крейсере «Бреслау»: плавал в Средиземном и Черном морях. В 1916 году перешел в подводный флот. Пройдя трехмесячную подготовку в Центре подготовки офицеров-подводников, получил назначение на подводную лодку «U-29». Участвовал в качестве штурмана в 4-х боевых патрулированиях этой лодки, которая под руководством опытного командира В. Фортсмана с февраля по октябрь 1917 года потопила 34 судна противника общим водоизмещением около 200 тыс. тонн. Именно после этих боевых походов Дениц утвердился как ярый сторонник строительства подводного флота, стал его «фанатиком», душой и телом преданным подводному флоту до конца жизни.

В конце 1917 г. Дениц назначается командиром минного заградителя «U-25», совершает два весьма успешных боевых похода в Средиземное море, устанавливает два минных заграждения и торпедирует 5 судов противника.

По результатам этих боевых походов Дениц становится кавалером высшей награды второго рейха – «Рыцарского креста дома Гогенцоллернов».

После капитуляции Германии в 1918 году Дениц оказался в английском плену. Возвратившись из плена в июле 1919г., он сразу же пришел в отдел кадров штаба ВМС (в г. Киле) и получил назначение в надводный флот; с 1920 по 1924г. Командовал эсминцем на Балтике.

В 1924 году получает назначение в Главный морской штаб в Берлине в непосредственное подчинение Редера. Редер, проницательно написал, давая ему характеристику, что корветтен-капитан К.Дениц «усердный, находчивый и честолюбивый офицер, профессионал высокой квалификации со своим умом и задатками лидера». После службы под командованием Редера Дениц был назначен командующим флотилией эсминцев, а потом – на должность начальника штаба военного округа с присвоением звания фрегаттен-капитана (капитана 2 ранга). С

вводом в строй новых надводных кораблей потребовались опытные офицеры на должности командиров. Дениц получает назначение командиром крейсера «Эдмен».

В 1935 году он совершает длительное плавание в Индийский океан вокруг Африки. Вернувшись в июле 1935 года в Вильгельмсхафен (Северное море), он в соответствии с планом командования ВМС намеревался снова уйти в длительное и интересное плавание на Дальний восток. Планировалось посещение Индии, Японии, Китая, Австралии. Но этим планам не суждено было сбыться. Неожиданно на борт «Эдмана» прибыл главнокомандующий (тогда он имел звание генерал-адмирал) Редер. Пригласив на «Эдман» командира крейсера «Карлсруэ», тоже вернувшегося из длительного плавания в один день с «Эдманом», Редер огласил свое решение: командир «Карлсруэ» капитан 1 ранга Лютенс, тоже строивший планы относительно очередного интересного похода в Северную и Южную Америку, получил сообщение от Редера о назначении его начальником отдела кадров офицерского состава главного командования ВМС, а на Деница была возложена обязанность по организации подводных сил (Лютенс впоследствии станет адмиралом и погибнет в мае 1941г. на линейном корабле «Бисмарк»).

Получив назначение на должность командующего подводными силами, К.Дениц представил Редеру свой план строительства подводного флота, свою теорию «тоннажной войны» и разработанную им тактику «волчьих стай».

Теория (стратегия) «тоннажной войны» заключалась в том, что немецкие подводные лодки должны ежемесячно топить суда общим водоизмещением, превышающим тоннаж, который противник за этот период может спустить на воду. Изучив возможности судостроительной промышленности Франции и Англии, Дениц сделал вывод, что «порогом» потопленного тоннажа должно быть 800 тыс.тонн в месяц. Для выполнения этой задачи необходимо не менее 100 подводных лодок – на переходе в районы патрулирования и обратно и 100 – на базе на профилактике, ремонте, пополнении запасов и оружия. Таким образом, «Кригсмарине» должна иметь 300 подводных лодок.

Редер одобрил все идеи Деница. Вопреки мнению министра обороны Гитлер одобрил план строительства 300 подводных лодок к ...1942 году.

Наращивая количество подводных лодок, уже к 1937 году командование ВМС организует 3 флотилии подводных лодок. Дениц продолжает усиленную боевую подготовку подводных сил. Проведя крупное учение по использованию «волчьих стай», Дениц убеждается в эффективности разработанной им тактики. В учении участвовало 15 подводных лодок, разбитых на 5 групп. Вытянувшись в линию на несколько сот миль, они своевременно обнаружили, перехватили и «разгромили» конвой.

Получив прекрасный результат проведенных учений, неудовлетворенный медленным наращиванием подводного флота, получив отказ начальника морского штаба адмирала О.Шнивинда, Дениц через Главкома гросс-адмирала Редера получает разрешение на встречу с Гитлером. Он обосновывает свою теорию «тоннажной войны», докладывает о результатах использования тактики «волчьих стай», обосновывает необходимость быстрее наращивания количества подводных лодок. Но неожиданно получает ответ Гитлера: «Германия ни при каких обстоятельствах не станет воевать с Англией, ибо такая война принесет гибель Германии».

Приближался сентябрь 1939 года. Ни у кого не было сомнений, что после ввода войск Германии 15 марта 1939 г. на территорию Чехословакии, ликвидации Чехословакии как независимого государства, подвергнется нападению и Польша. 1 сентября 1939г. немецкие войска вторглись в Польшу. Это положило начало Второй мировой войне.

К началу Второй мировой войны войска «Кригсмарине» имели в своем составе 57 подводных лодок, 2 линейных корабля («Тирпиц» и достраиваемый «Бисмарк»), 2 линейных крейсера и 3 «карманных» линкора. Кроме того, имелось 20 эсминцев и достраивались 2 тяжелых крейсера.

В составе ВМС Англии и Франции было 22 линейных корабля, 4 линейных крейсера, 7 авианосцев, 25 тяжелых и 53 легких крейсера, около 50 эсминцев. В постройке находились еще 7 линкоров и 8 авианосцев. Общее количество подводных лодок в составе сил союзников (без США) было 120.

Таким образом, преимущество по военно-морским силам было на стороне союзников: по подводным лодкам в 2 раза, по надводным кораблям в 10 раз.

Вопреки планам стратегов Англии и Франции, уверенных в быстром и сокрушительном разгроме немецкого флота, это большое численное преимущество не превратилось в должное качество – фактическое превосходство в войне на море.

Готовясь к вторжению в Польшу и сознавая, что Англия с Францией ввяжутся неминуемо в войну, Гитлер отдает Редеру приказ на развертывание подводных лодок.

Не опасаясь в ближайшее время Советского Союза (после подписания Договора от 23 августа 1939г.), командование «Кригсмарине» переводит с Балтики в Северное море 19 подводных лодок.

Всего для действий в Атлантике начинает развертываться 39 подводных лодок.

Началось

Первой жертвой немецких подводных лодок во Второй мировой войне стал английский пассажирский лайнер «Атения» (по английскому названию Афин – столицы Греции).

Англия официально объявила войну Германии 3 сентября 1939 года. В это время уже более 20 немецких подводных лодок шли или уже находились у берегов Англии и Ирландии. В числе этих лодок была и ПЛ «U-30» ХПА серии под командой молодого обер-лейтенанта Фрица Джулиуса Лемпа, будущего кавалера «Рыцарского креста».

«Атения» станет первой жертвой немецких подводных асов. И именно Лемп потопит ее в первый же день войны.

Впоследствии он потопит еще линкор «Бархэм» (в конце 1939г.), несколько других судов и кораблей Англии. Под командованием Лемпа «U-30» первой начнет базироваться в портах оккупированной Франции (в 1940г.). 9 мая 1940г. Лемп погибнет, будучи уже обладателем высшей награды Третьего рейха и командиром ПЛ «U-110».

Потопление «Атении» получило широкую международную огласку, хотя немецкая официальная хроника и до сей поры отвергает этот факт.

Это потопление означало, что с первого же дня войны фашистская Германия грубо нарушила предвоенные Лондонские соглашения 1930 г. Впоследствии и сама Англия, усиливая противолодочную войну, начала нарушать эти соглашения, что дало повод Германии отменить все ограничения подводной войны, взяв на вооружение «Кригсмарине» лозунг «Тоги их всех!».

Множество разного рода трагических событий произошло потом на море за время войны, но гибель «Атении» потрясла тогда всех, т.к. именно сообщение о первых больших жертвах воспринимается особенно остро.

Мирный пассажирский лайнер 1 сентября 1939г. Вышел из английского порта Глазго и направился через Атлантику в канадский порт Монреаль. На борту лайнера было 1102 пассажира и 315 чел. экипажа.

В день объявления Англией войны Германии ПЛ «U-30» оказалась на маршруте движения лайнера. В 21.00 в 200 милях к западу от Гебридских островов лайнер внезапно был атакован и торпедирован немецкой ПЛ. Гросс-адмирал

К.Дениц позднее в книге, упомянутой ранее, писал, что лайнер шел без огней и выполнял «противолодочный зигзаг».

Якобы, нервное напряжение командира лодки, находящейся в районе патрулирования уже 10 суток, и это маневрирование лайнера привело к «несанкционированной атаке».

Тонул лайнер довольно долго, почти 9 часов. За это время на сигнал «SOS» подошли норвежский танкер «Knut Nelson», шведская яхта «Southern», а потом еще транспорт «Fame», два почтовых парохода «Electra» и «Escort», а также американское сухогрузное судно «City of Flint».

подавляющее большинство пассажиров и членов экипажа было спасено, однако 128 чел. погибли.

До возвращения Лемпа с моря 27 сентября и командование «Кригсмарине» толком не знало, что произошло. Команда лодки получила указание держать в секрете, что случилось. Из вахтенного журнала лодки были изъяты соответствующие листы и заменены другими.

Официальная пропаганда Германии начала раскручиваться с целью внушения международной общественности мнения, что англичане сами по указанию Черчилля организовали взрыв лайнера, чтобы свалить вину на Германию.

Командир лодки «для близира» был подвергнут аресту по приказу Деница, но вскоре был освобожден, получил звание корветтен-капитан, а впоследствии награжден «Рыцарским крестом».

В официальной историографии «Кригсмарине» считается, что первой победы во Второй мировой войне добилась ПЛ «U-47» «XIV» серии под командованием Г.Прина 5 сентября в районе Бискайского залива. Гюнтер Прин потопил одиночно идущий транспорт «Босния» водоизмещением 2407 тонн. В этот же день, отстав по времени от Прина на несколько часов, добился победы командир «U-48» Герберт Шульце. Он потопил одиночно идущий пароход «Роял Септер» (5332т).

6 сентября Прин потопил одиночное грузовое судно «Рио-Кларо» водоизмещением 4086 т. 7 сентября Прин снова перехватывает одиночно судно «Гарватон» (1777 тонн). Итого: за 3 дня – 3 потопленных судна.

А Герберт Шульце в тот же день 5 сентября потопил еще одно судно – английский пароход «Браунинг» (5332 т).

Оличились 7 сентября и командир ПЛ «U-29» Шухарт, потопивший танкер «Регент Тигер», и командир «U-34» Ролман, потопивший одиночный танкер «Кеннедес».

А 5 сентября отличился еще и Генрих Либбе, командир «U-38», который торпедой потопил также одиночно идущее судно «Манаар»(742т.)

Необходимо отметить, что из всех этих девяти судов, кроме «Манаара» только «Гарватон» был потоплен торпедами. Все остальные были расстреляны из артиллерийских орудий и пулеметов, находясь или на малом ходу, или «на стопе» без хода. Думается, что особого мастерства и доблести, чтобы попасть снарядами с короткой дистанции и потопить большие по размерам и почти неподвижные цели, не требуется.

Как бы там ни было, но почин 5-7 сентября был сделан. Первые 9 транспортных судов были потоплены, а потом пошло-поехало...

Именно они, первые подводные асы «Кригсмарине» станут потом кавалерами «Рыцарского Креста» и войдут в число первых командиров ПЛ в список по количеству потопленного тоннажа: Прин – под №3, Либбе – под №5, Шульце – под №8. А впереди них окажутся еще ас №1 Отто Крегмер, №2 – Вольфганг Лют, №4 – Эрих Топп. Но о них я расскажу позже.

Геббельсовская пропаганда работала на «всю катушку»:

Фамилии этих асов не сходили с газетных полос, рассказы об их «подвигах» издавались отдельными брошюрами, публиковались в газетах. В довольно короткие сроки был создан своеобразный культ подводника, а командирам лодок на берегу оказывались особые почести.

Первой погибшей немецкой ПЛ была «U-39» под командованием Герхарда Глаттеса. После неудачной атаки авианосца «Арк Ройял», получив повреждения, она всплыла, вся команда (43 чел.) во главе с командиром успела ее покинуть и попала в плен. Было это 14 сентября 1939г.

Так начали свое победное шествие немецкие подводники, для которых все их победы обернулись трагическим разгромом. Но случилось это несколько позже, через 4 с лишним года, а пока они «рванули» со старта довольно быстро, благодаря мощной пропаганде, набирая «очки», как самые «крутые», как теперь выражаются, подводные асы в мире.

«Самые крутые»

Английский военный историк капитан 1 ранга Ричард Комтон-Хэм в одном из своих трудов по истории подводной войны пишет: «Однако убежденность в том, что между действиями германских подводников и подводников союзных флотов имеется существенная разница, совершенно несостоятельна и несправедлива». Это он имел ввиду упреки, высказываемые в адрес немецких подводников за их жестокость по отношению к жертвам. В этом он, по большей части, прав, т.к. практически мало кто из воюющих сторон придерживался каких-то международных правил ведения войны на море. Например, запрета на потопление судов, идущих под нейтральным флагом строжайшим образом придерживались только советские подводники.

Комтон-Хэм увидел несправедливость в связи с разбором дел немецких подводников на Нюрнбергском процессе и осуждение кое-кого из них за военные преступления, связанные с особой жестокостью. Такие случаи со стороны подводников «Кригсмарине» были, но на Нюрнбергском процессе приведенных фактов было совсем немного. Кое-что было выяснено только после войны, но достоянием широкой общественности это не стало, т.к. свидетелей подобных варварских действий, как правило, в живых не оставалось.

А прав этот историк в том, что никто из подводников воюющих стран, в том числе и наши, «спасением на водах» своих врагов не занимался. Подбирать людей с потопленного судна, загружать их на борт, а потом неделями и месяцами «болтаться» с ними в море при условиях и без того стесненных отсеков лодки, с резкими ограничениями питьевой воды и пищи – просто абсурдно. Во всех флотах были единичные случаи, когда на борт лодки поднимали одного – двух человек, если это вызывалось необходимостью с разведывательной целью, а лодке предстояло в ближайшее время возвращение в базу.

Если же говорить о «существенной разнице» в условиях боевых действий, то о «несостоятельности» и «несправедливости» можно говорить в отношении подводников «Кригсмарине» только с того периода их боевых действий, когда союзники поставили их в условия, приближенные к действиям своих подводников, а, может быть, и еще более жесткие (но и в этом случае они воевали в условиях, только приближенно похожих на те, в которых приходилось воевать нашим подводникам на всех флотах).

Речь об отсутствии и «существенной разнице» в отношении действий немецких подводных лодок и подводных лодок союзников может идти только о времени боевых действий после второй половины 1943 года, когда конвой союзников стали хорошо охраняться противолодочными силами, в числе которых особая роль стала отводиться противолодочной авиации.

Исследования, выполненные на основе анализа статистических данных и прослеживания хроники событий, показывают, что самых громких своих побед

немецкие подводники достигли в первоначальный период войны, когда совершенно безнаказанно топили все суда, встречавшиеся им в море или находящиеся на открытых стоянках портов совершенно беззащитными. При проведении атак в этих условиях подводные лодки не получали практически никакого противодействия.

Один из опытнейших немецких подводников Харальд Буш в своей книге «Подводный флот Третьего рейха. Немецкие подводные лодки в 1935 – 1945 гг.» пишет: «Это время, когда субмарины действовали на открытых якорных стоянках и неохраемых портах, было настоящим Эльдorado и количество потопленных судов выросло до немыслимых размеров: за шесть с половиной месяцев на дно ушли суда водоизмещением более 2.5 млн. тонн. Вокруг было такое обилие целей, что подлодкам чаще не хватало торпед, чем топлива, что и заставляло их разворачиваться в сторону дома... Те времена, когда каждая лодка, возвращаясь в базу, рапортовала о потоплении сорока или пятидесяти тысяч тонн, были звездными временами таких асов-командиров субмарин, как Прин, Кречмер, Шелке, Фрауэн, Хайм, Кунке, Шульц, Эндрас». Забыл Буш упомянуть в этом перечне еще таких подводных асов, как Лют, Топп, Щюце, вошедшими в список самых результативных под номерами 2, 4, 5.

Это было время, которое немцы называли «самым счастливым», «жирными годами» (Fette Jahre).

Именно в это время, с июня 1940г по декабрь 1942г начал осуществляться план Деница по реализации грандиозной программы строительства подводного флота. Начав с сентября 1939г. Войну с 57 подводными лодками, начиная с 1941г., Германия вводила в строй каждый месяц не менее 20 подводных лодок и уже к середине 1941г. Имела возможность развернуть в море до 120 лодок.

Так как до вступления США в войну с Германией Англия воевала на Атлантике практически одна, то план Деница и Гитлера в отношении блокады ее с помощью подводных лодок и полной изоляции от внешнего мира мог осуществиться: число развертываемых подводных лодок в океане непрерывно росло, а противолодочных сил для действия против них не хватало, не смотря на 50 эсминцев и 10 старых экспортных кораблей, полученных от США.

С передачей Англии этих эсминцев и благоприятными обстоятельствами, вызванными тем, что англичане получили доступ к кодовым шифрам немцев в результате захвата ПЛ «U-110» и метеорологического судна «Бремен», противолодочная активность их увеличилась. Дело в том, что они получили возможность перехватывать радиосообщения о районах randеву немецких ПЛ с судами и подводными лодками снабжения и маршрутах действия этих судов, а, следовательно, уничтожать их во время перехода морей или наносить удары авиацией в районах встречи, если эти районы входили в зону досягаемости авиации.

Весной (6 марта) 1941 года Кригсмарине потеряли одного за одним трех своих лучших на тот период подводных асов: героя Скапа-Флоу Гюнтера Прина (ПЛ – «U-47»), Иохима Шепке (ПЛ «U-100») и аса № 1 Отто Кречмера, сдавшегося в плен после того, как противолодочные корабли вынудили его подводную лодку всплыть.

Казалось, что победы немецких подводников пошли на убыль, но как это ни покажется странным, с вступлением в войну США, потери союзников снова начали расти: по сравнению с январем – апрелем 1942 года в сентябре – декабре они увеличились в 4 раза.

Вот, что пишет в связи с этим один из видных английских историков и авторов 80-ти томной истории Второй мировой войны М.Говард: «Мы уже отметили тот парадоксальный факт, что немцы в своей борьбе против морских перевозок союзников получили выгоду от вступления Соединенных Штатов в войну. В период с января по апрель 1942 года, т.е. до момента, когда военно-морские силы США

наконец-то ввели в практику проводку конвоев, немецкие подводные лодки почти свободно рыскали по всей Западной Атлантике от Новой Шотландии до Флориды. За эти четыре месяца только в Северной Атлантике было потоплено 282 корабля (не корабля, а судна, конечно – авт.) общим водоизмещением 1631794 тонн – почти в четыре раза больше, чем уничтожено за четыре месяца предыдущего года.

Угроза могла быть еще большей, если бы Гитлер не рассматривал эти операции как нечто второстепенное по сравнению с войной против Советской России».

В это же время исключительно быстро рос и личный авторитет Деница среди подводников в глазах Гитлера.

Кроме того, что потенциальные жертвы немецких подводных асов без охранения со всеми ходовыми и палубными огнями, как в мирное время, совершали свои плановые переходы, а суда и корабли, стоявшие в гаванях и портах так же беспечно, как и в мирное время, «подставлялись» под удары подводных лодок, исключительно благоприятными были условия для немецких подводников для развертывания в океане. Им не только не требовалось прорываться через какие-то противолодочные заграждения (в отличие от наших ПЛ), но даже и пересекать Северное море необходимости не было: в руках были порты и военно-морские базы Франции, Норвегии, Дании.

Вот несколько статистических данных, характеризующих результативность боевых действий немецких подводных лодок в эти «жирные годы». С 1939г. По 1941г. Немцы потопили 1125 транспортов союзников(и «нейтралов») общим водоизмещением 5300000 тонн. В этот период более 90% атак немецких ПЛ (всех, а не только под командованием асов) практически были безнаказанны (шла «игра в одни ворота»).

Как только немцы стали получать кое-какой отпор, так и результаты стали снижаться и начались потери подводных лодок.

Хотя общие потери союзников не только не уменьшились, а даже нарастали (за счет большего количества развертываемых в океане немецких подводных лодок, по количеству потопленного тоннажа, приходящегося на одну подводную лодку), результаты начали падать, а число погибших подводных лодок стало расти.

Красноречиво свидетельствует об этом статистика действий немецких лодок в Средиземном море. Если в 1941 году из 36 ПЛ, отправленных в Средиземное море, 26 прорвались через Гибралтарский пролив (две погибли на переходе в Атлантике, две возвратились из-за неисправностей, 5 повреждено в проливе) и только 5 из них погибли в Средиземном море, то уже в 1942 году из 23, отправленных в это море лодок, форсировали пролив лишь 16, из которых 14 были потоплены в Средиземном море.

В течение 1943 –1944гг. Дениц направил в Средиземное море, как и в 1941 году, 36 подводных лодок, из которых 20 форсировали пролив. В целом за эти два года немцы потеряли все до одной (43) подводные лодки, оставшиеся в этом районе после прорыва через Гибралтар с 1941 по 1944 год.

Если в 1940 году всеми подводными лодками было потоплено 407 судов (2300000 тонн) и при этом погибло только 22 подводные лодки, то за 1941г. при потоплении 439 судов (2100000 тонн) погибло 34 подводные лодки. При примерно равном потопленном тоннаже количество погибших лодок увеличилось на одну треть.

Именно в эти «жирные годы» с 3 сентября 1939г. По 31 декабря 1941г. немецкие подводные лодки, общее число которых на позициях было 153, потопили 1096 судов союзников (включая и значительное число судов нейтральных стран) общим водоизмещением около 5000000 тонн.

Переразвернув часть своих подводных лодок к побережью США, Денниц снова навел их на «Эльдорадо». Если в начале войны против Англии и Франции обилие целей было обусловлено массой судов и кораблей, стоявших на открытых рейдах без охраны и громадным количеством судов (танкеров, транспортов, пассажирских судов), возвращавшихся в Англию без всякого прикрытия, то с началом войны против США история повторилась. Снова танкеры, транспорты, пассажирские суда даже без затемнения со всеми огнями сновали вдоль побережья США, переговоры между судами и с берегом велись открыто, прибрежные населенные пункты были освещены, частные компании и владельцы туристических фирм продолжали свою деятельность. Несмотря на войну, частная собственность продолжала оставаться «священной коровой».

Громадный океанский район от о. Ньюфаундленд до побережья Бразилии, расстояние между которыми около 6 тыс. миль, разбитый на 4 зоны, контролировался в 1942 году лишь несколькими катерами и самолетами для поиска подводных лодок. При этом наращивание противолодочных сил шло очень медленно: в феврале, например, действовало лишь 28 кораблей, на которых возлагалась задача обеспечить подход к многочисленным портам. Каждый день в этой зоне проходило 120-130 совершенно беззащитных судов. В таких условиях об организации конвоев не могло быть и речи: ни кораблей, ни самолетов в сколь угодно достаточном количестве не было. Для организации ПЛО в спешном порядке было собрано 98 катеров и кораблей, 170 самолетов армейской авиации. (Между прочим, в это время выходил «на охоту» за подводными лодками на своей шхуне «Пилар» известный американский (кубинский) писатель Эрнест Хемингуэй).

Мексиканский залив, превосходящий по своей площади Черное море, контролировался всего лишь 3-мя катерами ПЛО, одной переоборудованной яхтой и 35-ю разных типов самолетами, большая часть которых вообще не имела никакого вооружения, могла вести только визуальное наблюдение за морем.

В Карибском море и в районе Панамского канала положение дел было еще хуже.

Результаты не замедлили сказаться. Попав в такие благоприятные условия, немецкие подводные «асы» снова ожили. Так лишь за 19 дней 1942 года 6 лодок уничтожили 14 судов общим водоизмещением 95,7 тыс. тонн.

Если за весь январь 1942 г. В Северной Атлантике было уничтожено 46 судов, то 35 из них именно у берегов Канады и США. Снова обстановка была, как и в начале войны с Англией: у командиров лодок разбегались глаза, командиры разборчиво выбирали для атаки самые ценные цели (в основном – танкеры).

Получив благоприятные вести от лодок, действовавших у берегов США, Денниц начал наращивать их число. Если в начале было всего лишь 12 лодок, то в конце января – 19, в феврале – апреле 28, мае – 25, в июне – 40.

За февраль было уничтожено 19 судов (большой частью танкеры) общим водоизмещением 88679т. В марте было потоплено 23 танкера.

Как правило, лодки действовали малыми группами по 2-3 единицы. Условия действий в связи со всем вышесказанным были идеальными. Ночью лодки выходили на охоту, а днем отлеживались в прибрежной зоне на глубинах, близких к рабочим. Например, в районе пустынного мыса Гаттерас, абсолютно не контролируемом противолодочными силами, изобилующем прекрасными пляжами на песчаных островах, немецкие подводники в дневное время купались, загорали, играли в футбол и даже устраивали соревнования в дюнах. Одним словом, жили почти в курортных условиях и стремились как можно дольше не возвращаться в базу. Благо для снабжения топливом и продовольствием нередко использовались перехватываемые испанские суда, с капитанами, которых командиры лодок вступали в переговоры: пополняли свои истощенные запасы. Экипажи судов

переходили на лодки, а суда топили, объявляя потом, что они потоплены союзниками.

Безнаказанность была полнейшая. Нередко лодки подходили к берегу, высаживали на него диверсионные группы, разведчиков (отмечен случай после окончания войны, когда в карманах погибшего немецкого подводника были найдены билеты в один из американских кинотеатров).

Иногда лодки своей артиллерией обстреливали предприятия, стоящие на берегу в досягаемости арторудий. Так, случилось, например, с нефтеперерабатывающим заводом на о. Аруба 16 февраля 1942г., когда завод был разрушен лодочной артиллерией. Кстати, за одну эту ночь (16 февраля) немцы потопили 7 американских танкеров.

Действуя в таких условиях, за 6 с половиной месяцев 1942 г. немцы потопили у берегов США 360 судов общим водоизмещением 2250000 тонн. При этом было потеряно всего лишь 8 подводных лодок. Так что в общие победы немецких подводников в 1942 г. Вклад подводных лодок, действующих у берегов США, был значительный. При этом потери немецких лодок в других районах были большими; всего за 1942 год немцы потеряли 87 подводных лодок. Потери эти обусловлены тем, что к этому времени организация проводки конвоев в центральной части Атлантики, в Средиземном море и вблизи побережья Европы начала приобретать высокий уровень: количество и качество противолодочных сил увеличилось, в их состав стали включаться авианосцы, палубная авиация которых успешно действовала в удаленных от баз районах, в недосыгаемости береговой авиации. И хотя 1942 год является знаменательным в том, что именно в этом году (в ноябре) немцы потопили рекордное число тоннажа – 700 тыс. тонн, близкое к расчетам Деница, способное обеспечить «задушение» Англии (по Деницу необходимо было топить 800 тыс.тонн ежемесячно), именно этот год является переломным в отношении резкого нарастания потерь лодок и еще более резкого роста тоннажа вновь построенных судов. Число погибших подводных лодок росло вместе с понижением числа потопленных судов на одну лодку. Тут уж о тех 50 тыс. потопленного тоннажа на одну потопленную подводную лодку, о чем писал Буш, и не мечталось. В 1943 году погибло уже 240 лодок, в 1944 году – 247, а за 5 месяцев 1945 – 184 подводные лодки.

Если в начальный период, действуя в составе «волчьих стай» при нападении на конвои союзников немцы топили до 15-20 % союзных судов, а иногда и до 30%, то, начиная с 1943г., результативность снизилась до 1-2%, а количество погибших при этом подводных лодок выросло с 1-2х до 30-40 в месяц. Так, например, только за один день (30 июля 1943г.) погибло 6 подводных лодок.

Вот, что писал 4 июля 1943г. Президент США Т.Рузвельт И.В.Сталину в очередном своем послании: «...Мы весьма обнадежены недавно достигнутыми результатами в борьбе против ПЛ противника путем применения самолетов дальнего действия, снабженных новыми приспособлениями и оборудованием, а также групп специальных кораблей охотников. Начиная с мая, мы уничтожали в среднем более одной ПЛ в день. Уничтожение с такой скоростью в течение некоторого периода времени оказывает громадное воздействие на моральное состояние германского подводного флота. Это в конце концов снизит наши потери судов и тем самым увеличит наш общий тоннаж».

А вот что сообщает И.В.Сталину У.Черчилль 12 августа 1943г.: «Наконец, в области подводной войны мы в течение мая, июня, июля месяца топили по одной подводной лодке в день, в то время, как наши потери были гораздо меньше, чем мы рассчитывали. Наш личный выигрыш в новом тоннаже является весьма значительным».

Самым тяжелым, как немцы говорили «черным» месяцем для них стал май 1943 г. В это время союзники провели 17 конвоев (738 судов) под охраной 196 кораблей.

Немцы потопили лишь 19 транспортов, потеряв 22 подводные лодки из всех 117 – ти участвовавших в нападении на конвой. Количество потерянных лодок было больше, чем число потопленных транспортов.

Надо заметить, что количество кораблей охранения, хотя и было значительное, но оно не превышало одного корабля на 3-4 судна (этот факт нам понадобится, когда будем говорить об условиях, в которых действовали наши подводники).

А вот как о провале замыслов Денница и Гитлера пишет известный английский историк, автор капитального 3-х томного труда «Флот и война» профессор С.Роскилл: «Масштабы поражения немецких подводных лодок могут быть проиллюстрированы следующими цифрами. За один только март (1943г – авт.)..... союзники потеряли 108 судов суммарным водоизмещением 627377 тонн. За четыре месяца, с начала сентября и до конца декабря наши общие потери (включая конвой и суда, следовавшие без конвоя – авт.) составили только 67 судов суммарным водоизмещением 369800 тонн – в среднем 17 судов и 92450 тонн в месяц – меньше одной шестой мартовских потерь. В течение этих же 4-х месяцев немцы потеряли 62 подводных лодки. Победа сильнее всего дала о себе знать в течение последних 2-х месяцев в Северной Атлантике. В этот период 72 океанских конвоя, насчитывавшие 2218 судов, достигли портов назначения, не потеряв ни одно судно».

Как видим, эра «потрясающих успехов» немецких подводных асов закатилась. К тому же ошиблись Денниц с Гитлером, полагая, что более чем 8,2 млн. тонн водоизмещения судов союзники в год спустить на воду не смогут, а они превысили этот «порог», спустив на воду в 1942 году 10,4 млн. тонн, а в 1943г. – 11 млн. тонн. «Битва за Атлантику» немцами была проиграна окончательно.

За весь 1944 год союзники провели 380 конвоев, в которых участвовало 12859 судов. Немецкие подводники потопили лишь 18 из них, т.е. чуть более 0,1%..

За 5 месяцев 1945 года из 8514 судов в составе 202-х конвоев было потоплено лишь 7, хотя развернуто в океане у немцев было 130 подводных лодок. Потери лодок в несколько раз превысили число потопленных судов. Вот Вам и легендарные подводные асы!

Кстати, за всю историю противолодочной войны союзников против «Кригсмарине» известен только один случай, когда количество кораблей охраны было больше, чем количество судов конвоя. Это было во время битвы за Мальту в августе 1942 года, когда союзники для обеспечения гарнизона острова организовали конвой с большими запасами авиационного топлива, снарядов, продовольствия и т.д. Придавая огромное значение защите

Мальты, союзники в охрану конвоя из 14 транспортных судов выделили 52 корабля охранения разных классов. Но, повторяю, это был единственный такой случай; в большинстве случаев на один корабль охранения приходилось от 3-х до 10 охраняемых судов.

Подробнее о том, как и в каких условиях достигали своих «головокружительных» побед немецкие подводные асы, мы поговорим позже. А пока просто констатирую результаты исследований атак самых выдающихся из них.

Прославленный подводный ас № 1 О.Крегмер, все свои победы (42 потопленных судна) одержал в период с октября 1939 г. По март 1941 г. При этом противодействие имел лишь в 5% случаев своих атак. Отто Кречмер столкнулся с каким-то противодействием, когда лодке угрожала реальная опасность быть потопленной лишь в 2-3-х случаях из более полусотни.

А подводный ас №2 В.Лют большую половину (из 47) своих жертв настиг в районах Южной Атлантики и Индийского океана, в значительном удалении

от берега (в недостижимости береговой авиации), где совершенно безнаказанно топил всех без разбору, как он сам признается, «как орехи щелкал».

Действительно серьезной угрозой быть потопленным Лют подвергнулся лишь 1 раз, когда его подводная лодка «U-99» в 12-м боевом походе вынуждена была после атаки в течение 20 часов находиться на глубине, не всплывая. Кроме этого, из всех 16-и боевых походов, за исключением последнего (рокового), только в 2-х было некоторое незначительное и непродолжительное противодействие.

Из всех 25 подводных асов, имевших на своем счету общий тоннаж потопленных судов более 120 тыс. тонн каждый, 9 закончили боевые действия в 1941 году, 10 – до 1943г. И лишь 6 – в 1943 году. Никто из них ни в 1944г., ни в 1945г., когда противолодочная война достигла предела, не воевал. При этом и у тех, кто воевал в 1943г., больших достижений в этом году не было.

Следует отметить, что никто из командиров подводных лодок не ограничивал себя в отношении нейтральных судов. Топили все: грузовые и пассажирские суда, шхуны, парусники всех видов, яхты. Тот же Лют, например, установил своеобразный рекорд, достойный занесения в книгу рекордов Гиннеса: он потопил в общей сложности более 10-и «нейтралов», в том числе и американский танкер «Астрал» за 9 дней до объявления войны США и за 5 дней до нападения Японцев на Перл-Харбор.

Отмечу также, что и такие подводные асы, как ас №3 Гюнтер Прин (32 потопленных судна), ас №4 Виктор Шюце (36 потопленных судов), ас №5 Эрих Топп (34 потопленных судна) в 95% своих атак противодействия не имели. (Г.Прин и В.Шюце погибли в 1941г.).

Естественно, что в начальный период войны, когда большая часть немецких командиров подводных лодок получила славу героев нации, воюя против незащищенных гражданских судов, и, на самом деле, не являлась асами, были и действительно блестящие победы, такие, как прорыв Прина в Скапа-Флоу или, например, потопление 3-х торпедным залпом английского авианосца «Корейджес» подводной лодкой под командованием корветтен-капитана Шухарта.

Но все это не меняет общей картины: подавляющее большинство атак немецких подводных лодок в первую половину войны проводилось практически без противодействия, либо при незначительном противодействии. Главным образом, атаки эти были против одиночных, совершенно незащищенных судов, или «волчьими стаями» – по конвоям, охраняемым совершенно недостаточными, исключительно слабыми противолодочными силами.

Общая статистика побед немецких подводных лодок красноречиво свидетельствует об этом. Именно в то время, с 1939г. по первую половину 1942 года немецкие подводные лодки потопили около 2000 судов союзников общим водоизмещением 9.3 млн. тонн (в среднем по 62 судна – 290 тыс. тонн в месяц). При этом, большая часть (1125) судов водоизмещением 5.3 млн. тонн была потоплена в период с 1939г. по первую половину 1941 года, когда подводных лодок было немного, а противодействия им почти не было.

После 1941г., когда союзники начали наращивать противолодочные силы, а США вступили в войну, К.Дениц перебросил значительную часть подводных сил к берегам Америки. Здесь они снова «воспрянули», обретя «Эльдорадо», благодаря обилию судов, идущих без охраны. Именно в результате этого обстоятельства с декабря 1941 г. по август 1942 г. немцы потопили около 600 судов общим водоизмещением около 3-х млн. тонн.

Именно эти победы 1939 – 1942 гг., достигнутые в благоприятных для немцев условиях, и составили впоследствии основной вес заслуг немецких подводных асов и принесли славу тридцати лучшим из них, достигших потопленного тоннажа более 100 тыс. тонн.

Потом, после второй половины 1942 г. Немецкие подводники потопят еще около 1000 судов общим водоизмещением около 5 млн. тонн, но это уже будут другие победы. И количество воюющих подводных лодок будет больше, и достигнуты эти победы будут в других условиях, станут не такими «фантастическими» по результатам, приходящимся на одну подводную лодку. И цена этих побед будет другая. И звания кавалеров «Рыцарского креста» Гитлер будет присваивать не за 100 тыс. тонн или несколько десятков тыс. тонн, как это было ранее, а за гораздо более скромные результаты. Кое-кто получит «Рыцарский крест» не за результат, а личные качества, проявленные в сложной обстановке (примеры об этом будут приведены ниже).

Еще раз подтверждает вывод о том, что немецкие подводные асы во второй половине войны и близко не могли приблизиться к результатам первого ее периода, и такая статистика: в первые 34 месяца войны в среднем на одну подводную лодку было потоплено в 3 раза больше тоннажа, чем за последние 34 месяца. В первые 34 месяца войны немцы построили 249 подводных лодок, а потеряли лишь 54. В последние 34 месяца построили 691 лодку, а потеряли 713.

Т.о., в первые 34 месяца войны потери лодок составляют лишь 20% от числа построенных, а последние 34 месяца потери превысили число построенных на 22 подводные лодки.

Вот вам результат разницы условий боевых действий в разные периоды.

В своих расчетах я сознательно не учел результаты 1942 г., т.к. большая часть побед немецкими лодками в этот период снова была достигнута в условиях «Эльдорадо», но теперь уже у американских берегов, а потери лодок были совсем незначительны, т.е. 46 единиц за год. К тому же, введено в строй в этом году было 237 лодок. Следовательно, вполне логично можем считать и 1942 г. годом, когда немецкие подводные асы в общем и среднем действовали в более легких условиях, чем в последующие и, таким образом, подвиги их имеют значительно меньший вес.

Не менее красноречива статистика потерь подводных лодок. В 1939 г. Немцы потеряли 9 лодок за неполные 4 месяца. В 1940 г. – 22 лодки, в 1941 г. – 34 лодки. Итого за 28 месяцев войны потеряно 65 лодок, т.е. в среднем по 2.4 единицы в месяц.

А вот что получилось, когда началось активное противодействие. В 1942 г. Потеряно 87 лодок, в 1943г. – 240, в 1944г. – 247, за 5 месяцев 1945 г. – 184 лодки. Итого за 41 месяц потери составили 758 подводных лодок, т.е. в среднем по 18 лодок в месяц. Потери увеличились в 8 с лишним раз.

Если же учесть, что в 1942 г. значительный прирост потопленного тоннажа произошел за счет «американских» лодок (около 600 судов), то потери 87 лодок 1942 года можем отнести к некоторому «промежуточному» периоду. Тогда сравнение потерь за первые 28 месяцев и последние 29 месяцев дает увеличение потерь ежемесячно в среднем в 10 раз.

Сказать, что командиры подводных лодок второй половины войны были менее отважны и умелы, чем те, кто воевал в ее первую половину, мы не можем, не имеем права брать грех на душу. Это было бы кощунственно несправедливо к тем подводникам, кто погиб во второй половине войны. Возможно, в какой-то мере имеет право на существование мнение, что уровень боевой подготовки экипажей был несколько ниже, но в отношении всего другого оценивать их ниже – неправомерно. Погибло подводников с 1942 по 1945 г. 32085 (!) человек. Говорить, что они были хуже, чем 1478 чел., погибших в первую половину войны, до 1942 года, было бы просто безнравственно.

Кстати, в первую половину войны (до 1942г.) попало в плен 747 чел., а с 1942 по 1945 (без учета сдавшихся по приказу Денница) 3356 человек. Следовательно, на каждого сдавшегося в плен в первую половину войны приходится около 2 погибших, а во вторую половину это соотношение стало 1 к 10

(сдавалось в плен на одного погибшего в среднем в 5 раз больше в первую половину. Так что кто отважней воевал – вопрос риторический)

Если рассматривать итог результативности за весь период войны с учетом количества потопленных судов в условиях противодействия, то получим один поразительный, «убийственный» факт: количество судов и кораблей союзников, потопленных немецкими подводными лодками в условиях жесткого противодействия, меньше, чем то, что уничтожили наши подводники, действующие в гораздо более трудных условиях. При этом наших подводных лодок было почти в 10 раз меньше.

Что бы там ни говорили разного рода «специалисты» по исследованию операций и такие же «специалисты» по истории военно-морских флотов об общих результатах «Битвы за Атлантику» и влиянии действий подводных лодок «Кригсмарине» на ход и исход Второй мировой войны, но при непредвзятой оценке этих действий на основании общей статистики «невооруженным» глазом видно, что результаты эти весьма скромны. Так, например, общее количество конвоев союзников в Северной и Центральной Атлантике с начала 1942 г. до конца войны было 1134. В состав этих конвоев входило 47805 судов. Из общего количества этих судов немцы потопили 350, что составляет 0.011%.

Если соотнести число потопленных судов с числом погибших лодок во всех районах боевых действий с сентября 1942 г. до конца войны (май 1945г.), то результат получается весьма нерадужный. Погибло 758 подводных лодок, потоплено 1015 судов. Число потопленных лодок составляет 75% от числа потопленных судов. При этом надо учитывать, что из общего числа потопленных судов более 100 относились к нейтральным странам.

Следует заметить также, что в общее число потопленных судов (1015) входят и суда, потопленные и итальянскими подводными лодками.

Остальное количество судов, потопленных в этот период (примерно 650), снова составляют суда, находившиеся в одиночном плавании и не оказывающие никакого противодействия. Но и в этом случае (при атаках одиночных судов) таких «красивых» побед, как в «счастливые времена», не было.

Подводя итог всему вышесказанному в этой части, можем уверенно констатировать: подводные асы первой половины войны достигли своих «феноменальных» результатов по одной и главной причине – благодаря благоприятным условиям проведения атак из-за слабого противодействия или его полного отсутствия примерно в 95% всех проведенных атак. Как только благоприятные условия пропали, так сразу же победные показатели снизились в 10 раз.

Таким образом, слава немецких подводных асов на поверку оказывается раздутой западной пропагандой до невероятных размеров (и «дующими в струю» отечественными «демо-либерально-реформаторскими» историками).

В глазах каждого человека, способного не принимать на веру весь этот пропагандистский блеф и «включить» свои мозги, ореол знаменитых немецких подводных асов тускнеет и, на самом деле, они оказываются не такими уж «самыми крутыми», как их «раскрутили».

В дальнейшем своем повествовании я подтверждаю вышесказанное и конкретными примерами фактов и цифр подводной военной хроники и свидетельствами участников событий войны.

«Felte Jare»

Многие немецкие авторы, в том числе такие, как гросс-адмирал Редер, гросс-адмирал Дениц, контр-адмирал Рутге, бывшие командиры подводных лодок Э. Топп, Х. Буш, Г. Прин, В.Лют, писавшие о подводном флоте «Кригсмарине», почему-то считали, что «Felte Jare» («жирные годы») надо отсчитывать с июня 1940 г. Но ведь и до июня 1940 г. подлинно «счастливыми временами» и «жирными годами»

были времена с самого начала Второй Мировой войны до середины 1942 года. Именно в первые дни, недели и месяцы войны немецкие подводные лодки действовали почти безнаказанно, нагло и открыто, атакуя свои жертвы из наводного положения с короткой дистанции (иногда почти в упор, так что осколки торпедированного судна задевали корпус лодки) торпедами, или, экономя торпеды, артиллерией.

Практически вся Центральная и Южная Атлантика, Индийский океан, а также Северное и Средиземное моря были под их контролем. Да и в Северной части Атлантического океана союзники имели возможность использовать береговую авиацию для прикрытия конвоев только с одной авиабазы Исландии. Одним словом, свобода действий была полная. Неслучайно и количество потерянных немцами подводных лодок была незначительно.

Именно в это время подавляющая часть командиров лодок, ставших в последствии кавалерами «Рыцарского креста», накопили свой потенциал по потопленному тоннажу.

Во многом раздуванию мира о «непобедимых» и «отважных» немецких подводных асах способствовала запущенная на полный ход пропаганда, всячески подчеркивая «гуманизм» командиров немецких лодок и их экипажей, предоставляя их «благородными рыцарями моря», воюющими в строгом соответствии с международными правилами войны на море.

И до июня 1940 года в Атлантику они прорывались без особого труда, а когда пала Франция, а потом были оккупированы Норвегия и Дания, то и вовсе жизнь у немецких подводников стала «вольготной».

Париж пал 14 июля 1940 года, через 8 дней (22 июня) заключено перемирие между Германией и Францией. К оккупированной Германией зоне отходит 1/3 территории Франции с развитой промышленностью Севера и Северо-Востока. Французские порты на побережье Атлантики и Средиземного моря стали базами немецких подводных лодок. Такие, как Брест, Сен-Назер, Ла-Паллис, Бордо, Гавр, Специя, Саламис, Тулон, Пола, на некоторых из которых немцы развернули интенсивное сооружение железобетонных укрытий для лодок, позволяли лодкам без особых проблем развешиваться в Атлантику. Отпала необходимость делать прорывы из Северного моря с огибанием Шотландии и Ирландии.

Силы Английского флота распылены: часть кораблей ведет боевые действия в Средиземном море, часть в Южной Атлантике пытается мешать действиям немецких рейдеров «Атлантис» и «Орион», часть кораблей прикрывает эвакуацию английских войск из Франции и Норвегии.

Создается исключительно благоприятная обстановка для действий подводных лодок на основных коммуникациях Англии в Северной Атлантике. К. Дениц сосредоточивает в этом районе основную часть боеготовых подводных лодок (более двадцати). За два месяца (май, июнь 1940 года) немцы потопили 91 судно общим водоизмещением 477409 т. Способствовало немецким подводникам и то обстоятельство, что спецслужбы раскрыли код, по которому велись все радиопереговоры по формированию конвоев, мест встреч кораблей экспорта, организации воздушного прикрытия конвоев в зонах действия авиации.

Устанавливает рекорд подводная лодка «U-48» (г. Блайхродт): за одни сутки потоплено 7 судов. В начале Блайхродт поражает 4 судна из конвоя «SC-3», затем идущие одиночно пассажирский лайнер и сухогруз. На лайнере «Сити-оф-Бенарес», потопленном торпедой, находилось 400 пассажиров, среди которых 90 детей. Погибли около 300 пассажиров, среди них 70 детей.

Кроме того, ночью 19 сентября «U-48» потопила еще одно – седьмое судно. Все атаки проведены практически без противодействия, т.к. один из кораблей охранения – шлюп «Данди» был потоплен одним из первых в конвое и без того исключительно слабым и плохо организованным.

Через трое суток – новый рекорд. Командир «U-100» Йоахим Шепке тоже топил 7 судов, водоизмещение их еще больше, чем в первом случае (50300 т) и все они потоплены всего лишь за 4 часа. И снова все до единой атаки выполнены без противодействия. К. Дениц доволен: его тактика «волчьих стай» оправдывается.

Правда, у Деница с Редером появились большие проблемы, связанные с вступлением Германии в войну с Советским Союзом. Во-первых, необходимо какое-то число подводных лодок снова перебросить в Балтийское море, направить туда большие противолодочные силы для обеспечения стратегических перевозок сырья для немецкой промышленности из Швеции, во-вторых потребовались большие усилия для обеспечения таких же стратегических перевозок из Норвегии на Север. В-третьих, громадные силы Люфтваффе брошены на Восточный фронт, недостаточных и без того авиационных средств для поддержки действий «Кригсмарине» стало совсем не хватать.

Редер вместе с Деницем готовят доклад Гитлеру: «Исход войны с Англией зависит, в первую очередь, от того, сумеем ли мы разорвать ее коммуникации. Морской штаб убежден, что решающим оружием в войне против Англии, являются подводные лодки».

Гитлер и без Редера с Деницем, вместе с их морским штабом, знает, от чего зависит исход войны с Англией и что является «решающим оружием» в войне против нее.

Но он все внимание сосредоточил на Советском Союзе. Он надеялся на «блицкриг» – закончить войну на Восточном фронте через несколько месяцев, а потом основательно взяться за Англию. Он лучше, чем кто-либо другой знает, что самый опасный для него враг это Советский Союз.

Для Редера с Деницем, кроме задачи обеспечения стратегических перевозок в Балтийском, Баренцовом и Норвежском морях, он поставил задачу обеспечения безопасности конвоев из Италии в Африку для снабжения экспедиционного корпуса Роммеля.

С сентября по декабрь 1940 г. подводный флот Германии потерял три лодки, но зато до конца года он получил 13 новых лодок.

В стремлении облегчить выполнение задач, поставленным лодкам, Дениц «обошел» даже Геринг, выйдя через начальника Генштаба Альфреда Йодля на Гитлера и заполучив несколько самолетов для «Кригсмарине».

Немецкие лодки продолжают успешно действовать. Командиры лодок, «обгоняя» один другого, докладывают о количестве потопленного тоннажа. Они огорчаются, если допускают перерасход торпед на одну потопленную цель. Например, командир «U-100» Й. Шипке, о котором уже шла речь, как о рекордсмене, потопившем 7 судов за 4 часа, потопив в очередном походе (в декабре 1940 г.) 2 транспорт пятью торпедами, «сокрушается»: потратил так много торпед. Пока он еще кокетничает – «огорчается», но скоро наступят другие времена, и командиры лодок будут радоваться, что, израсходовав 8-10 торпед, кто-то из них потопил 1 транспорт.

Пока радуется Дениц. Еще бы не радоваться: в результате «трехсуточной войны» (с 18 по 20 сентября 1940г.) из состава двух конвоев «SC-7» и «XX-79» в Северной Атлантике 9 подводных лодок, потопили 32 судна общим водоизмещением 154709 тонн.

Все девять командиров лодок (Либе, Эндрас, Прин, Блайхродт, Кречмер, Шепке, Франсхайм, Мале и Шульц) достойны поощрения. Двое из них (Кречмер и Прин) впоследствии станут кавалерами «Рыцарского креста с Дубовыми листьями и мечами», а все другие – кавалерами «Рыцарского креста». При этом Кречмер, Прин и Либе войдут в первую пятерку лучших подводных асов по потопленному тоннажу под номерами 1,3 и 5.

Правда, Дениц, подводя итог результатов по донесениям командиров лодок, насчитал потопленными 47 судов, общим водоизмещением 310200 тонн (превысив число потопленных судов на 30%, а потопленный тоннаж в 2 раза, но это не особенно огорчило Деница. Он убежден: тактика «волчьих стай» себя оправдывает, это во-первых. А во-вторых, он, еще недавно воспитывавший своих командиров в строгости по отношению к отчетности по результатам атак, сам несколько изменил под влиянием Гитлера отношение к этому вопросу (об этом мы еще поговорим).

Как бы то ни было, а результат фактического потопления судов говорит сам за себя: почти по 4 судна на одну подводную лодку, водоизмещением по 17000 тонн. И все это лишь за трое суток.

Снова всплеск берлинской пропаганды: печать и радио захлебываются от восторга. Гитлер не скупится на награды. Кроме некоторых командиров лодок, получил «Рыцарский крест» первый вахтенный офицер с «U-48» Рейнгард Зурен (командир этой лодки Блайхродт стал кавалером «Рыцарского креста» несколько ранее). А Р. Зурен был вторым кавалером этой награды в семье Зурен: первым получил «Рыцарский крест» его брат, инженер-механик с «U-37» Герд Зурен.

И снова, как и раньше, этому успеху способствовала исключительно слабая противолодочная охрана конвоев. Первый конвой, охранявшийся всего тремя эсминцами, был абсолютно беспомощен: часть судов отстала от основной группы, другая часть сбилась в «кучу», произведя торпедный залп в которую, трудно было промахнуться.

Вот как свидетельствует об этом в своем дневнике О. Кречмер (18 и 19 сентября):

«17:49. На линии горизонта – дым: конвой. На сближение не иду. Заметил пороход. Следует без охранения.

...20:24. Пароход торпедирован другой лодкой...впереди эсминец стреляет осветительными снарядами.

...22:02. Полная луна. Видимость удовлетворительная...Произведен выстрел из носового торпедного аппарата. Промах.

...22:06. С дистанции 700 метров произведен выстрел из кормового торпедного аппарата. Поподание в среднюю часть судна водоизмещение 6500 тонн. Судно затонуло через 20 секунд.

...22:30...Произведен выстрел из носового торпедного аппарата. Промах...

...23:30. Вышел на позицию, удобную для атаки. Определил цель – грузовое судно. Произвел выстрел из носового торпедного аппарата.

Торпеда прошла мимо цели (судно сделало поворот), однако попала в другое судно тоннажем 7000 тонн, оказавшееся на линии ее движения. Судно затонуло в 00:15 эсминцы стреляют осветительными снарядами – толку мало».

Как видим, никаких самолетов, никакого упорного и настойчивого преследования лодок не было. Корабли экспорта, в основном, стреляли осветительными снарядами и производили беспорядочное бомбометание глубинными бомбами. Из всех девяти лодок, участвовавших в нападении на 2 конвоя, лишь две получили незначительные повреждения, не повлиявшие на их боеспособность.

Со 2 сентября по 2 декабря 1940 г. в общей сложности было потоплено 157 судов общим водоизмещением 849000 тонн.

Конечно, здесь и успех тактики «волчьих стай» Деница, и развертывание лодок в районах интенсивного судоходства и точное выведение лодок на конвой, благодаря информации спецслужб. Все это способствовало успеху. Но снова констатируем: главное – в благоприятных условиях атак – отсутствие авиации

прикрытия конвоев как таковой, слабое и плохо организованное противодействие атакам.

Командование «Кригсмарине» во главе с Редером и Деницем имело все основание радоваться успехам подводников: с мая по декабрь 1940 г. они потопили 298 судов противника общим водоизмещением 1,6 млн. тонн. Радовало к тому же, что резко возрасли успехи за последние 4 месяца года, когда было потоплено, как уже говорилось, 157 судов, а потеряно всего три подводные лодки, т.е. на одну потерянную подводную лодку приходится 50 потопленных судов. Такого соотношения никогда не было до этого периода и никогда не будет потом, до конца войны.

Такие радушные для Германии и печальные для Англии результаты «Битвы за Атлантику» в этот период не могли не озаботить Адмиралтейство. Англичане начинают интенсивно искать выход и принимать безотлагательные меры для исправления ситуации.

Черчилль просит помощи у Рузвельта. Американцы передают 50 эсминцев и 10 корветов. Это несколько облегчает задачу борьбы с лодками, но полностью ее не решает. Кроме передачи боевых кораблей, США помогают и в компенсации потерь – восполнении потопленного тоннажа. Комиссия по торговому флоту получает подтверждение Рузвельта программы по постройке 650 судов типа «Одели», 21 танкера и 200 типа «Либерти» для передачи Англии. От всего этого англичанам становится «легче дышать», как это было когда-то в Первую мировую войну.

Но пока все еще продолжает действовать тактика «волчьих стай». Союзные конвои продолжают нести большие потери. Например, из состава конвоя «ОВ-280» в январе 1941 г. немцы потопили 10 судов. Пока все еще конвои, состоящие из нескольких десятков судов, охраняются всего лишь несколькими кораблями эскорта.

Все еще на вооружении ВМС и авиации нет ни судовых, ни авиационных радиолокационных станций. Пока что РЛС, начавшие появляться в июне 1940 г., только-только начинают устанавливаться на надводные корабли. Пока все еще подводные лодки имеют превосходство по возможности обнаружения надводных кораблей, т.к. обладают значительно меньшей заметностью на поверхности воды по сравнению с высокомачтовыми судами с развитой надстройкой.

Пока все еще продолжают успешно действовать лодки, как в Северной, так и в Центральной частях Атлантики, а также у берегов северной Африки.

Перебрасывая подводные лодки из одного района театра боевых действий на другой, где по данным разведки наиболее «слабое звено»: бесконвойное судоходство или оно в составе слабых конвоев, Дениц снова и снова добивается успехов.

Так, например, почувствовав усиление противодействия в Северной Атлантике, он перебрасывает большую часть лодок к берегам Западной Африки. Здесь лодки снова действуют в условиях безнаказности.

Правда, не обходится без «сюрпризов». Так подводная лодка «U-37», потопившая 7 судов небольшого водоизмещения, «отличилась» потоплением бывшей французской, а потом входившей в состав «Кригсмарине» подводной лодки «Сфакс» с немецким экипажем на борту.

Действуя у берегов Западной Африки в условиях полной безнаказности, 8 подводных лодок потопили 71 судно общим водоизмещением 387671 тонна. Дениц снова мог радоваться. К тому же, ведя патрулирование в этом районе, отличился и зять Деница – Гюнтер Хеслер, не счету которого стало 106 тыс. тонн потопленного тоннажа, за что он был награжден «Рыцарским крестом».

Сам Дениц вначале не представлял его к награде, считая это неудобным из-за родственных связей с ним. Представил он Хеслера только после того, как Редер, пообещавший сделать представление, затянул выполнение обещания.

Отличился в боевых действиях в этом районе Йохим Шепке, который после очередного потопления английского судна водоизмещением 10 тыс. тонн стал кавалером «Рыцарского креста с Дубовыми листьями». Как и раньше, ему опять повезло: никакого противодействия со стороны своих жертв он не испытал. И хотя по его донесениям он потопил суда общим водоизмещением более 200 тыс. тонн, (за что и удостоивался «Дубовых листьев») фактически на его счету было менее 160 тыс. тонн. И снова геббельсовская пропаганда трубит во все трубы об очередном «подводном витязе».

Проанализировав обстановку на театре военных действий в Северной Атлантике, штаб Деница решает, что лодки надо снова перебросить сюда.

В июне 1941 г. здесь потоплены 24 английских судна. И снова эти победы обусловлены тем, что все до единого из этих 24-х судов совершали одиночные плавания без какой-либо охраны.

В этих походах в Северной Атлантике отличились Г. Шульце («U-48») и Э. Эндрас («U-46»). Оба стали кавалерами «Рыцарского креста с Дубовыми листьями», хотя общий потопленный тоннаж каждого из них не переваливал заветный 200-тысячный рубеж (у них было около 180 тыс. и около 135 тыс. тонн – соответственно).

Похоже, что и «счастливые времена» продолжались, и о «черный днях» говорить еще было рано, несмотря на то, что именно в 1941 г. (в марте) погибли одни из лучших асов Деница: Прин и Шепке, а Кречмер попал в плен.

Подводная лодка «U-100», которой командовал Шепке, попала под бомбежку английского эсминца, установившего с ней гидролокационный контакт и сбросившего на нее 17 глубинных бомб. Шепке вынужден был всплыть и напоролся на таранный удар эсминца. За исключением 6-ти человек, все остальные члены экипажа лодки погибли.

Подводная лодка Прина («U-37») была уничтожена со всей командой английским эсминцем «Вулврин» глубинными бомбами 8 марта 1941 г.

Кречмер, числившийся уже тогда (так и оставшийся) первым в списке лучших командиров ПЛ по потопленному тоннажу, был взят в плен во время нападения на конвой 17 марта и гибели его лодки «U-99». Вместе с Кречмером в плен попала и часть экипажа его лодки.

Геббельсовская пропаганда и здесь сработала так, «как надо»: сообщать о гибели Прина и Шепке в марте было «нецелесообразно», поэтому сообщение появилось лишь в мае. О пленении Кречмера вообще не упоминалось ничего. Естественно никогда ни одним словом ни в печати, ни по радио не объявлялось о том, что немецкие подводные лодки топят незащищенные суда и что именно это обстоятельство было весьма благоприятным для действий подводных лодок. Особенно это сказалось на действиях лодок, когда Англия была вынуждена бросить основные силы ВМС для действий в районе Норвегии (в норвежской операции немцев по ее захвату) и для обороны Ла-Манша.

А в Атлантике в это время немецким командирам были «развязаны руки». Вот что пишет по этому поводу К. Дениц: «Наши подводные лодки часто встречали одиночные транспорты. Конвои охранялись слабо. Иногда они не имели авиационного прикрытия. ...Когда благополучный исход начатого 10 мая похода на Францию сделал нас обладателями Бискайского залива и французского побережья Ла-Манша, Англия перенесла морские коммуникации из района южнее Ирландии в пролив Норт-Чаннел, севернее Ирландии. Однако ожидаемого изменения маршрутов движения в этом районе не последовало. По-видимому, у английских

конвоев не хватало сил и времени для обходных маневров. Конвои проходили в основном на широте скалы Роккол».

Замечу только, что авиационного прикрытия конвои не имели не «иногда», как пишет Дениц, а почти всегда.

Некоторый спад результативности действий лодок к началу 1941 г. не убавил энтузиазма Гитлера. Он все также был полон оптимизма, окрыленный предыдущими успехами: «При таких больших перспективах на успех, которые вырисовывались все яснее, мне хотелось, чтобы для подводных лодок, находившихся на позициях в Атлантике, ни один день не проходил бы без успеха. Я старался увеличивать коэффициент полезного действия подводных лодок, т.е. среднюю цифру потопления кораблей, приходящихся на каждую подводную лодку и на каждые сутки нахождения в море».

Да и спад результативности наступит лишь к концу 1941 г., а пока все еще идет удачная охота, кое-где перерастающая в бойню.

Союзники все еще не могут обеспечить свои конвои приличным охранением. Так, например, конвой «НХ-133» из 49 судов охраняется только четырьмя корветами и одним эсминцем, а конвой «ОВ-336» из 23-х судов – тоже группой из 5 кораблей (корветов). Таким образом, на 72 охраняемых судна – 10 кораблей эскорта. Но даже и такой слабый эскорт несколько сбивает спесь с подводных асов. После атаки на эти 2 конвоя потоплено лишь 9 судов (из 72-х). Две лодки погибли. Одна получила повреждение.

В целом за весь июнь было потоплено 36 судов, из которых 27 (почти 70%) шли без охраны, в одиночку и лишь 9 – в составе конвоев. Замечу, что в апреле из 27 потопленных судов 11 было одиночки.

Надо сказать также, что за весь июнь 383 судна дошли до своих пунктов назначения благополучно. Немцы потопили лишь 6% судов, совершавших переходы.

Несмотря на весенне-летние победы, общие успехи за 1941 г. несколько потускнели. «Подкачали» последние 4 месяца, особенно – декабрь. В декабре 6 океанских лодок потопили лишь 13 судов. Этот результат (2 судна на одну лодку) пока еще командование «Кригсмарине» огорчает. Пока все еще их прошлые победы «мутят» мозги: они считают, что все еще впереди.

Основания-то для этого были. В том числе и потому, что снизились потери лодок. Если за весь 1940 г. было потеряно 22 подводные лодки, то с сентября 1940 по март 1941 г., т.е. за 6 последних месяцев была потеряна лишь одна лодка.

Количество погибших подводных лодок резко снизилось, но снизилось общее количество потопленного тоннажа: успехи явно пошли на убыль за последние 4 месяца. Всего за это время подводные лодки потопили 49 судов и 4 корабля эскорта. Из числа потопленных 14 осуществляли одиночное плавание без охраны или отстали от своих конвоев.

Союзники предпринимают усилия для повышения уровня противодействия подводным лодкам, прежде всего наращивая количество кораблей эскорта конвоев, усиливая средства противолодочной борьбы.

Наметившееся некоторое снижение победных результатов немецких лодок – это уже некоторый отдаленный признак того, что будет потом, в будущем, когда «стальные волки» Деница почувствуют, что такое настоящее противодействие.

Подводя итог «счастливым временам» и отмечая их наметившееся окончание, сошлюсь на статистику, приведенную авторитетным английским историком В. Э. Таррентом. По его данным, с 3 сентября 1939 г. по 31 декабря 1941 г. немецкие и итальянские подводники потопили 1096 торговых судов Англии, ее союзников и нейтральных стран общим водоизмещением 5207102 т.

Потеряли немцы за это время 65 подводных лодок, однако 91 подводная лодка была построена и вошла в состав «Кригсмарине».

Из всех этих более 1000 с лишним потопленных судов подавляющее большинство осуществляло одиночные плавания без какого-либо охранения. Много судов было потоплено из числа отставших от своих конвоев и никем не охраняемых.

Суда в составе конвоев были потоплены в результате исключительно слабой и плохо организованной охраны конвоев, практически полного отсутствия авиационного прикрытия, далеко недостаточного количества сил и средств.

На один корабль охранения нередко приходилось 8-15 охраняемых судов, а случалось, что и 20 судов.

Именно в этот период, относящийся к «жирным годам», подавляющее большинство немецких подводных асов стали теми легендарными асами, о которых во всю мощь трубила немецкая пропаганда, и даже самые выдающиеся из них при достижении своих «феноменальных» побед в 95-98% случаев не встречали сколько-нибудь длительного и настойчивого преследования сил ПЛО.

И атаки самолетов союзников, и попытки прорываться через Гибралтарский пролив, контролируемый авиацией противника, и новые авиационные самонаводящиеся торпеды союзников «фидо», несущие смерть подводной лодке, если торпеда эта попадет в воронку, образующуюся на месте срочного погружения лодки – все это еще впереди.

И впереди у них боевые походы, уходя в которые, командиры подводных лодок будут думать не о нанесении удара врагу, а о возможности возвращения в базу живыми.

На этом пока последовательное изложение событий, связанных с «феноменальными» успехами немецких подводников, приведших потом к кризису и краху подводный флот «Кригсмарине», я прервусь и расскажу кратко о «самых-самых» подводных немецких асах, вошедших в список лучших по результативности под номерами 3, 2, 1.

Сгубила «священная корова»

(о Гюнтере Прине)

«Жадность – корень всех зол», – так сказал английский поэт Джеффри Чосер, живший (1340 – 1400 г.г.) за 570 лет до того, как именно по причине жадности его родина, великая морская держава, потерпит большое зло. В страницы ее истории позорным пятном войдет «прокол» флота ее величества королевы Виктории, связанный с трагедией в главной базе Военно-морских сил – Скапа-Флоу в ночь с 13 на 14 октября 1939 года.

Эта военно-морская база расположена на Оркнейских островах и имеет чрезвычайно благоприятные во всех отношениях условия для базирования сил флота, кораблей и судов любых классов и любых рангов. База еще со времен Первой мировой войны была «камнем преткновения» для «Рейхсмарине»: три немецкие подводные лодки (U-24, U-22 и U-18) в Первую мировую войну пытались проникнуть в Скапа-Флоу. Безрезультатно. Две из трех лодок погибли.

С началом Второй мировой войны эта база снова стала вождеденной мечтой ВМС Германии, теперь уже «Кригсмарине». Англичане, как и в Первую мировую войну, были убеждены, что проникновение в базу сил противника исключено. Для этого были все основания. Залив Скапа-флоу соединяется с морем несколькими узкими и мелководными проливами, которые были хорошо оборудованы для обеспечения недопустимости в него сил и средств противника.

Одним из самых узких проходов в залив был пролив Клик-Саунд, являющийся ответвлением более крупного пролива Холм-Саунда.

Но именно через этот пролив Карл Дениц вместе со своим начальником штаба контр-адмиралом Эбхардтом Годтом решили направить какую-нибудь подводную лодку под командой самого «крутого» командира. На этом узком и длинном проливе было сосредоточено все внимание, т.к., очевидно, за него англичане менее всего опасались. Другие проливы были перегорожены боновыми

ограждениями и хорошо охранялись, а в этом была «лазейка», через которую можно было проникнуть в базу. Кроме того, летчик «Люфтваффе» лейтенант Неве, специально летавший на разведку обстановки, доложил, что в этом проливе не видно никаких кораблей охранения и, к тому же, стоянка основных сил флота, базирующегося в заливе, находится ближе всего именно к этому проливу.

Англичане, хотя и надеялись на то, что проникновение через этот пролив маловероятно, т.к. его перегораживали два затопленных судна еще в Первую мировую войну, решили все же подстраховаться и затопить еще одно, имеющее соответствующие габариты.

Еще за несколько дней до роковых суток адмиралтейство решило приобрести старое большое судно, стоявшее у причала в Лондоне. Однако, чтобы его заполучить в свои руки, государственное казначейство должно было выплатить владельцу судна сумму его стоимости («священная корова» – частная собственность даже во время войны оставалась неприкосновенной). Владелец судна, чувствуя наживу, запросил за свою посудину такую сумму, что казначейство не согласилось. Офицеры адмиралтейства, понимая важность вопроса, снова и снова настаивали на крайней необходимости приобрести судно. Владелец судна еще увеличил его стоимость. После длительных переговоров с ним соглашение было достигнуто: казначейство, наконец-то, вынуждено было согласиться.

А время шло. Приближался роковой день. Судно взяли на буксир и повели к проливу, но операция с затоплением опоздала ровно на сутки.

* * *

Ровно на сутки опоздали и Дениц с начальником штаба, т.к. основные корабельные силы, стоявшие на рейде базы, о которых докладывал лейтенант Неве, накануне вышли из нее для выполнения задания. А это были два авианосца («Арк Ройял» и «Гермес»), линейный корабль «Ринаун» и около двадцати других боевых кораблей, среди которых 10 крейсеров.

Посылая подводную лодку в это логово, Дениц не надеялся на ее возвращение, но рассчитывал, что в случае удачной атаки ее гибель окупится с лихвой.

Подготавливая операцию, штаб тщательно изучил всю гидрографическую, навигационную и гидрометеорологическую обстановку, проработал тактический вариант действий, предусматривая вероятность резкого изменения обстановки в случае возникновения непредвиденных обстоятельств из-за действий противника или ситуаций, которые могут возникнуть на самой лодке.

Когда все документы были проработаны, карты «подняты», схемы вычерчены, Дениц стал думать, кого из командиров лодок послать в этот убийственный поход. Хотя в его распоряжении были уже успевшие отличиться такие командиры лодок, как Лемп, с атаки которого пассажирского лайнера «Атения» в день объявления войны с Англией (3 сентября) начались боевые действия на море, такие, как Шукарт, потопивший 17 сентября крупный английский авианосец «Корейджес», выбор, однако, пал на Гюнтера Прина, командира «U-47», тоже отличившегося в первые дни войны. 5 сентября, как уже говорилось, он потопил норвежское судно «Босния», 6 сентября – английское грузовое судно «Рио Кларо», 7 сентября – снова английское грузовое судно «Гартавон». Прин на тот момент был первым среди командиров лодок по числу потопленных судов и общему их водоизмещению.

Думаю, что не последнюю роль сыграло и то обстоятельство, что, имея самый большой опыт боевых походов, он обладал еще и самым большим опытом по вопросам штурманской практики (кораблевождения), т.к. десять лет до поступления в «Кригсмарине» плавал в гражданском флоте, имел капитанскую лицензию. И, конечно, не уступал он своим друзьям в отваге, энергии, уме, выдержке. Отличался

он от своих друзей и большей «холодностью головы» не в пример тому же Шукарту или Шепке, которые были чрезмерно горячи.

О том, как проходила эта операция, поведал сам Прин в своей книге «Мой путь в Скапа-Флоу», вышедшей через некоторое время после его знаменитого прорыва. Прин пишет, что передав ему все документы для изучения обстановки, Дениц решение выходить или нет на операцию предоставил на его усмотрение, сказав: «Я не жду ответа сейчас. Подумайте над этим. Возьмите всю информацию с собой и изучите возможность. Я жду Ваше решение во вторник. Надеюсь, Вы понимаете, Прин. Вы совершенно свободны в принятии собственного решения.»

Конечно, Прин прекрасно понимал и риск, на который идет, и значение успеха, если он выполнит свою задачу.

Скапа-Флоу имела значение не только с точки зрения оперативно-стратегической, как главная ВМБ Англии, но еще и громадное значение имела она, как символ двух важных для Германии событий. Одно из них – блестящая победа подводной лодки «U-9» под командованием Веддигена в Первую мировую войну (именно в районе этой базы «U-9» менее, чем за полчаса, потопила три броненосных крейсера Англии). Второе событие – печальное для Германии, как символ ее поражения в Первой мировой войне, как символ позора «Рейхмарине». Именно в Скапа-Флоу были потоплены почти все корабли, составляющие основные силы ее военно-морского флота (10 линкоров, 5 линейных крейсеров, 5 легких крейсеров, 32 эсминца). Все эти 52 боевых корабля были потоплены своими командами, будучи собранными в Скапа-Флоу, после того, как союзники не выполнили данные Германии обещания перед заключением мира. Кроме этих крупных кораблей, было потоплено еще более десятка мелких кораблей и военных судов разных классов.

* * *

Кроме летчика лейтенанта Неве, на разведку в район Скапа-Флоу еще за один месяц до операции был послан лейтенант Веллнер, командир подводной лодки «U-14». Именно по его докладу Прин получил гидрологическую обстановку в районе пролива, состав сил и средств охранения проливной зоны.

Прорыв в залив было решено проводить в новолуние при полной темноте и в часы прилива, чтобы лодка могла в надводном положении пройти над затопленным судном. Учитывалось, что и при выходе из базы будет действовать это же течение, скорость которого достигает величины 10 узлов. В этом случае дизели лодки должны работать на всю мощь, чтобы обеспечить скорость для преодоления течения. Следовательно, и шум подводной лодки от работы дизелей повысит вероятность ее обнаружения. Все это, конечно, понимал и Прин, но он надеялся на свою ПЛ VII серии, развивавшую ход в надводном положении до 15 узлов, и на свою команду, и на свое везение.

Для входа в залив приливное течение облегчало задачу: лодка могла идти на минимальной скорости, с минимальной шумностью, «крадучись». Однако в этом случае усложнялись трудности маневрирования в узком проходе между затопленными судами и при изменении курса в связи с необходимостью прокладывать его в соответствии с изгибами берегов, находящихся в крайне близком расстоянии.

Но Прин блестяще справился с задачей проникновения на рейд Скапа-Флоу. Однако, выйдя 8 октября из своей базы в Киле (Вильгельмхафен) и пройдя благополучно в надводном положении через 5 суток весь путь до проливной зоны, он вынужден погрузиться и лечь на грунт, чтобы переждать светлое время суток, заглушив моторы и дав команде возможность отдохнуть, выспаться.

Через 15 часов лодка всплыла в надводное положение и пошла к проливу Клирк-Саунд. При всплытии выяснилось, что никакой абсолютной темноты нет: было северное сияние, дававшее отсвет на поверхности воды, и силуэты

находящихся на воде объектов были довольно заметны (это обстоятельство специалистами штаба Деница было «прохлопано»).

Царапнув бортом одно из затопленных судов, подводная лодка проскользнула в залив и взяла курс к юго-западу, где должны были стоять на якорях обнаруженные там ранее корабли. Но кораблей на месте не оказалось. Именно накануне днем, когда «U-47» лежала на грунте в отдалении от пролива, все эти корабли покинули базу.

Пришлось Прину снова менять курс и искать цели для атаки у северного берега залива. Именно там он и обнаружил два тяжелых корабля, стоявших близко друг от друга у самого берега. В одном из них он опознал линкор «Ройял Оук», а в другом – крейсер «Рипалс». Впоследствии оказалось, что это был не «Рипалс», а старый гидроавиатранспорт (авианосец) «Пегасус». Из 3-х выпущенных с близкого расстояния (16-кабельтовых) торпед одна поразила цель. Вслед за первыми тремя торпедами была выпущена и четвертая. Эта торпеда тоже попала в линкор. Прин пишет, что четвертую торпеду он выпустил из кормового торпедного аппарата, развернувшись на 180 : видимо, первый залп он пытался произвести все же четырьмя торпедами, т.к. на ПЛ VII серии четыре торпедных аппарата в носу лодки. Но одна торпеда не вышла из торпедного аппарата. Спокойно готовясь к следующей атаке, он дождался, когда носовые торпедные аппараты будут перезаряжены, и произвел еще один залп с дистанции 12-кабельтовых, выпустив еще 3 торпеды. Во время второго залпа в линкор попала еще одна торпеда, а одна – в «Пегасус».

Первый торпедный удар «Ройял Оук» получил в район форштевня. От взрыва сорвались со стопора якорь-цепи, были повреждены носовые цистерны с топливом.

Ни командир линкора, ни кто-либо из офицеров корабля даже и предположить не мог, что удар нанесла подводная лодка. Все решили, что атака была с воздуха. Включился сигнал «воздушной тревоги», хорошо отработанный экипаж занял свои боевые посты... У. Черчилль в своем докладе об этой катастрофе впоследствии писал, что «капитан и адмирал (командующий флотом Метрополии адмирал Блэнгроув – авт.) занялись обсуждением возможности взрыва внутри корабля и никак не предполагали, что за первым последуют еще какие-то удары». Видимо, это обстоятельство и позволило Прину спокойно выйти во вторую атаку. Через пять минут после первого прогремел взрыв в районе дымовой трубы у правого борта.

Вот что пишет сам Прин по этому поводу: «...Но тут происходит нечто, чего никто не ожидал, а те, кто видел, никогда не смогут забыть. Стена воды поднимается к небу. Впечатление такое, будто море внезапно поднялось. Один за другим громкие взрывы звучат, как барабанная дробь в сражении, и соединяются в мощном грохоте, разрывающим уши. Пламя, синее, желтое, красное ударяет в небо. Небо полностью скрыто этим адским фейерверком. Сквозь пламя парят черные тени, как огромные птицы, и с шипением и плеском падают в воду. Фонтаны воды поднимаются высоко вверх, а там, куда они падают, видны обломки мачт и трубы. Вероятно, мы попали в склад боеприпасов, и смертельный груз разорвал собственный корабль на части. Я не мог оторвать глаз от этого зрелища. Казалось, распахнулись ворота в ад, и я заглянул в пылающую печь...»

На две атаки Прин потратил 24 минуты, а общее время проникновения в базу и выход из нее потребовали около пяти часов. После атаки, развернувшись, подводная лодка пошла на выход из залива. К счастью подводников, лодка обнаружена не была. Разразившаяся паника, беспорядочная стрельба в «белый свет», многочисленные мечущиеся лучи прожекторов, суэта с попытками спасти оставшихся в живых и раненых на воде – все это способствовало тому, что один единственный эсминец, который мог угрожать Прину, шедший в кильватер за лодкой в направлении выхода, лодку так и не заметил, недалеко от выхода он резко

отвернул от курса. Это было спасение. С трудом, преодолевая встречное течение, «U-47» вышла из залива в открытое море.

Через полчаса после второго взрыва на поверхности воды среди обломков и мазута плавали немногие уцелевшие моряки. Благо, под килем не было большой глубины, а поэтому повернувшийся и затонувший линкор, к тому же разорванный на части, не мог создать воронку, затягивая за собой.

Справка: линейный корабль «Ройял Оук» водоизмещением 30000 тонн и имеющий на вооружении восемь 380мм и двенадцать 150мм орудий, ушел на дно, унося собой 883 человеческих жизни из команды 1273 чел. (по некоторым источникам в команде было 1200 человек). Из числа погибших 24 чел. Были офицерами флота. Спасти удалось 390 чел. (по другим данным, 414 чел.).

Для королевского флота ее Величества это был страшный удар, от которого потрясенный флот долго не мог опомниться.

...Встречать подводную лодку на пирсе прибыл Главком «Кригсмарине» гросс-адмирал Редер и командующий подводными силами, только что ставший контр-адмиралом Карл Дениц. Потом на личном самолете Гитлера – полет всей команды в Берлин, прием у фюрера, награждение всех до единого членов экипажа «Железным крестом второй степени». Прин, кроме «Железного креста 1-ой степени», врученного ему на пирсе Главкомом, получил «Рыцарский крест» из рук самого фюрера.

По поручению Гитлера Геббельс развернул прославление подвига «U-47» во всю мощь пропагандистского аппарата и всю силу своего таланта демагога и агитатора. Все газеты запестрели заголовками о «подводных витязях», «корсарах морских глубин», «морских львах» и т.д. На все лады превозносили отвагу и мужество командира лодки. Была устроена триумфальная поездка всего экипажа по городу, где восторженная толпа забрасывала вереницу машин, следующих с почетным эскортом, цветами. Чествование победителей длилось несколько дней. Без сомнения, повод для торжества был весомый. В какой-то мере Прин отомстил за унижение и позор, пережитый Германией из-за Скапа-Флоу.

Вскоре вслед за этими торжествами вышла написанная Прином книга «Мой путь в Скапа-Флоу», и он по праву стал автором атаки, претендующей на название «атаки века».

По признанию специалистов ВМС всех стран мира, эта атака была, конечно, уникальной. Все в ней было: ум, хитрость, терпение, отвага, мужество, расчет. И, конечно, было феноменальное везение, о чем говорит и сам Прин. В своей книге он с особой бравадой описывает этот трудный краткосрочный поход, но и признает, что ему сильно «помог бог» – совпадение нескольких благоприятных обстоятельств.

В частности то, что основных сил флота не было в базе. Если б они там были, то, наверняка, «ловушка могла бы захлопнуться». А разве это не везение, что эсминец, шедший в кильватере за подводной лодкой, которая под грохот дизелей, работающих на полный ход, шла в незначительном отдалении от него, не заметил лодку? И везение, конечно, что англичане не успели затопить судно, где планировали: именно в том месте подводная лодка проскользнула в базу. Было много и других «везений», связанных и с неудовлетворительной системой обеспечения безопасности кораблей, стоящих на рейде в главной базе, и с плохой организацией противодействия после атаки вражеской лодки, с ротозейством и беспечностью.

Но, как говорится, везет сильным и отважным. Гюнтер Прин сделал свое дело и навеки внес свое имя в историю королевского флота Великобритании и, конечно, в историю своего военно-морского флота «Кригсмарине».

Командование английского флота сделало для себя выводы. Жаль только, что высшие государственные чиновники должных выводов не сделали. Не

помнят они своего древнего земляка Д.Чосера. Не помнят своего и более близкого по времени знаменитого писателя, историка и энциклопедиста Франсуа Вольтера (1694-1778 г.г.), который когда-то сказал: «Великие горести оказываются всегда плодом необузданного корыстолюбия».

А «священная корова» – частная собственность, самым заботливым образом охраняемая законами, продолжает рождать горестные «плоды» и собирать свои жертвы.

* * *

Начав разговор о Г. Прине – подводном асе №3 «Кригсмарине» (по некоторым источникам – №4), думаю, что есть смысл проследить хронику других его побед и кратко проанализировать их.

Всего за Прином числится 32 потопленных судна и один боевой корабль. Повреждены им три судна. Общее водоизмещение потопленных и поврежденных судов 213383 тонны (по другим данным, 30 судов – 186625 тонн). Все эти победы достигнуты в период с 5 сентября 1939 г. по 28 февраля 1941 г. Но прежде, чем начать разбор походов и атак Прина, – несколько сведений из его биографии.

Родившись в 1908 г. в г. Любеке, Прин уже в 15 лет вынужден был помогать матери воспитывать еще двух младших сыновей. Отец бросил семью, и мать с детьми переехала в Лейпциг. Прин поступил на трехмесячные курсы матросов торгового флота в г. Финкснавардере. До 1931 г. в течение восьми лет плывал в различных должностях на судах торгового флота, изучил основные морские дисциплины, побывал в различных уголках мира. Получив должность первого помощника капитана в 1931 году, он через год заканчивает курсы в капитанской школе. Однако капитаном поплавать ему не удалось. В результате «Великой Германской депрессии» с середины 30-х годов началась массовая безработица. Прин был мобилизован в мелиоративный отряд. В 1933 году добровольно поступил в «Рейхсмарине». Через два года успешно закончил школу подводников и получил назначение на должность вахтенного офицера на экспериментальную подводную лодку «U-26» I серии, совершил на ней поход в Испанию.

На учениях, проводимых Деницем в мае 1939 года, был поощрен в приказе Командующего подводными силами, как лучший командир (он в это время уже командовал новой подводной лодкой «U-47» XII серии) среди других командиров (Кречмер, Шепке, Г. Любе, Шульце и др.).

Вот как складывалась судьба Прина с началом войны (разумеется, речь пойдет только по затрагиваемой теме – о боевых походах и торпедных атаках).

1. С началом войны, на третий ее день, он потопил, как уже сказано, норвежское судно, а в последующие два дня – два английских судна. Общее водоизмещение потопленных судов – 8270 тонн. Все атаки выполнены по одиноко идущим судам из надводного положения без использования торпед. Суда расстреливали артиллерией с близкого расстояния. Никакого противодействия со стороны жертв не оказано, если не считать бесполезную попытку английского судна «Гартавен» таранить лодку. Во время всех трех атак была использована одна единственная торпеда, выпущенная по «Гартавену». Торпеда прошла мимо цели.

2. 14 сентября 1939 г. – знаменитая атака в Скапа-Флоу. По большому счету, тоже никакого противодействия не было: лодку никто не бомбил, никто не обстреливал. Она даже не была обнаружена.

3. 28 ноября 1939 г. – неудачная атака в Северной Атлантике английского крейсера «Норфолк» с перископной глубины одной торпедой с магнитным взрывателем. Противодействия не оказано. Лодка не обнаружена.

4. Декабрь 1939 г. Потоплены: датское грузовое судно «Тайянден» (8150 т), норвежский танкер «Бритта» (6200 т), английское торговое судно «Навасота» (8800 т). В первых двух случаях противодействия не было. После третьей атаки

лодка подверглась нападению эсминца, сбросившего на нее несколько глубинных бомб. Безрезультатно. Атаки проводились в штормовых условиях из надводного положения.

5. В этот же период при возвращении в базу – две атаки одиночных транспортов. Безрезультатно. Противодействия не было.

Общий потопленный тоннаж к похода в ноябре-декабре 1939 г. – 61500 тонн. Потоплено 6 судов, 1 эсминец. Из десяти атак – 3 неудачных, безрезультатных.

После третьего похода – награждение всего экипажа «U-47» «Почетным знаком подводника».

6. Март 1940 г. Безрезультатный поход к Нарвику.

7. Апрель 1940 г. – самый неудачный месяц для Прина. При высадке английского десанта в районе Ваге-фьорда – неудачная атака четырьмя торпедами по двум крейсерам и двум судам, стоящим на рейде. Слишком большая дистанция стрельбы. Лодка не замечена. Противодействия нет. Вторая атака. Снова – неудача. При развороте для стрельбы из кормовых торпедных аппаратов лодка села на мель (в перископном положении). Удалось сняться с мели без повреждений.

При возвращении в базу – атака с перископного положения линкора «Уорспайт». Выпущены две торпеды с минными взрывателями. Неудачно. Преследование лодки эсминцем. Сброшено несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

8. Июнь 1940 г. У западного побережья Африки «U-47» потопила 7 торговых судов, идущих одиночно. Все атаки из надводного положения. Ни в одном случае противодействия не было.

При возвращении в базу 2 июля последней торпедой атака английского пассажирского лайнера «Арандор Стар» водоизмещением 1550 т. Погибло 826 чел., среди которых 713 пленных немцев и итальянцев. Противодействия не оказано.

Итоги 6-го похода: 7 судов (51483т). Рекорд потопленного тоннажа за одно патрулирование. О погибших немцах и союзниках-итальянцах геббельсовские СМИ промолчали.

9. Седьмой боевой поход, начавшийся 27 августа 1940 г. 2 сентября – потопление одиночного бельгийского судна «Виль-де Моне» (7500 т). 4 сентября потоплены 2 английских судна («Нептуннен» – 5203 т и «Хосе-де-Ларринаг» – 5300 т), в тот же день – потопление норвежского судна «Гро» (4211 т), шедшего в составе конвоя, но отставшего от него в штормовых условиях. Все атаки из надводного положения. Ни при атаках одиночных судов, ни при атаках конвоя противодействия не было. Конвой вышел за зону охранения: ни авиации прикрытия, ни кораблей охранения не было. При возвращении в базу (в районе Гибралтара) потоплен еще один транспорт, греческий «Посейдон» (3800 т). Противодействия не было.

Итоговый результат 7-го похода: 4 потопленных судна общим водоизмещением 21800т. Ни при одной из атак противодействия не оказано.

10. В октябре 1940 г. – восьмой боевой поход «U-47». Действуя в составе «волчьей стаи», Прин потопил рекордное число судов – 8 единиц общим водоизмещением 50500 т. Это был «звездный» месяц Прина.

Гитлер наградил его «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту». И снова против подводной лодки Прина активного противодействия не было.

11. Девятый поход Прина в ноябре-декабре 1940 г. был не столько удачным. Было потоплено 2 судна: бельгийское «Виль Д'Арлон» водоизмещением 755 т и английский танкер «Конг» (8407т). Противодействия не было.

12. Десятый поход «U-47» начался 2 февраля 1941 г. В ночь с 25 на 26 февраля Прин атаковал 3 грузовых судна из состава конвоя «ОВ-290», состоявшего из 39 судов и 7 кораблей охранения (соотношение 5.5 к 1). Все три судна были потоплены. Общее водоизмещение потопленных судов 21100 т.

Поврежден танкер водоизмещением 8100 тонн. Танкер был добит другими лодками, участвовавшими в атаке конвоя.

6 марта при встрече с ПЛ «U-99» Отто Кречмера обе лодки были атакованы двумя эсминцами. На лодки сброшено несколько глубинных бомб.

В этот же день Прин атаковал китобойную базу «Терье Викен», переоборудованную под танкер, шедшую в балласте. Танкер не затонул. Пришлось уклоняться от кораблей охранения, открывших артиллерийскую стрельбу.

(Подводная лодка «U-99» не вернулась в базу. Кречмер и часть его экипажа попали в плен к англичанам).

Закончился трагически этот поход и для «U-47». Лодка была потоплена кораблями охранения конвоя. Прин погиб вместе со своим экипажем.

К числу имеемых ранее побед Прин добавил еще три потопленных судна общим водоизмещением 21100 тонн и два поврежденных судна.

Всего за десять боевых походов потоплено 32 судна и 1 боевой корабль. 3 судна повреждено. Общий потопленный тоннаж – 213883 тонны.

Из всех потопленных 4 судна уничтожены артиллерийским огнем. Из общего количества торпедных атак 6 неудачных (это примерно 30% от всех атак). Это высокий показатель мастерства торпедных атак.

Если не считать последней атаки, закончившейся трагически для Прина, противодействие он имел только в двух из них (во время третьего похода – несколько глубинных бомб и во время шестого похода – тоже несколько глубинных бомб). Таким образом, общее количество атак, в которых Прин имел противодействие, составляет не более 4%.

Разумеется, каждый боевой поход это риск. Неимоверно тяжелые условия внутри тесных отсеков с ограниченным запасом кислорода в подводном положении, тяжелейшие условия плавания в надводном положении во время шторма, постоянный риск подвергнуться артобстрелу или атаке глубинными бомбами при нападении на конвой, независимо от того, много или мало боевых кораблей в составе эскорта – преодоление всего этого – настоящий подвиг.

Но неопровержимый факт остается фактом: подводный ас «Кригсмарине» №3, прославленный «герой Скапа-Флоу» лишь в 4% своих атак по судам противника испытывал противодействие противолодочных сил. При этом преследования авиацией со стороны противника не было ни разу. Длительного преследования ни одиночного корабля ПЛО, ни группы кораблей с большим количеством сброшенных глубинных бомб тоже не было.

Конечно, Г. Прин, первый прославившийся на всю Германию, как лучший подводный ас после своей великолепной атаки в Скапа-флоу, должен был, как говорится, «соответствовать». И он соответствовал. Однако надо отметить, что он, как и большинство других командиров немецких лодок, прославившихся в начале войны, практически ни разу не подвергался такому жестокому воздействию сил ПЛО противника, как те, кто воевал во второй половине войны. Атаки на одиночно идущее судно больших размеров (к тому же идущее, как правило, с малой скоростью) особого командирского мастерства не требуют. Да и атаки по судам конвоев в первую половину войны облегчались тем, что конвои, выходящие из Англии в пункты назначения в Западном полушарии, эскортировались силами охранения только часть пути – несколько сот миль от побережья (охрана кораблями и самолетами с береговых баз). То же относится и к конвоям, следовавшим из Западного полушария.

Т.е. в центральной части своих маршрутов (а это большая часть пути) суда конвоев оставались беззащитными. Здесь они попадали под удары «волчьих стай» или одиночных океанских лодок, рыскающих в поисках добычи. Если такие асы, как Кречмер и Прин в центральную часть Атлантики практически не ходили, то ас №2 – Вольфганг Лют именно там находил свои жертвы.

Поэтому считаю, что Прин вполне заслужил свое звание подводного аса, но не за потопленные суда, а именно за свой беспрецедентный прорыв в военно-морскую базу Скапа-Флоу. С точки зрения влияния на оперативно-стратегическую обстановку в «Битве за Атлантику» прорыв в главную базу и потопление 2-х боевых кораблей не так уж и значительно, но с точки зрения морального воздействия на дух английского и немецкого населения значение их неоспоримо. С этой точки зрения я поставил бы Гюнтера Прина в список лучших командиров немецких подводных лодок под номером 1.

Заканчивая разговор о подводном асе «Кригсмарине» №3, следует отметить еще одну сторону, относящуюся к характеристике Прина. Команда «U-47» не любила командира. Многие из экипажа лодки, в том числе и некоторые офицеры, ненавидели его. Не долюбливали его и сослуживцы по флотилии подводных лодок – другие командиры лодок. Видимо, было за что. А вот другого подводного аса – Вольфганга Люта любили команды всех 4-х подводных лодок, которыми он командовал («U-9», «U-138», «U-43» и «U-181») – информация для размышления. Тем более, что Лют был убежденным нацистом, а среди личного состава подводных сил не все были преданными поклонниками идей фюрера.

Рекордсмен
(о В. Люте)

Подводный ас №2 «Кригсмарине» и рекордсмен по потоплению нейтральных судов корветтен-капитан Вольфганг Лют заслуживает особого разговора. За ним числится рекордное число потопленных судов – 47 общим водоизмещением 229000 тонн (по некоторым данным 225576 тонн).

В течение войны Лют командовал последовательно четырьмя подводными лодками («U-9», «U-138», «U-43» и «U-181»). Начал он боевые действия 18 января 1940 г., закончил в августе 1943 г., когда по приказу К. Деница был переведен для прохождения службы на берег в должности начальника военно-морской академии.

Лют был одним из двух подводников – кавалеров наивысшей награды Третьего рейха – «Рыцарского креста с Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами». Он был первым из подводников, награжденным этой наградой (второй – корветтен-капитан Альберт Бранди, получивший эту награду уже будучи в должности командующего флотилией подводных лодок на Балтике в конце 1944 г.).

Кроме наивысшей награды Третьего рейха, он получил еще раньше награду франкистской Испании – «Бронзовый испанский крест». Этой награды он удостоился, будучи в звании обер-лейтенанта вторым вахтенным офицером на подводной лодке «U-27».

Кроме этого, Лют является еще и «рекордсменом» по числу потопленных судов нейтральных стран, общее число которых в списке его жертв превышает 25 %. С этой точки зрения он был «героем из героев», «переплюнувший всех других подводных асов, ни один из которых тоже не церемонился с «нейтралами».

Лют был «образцово-показательным» командиром ПЛ и по всем другим вопросам. Одной из главных черт, выделявших его, является его фанатичная преданность нацистской идее, возможно даже, большая, чем преданность самого гросс-адмирала К. Деница, который за неделю до капитуляции Германии приказывал солдатам Третьего рейха оставаться верным идеям фюрера и до последнего конца бороться в противника, чтобы «не допустить большевистской заразы» в Европу.

Вот с какой лестной характеристикой знакомит нас один из авторов книг о Люте: «Лют имел одно замечательное качество. Не храбрость, не блеск, другое: он заботился о своих людях. Он следил за ними, как строгий доброжелательный отец немецкого семейства».

А вот как характеризовал его Эрих Топп, ветеран Второй мировой войны, бывший командир ПЛ «Кригсмарине», а после войны служивший в звании контр-адмирала «Бундесмарине», живущий еще и сейчас, когда пишутся эти строки: «Верность, отвага, честь, страна были опорными столпами его жизни... Он не видел зла, заключенного в политической системе Германии, ради которой он жил и рисковал жизнью, ее безумной гордыне, извращенных добродетелей и ценностей».

Характеристики прекрасные. Но в то же время, как первый, так и второй, авторы этих характеристик подчеркивают, что Лют «был фашистом. Он заявлял об этом громко и часто. Временами он был щепетильным и мелочным, порой даже жестоким. Его лучший друг, служивший вместе с ним, даже заявил как-то, что Лют не имел понятия о жалости. Поэтому его совершенно не интересовала судьба команды потопленного судна».

В отличие от своих коллег О. Кречмера и Г. Прина, подводников «Кригсмарине» №1 и №3, Лют действовал, главным образом, в отдаленных районах южной Атлантики и Индийского океана, когда противодействия подводным лодкам почти не было или было исключительно слабым, особенно в первый период войны. Да и во второй половине войны было оно в этих районах далеко недостаточным.

В связи с этим и действия подводных лодок здесь имели специфический характер; приходилось преодолевать трудности, связанные с условиями длительного, длящегося многими неделями и месяцами пребывания в «прочном корпусе», в отрыве от берега.

Не вдаваясь в подробности боевых действий Люта, разберемся, однако, в чем же заключается его «феноменальный успех». И для этого, так же, как и с Прином, проследим хронику его боевых походов. Однако прежде, чем говорить о победах Люта, несколько слов о его биографии.

Родившийся в 1913 году в Риге, он вместе с матерью, тремя своими сестрами и братом переехал в Бреслау (после того, как отец его был арестован и сослан в Сибирь). Вернувшись в 1921 году в Ригу, он пошел здесь в среднюю школу и успешно закончил ее. После окончания школы в 1931 году поступил на правоведческий факультет института Готфрида Гердера (выдающегося немецкого философа, писателя-просветителя (1744-1803 г.г.)). Однако, проникнувшись «высокими» идеями Гитлера, после того, как тот стал рейхсканцлером Германии, Лют бросил институт в 1933 году и поступил на службу в «Кригсмарине». Через 3 года получил звание лейтенанта, а еще через год, в 1937 г. был назначен вахтенным офицером на подводную лодку «U-27». До назначения на лодку приобрел он приличный опыт плавания на знаменитом немецком паруснике «Горхфоксе» и на легком крейсере «Карлсруэ». За 8 месяцев плавания на «Карлсруэ», который был учебным кораблем, посетил много разных портов мира. Последние 10 месяцев перед назначением на подводную лодку служил вахтенным офицером на легком крейсере «Кенигсберг», был отмечен начальством, как один из лучших, кто исполнял эти обязанности.

После службы на «U-27» и получения отличия в виде «Бронзового Испанского Креста» за два длительных боевых патрулирования у берегов Испании, Лют был назначен на ПЛ «U-38» серии IXA (океанская ПЛ) на должность вахтенного офицера к опытному командиру Генриху Либе, который станет потом кавалером «Рыцарского креста» и войдет 9-м в список лучших немецких командиров лодок. Вместе с Г. Либе он будет участвовать в потоплении одиночного парохода «Манаар», а так же одиночно идущего танкера «Инферлиффи». Однако с командиром «U-27» Лют «не нашел общего языка» и подал рапорт по команде с просьбой о переводе на другую ПЛ.

В декабре 1939 г. Лют получает назначение на ПЛ «U-9» серии IIA (водоизмещением 303 т.). Первой жертвой «U-9» под командованием Люта стал шведский (нейтральный) сухогруз «Фландрия».

Нельзя без возмущения читать, как описывает В. Лют некоторые из своих «подвигов» в книге «Boot creift wieder an», вышедшей в Германии во время войны. Например, об одной своей «красивой победе» над маленьким шведским парусником «Норт дю Шапке» он пишет, что расстрелял свою цель артиллерией почти в упор. А при потоплении небольшого шведского судна «Фландрия» он устроил «театр» для своего экипажа, дав команду всем свободным от вахты подняться на мостик. Обосновал он такое решение тем, что «хотел укрепить моральный дух» экипажа. Правда, эта «показуха» окончилась приличным конфузом, так как в идеальных условиях погоды и полного отсутствия противодействия, проведя три последовательные атаки в течение часа и израсходовав треть торпедного боезапаса, он, наконец-то, торпедировал «Фландрию». При этом не только командир, но и все другие члены экипажа ПЛ естественно видели, что жертвой этой «героической» атаки было нейтральное судно. Не менее красноречиво описывает Лют и свою «красивую» победу в 1941 году, когда, обнаружив в безветренную погоду лежащий в дрейфе одинокий парусник «Норт дам Шатле» и, не желая тратить на эту цель торпеды, приказал с близкого расстояния открыть огонь из всех артсистем (105мм орудия, 37мм и 20мм зенитных автоматов). В течение целого часа артрасчеты ПЛ «долбили» тонущий парусник, израсходовав почти весь боезапас. Во время этой стрельбы Лют, как он пишет сам, «пускал сигнальные огни и отплясывал на корме надстройки».

Следует привести еще один «красивый» случай, описанный Лютом, который произошел 30 ноября 1942 года у мыса Корриентес, когда встретив греческое судно «Клеантис», выпустив по нему две торпеды и промазав, он приказал открыть артиллерийский огонь. В течение 30 минут было выпущено несколько десятков снарядов 105мм орудия. При этом, как и в предыдущих случаях, ни один хотя бы какой-то выстрел не прозвучал с этого судна.

Во время расправы с «Фландрией» Лют минут через 15-20 после потопления этого судна атаковал еще одно, тоже шведское судно «Патрия». Никакого противодействия и от этого судна лодка не получила. Общее водоизмещение «Фландрии» и «Патрии» было не более 1200 тонн. Истратив 4 торпеды на 2 этих незащищенных судна, Лют при донесении в штаб зависил их водоизмещение более, чем в три раза.

Далее, до июля 1940 г. Лют потопил еще 4 судна и одну подводную лодку: эстонский сухогруз «Линда», французскую ПЛ «Дорис», английское судно «Тринга», эстонский транспорт «Вийю», транспорт «Сигурд фаламбус». Снова среди жертв два «нейтрала».

Последний из потопленных транспортов шел под латвийским флагом. Это был бывший немецкий транспорт, отобраный Англией.

Лют, толком не разобравшись, чье же судно он потопил, сделал в своем дневнике запись: «Мы только что утопили жидовское судно».

В это же время был ошибочный доклад Люта Деницу по радио о потоплении эсминца «Гром».

При проведении атак по всем этим судам было одно незначительное противодействие (атака самолета одиночной торпедой) и одно чрезвычайно опасное (лодке пришлось 21 час лежать на грунте в ожидании прекращения преследования эсминцев, которые периодически сбрасывали глубинные бомбы). Лодка получила незначительные повреждения, не повлиявшие на ее боеспособность.

В июне 1940 г. Лют получил новую подводную лодку «U-138». Участвуя в нападении на большой конвой «ОВ-216», шедший в охранении всего трех корветов, потопил транспорт «Бока», сухогруз «Эмпайр Адвенчер», транспорт «Сити оф симмла». Корабли охранения лодку не обнаружили. Активного противодействия при потоплении этих трех судов не было.

В октябре 1940 г. Лют сдал управление лодкой «U-138». Дениц по докладам Люта записал на его боевой счет 80000 потопленного тоннажа и представил его к награде «Рыцарским крестом», что Гитлер и сделал. На самом деле Лют потопил к этому времени суда общим водоизмещением 55 тыс. тонн. Хотя в 1940 г. Гитлер еще придерживался правила давать «Рыцарский крест» за 100 тыс. потопленного тоннажа, но в данном случае сыграло роль, видимо, то, что среди 13 потопленных Лютом целей была подводная лодка. Следует отметить, что Лют не отличался особенным снайперским мастерством, частенько допускал при атаках промахи. Например, при атаках судов конвоя «ОВ-216» он из пяти выпущенных торпед в трех случаях промахнулся.

В конце октября Лют получил новую ПЛ «U-43» серии IXA. Это была океанская лодка водоизмещением 1153 т с радиусом действия 8000 миль и с запасом торпед 22 штуки.

А подводная лодка «U-138», которую у Люта принял корветтен-капитан Грамацки, погибла у Гибралтара при первом же боевом патрулировании. Командир ее и экипаж попали в плен.

Погибла и бывшая его подводная лодка «U-9», перевезенная по секциям железнодорожным транспортом на Черное море. Ее потопили советские летчики в 1944 г. при налете нашей авиации на порт Константу.

Командуя подводной лодкой «U-43», Лют потопил парусник «Норт Дам дю Шатле», расстреляв его из всех трех орудий с дистанции 500 метров. Стреляли из 105мм орудия, из 37мм и 20мм зенитных автоматов.

Потом был потоплен транспорт «Торнбилинбенк», пароход «Эшби» и американский танкер «Астра» (за 9 дней до вступления США в войну с Германией).

Кроме того, 2 января 1942 г. Лют потопил шведское (нейтральное) судно «Юнгарен». Все вышеперечисленные атаки выполнялись из надводного положения по одиночным судам, кроме транспорта «Торнбилинбенк», который шел в составе конвоя «QS-12». Конвой охранялся довольно слабо. Из всех пяти атак противодействие было оказано только в одной – при атаке на конвой «QS-12». На лодку было сброшено несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

В апреле 1942 г. Лют был назначен командиром новой океанской лодки «U-181» серии IXD. Лодки этой серии среди подводников назывались «крейсерскими». (Водоизмещение 1800 т, глубина погружения более 100 м, дальность плавания 14500 миль. Запас торпед 20 штук. Надводная скорость 16.7 узл., подводная – 7.3 узл. Общий запас артиллерийских фугасных и зажигательных запасов состоял из нескольких сот штук. Лодка имела новую станцию обнаружения работы радиолокационных станций противника «Метокс», хорошую гидроакустическую аппаратуру. На этот период это была лучшая подводная лодка в мире.

Кстати, подводная лодка «U-43», которую Лют передал корветтен-капитану Швантке, погибла в июле 1943 г. вместе со своим экипажем в районе Азорских островов от самонаводящейся торпеды, сброшенной с американского самолета.

Лют с полным правом мог называть себя «везучим», т.к. все 3 подводные лодки, которыми он последовательно командовал, переходя с одной на другую, погибли одна за другой под командованием других командиров.

18 сентября 1942 г. Лют на «U-181» попал под бомбежку самолета, получил незначительные повреждения кормовой части лодки. Кроме того, при плавании в это время в центральной части Атлантики (в районе экватора) «U-181» подверглась преследованию надводного корабля, сбросившего на него до 30 глубинных бомб. Безрезультатно.

1 ноября 1942 г. – атака американского рудовоза «Ист Индиен», идущего одиночно. Две торпеды прошли мимо цели. Через 15 часов – вторая атака

этого же рудовоза снова двумя торпедами. Обе торпеды попали в цель. Противодействия не было.

Затем в течение ноября Лют потопил:

– панамский пароход «Плодит». Две торпеды – промах. Через 12 часов – повторная атака. Попадание. Условия – шторм 8 баллов. Противодействия не было. Добивал транспорт артогнем 105мм орудия;

– шведский транспорт «Мельдам». Одна торпеда из надводного положения. Противодействия не было;

– американский теплоход «Экселло», идущий в составе конвоя. Преследование эсминцем. Сброшено около 20 глубинных бомб. Лодка получила кое-какие мелкие повреждения;

– норвежский транспорт «Гунда». Потоплен одной торпедой. Противодействия не было;

– греческий пароход «Коронтикос». Две торпеды. Противодействия не было;

– американский транспорт «Алькао Панфайндр». Одна торпеда. Противодействия не было;

– английский транспорт «Муант Хелмос». Преследование одиночно идущего транспорта в течение 4.5 часов. Торпедная атака. Транспорт поврежден. Для добивания – артиллерийский огонь 105мм орудия и 20мм зенитного автомата (30мм автомат разорвало) в течение 40 минут. Противодействия не было;

– английский пароход «Дорингтон Крут». Поврежден торпедой. Добивание 105мм артснарядами с дистанции 800 метров. Израсходовано 90 снарядов. Противодействия не было;

– старый греческий пароход «Клеантис». Залп двумя торпедами с дистанции 500 м. Промах. Артобстрел в течение 30 минут. Израсходовано 80 снарядов калибра 105 мм. Добивание торпедой с дистанции 400 м. Общее время атаки одиночно идущего парохода 5 ч. 40м. Противодействия не было.

В декабре 1942 г. потоплен панамский пароход «Амаракис» торпедой из надводного положения. Противодействия не оказано.

Вернулся в базу (Бордо) Лют 18 января 1943 г., проведя в море 129 суток и пройдя 21369 миль, в основном в надводном положении с редкими погружениями на короткий срок.

Итак, при потоплении двенадцати судов противодействие оказано в одном случае при атаках и в одном случае при переходе из базы в район развертывания.

Все атаки проведены из надводного положения. Преследование и добивание поврежденных судов длилось часами. Безжалостный расстрел артиллерией и зенитно-пулеметным огнем приводил к большому числу жертв, как находящихся на борту поврежденных судов, так и высадившихся в спасательные шлюпки и на плоты. Нацистская натура Люта была проявлена им полностью.

В ноябре 1942 г. Лют был награжден «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту». Общий тоннаж потопленных судов приблизился к 200 тыс. тонн.

Второй длительный боевой поход «И-181» под командованием Люта был совершен в Индийский океан и длился 203 суток. Это был второй по длительности поход подводной лодки (за всю Вторую мировую войну) без захода в базу.

За время этого похода были потоплены:

– английский рефрижератор «Умпайр Уимбер». Из пяти выпущенных торпед в ночных условиях при идеальной погоде по одиночно идущему судну ни одна не попала в цель. Утром – еще 2 торпеды. Одна попала в судно. Добивание цели

артогнем. Разрыв 37мм зенитного автомата. Гибель одного и ранение двух матросов артрасчета. Противодействия не было;

– нейтральный шведский транспорт «Сицилия». Атака с дистанции 400 м торпедой в застопоривший ход транспорт. Транспорт потоплен. Преследования не было: транспорт шел в одиночку;

– английский транспорт «Хариер». Одной торпедой. Противодействия нет;

– английский пароход «Хойхау». Выпущены 2 торпеды. Противодействия не было;

– английский транспорт «Эмпайр Лейк». Двумя торпедами. Противодействия не оказано;

– английский транспорт «Порт Франклин»;

– английский транспорт «Дальфрам»;

– английский транспорт «Умвума»;

– английский рефрижератор «Клан Макартур».

Последний транспорт был потоплен ночью 11 августа, а в течение целого дня накануне ПЛ «U-181» шла за транспортом не сближаясь. Лют распорядился по очереди (2-3 чел.) подниматься личному составу на мостик, чтобы полюбоваться на будущую свою жертву. Это было своего рода «театром», развлечением. При атаке одиночно идущего транспорта было выпущено 4 торпеды с дистанции 900 метров. Две торпеды попали в цель, две другие прошли мимо. Ни в одной из атак противодействия не было.

В течение этого похода (6 июля) Лют неудачно атаковал еще один одиночно идущий транспорт большого водоизмещения неустановленной принадлежности. Две выпущенные торпеды прошли мимо цели. Транспорт ушел от преследования.

Кроме того, в самом конце похода Лют еще раз выходил в атаку на одиночно идущий транспорт, снова неустановленной национальной принадлежности. Последние две торпеды были потрачены впустую.

Итак, за весь этот поход в Индийский океан Лют потопил 10 судов противника и нейтральных стран. Еще находясь в походе, 16 апреля 1943 г. получил радио Главнокомандующего «Кригсмарине» К.Деница с сообщением о награждении «Мечами» к «Рыцарскому кресту с Дубовыми листьями». По возвращении из похода стал первым в «Кригсмарине» кавалером самой высокой награды Третьего рейха «Рыцарского креста с Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами». Получил «Рыцарский крест» и инженер-механик «U-181» Карл Август Ландферман.

Атаки всех десяти потопленных судов производились в благоприятных гидрометеорологических условиях из надводного положения. Ни в одном из этих случаев никакого противодействия со стороны жертв не было». Не только какого-либо бомбометания или артобстрела, но даже и обнаружения лодки самолетом или боевым кораблем не было.

Некоторые атакованные суда долго оставались на плаву, пока не были добиты артиллерией. Наверняка, они успевали дать «SOS», но никто в течение того времени, что лодка находилась рядом, на помощь к ним не приходил.

Действуя в удаленных от берега районах у о. Мадагаскар, вдоль всего побережья восточной Африки от Порт-Элизабет до Мозамбикского залива, Лют имел полную свободу и пользовался абсолютной безнаказанностью.

Трудности этого длительного похода состояли не в атаках, как он сам признавался, а в большом времени пребывания в походе. Атаки, наоборот, приносили в удручающий быт «разнообразие» и «разрядку».

Как и раньше, после выполнения атак, Лют относился к оставшимся в живых противникам безжалостно и жестоко, не оказывая ни малейшей помощи людям, остающимся дрейфовать на имеющихся в их распоряжении плавсредствах.

Фактически люди эти были обречены и зачастую погибали в океане без воды и пищи. За исключение одного-двух случаев, когда Лют проводил «показушные» прощания со своими жертвами, желая им успехов в плавании (за сотни миль от берега), и распорядившись дать пачку сигарет, он быстро уходил с места трагедии. Жертвам его от этого прощального пожелания легче не становилось.

В отличие от него, например, лучший подводный ас Первой мировой войны – Лотар фон Арно де ля Перьер после потопления вражеского судна всегда старался как-то облегчить участь людям, не погибшим вместе со своим судном.

Подводя итог победам Люта, мы можем констатировать: во время всех своих атак (а их в общей сложности было больше пятидесяти) серьезное противодействие он испытал только в двух случаях, т.е. в 4% от всех атак, как и подводный ас №3 – Г. Прин.

Нельзя не отметить, что не только с точки зрения мастерства торпедных атак (с близкого расстояния в спокойной обстановке из надводного положения), в которых он довольно часто промахивался, но и при использовании артрасчетов называть Люта «мастером высшего класса», как это раздуто зарубежной и отечественной пропагандой, у нас нет никаких оснований.

На мой взгляд, этот «мастер подводной войны» на голову ниже Гюнтера Прина и на порядок – Отто Кречмера. Он лично, как командир, несет ответственность за гибель трех членов своего экипажа на «U-181», т.к. прежде, чем приказывать открывать огонь из 37мм зенитного автомата (в чем и особой необходимости не было), он обязан был дать команду проверить автомат, очистить от ржавчины и соли, накопившихся за длительное время плавания. Кстати, и вообще не понятно, почему на лодке, где, как подчеркивает в своей книге Лют, он «старался держать дисциплину», не делали хотя бы еженедельный осмотр и профилактику оружия, находящегося на верхней надстройке (условия для этого были полные).

К достоинствам Люта пишущие о нем относят его способность поддерживать на лодке нормальное морально-психологическое состояние экипажа в течение длительного пребывания лодки в океане, а также его «личный примерный моральный облик» в отношении к семье, которую он считал «святым делом». Все это действительно имеет большое значение. К. Дениц, назначая его начальником школы подводников, являющейся по существу Военно-морской академией, кроме большой преданности идеям фюрера, конечно же, имел в виду и эти его «личные» качества. Именно такой «воспитатель» молодых командиров лодок нужен был Деницу.

Все это объективно. Однако, как пишут сами же авторы, восхваляющие Люта, немаловажную роль в поднятии его культа, как «идеального командира подводной лодки» и в раздувании авторитета сыграла близость к нему одного из самых высоких иерархов фашистской власти Третьего рейха Рейга Арму Грейзера, ярого ненавистника поляков. Этот Грейзер говорил: «Бог помог нам покорить польскую нацию, которая должна быть истреблена... Ни одного поляка не останется».

* * *

Никто не может оспорить того неопровержимого факта, что плавание в отрыве от базы в течение нескольких месяцев (да еще и на подводной лодке) с редкими встречами с так называемыми «дойными коровами» («дойные» или «молочные коровы» – подводные транспорты-заправщики ПЛ класса XIV водоизмещением 1688 тонн с дальностью плавания 12300 миль, способные принимать в грузовые танки до 720 тонн дизельного топлива), чрезвычайно трудное дело. Особенная трудность состоит в морально-психологическом отношении. Эти трудности чрезвычайно усиливаются, если подводная лодка в течение длительного времени не может достигнуть каких-нибудь результатов. Может просто произойти психологический срыв, упадок боевого духа, как это случилось, например, на ПЛ «U-197» под командованием корветтен-капитана Роберта Бартенса, которая за 51 сутки

плавания не потопила ни одного судна, а командир лодки не смог удержать свой личный состав в «меридиане». На грани срыва были и другие экипажи лодок, прошедшие по два-три месяца и больше в бесплодных плаваниях во время боевых походов, заканчивающихся, как правило, расформированием экипажа и распределением личного состава по другим лодкам. Менялся и командир этой неудачной лодки.

Чрезвычайно напряженной была морально-психологическая обстановка на ПЛ «U-448» Курта Ланге, который в конце 1942 – начале 1943 г. во время 130-суточного плавания практически не достиг никаких результатов. Атаковав американский танкер «Эссо Буффоло», он промахнулся, а повреждение им другого танкера «Чапульпек», о котором он сообщил, вызвало сомнение. По возвращении в базу с должности командира был снят.

Безрезультатно возвратился из трехмесячного боевого похода командир «U-90» Макс Винтертейр, несший патрулирование примерно в то же время, что и К. Ланге. К тому же, он не смог встретиться с посланной для встречи с ним «U-172», чтобы получить новейшую станцию для обнаружения работы РЛС – «Наксос». Впоследствии оказалось, что все 90 дней плавания командир действовал слишком осторожно, держался недалеко от береговой черты в районе устья Амазонки и, якобы, ничего не обнаружил. По возвращении в базу с командирской должности был снят, несмотря на то, что в «Кригсмарине» ощущался уже и тогда недостаток командиров для ПЛ. Длительные плавания изматывают и физически и морально – это аксиома.

В этом случае многое зависит от командира. Например, тот же Лют в упомянутой выше книге пишет, что он делал для поддержания морального духа экипажа, какую «воспитательную» работу проводил (как сказали бы у нас, проводил ППР): устраивал коллективные читки немецких классиков, коллективное прослушивание классической музыки из его личной коллекции, организовывал выпуск стенной газеты, фотогазеты, устраивал разного рода праздники, например, «День отца» и т.д. Будучи убежденным фашистом и преданным приверженцем Гитлера, строго следил за тем, чтобы среди членов экипажа не появлялись разговоры и мнения, ставящие под сомнение и фашистскую идеологию, и гений вождя, и целесообразность войны. В этом отношении он был идеальным командиром. Неслучайно в 1943 году, как я уже говорил, гросс-адмиралом Карлом Деницем он был назначен начальником школы подводников, являющейся по существу Военно-морской академией.

Для проведения этой воспитательной работы тоже должны были быть соответствующие условия. В полупустынных районах океана, где длительное время находилась «U-181» эти условия были: члены экипажа часами проводили время на верхней палубе и ограждении рубки, ловили акул, привязав к фалу пустую консервную банку, купались и загорали под солнцем. В. Лют пишет, что многие члены экипажа «превратились в негров».

Ничего подобного у наших подводников не было. Бесперывное круглосуточное напряжение, как при прорыве противолодочных зон с минными полями, так и в период патрулирования с всплытием в надводное положение в основном только по ночам для производства зарядки аккумуляторных батарей. Так, например, на подводной лодке Балтийского флота «Щ-309» (командир капитан 3 ранга Кабо И.С.) в августе-сентябре 1942 года за 2 месяца плавания, когда из 3200 пройденных миль 1000 она прошла в подводном положении, каждый член экипажа в среднем имел возможность дышать свежим воздухом не более 3-5 минут в сутки.

Следует сказать, что рекордсменом по длительности плавания подводной лодки в океане без захода в базу была «U-196» (корветтен-капитан Роберт Гизе). В рекордном походе лодка провела 225 суток, потопила она за это длительное

время лишь 2 судна. Кстати, Р. Гизе в список самых результативных немецких командиров лодок вошел семнадцатым (24 судна – 139413 т).

Заканчивая этот краткий обзор атак Люта, приведу высказывание о нем Эриха Топа, кавалера «Рыцарского креста с Дубовыми листьями», о котором упоминал выше (подводный ас №4): «Он добивался больших, но относительно легких успехов. Его опыт резко отличается от опыта командиров, которые сражались в ужасных битвах, бушевавших в Северной Атлантике, где средний срок жизни подводника не превышал 4 месяца».

Э. Топп прав, конечно, но только он не уточняет, к какому периоду войны относятся эти «4 месяца». А к числу тех, кто добивался «больших», но «относительно легких» успехов, он мог бы отнести и себя, и многих других лучших командиров ПЛ, которые закончили боевые действия еще в 1942 году, как и он сам, или в 1940-1941 г.г, т.е. до того, как немецкие подводные лодки стали гибнуть одна за одной, а о «блестящих» победах стали говорить и писать все меньше, пока не умолкли совсем.

Об этом Э. Топп, уйдя на берег в 1942 году, скромно умалчивает в своих мемуарах. Не попади он в это время (август 1942 г.) на службу в береговой должности, а продолжив выходить в море на подводной лодке, мог бы, вполне возможно, попасть в число тех 11430 немецких подводников, которые погибли, например, только в 1944 году.

...После очередного для Люта и его экипажа (после возвращения из этого последнего для него) 16-го боевого похода «U-181» была переоборудована и передана японцам, получив новое обозначение «J-501». В августе 1945 г. лодка капитулировала и в 1946 г. (в феврале) была затоплена в Южно-Китайском море. После перевода на береговую должность Лют написал книгу, о которой говорилось выше, получившую большую известность в Германии. Погиб Лют, будучи в звании капитан-цурзее (капитан 1 ранга) в возрасте 30 лет в сентябре 1944 г. в результате трагической случайности. Его, начальника Морской школы (Военно-морской академии), по ошибке застрелил молодой солдат, стоявший на сторожевом посту контрольно-пропускного пункта.

Думаю, что представленных в этом параграфе фактов и статистических данных, а также свидетельств соратников В. Люта по подводной войне вполне достаточно, чтобы сделать вывод, что он, потопивший большее количество судов и больший их общий тоннаж, чем Г. Прин, имея такой же, как и Прин, незначительный процент противодействия при проведении атак, уступает Прину по многим критериям командирского мастерства, но превосходит его по одному, весьма существенному – он заботился о своей команде. Проявлял он заботу о своих подчиненных не только тогда, когда командовал той или иной подводной лодкой, но и тогда, когда расставался с ними, переходя на другое место службы. Многие офицеры – его бывшие подчиненные из тех, кто остался жив после войны, тепло вспоминали о нем и говорили, что он дал им «путевку в жизнь».

«Волк океана»

(об О. Кречмере)

Подводником №1 «Кригсмарине» в списке самых результативных командиров подводных лодок по потопленному тоннажу числится Отто Кречмер. По этому показателю с ним никто не может сравниться в мире. Общий тоннаж потопленных им 42-х судов и кораблей поражает воображение – 238327 тонн (по некоторым источникам, даже 47 судов и кораблей – 274385 тонн).

Все победы Кречмера достигнуты им в период с 4 октября 1939 года по март 1941 г., т.е. за 17 с небольшим месяцев.

Имя Кречмера более всех других звучало и звучит в средствах массовой пропаганды, когда речь заходит о подводниках Второй мировой войны. Ни о ком другом, как о Кречмере, не написано столько книг на Западе.

Признаться, «перелопатив» много материалов о немецких подводниках, именно Кречмеру я отдаю свое предпочтение перед другими немецкими подводными асами. Но не за количество потопленных им судов, а за некоторые другие черты характера.

Кому-то, прочитавшему эти строчки, покажется, возможно, кощунственным, но мне лично Кречмер чем-то напоминает Александра Ивановича Маринеско. По крайней мере, у меня сложилось такое впечатление после всего, что я прочитал о том и другом в документальных повествованиях о них многих авторов.

Однако, чтобы объективно разобраться с триумфальными результатами атак этого аса, предлагаю, как и в случае с Прином и Лютом, тщательно проследить хронику его боевых походов (благо материала для этого достаточно) и послушать то, что говорили о нем его современники, хорошо знавшие его.

Вот как один из авторов книг о Кречмере пишет о нем:

«Сын школьного учителя из Нижней Силезии, он был во многих отношениях самым стойким и выносливым из этой тройцы (имеются в виду близкие друзья Кречмера по обучению в школе офицеров-подводников Йохим Шепке и Гюнтер Прин, ставшие впоследствии прославленными асами, которые погибли еще в первую половину войны – авт.). Море во все времена воспитывало мужчин, которые предпочитали корабли женщинам. Они были счастливы, стоя на капитанском мостике, а не сидя в удобном кресле у камина. Кречмер был именно такой породы. Его пытливый ум постоянно требовал знаний о море и кораблях. В любых ситуациях он вел себя с уверенностью человека, который точно знает, каким делом он занят сейчас и чем будет заниматься завтра».

А вот что сказал о Кречмере бывший командир эсминца «Уокер» капитан Дональд Макинтайр, который совместно с эсминцем «Венон» нанес тяжелое повреждение подводной лодке «U-99», заставил Кречмера всплыть в надводное положение и сдаться в плен.: «Отто Кречмер был нашим самым опасным противником. Совершенно бесстрашный, несокрушимо уверенный в своих качествах моряка и бойца, целиком посвятивший свою жизнь службе на флоте, он управлял своей лодкой железной рукой. Он натренировал свой экипаж до высочайшей степени эффективности, и все-таки заслужил преданность своей команды».

В этом высказывании, правда, непонятна фраза «все-таки заслужил преданность»..., наверное, именно за это и заслужил преданность команды, что довел ее натренированность до высочайшей степени эффективности.

Сделаем некоторую «скидку» в этом хвалебном высказывании на то, что бывший командир «Уокера» сказал это через 10 лет после пленения Кречмера и, превознося его, тем самым поднимал цену и себе – победителю этого «самого опасного противника». Хотя следует отметить, что Д. Макинтайр, видимо, хорошо разобрался в Кречмере, т.к. после его пленения неоднократно присутствовал на допросах его следственными органами «по горячим следам».

Разумеется, некоторые авторы отмечают и отрицательные черты характера Кречмера (например, «он жестоко презирал слабых, был нетерпим ко всему, что не соответствовало его личным критериям» и т.д.). Правда, эти отрицательные качества имеют весьма относительный характер и в определенных ситуациях они могут оказаться положительными. Ни восхвалять Кречмера, ни развенчивать его, как человека, я не собираюсь. Можно только сказать определенно, что личностью он был незаурядной, а, следовательно, как всякая незаурядная личность, с непростым характером. В конце этого параграфа я приведу 2-3 примера, подтверждающие это.

Итак, по существу боевых походов и атак подводного аса №1 «Кригсмарине».

Первой подводной лодкой, куда был назначен командиром Отто Кречмер, была «U-23» серии ПА водоизмещением 303 тонны, с тремя торпедными

аппаратами (6 торпед), глубиной погружения 50 м, подводной скоростью 6.9 узла (надводной – 13 узлов), с экипажем 25 чел. В официально объявленных учениях подводных сил в 1937 году участвовало 25 подводных лодок, вышедших из Киля и Вильгельмсхафена в Северное море. Старшим помощником у Кречмера был штурман Петерсон, впоследствии – командир «U-60» и «U-200», потопивший несколько десятков тысяч тоннажа вражеских судов. Кречмер был отмечен Деницем среди некоторых других отличившихся командиров ПЛ.

С началом войны 3 сентября Кречмер, находясь со своей «U-23» в море, получил условный сигнал по радио о начале боевых действий. В соответствии с этим приказом необходимо было вскрыть запечатанный конверт, в котором указывалось, что делать. Кречмер и без вскрытия пакета знал, что его задача выставить магнитные мины, загруженные вместо торпед, на подходе к заливу Гамбер. Рассчитав курс и время прибытия в заданный район, Кречмер дал команду полным ходом идти в назначенную точку. Однако снова поступило радио от Деница – прекратить все выполняемые операции и немедленно возвращаться в базу.

Первую атаку Кречмер провел 18 сентября 1939 г.: атаковал в идеальных условиях тихой спокойной ночи одиноко идущее судно. После безрезультатного выпуска одну за другой двух торпед прекратил преследование цели и вернулся в базу.

Теперь начнем прослеживать хронику побед. Итак...

1. Выйдя в море 1 октября, периодически погружаясь, «U-23» подошла к району Скапа-флоу, главной базе Великобританских ВМС. Первой жертвой от артиллерийского огня ПЛ с близкого расстояния стало небольшое судно «Глен Фарг», идущее в балласте. Никакого противодействия не последовало.

2. В течение октября, ноября и декабря он потопил еще 2 судна: транспорт «Дептфорд» водоизмещением 4104 тонны и транспорт «Магнус» водоизмещением 1339 тонн. Оба эти судна были потоплены артиллерией. Противодействия не оказали.

3. 12 января 1940 г. потоплен танкер «Денмарк» (10517 т). Атака ночью в благоприятных метеоусловиях торпедой из надводного положения. Противодействия не оказано.

4. Ошибочная атака двумя торпедами торчащей из воды скалы, принятой за цель. Обладая чувством юмора, он дал радио в штаб: «Торпедировал скалу. Не затонула». Прибыв в базу, получил приказание прибыть к Деницу и отчитаться о потоплении крейсера «Нельсон». Ошибка произошла из-за того, что скала по-немецки «felson» и при передаче вместо «f» дали «n», и Дениц уже распорядился подготовить сообщение о потоплении английского крейсера. Разумеется, сообщение отменили. Итак, за январь – одна победа.

5. В феврале 1940 г. потоплен сухогруз «Тиберн» (5225 тонн), отбившийся от конвоя и шедший одиноко. Потоплен двумя торпедами. Противодействия не оказано. В этом же месяце потоплен эсминец из надводного положения двумя торпедами. Противодействия не оказано. Еще один сухогруз «Лохмэдди» (4996 т) потоплен торпедами. Противодействия не было. Атака из надводного положения. Итак, за полгода 9 боевых походов общей длительностью 196 суток. Потоплено 8 торговых судов и один эсминец. Ни в одном случае противодействия не оказано.

6. Приняв в командование новую ПЛ «U-99» серии VIIA, он вывел ее в море на испытания 30 апреля 1940 г. и отработав с новым экипажем задачи, положенные по курсу боевой подготовки, 17 июня Кречмер вышел из Киля на боевое патрулирование в Атлантику. Поход прошел неудачно.

Вынужденное возвращение из-за неисправностей, полученных в результате взрыва рядом с корпусом ПЛ бомбы, сброшенной своим самолетом.

5 июля – повторный выход на «U-99». Потоплен английский транспорт «Магог» (2053 тонны).

Атака из перископного положения в идеальных условиях погоды, днем. Противодействия не оказано. Через несколько дней потоплено шведское грузовое судно «Биссен» (1514 тонн). Атака под перископом одной торпедой. Противодействия не было.

8 июля потоплено транспортное судно «Гамбер Арм» водоизмещением несколько тысяч тонн. Атака под перископом двумя торпедами. Подверглись преследованию эсминцем.

В общей сложности на лодку сброшено 127 глубинных бомб. Не всплывая провели на глубине 20 часов. Вот что записано в дневнике самого Кречмера: «Мы все чувствовали себя, как школьники в Рождество (после всплытия в надводное положение – авт.). Все, что касалось глубинных бомб, было для нас новым, ранее неизведанным, мы не знали, что будет дальше. Каждый звук был странным и незнакомым, а всякий раз, когда внутри лодки что-то ломалось, мы были уверены, что это начало конца»...

Итак, после одиннадцати побед – серьезное противодействие, и экипаж лодки, наконец-то, узнал, что такое разрывы глубинных бомб.

10 июля потоплено из надводного положения транспортное судно «Вудберри». Атака торпедами из надводного положения. Противодействия не оказано. Все торпеды израсходованы, получено приказание возвращаться в базу.

За «кормой» 11 боевых походов, потоплено 11 торговых судов и 1 эсинец. Противодействие оказано в одном случае.

7. Начало 12-го боевого похода 29 июля 1940 г.

Торпедная атака из надводного положения торгового судна «Клэн Мензис» торпедами. Первая торпеда – промах. Вторая – попадание. Поврежденное судно не тонет. Кречмер дает команду своему помощнику на корабельной шлюпке доставить подрывные снаряды и потопить судно. Но этого не понадобилось: цель затонула. Сопротивления и противодействия не было.

13 июля. Атака торпедами торгового судна «Ямайка Прогресс». Через 1 час 56 минут судно ушло на дно. Противодействия не было.

31 июля встреча с конвоем: 15-20 судов в охранении 3-х кораблей (обратим внимание на количество кораблей эскорта). Пользуясь малой скоростью конвоя, в течении дня следил за ним, двигаясь под электромоторами на перископной глубине. К ночи корабли охранения ушли. Суда конвоя (20 единиц) остались без охраны. Атака транспорта «Люцерна» (6550 тонн) торпедами из надводного положения. Противодействия не было. Атака двумя последними торпедами сухогрузного судна и транспорта. Первая торпеда – промах. Вторая – попадание в танкер «Алексиа» (8016 т). Танкер затонул. Противодействия не было. Не было противодействия и со стороны эстонского судна, утопленного торпедами. 5 потопленных судов – ни одного противодействия.

По возвращении из похода (в Париж) награжден «Рыцарским крестом». Как и в случае с Прином, чествование экипажа, полет с несколькими членами экипажа в Киль на отдых.

8. 2 сентября 1940 г. Начало 13-го боевого похода. Потопление транспорта «Лумних» (1074 т) артснарядами (6 зажигательных и 20 бронебойных снарядов с дистанции 100 ярдов). Противодействия не было.

8 сентября обнаружены эсминцем. Эсинец, находясь на значительном расстоянии, сбросил 30 глубинных бомб. Безрезультатно.

В ночь с 9 на 10 сентября атака торпедами транспорта. Обе выпущенные торпеды прошли мимо цели. Выпущены еще две торпеды. Одна попала в цель. Транспорт затонул. Противодействия не было.

17 сентября расстрел артогнем торгового судна «Краун Эрум» водоизмещением 2392 тонны. Обстрел велся в течении получаса после торпедирования. Противодействия не оказано.

Столкновение в надводном положении в темное время суток с подводной лодкой «U-47» Гюнтера Прина – героя Скипа-флоу. Столкновение прошло без повреждений.

Атака торпедами танкера «Инвершеннон» (9154 тонны) из состава конвоя. Прямого противодействия не было. Эсминец эскорта стрелял осветительными снарядами, пытаясь обнаружить противника.

Атака торпедами транспорта «Эльмбэнк». Противодействия не было. По торпедированному судну, не желавшему тонуть, выпущено несколько артснарядов. Безрезультатно. Пуск еще одной торпеды. Судно не тонет. Это лесовоз. Торпеда попала в плавающее бревно. Выпущено 88 артснарядов. Никакого противодействия нет. Не желает тонуть и торпедированный ранее танкер «Инвершеннон». Попытка изрешетить его борт пулеметными очередями ничего не дала. Кречмер решает послать шлюпку со взрывными зарядами. Шлюпка опрокидывается на волне. Офицер, посланный на шлюпке, возвращается на лодку вплавь. Вторая попытка с помощью шлюпки и взрывзарядов оканчивается провалом. Офицер, пытавшийся вытащить опрокинувшуюся шлюпку, снова оказывается в воде.

По «Инвершеннону» выпускается еще одна торпеда с расстояния 500 ярдов. Танкер разваливается пополам и тонет.

Поврежденный лесовоз посылает на дно артснарядами командир ПЛ «U-47» Прин, подошедший на подмогу.

Вся эта операция по уничтожению лесовоза и танкера длилась несколько часов. За все это время ни Прин, ни Кречмер противодействию не подвергались. Настроение Кречмера было паршивое. Дело в том, что на борту ПЛ в этом походе был итальянский офицер, командир подводной лодки, посланный поучиться у немецкого подводного аса, а все, что сделала «U-99» в этом походе, образцом торпедной войны назвать трудно. Совместной стрельбой зажигательными снарядами лесовоз, наконец-то, был подожжен.

9. Четырнадцатый поход Кречмера начался 13 октября 1940 года. С 17 октября участие в составе с семью другими подводными лодками в нападении на конвой «SC-7». Главными силами охраны конвоя были 3 эсминца. 7 лодок заходили в атаку со стороны конвоя, которая была непрерывной. Корабли охраны шли так: два по носу и корме и один на траверзе конвоя. Кречмер атаковал со стороны охраны в надводном положении. Атака началась в 10 часов вечера.

Первый пуск торпеды с дистанции 700 ярдов – промах. Вторая торпеда – попадание. Судно затонуло через 20 секунд. В 10.30 второй залп – по следующему судну – промах. Несколько выстрелов с сухогруза по лодке. Безрезультатно.

Снова торпедный залп. Попадание. Потоплен транспорт «Эмпайр Бриггид».

Еще атака по транспортному судну. Судно затонуло. Эсминцы не преследуют, т.к. не знают, где лодки. Стреляют осветительными снарядами, пытаясь их обнаружить.

Через час еще одна атака. Торпедный залп по самому большому транспорту в составе конвоя. Безрезультатно, торпеда прошла мимо.

Снова один за другим торпедные залпы по двум транспортам. Потоплен пароход «Фискус». Еще один залп – потоплен транспорт «Талия».

Глубинные бомбы с эсминцев с другой стороны конвоя, осветительные снаряды. Непосредственного противодействия подводной лодке «U-99» нет. Кречмер, начавший удаляться от конвоя, видя, что непосредственной угрозы нет,

возвращается и наносит удар торпедой по транспорту «Шекатиха», первая атака по которому оказалась неудачной.

Следующая атака по транспорту, выпустившему по лодке несколько пулеметных очередей. Пуск торпеды – попадание. Транспорт затонул. Это был транспорт «Седжпул».

Последний залп был произведен по маленькому судну, отставшему от конвоя, двумя торпедами. Одна прошла мимо цели, вторая – попадание. Это было судно «Клинтония». Добивала это судно артогнем подводная лодка «U-123». Таким образом за одну ночь конвой потерял 17 судов, из которых 9 на счету Кречмера. Надо отметить, что и в этом самом результативном походе, длившемся всего лишь 9 суток, никакого активного противодействия со стороны противника не было, ни одна бомба на ПЛ не была сброшена, ни одного снаряда корабельной артиллерии по «U-99» выпущено не было (не считая одного выстрела из пушки одного из атакованных судов и нескольких пулеметных очередей другого).

Но результаты, конечно впечатляют: поход 9 суток, одна ночь и 9 потопленных судов. Именно эта ночная атака и сделала Кречмера тем легендарным подводным асом, который потом вошел в историю подводного флота «Кригсмарине» как подводник №1.

На отчете Кречмера об этом боевом походе Дениц написал резолюцию: «Великолепная атака, принесшая столь же отличные результаты».

10. Во время своего пятнадцатого похода 3 ноября 1940 г. Кречмер снова в надводном положении ночью в благоприятных погодных условиях атаковал одиноко идущий транспорт. Транспорт затонул. Противодействия не было. Потопленным оказался пароход «Казанар».

Через некоторое время таким же образом был торпедирован транспорт «Лаурентик». Судно не хотело тонуть. Выпущена вторая торпеда, с расстояния 250 ярдов – третья. С тонущего судна был открыт пулеметный огонь. Отойдя на расстояние недосягаемости пулеметного огня, Кречмер выпустил торпеду по транспорту «Патрокл», подошедшему на помощь терпящему бедствие. «Патрокл» тоже не захотел тонуть. Выпущена вторая торпеда. С «Патрокла» тоже открыли огонь. Кречмер снова отошел на безопасное расстояние. «Патрокл» оказался загруженным пустыми бочками.

Снова залп торпедой по «Лаурентику» с расстояния 250 ярдов. Судно водоизмещением 10 тыс. тонн затонуло.

Еще одна торпеда по «Патроклу». «Патрокл» все еще не тонет. Выпущена четвертая торпеда по нему, потом – пятая, шестая. Итак, 9 торпед с близкого расстояния по двум судам, оказавшим «символическое» противодействие.

Опоздавший на помощь терпящим бедствие судам эсминец сбросил на погружившуюся ПЛ несколько глубинных бомб, не принеших лодке никакого вреда.

Израсходовав все торпеды и не видя смысла оставаться в море «ловить погоду» (заниматься слежкой), Кречмер вызывает механика на мостик, задает ему пару наводящих вопросов о состоянии двигателей. В вахтенном журнале делается запись о неполадке в двигателе, дается радио в штаб. Лодка получает «добро» на возвращение в базу.

После возвращения в базу Кречмер получает личное приглашение Гитлера. Для его доставки в Берлин был выделен пятиместный самолет, где он был единственным пассажиром.

12 ноября Гитлер вручил Кречмеру отделанную золотом коробочку с золотыми «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту», которым он был награжден ранее.

11.Свой пятнадцатый боевой поход Кречмер начал 27 ноября 1940 г. На другой день был атакован лайнер «Форфор». Вначале выпущена одна торпеда: лайнер потерял ход. Уйдя под воду от приближающегося эсминца, прошедшего над

лодкой, Кречмер снова всплыл в надводное положение и выпустил по лайнеру вторую торпеду с расстояния 600 метров. Лайнер не тонет. Выпущена третья торпеда, четвертая, пятая. Затратив пять торпед в течении 2 ч. 20 м. «U-99» потопила, наконец, «Форфор». . Противодействия не было.

29 ноября – атака одиночно идущего судна «Саманенгер» из надводного положения торпедой. Судно не затонуло. Принято решение поджечь артснарядами. После выпуска 50 зажигательных снарядов судно загорелось. Никакого противодействия не было.

Еще одна атака порожнего танкера «Конч», болтающегося без хода на волне. Экипаж давно покинул его. Выпущена торпеда. Танкер затонул.. Противодействия нет.

7 декабря атака торпедами из надводного положения голландского парохода «Фарсмум» с расстояния 500 ярдов. Судно не тонет. Пошла вторая торпеда, третья. «Фарсмум», наконец, затонул. . Противодействия не было.

Перехватив радио от терпящего бедствие судна «Агия Айрини», получившего серьезные повреждения во время шторма, с точно указанными координатами, Кречмер пошел, чтобы своими торпедами добить его. В последнем перехваченном радио сообщалось: «Не можем подойти к берегу. Просим вас о помощи. Судно не слушается руля. Трюмы заполнены водой 3 дня назад. За это время ни одно из судов не подошло на помощь». Адмиралтейство Англии, приняв сигнал SOS направило на помощь ближайший к «Агия Айрини» транспорт и 2 эсминца.

Курсы лодки и эсминцев пересеклись. Лодка успела уйти на глубину 300 футов (примерно 100 м). Над ней начали рваться глубинные бомбы. Было сброшено 50 глубинных бомб.

Через 2 часа лодка всплыла в надводное положение. Повреждений не было. Отказавшись от преследования терпящего бедствие «Агия Айрини» с 29 членами экипажа на борту, Кречмер пошел в базу, куда и прибыл через двое суток.

Итак, после 15 боевых походов, в которых было потоплено 36 судов и 1 эсминец, Кречмер получил разрешение на трехнедельный отпуск.

На предложение Деница перейти на работу в штаб отказался, сказав, что видит свое место во время войны только на лодке.

Вот, что сказал Кречмеру Дениц: «Ты постоянно находишься в море, с самого начала войны. И, между прочим, ты – единственный из моих командиров, который ни дня не работал на берегу. Думаю, ты обязан еще раз все обдумать... Человек не может делать то, чему ты, похоже, посвятил жизнь, без отдыха. Хотя бы ради безопасности своего экипажа. Не забывай, что усталый командир в море – это серьезная опасность».

К чести Кречмера, надо отметить еще одно его качество – скромность. В отличии от своих друзей. Прин, например, став кавалером «Рыцарского креста» и получив большую известность после атаки в Скапа-Флоу, «малость зазнался», как подшучивали Шепке и Кречмер. Более резко отзывались о Прине другие командиры лодок, называя его выскочкой и хвастуном, особенно после выхода его «скороспелой» книги «Мой путь в Скапа-Флоу».

Кречмер, несмотря на нажим официальных представителей системы пропаганды Геббельса и их уговоры написать книгу о своих подвигах, отказался. Аргумент, что это нужно, чтобы «имолодежь училась на таких подвигах», что это «будет способствовать росту популярности подводного флота», что «молодые люди станут выстраиваться в очередь, чтобы попасть на службу в подводный флот» и т.д., не убедили его.

А после упреков в том, что отказывая, он не хочет «помочь своей стране», он сказал, что своими боевыми делами помогает ей значительно больше. «Специалисты» из геббельсовской конторы попробовали нажать на Кречмера через

Деница, т.к. он сказал, что только по приказу Деница может взяться за эту работу. Дениц поддержал его в этом отказе. Так что ссылка Прина на Деница, что тот, якобы, предложил Прину написать его книгу, очевидно, не состоятельна. Прин так говорил, оправдываясь перед друзьями за явно пропагандистский характер своей книги и некоторые «преувеличения» своих подвигов. Кречмер к этой книге Прина вообще отнесся резко отрицательно.

Отказывался он и от настоятельных просьб радиокомпании, корреспондентов различных газет давать им интервью. Конечно, он с удовольствием прослушал «Марш Кречмера», ноты которого ему вручили от имени армейского командования, но известностью своей и назойливостью корреспондентов явно тяготился и старался от них «смываться».

В 16-й боевой поход Кречмер вышел на своей счастливой «U-99» 25 февраля 1941 г. под звуки «Марша Кречмера», исполняемого музыкантами вышедшими сопровождать лодку до выхода из бухты на специально выделенном для этой цели пароходике. Придя в район патрулирования вместе с другими лодками, среди которых находились и лодки его друзей (Прина «U-47» и Шепке «U-100»), Кречмер получил сообщение о конвое, идущем под охраной двух эсминцев.

Перед атакой лодок конвой подвергся бомбардировке шести бомбардировщиков «Люфтваффе», которые разгромили 3 судна.

Сблизившись с отставшим судном на 5 кабельтовых, Кречмер произвел залп по нему из надводного положения. Торпеда прошла мимо. Из-за сильного волнения моря Кречмер отказался от повторной атаки. Из других трех ПЛ (кроме Шепке, Кречмера и Прина была еще и «U-95» командира Шрайбера) тоже никто в атаку на конвой не вышел.

7 марта подводные лодки встретились с другим конвоем, гораздо большим по количеству судов, но тоже с незначительным конвоем (3 эсминца и два корвета).

Атака китобойной базы «Терье Викен» (20 тыс. тонн), переоборудованной под танкер. Эта китобойная база уже была атакована ПЛ «U-47» Прина, но не хотела тонуть.

После атаки Кречмера судно снова осталось на плаву. Сблизившись на дистанцию 500 ярдов (примерно 450 м), Кречмер атакует идущий рядом с китобойной базой танкер «Этельбич». Торпеда попадает в танкер, но он не тонет, оставаясь без хода. Кречмер принимает решение добить танкер артогнем, но это не удается сделать из-за сильного волнения. Кораблей эскорта рядом нет, следовательно, нет и никакого противодействия.

С рассветом Кречмер вернулся добить поврежденные суда, но обнаружил два эсминца, подбирающих людей с потоплением судов.

Днем – уклонение от корвета, сбросившего на лодку несколько глубинных бомб. Другой корвет атаковал и потопил подводную лодку «U-70» (командир Матц). Часть экипажа вместе с командиром спаслась и попала в плен.

15 марта снова обнаружен конвой в сопровождении одного эсминца. Уклоняясь от эсминца «U-99» ушла на глубину. Преследования со стороны эсминца не было. После всплытия Кречмер ничего не обнаружил.

16 марта – снова конвой. Поднырнули под конвой (на судах гидроакустических станций не было, не было их и на некоторых кораблях).

После всплытия – потеря контакта с конвоем, а потом восстановление контакта.

Торпедная атака из надводного положения танкера «Феом». Танкер потоплен. Противодействия нет.

Торпедная атака второго танкера «Бедин». Танкер потоплен. Противодействия нет. С противоположной стороны конвоя эсминцы ведут стрельбу осветительными снарядами, пытаясь кого-нибудь обнаружить.

Еще атака. Два залпа по сухогрузам, идущим рядом друг с другом. Первый затонул. Второй не хотел тонуть. Выпущена вторая торпеда. Сухогруз потоплен. Это были транспорты «Венеция» и «Дж. Б. Уайт». Противодействия не было.

Атака по танкеру «Франш Комт». Танкер затонул. Противодействия нет. Затем еще торпедный залп по танкеру «Коршам».

Итак, закончился 16-й боевой поход. Потоплено еще 7 судов. Правда, 2 судна засчитаны за другими командирами лодок, атаковавшими поврежденные Кречмером суда. Общий счет: 41 судно и 1 эсминец – водоизмещение 238327 тонн.

По количеству потопленных судов опередит Кречмера только Вольфганг Лют, на счету которого будет 47 судов. Однако по потопленному водоизмещению Лют отстанет почти на 10 тыс. тонн.

Шестнадцатый боевой поход Кречмера был последним походом, в котором ему сопутствовал успех. Следующий, семнадцатый, начавшийся в середине марта, закончился трагически для его подводной лодки «U-99» гибелью механика лодки и пленением всего экипажа ПЛ во главе с командиром...

После того, как мы проследили хронику и обстоятельства всех без исключения атак Кречмера, можем уверенно сделать кое-какие выводы.

Во-первых, Кречмер оказался умным, расчетливым и обладающим таким весьма важным качеством, как военная хитрость.

Во-вторых, такое качество, как отвага, доходило в нем до безрассудства.

В-третьих, по сравнению со многими другими командирами, он отличался невероятным упорством в достижении поставленной задачи.

В-четвертых, Кречмер был одним из немногих командиров, который, выходя в атаку на тихоходный и большой по габаритам транспорт, производил по нему залп одной торпедой. Промахи в торпедных залпах у него тоже, как и у всех других командиров были, но их было значительно меньше, чем у кого-либо другого, и в целом составили не более 40% выпущенных торпед.

Все это объективно, без преувеличений и передержек. Не случайно он считался любимчиком Деница, и Дениц не скрывал этого, уговаривая его после 15-го боевого похода перейти на службу в штаб.

Все это правда, но не вся. Есть еще одно объективное и неопровержимое обстоятельство. Из всех своих боевых атак, которых в общей сложности было более пятидесяти, только в одной он подвергся интенсивному преследованию и бомбардировке (в одиннадцатом боевом походе при преследовании эсминцем).

Было еще две атаки, после проведения которых лодка Кречмера подверглась бомбардировке глубинными бомбами, но преследование лодки в том и другом случае было кратковременным и никакого вреда лодке не нанесло. Были и другие обстоятельства, способствовавшие успеху Кречмера. Во-первых, во всех первых одиночных боевых походах все атаки, проведенные Кречмером, были по одиночным, не защищенным судам. Во-вторых, все другие атаки (в пяти боевых походах) проводились по конвоям, исключительно слабо защищенным, с плохо организованной противолодочной обороной. Все без исключения конвои в этот период имели в составе эскорта от 2-х до 5-и кораблей на 20-50 охраняемых судов, что ни в коей мере не обеспечивало сколько-нибудь серьезное противолодочное противодействие.

Малочисленность конвоя давала возможность лодкам выходить в торпедную атаку из надводного положения не только в ночное, но и дневное время, а отсутствие авиации позволяло лодкам часами находиться в дневное время в надводном положении, «разбираясь» со своими жертвами (добывая их артиллерией, взрывными зарядами, доставленными на шлюпке и т.д.)

Конечно, каждый боевой поход подводной лодки, даже независимо от того, была встреча с противником или нет, это риск и подвиг. Но факт есть факт. При выполнении своих атак только в 2-3% их Кречмер имел противодействие.

У нас есть возможность сравнить его боевые походы с походами других командиров подводных лодок. Мы убедимся, что у многих других чрезвычайных обстоятельств было несравненно больше.

Порой даже обстоятельств, положение в которых казалось безвыходным.

Поражающие цифры его результативности затмили глаза некоторым «исследователям» и затуманили мозги массовому международному обывателю, благодаря активной военной и послевоенной пропаганде. А соратники Кречмера по борьбе, другие командиры лодок, рядовые немецкие подводники, все доподлинно знавшие и понимавшие, в том числе и ближайшие друзья Кречмера, уважали и ценили его не за эти его подвиги, а за другие, чисто человеческие качества.

Кречмер, будучи человеком скромным и хорошо понимая, что подвиги его «раздуваются» неимоверно, а обстоятельства, которые способствовали его победам, были весьма благоприятны, именно поэтому не любил лишнего ажиотажа и шумихи вокруг своего имени.

На этом закончу разбор «персональных дел» трех лучших подводных асов «Кригсмарине». Кроме них, потопленный тоннаж которых превышает по 200 тыс. тонн, было 11 командиров лодок, которые потопили по 150 тыс. и более тонн, а также 18 командиров лодок, чей потопленный тоннаж составил 100 тыс. и более тонн.

Однако, именно о первых 8-10 командирах лодок, вошедших в список лучших по общему потопленному тоннажу, командирах «первой волны», подавляющая часть которых погибла до 1942 г., говорил гросс-адмирал Дениц в своих воспоминаниях: «Они атаковали британские коммуникации отважно и умело, не теряя рассудка...Они ощущали себя «повелителями моря» и полагали, что смогут справиться с любыми защитными мерами, которые организует противник».

Дениц преувеличивал, конечно, качества своих «морских львов», которыми командовал. Но он знал, что и для кого он пишет с такой гордостью и значительной долей хвастовства за подвиги подводных асов «Кригсмарине». Эти и подобные высказывания его, возглавлявшего подводные силы Германии и стоявшего у истоков их зарождения в начале 30-х годов, имели исключительно большое значение в дальнейшей пропаганде подводных сил уже в составе «Бундесмарине» в послевоенный период.

Из числа первых пяти самых лучших командиров лодок, двое (Г. Прин и В. Шюце) погибли в 1941 г. О. Кречмер, после шести лет пребывания в английском и канадском лагерях для военнопленных, вернулся в Германию в 1946 году, начал служить в звании контр-адмирала, командуя флотилией подводных лодок в составе «Бундесмарине» в ФРГ. Он дожил до 60-х годов.

Эрих Топп, о котором мы говорили уже, закончил службу в «Бундесмарине» в 70-х годах. Много выступал в печати, написал книгу своих мемуаров и предисловие к книге Джордана Воуза «Подводный ас. История Вольфганга Люта».

Кстати, Э. Топп в своих устных и письменных высказываниях о своих подвигах не затрагивает тему о том, как он, будучи командиром «U-552», потопил свой эсминец «Рубенс Джеймс», на котором погибло 115 человек итальянцев – союзников Германии.

А Карл Дениц, говоря о том, что его «повелители моря» полагали, как он пишет, что «смогут справиться с любыми защитными мерами, которые организует противник», ошибся вместе с ними. Не смогли они справиться не только с «новыми защитными мерами», которые «организовал противник» в последние

годы войны, , но даже и в то время конца первой половины и начала второй половины войны, когда кое-кто из них был еще жив. Как я уже говорил, большая часть из них погибла (Прин, Либс, Лассен, Леман-Вилленброк, Шютце, Шульце, Мартен, Шепке и др.), а те, кто остался жив, особых успехов добиться не смогли.

Разобрав кратко практически все атаки трех лучших немецких подводных асов, мы убедились, что их «феноменальные» успехи во многом обусловлены тем, что в первоначальный период войны да и, пожалуй, до конца первого ее периода, охранение судов, шедших в составе конвоев, было исключительно слабым, а о судах, бывших в одиночных плаваниях, и говорить не приходится.

Именно на потоплении этих, никем не охраняемых судов, и зиждется, в основном, та «сногшибательная» статистика, которой заморочили головы специалисты по «промыванию мозгов» всем, кто не желает эти свои мозги «включить» и верит всему, что говорят и пишут те, кому это выгодно. Выгодно раздувать непомерно подвиги немецких подводных асов и на этом фоне принизить, свести на нет успехи наших героических подводников.

Я уже достаточно привел статистических и фактических данных, подтверждающих вышесказанное. Однако, считаю нужным привести еще кое-что из статистики подводной войны за Атлантику.

За первые 7 месяцев войны немецкие подводные лодки потопили 277 торговых судов общим водоизмещением 974 тыс. тонн. Четыре судна захвачены и приведены в немецкие базы в качестве приза. Из всего этого количества потопленных судов только 118 принадлежали Англии. Остальные 159 относились к союзническим или нейтральным странам. При этом среди потопленных было большое количество (в том числе и нейтральных) рыболовных судов, парусных шхун, мелких и транспортных судов, потопление которых мало повлияло на общие потери английского судоходства. Эти потери в указанный период не превышали 3% от общего количества английских судов.

Так что «повелители моря» и «волки океана» немного добились за это время, потеряв из своего состава 17 подводных лодок, что составило 30% от числа всех участвовавших в боевых действиях. Личный состав подводного флота уменьшился на 650 человек.

При этом, из всех 277 потопленных судов 80% относится к одиночным, шедшим без охраны и, по большей части, не имеющим никакого вооружения вообще.

Как только организация конвоев начала улучшаться, средства и силы ПЛО увеличились, успехи подводных асов быстро стали падать до нуля. Ниже я приведу примеры, когда прославленные асы, командиры лодок, являющиеся кавалерами «Рыцарского креста» и даже кавалеры «Рыцарского креста с Дубовыми листьями» в новых условиях показали свою полную беспомощность и, за редким исключением, могли похвастаться успехами не более, чем другие командиры лодок, не обремененные славой. И гибли лодки этих асов так же, как лодки «рядовых» командиров, и в плен они попадали так же, как и другие вместе с остатками своих экипажей.

Кроме знаменитого Кречмера, еще несколько кавалеров «Рыцарского креста» попали в плен и так же, как Кречмер, многие годы провели в английских и канадских лагерях для военнопленных.

Далее я не буду описывать атаки других немецких подводных асов, как первых трех, но некоторые характерные и яркие примеры действий других командиров немецких лодок и важных обстоятельств, способствовавших их успешности или, наоборот, неуспешности я приведу.

А относительно некоторой схожести характеров Отто Кречмера и Александра Маринеско могу высказать свою убежденность в том, что Александр

Иванович Маринеско, попади он в ситуацию, подобную той, в какую попал Кречмер со своей «U-99», в плен бы ни за что не сдался. Что бы там ни плели нынешние «демократические» идеологи о «схожести» гитлеровского и сталинского режимов, но именно потому, что эти режимы были противоположны в главном, А.И.Маринеско предпочел бы свою гибель сдаче врагу, т.к. он воевал не за идеи вождя, а за свой народ и свою Родину.

Большой провал

В мае 1941 года случилось событие, исключительно серьезно повлиявшее на результат действий немецких подводных лодок и в целом на итоги «Битвы за Атлантику». Виновницей этого события стала подводная лодка «U-10», которой командовал «кавалер Рыцарского креста», вошедший в историю «Кригсмарине» и в целом в историю Второй мировой войны тем, что именно с его атаки и потопления в первый день войны против Англии пассажирского лайнера «Атения» начались боевые действия немецких подводных лодок. Командовал «U-10» Фриц Юлиус Лемп.

Выйдя в атаку на конвой «ОВ-318» в составе группы из 6-ти лодок, Лемп потопил 2 английских судна «Эсмонд» (5000 т.) и «Бенер Хед» (2600 т.). После успешной атаки лодка подверглась преследованию трех корабле эскорта: 2-х эсминцев и корвета. От взрыва глубинных бомб лодка получила повреждения и провалилась на глубину 100 метров с сильным дифферентом на корму, а потом неожиданно всплыла в надводное положение. Лемп, видя, что лодка обречена (два эсминца шли на таран), дал команду экипажу покинуть лодку, а потом открыть кингстоны, чтобы лодку затопить. (Английские и канадские историки употребляют выражение «открыть кингстоны», хотя на самом деле на подводных лодках большинства проектов кингстоны или не закрываются вообще, как было и на немецких лодках времен войны, или закрываются в случае необходимости на лодках, где цистерны главного балласта сконструированы с закрывающимися кингстонами. Правильно надо сказать: «открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта», тогда воздух, находящийся в цистернах стравится через открытые клапана, а вода через открытые кингстоны заполнит цистерны, придав лодке отрицательную плавучесть).

Механик лодки, получивший команду командира затопить лодку, не сумел это сделать (хотя доложил, что сделал все, как положено). Убедившись, что лодка заполняется водой, Прин последним покинул ее борт. Все оставшиеся в живых члены экипажа оказались за бортом, плавая на поверхности воды, кто на чем, а лодка не хотела тонуть. Англичане, увидев, что лодка держится на плаву, оперативно организовали высадку на ее борт команды из девяти человек. Возглавил команду младший лейтенант Дэвид Бальми. Он быстро, как он сам пишет «расставил своих людей в цепочку» и по этой цепочке стал передавать все документы, захваченные в центральном посту и радиорубке. Среди документов, взятых в радиорубке, оказались документы и по шифровальной машине «Энигма» – гордости немецких криптографов, кодированные радиограммы которой с самого начала войны не могли расшифровать специалисты Англии.

А вместе с секретными документами была захвачена и сама шифровальная машина «Энигма». Англичане приняли решение буксировать лодку, предприняв некоторые меры по недопущению ее затопления. Однако, не дойдя до берега 100 миль, лодка оборвалась с буксира и затонула. С погибшей лодки было спасено тридцать четыре человека. Утонули вместе с командиром Лемпом 14 человек. И хотя из состава конвоя немецкие подводники уничтожили 7 судов водоизмещением 39255 т., цена такой победы оказалась чрезвычайно высока. Кроме погибшей ПЛ «U-110», о чем Дениц довольно быстро узнал, «Кригсмарине» постигла главная беда, о которой он не подозревал.

Командование английских кораблей взяло подписку о недопустимости разглашения сведений происшедших событий со всех без исключения членов экипажей боевых кораблей и гражданских моряков, спасенных после атак немецких подводных лодок и имевших возможность наблюдать за захватом лодки. Надо отдать должное английским морякам: сведения о захвате «U-110» и секретных документов с ее борта не разглашались Адмиралтейством до 1959 года.

Были предприняты меры для недопущения разглашения информации немецкими подводниками, захваченными в плен: они содержались в изолированных условиях лагерей для военнопленных, исключая общение с другими военнопленными. Именно захват «Энигмы» с ПЛ «U-110», а также несколько позднее гидрографического судна с кодами позволило немцам впоследствии перехватывать и расшифровывать все важнейшие радиограммы, которые давал в адрес лодок (как персонально, так и по группам или сразу для всех) К. Дениц. Таким же образом перехватывались и расшифровывались донесения командиров подводных лодок с моря. Таким образом, англичане получили возможность знать довольно подробно обстановку, складывающуюся в «Кригсмарине».

Особенно большое значение это приобрело, когда немцы организовали снабжение лодок, развернутых в отдаленных от баз районах океана с помощью т. н. «дойных коров» подводных танкеров заправщиков. Англичане, узнавая место и время встречи лодок с танкерами, зачастую успевали прислать заранее в этот район корабли ПЛО, а чаще наносили удар авиацией, если район находился в зоне ее действия. И хотя некоторые авторы, занимаясь историей подводной войны, отрицают решающую роль расшифровок сведений (по встречам «дойных коров» в местах заправки подводных лодок), переданных с помощью «Энигмы», факт остается фактом. За все время действий этих танкеров 9 из 10 были уничтожены еще до середины 1944 года, и немцы были вынуждены в качестве заправщиков использовать переоборудованные подводные минные заградители.

С захватом документации с «U-110» англичане получили таблицы «ключей» к шифровальной машине на апрель-июль 1941 г., карты минных полей и банок, установленных у побережья Франции в Северном море, морские секретные карты, технические чертежи и руководства по эксплуатации приборов и систем подводной лодки серии IXB (океанская лодка).

Отличившиеся в операции по захвату лодки офицеры были награждены самыми высокими наградами Англии и были приняты королем Георгом VI в Букингемском дворце. Командиры эсминцев и корвета были награждены орденами «За боевые заслуги». Кроме того, еще 3 офицера получили медали «За выдающиеся заслуги».

Адмирал сэра Джордж Кризи, кавалер всех самых высоких наград Англии (в том числе и ордена Бани 1-ой степени, ордена Британской империи 1-ой степени, ордена «За боевые заслуги» и ордена Королевы Виктории), считал эту операцию самой блестящей в «Битве за Атлантику», а король Георг VI назвал ее «самым значительным успехом в войне на море».

В своих мемуарах Дениц пишет, что он и не подозревал, что англичанам удалось высадиться на лодку. Он считал, что Лемп героически погиб, до конца выполнив свой долг. В честь Лемпа была названа в военно-морской базе в Лорьяне одна из казарм подводников.

Лемп не выполнил «святую» и главную обязанность командира – не принял меры к уничтожению документации, прежде покинуть борт лодки, как это делали десятки других командиров ПЛ, попадая в безвыходную ситуацию. Именно поэтому многие немецкие ветераны-подводники, уже в начале 60-х годов узнавшие подробности гибели ПЛ «U-110», назвали Лемпа не асом, а «ассом» и говорили, что он был бы расстрелян самими немцами, если бы не погиб в море.

Кстати, подводя итог этой трагичной операции немецких подводных лодок в нападении на конвой «ОВ-318», Дениц, опираясь на донесения командиров, считал, что лодки потопили 13 судов общим водоизмещением 76268 т. Завышение фактических результатов по количеству потопленных судов произошло почти в два раза. То же и по общему потопленному тоннажу. Такое ни раз еще будет повторяться и впредь.

Много еще до конца 1941 года в жизни «Кригсмарине» произошло неприятных событий, таких как, например, гибель линкора «Бисмарк». В попытке спасти «Бисмарк» участвовали и подводные лодки.

Во второй половине мая «Бисмарк» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» вышел из Киля для проведения рейдерской операции. Через пять дней после их выхода состоялся бой этих кораблей в Датском проливе с тяжелыми английскими крейсерами «Норфолк» и «Саффолк», а также с линейным крейсером «Худ» и линкором «Принц оф Уэлс».

В результате боя первым погиб крейсер «Худ», за ним был поврежден и вышел из боя линкор «Принц оф Уэлс». «Бисмарк» получил повреждения, из топливных цистерн в море начало вытекать топливо.

Крейсер «Принц Ойген» из-за поломки судовых механизмов вынужден был на малой скорости пойти в Брест. На помощь «Бисмарку» Дениц послал 5 подводных лодок. Кроме того, он дал команду развернуть еще 4 подводные лодки на предполагаемом пути «Бисмарка» в Брест или Лорьян.

В атаку на «Бисмарка» англичане бросили 15 самолетов – торпедоносцы с авианосца «Виктория». Два из них были сбиты зенитной артиллерией. Одна из выпущенных самолетами торпед попала в район броневого пояса, но повреждений не принесла. Начавшийся шторм оттянул развязку на некоторое время. Дениц приказал каждому из 9ти командиров лодок, выделенных для прикрытия «Бисмарка», и еще 3м, дополнительно направленным на помощь ему, как можно, быстрее сосредотачиваться к линкору, чтобы не допустить прорыва ни одного вражеского корабля, способного произвести артиллерийскую или торпедную атаку.

Перехватив радио и узнав из него, что «Бисмарк» идет к берегам Франции, англичане выслали разведывательные самолеты, поднявшиеся с авиабазы в Исландии, и в 690 милях от Бреста «Бисмарк» был обнаружен. После нескольких атак самолетов с авианосца «Арк Роял» две торпеды попали в борт линкора. Одна из торпед не причинила вреда, а вторая, разорвавшись в районе руля, повредила его. Линкор потерял управление.

Подводная лодка «U-556» (Г. Вольфарт) установила контакт с английским авианосцем и линейным крейсером «Ринаун», но запас торпед на борту ПЛ истощился, торпедировать корабли было нечем.

В бой с «Бисмарком» вступили 5 английских эсминцев. Подошедший на ПЛ «U-73» Г. Розенбаум) не смог помочь «Бисмарку», т. к. ни разу не смог выйти в торпедную атаку по непрерывно меняющим курс и скорость эсминцам. Позднее «U-73» в условиях штормовой погоды потеряла из виду и вражеские эсминцы и «Бисмарк».

Шторм штормом, но Розенбаум, очевидно не особенно из храброго десятка был. Имея полный запас торпед, вполне мог бы помешать эсминцам, атаковать линкор. Они-то ведь тоже в этих же штормовых условиях находились и качке были подвержены даже большей, чем лодка, имевшая возможность спастись от нее на глубине. Но, командир, видимо, больше не об атаке кораблей беспокоился, а об уклонении от них. Да и потерять из вида линкор, находящийся на одном месте без управления, и целое соединение эсминцев около него, надо было умудриться.

Г. Вольфарт («U-556»), снова подошедший к «Бисмарку» из-за отсутствия торпед помочь был не в силах.

На дистанцию выстрела главного калибра к «Бисмарку» подошли линкор «Кинг Джордж V» и крейсер «Ренаун». Несколько снарядов линкора и крейсера накрыли цель. Были разрушены почти все верхние надстройки, выведены из строя большинство орудий. Линкор покрыли дым и пламя. Подошедшие на дистанцию торпедного выстрела крейсера «Норфолк» и «Дортсегшир» добились «Бисмарка». Линкор погиб.

Командир линкора капитан 1 ранга Линдемман и адмирал Лютенс (лучший друг Деница) погибли вместе с кораблем и другими 2200 членами его экипажа. 110 человек было спасено английскими кораблями, а три человека – подводной лодкой «U-74», подоспевшей к «Бисмарку», чтобы по приказанию Деница взять с него судовую журнал и другие секретные документы. Двух немцев подобрал немецкий траулер. Подводная лодка «U-556», имевшая минимальный запас топлива еще до гибели «Бисмарка», пошла в базу.

Таким образом, подводники «Кригсмарине» не выполнили поставленную задачу – «Бисмарка» они не спасли.

После этой трагедии немцы прекратили на время операции в Атлантике.

США еще не вступили в войну с Германией, а Франклин Рузвельт 27 мая сделал заявление: «Битва за Атлантику отныне станет вестись на всем океанском пространстве от Северного полюса до льдов Антарктиды. Преступно ждать, когда враг окажется у наших границ».

В скором времени, наряду с усилением эскорта конвоев надводными кораблями, начали использовать для их прикрытия самолеты, вылетающие с аэродромов Исландии и Ньюфаундленда. И хотя на всем маршруте перехода конвоев авиация действовать не имела возможности, но значительная часть пути авиационным прикрытием обеспечивалась хорошо.

Если в мае месяце из 2-х конвоев: «НХ-126» и «ОВ-318», как было сказано выше, из 29 потопленных судов, только 16 были под охраной в составе конвоев, то в июне 1941 г. два конвоя: «НХ-129» и «ОВ-331», организация которых была выполнена по новой схеме, прошли от точки выхода до пункта назначения, не потеряв ни одного судна. Это было явной неудачей штаба Деница и в целом успехом «Кригсмарине».

А «большой провал», вызванный захватом англичанами «Энигмы», о котором ничего не знал Дениц, скоро даст о себе знать большими потерями «Кригсмарине».

Снова Эльдorado

Как мы заметили, последние месяцы 1941 года успехи немецких подводников стали уменьшаться. Усиливающаяся противолодочная оборона конвоев союзников отрицательно сказалась на «самочувствии» «Кригсмарине». И хотя дело еще не дошло до активного использования авиации в противолодочной войне, но признаки появления ее в скором времени над районами развертывания лодок уже появились. К тому же, пользуясь расшифровкой передач Германии для управления лодками в море, англичане стали выяснять местонахождение групп подводных лодок, пытающихся перехватить конвой и просто обходить их при проводке конвоев.

Вступление в войну США 11 декабря 1941 г. внесло изменения в ухудшающуюся тенденцию подводных побед «Кригсмарине», дало возможность снова воспользоваться плодами «Эльдorado». Вот что говорит об этом английский историк М. Говард: «С объявлением правительством США войны Западная Атлантика стала открытой для операций немецких подводных лодок. Ресурсы американских ВМС оказались под чрезмерным напряжением, вызванным ведением боевых действий на двух океанах. Командование американских ВМС не сразу

освоило методы проводки конвоев, которым англичане ВМС уже научились за два тяжелых военных года...»

Дениц вместе с Редером для постоянного поддержания примерно 25 лодок на патрулировании в Средиземном море решили послать в этот район 50 лодок. Для действия против конвоев в Баренцевом море, отправляющихся в Светский Союз, решено было держать 20 лодок. Поэтому для начала к берегам США было послано всего лишь 12 подводных лодок.

Уже 12 января 1942 года первый удар по судоходству США был нанесен. Это сделала подводная лодка «U-123», потопив английский пассажирский пароход «Cyclops». В районе интенсивного судоходства между Нью-Йорком и мысом Хаттерас за 10 дней января первые 6 уничтожили 14 судов (75.7 тыс. т.). 70 % уничтоженных судов были танкерами. Это, конечно, не случайно, т.к. у командиров лодок, как и в начале войны, «разбегались» глаза и они выбирали, какую цель атаковать, чтобы была она наиболее ценной. Танкера, естественно, попадали в число первых жертв.

Американцы, передав 60 своих кораблей в качестве помощи Англии в противолодочной войне, сами остались без кораблей ПЛО. И в Карибском море и в Мексиканском заливе кораблей эскорта для сопровождения начавших организовываться конвоев явно не хватало. А пока шли организационные мероприятия по формированию конвоев, подводные лодки быстро наращивали свой «жирок» – потопленный тоннаж.

В первом эшелоне Дениц смог послать к берегам США лишь лодки VII серии, автономность которых была не более 30-35 суток. Даже с учетом того, что некоторые лодки смогли находиться в море до 40-42 суток, на ведение боевых действий в районе оставалось не более 12-14 дней, т.к. на переход в район действия из расположения базы и обратно уходило до 2-х недель.

Пока обстановка позволяла интенсивно расходовать торпеды из-за обилия незащищенных целей, запаса торпед (14 штук) хватало на две недели патрулирования.

В этих условиях командиры немецких лодок, действуя разумно, стремились выходить в атаку, производя залп не более одной-двумя торпедами. Зачастую использовалась артиллерия, т.к. одиночно идущие суда не имеют возможности защищаться, да и в составе первых конвоев силы ПЛО были лишь номинальными и состояли из мелких, в спешке переоборудованных гражданских судов, в частности, траулеров.

За январь месяц подводные лодки, действуя у берегов США и Канады, отправили на дно 36 судов из общего числа (42-х), потопленных в Северной Атлантике. Получив результаты первых действий лодок, Дениц посылает к берегам США еще несколько лодок. В конце января там уже действовало 19 подводных лодок, в феврале-апреле до 28, в мае – до 35, в июне – до 40.

Громадный район в восточной приграничной зоне Атлантики насчитывал всего лишь 28 кораблей, призванных обеспечить оборону подходов к многочисленным портам восточного побережья США.

Интенсивность движения судов была такова, что ежегодно от 120 до 130 их проходило через зону.

К тому же, первые четыре месяца войны ни о каких конвоях речь не шла, т.к. не было сил и средств их обеспечения.

Выше уже было отмечено, что в первые месяцы войны для действия против подводных лодок было собрано все, что, хотя бы, как-то могло плавать и быть вооружено – 94 катера и корабля различных типов и классов и 170 самолетов армейской авиации, зачастую вообще не вооруженных, предназначенных только для наблюдения за акваторией.

Не лучше обстояло дело и с Морской пограничной зоной Мексиканского залива, где для обеспечения противолодочной обороны на акватории, превосходящей Черное море, действовало лишь ...3 катера, одна переоборудованная яхта и 35 самолетов гражданской авиации.

Совсем плохо с вопросами ПЛО было в Карибском море и в районе Панамского канала. Здесь кораблей ПЛО практически не было вовсе, а несколько самолетов, плохо вооружённых или совсем невооружённых, могли вести только визуальные наблюдения и сообщать по радио на главный командный пункт их результаты.

Вот где и «порезвились» снова немецкие подводные асы. Пока американцы разворачивались, устанавливали минные заграждения, боновые сети, оборудовали посты наблюдения и связи, немецкие подводники торпедами «пачками» топили их суда, особенно танкеры, которые, как и всегда раньше, были для них главной добычей (жертвой).

Предпринимаемые экстренные меры по ПЛО, американцы установили у входа в Чесапикский залив 365 мин. В район Ки-Уэсте – минное поле из 3460 мин. Здесь же в Ки-Уэсте был организован один из главных пунктов формирования конвоев,

И опять, как и в случае с англичанами у Сканофлоу, подвела теперь уже американцев «священная корова» – частная собственность и жадность ее владельцев.

Дело в том, что частные фирмы, занимающиеся туристическим бизнесом, не хотели терять доходы из-за «срыва туристического сезона». Идет война, гибнут люди, а им все «до лампочки» прибыль важнее всего. По этой причине они значительное время отказывались от затемнения туристических пассажирских судов. К тому же, на первых порах немецкими лодками было не до них: нужны были танкера, как главная цель.

И только через 5 месяцев после начала войны (18 мая) командование обороны восточного побережья США удостоилось получения приказа в обязательном порядке обеспечить затемнение, как всех типов судов, так и береговых объектов и населенных пунктов, кораблям и судам ВМС запрещено было вести по радио открытые переговоры. А подводники «Кригсмарине», выполняя приказ Деница топить, как можно больше, всюю стараются, пользуясь полной безнаказанностью. Особенное рвение проявляют они в отношении танкеров. Их в меньшей степени интересует оперативно-стратегическое значение разрушения топливно-энергетической базы и систем транспортировки нефти и нефтепродуктов; главное для них – большой тоннаж танкеров и значительная уязвимость, низкая живучесть их и низкая непотопляемость. Танкеры при попадании торпед, с «большим эффектом» либо разваливаются пополам, либо вспыхивают костром и горят, освещая море до самого горизонта.

Если посмотрим на географическую карту южного побережья Карибского моря, то увидим четко выделенные три острова: Аруба, Кюрасао и Тринидад, расположенные у Северного побережья Венесуэлы. На картах современного географического атласа все эти острова обозначены «самолетиком», означающим, что на них имеются аэродромы. К началу войны аэродромов этих не было, но первые два острова, как и теперь, тогда были, важнейшей базой добычи и переработки нефти, где только за одни сутки добывалось и перерабатывалось до 80 тыс. тонн нефтепродуктов.

Все эти нефтепродукты вывозились на танкерах, а основной базой, связывающей атлантические порты США с Южной Америкой, был остров Тринидад.

Вот здесь-то и охотились за своей добычей немецкие подводные асы. Ежедневно для перевозки такого количества нефти требовалось 10-15 танкеров. У командиров лодок была одна проблема – выбрать добычу «пожирнее».

Только за февраль 1942 года в Карибском море в районе этих островов немцы потопили 19 танкеров общим водоизмещением 88679 т., а в марте – 23 танкера общим водоизмещением более 100000 тонн.

В первые недели своей «охоты» командиры лодок действовали индивидуально, а потом в группах по 2-3 лодки. Я упоминал, что «охота» велась в основном ночью, а днем лодки отлеживались на грунте, иногда всплывая для наблюдения за горизонтом в перископ. Часть экипажей лодок в дневное время оставлялась на берегу, на песчаных островах в районе мысов Гаттерас и Фири Лукаут. Море в районе этих мысов изобилует песчаными островами, изрезанными мелкими бухточками, покрытыми песчаными дюнами.

К концу мая американцы «открыли Америку» у себя под носом – обратили внимание на эти пустынные районы и около мыса Гаттерас выставили минное заграждение со стороны океана в количестве 2635 мин. Одновременно начали вести патрулирование катера и самолеты.

Некоторых результатов американские противолодочники достигли, потопив 3 немецкие лодки: «U-85», «U-352» (в апреле и мае соответственно), а в июне – «U-701».

Подводная лодка «U-701» была потоплена у мыса Гаттерас. Это было слабое утешение за жертвы, нанесенные именно в этом районе: американцы здесь потеряли с января до конца войны 42 транспорта, 31 танкер и 2 пассажирских лайнера. Кроме того, немцы потопили много разного рода мелких судов и плавсредств, пытающихся организовать «охоту» за лодками.

В этом же районе 19 апреля 1942 года немецкой подводной лодкой был торпедирован советский сухогруз «Ашхабад». К счастью, никто из экипажа не погиб.

Так как время патрулирования лодок VII серии было ограничено, Дениц послал для их поддержки «дойную корову» (ПЛ серии XIV), которая доставила сюда 432 т. топлива. Такое количество топлива позволяло всем 12 лодкам VII серии, находившимся в районе, увеличить продолжительность патрулирования в 2 раза (до 4-х недель). Это же количество топлива давало возможности пяти лодкам IX серии (океанским) увеличить продолжительность патрулирования до 8 недель.

Все это позволяло лодкам VII серии действовать в зоне Антильских островов и Карибском море, а лодки IX серии имели возможность вести боевые действия без ограничения во всей акватории Атлантического океана.

Частично проблему снабжения топливом и продовольствием немецкие лодки решали за счет контрабанды. Имели место случаи потопления судов по тайному сговору, что было вопросами судебных разбирательств в послевоенное время. Остановленное по требованию командира лодки нейтральное или даже союзническое судно передавало топливо, продовольствие, документацию на ПЛ, команда высаживалась на спасательные средства. Судно торпедировалось или расстреливалось, а хозяин его потом получал от своей страховочной компании соответствующую компенсацию. Так было, например, 9 марта 1942 года, когда было потоплено испанское судно «Хоусит», шедшее под канадским флагом. Впоследствии члены команды признались, что это было третье судно, на котором они служили, и которое было потоплено таким же образом, как и предыдущие. Было выгодно всем: немцам, т. к. они пополняли запасы и записывали на свой счет очередную победу, «патриотам» своих стран и «верным союзникам» – членам команд судов, т.к. они спасали свои жизни, хозяину судна, т.к. он обеспечивал свои шкурные интересы, получая страховку, увеличенную в период войны. Бандитская по своей сути капиталистическая система с культом наживы проявляла себя даже в условиях войны.

До самого конца мая продолжалась «вольготная» жизнь немецких подводников. Отсутствие какого-либо противодействия, прекрасные гидрометеорологические условия, «курортная» обстановка на пустынных островах

создали у немецких подводников представление о патрулировании у берегов США, как «рай для субмарин». Они любыми путями стремились попасть на лодки, идущие в этот район, а находясь здесь, как можно дольше, продлить свое пребывание. Там-то в Северной Атлантике, у берегов Англии, или в Средиземном море опасность была в несколько раз выше.

Пользуясь безнаказанностью, немецкие подводные лодки по приказу штаба Деница провели несколько минных постановок: в районе Ньюфаундленда, в Восточной Атлантике, Мексиканском заливе и в Карибском море. И хотя командиры лодок, как и раньше, минными постановками занимались весьма неохотно, но они недооценивали их роль. Так как потери транспортов от подрыва на минах были для американцев весьма неожиданны, то, кроме непосредственного ущерба для судоходства, они вызвали огромное напряжение тральных сил, сокращение оборачиваемости тоннажа и повлияли на морально-психологическое состояние моряков гражданского флота. Первые потери американцы понесли на минной банке, установленной ПЛ «U-701». На этой банке в июне подорвались и погибли у Чесапиковского залива танкер, угольная баржа и вооруженный траулер. Несколько позднее на этой же банке подорвались, но успели дойти до базы, 2 танкера и эсминец.

Всего было поставлено 11 минных банок, из которых о 4-х американцам стало известно лишь после войны.

Конечно, до бесконечности такой «рай для субмарин» продолжаться не мог. При главком ВМС США был создан противолодочный отдел с задачами подготовки кадров противолодочников, обобщения опыта и разработки мероприятий по организации ПЛО на театре в целом и в отдельных его частях.

В подчинение начальника штаба ВМС в мае месяце вошел и отдел конвоев и маршрутов, созданные еще 4 месяца назад в начале войны.

Судостроительной промышленности был выдан большой заказ на постройку специальных кораблей и катеров ПЛО. В районах баз и портов была введена система постов связи и наблюдения, организована система поиска подводных лодок самолетами. По настоятельным предложениям англичан была введена система конвоев в восточной пограничной зоне Атлантического океана. В начале конвоирование судов осуществлялось только при их движении в дневное время (по ночам суда отстаивались в попутных портах – благо наличие большого количества портов позволяло это делать). Конечно, такие меры были недостаточны, т.к. силы и средства ПЛО были еще чрезвычайно слабы. В связи с этим только в апреле в этой зоне было потоплено 32 судна общим водоизмещением 132,2 тыс. тонн.

Американцы интенсивно наращивали систему конвоев и организовали конвоирование судов вдоль всего побережья США от Гуантанамо до Галифакса. Предусматривалось, то 1 раз в трое суток формируется и уходит конвой в составе 40-45 судов. Такие конвои формировались в Ки-Уэсте, в Хемптоне, Нью-Йорке, Галифаксе. Для обеспечения конвоирования было организовано 6 эскортных групп по 7 кораблей ПЛО в каждой. Результаты не замедлили сказаться: уже в июле в Восточной зоне погибло лишь 3 судна, а в августе потери прекратились вообще.

Получив «по зубам» в Восточной зоне, немцы перенесли патрулирование в Карибское море и Мексиканский залив, в частности, в район Антильских островов Карибского моря. За май и июнь месяц в этих районах немецкие лодки уничтожили 149 судов общим водоизмещением 727798 тонн.

Дениц был весьма доволен, а командование ВМС США начало срочно формировать систему конвоирования по линии о. Тринидад – о. Аруба – Ки-Уэст, Панамский канал – Гуантанамо. Кроме, того было организовано конвоирование и в Восточном направлении от о. Тринидад нефтеналивных судов. Однако конвоирование на востоке от о. Тринидад обеспечивалось только на удалении 200

милей, т.ч. после удаления кораблей охранения немецкие лодки снова могли действовать безнаказанно.

Система конвоирования резко изменила общую обстановку на этом морском театре военных действий. Как это было и раньше, получив отпор, немецкие подводные асы удержали свой пыл. Так за два месяца конвоирования по маршруту Тринидад – Аруба – Ки-Уэст прошло 34 конвоя в общем числе 746 судов.

Несмотря на то, что число лодок, действующих в этом районе, было увеличено, потопили они только 15 судов, что составило 2% от общего числа прошедших здесь судов.

Действовали немецкие подводные лодки в этих районах до конца ноября 1942 года.

«Рай для субмарин» позволил немецким подводным лодкам за 6 с половиной месяцев потопить у берегов США 360 судов общим водоизмещением 2,25 млн. тонн. Потеряли они всего лишь 8 подводных лодок.

За всю историю подводной войны это был самый высокий результат «Кригсмарине». В среднем на каждую погибшую лодку пришлось 45 потопленных судов и по 281250 т. их водоизмещения.

Результаты эти, конечно, поражают воображение. Именно за счет «американских» лодок многие из немецких подводных асов пополнили свой потопленный тоннаж. Из общего числа 123-х командиров подводных лодок удостоенных звания кавалеров «Рыцарского Креста», многие именно по результатам этого «американского периода» получили свои награды. Возможно, этот период был даже более благоприятным, чем начальный период войны с Англией. Безнаказанность здесь и «свобода действий» были, можно сказать, вопиющими. Вопиющими были неподготовленность США и замедленная организация противолодочной обороны. В конечном счете, США поделили, организовав свою систему конвоев и усилив систему ПЛО. Но победа эта, по признанию американского командования, далась им очень большой ценой и стала одной из самых дорогостоящих.

Кстати, самую тяжелую «одномоментную» потерю за всю Вторую мировую войну американцы понесли не от немецких подводных лодок, а от «Люфтваффе». Эскадрилья «He 177», вооруженная бомбами H3 293, в Средиземном море 26 января 1944 года нанесла удар по английскому транспорту «Рона». Этот транспорт шел с Британских островов полностью загруженный американскими солдатами. Из 1149 человек, погибших, около 1000 было американцев. В американских СМИ об этом не сообщалось до конца войны. Более менее подробная картина трагедии прояснилась в середине 90-х годов прошлого века.

Именно в это время, 30 апреля 1942 г. подводная лодка «U-456» потопила английский крейсер «Эдинбург», который возвращался из Мурманска с большим запасом золота в оплату за поставки по Ленд-Лизу. Золото пролежало на дне более 40 лет и лишь в начале 80-х годов было поднято.

Во второй половине 1942 г. были у немецких подводников некоторые победы и в Средиземном море. Так, например, при попытке прорваться на Мальту был потоплен авианосец «Eagle» подводной лодкой «U-73».

С учетом 284-х подводных лодок, построенных немцами в 1942 году, в боевом составе подводных сил с 1 сентября до 31 декабря 1942 г. находилось 199 подводных лодок: в Атлантике – 157, в Средиземном море – 23, в Арктике – 19. В этот период немцы сумели организовать самое большое, беспрецедентное до сего времени одновременное патрулирование в океане 109 подводных лодок.

Однако к этому периоду союзники уже довольно хорошо отработали систему эскорта конвоев, смогли выделить приличное количество кораблей для их охраны, начали использовать не только береговую, но и авианосную авиацию. Все

это способствовало тому, что победы немецких лодок в Северной Атлантике свелись к минимуму.

Например, за сентябрь-октябрь 1942 г. через Северную Атлантику прошло 35 конвоев в составе 1700 судов. Немецкие подводные лодки потопили лишь 3% от этого состава. За это же время было потеряно 16 подводных лодок и 720 человек из их экипажей погибло или попало в плен. Если учесть, что в это время в Северной Атлантике находились 73 подводные лодки, то результат их боевой деятельности «поражает воображение», только теперь уже «в обратную сторону».

Как было сказано выше, по стратегическому плану Деница, чтобы «удушить» Англию нужно было топить ежемесячно не менее 800 тыс. тоннажа. В мае 1942 г. немцы были близки к этому рубежу (было потоплено 700 тыс. тонн). Однако из этого общего тоннажа 150 тыс. тонн приходится на долю «Люфтваффе». К тому же Англия и США спустили на воду общий тоннаж судов, значительно превышающий потери. Таким образом, стратегия Деница потерпела полный провал. И хотя Дениц прекрасно это понимал, но он не был бы Деницем – вернейшим и преданнейшим сторонником Гитлера, если б «сложил руки» и отказался от борьбы до последнего конца. Он снова и снова «давил» на оборонное ведомство, настаивая на увеличение количества строящихся подводных лодок, спорил с Герингом, пытаясь побольше «оторвать» самолетов для обеспечения выполнения задач ВМФ, «подбрасывал» материалы о подвигах подводников в ведомство Геббельса для пропаганды. Для этого даже «дал добро» для желающих журналистов выходить в море на подводных лодках.

Кроме «блестящих» побед немецких подводников у восточных берегов США в 1942 году, были у них и другие успехи, принесшие командованию «Кригсмарине» некоторое вдохновение. Все лето 1942 года германские войска продолжали уверенно двигаться на южном участке Восточного фронта. Гитлер ставил задачу, во что бы то ни стало захватить Сталинград. На северном участке Восточного фронта картина была несколько иная: никакого продвижения вперед не было. Гитлер поставил перед «Кригсмарине» задачу сорвать перевозки грузов в северные порты СССР со стороны союзников. Группировку подводных лодок, базирующуюся в Норвегии, Дениц довел до 20 единиц. Обрадовала Деница и разгром конвоя PQ-17, предательски брошенного кораблями эскорта союзников и буквально растерзанного подводными лодками и самолетами «Люфтваффе». Из 36 транспортов было потоплено 23, из которых на долю подводных лодок пришлось 16. Теперь уже немецкие лодки стали воевать в условиях более жестких, хотя еще и далеко не таких, в которых пришлось воевать нашим подводникам.

Из всех 73 подводных лодок, действовавших в Атлантике в этот период, 40 лодок (более половины) не уничтожили вообще ни по одному судну.

Результаты атак подводных лодок стали падать, а потери расти. Причин для этого было много. Конечно, прежде всего – усиление сил и средств ПЛО, улучшение организации конвоя и т. д. Но были и другие. Среди прочих, такой важный фактор, как боязнь командиров лодок выходить в атаку на хорошо охраняемые конвои, или атаки с дистанции, не обеспечивающей попадание торпед, даже самонаводящихся.

В ноябре 1942 года союзники провели операцию по высадке большого количества сил и средств в Северо-западной Африке. В связи с этим все подводные лодки были отозваны из северной Атлантики для противодействия операциям союзников в Центральную Атлантику и к району Гибралтара.

В сентябре-октябре месяце 1942 года Дениц успел еще организовать патрулирование 18-ти лодок снова у берегов США. Результат этих походов снова обнадежил Деница, т.к. эти лодки потопили 53 судна общим водоизмещением 302400 тонн, т.е. почти столько же, сколько 73 лодки за это же время в Северной Атлантике (там – 57 судов). И снова свою роль сыграла плохая организация сил и

средств ПЛО США. Подавляющее большинство потопленных судов шло без охранения, совершая одиночное плавание вне конвоя.

Определенных результатов добились немецкие подводники осенью 1942 года и в Южной Атлантике. Здесь также подавляющее большинство побед было достигнуто за счет потопления неохраняемых судов. Например, за один месяц здесь были потоплены 4 больших английских лайнера: «Локония», «Оуронсэй», «Оркадесс» и «Дагесс оф Этхолл» общим водоизмещением 84000 тонн. Ни один из этих лайнеров ни малейшего противодействия не оказал.

Осень 1942 г. отмечена и некоторыми своеобразными рекордами немецких лодок. Так, например, командир «U-68» Карл Фридрих Мартен в течение 24-х часов уничтожил 6 судов суммарном водоизмещением 36000 тонн, доведя общий счет лодки до 8 судов (48200 тонн) за один поход.

Ни в одной атаке противодействия со стороны жертв и в этом случае не было.

В целом группа из 3-х подводных лодок, включая и «U-68» за 48 часов уничтожила 11 судов (77300 тонн). Все они были уничтожены без противодействия. Береговая охрана Кейптауна опомнилась и послала к месту «бойни» свои малочисленные противолодочные силы, но они пришли с опозданием и занимались в основном спасением людей с потопленных судов.

Вообще осенний боевой поход 4-х лодок X серии в район Южной Африки (группа «Айсбёр»: «U-172», «U-68», «U-159» и «U-504») был самым удачным из всех операций немецких лодок за всю войну. Эти 4 лодки уничтожили в общей сложности за один поход 23 судна общим водоизмещением 155355 тонн. В среднем каждая из этих ПЛ провела в море по четыре месяца, что само по себе можно считать подвигом. Однако, и в этом случае выдающихся результатов лодки достигли в условиях отсутствия какого-либо противодействия со стороны противника. И снова, как это было и раньше, берлинская пропаганда затрещала о выдающихся победах подводных асов. Командир «U-172» Эмерман получил «Рыцарский Крест», а командир «U-68» Мартен – «Дубовые листья» к «Рыцарскому Кресту».

Кстати, в октябре 1942 г. получил поощрение Деница командир «U-407» VII серии Энт-Ульрих Брюллер, хотя за время своего боевого похода он не потопил ни одной цели. Поощрение получил за то, что послужил косвенной причиной гибели английского крейсера «Кюрасао» (4200 тонн, скорость 29 узл., восемь 102-мм орудий, шесть 40-мм автомата и пять 20-мм зенитных автоматов. Экипаж – 340 чел.).

Дело в том, что этот крейсер входил в состав эскорта лайнера «Куин Мэри» (с. Дж. Иллинуорт), который ночью, 1 октября с почти 15000 американских солдат вышел в Атлантику, направляясь в Англию. ПЛ «U-407» уже 45 суток находилась в Северной Атлантике в «свободной охоте» и случайно встретилась с лайнером примерно в 60 милях от мыса Блади-Форленд.

Командир «U-407» начал сближение с лайнером для выхода в торпедную атаку, но на лайнере обнаружили лодку с помощью РЛС. Капитан лайнера, идущего со скоростью 26 узл., резко повернул в сторону лодки и крейсер «Кюрасао», находившийся несколько впереди лайнера по левому борту от него, попал под форштевень «Куин Мэри». Имела массу 81235 тонн, на такой огромной скорости лайнер врезался в середину корпуса крейсера и разрезал его пополам. Через 5 минут обе половины крейсера затонули. На крейсере погибли почти все – 338 чел.

Отличился в это время еще один подводный ас «Кригсмарине» командир «U-177» Роберт Гизе, в течение 26-ти дней потопивший 8 судов общим тоннажем 44800 тонн. В числе его жертв стали британский лайнер «Ново-Скотию», на котором возвращались в Британию 899 пассажиров, среди которых 765

интернированных гражданских итальянцев и 134 южно-африканских солдат. На запрос командира о дальнейших деталях (после атаки) Дениц дал радио: «Продолжайте операцию. Военные действия на первом месте. Никаких попыток спасения». Погибло 750 человек, остальные были спасены португальским спасательным судном.

Кстати, инженер-механик этой ПЛ Геральд Белега был награжден «Рыцарским Крестом»: на 3-х различных лодках он провел в море 454 дня и, как сказано, в приказе Деница, «трижды спасал свои субмарины». Вторым инженер-механиком ПЛ, удостоенным «Рыцарского креста», был механик с ПЛ «U-181» (В. Лютта) Карл-Август Ландферман после возвращения 203-суточного похода.

В общей сложности в районе Южной Африки 8 немецких подводных лодок потопили 62 судна общим тоннажем 795370 тонн. Снова «поражительный» результат: на каждую лодку за один боевой поход 78 судна водоизмещением 474445 тонн. И снова все эти победы в условиях либо полного отсутствия противостояния, либо незначительного и кратковременного. Следует отметить, что как только противодействие сколько-нибудь было упорным, так достигался успех.

В целом за вторую половину 1942 года в районе Азорских и Канарских островов, к югу от Кейптауна и Дурбана (на самом юге Африки) действовало 52 подводных лодки, потопившие 150 судов водоизмещением 900000 тонн. Потери составили всего лишь 3 подводные лодки.

Таким образом, к 360 судам общим водоизмещением 2,25 млн. тонн, потопленных в «тепличных» условиях у восточных берегов США, добавились в 1942 г. 150 судов общим водоизмещением 900 тыс. тонн, потопленных в таких же условиях при отсутствии противостояния у берегов Южной Африки.

Как видим, наибольшее количество субмарин, развернутых в Северной Атлантике, действовавших против хорошо организованных конвоев практически не добились никаких успехов, и подавляющая часть из общего числа (87) потерянных лодок в 1942 году была именно в этом районе. Основные успехи 1942 года с рекордным потопленным тоннажем в месяц были достигнуты за счет подводных лодок, действовавших в районах Восточного побережья США и Южной Атлантики (Западного побережья Африки), где практически никакого организованного противодействия подводным лодкам не было.

Подводя итог всей вышеприведенной информации по иностранным источникам, мы можем уверенно констатировать, что «феноменальные», «фантастические», «поражительные» результаты количества потопленных судов и их тоннажа, достигнутые немецкими подводными лодками во Второй мировой войне, объясняется, главным образом, одним условием: полной или почти полной безнаказанностью их действий, полным отсутствием или незначительным противодействием подводным лодкам со стороны противника. Выше приведены цифры и факты результатов практически всех боевых походов первых трех асов «Кригсмарине» Кречмера, Люта и Прина, фактические данные условий боевых действий и приведенная статистика убедительно подтверждает это.

Далее мы посмотрим на то, как действовали немецкие подводные асы и каковы результаты этих действий, когда они попали в жесткие условия, приближающиеся к тем, в каких воевали всю войну советские подводники.

Асы «скисают»

Крупные западные историки, занимающиеся исследованием боевых действий флотов стран – участников Второй мировой войны такие, например, как В.Э. Тарент, А. Нестле, С. Роскилл, А. Ровер, М. Говард, С. Морисон и другие, рассматривая действия немецких подводных лодок и подводя итоги войны за 3 первых года, приводят (с незначительными расхождениями) такие сведения: к сентябрю 1942 года немецкие подводные лодки потопили около 2000 судов

союзников (и нейтральных стран) общим водоизмещением около 9 млн. 300 тыс. тонн.

Итоги эти, конечно, впечатляют. Однако они не должны нас удивлять после того, как мы рассмотрели, в каких условиях они достигнуты. Более половины из этого числа судов потоплены были, когда они находились в одиночном плавании. Суда, находившиеся в составах конвоев, были потоплены либо при полном отсутствии противодействия, либо при исключительно слабой и неорганизованной противолодочной обороне.

Погибло за это время от противодействия противника около 100 подводных лодок, что составляет не более 12 % погибших за всю войну. Именно во второй половине войны погибли остальные примерно 780 подводных лодок, из всех 859, участвующих в боевых действиях. Из участвующих в боевых действиях во второй половине войны, ни одна не добилась таких результатов, как некоторые лодки в первый ее период. Более того, ни одна подводная лодка даже и не приблизилась по потопленному тоннажу к тем лодкам, которые действовали в первые три года войны, а особенно, в первый ее период, когда прославились лучшие немецкие подводные асы.

Не вдаваясь в подробности, рассмотрим все же, хотя бы кратко, как и при каких условиях были потоплены остальные 700 судов общим водоизмещением около 4,8 млн. тонн.

Как уже отмечалось выше, «счастливое время» и «райские дни для субмарин» в Северной Атлантике закончились еще в начале 2-ой половины 1942 года.

Вот что пишет К. Дениц: «Начиная с 14 октября 1942 года, охранение конвоев настолько усилилось, что командиры подводных лодок сочли невозможным проникать внутрь кольца охранения при тихой погоде».

Заметим, что не только при «тихой», но и любой погоде командиры немецких подводных лодок стали бояться прорываться к охраняемым судам на дистанцию торпедного залпа, стали выпускать торпеды с большого расстояния, которое часто превышало дальность хода торпед, либо приводило к 100% промаху. Так, зачастую было до самого конца войны, даже тогда, когда на вооружении немецких лодок появились электрические (бесследные) самонаводящиеся торпеды с гидроакустической аппаратурой самонаведения на цель.

За сентябрь-октябрь 1942 г. через Атлантику прошло 35 конвоев союзников в составе 1700 транспортов. Многочисленные группы немецких лодок в общем количестве 73 единицы смогли организовать атаки только на 6 конвоев, потопив 57 судов (3% от состава всех конвоев). Кроме того, было потоплено 2 эсминца: «Оттава» и «Ветеран». Потеряли немцы за эти 2 месяца 16 ПЛ: 720 подводников погибли или попали в плен. В среднем на одну ПЛ пришлось 0,78 потопленных судов. 40 ПЛ (более половины всех, развёрнутых в Атлантике) не потопили не по одной цели.

Примерно такие же результаты действий немецких подводных асов были и в ноябре-декабре 1942 г.

Во всех районах боевых действий в ноябре 1942 г. в море было развёрнуто 180 ПЛ, которые, все вместе, потопили 120 судов. Если учесть, что 10 лодок из этих 120 потопил Лют в Индийском океане, то на остальные 179 лодок в среднем приходится по 0,61 потопленных судов. При этом надо учитывать, что этот результат несколько смягчён потоплением 117 судов (из всех 120), шедших одиночно, без охранения.

За ноябрь-декабрь 1942 г. в составе конвоев, идущих на восток и обратно прошло 1218 судов. Из 627 груженых судов подводные лодки потопили лишь 3. В это время (ноябрь-декабрь) из 84 лодок, действовавших на боевых позициях и участвующих в нападении на конвои, 43 (более половины) не добились

ни одной победы, а среднее количество потопленных судов на одну подводную лодку составило 0,69. При этом погибло 13 подводных лодок. Неутешительна эта статистика для подводных сил и в целом для «Кригсмарине»: все перевернулось «с ног на голову» – возникла необходимость считать не количество потопленных судов на одну подводную лодку, а наоборот – количество погибших лодок, которым обошлась победа над одним потопленным судном. За ноябрь-декабрь 1942 г. это соотношение составило 13 к 3, т.е. 43 погибших лодки на одно потопленное судно.

Командиров этих 43 подводных лодок, выходявших безрезультатно в боевой поход, зачастую даже выходявших в торпедные атаки и попусту затративших торпеды, трудно назвать подводными асами. Более для них подойдет определение с двумя «е» в конце этого слова.

Совсем ничтожный результат показали «стальные» волки Деница в декабре 1942 г. Например, 22 ПЛ, развёрнутые для перехвата «Галифакс-217» (вышедшего из Нью-Йорка в самом конце ноября в составе 33 судов в эскорте 2 эсимнцев, 4 корветов и спасательного корабля), потопили лишь 2 судна, общим водоизмещением 13500 тонн. При этом одна лодка была потеряна. Общий итог (в расчёте на одну ПЛ, участвующую в разгроме конвоя) – 0,09 потопленных целей.

Не впечатляет результат действий субмарин в декабре 1942 г. и в Южной Атлантике. На каждую из 11 развёрнутых там лодок было потоплено в среднем 1,7 судна (по 8400 тонн). При этом 3 лодки погибло.

Несколько смягчили тяжёлые результаты боевых действий немецких лодок в конце 1942 г. успешные атаки на «нефтяные» конвои союзников в Центральной Атлантике. Например, в нападении на тихоходный конвой «ТМ-1», шедший с Тринидада (Венесуэла) в сопровождении 4 кораблей эскорта, участвовало 10 ПЛ, потопивших 9 транспортов союзников (56453 тонн).

Геббельсовская пропаганда тут же раззвонила о «блестящей» победе: 15 танкеров (142000 тонн). На самом деле, результат оказался значительно ниже, т. к. при атаке на одни и те же танкеры часто выходили по 2-3 лодки.

30 января 1943 г. Главнокомандующим ВМС Германии становится К. Дениц вместо гросс-адмирала Редера, подавшего в отставку. Причиной отставки, якобы, послужило разногласие между Редером и Гитлером по вопросу использования больших надводных кораблей, не добившихся никаких успехов за три года войны. «Гитлер распорядился вывести тяжелые корабли из состава действующего флота, т.к. они, якобы, не представляли больше никакой ценности в военном отношении» (К. Дениц).

Однако став Главкомом ВМС, Дениц отстоял эти корабли, хотя, как и прежде, предпочтение отдавал только лодкам и предпринял в новой должности все усилия, чтобы ускорить их строительство и увеличить количество. По данным «Журнала боевых действий штаба подводных сил», на который ссылается Дениц, на 1 января 1943 года немцы имели 212 боеготовых подводных лодок: 164 – в Атлантике, 24 – в Средиземном море, 21 – в Северном море, 3 – в Черном море. На Балтике 32 подводные лодки, но большинство их использовалось в качестве учебных для интенсивной отработки экипажей для вновь строящихся подводных лодок.

«Из общего числа лодок, развернутых в Атлантике, в декабре ежедневно в море находилось в среднем 98 лодок: 39 – в районе боевых действий и 59 – на переходе из баз на позиции или в обратном направлении» (К. Дениц).

Верный своей тактике перебрасывать подводные лодки туда, где меньше всего им оказывается противодействия, Дениц очеренной раз обращается к Гитлеру. На этот раз с просьбой перебросить в Атлантику лодки северной группы, т. к. лодки действовавшие в Северном море с «1 января по 30 ноября 1942 г. потопили всего лишь 262614 тонн, тогда как такое же количество лодок, действовавших в Атлантике за этот период уничтожили 910000 тонн».

Гитлер внял просьбам Деница и согласился. Но это мало что изменило. Дениц пишет: «В январе у нас сложилось такое впечатление, что в английской конвойной службе, до сего времени весьма консервативной, что-то изменилось. Английское командование, казалось, снова стало рассредоточивать свои конвои по широким просторам Атлантики, выбирая для них необходимые маршруты. Проводка конвоев вновь становится очень гибкой...». Разумеется, Дениц прав, говоря что «что-то изменилось». Союзники на основе предыдущего горького опыта сделали выводы и многое изменили в своей тактике. Но дело не только в тактике: усилились и увеличились количественно и качественно силы эскорта конвоев, а командиры немецких подводных лодок, зачастую привыкшие топить свои жертвы «на халяву», оказались мало готовы к новым условиям.

В 1943 г. «Битва за Атлантику» характеризуется дальнейшим увеличением количества вновь вводимых в боевой состав подводных лодок (284 единицы, – на 47 больше, чем в 1942 году) и резким увеличением числа погибших подводных лодок (240 единиц, – на 153 больше по сравнению с 1942 годом). В это время обостряется и достигает своего пика «война умов» между учеными и конструкторами Германии и союзников (США и Англия). Речь идет, прежде всего, о технологическом соперничестве. Фактически борьба и идей и конструкций, в которой до 1943 г. впереди были немцы, в 1943 г. закончилась, в какой-то мере их поражением.

Еще в середине 1942 г. союзники создали дециметровый радиолокатор с большой разрешающей способностью и довольно большим радиусом действия. В ответ немцы создали свой детектор «Метокс», фиксирующий работу РЛС в этом диапазоне. Однако «Метокс» оказался малоэффективным. К тому же он сам производил радиоизлучение, способное выдать местонахождение лодки.

В 1943 году союзники создают новую РЛС и интенсивно вооружают ею корабли, суда и самолеты. Эта РЛС сантиметрового диапазона. Немцы долго ничего не могут разработать в ответ, т. к. их ученые радиолокаторщики считали, что в сантиметровом диапазоне РЛС в принципе работать не может. В это время одна за одной попадают под неожиданное преследование многие подводные лодки: их преследуют и корабли и самолеты, а суда конвоев резко изменяют свой курс и скорость. Проходит полгода, прежде чем на вооружение «Кригсмарине» появляется новый детектор «Наксос», способный фиксировать работу РЛС в сантиметровом диапазоне.

На вооружении авиации союзников появляется особо мощный прожектор «Leigh Light», обеспечивающий практически нулевую погрешность даже при коротковолновой передаче. Вместо бомбосбрасывателя на вооружении противолодочных кораблей появляется реактивный бомбомет «Хеджехог», позволяющий выпускать противолодочные глубинные бомбы (снаряды) далеко вперед по разным направлениям без необходимости разворачивать корабль, наводить его и выходить точно на место погружившейся подводной лодки. При этом гидроакустический контакт с обнаруженной лодкой не теряется, т. к. новая гидроакустическая аппаратура позволяет четко выделить шум лодки и сразу же после прекращения взрывов снарядов бомбомета «цепляться» за цель, если она не потоплена.

Появились на вооружении союзников и самолеты со значительным запасом глубинных бомб, а также с авиационными торпедами. Одним из важных обстоятельств стало появление в составе эскортных групп авианосцев. Это обеспечило авиационное прикрытие конвоев далеко от берегов, за пределами действия береговой авиации.

Кроме эскортирования конвоев союзники начали формировать специальные поисково-ударные группы из 3-5 быстроходных и хорошо вооруженных кораблей для «охоты» за подводными лодками. Эти группы –

«убийцы лодок» не связанные необходимостью находиться вблизи конвоя, имели возможность настойчиво и длительно преследовать обнаруженную лодку до тех пор, пока она ни будет уничтожена.

Способствовало изменению обстановки в пользу союзников и непрерывно продолжающаяся работа криптографов по расшифровке радиogramм («большой провал», связанный с захватом «Энигмы», о чем мы говорили выше). Союзники получили возможность «прочитывать» все изменения к планам действия лодок, все замыслы Деница, начинающие осуществляться.

И хотя немцы продолжали усовершенствовать свои самонаводящиеся торпеды «Т-5» («Цаункениг» и «Фальк»), оснащать лодки новой зенитной артиллерией, более совершенной гидроакустической аппаратурой, новой РЛС «Хагенук», новыми навигационными приборами для определения места по небесным светилам при отсутствии видимости горизонта (гиросекстант) и т. д., но положение в подводной войне все больше ухудшалось для них.

Нашлось «противоядие» и от самонаводящихся торпед: союзники создали имитатор шума надводных кораблей, в результате чего торпеда отклонялась от намеченной цели, выходя на этот шум.

Рухнул стратегический план Деница – «тоннажной войны». В 1942 году общий тоннаж спущенных на воду судов союзника составил 8 млн., а в 1943 – около 10 млн. Тоннаж этот к концу 1943 года значительно превысил тоннаж всех потопленных судов к этому времени.

Дениц в своих воспоминаниях пишет, что чрезвычайно резко сказалось на действии подводных лодок вооружение английских судов, кораблей и самолетов новой радиолокацией. Однако в начале 1943 г. он еще «кокетничает», расценивая потопление 12 судов 15-ю подводными лодками при атаках конвоя «НХ-233», как «поражение»: «Действия против конвоя пришлось прекратить (из-за тумана, атак глубинными бомбами и артобстрелов – авт.). В ходе боя противник потерял 12 судов общим водоизмещением 55761 т. Мы же лишились семи подводных лодок. Такие высокие потери были недопустимы. Не смотря на потопление 12 судов, я расценил этот бой с конвоем как поражение». Вскоре и такие результаты не будут ему казаться поражением.

Несмотря на довольно скромные результаты начала 1943 г., немецкая пропаганда при малейшем намёке на успех на чинает вещать о «величайших» достижениях. Например, по результатам атаки тихоходного конвоя «SC-122» и «Галифакс-229» в марте месяце 40 подводными лодками было потоплено 22 судна. В среднем по 0,5 на одну лодку, а Берлинское радио, захлёбываясь от восторга сообщало: «Мы должны высоко ценить и официально признать величайший успех, достигнутый в войне с конвоями. После невроятного успешного стремительного удара в течение первой ночи, после упорного и настойчивого преследования, вопреки штормовому ветру и сопротивлению надводных кораблей противника, субмарины достигли блестящей победы, сражаясь и атакуя врага днём и ночью».

Получив эффективный отпор, немецкие подводные асы стали осторожничать до такой степени, что, зачастую, вообще не стали добиваться никаких результатов. Например, с 9 по 13 мая во время действий против конвоев «НХ-237» и «SC-129» 11 подводных лодок, установивших контакт с ними, по словам Деница «были обнаружены кораблями отражения и оттеснены... Из состава 2-х конвоев удалось потопить только пять судов общим тоннажем 29016 т., но и мы потеряли три подводные лодки».

В это же время три группы подводных лодок были направлены на перехват конвоев «SC-130» и «НХ-239».

«Из состава конвоев «SC-130» и «НХ-239» не удалось потопить ни одно судно. О потерях, которые мы понесли в ходе боев против этих конвоев в решающие для подводной войны майские дни 1943 года, а так же на переходах морем во всех

других районах, особенно в Бискайском заливе и Северной Атлантике, я узнавал лишь постепенно. Потери резко возросли...» (К. Дениц).

В целом, в марте в Северной Атлантике немецкие ПЛ достигли определённого успеха. Всего за это время через Северную Атлантику прошло 16 конвоев союзников (900 судов) только с запада на восток и обратно. Около 60 ПЛ, участвовавших в нападении потопили лишь 8,5% гружёных торговых судов – 9 из 450. При этом потеряно было 9 ПЛ. Погибло 400 подводников, 24 попали в плен. Соотношение числа потопленных судов и погибших лодок – 1 к 1. А если оценивать общие победы и потери немцев во всех районах боевых действий на море за март 1943 г., то на 15 погибших лодок пришлось по 6 потопленных судов. Это, конечно, результат существенный.

Если в первые три месяца 1943 г. немцы еще имели какие-то результаты, внушающие оптимизм (например, за первые 3 недели марта было потоплено 97 судов, а потеряно лишь 7 лодок), то уже к началу апреля результативность резко упала. В апреле общий тоннаж потопленных судов был в 2 раза меньше, чем в марте. Если в марте было потеряно 15 лодок, то в апреле – 41. Особенно тяжелым, «черным», для них стал апрельский день, когда одновременно было потеряно 6 подводных лодок.

Резко снизилась эффективность действия «волчьих стай». И хотя Дениц с энтузиазмом пишет о победах своих асов в марте, он понимает, что успех это временный. Он цитирует Роскилла: «Нельзя вспоминать об этом месяце и не испытывать чувства, похожие на ужас, по поводу понесенных потерь». Но тут же Дениц говорит о значительных потерях немецких лодок, что тоже вызвало чувство, «похожее на «ужас», но только теперь уже у немцев. 41 лодка за месяц – такого не было ни разу за все время войны.

«Но успехи этого месяца (марта – авт.) были, по всей вероятности, последней серьезной немецкой победой в боях с конвоями» – пишет Дениц.

Объясняя причины резкого спада результативности действий немецких лодок после апреля 1943 г., Дениц приводит 3 обстоятельства:

1. «Одновременно вступало в строй все больше корабельных групп противолодочных сил. Каждая из них состояла из 4-6 охотников за подводными лодками, которые были подготовлены к тактическому взаимодействию внутри групп... Кораблям охранения конвоев прежде зачастую приходилось слишком рано отказываться от преследования лодок, т.к. они не могли надолго отрываться от выполнения задачи по защите судов».

2. «Конвойные авианосцы, уже давно подготавливаемые англичанами, в марте начали боевые действия. Они окончательно закрыли «воздушную дыру» (так англичане называли оставшийся без авиационного прикрытия район Северной Атлантики – авт.) и обеспечили свои конвои постоянным воздушным охранением».

3. «Третье решающее обстоятельство, склонившее чашу весов подводной войны в пользу противника, заключалось в том, что теперь для борьбы с подводными лодками в битве за Атлантику стали во всё возрастающем темпе применяться бомбардировщики дальнего действия».

«Волчьи стаи» становились неэффективными против конвоев, хорошо обеспеченных эскортированием, т. к. командиры лодок «сочли невозможным проникать внутрь конвоя» (по Деницу), а успехов хотя и незначительных, добивались одиночно действующие подводные лодки против одиночных судов, идущих без охраны.

Так, например, с 9 по 25 мая из состава семи конвоев, шедших на восток и насчитывающим в общей сложности 277 торговых судов, подводные лодки потопили 4 судна общим водоизмещением 35 тыс. тонн. В целом в атаках приняло участие до 80 подводных лодок, из которых было уничтожено силами ПЛО эскорта надводных кораблей и авиации 15 лодок. 8 подводных лодок получили

повреждения, что вынудило их вернуться в базу. Снова статистика, приводящая в «ужас»: четыре потопленных судна за 15 потерянных лодок или 23 лодки, выведенные из строя. Тут уже радоваться было нечему. Дениц вынужден был признать свое поражение в северной части Атлантики и отозвал лодки в район Азорских островов.

Вот, что он докладывал Гитлеру: «Мы в настоящее время стоим перед тяжелым кризисом в подводной войне, т. к. противник с помощью новых радиолокационных приборов создал подводным лодкам непреодолимые препятствия для ведения боевых действий и наносит большие потери (15-17 лодок в месяц)». (Сообщить о потерях 41 лодки в месяц Дениц Гитлеру «постеснялся»).

Разумеется, дело было не только в новом РЛС. Появились на вооружении кораблей союзников новые гидроакустические станции, работающие в активном режиме (посылающие импульсы с периодичностью 5-25 секунд), позволяющие определить местонахождение лодки, находящейся в маломощном режиме работы двигателей или вообще «затаившейся» без хода. Конечно, не мог Дениц сообщить Гитлеру и о том, что «слетел гонор» и «утих пыл» его «подводных рыцарей», о котором все меньше и пропаганда начала трещать. Многие из них стали осторожны, а некоторые и просто трусливы, думая во время боевого патрулирования не столько о нанесении удара врагу, сколько о возможности благополучного возвращения в базу. Попросту говоря, «стальные волки» Деница начали сникать: повысившаяся вероятность погибнуть резко понизила их энтузиазм и прыть.

Убедительным примером этого утверждения являются результаты, например, трёх операций немецких ПЛ по конвою «ON-4», а также конвоем «ON-178» и «Галифакс-234» в апреле 1943 г. 44 лодки, участвовавшие в нападении на конвой, потопили лишь 5 судов. Результат мизерный – по 0,11 судна и 0,9 тонн на одну лодку.

... Убедившись, что в Северной Атлантике подводным лодкам стало «некамилльо», Дениц согласует у Гитлера вопрос о переводе лодок в Южную Атлантику. Так как системы организации конвоев там в должной мере отработанной не было, снова появились кое-какие положительные результаты. Но эти результаты были далеки от тех, что достигались в этих же районах раньше.

Некоторой «вспышкой» были атаки пяти подводных лодок на трассе Кейптаун – Дурбан: уничтожено 24 судна (161121 т.), но подавляющее число этих судов шло без охранения, противодействия лодки не испытали. Надежда на то, что и впредь в этом районе лодки будут действовать в таких же условиях, были незначительны. Дениц все это хорошо понимал. Хорошо понимал и принимал меры, «нажимая» на конструкторов, для ускорения создания средств защиты лодок, обеспечения их скрытности. В частности, стоял вопрос о создании системы противодействия гидролокаторам – имитатора шума винтов лодки, патронов, создающих защитное газовое облако, прикрывающее лодку от гидролокаторов, работающих в активном режиме, систем обеспечения радиолокационной незаметности путем покрытия корпуса лодки оболочкой, поглощающей радиолокационные лучи и т. д.

Некоторое оживление в штабе Деница возникло в связи с тем, что немецкой разведке в очередной раз удалось раскрыть шифр, который применяли союзники для связи с конвоями в Атлантике. Это позволило своевременно переразвертывать лодки, находящиеся в завесах на пути движения конвоев. Но это было лишь до конца 1942 года, а в 1943 г. союзники снова сменили шифр и снова немцы остались «без глаз», т. к. для ведения воздушной разведки на просторах Атлантики, особенно Южной, средств не было.

Дениц снова обращается к Гитлеру с просьбой об выделении самолетов для ВМС и окончательно портит свои отношения с главкомом «Люфтваффе» Герингом.

Отрадным было сообщение командира «U-333», который в Бискайском заливе сбил «Велингтон» из нового зенитного орудия 37 мм. Это натолкнуло Деница на мысль превратить несколько лодок в «авиационные ловушки», которые при приближении самолета противника не погружаются, а, оставаясь на поверхности, встречают его орудийно-пулеметным огнем. Это вселило надежду в то, что подводные лодки, выходящие на простор океана через Бискайский залив, смогут преодолевать его в надводном положении. Выход через залив под водой очень долг, а необходимость через каждые 12 часов плавания под водой на малой скорости всплывать и 2 часа находиться в надводном положении для зарядки аккумуляторных батарей понижает шансы на прорыв: береговая авиация противника была начеку.

Например, в январе 1942 г. – мае 1943 г. в районах, где лодки при выходе из баз шли до изобары 180 м под охраной надводных кораблей, потерь лодок почти не было. Погибло лишь 3 лодки на минах, сброшенных самолетами. При самостоятельном прорыве через залив за это время было потеряно 12 лодок.

Вначале реализация идеи об «авиационных ловушках» дала неплохие результаты: тяжелые и неповоротливые самолеты союзников при выходе в атаку на лодки получили мощный зенитный огонь двух 20 мм зенитных автоматов и одного 37 мм орудия. Но через некоторое время авиация союзников получила возможность не входить в зону зенитного огня при атаке подводных лодок, т. к. на вооружении самолетов появились самонаводящиеся авиационные торпеды и реактивные неуправляемые снаряды.

«Авиационные ловушки» превратились в «ловушки» смерти для себя. Дениц вынужден был запретить лодкам форсировать залив в надводном положении.

Новые торпеды «Т-V» («Цаункёниг») и FAT («Фальк», Flächenabsuchendertorpedo – поверхностная сканирующая торпеда), на которые возлагалось много надежд, тоже особых результатов не дали. Как я уже говорил, командиры лодок из-за боязни сблизиться на дистанцию эффективного торпедного залпа стали попросту расходовать их впустую, донося, что торпеды «не срабатывают».

Много надежд возлагалось на «шнорхель» – устройство для обеспечения работы дизелей под водой (нынешнее РПД).

Однако это новшество поначалу (из-за конструктивных недостатков и сложности в обслуживании) не очень охотно командирами лодок использовалось. Кое-кто старался вообще под «шнорхель» не становиться.

Кроме трудных условий обитания в загазованных с резкими перепадами давления отсеках, приводивших к серьезным последствиям для физического состояния и здоровья личного экипажа, «шнорхель» не позволял лодке двигаться со скоростью, большей, 6-ти узлов. Это резко снизило возможность перехвата конвоев.

Характерным для сражений в новых условиях является схватка 19 и 23 октября 1943 года. В двух конвоях «ON-26» и «ONS-20» шедших почти рядом, было 117 судов. Кораблей охранения – 21 (на один корабль около 6 охраняемых судов – не особенно-то сильное). Полагаясь на новые торпеды и зенитный огонь, штаб Деница был уверен, что конвои обречены под атаками 14 лодок, направленных на их перехват.

Дениц отдал приказ: «Оставаться на поверхности! Пробивать путь к конвоям зенитным огнем!».

Результат: лишь одна ПЛ «U-126» (К.Рейх) потопила грузовой транспорт «Эссекс Ланс» (6600 т.). Потеряно 6 подводных лодок.

Подводные лодки израсходовали несколько десятков самонаводящихся торпед. Безрезультативно. Опростоволосились подводные асы: 6 подводных лодок за одно судно. Результат «убийственный», не имевший прецедента до той поры. Да и

единственный потопленный транспорт оказался отставшим от конвоя и был потоплен потому, что лодка не встретила никакого противодействия.

Не блестящим был результат действий и другой группы подводных лодок «Зигфрид» (18 единиц) в попытках перехватить 3 конвоя. Союзники, узнав о готовящемся нападении, 2 конвоя с ценными грузами направили в обход завесы развернувшихся лодок, а шедший без груза конвой «ОН-207» в качестве «приманки» направили на завесу. В результате боевого столкновения одна лодка погибла, а все транспорты оказались невредимыми.

К середине 1943 г. (июнь) обстановка на всех морских театрах военных действий сложилась крайне удручающая. Карл Дениц в своих мемуарах пишет: «В июне 1943 г. я столкнулся с наисложнейшей за всю войну проблемой. Я должен был решить – то ли вывести все субмарины со всех театров военных действий и объявить о прекращении войны ПЛ, то ли позволить субмаринам продолжать операции, несмотря на превосходство врага».

После долгих размышлений и советов со своими ближайшими помощниками он решил подводную войну продолжать, чтобы «вынудить союзников продолжать отправку конвоев, тем самым сокращая на треть количество военных материалов, которые могли бы очутиться на разных фронтах». Насчёт сокращения количества военных материалов на 1/3 он, конечно, перебрал. Другое дело, что большое количество сил и средств всех видов, задействованных в войне против лодок, могло быть «освобождено» для других фронтов. По подсчётам штаба Деница, ПЛ связывали в общей сложности до 1300 самолётов союзников и 3300 военных кораблей. Возможно, здесь впервые Дениц рассуждал, как Главком всех «Кригсмарине» и думал об общих стратегических целях всех сил Вермахта, а не только о ПЛ. К тому же, он надеялся сам и обнадёживал других на скорое появление новых «чудо-лодок» и их «чудо-оружия», а поэтому нельзя было делать никакого перерыва в подводной войне, чтобы не дать упасть боевому духу подводников, веривших в его талант, боготворивших его и считавших пророком.

В октябре одна за одной погибли еще 6 подводных лодок. Кроме одной из них «U-405», во взаимной дуэли потопившей эсминца, другие не нанесли врагу никакого ущерба.

1943 год, начавшийся для «Кригсмарине» некоторыми отрядными результатами, вызвавшими надежды Деница и энтузиазм командиров лодок, закончился печально для них. Я уже приводил высказывания Роскилла и Деница по результатам «Битвы за Атлантику» весной 1943 г., в которых, особенно, выделен март месяц. В этом месяце от воздействия всех сил союзники потеряли 120 торговых судов (693 тыс. тонн), что близко подходило к критическому «порогу», определенному Деницем для победы в «тоннажной войне». Из этого количества подводные лодки потопили 108 судов. Надо отметить, что, как и раньше, в число потопленных входили суда нейтральных стран, следовавшие одиночно. Общее количество потопленных «нейтралов» приближалось к 10% от всех потопленных судов.

В целом в составе «Кригсмарине» в 1943 году было 429 подводных лодок, из которых в боевом состоянии находилось около 180 единиц. Из этого числа по данным С. Роскилла в среднем ежедневно на коммуникациях союзников действовало 100 подводных лодок.

В это время назревали громадной важности события на Восточном фронте, где Красная Армия продолжала мощно давить армию Третьего рейха.

В связи с этим, несмотря на настойчивые просьбы Деница о выделении для ВМС авиации для прикрытия действия лодок (хотя бы для ведения разведки), Гитлер ничего не дал: всю авиацию он бросил на Восточный фронт.

Вот что говорил Дениц Гитлеру, жалуясь на отсутствие в «Кригсмарине» самолетов: «Германские военно-морские силы в XX веке, веке

авиации, должны воевать без воздушной разведки, как будто авиации вообще не существовало».

Геринг – главный противник Деница в этом вопросе добился того, что из 25 тыс. самолетов, выпущенных авиапромышленностью Германии в 1943 году, в ВМС попало лишь 259, что было на порядок меньше, чем требовалось.

Союзники, пользуясь значительным превосходством в надводных кораблях и, особенно, в авиации, смогли организовать значительное противодействие подводным лодкам, в несколько раз более сильное, чем в первую половину войны.

Если в прибрежных водах Англии немецкие лодки за последние 8 месяцев 1943 г. не потопили ни одного корабля и судна противника, то авиация союзников, совершив около 19 тыс. самолето-вылетов (бомбежки, постановка мин, обстрел из пулеметов) потопила 150 судов Германии общим водоизмещением 160 тыс. тонн.

С помощью солидной поддержки США англичане к середине 1943 г. значительно усилили мощь противолодочной обороны. По данным С. Роскилла в среднем ежедневно для борьбы на коммуникациях в океане привлекалось «астрономическое» количество надводных кораблей и катеров различных классов и типов – 3 тысячи. Против лодок в общей сложности было задействовано 2700 самолетов. Кроме того, наблюдение за обстановкой на море вели 17 дирижаблей. Для борьбы с лодками было создано специальное командование («10-ый флот»), возглавляемое Главкомом ВМС Англии адмиралом Э. Кингом.

Мы помним, что в первую половину войны конвои охранялись немногочисленными эскортными группами количеством от 3 до 5, максимум до 7 кораблей. Теперь эскортирование каждого конвоя вели от 12 до 25 кораблей охранения. Если раньше авиация берегового базирования прикрывала конвои на удалении от берега не более 100 миль, то теперь в обязанности береговой авиации входило прикрытие на расстоянии 600-800 миль (это позволило сделать принятие на вооружение новых самолетов с большим радиусом действия). Американский историк С. Морисон пишет, что для наблюдения за подводными лодками в Карибском море и Мексиканском заливе США начали активно привлекать дирижабли.

Относительные успехи немецких подводных лодок в начале 1943 г. снова объясняются, как я уже говорил, тем, что значительная часть атак была выполнена по судам, идущих одиночно, без эскорта. В целом таких судов, например, за апрель прошло 120. В составе конвоев за это время прошло 670 судов под охраной 140 кораблей ПЛО. Как видим, под опекой одного корабля находились 5-6 судов в отличие от первой половины войны, когда число охраняемых кораблей на один корабль эскорта доходило до 20. Запомним эти цифры, так как они нам в дальнейшем пригодятся при разборе боевых действий наших подводников.

Май 1943 года является в какой-то мере переломным для всей «Битвы за Атлантику». За весь этот месяц прошло 16 конвоев в составе 738 судов и 190 эскортных кораблей, против которых действовало в общей сложности 10 «волчьих стай» в составе 214 подводных лодок. Всего за это время было потоплено и повреждено лишь 19 судов (96171 т.). Погибло при этом 22 подводные лодки и 13 лодок было повреждено.

35 подводных лодок, выведенных из строя – это только лодки из состава 10-ти подводных «волчьих стай», действовавших против конвоев. С учетом всех лодок действовавших во всех районах боевых действий, немцы за май потеряли 42 подводные лодки, из которых 39 – в Атлантике и 3 – в Средиземном море. Из всех потопленных 20 лодок погибло при переходах и одиночном патрулировании, а 22, как уже говорилось, при атаках конвоев.

Перебросив большинство подводных лодок из Северной Атлантики в южные районы (как это он неоднократно делал и раньше). Дениц надеялся несколько исправить положение и смягчить неутешительные результаты при подведении итогов у фюрера.

В июле Дениц послал к берегам США ещё 13 ПЛ.

6 из них погибли в пути, а 3 были вынуждены вернуться в базу из-за неисправностей и повреждений.

В Северной Атлантике летом осталось лишь 8 лодок, в районе Азорских островов – 17, в Карибском море – 16, в районе Канарских островов – 16, у восточного побережья США – 4 – всего 61 подводная лодка.

В июне-августе 1943 года в этих районах в общей сложности совершили переход 1500 судов союзников, большая часть которых следовала одиночно. Однако потопили немецкие лодки лишь 34 судна. За три месяца в среднем на каждую лодку по 0,5 потопленного судна. Не густо.

Из 10 немецких подводных лодок, действовавших в июне-июле в Карибском море, в базу не вернулась ни одна. 7 лодок погибли в Карибском море, 3 – на переходе в базу. Общий итог: за 43 дня 10 подводных лодок потопили 6 судов (12631 т.). О «рае для субмарин», когда одна подводная лодка потопила больше судов, чем эти 10, вместе взятые, можно было забыть.

Несколько лучше было дело у лодок, действовавших у берегов Бразилии. За три месяца ими было потоплено 18 судов. Потеряли здесь немцы за это время 8 лодок. Тоже невелика радость: 2,2 судна на одну погибшую лодку, но теперь Дениц уже не считает это поражением, как это было в начале года примерно при тех же результатах.

Эти, хотя и незначительные, успехи объяснялись, прежде всего тем, что по сравнению с Карибским морем и побережьем США, противолодочная оборона здесь была значительно слабее.

4 августа 1943 года Дениц дал радио: «Всем лодкам в южной Атлантике и Карибском море возвратиться в базы».

В подтверждение того, что сказано выше, сошлюсь на официальный исторический труд, подготовленный английским Адмиралтейством, в котором на основе архивных материалов и трофейных документов Германии и ее союзников подробно исследуется оперативно-тактическая обстановка, состав сил и средств, замыслы и планы участников Второй мировой войны на различных морских театрах военных действий.

Труд этот, на который я уже ссылался ранее – трехтомная история войны на море под авторством официального историка Англии профессора С. Росилла «Флот и война» (третий том издан в СССР в 1974 г., в Воениздате).

Вот кое-что из этого фундаментального труда.

1. «В первых числах сентября (1943 г. – авт.) штаб военно-морских сил отметил, что за прошедшую неделю впервые за время войны немецкие подводные лодки не потопили ни одного торгового судна...

В конце августа в Атлантику вышли 9 немецких подводных лодок и одна лодка снабжения («дойная корова» – авт.), вооруженные акустическими самонаводящимися торпедами и усовершенствованными поисковыми радиолокационными станциями, а также более мощным оружием. В начале сентября из бискайских портов вслед за ними последовало еще 13 подводных лодок и 6 лодок из Норвегии или Германии».

Одна из 28 лодок была потоплена в Бискайском заливе. Все остальные 27 лодок вышли в океан. 19 подводных лодок, участвующих в атаках по 2-м конвоям союзников «ON-202» и «ONS-18», насчитывающих в общей сложности 69 судов и 14 кораблей охранения, потопили лишь 6 судов противника и 3 корабля эскорта.

«Общий результат достигнутый девятнадцатью подводными лодками за пять суток, составил шесть торговых судов (36422 т.), и три корабля охранения потопленными и один корабль поврежденным. Мы потопили три подводные лодки и, вероятно, столько же повредили. Немцы объявили о гораздо большем успехе, достигнутом против атак обоих конвоев и Дениц оценил результат как, «весьма удовлетворительный». И на этот раз он был введен в заблуждение преувеличенными докладами командиров подводных лодок».

Как видим более 10% потопленных судов и кораблей из состава конвоя и выход из строя 6 подводных лодок в сентябре 1943 г. Дениц уже считал «весьма удовлетворительным» результатом 1,5 судов и кораблей противника на одну подводную лодку – таков теперь «удовлетворительный» результат. А, например, в 1941 году он «рвал и метал», если на одну подводную лодку было менее десяти жертв.

При этом надо отметить, что при атаке этих конвоев немцы впервые (сентябрь 1943 г.) применили акустические самонаводящиеся торпеды «Т-5».

2. «...В итоге первых 2-х месяцев второй кампании войны (сентябрь-октябрь 1943 г. – авт.) на маршрутах перехода конвоев мы потеряли 9 торговых судов из 2408, совершавших переходы в составе 64 североатлантических конвоев. В океане было потоплено 25 немецких подводных лодок: 5 – надводными кораблями, 6 – авиацией с американских эскортных авианосцев и 13 – авиацией берегового базирования, работающей с конвоями и вокруг них».

Понимая, что проигрывает «Битву за Атлантику», Дениц судорожно пытается что-то предпринять: изыскивает новые способы и методы, чтобы преодолеть кризис, о мерах технологического и организационно-тактического характера, принятых штабом «Кригсмарине» выше уже говорилось. Дениц связывает свои надежды с новыми подводными лодками XIII и XXI серий, способными двигаться в подводном положении с большой скоростью (16-18 узлов), с повышенной глубиной погружения, новой гидроакустической станцией и т. п. Однако на скорое введение в строй новых подводных лодок рассчитывать трудно.

На совещании в ставке Гитлера 15 июня 1943 г. Дениц докладывал: «С апреля 1942 г. флот испытывает недостаток в лодках, т. к. большая часть людского состава, намеченная для флота, передана армии». Деница можно понять: тысячи и тысячи молодых и среднего возраста немцев «перетирали» молюх Восточного фронта. Он просит выделить флоту 200 тыс. человек. Фюрер его просьбу отклоняет: основные ресурсы нужны Восточному фронту, а люди, имеющие какое-то образование и подготовку, кратне нужны авиации.

С середины мая до середины сентября (5 месяцев) в Северной Атлантике прошло 3546 судов в составе 6 конвоев под охраной 572 кораблей (1 корабль на 6 охраняемых судов). Потерь нет.

В ноябре-декабре 1943 г. в порты Советского Союза (в Заполярье) прошло без потерь 3 конвоя союзников.

Возобновившиеся действия подводных лодок не особенно радуют Деница. Во второй половине октября 20 подводных лодок в течение 5 суток атакуют конвой «ON-202» и «ONS-18», общее число, в которых 65. Потоплено 6 судов и 3 корабля эскорта. Погибли 3 лодки (по три цели на одну лодку «не жирно»).

С 27 сентября по 9 октября 22 подводные лодки атакуют два конвоя и топят одно судно. Потеряно 7 подводных лодок. Соотношение 7 к 1 – «рекордное». Никогда еще до сей поры такого не было. Штаб Деница в «шоке». Дениц принимает решение окончательно отменить тактику «волчьих стай». В дневное время всем лодкам приказано находиться в подводном положении, избегая нападения самолетов. Атаковать корабли противника только ночью.

21 ноября 1943 г. большая группа ПЛ «Шилл» в составе 30 единиц, действуя в районе Азорских островов против 2 конвоев союзников, не добилась

никаких результатов. Только одной ПЛ – «U-515» (Хенке) удалось самонаводящейся торпедой повредить сторожевой корабль «Шантеклер». Погибло 6 ПЛ, 3 – с большим трудом возвратились в базу (во Франции), имея серьёзные повреждения.

Не радовали Деница в этот период дела и у ПЛ, развёрнутых у берегов США, Западной Африки и в Индийском океане. Если за сентябрь-декабрь 1943 г. в Северной и Центрательной Атлантике погбли 45 ПЛ (2200 чел.), то в этих районах из 23 развёрнутых лодок погибли лишь 4 (160 чел.), но в числе погибших было 3 кавалера «Рыцарского креста», командира лодок: Вильгельм Роллман, Хайнц-Отто Шульце и Клаус Эверт.

За ноябрь-декабрь 1943 г. потоплено лишь 2 судна. В декабре Дениц издает приказ № 34, в соответствии с которым официально ставится точка по прекращению действия тактики «волчьих стаи». Подводным лодкам, выходящим в атаку, предписывается выпускать самонаводящиеся торпеды «вслепую» – по пеленгу на шум цели. При этом торпед не жалеть, выпускать все 5 или 6 самонаводящихся торпед, находящихся на борту ПЛ.

Подводя итоги последних 4-х месяцев войны, штаб «Кригсмарине» весьма удручен: – с сентября по декабрь 101 подводная лодка развернутая в океане, уничтожила лишь 14 целей: 8 торговых судов и 6 кораблей противника. Выведена из строя 71 подводная лодка, из которых 49 (с 2450-ю членами экипажа погибшими или сдавшимися в плен) погибло, а остальные 22 с повреждениями вернулись в базу. За 4 месяца – по 0,14 «победы» на одну лодку.

Если в начальный период войны счет велся по числу потопленных судов, приходящихся на одну подводную лодку, то теперь – числом погибших лодок на одно потопленное судно.

В частности, в Северной Атлантики, о чем речь шла выше, за указанный период на одно потопленное судно или корабль приходится почти 3 погибших подводные лодки, а общее число выведенных из строя лодок – 5 на одну потопленную цель.

Не помогли немецким подводным асам ни новые самонаводящиеся торпеды, ни новые детекторы обнаружения работы РЛС «Наксос» и «Ванзе», ни новые РЛС «Гема» и «Гогентвал», ни счетверенные 20 мм пулеметы, ни «шкорхей».

Невеселым был 1943 год для немецких подводников, год перелома «Битва за Атлантику». Ушли в прошлое и «жирные года» и «счастливые времена» и «рай для субмарин», когда можно было абсолютно безнаказанно творить на море все, что хочешь: топить одиночные суда торпедами, добивать их артиллерией, поджидать зажигательными снарядами, выпуская их сотнями, в ожидании, когда жертва (транспорт, танкер, шхуна, парусник) вспыхнет. Когда часами можно было, не погружаясь «разбираться с недобитыми судами, изображая из себя «рыцарей моря», благодушно желая «счастливого плавания» оставшимся в живых членам экипажей потопленных судов, выбравшимся из воды на остатки плавсредств.

Теперь – другое дело. На дистанцию торпедного залпа выходить рискованно. Атаковать из надводного положения опасно, «высовываться» из-под воды, чтобы посмотреть на результат атаки – смертельно, дать радио с донесениями в штаб – чревато большими неприятностями от вражеских самолетов.

Вот отсюда и эти печальные результаты. Смелости и отваги поубавилось, ореол легендарности потускнел, количество наград фюрера, как из мешка высыпаемых, поубавилось, хотя и теперь фюрер еще продолжает присваивать высшие звания героев Третьего рейха. Только теперь уже не идет речь о 100 тыс. потопленного тоннажа. Кое-кто получает эту награду за 20-30 тыс. тонн, а есть прецедент, когда Гитлер награждает «Рыцарским Крестом» за атаку, в которой командир лодки, выпустив 3 торпеды по цели, всеми тремя промахивается.

«Другие времена – другие правила».

«Скисли окончательно»

Осенью 1943 года Дениц все еще был полон оптимизма особенно, когда подводил итог боевых действий лодок, вернувшихся в Северную Атлантику из южных районов. Возможно, оптимизм этот был показной, чтобы не давать повода падать духом командирам лодок. Надеюсь на новое оружие, новые системы обнаружения надводных кораблей и воздушных целей, поступление в состав «Кригсмарине» новых лодок, разработка и строительство которых шли довольно успешно, он, однако, будучи умным человеком, понимал, что надежды его могут рухнуть, как рухнула идея «тоннажной войны» и «умерла» тактика «волчьих стай».

Однако подбадривая командиров лодок, находящихся на боевом патрулировании, он одну за одной дает им радиogramмы, подобные такой: «Фюрер следит за каждым шагом вашей борьбы. Атакуйте! Топите их!».

Призывы – призывами, но безрезультатный итог конца года, а особенно гибель с сентября по декабрь 1943 года 45-ти подводных лодок с 2200 членами их экипажей радовать не могли. Как не могли радовать и итоги за весь 1943 год, в течение которого было потеряно 240 подводных лодок.

При этом погибло 11430 подводников и взято в плен 1503 человека. А общий итог потерь с начала войны – 392 погибших лодки. Как видим, за один 1943 год было потеряно на 88 подводных лодок больше, чем за предыдущие два с половиной года войны. Было, над чем задуматься. Утешало только то, что за это время было построено 770 подводных лодок, т.е. число потопленных лодок было почти в 2 раза меньше, чем число построенных.

Вдохновляли Деница и грандиозные планы Гитлера на создание новых видов и средств вооружений: крылатых и баллистических ракет «V-I» и «V-2», реактивных самолетов, новых РЛС для кораблей и авиации, новых типов танков, мин, новых «электрических» подводных лодок XXI и XXIII серий, усовершенствованных самонаводящихся и циркулирующих торпед и др.

Гитлер, предполагая высадку союзников на побережье Франции через Ла-Манш, дает указание разработать план действия подводных лодок для содействия срыву этой высадки.

Дениц начинает сосредотачивать подводные лодки в Арктике (на юге Норвегии), в Бресте, в портах Бискайского залива. Продолжается перевооружение лодок под «шнорхель» (РДП), вооружение новыми детекторами для обнаружения работы РЛС («Наксос»), оснащение лодок 37-мм зенитными и очетверенными 20-мм зенитными автоматами. Небольшая часть (13 лодок) остается в Средиземном море. Гитлер обещает Деницу для ведения разведки на море четырех моторные самолеты «Ю-290».

В целом в составе «Кригсмарине» на 1 января 1944 г. числилось 426 лодок, их которых боеготовых 168. В ремонте и на переоборудовании 181 ПЛ, 87 – учебных подводных лодок. Придавая громадное значение работе по подготовке новых экипажей для строящихся лодок XXI и XIII серий, ввод в строй которых с большой интенсивностью ожидался, Дениц увеличил количество подводных лодок в учебных Центрах подготовки подводников. Особый вес в его глазах имел самый крупный центр в районе Данцига, в Балтийском море.

По районам боевых действий лодки были рассредоточены следующим образом: в Атлантике – 188, в Норвегии – 19, в Средиземном море – 13, на Черном море – 6, 2 ПЛ – торпедовозы в Атлантике у берегов Норвегии.

Учебные лодки, входили в число резервных, т. к. они фактически готовы были в случае крайней необходимости стать боевыми.

Несколько приутихшая немецкая пропаганда «о победах в Атлантике» в связи с «победами» на Восточном фронте, снова заработала на полную мощь. Снова начался треп о доблестных «подводных рыцарях», потопивших к концу 1943 г. «19 млн. тонн водоизмещения, 3000 судов и 184 боевых кораблей». На самом деле было потоплено 14 млн. тоннажа.

Потопленный тоннаж был преувеличен на одну четверть, а число боевых кораблей в 2 раза.

1944 г. сразу же начался с неудач подводных лодок. Из состава 2-х групп «Рюген» (17 ПЛ) и «Боркум» (11 ПЛ), действовавших в Северной Атлантике в общем составе 28 подводных лодок, было потеряно 20 лодок (погибли) и несколько лодок вернулись с боевых позиций с неисправностями и повреждениями. Группа «Рюген» практически полностью была уничтожена, а из группы «Боркум» осталось только 5 лодок, 3 из которых присоединились к группе «Рюген» и тоже погибли.

В мае 1944 г. в Арктике действовали 30 ПЛ, которые потопили лишь 5 транспортов и 2 эсминца. Всего за это время из США в СССР прошло в составе конвоев 188 гружёных судов. Из числа 5 потопленных, с грузом было лишь 3 транспорта. Погибло при этом 12 ПЛ – 1,7 лодки за одну потопленную цель. Погибло 650 подводников и 311 попали в плен. В холодных водах Арктики не очень то долго продержишься в воде, а поэтому при малейшей возможности остаться в живых, немцы предпочитали по-быстрее сдаваться в плен. Разумеется, и «высокий немецкий дух» уже не был таким высоким, несмотря на все старания немецкой пропагандистской машины.

В целом с января по июнь 1944 года в Северной и Центральной Атлантике действовало 78 подводных лодок. Эти лодки за полгода боевых действий потопили всего-навсего 4 торговых судна (21854 тонн), 7 кораблей (5 английских и 2 американских). Из этих 7-ми – 1 эсминец, 5 – корветов и 1 – минный тральщик. Потеряно за это время 37 (47 %) подводных лодок. Общее число погибших подводников 1568 человек, в плен попали 332 подводника. Это был грандиозный провал: за одну потопленную цель 4 подводные лодки и 172 подводника.

Фактически в эти полгода была та же «игра в одни ворота», как в первые полтора-два года войны, только теперь «ворота» были немецкими.

Вот некоторые примеры, как уничтожались подводные лодки:

– подводная лодка «U-231» (В. Венцель) попала под бомбы «Велингтона», получила повреждения в результате сбрасывания на нее 6 бомб. Командир приказал команде покинуть лодку, а сам пытался застрелиться, пустив себе пулю в рот, но остался жив. Из состава экипажа 43 человека были спасены, 7 погибли. Венцель был спасен, передан на авианосец «Блок-Айленд», где ему сделали удачную операцию;

– подводная лодка «U-641» (С. И. Стюарт) была атакована глубинными бомбами с английского корвета «Вайола» и сразу же погибла. Ни один человек из состава экипажа не спасся;

– подводная лодка «U-761» (Х. Гейдер) погибла под глубинными бомбами двух английских эсминцев. Погибло 8 подводников. Командир и 48 членов экипажа попали в плен;

– подводная лодка «U-392» (Х. Шуманн) была атакована самолетом «Каталина», выпустившим по ней 34 неуправляемых реактивных снаряда, и двумя кораблями (эсминцем и корветом), сбросившими несколько глубинных бомб. Все члены экипажа погибли;

– несколько корветов и сторожевых кораблей атаковали ПЛ «U-448» (Х. Дотер) глубинными бомбами, вынудили ее всплыть и расстреляли артиллерией. Командир и 41 человек экипажа попали в плен;

– подводные лодки «U-238» (Х. Хепп), «U-737» (Г. Йорг Блауэрт), «U-424» (Г. Людере) были потоплены сторожевыми кораблями с помощью глубинных бомб;

– подводная лодка «U-603» (Г. Иохим Бертенсман) уничтожена несколькими залпами «Хежджехога» эсминца;

– главным виновником гибели ПЛ «U-575» (В. Бемер) был пилот самолета «В-17» А. Дэвид Бити, ставший в последствии известным английским

писателем. Обнаружив лодку с помощью РЛС, атаковав ее четырьмя глубинными бомбами и сбросив светящийся буй (была ночь), он вызвал на подмогу другие самолеты с авианосца «Богт», а также эскортные эсминцы, которые заставили подводную лодку всплыть. Атаковав лодку артогнем, они потопили ее. Командир и 14 человек его команды были пленены. Остальные погибли;

– подводная лодка «U-473» (Х. Штенберг) потопила американский эскортный эсминец, а потом попала под бомбежку других кораблей, но ушла на глубину 120 м. и оторвалась от преследования. Однако необходимость зарядить аккумуляторные батареи и провентилировать отсеки заставила командира принять решение на всплытие. После всплытия лодки надводные корабли открыли по ней орудийный огонь. Штенберг успел дать полный ход, выпустил торпеду, но промахнулся. Командир погиб. Экипаж покинул лодку. Спаслось 53 человека. Все они были пленены.

Примерно в таких же обстоятельствах под ударами надводных кораблей и авиации погибли другие 26 подводных лодок. Преимущество противолодочных сил было полное. Атаки командиров лодок стали редкими, в большинстве своем не меткими (с большой дистанции), отваги и дерзости места стало мало. Теперь не лодки стали охотиться за судами, а корабли ПЛО и самолеты за лодками. «Стальные волки» превратились в робких «зайцев».

Невеселым для немцев был и июль 1944 года. Нарращивание сил для операции «Оверлорд» (высадка десанта союзников на побережье Франции) продолжалось. Конвой шли один за другим. При этом организация эскортирования конвоев была хорошо отработана. Например, в состав конвоя «Галифакс-300», вышедшего из Нью-Йорка 17 июля в составе 109 судов, по пути влилось еще 78 судов, вышедших из Сиднея и Ньюфаундленда. Таким образом, конвой стал состоять из 167 судов. И хотя такой громадный конвой сопровождался только семью кораблями эскорта, но он хорошо охранялся с воздуха, постоянно барражирующими над ним самолетами. Этот конвой в общей сложности доставил в Англию 1 млн. тонн груза (десантные суда, танки, артиллерия, военное снаряжение, сталь, железо, нефть и т. д.). Ни одного судна из состава конвоя потеряно не было.

В целом в разных районах океана 11 немецких подводных лодок потопили в июле одно торговое судно и 4 корабля, а также нанесли повреждение 2-м грузовым судам. А потеряли немцы 7 подводных лодок. Снова цена «побед» была непомерная: подводных лодок потеряно больше, чем потоплено судов и кораблей.

После провалившегося заговора группы высших офицеров Вермахта, по которому планировалось убийство Гитлера, Геринга и Гимmlера, вечером 20 июля Гитлер по радио обратился ко всему немецкому народу с «зажигательной» речью. Сразу же за Гитлером выступил Дениц, очередной раз поклявшись от имени всего состава «Кригсмарине» в верности фюреру: «Чудовищное покушение на нашего фюрера наполнило всех нас священной яростью, обращенной на преступников и их наймитов. Однако провидение спасло немецкий народ и его армию от такого невообразимого несчастья. Чудесное спасение нашего фюрера служит еще одним доказательством правоты нашего дела. И мы должны еще теснее сплотиться вокруг фюрера и отдать все силы делу борьбы, ведущей к победе».

Ничего не скажешь: Дениц мог иногда произнести речь и дать радио своим подчиненным с таким пафосом, что сам Геббельс мог позавидовать. В данном случае особенное впечатление на военных моряков произвело упоминание о «самом провидении», спасшем Германию. Еще бы: бомба с часовым механизмом, принесенная графом Клаусом фон Штаунбергом в ставку Гитлера в Растенберге (в Восточной Пруссии) и взорвавшаяся в кабинете Гитлера, унесла жизни четырех человек, находящихся рядом с фюрером, а он остался невредим.

При расследовании покушения выяснилась причастность к заговору трех офицеров высшего командного состава, находящихся во Франции (Э. Роммель,

Гюнтер Ганс Ключе и Карл фон Штюлпнагель). В число заговорщиков попал и адмирал В. Канарис, известный своей деятельностью при руководстве «Абвером».

Положение подводных сил «Кригсмарине» ухудшилось в связи с вынужденной эвакуацией под нажимом союзников из хорошо оборудованных баз в Бордо и Бресте. Однако еще 3 базы подводных лодок на территории Франции (Лориан, Сен-Назар и Ла-Паллес) оставались в руках немцев до конца войны, т.к. американцы считали, что захватывать их нет нужды – оставшись в изоляции, они потеряют какое-либо значение. Однако американцы недооценили важности этих баз: во-первых, все эти базы имели хорошо оборудованные железобетонные укрытия толщиной 3,5 м., рассчитанные на 55-60 подводных лодок, во-вторых, из них был свободный выход в Атлантический океан, в третьих, запасы оружия, топлива, продовольствия, хранящегося в базах, позволял немцам использовать эти базы до самой капитуляции в мае 1945 года.

При перебазировании подводных лодок из Бордо и Бреста в другие базы и использовании лодок для перевозки грузов (вооружения и боеприпасов) при эвакуации 15 из них погибли. Перебазирование лодок шло, в основном, в Норвегию, на расстояние 2000 миль.

Дениц принял решение реформировать имевшиеся флотилии, произвел новые назначения офицеров на должности командующих флотилий. Лодки, не способные по техническому состоянию дойти до берегов Норвегии, Дениц приказал уничтожить.

В общей сложности перебазирование из Франции в Норвегию начали 30 подводных лодок, переоборудованных под «шпорхель». Дошли до берегов 17 лодок. Остальные 13 были потоплены противником на переходе.

Кроме 13 погибших лодок из числа перебазирующихся, погибли и другие лодки, развертываемые для действий в океане из других баз.

В целом с мая по октябрь 1944 г. немцы потеряли 72 подводные лодки с экипажами в составе 3500 человек. Правда погибли из этого состава не все члены экипажей; многие попали в плен. Гибнуть вместе со своими лодками подавляющая часть подводников не хотела, поэтому при вынужденном всплытии при повреждениях лодок многие члены экипажей, при малейшей возможности, покидали борт лодки даже не дождавшись команды, если считали, что лодка обречена.

Американцы научились у англичан успешному эскортированию конвоев, стали активно охотиться за лодками с помощью самолетов дальнего действия береговой авиации. Кроме того, был разработан секретный план по уничтожению подводных лодок, находящихся в базах. Так как массовые бомбардировки в 1943 г. защищенных баз подводных лодок практически никаких результатов не дали, американцы решили использовать новые сверхмощные бомбы, способные разрушать многометровые бетонные перекрытия. Для этой цели были разработаны управляемые бомбы, в которых содержалось 12 тонн взрывчатки («Торпекс»). Ранее применявшиеся 6-ти тонные бомбы «Толлбой», например, при бомбардировке базы лодок в Бресте с перекрытием 4,5 м. никаких результатов не дали. В начале пути эти новые бомбы использовались, как самолет с пилотом, который выводил ее на дистанцию, когда исчезает риск промаха. Затем пилот катапультировался в отделяемом отсеке, а бомба, управляемая с самолета-матки по радио, продолжает полет до цели.

Многие молодые летчики с энтузиазмом брались за эту опаснейшую работу. Среди них был и Джозеф Кеннеди, старший сын бывшего посла и брат будущего президента США. Он погиб вместе со своим вторым пилотом при первом же тренировочном полете на борту «В-24» с этой бомбой «Торпекс». Бомба по неизвестной причине взорвалась на борту самолета, превратив самолет в мелкие осколки. Попытка сбросить такую бомбу на базу Гельголанд в Северном море с

бетонными перекрытиями 2,5 м. закончилась неудачей: на последнем участке маршрута бомба отклонилась в сторону и цели не достигла.

О том, каким «несладким» стало житье подводников, отправляющихся в океан на «охоту», говорит такой факт, что длительные плавания в отрыве от баз стали практически безрезультатными. Так, например, подводная лодка «U-541» под командованием К. Петерсона, вышедшая из Лориана 6 августа к заливу Лаврентия провела в море 93 суток (вернулась в базу 6 ноября). Результат – потоплено одно небольшое судно «Ливингстон». Безрезультатно закончилось боевое патрулирование в этом же районе «U-802» под командованием Х. Шмекеля. Эта лодка провела 120-ти суточное плавание. Не было ни потоплено, ни повреждено ни одной цели.

Блестящее завершение операции «Багратион» Красной Армией дало возможность уверенного продвижения ее к реке Висле и Варшаве. И снова Гитлер вынужден основные соединения своих ВВС бросить на Восточный фронт. Теперь Дениц уже и не просит дополнительную авиацию для обеспечения действия лодок, т.к. хорошо понимает, что Гитлеру сейчас не до Атлантики. В октябре немцы вынуждены были оставить Ригу и Эстонию. В Балтийском море начинает господствовать советский Балтийский флот. Советские подводные лодки совместно с авиацией постоянно наносят удары и по транспортным судам, и по боевым кораблям, и по военно-морским базам врага.

Строительство громадных масштабов новых подводных лодок XXI и XIII серий ведется в Гамбурге, Бремене, Киле. Союзники постоянно совершают воздушные налеты на эти города. Сборка лодок, перевозящихся секциями из внутренних областей Германии идёт, кроме Гамбурга и Бремена, в Данциге. Именно Данциг становится основным центром достройки новых подводных лодок и подготовки экипажей для них. И хотя строительство новых лодок идет не так быстро, как хотелось бы Деницу, союзники весьма обеспокоены тем, что министр военной промышленности Альберт Шпеер с немецкими специалистами оказались способны за 14 месяцев в сложнейших условиях войны наладить массовое производство новых лодок имеющих выдающиеся тактико-технические характеристики.

Дениц, надеясь на поступления в состав «Кригсмарине» новых лодок продолжает посылать на боевое патрулирование одиночные подводные лодки IX серии к Фритуану и Гвинейскому заливу, а лодки VII серии – в Карибское море, Мексиканский залив, к Латинской Америке.

Дениц вместе со своим штабом (ОКМ) подготовил доклад Гитлеру о «новой подводной войне», хотя отлично понимал, что «Битва за Атлантику» им проиграна окончательно. Для реализации целей «новой подводной войны» в период с июля по декабрь 1944 г. Дениц посылает в Атлантику из норвежских баз (Бергена, Тронхейма, Нарвика) 68 лодок VII серии переоборудованных под «шнорхель». За это время 16 лодок из 50, развернутые на позиции, погибли, а 18 лодок по разным причинам (из-за серьезных неисправностей) вынуждены были вернуться в базы.

Оборудование лодок «шпортелем» дало им возможность длительное время находиться в подводном положении, но скорость движения под РПД была не более 6-ти узлов, т.ч. на развертывании лодок из баз Норвегии, например, в район Английского канала уходило две недели. С учетом того, что на обратную дорогу необходимо еще две недели, на патрулирование оставалось 8-10 дней.

К тому же, «шнорхель» часто выходили из строя. Из-за постоянного перепада давления в отсеках и загазованности выхлопными газами, зачастую, условия обитаемости в отсеках при движении под РПД были невыносимыми.

Ко всем прочему, союзники значительно расширили количество воздушных патрулей в районах Фарерских и Шотландских островов, т. ч. лодки даже

на одно-два всплытия в надводное положение по ночам почти не имели возможности.

Наибольших успехов здесь добился Х. Фон Матушки («U-482»). Он потопил в первом патрулировании 5 судов, а во втором повредил одно норвежское судно и эскортный авианосец «Тэйн». Однако из второго патрулирования Матушки не вернулся. Лодка погибла вместе со всем экипажем.

В сентябре в море вышли 8 подводных лодок (в район Северного пролива, разделяющего Шотландию и Ирландию).

Единственная лодка из восьми, атаковавшая противника, была «U-483» (Г.И. Фон Морстейн). Он повредил английский фрегат «Уайтэкер»).

В начале зимы 1944 г. 25 лодок XII серии вышли из Норвегии к Ла-Маншу, обойдя Ирландию с юга. Часть лодок действовала в Ирландском море и Бристольском заливе. Из 25 лодок 9 погибли.

И снова, как и раньше (с 1943 г.) победы лодок были скудны. Командиры лодок, зачастую, желаемое выдавали за действительное. И хотя Дениц раз в 6-8 раз занизил «планку» для представления к награде «Рыцарским Крестом», представить он смог только двух командиров лодок.

Например, командир «U-978» Г. Пульст к моменту представления к награждению имел на счету лишь одно потопленное судно (7200 т.).

Тоже 7200 тонн к моменту награждения «Рыцарским Крестом» имел командир «U-1202» Р. Томсен. При проникновении в Ирландское море он потопил один транспорт, но доложил о потоплении 4-х.

Английская морская база Скала-Флоу давно уже (начиная с 1941 г., после атаки Прина) не была главной в Королевском флоте. Однако английские эскортные авианосцы именно из этой базы совершали нападения на норвежские базы подводных лодок «Кригсмарине». Чтобы помешать этому, Дениц поставил задачу перед своими подводниками блокировать Скапа-Флоу и уничтожить хотя бы один или два авианосца. Для выполнения этой задачи было отозвано 14 подводных лодок из Атлантической флотилии и из Арктики. К разочарованию Деница, и эта очередная операция была провалена. В новых, неблагоприятных условиях его подводные асы терпели поражения одно за другим.

Часть из этих лодок безрезультатно вернулась в базу после 40-55 суток патрулирования, часть не дошла до заданного района и вернулась в базу по разным причинам (неисправность дизелей, навигационная авария – столкновение со скалой и т. д.). несколько лодок погибло, так и найдя цели.

В целом 68 подводных лодок VII серии, сосредоточенные для «новой подводной войны» и оборудованные «шнорхелями», за вторую половину 1944 года практически не нанесли судоходству союзников существенного вреда. Восемнадцать лодок были вынуждены вернуться в базу после выхода в море и стать на ремонт. Шестнадцать лодок погибли. Из них 13 погибли при первом же выходе в море. Оставшиеся 34 лодки в общей сложности потопили 20 судов водоизмещением 98600 тонн.

«Новая подводная война» в новых условиях потерпела полный провал. Из 68 командиров лодок лишь 2-3 человека проявили себя как подводные асы. Например, Г. Майер («U-486») уничтожил 4 судна (21053 тонн), 2 фрегата и одно грузовое судно «Леопольдвиль». Однако союзники по всем СМИ «раззвонили», что потоплено госпитальное судно «Леопольдвиль», вследствие чего штаб Деница засомневался в докладе Майера и заслуженный «Рыцарский Крест» он не получил.

Подавляющее большинство командиров подводных лодок этой «подводной войны» проявить себя не смогли. В новых условиях сильного противодействия думали в основном не о награждении, а о сохранении своих жизней. Часть из них показала себя настоящими «ассаами», о которых мы говорили выше.

Для реализации планов «новой подводной войны» Дениц послал в Атлантику из военно-морских баз Германии также 17 подводных лодок IX серии, тоже оснащенных «шнорхелями». Часть этих лодок была послана к Гибралтару и Азорским островам, часть – к берегам Канады и восточному побережью США.

Результаты боевых действий этих семнадцати лодок за полгода не впечатляют. В целом они потопили 15 судов союзников общим водоизмещением 57364 тонны, из которых 6 боевых кораблей (2 фрегата, 1 корвет, одно десантное судно и одно патрульное).

Десять лодок из этих семнадцати не потопили и не повредили ни одного судна. Семь погибли. 277 подводников погибли вместе с лодками, 73 человека попали в плен.

Подводя итог «новой подводной войны», можно констатировать, что из всех 85-ти подводных лодок VII и IX серий за вторую половину 1944 года лишь 22 лодки (25% одержали победы). Отличились 14 лодок VII серии из 68 и 8 лодок IX серии из семнадцати. В целом эти 26 лодок уничтожили 13 боевых кораблей и 33 торговых судна. Потоплено было 22 лодки.

Итог не воодушевил Деница: на каждые 2 потопленных цели – одна потерянная лодка. Подводный флот «Кригсмарине» уменьшился еще на тысячу подводников. 169 подводников попали в плен.

Больше уже Дениц не вспоминал о своей стратегии «тоннажной войны»: подводные лодки потопили в 30 раз меньше тоннажа, чем было спущено на воду союзниками.

Немецкие подводные асы «скисли» окончательно.

«Воронка»

К февралю 1945 года Красная Армия уже вышла к Одру. Две мощнейшие военно-морские базы – Кенигсберг и Данциг остались за спиной наших войск. В этих базах, в особенности, в Данцинге достраивалось огромное количество новых подводных лодок XXI серии. Кроме того, как уже было сказано, Данциг оставался самым крупным центром по подготовке новых экипажей подводных лодок. Обе базы имели крупнейшие склады с большим запасом торпед, топлива, продовольствия.

Гитлер приказал во что бы то ни стало держать эти базы до полной эвакуации личного состава различных родов войск (до полумиллиона человек). Необходимо было эвакуировать, кроме того, до 1 млн. человек гражданского персонала воинских частей и других гражданских лиц.

Советские подводные лодки наносят один за другим мощнейшие удары не только по транспортам с эвакуируемым личным составом разных родов войск, но и отправили на дно крупное руководство Данцига, а вместе с ним цвет немецкого подводного флота – около 70 (по некоторым данным до 100) экипажей подводных лодок вместе с их командирами.

Подробнее об этом поговорим в следующей главе. А сейчас отметим, что Дениц в 1945 г. и слышать не хотел о проигрыше подводной войны, одну за другой посылал лодки на боевое патрулирование, одно за другим давал радио командирам лодок развернутых в океане. Он снова и снова подбадривает командиров, надеясь на лодки, оборудованные «шнорхелем», обещает новые чудо-лодки и другое чудо-оружие, что позволит Третьему рейху «добиться окончательной победы над врагом».

Как бы там ни было, но, как Рузвельт так и Черчилль были обеспокоены возможностью нового наступления подводных лодок.

По данным их разведки дело со строительством новых лодок и созданием новых видов оружия у немцев шло довольно успешно. В связи с этим 9 января 1945 г. Черчилль и Рузвельт при встрече на острове Мальта (перед Ялтинской конференцией) среди других вопросов внимательно обсуждали вопрос и о возможных интенсивных действиях немецких подводных лодок. По этому вопросу

было подписано совместное коммюнике, в котором были обозначены соответствующие совместные намерения для борьбы с лодками.

В частности, были утверждены планы действий Королевских военно-воздушных сил Англии и американской Восьмой воздушной армии. В соответствии с этими планами намечались до 20-25 налетов авиации на Гамбург, Бремен и Киль, где шла сборка и достройка новых подводных лодок. Судостроительные заводы этих городов были разрушены, однако лодки, находящиеся в бетонных укрытиях (в Гамбурге и Киле), не пострадали.

Все же во многом опасения союзников были преувеличены: к 1 января 1945 г. в наличии было лишь 28 лодок XIII серии, а до конца войны в строй вошли еще 20 лодок. Всего была построена 51 лодка, но 3 из них погибли во время бомбежек.

В целом успели провести патрулирование лишь 5 лодок XIII серии общей продолжительностью 178 суток. Они потопили 5 небольших судов общим водоизмещением 8542 тонн, а так же повредили эсминец и норвежское судно типа «Либерти».

Дениц, будучи Главкомом «Кригсмарине», не мог так много, как раньше, уделять внимание подводным лодкам, но продолжал постоянно держать связь с командованием подводных сил (адмирал Эберхард Годт и бывший командир ПЛ, кавалер « Рыцарского Креста» Гюнтер Хеслер») и следит за действиями подводников. Держал Дениц и постоянную связь с адмиралом Гансе-Георге фон Фридербургом, который отвечал за строительство и готовность вновь вводимых в состав «Кригсмарине» лодок.

Усложнилась система базирования подводных лодок в Норвегии. Во-первых, периодически совершались авиационные налеты, во-вторых, агрессивно настроенные норвежцы, в частности, входящие в состав групп сопротивления, действовали довольно активно, нанося потери системе обслуживания лодок, совершая диверсии в зонах Бергена и Тройхейма, где лодки строились и ремонтировались. Поэтому многие лодки были рассеяны по фиордам, где фактически никакой инфраструктуры для их обслуживания не было.

Надо отдать должное руководству «Кригсмарине»: оно сумело в сложнейших условиях за четыре месяца 1945 года отправить в океан 143 подводные лодки из баз Норвегии и Германии. Большая часть (119) лодок действовало в Северной Атлантике, 18 – у берегов США, 6 лодок были отправлены на Дальний Восток по специальному плану.

Действия этих 143 лодок на последнем этапе войны – еще одна «черная» страница в истории «Кригсмарине». Эти действия были почти безрезультатны. Около 50% (56) подводных лодок погибли. Было потеряно 2800 человек их экипажей.

В первый месяц 1945 года в океан вышли 19 лодок, 11 из которых были новыми. Из 19 лодок 10 погибли вместе со своими командами. Из 500 человек в живых осталось 43. Все они попали в плен. Все вместе вышедшие в океан в январе лодки потопили 10 судов противника (30726 т.).

В основном лодки были потоплены авиацией («Каталина» и «В-24») американцев. Только 4 из 10 лодок были потоплены совместно американскими самолетами и английскими надводными кораблями.

В марте 1945 года 29 лодок вышли из баз Норвегии. Все лодки VII серии. Из 29-ти 15 были новыми лодками, совершавшими свое первое плавание. Потеряно было более 60% (17) лодок из 29-ти. Общее количество потерянных подводников 800 человек, 54 из которых попали в плен.

В общей сложности все эти лодки потопили 9 судов (20000 т.). В апреле из баз Норвегии вышли 28 подводных лодок. Из них новыми были 12 лодок. Общий счет потопленных ими судов – четыре единицы (20000 тонн). Погибло 10

подводных лодок (более трети). Потеряли немцы 500 подводников, 46 из которых попали в плен.

К берегам Америки и Канады в 1945 году вышли 19 лодок IX серии, все они были оборудованы «шнорхелями». 6 из этих лодок были новыми. А в целом 10 из 19 Командиров лодок не имели боевого опыта в качестве командиров лодок. Все вместе эти 19 лодок потопили 6 судов (23000 тонн). Погибло почти половина (9) лодок. Потеряно еще 500 подводников, 33 из которых попали в плен. Таким образом, погибло едва ли ни в 2 раза больше лодок, чем потоплено судов. Это был уже полный крах подводных сил.

Вот кое-что из того, как погибали немецкие лодки в последнем периоде второй мировой войны.

1. В феврале 1945 г. ПЛ «U-300» (Ф. Хейн) после того, как нанесла повреждения двум судам из конвоя «UCS-72», попала под глубинные бомбы 2-х корветов. Из-за повреждений ПЛ командир вынужден был поднять ее на поверхность воды. Корветы открыли артиллерийский огонь. Командир лодки, механик, вахтенный офицер, 5 человек из состава артрасчета были убиты. Лодка затонула. 41 человек из состава экипажа попали в плен.

2. В это же время «U-1016» (В. Бурмейстер) после потопления небольшого норвежского судна попала под глубинные бомбы кораблей эскорта. Лодка погибла. Были спасены лишь 2 человека из состава команды.

3. Подводная лодка «U-927» (Ю. Эберт) 24 февраля была обнаружена радиолокатором самолета в то время, когда она шла под «шнорхелем». Самолет сбросил на лодку 6 глубинных бомб. Лодка затонула, ни один человек из состава экипажа не спасся.

4. Подводная лодка «U-681» (В. Гебауэр) 6 марта в районе английского канала атаковала противолодочный траулер торпедой «Т-5». Безрезультатно. 11 марта натолкнулась на скалу в подводном положении и вынуждена была всплыть. Командир, убедившись, что повреждения лодки неисправимы, принял решение затопить ее. К тому же, подоспевший американский самолет «В-24» атаковал лодку, сбросив на нее несколько глубинных бомб. Спаслось 38 человек. Все они попали в плен.

5. Командир «U-1195» Э. Кордес в марте 1945 г. атаковал конвой «ВТС-103», нанес повреждения американскому судну. 6 апреля ПЛ лежала на дне в районе Портсмута. Был услышан шум винтов. Кордес выпустил торпеды «Т-5» по двум суднам, одно из которых потопил (судно «Куба» водоизмещением 11420 тонн). Погрузившись на глубину 30 метров, Кордес снова решил отлежаться на грунте в мелководном районе. Однако его засекли корабли эскорта, забросали глубинными бомбами. Лодка получила несколько пробоин, стала заполняться водой. Командир дал команду выходить через торпедный отсек. 18 человек вышли из ПЛ через торпедный аппарат, 21 человек вместе с командиром погибли.

6. Подводная лодка «U-1024» (Г. И. Гуттен) в Ирландском море в марте 1945 года потопили два судна типа «Либерти». Попав под бомбежку фрегата эскорта, лодка получила повреждения и вынуждена была всплыть. Командир дал команду затопить лодку, но вышла заминка, лодка не хотела тонуть. С фрегата быстро высадилась команда и успела захватить документы и ценные приборы. Было убито 8 подводников. Гуттен застрелился. 37 человек из состава экипажа были взяты в плен. Попытка буксировать лодку окончилась неудачей, она затонула.

7. Смалодушничал командир «U-1063» К.Х. Штефан, когда всплыл в надводное положение и дал команду экипажу покинуть лодку. Оставшиеся в живых члены экипажа утверждали, что лодка, попавшая под бомбежку английского фрегата, получила незначительные повреждения, не потеряла ни скорость хода, ни способность погружаться и вполне могла оторваться от преследования. Как только

лодка всплыла, фрегат открыл по ней артиллерийский огонь. Лодка затонула. Спасшиеся 17 человек попали в плен.

8. Подводная лодка «U-396» (Г. Саймон) погибла в марте 1945 года под ударами американского самолета «В-24». В живых не осталось никого.

9. От самонаводящихся авиационных торпед «Фидо», сброшенных в воронку в месте погружения, погибла «U-905» (Б.Швартинг)

10. Под воздействием глубинных бомб, сброшенных с самолета, погибла «U-391» (Ф. Беренд).

11. Таким же образом погибли лодки «U-1106» (Э.Бартке), «U-326» (П.Маттхее), «U-1107» (Ф. Парадун) и др. Никто из экипажей этих лодок не спасся.

* * *

Советские войска окружили Берлин, сражения идут в пригородах, крах Третьего рейха становится неизбежным фактом. А штаб «Кригсмарине» продолжает посылать лодки в океан. В апреле 1945 г. к берегам Англии из Норвегии снова уходят 28 подводных лодок VII серии. 12 из этих лодок – новые. 10 лодок вскоре после выхода погибли. Кое-кто из них даже не дошел до районов патрулирования. Из 500 членов экипажей этих лодок 46 человек попали в плен, 100 человек были интернированы португальскими властями, а остальные 354 человека погибли. Оставшиеся 11 лодок из этой группы по приказу Деница в мае капитулировали, придя в английские военно-морские базы. А потопили все эти 28 лодок лишь 4 судна (20000 тонн).

Погибали лодки в апреле 1945 года в основном от воздействия авиации союзников, которая весьма успешно применяла новые самонаводящиеся торпеды «Фидо». Как только лодка обнаруживалась самолетным радиолокатором (обнаружения были и лодок, двигающихся под «шнорхелем»), самолет оповещал по радио другие силы ПЛО и устремлялся к месту предполагаемого нахождения ПЛ. Видя воронку от погрузившейся лодки, самолет вслед лодке сбрасывал торпеду «Фидо». Вероятность поражения лодки в таком случае была близка к единице.

Командиры лодок Э.П. Штеер («U-1277») и Г.В. Венц («U-963»), получившие задание на постановку мин, задание выполнили. Обе лодки были потоплены своими командами, Экипажи сдались португальским властям: которые передали их англичанам.

По существу, посылать подводные лодки в это время на боевое патрулирование – акт отчаяния. Лодки посылались на бессмысленную гибель и, не достигнув никаких результатов, уходили в небытие, как в эту самую «воронку», которая образуется в момент погружения ПЛ. Погружались они уже навсегда, не имея шансов на спасение.

К. Дениц с большой неохотой (очень скупо) пишет о действиях своих «стальных волков» в течение последних двух с половиной годов войны, а особенно – за последние полтора года. Похвастаться здесь было абсолютно нечем. Но Дениц не был Деницем, если бы и тут не нашел оправдания своим командирам лодок. Вот что он пишет о неудачах торпедных атак и значительно преувеличенных результатах в донесениях командиров лодок (это стало правилом для них в последние месяцы войны): «Однако из-за поступивших донесений мы переоценили эффективность торпед «Цаункениг». Как выяснилось впоследствии, командиры подводных лодок завышали число потопленных ими кораблей охранения. Объяснялось это тем, что после выстрела с небольшой дистанции акустической торпедой подводной лодке приходилось немедленно погружаться на глубину 60 метров. В противном случае возникала опасность, что такая торпеда сработает на шум винтов самой лодки. В этих условиях, когда выстрел производился с небольшой дистанции и попадание фиксировалось только на слух, могло случиться, что взрывы глубинных бомб принимались за взрывы торпед».

С каким бы уважением ни относились мы к этому «профессору» подводной лодки, но в данном случае вынужден сказать, что Дениц «вешает лапшу на уши» неискушенному читателю. Во-первых, даже на самые первые акустические торпеды талантливые немецкие конструкторы предусмотрели систему защиты от своих торпед, включив в конструкцию торпеды систему дистанционного предохранения (самонаведение включается только по прошествии торпедой определенного расстояния после выстрела. Кстати, подобная система была и на торпедах с индукционными взрывателями, в частности, на советских). Во-вторых, из более чем тысячи выпущенных самонаводящихся торпед немецкими лодками известен лишь один случай (да и тот сомнительный), что на лодку навелась своя торпеда. Этот вывод был сделан на основании донесения одного из командиров погибшей немецкой лодки о том, что в него попала торпеда.

В-третьих, отличить взрыв торпеды от взрыва глубинной бомбы не сможет только самый неопытный акустик, никогда не слышавший ни того, ни другого.

Никак не хочет Дениц признать, что немецкие подводные асы в конце войны, как огня, боялись кораблей ПЛО и, выходя в атаку на конвой, даже не пытались пробиться внутрь конвоя для стрельбы по судам, а производили залп по первой подвернувшейся цели с большой дистанции, зачастую превышающей дальность хода торпеды. Записи в журналах боевых действий свидетельствуют о том, что выпускались торпеды с дистанции 15-20-30, а нередко и больше кабельтовых, а Дениц говорит о «небольших» дистанциях.

Несколько ниже в этих же своих воспоминаниях Дениц пишет: «Сравнительно удачных опытов первого использования акустических торпед (в первой половине 1943 г. – авт.) в последующие месяцы достигнуть не удалось, а вскоре выяснилось, что и нового оружия недостаточно для восстановления необходимой боеспособности подводных лодок». Спрашивается: что же изменилось по сравнению с временем «первых удачных опытов»? А изменились «тепличные» условия, в которых достигались те «грандиозные» успехи, о которых так радостно на весь мир оповещала немецкая пропаганда, раздувая победы подводников. Не стало этих условий и вот результат: «...Нового оружия недостаточно для восстановления необходимой боеспособности...»

Вот ссылка Деница на запись в «Журнале боевых действий штаба командующего подводными силами» за 1 июля 1944 г.: «...В настоящее время шансы на успех невелики, возможность же, что лодка из боевого похода не возвратится, становится все более вероятной, т.к. за последние месяцы возвращалось в среднем только 70% лодок, вышедших в течении месяца на выполнение боевых заданий».

А вскоре эта возможность снизится до «классической» – 0,5, а потом и вовсе дело дойдет до того, что практически каждая лодка, которую штаб Деница будет посылать в боевой поход, шансов на возвращение в базу иметь не будет.

Возникает вопрос: зачем Дениц снова и снова посылает подводников на верную гибель?

В июне 1944 г. это еще можно было как-то понять. Возможно, он еще верил сам в вероятность разгрома противника, но и тогда, будучи умным человеком, понимал, конечно, что вероятность эта мала. Тем не менее, 6 июня 1944г., когда началась операция по высадке войск союзников через Ла-Манш, он издал приказ, обращенный к подводникам:

«Любое судно противника, принимающее участие в высадке десанта, даже если оно перевозит полсотни солдат или хотя бы один танк, является объектом, для уничтожения которого подводная лодка должна принять все возможные меры. Такое судно необходимо атаковать, не считаясь с возможностью собственной гибели. Если придется встретиться с десантными кораблями и судами, нельзя считаться с опасностями действий в условиях мелководья, наличием минных заграждений или

каких-либо других осложнений. Каждый солдат противника, уничтоженный до высадки десанта, снижает возможность выполнения противником задуманного плана.

Подводную лодку, которая сумела нанести ущерб противнику в десантной операции, следует считать выполнившей свой высокий долг и оправдавшей свое назначение даже в том случае, если она при этом погибнет».

Повторяю: в июне 1944 можно было еще как-то понять Деница. Но вот в самом конце войны, когда уже все и всем (а Деницу, как никому другому) было ясно, что началась агония гитлеровской машины со всеми его идеями и планами, что ни чудо оружие – «V-1» и «V-2», ни новые лодки XXI и XIII серий, Германию не спасут, почему и зачем он продолжал упорно и настойчиво призывать своих соотечественников к борьбе?

31 января 1944, в день, когда по всей Германии будет объявлен трехдневный траур по случаю гибели пресловутого «Вильгельма Густлофа», потопленного советской подводной лодкой «С-13» под командованием А.И. Маринеско, он обратился ко всем морякам «Кригсмарине», находящимся в море, в котором признал, что наступление Красной Армии привело Германию к «серьезному кризису», который все же можно преодолеть, «если каждый немец, беспрекословно подчиняясь приказам фюрера», будет выполнять свой долг. «...Мы должны стать тверже. Нытье и жалобы недостойны настоящих мужчин, это – проявление недалекости. Пустыми разговорами ничего не добьешься... Я не могу положиться на офицеров..., которые слишком много говорят о своих опасениях, – либо из-за избытка так называемого «здорового смысла», либо от страха и жалости к себе. Такие командиры не только не могут быть настоящими лидерами – они подрывают нашу волю к сопротивлению...»

1 марта Дениц обратился ко всем подводникам с призывом служить образцом, «нападать, опираясь на силу своего духа и инициативу, как бы ни шли дела».

Настало время, когда практически каждая лодка, выходящая в море, погибала, срок жизни подводника, как писал Э. Топп, «не выходил за 4 месяца», а Дениц продолжал призывать к верности и преданности фюреру: «Мы, солдаты «Кригсмарине», знаем, как нам должно поступать. Наш военный долг, который мы выполняем, не обращая внимания на то, что происходит слева и справа от нас, заставляет нас стоять до конца, быть твердыми и надежными, как скала. Негодяи, которые ведут себя иначе, должны быть повешены с плакатом на груди: «Вот висит предатель, который из-за собственной трусости обрек на смерть немецких женщин и детей, вместо того, чтобы защищать их, как следует настоящему мужчине...»

11 апреля, за 20 дней до гибели Гитлера он произносит целую «оду», восхваляя Гитлера, и снова требует от офицеров «Кригсмарине» до конца идти «по пути выполнения солдатского долга», призывает помнить: «честь флага «Кригсмарине» – священна».

Об обращении 2 мая с вязы с гибелью Гитлера я уже упоминал в начале этой главы. В нем снова призыв «исполнять свой долг до конца» ибо «на ставке – жизнь нашего народа».

И, конечно, интересен последний приказ подводникам 5 мая 1945 г., где он признал, что «продолжать сопротивление невозможно». И в этом приказе он остается верен себе, говоря о боевом духе подводников, «долгие годы помогавшем... сражаться в море». Этот свой приказ он закончил словами: «Да здравствует Германия!» Трудно сказать, какую Германию он имел в виду, но думается, что тогда, за 3 дня до капитуляции, он думал все же о нацистской Германии, которая тогда уходила в прошлое, как уходила в «воронку» самонаводящаяся авиационная торпеда, догоняя погрузившуюся немецкую подводную лодку на глубину, с которой ей не суждено было всплыть никогда.

«Ассы»

В потоке западной литературы о немецких подводных лодках Второй мировой войны, с непомерным возвеличиванием подвигов их командиров, которые под руководством своего «непогрешимого» гресе-адмирала К. Деница вели «жестокую, суровую войну», но «по правилам», в соответствии с «нормами международного права», почти не упоминаются или упоминаются вскользь многочисленные факты, когда командиры лодок действовали бездарно, неумно, робко и трусливо, показывали чрезвычайно низкий уровень оперативно-тактического мастерства.

Были случаи (довольно редкие), когда отвага граничила с безумием (как, например, у Отто Кречмера), но значительно больше было проявлений чрезмерной осторожности и элементарной трусости, когда командиры лодок – «бесстрашные морские волки», при нападении на невооруженные торговые суда в одиночном плавании, становились трусливыми «зайцами», когда ставилась задача атаковать хорошо охраняемый конвой.

Было исключительно много случаев безграмотного маневрирования в благоприятных гидрометеороусловиях, приводившего к столкновениям со своими надводными судами и подводными лодками, приводившими не только к серьезным повреждениям надводных кораблей и судов, но и гибели самих лодок.

Имелись многократные случаи навигационных аварий из-за малограмотности штурманских действий (даже в глубоководных районах Атлантики находили «точки соприкосновения с отмелями»), а о Северном и Средиземноморском морях, Мексиканском заливе и говорить не приходится.

Имели место случаи элементарной безалаберности и безответственности командиров лодок, допускавших нарушение основных правил морской практики на мостике (в надстройке, ограждении рубки), чреватых гибелью лодки.

Само собой разумеется, что делали промахи молодые командиры лодок, не имевшие необходимого опыта (особенно во второй половине войны, когда количество вводимых в боевой состав новых лодок опережало подготовку командиров), но и опытные, уже прославленные командиры (среди которых и кавалеры «Рыцарского креста») допускали ошибки.

Очень многие командиры допускали ничем не оправданные промахи при стрельбе торпедами, не только когда торпеды имели конструктивные недостатки, связанные с гидростатами и взрывателями, но и тогда, когда появились бесследные самонаводящиеся торпеды.

Примеров всему, что сказано выше, – бесчисленное множество. Вот кое-что из этого.

Командир ПЛ «U-385» VII серии Г.Г. Валентикер, в апреле 1944 года у побережья Исландии вышел в атаку на эсминец в благоприятнейших метеороусловиях, выпустив самонаводящуюся торпеду «Т-5». Торпеда прошла мимо цели (или не дошла до нее). Через два дня вышел в атаку на одиночно идущий океанский лайнер – знаменитую «Куни Мэри» громадных размеров (длина 296,5 м, ширина 36,2 м, осадка 11,9 м, водоизмещение 81235 т, скорость около 30 узлов), с выгодной позиции произвел залп тремя торпедами. Безрезультатно. Через несколько дней – атака эсминца самонаводящейся торпедой «Т-5». Снова торпеда не достигла цели. Истратив почти весь запас торпед, вернулся в базу с нулевым результатом.

В феврале 1944 года 6 подводных лодок атаковали в Арктике конвой «JW-57». Все лодки выходили в торпедную атаку. Результат: одна лодка «U-990» (Г. Нордмахер) потопила английский эсминец «Маратта». Все остальные произвели безрезультатные залпы самонаводящихся торпед. Погибло 2 лодки.

В декабре 1943 года при атаке конвоя «TV-5», шедшего в США из Англии, участвовало 18 подводных лодок, рассосредоточенных в 6 групп по 3. Ни

одна из этих лодок успехов не достигла. Никто из командиров лодок не решился сблизиться с кораблями и судами конвоя на дистанцию уверенного залпа. Некоторые из них выпустили безрезультатно по несколько торпед. Например, командир «U-171» Ф. Клевертон выпустил 5 торпед, и ни одна из них цели не достигла. Между прочим, в состав конвоя входил линкор «Невада» – весьма заманчивая цель, однако никто из 18 командиров не решился рискнуть выйти на него в атаку, как это сделал, например, при первой же предоставившейся возможности, командир советской ПЛ «К-21» Н.А. Лунин, атаковав немецкий линкор «Тирпиц».

Я уже упоминал об атаке конвоя «Галифакс-271», в который входили 54 судна и 8 кораблей охранения. Несколько лодок, участвовавших в атаках, выпустили более 20 торпед, в том числе, самонаводящихся. Ни одна из торпед не нашла свою цель.

В октябре 1942 года, по личному распоряжению Гитлера, 14 подводных лодок (7 немецких и 7 итальянских) было направлено на перехват группы боевых кораблей союзников в Средиземном море во главе с авианосцем «Фьюриесс». В составе конвоя находились 2 крейсера и 6 эсминцев. В составе группы лодок были 2 прославленных аса: кавалер «Рыцарского креста» Фридрих Шютце (U-605»), потопивший в 1941 году авианосец «Арк-Ройял» и кавалер «Рыцарского креста» Гюнтер Гигенбергер («U-81»). Кроме того, входил в эту группу и опытный командир «U-565» Вильгельм Франке. Франке первым пытался атаковать авианосец с большой дистанции, выпустив 4 торпеды. Безрезультатно. «U-43» (Вильгельм Доммес) тоже выпустила с большой дистанции 4 торпеды. Тоже безрезультатно. Как видно, против боевых кораблей у всех этих «героев» «кишка тонка» оказалась: это не беззащитные торговые суда топить.

Все 8 кораблей союзников, выйдя из Гибралтара и вернувшись в него, остались невредимыми.

29-30 января 1944 года 10 подводных лодок атаковали конвой «JW-56B». Лодки выпустили 12 самонаводящихся торпед «Т-5» и около 20 других торпед. Результат: поврежден один эсминец «Харди II». Успеха добился командир «U-278» И. Франке. Остальные 9 лодок действовали безрезультатно.

2 января 1945 года в восточном районе Атлантики подводная лодка «U-625» (Г. Бенкер) подверглась атаке самолета «В-24». При срочном погружении командир лодки, остававшийся на мостике последним, не дал команду и сам не убрал антенну системы «Наксос» (для обнаружения работы РЛС), кабель которой проходил через рубочный люк. Из-за этого кабеля люк герметично не задрался, в рубку стала поступать вода. Командир, не дав команду на прекращение погружения, с одним из членов экипажа бросился обратно в ограждение рубки, чтобы убрать антенну. Лодка ушла на глубину. Командир и матрос погибли.

Лодку в базу привел первый вахтенный офицер (старпом).

Командир лодки допустил грубейшую и элементарную ошибку, вызванную не только нервным напряжением, связанным со стремлением, как можно быстрее, уйти от атаки самолета, но и просто технической неграмотностью. В практике и других подводных флотов мира были случаи (в том числе и в послевоенный период), когда кабель попадал под крышку люка. Под тяжестью давления воды на крышку люка, кабель просто был бы перерезан. В крайнем случае, его можно было перерубить любым подручным инструментом и остатки выбить из-под прижимного кольца люка. Стремление спасти антенну «Наксоса» не оправдывает командира: эта антенна не стоит жизни 2-х членов экипажа.

31 октября 1944 года в Центральной Атлантике командир «U-732» К.П. Карлсен после уклонения от глубинных бомб противолодочного траулера всплыл в надводное положение и пошел полным ходом под дизелями. С помощью РЛС был обнаружен самолет противника. Команду на погружение командир не дал, но зато

дал команду экипажу покинуть борт лодки. Дисциплинированный экипаж быстро выполнил команду, покинув боеспособную субмарину. Эсминец, сблизившись на дистанцию залпа «Хеджехога», произвел атаку и 10-ю глубинными бомбами потопил лодку. 19 членов команды были подобраны и спасены, остальные погибли.

В ноябре 1944 года 13 подводных лодок группы «Шил» в Центральной Атлантике вышли в атаку против 2-х объединенных конвоев союзников. В результате атаки был поврежден лишь один сторожевой корабль – отличилась «U-515» (командир Хенке).

В декабре 1944 года снова 13 подводных лодок группы «Веддиген» в Центральной Атлантике пытались перехватить 2 конвоя. Перехват не удался, так как союзники, расшифровав указания Деница лодкам о месте развертывания, просто обошли завесу.

Из этих 2-х групп подводных лодок («Шил» и «Веддиген») в составе 26 единиц 8 погибли. «Ассамы» проявили себя не только командиры лодок, но и офицеры штаба Деница, планировавшие операции по развертыванию лодок и перехвату конвоя.

В декабре 1944 года подводная лодка «U-1209» (Э. Хюлсенбел) в результате ошибки счисления села на мель в районе мыса Ленде-Энд (у юго-западного побережья Англии, на входе в пролив Ла-Манш). Лодка получила сильное повреждение. Смотритель маяка, обнаружив лодку, поднял тревогу. Подошедшие 2 канадских фрегата и несколько английских катеров спасли 44 подводника и взяли их в плен вместе с командиром лодки. 7 человек погибли. На борту фрегата от сердечного приступа скончался инженер-механик лодки.

16 декабря 1944 года после патрулирования в районе залива Скапа-Флоу подводная лодка «U-767» (Ф.А. Греус) возвращалась в военно-морскую базу Нарвик. На подходе к базе столкнулась со своим тральщиком и затонула. Из команды спасены были, вместе с командиром, 19 человек.

В течение 91 суток находился в плавании командир «U-190» М. Винтермейер в районе Бразилии (ноябрь 1944 года – январь 1945 года). Проявляя излишнюю осторожность, а проще говоря, трусость, держался поближе к берегу, в стороне от транспортных маршрутов. В результате такого 3-х месячного «боевого» патрулирования, ни в одну атаку не выходил.

В конце 1944 года в штормовых условиях потеряла свое место ПЛ «U-284» (Г. Шлюц). Маневрируя по счислению, лодка наскочила на подводные камни у острова Ньюфаундленд и получила тяжелые повреждения. Лодку пришлось затопить.

Команда была переведена на другую подводную лодку, пришедшую на помощь.

В декабре 1944 года в Северной Атлантике командир «U-392» несколько раз выходил в атаки по судам конвоя «Галифакс-271», разбросанным штормом.

Противодействия не было. Израсходовав все торпеды, в том числе, самонаводящиеся, ни одной цели не потопил.

Выше я привел случаи ошибок и промахов, совершаемых командирами в конце войны. Но разного рода ЧП случались еще в большем количестве и в начале войны, и в её середине.

В апреле 1940 года подводная лодка «U-21» села на мель в районе юго-восточнее Мандаля (у берегов Норвегии) и была интернирована норвежскими властями вместе с экипажем. После захвата немцами Норвегии лодка вновь вела боевые действия против союзников.

В декабре 1942 года произошел случай, когда подводная лодка «U-221» таранила другую подводную лодку «U-254» и потопила ее. Почти весь экипаж «U-254» погиб.

Вот как, по описанию командира «U-221», все это произошло:

«Идя полным ходом, настигли конвой. Темнота. Волнение 5 баллов, резкие порывы ветра с дождем. Впереди по правому борту, почти скрытая пеленой дождя, на нас выскочила немецкая подводная лодка. Несмотря на резкий поворот, наша лодка получает удар. В верхней части прочного корпуса остается вмятина. Внутри лодки столкновение осталось почти незаметным.

Наскочившая на нас лодка держится еще на поверхности, дрейфуя по течению. Вспыхивают карманные фонарики. Возле лодки около 30 человек ее экипажа. Все снабжены спасательными принадлежностями. Включаем прожектор, призываем людей к спокойствию, непрерывно запрашиваем по радио помощь. Пробуем вылавливать людей с помощью бросательных концов с прикрепленными к ним пробковыми поясами. Из-за волнения большая часть наших попыток оказывается напрасной... только одному унтер-офицеру и 3-м матросам удалось поймать концы и спастись, несмотря на сильные волны, накатывающиеся на корабль...»

Не будем придирааться к командиру, почему, например, пробоину получила и затонула не его лодка, а другая, которая ударила его в борт, хотя лодки одного проекта и кто на кого «наскочил», сказать трудно. Не будем валить всю вину и на того, другого командира, который погиб. Скажем только, основываясь на показаниях командира «U-221», что оба командира лодок виноваты и действия командира «U-221» в критической ситуации мастерскими не назовешь. Даже и в шторм 5 баллов (не 7-9) потерять 26 человек, «снабженных спасательными принадлежностями», надо умудриться.

11 ноября 1941 года подводная лодка «U-580» VII серии при отработке задач боевой подготовки, столкнулась с кораблем целью «Ангельбург» и потонула. При этом погибло 12 человек. Случилось это в Данцигском заливе.

15 ноября 1941 года подводная лодка «U-153» (здесь же, в Данцигском заливе) таранила подводную лодку «U-583». Погиб весь экипаж – 46 человек.

Подводная лодка «U-222» (Р. фон Йессен) столкнулась с «U-626» (Г.Б. Бэйде). Первая из них была протаранена и погибла. Спасся только командир и 2 члена экипажа, находившиеся в момент столкновения на мостике.

Подводная лодка «U-71» (фон Ронтберг) столкнулась с «U-631», получила серьезные повреждения, была переведена в класс учебных. Это было второе столкновение «U-631»: ранее она сталкивалась с подводной лодкой «U-455» (Г.М. Шейбе). Тогда «U-631» была под командованием Ю. Крюгера. Подводная лодка «U-455» (Хорст Дитерихс) столкнулась с подводной лодкой «U-600». Обе лодки получили серьезные повреждения, вернулись в базу.

Подводная лодка «U-450» (Курт Бёх) столкнулась с грузовым судном, была протаранена и погибла. Подводная лодка «U-523» (Вернер Питч) столкнулась с линкором «Шарнхост». И т.д.

Подобные столкновения с тяжелыми последствиями за время войны было в «Кригсмарине» несколько десятков.

Надо заметить, что ни в одном из подводных флотов мира не было такого количества потерь подводных лодок не от воздействия противника, а из-за навигационных аварий и столкновений со своими судами и кораблями в период отработки задач боевой подготовки. Только в южной и центральной частях Балтики, в результате таких столкновений, погибло 15 (!) подводных лодок.

Необходимость спешного обучения и комплектования офицерских кадров немецких подводных лодок приводила к тому, что многие вахтенные офицеры и молодые командиры лодок допускали грубейшие ошибки в вопросах кораблевождения, морской практики, использования торпедного и артиллерийского вооружения, что нередко приводило к гибели личного состава и срыву выполнения поставленных задач.

Справедливости ради, надо отметить, что допускали крупные ошибки и промахи, приводившие к тяжелым последствиям, и опытные командиры лодок.

Так подводная лодка «U-57» под командованием Э. Топпа, о котором говорилось выше, после тяжелого похода, в котором она, после неудачной атаки английского судна «Керамик» водоизмещением 6 тыс. тонн, подверглась атаке английского самолета, получила повреждения и вынуждена была лечь на грунт. После устранения повреждения всплыла, атаковала и утопила один из транспортов конвоя союзников. Во время атаки, в свою очередь, подводная лодка подверглась атаке 2-х английских эсминцев, сбросивших на нее несколько десятков глубинных бомб. Лодка снова получила повреждения, вынуждена была лечь на грунт. Пролежав на грунте более суток, дождавшись, когда эсминцы ушли вслед за конвоем, всплыла и пошла в базу. На переходе в базу снова встретила конвой, потопила танкер из его состава, снова подверглась атаке кораблей охранения, но оторвалась от преследования. Перед самым входом в базу, ее атаковал английский самолет, выпустив по ней очередь из пулеметов, в результате чего лодка получила 10 пробоин в легком корпусе. И вот после такого трудного похода, перед самым входом в ВМБ, подводная лодка в идеальных погодных условиях погоды, столкнулась с норвежским пароходом, идущим под всеми положенными ходовыми огнями, и затонула в течение 15 минут после столкновения. В результате этого 6 человек из команды погибли, остальные были спасены. Такова была цена, так называемой, «расслабухи» после тяжелого похода, несвоевременных и ошибочных действий вахтенного офицера и самого командира лодки. Как впоследствии писал Э. Топп, это было для него тяжелейшим уроком, из которого он сделал для себя вывод: «Расслабляться нельзя ни на минуту» до самого конца похода, когда швартовы будут поданы на пирс.

Кое-что о том, как промахивались при торпедных атаках самонаводящимися торпедами командиры немецких подводных лодок в конце войны, я сказал выше. А «мазать» обычными, не самонаводящимися торпедами, «подводным асам» – слабакам, сам бог велел. Если «мазали» такие асы, как О. Кречмер, Г. Прин, В. Лют, В. Шюце, Э. Топп, входящие в первую пятерку лучших, то что можно говорить об остальных?

Конечно, можно свои недостатки свалить на плохое качество торпед (а они действительно в начальный период войны такими были), но, однако, почему-то при атаке «волчьей стаи» 22 июня 1942 года в Северной Атлантике конвоя девятью подводными лодками, успехов достиг только Э. Топп («U-532»), а остальные 8 командиров «пролопушили»? А стрелял Э. Топп точно такими же торпедами, как и все другие командиры.

То же самое можно сказать и о командирах лодок, участвовавших в совместных атаках вместе с О. Кречмером. Стреляя теми же самыми торпедами, что и другие командиры лодок, он добивался успехов, а остальные нет. Так что дело не только в качестве торпед.

В параграфе о подводном асе № 2 В. Люте я уже писал, что и он частенько промахивался. Например, при атаке конвоя «SC-42» в 1941 году, выпустив 6 торпед по 3-м судам, ни разу не попал в цель. А о том, как этот прославленный ас, будучи уже кавалером «Рыцарского креста с дубовыми листьями», в идеальных условиях в течение нескольких часов справлялся с одиночным рефрижератором «Эмпайр Уимбрел», истратив на него 8 торпед и несколько десятков артиллерийских снарядов, и говорить неудобно.

Безрезультатной оказалась атака по транспорту опытного командира, кавалера «Рыцарского креста» командира «U-404» фон Бюлова, истратившего в атаке половину торпедного запаса.

Делал промахи при атаках и подводник № 3 «Кригсмарине» Г. Прин, о чем я тоже говорил в параграфе о нем. Например, в апреле 1940 года он атаковал несколько судов, стоявших в гавани, но ни одного не потопил.

Несколько торпед выпустил Г. Прин по линкору «Уорспайт». Неудачно. Между прочим, проникнув в базу Скапа-Флоу, атаковав и потопив линкор «Роял Оук», он стрелял теми же торпедами. Видимо, при атаке «Уорспайта» стрелял он с большой дистанции и элементарно промазал.

Всего за апрель 1940 года немецкие командиры подводных лодок совершили 43 торпедные атаки против конвоев и не потопили ни одного судна.

При этом только на авианосец «Уорспайт» было совершено 4 безрезультатных атаки. Погибло в апреле 4 ПЛ. Правда, основной причиной неудачных атак считали новую торпеду «G7e», которая, как выяснилось впоследствии, не прошла положенных испытаний (Двое должностных лиц – Инспектор вооружения адмирал Гёттинг и директор Экспериментального института торпедного оружия адмирал Вер пошли под военный трибунал). По некоторым сведениям оба были расстреляны.

Между прочим, подводный ас №2 «Кригсмарине» В. Лют на своей ПЛ «U-181» в мае 1943 г. атаковал и повредил той же торпедой «G7e» английский транспорт «Маунт Хэлмос» в Индийском океане (потом он добил его арт-огнём).

Торпеды торпедами, но многие из командиров лодок поняли тогда разницу между безнаказанной атакой по незащищенному, одиночно идущему судну и атакой конвоя, охраняемого кораблями ПЛО. И хотя в это время эскорты конвоев были еще слабы и не отработаны, с точки зрения оперативно-тактической, но результаты, отрадные для англичан, были налицо. Корабли ПЛО за апрель потопили 4 немецкие подводные лодки.

И в 1940, и в 1941, и в 1942 годах, когда подводники «Кригсмарине» добивались наибольших успехов, случаев промахов при торпедных атаках и по одиночным судам и судам в составе конвоев было предостаточно. Уровень оперативно-тактического мастерства был далек от желаемого.

Например, анализ операций подводных сил за 1942 год в Северной Атлантике показывает, что всеми 73-мя подводными лодками, из которых 49 были новыми, было потоплено всего 57 судов. Результат далеко не блестящий. Приблизительно 0,78 судов на каждую лодку. При этом надо учесть, что у союзников в это время было еще недостаточно сил и средств ПЛО, и улучшилась только организация конвоев.

При разборе неудачных атак в штабе подводных сил неоднократно отмечалась излишняя осторожность и трусость многих командиров лодок при атаке конвоев. Дениц неоднократно подчеркивал, что забота о безопасности лодок – это его прерогатива. Он действительно много делал для этого, перебрасывая лодки из одного района в другой, как только узнавал об усилении противолодочных действий противника. Посылал лодки туда, где противолодочное воздействие слабое или вообще отсутствует, учитывая, конечно, интенсивность перевозок, чтобы топить как можно больше судового тоннажа. А заботой командиров должно быть одно: «Атаковать, атаковать, атаковать», топить и топить.

Чрезвычайно низкий уровень оперативно-тактического мастерства показали командиры подводных лодок в октябре 1943 года при атаке двух союзных конвоев «ON-206» и «ON-205». Всего в этих конвоях шло 117 судов под охраной 21 корабля (по 5 судов на один корабль охранения). Это несравнимо с тем, что мы будем наблюдать при действиях наших подводников.

Надеясь на новые самонаводящиеся торпеды «Т-5», на новые зенитные орудия, эффективность которых считалась высокой, штаб подводных сил был твердо уверен, что конвой будет разгромлен. В атаке конвоев участвовало 14 подводных лодок. Но штаб подводных сил во главе с адмиралом Годтом и Главный штаб

«Кригсмарине» во главе с Деницем ждало горькое разочарование. Выше я уже упоминал: было потоплено только одно судно, отставшее от конвоя – транспорт «Эссекс Ланс» (6600 т), записанное на боевой счет «U-126» (К. Рейх), погибло при этом 7 подводных лодок.

Характерным примером «героических» действий командиров немецких подводных лодок в 1943 году являются действия командира «U-129» фон Харпе и командира «U-137» Г. Вольфарта. Первый, во время атаки в ноябре 1943 года эскортного авианосца «Коур», выпустил по нему 4 самонаводящиеся торпеды «Т-5». Все торпеды прошли мимо цели. Не смог он потопить, выйдя в атаку с удобной позиции и быстроходный океанский лайнер «Аквитания»: выпущенные по нему 3 торпеды прошли мимо. Я уже отмечал, что с потоплением быстроходных судов у немецких подводных асов дела обстояли из рук вон плохо. Они или допускали промахи при атаках, как это было при попытке потопить «Куин Мэри» длиной около 300 метров, или вообще не смогли выйти в атаку.

* * *

По некоторым сведениям, в период совещания Черчилля с Рузвельтом в Канакре в ноябре 1943 года, немецкая агентура сообщила командованию, на каком корабле и в составе какого эскорта пойдет через океан президент США Рузвельт, прибывающий в Северную Африку 20 ноября на линкоре «Айова». Якобы, знали немцы и о том, что Черчилль после этого совещания будет возвращаться в Англию на борту линкора «Кинг Джорд V» (через Ла-Манш). Штаб «Кригсмарине» пытался развернуть свои подводные лодки на предполагаемых путях движения американских и английских кораблей, но никаких результатов достигнуто не было.

Возвращаясь к «героическим» действиям командира «U-137», отметим, что Г. Вольфарт у северных берегов Ирландии «гонялся» за легким крейсером «Чешир», дважды выходил на него в атаку, израсходовал чуть ли не весь запас торпед. Безрезультатно.

Командир «U-378» корветтен-капитан А. Хошат при атаке конвоя «QR-14», шедшего из Архангельска в сентябре 1942 года, выпустил по судам конвоя 8 торпед. Все мимо.

Командир «U-597» корветтен – капитан Г. Юли во время атаки конвоя «X-209» в Северной Атлантике в октябре 1942 года выпустил по судам конвоя 9 торпед. Ни одна торпеда в цель не попала.

В благоприятных гидрометеорологических условиях упустил победу в ноябре 1943 года командир «U-648» Артур Шталь в Северной Атлантике. С дистанции 10 кабельтовых он выпустил 4 торпеды, одна из которых была самонаводящаяся «Т-5», по эскортному авианосцу «Трэкер». Все торпеды прошли мимо цели. Между прочим, целью был авианосец, который, накануне, своей авиацией в составе противолодочной группы уничтожил 2 немецкие подводные лодки. Поэтому можно понять огорчение Артура Шталя, пытавшегося отомстить за погибших товарищей и потерпевшего неудачу.

Полным провалом для немецких подводников закончился выход на боевое патрулирование в декабре 1943 года 18-ти подводных лодок. Несмотря на неоднократные выходы в атаку на суда и корабли конвоя, действия лодок успехом не увенчались. За весь декабрь в Северной Атлантике было потоплено лишь одно судно «Эмпайр Хаусман» (7400 т). Потопил это судно, произведя четырехторпедный залп самонаводящимися торпедами «FAT» командир «U-545» IXС40 серии.

«Отличился» в это время и командир «U-744» Х. Блишке: выпустив по одиночно идущему судну 7 торпед, в том числе и самонаводящиеся «Т-5».

Никаких результатов он не достиг.

В январе 1945 года командир «U-377» Г. Клют, патрулируя в Центральной Атлантике, сообщил в штаб, что выпустил несколько самонаводящихся торпед «Т-5» по группе «Охотник-убийца» (так немцы стали называть группы

поиска и атаки подводных лодок), но, видимо, промахнулся. Никаких данных о том, что лодку атаковали корабли или самолеты противника, не было. Последнее обрывочное сообщение командира подводной лодки было: «Подбит торпедой, лодка сильно повреждена, тону...». Штаб предположил, что лодка торпедирована своей самонаводящейся торпедой. Я писал уже, что такие случаи, хотя и весьма редкие, но были. В частности, были они и в послевоенное время, в том числе, и в нашем ВМФ. Но это были учебные стрельбы и торпеды были с «практической» боевой частью (без боевого заряда).

Опытный командир, услышав доклад акустика о приближении шума торпеды, осуществляет срочно резкий маневр (увеличение глубины погружения или всплытие, изменение скорости хода с резким отворотом от прежнего курса) для выхода из «зоны захвата» головной части торпеды или стопорение хода, чтобы головка самонаведения «потеряла» шум ПЛ и торпеда не навелась.

Вполне вероятно, что командир, растерявшись, не смог принять своевременные меры для увода подводной лодки из-под удара.

Убедительным свидетельством низкого уровня оперативно-тактического мастерства командиров лодок говорит и провальная операция в феврале 1945 года в Северной Атлантике при нападении на конвой «ON-224» и «ONS-29», о чем упомянуто выше. Все лодки имели на вооружении самонаводящиеся и циркулирующие торпеды. Из состава конвоя был потоплен только 1 сторожевой корабль, но зато погибли 4 (!) подводные лодки.

Как мы помним, в начале войны у немцев были большие проблемы с торпедами, и командиры лодок вполне обоснованно могли жаловаться на низкое качество торпед, например, после 43-х (!) безрезультатных атак при действиях в операции по захвату Норвегии, или при атаке линкора «Уорспайт», когда после 4-х атак и выпуска 10 торпед по нему, линкор остался неповрежденным.

Проблемы были. Как потом выяснилось, имели недостатки система стабилизации торпеды по глубине и дистанционные взрыватели. Однако, как правило, сетования на торпеды возникали после крупных неудач во время атак на боевые корабли. При потоплении тихоходных и незащищенных судов почему-то эти же торпеды не отказывали.

Вот и в операции «Веценбург» (по захвату Норвегии) применялись те же самые торпеды, что и ранее. Но теперь в атаку надо было выходить, преодолевая противодействие боевых кораблей, а значит, была велика вероятность «напороться». Пуск торпед производился в спешке, без тщательной подготовки атаки, с предельной дистанции. Вот вам и результат: 43 торпеды – ни одного попадания в цель. Кстати, после устранения недостатков торпед успешность торпедных атак по боевым кораблям не увеличилась. Объяснение простое: боевых кораблей опасались, выходить на дистанцию эффективной стрельбы не решались. К тому же, зачастую отказывались от атак боевых кораблей, мотивируя это тем, что торпеды нужны были для «более важных» целей.

В конце войны, когда претензий к торпедам не было, «провалы» командиров лодок происходили один за другим. Очевидно, что дело было не в торпедах, а в самих командирах лодок.

Что можно сказать, например, о командире «U-530» (крейсерской подводной лодки серии IXC40) О. Вермуте, который в 1945 году атакуя два судна, отставшие от конвоя «ON-298» или «Галифакс-354», израсходовал 9 новейших торпед и даже повреждения не нанес ни одному судну? Между прочим, это тот самый Вермут, который, не подчинившись приказу Деница о сдаче, ушел в Аргентину и сдался местным властям (первым из двух командиров, так поступившим).

И что можно сказать о командирах 7-и подводных лодок, которые в апреле 1944 года, ведя боевые действия в районе Северо-Атлантических конвойных маршрутов и получив приказ Деница:

«Топить всех!», никого не потопили, но зато были потоплены противником 5 из 7-и этих лодок?

* * *

В Кригсмарине, как и во всех флотах других воюющих государств, случаев разного рода поломок и неисправностей на выходящих в море подводных лодках было много. Однако ни на одном из подводных флотов мира не было так много случаев возвращения лодок в базу, не выполнив боевого задания, по причине неисправности механизмов и приборов.

Несмотря на хваленную немецкую аккуратность и четкость в работе, именно у немцев, при производстве всех видов судостроительных и судоремонтных работ, различных дефектов было множество, а уровень ремонтной подготовки личного состава не позволял справиться с возникшими неисправностями и поломками в море, лодки вынуждены были возвращаться в свои базы. Естественно, сказывалась спешка, с которой подводные лодки строились и передавались флоту, а также острый недостаток квалифицированной рабочей силы на заводах и квалифицированных кадров экипажей подводных лодок, что особенно проявилось со второй половины 1943 года. Разумеется, такие недостатки, как расползание шва прочного корпуса, вибрация дизелей, поломки крупных механизмов, таких, например, как вертикальные или горизонтальные рули, устранить в море практически невозможно. Но была масса других поломок и неисправностей, даже повреждений от противодействия противника, с которыми личный состав обязан был справиться, но не смог. Неисправности таких систем и приборов, как гирокомпасы, радиостанции, лаги, эхолоты, гидроакустические станции высококвалифицированный личный состав на наших подводных лодках, как правило, устранял. Случаев возвращения наших подводных лодок по причинам поломок и неисправностей практически не было. В Кригсмарине таких случаев было очень много. Только со второй половины 1942 года безрезультатно вернулись в базы, после различных неисправностей и повреждений 190 подводных лодок, выходявших в районы Северной Атлантики. Значительное количество возвращений было и из Южной Атлантики, из Средиземного моря и даже из Индийского океана.

Примеры о том, как действовали наши подводники: офицеры, старшие матросы при серьезных поломках и повреждениях, казалось бы, в безвыходных ситуациях, ликвидируя последствия аварий, я еще приведу в разговоре о наших подводниках. А пока такой обобщающий пример. К началу войны на Ленинградских заводах «Судомех» и «Адмиралтейский завод» оставались недостроенными 9 подводных лодок.

Зимой 1941\1942 годов в общей сложности работы велись на 29 подводных лодках. Моряки-балтийцы своими силами выполнили 98% (!) всех этих работ. Со стороны заводов в работе участвовали только некоторые консультанты из числа квалифицированных инженеров, мастеров, рабочих и кое-кто из состава руководящих работников. В результате этого героического труда, несмотря на понесенные потери в первые месяцы войны, Балтийский флот к весне 1942 года имел 32 боеготовые подводные лодки.

Есть еще один «убийственный» факт, от которого никуда не скроешься: 215 немецких подводных лодок (одна треть) погибли во время первого выхода на боевое патрулирование, практически не причинив противнику никакого вреда. Некоторые из командиров этих лодок, задуренные Геббельсовской пропагандой о «великой Германии» и беспрекословно подчиняясь приказу Деница «топить всех», с большим рвением пытались выполнить этот приказ (например, командир пл «U-262» лейтенант Х. Франке, отважно ринувшийся в центр конвоя и безрезультатно

выпустивший несколько торпед). Но у них не хватило не только должного уровня оперативно-тактической подготовки, но и элементарной обученности и опыта управления своими подводными лодками, отработанности экипажей. Подготовка-то их проводилась в ускоренном темпе. К тому же, «рыцарский дух» и стремление к подвигам у многих из них, особенно тех, кто готовился уже в период второй половины войны, поугасли. Не случайно Гитлер представил Х. Франке к награждению «Рыцарским крестом» за, в общем-то, совершенно безрезультатную атаку, поставив его действия по прорыву к судам конвоя, в пример всем командирам лодок.

Одним словом, всех этих 215 командиров подводных лодок, погибших в первый же выход на боевую службу, назвать «ассаами» мы не имеем морального права, т.к. в трагических результатах их действий виноваты не только одни они. Но и подводными асами, безусловно, мы тоже их назвать не можем. Напомним, что таких командиров лодок было 215 из всех командиров 779 погибших лодок. Многие из них после гибели лодок оказались в плену.

Одной из самых серьезных проблем для Деница было попадание в плен членов экипажей подводных лодок, как правило, вместе с командирами. Каждый такой случай был чреват возможностью разглашения секретных сведений, в частности, по вопросам скрытой связи, устройства новых самонаводящихся торпед, других видов оружия и систем. Командиры лодок, естественно, знали этих секретов больше, чем другие члены экипажей, поэтому и допрос их англичане вели с особым пристрастием.

Случаев, когда командир гибнущей лодки не покидал ее до конца, сознательно уходя вместе с ней, среди немецких командиров подводных лодок не отмечено. Из всех 779 погибших подводных лодок «Кригсмарине» 429 погибли вместе со своими экипажами, а экипажи 350-ти либо частично, либо полностью остались живы и попали в плен вместе со своими командирами (две лодки вместе с экипажем попали в плен). Нередко среди командиров подводных лодок, попавших в плен, были кавалеры «Рыцарского креста»

Были случаи, когда подводная лодка, оставаясь на плаву и покинутая своим экипажем, захватывалась противником, и длительное время не хотела тонуть. Так было, например, с уже упомянутой «U-1024» (Г.Й. Гуттен), которая затонула только при буксировке недалеко от базы. Так было и с подводной лодкой «U-505», которая 4 июля 1944 года была пленена вместе с экипажем американцами. Кстати, эта лодка находится сейчас в качестве экспоната в Чикагском музее «Науки и техники». Попал в плен вместе со своим экипажем опытный командир «U-874» корветтен – капитан Г. Петерсон. То же случилось с корветтен-капитаном Г. Вольфактом, командиром «U-137».

Несмыслаемым позором для «Кригсмарине» стал случай со сдачей в плен «U-570» командиром ее корветтен-капитаном Р. Рамлевым у берегов Исландии в августе 1941 года.

Командир приказал поднять белый флаг после атаки лодки самолетом противника. Лодка целый день оставалась на плаву, пока не подошел английский траулер, взявший ее на буксир и благополучно доведший до своей базы.

Несмотря на то, что еще до поступления в школу подводников, будущие офицеры подводного флота проходили тщательную проверку на лояльность идеям фюрера, а при назначении на командирскую должность, проходили повторную проверку, нередко были случаи, когда назначенные командиры не оправдывали доверия.

Некоторые из них проявляли колебания, излишнюю осторожность и трусость при атаках, возвращались из боевых походов с полным запасом неизрасходованных торпед, другие выпускали торпеды на запредельной дистанции их хода. Некоторые уклонялись от выполнения служебного долга, пытаясь уйти с

лодки после первого же боевого похода, в котором пришлось столкнуться с противодействием противника. Третьи попадали на «крючок» СД из-за своих политических взглядов на политику, проводимую Гитлером. Как правило, такие офицеры, в том числе и командиры лодок, предавались суду военного трибунала и расстреливались. Так, например, был расстрелян командир «U-154» Оскар-Хайц Куш после 78 суточного похода (обвинение в подстрекательстве к мятежу). Обвиненным в трусости и признан виновным, а потом расстрелян был командир «U-572» Хайнц Хирзакер.

Делая вывод из всех этих примеров, говорить о «крутых» немецких подводных асах абсурдно. Здесь к определению качеств командиров лодок больше подходит то слово, что в вульгарном переводе с английского звучит по-другому и пишется с двумя «с» на конце.

«Скромняги»

В 1993 году в издательстве «Русич» вышла книга доктора Генри Тиккера «Застольные разговоры Гитлера. 1941-1942 гг». В западной Германии издана книга была в 1951 году. В этой книге автор приводит свидетельства приближенных Гитлера о том, что он высоко оценивая подводников «Кригсмарине», постоянно общался с Деницем, следил за действиями подводных лодок и часто упрекал Деница и командиров лодок. Упрекал за то, что они допускают «чрезмерный педантизм в своих сводках и донесениях по результатам атак». Особенно он подчеркивал «важность объективности» докладов в самый начальный период войны, когда сведения о победах нужны были для «поднятия духа нации».

В частности, в книге приводится эпизод во время обеда с генералом Итало Гариболди, который несколько позднее (в декабре 1942 года) будет назначен командующим 8-ой итальянской армией на Восточном фронте. Так вот автор пишет, что после получения радио командира «U-456» и сообщения Деница о содержании этого радио, где говорится, что подводная лодка не вышла на перехват «Единбурга» и 30 апреля атаковала его, нанеся повреждения, Гитлер высказал недовольство «педантизмом» донесения.

Он распорядился в ежедневной сводке результатов боев сообщать по радио, что крейсер водоизмещением 10 тыс. тонн потоплен. А потом Гитлер радовался, что английское агентство «Рейтер» сообщило об этом, хотя на момент получения донесения командира «U-456» крейсер был еще на плаву и пошел ко дну только через несколько дней после атаки трех немецких эсминцев.

Видимо, этот упрек подействовал на Деница, хотя он не поощрял преувеличения командирами лодок своих успехов, но и никого не наказывал за это, веря в то, что «командир может ошибаться, но не может врать».

Информация о мнении фюрера, конечно, дошла и до командиров лодок. Да и позиция, занятая Деницем, не в малой степени способствовала тому, что командиры, мягко говоря, стали приукрашивать свои подвиги, а попросту, врать. Особенно это проявилось к концу войны, когда кое-кто из командиров, желая «идти в ногу» с лучшими подводными асами, о которых непрерывно трубила пропаганда, стали завышать потопленный тоннаж и количество судов в несколько раз. Подавляющее большинство кавалеров «Рыцарского креста» получило эту высокую награду задолго до того, как заветный рубеж – 100 тысяч тонн был достигнут. Некоторые из них и вообще так и не «перепрыгнули» эту планку.

Примеров, подтверждающих это, множество. Вот только кратко кое-что:

1. Подводная лодка «U-392» (командир Х. Шуманн). Донесение в декабре 1942 года о потоплении эсминца и торгового судна торпедами FAT. На самом деле ни один корабль эскорта и транспорта не пострадали.

2. В это же время «U-545» (Г. Маннесен) донесла о потоплении грузового судна водоизмещением 7400 тонн и повреждении 2-х других судов общим

водоизмещением 12 тысяч тонн. На самом деле только нанесено повреждение одному из судов.

3. При атаке конвоя ON-202 20-21 сентября 1942 года, в которой участвовало 18 подводных лодок, 6 из них не потопили ни одной цели, хотя командиры всех 6-и донесли по радио, что каждым из них было потоплено по военному кораблю. Штаб Деница «клянул» на этот доклад и засчитал за каждой ПЛ по потопленному эсминцу или фрегату.

4. Командир «U-543» Ю. Хельригель при нападении совместно с другими лодками на конвой сообщил, что потопил торпедами Т-5 2 эсминца. Фактически ни одного эсминца он не потопил, но после доклада Дениц представил его к награждению «Рыцарским крестом». Это был 1943 год, а поэтому даже притом, что за Хельригелем числилось всего 5 уничтоженных целей (16165 т), свой «Рыцарский крест» он получил. Кстати, именно Хельригель потопил нашу ПЛ «М-94». Возможно, это и сыграло роль в его награждении. (Подводной лодкой «М-94» командовал старший лейтенант Н.В. Дьяков. Погибло 20 человек, спаслось 13).

5. При столкновении с советским конвоем в Кольском заливе в начале февраля 1945 года четыре немецкие подводные лодки донесли в штаб подводных сил о потоплении 9 судов из состава конвоя «RA-64». Фактически они потопили лишь 2 судна. Победы достигли лишь кавалер «Рыцарского креста» Г.Ю. Ланге («U-711») и Отто Веетфален («U-968»). Первый из них утопил американское судно, а второй повредил норвежское.

6. Перед этим, в апреле 1944 года Г.Ю. Ланге «отличился» так, что (по его донесению) он потопил 2 эсминца. Штаб засчитал ему эти победы. Дениц ходатайствовал перед Гитлером о награждении его «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту». Фактически же вместо 2-х эсминцев он потопил лишь один английский корвет «Блибелл». Кроме всего прочего, этот «скромняга» Ланге был «большим специалистом» по советскому ВМФ. В августе 1944 года он участвовал в атаке группой немецких лодок конвоя «JW-59». Если командир «U-344» Ульрих Питч, потопивший сторожевой американский корабль «Кайт», успел «скромно» сообщить о потоплении английского крейсера, а через некоторое время сам погиб со своей лодкой и всей командой, то Ланге донес в штаб, что он нанес тяжелые повреждения советскому крейсеру (которого там и близко не было), потопил советский эсминец, потопил английский эсминец и повредил советскую подводную лодку. Все эти победы «скромняги» Ланге штаб подводных сил засчитал. Фактически ничего из перечисленного он не потопил и не повредил.

7. Здорово отличился командир «U-541» Курт Патерсен, когда при патрулировании в Центральной Атлантике (январь 1944 г) донес, что отправил на дно 5 эсминцев.

На самом деле ни одного эсминца он не потопил.

8. По докладам командиров лодок «волчьей стаи» из группы «Форвертс» в сентябре 1942 года во время нападения на конвой «ON-127» 8 лодок потопили 19 судов общим водоизмещением 118 тысяч тонн. Фактически они потопили лишь 7 судов (51 тыс. тонн), 1 эсминец и повредили 4 танкера.

9. Командир «U-404» фон Бюллов, о котором я уже упоминал, по результатам своего похода в сентябре 1942 года представил доклад, в котором сообщил, что потопил 3 грузовых судна, танкер и эсминец, а также повредил еще 2 грузовых судна. Фактически он потопил лишь один транспорт «Ветеран» (1100 тонн).

10. Командиры 3-х лодок («U-382», «U-275» и «U-645») Р. Цорн, Х. Борк и К. Нейде в декабре 1943 года после атаки конвоев «MKS-33» и «Сьерра-Леоне 142» донесли, что за два дня потопили 4 эсминца. Фактически было потоплено лишь два эсминца.

11. Всех переплюнул командир итальянской лодки Энцо Гросси (ПЛ «Барбариго»). Он доложил о потоплении 2-х американских линкоров. В Риме ему поверили и вышли с ходатайством перед немецким командованием о награждении его «Рыцарским крестом». На самом деле, за один из линкоров он принял транспорт «Петунию» (вправду не распознал цель или придуривался?), выпустил в него 5 торпед. Все торпеды прошли мимо. Команда транспорта в момент уклонения от торпед сбросила глубинную бомбу, чтобы сбить идущую на транспорт торпеду с курса. Гросси, услышав сильный взрыв, решил, что он поразил цель. Фактически за всю войну этот «асс» потопил лишь два транспорта водоизмещением в целом 15300 тонн, идущие одиночно, без прикрытия.

12. «Рыцарский крест» получил командир «U-431» Д. Шенебум после того, как он сообщил о потоплении 3-х грузовых судов общим водоизмещением 26 тыс. тонн и повреждении еще одного судна водоизмещением 10 тыс. тонн. Фактически за всю войну он потопил одно судно водоизмещением 6415 тонн и 4 небольших парусника. Естественно, все это были одиночно идущие суда, никакого противодействия не оказывавшие. Номинальное противодействие он испытал только при безрезультатных атаках в Средиземном море в сентябре 1944 года, где он действовал против судов конвоя, после чего доложил о «победных» результатах. Так что были среди кавалеров «Рыцарского креста» и такие «герои», как этот Шенебум. И он был не одинок.

13. Вызывает недоумение награждение Гитлером командира пл «U-1202» Р. Томсена. Во время своего первого боевого похода в декабре 1944 года в проливе Сент-Джордж «U-1202» напала на конвой. Командир донес, что он потопил 4 судна общим водоизмещением 26 тыс. тонн. Фактически он уничтожил лишь одно судно типа «Либерти» водоизмещением 7200 тонн «Дан Берд». Вспомним о «планке» в 100 тысяч тонн, которую надо было «перепрыгнуть», чтобы получить «Рыцарский крест». Но эти атаки были в 1944 году, когда о прежнем «цензе» для прохождения в кавалеры «Рыцарского креста» уже никто не говорил. Одним словом, Томсен свой «Рыцарский крест» получил. Очевидно сыграло роль то, что он, «не стеснясь», в одиночку вышел в атаку на конвой.

14. На этом «подвиги» Томсена не закончились. В марте 1945 года он снова вышел на боевое патрулирование. Штаб подводных сил получил сообщение, что «U-1202» двумя торпедами повредила американский авианосец, а, кроме того, выйдя в атаку на эсминец, потопили и его. 30-го марта – сообщение от Томсена: потоплено 2 транспорта, общим водоизмещением 14 тыс. тонн. 11 апреля – очередное сообщение – потоплено 2 корвета и нанесено повреждение судну водоизмещением 7000 тонн. Итак, по докладу: потоплено 3 судна, один эсминец и 2 корвета, поврежден авианосец. Фактически – ничего ни по американским, ни по немецким, ни по английским данным не подтвердилось. Однако по результатам похода Томсен получил «Дубовые листья» к «Рыцарскому кресту».

15. В июле 1944 года в районе Ла-Манша подводная лодка «U-953» (Х. Мирбах), действуя против конвоя союзников, выпустила по судам конвоя 3 торпеды. Командир донес о потоплении 3-х судов. Через неделю Мирбах снова атаковал конвой. Выпустил 5 торпед. Донес о потоплении эсминца и судна водоизмещением 10 тысяч тонн.

После месячного патрулирования и возвращения в базу, Мирбах получил из рук Деница «Рыцарский крест». Фактически, за все время патрулирования, он потопил лишь маленькое грузовое судно, водоизмещением около 2-х тысяч тонн.

16. Командир «U-978» Г. Пульет, патрулируя в районе Ла-Манша летом 1944 года, донес в штаб, что потопил 3 судна, общим водоизмещением 22 тысячи тонн. Фактически за ним числилось лишь одно потопленное судно водоизмещением 7200 тонн. Однако Дениц представил его к награждению «Рыцарским крестом».

Если в начальный период войны Гитлер требовал от соответствующей службы проверки представленных данных о победах, то теперь, в середине 1944 года, командиры вошли «во вкус», стали докладывать о том, что было и чего не было, а Дениц уже не «нажимал» на вопрос о достоверности донесений.

17. Среди прославленных подводных асов «Кригсмарине» числится один «скромняга» по фамилии З. Койтшка, командир ПЛ «U-616». Штаб подводных сил числил за ним (по его донесениям) 9 потопленных эсминцев, две подводные лодки, два десантных судна и несколько торговых судов. Естественно, он был награжден «Рыцарским крестом». Фактически он потопил один единственный эсминец и одно судно, а также 2 английских судна повредил.

18. Однако самым «крутым» «скромнягой» из «скромняг» был Альбрехт Бранди, командовавший за время войны последовательно двумя подводными лодками.

В мае 1944 года после патрулирования на своей второй ПЛ «U-967» и потопления эскортного эсминца «Ланинг», он получил «Мечи» к своему «Рыцарскому кресту с Дубовыми листьями».

Впоследствии (23.11.1994 г.), он стал вторым и последним в «Кригсмарине» кавалером наивысшей награды Третьего рейха – «Рыцарского креста с Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами».

Штаб «Кригсмарине» по докладам Бранди числил за ним 26 потопленных судов водоизмещением около 100 тысяч тонн, 13 поврежденных судов тоже водоизмещением около 100 тысяч тонн и 10 потопленных боевых кораблей (1 линкор, 2 крейсера и 7 эсминцев).

Фактически он за всю войну потопил 12 судов, общим водоизмещением 32 тысячи тонн, что в 3 раза меньше, чем установленный «порог» на представление к «Рыцарскому кресту». Ни одного потопленного боевого корабля на его счету нет.

Джордж Воуз, автор одной из книг о Вольфанге Люте пишет: «Награда Бранди бросает тень и на Люта (не только на него одного – авт.). Совершенно ясно, что эта награда была вручена из каких-то высших соображений, а отнюдь не за заслуги офицера. Этот пример всегда приводят те, кто утверждает, что германские военные награды не стоят металла, из которого сделаны».

Не будем говорить, что награды не стоят металла, из которого они сделаны. В принципе, даже и безрезультатный боевой поход в условиях войны достоин поощрения. Но вот на вопрос, из каких соображений наивысшая награда была вручена Бранди, ответить можно. Д. Воуз недоумевает: «...из каких-то высших соображений». Соображения эти – одно: пропаганда подвигов, которых к концу войны резко поубавилось. Нужен был пример для подражания, а никого из тех, на кого можно было равняться, среди живых почти не было. Вот и нужен был, хотя бы еще один, герой-подводник, обладатель такой награды (В. Люта к этому времени уже не было в живых). Если всего в Германии было 29 кавалеров такой награды (в основном, среди летчиков), то один В. Лют, получивший ее 9.08.1943 года, среди подводников – маловато. Вспомним, что в это время уже давно было забыто и о 100 тысячах тонн и, тем более, о 200 тысячах. Награды стали иногда даваться и не за потопление тонны, а лишь за стремление потопить и проявленное при этом настойчивость и мужество.

19. Убедительным примером вышесказанного является награждение «Рыцарским крестом» командира «U-262» Х. Франке, о котором я уже упоминал, во время атаки конвоя «MKS-31» в конце ноября 1943 года он прорвался, проскользнул мимо кораблей охраны, выпустил 3 самонаводящиеся торпеды «Т-5» и сообщил о потоплении 3-х судов по 5 тысяч тонн водоизмещения. Фактически он ни одного судна не потопил.

Узнав о прорыве Франке к судам конвоя, Дениц обратился к Гитлеру с ходатайством о награждении его. Вот что говорилось в обращении Деница по этому поводу ко всем командирам подводных лодок и надводных кораблей:

«По моей просьбе фюрер наградил лейтенанта Франке «Рыцарским крестом». Одной из причин награждения стало то, что Франке во время операции против конвоя оказался единственным (всего в нападении участвовало 15 подводных лодок – авт.), кто сумел преодолеть сильную воздушную и надводную защиту судов. В подобной ситуации у него почти не было шансов на победу. И я больше всего ценю упорство и настойчивость этого командира, пусть даже они и не увенчались успехом».

20. На грани награждения «Рыцарским крестом» были и командиры «U-802» и «U-541» (Х. Шмекель и К. Петерсон) летом 1944 года после патрулирования в районе Канадского и восточного побережья США. Общее количество суток боевого патрулирования этих двух лодок – 213. Результат – одно небольшое судно «Ливингстон». Однако в большей степени, результатом этого «бесплодного» патрулирования было то, что в Оттаве произошла паника и замешательство, как среди руководства вооруженных сил, так и среди населения (как и в США на восточном побережье): немецкие лодки вдруг оказались не только в заливе Святого Лаврентия, но и внезапно прошли довольно высоко по течению реки Святого Лаврентия, подойдя чуть ли не к Квебеку и Тура – Ривьеру (а там и до Монреаля недалеко).

В штабе «Кригсмарине» обсуждался вопрос о награждении командиров этих лодок. Стоит только посмотреть на географическую карту (а еще лучше – на навигационную карту Северо-восточной Атлантики) и последить, каким путем прошли эти лодки так далеко внутрь Канады, как возникает чувство уважения к этим командирам за их отвагу. Им нужно было пройти несколько сот миль, преодолев пролив Кабота между о. Ньюфаундленд и Новой Шотландией, затем пролив Онгедо между о. Антикости и полуостровом Гаспе, а потом войти во все сужающееся горло западной части залива, продвинуться по нему более 120 миль и выйти в реку Святого Лаврентия.

За это можно было бы и «Рыцарским крестом» наградить. Но Дениц, все-таки, в основном, награждал за потопленный тоннаж, придерживаясь своей идеи «тоннажной войны». Хотя в это время (лето 1944 года) он уже понимал, что война «за тоннаж» им проиграна окончательно и бесповоротно.

Затронув тему о паникерах, поговорим об этом подробнее несколько позже.

Henker.

«Henker» – в переводе с немецкого, «палач». Как по-другому можно назвать тех мерзавцев – командиров лодок, после того, что они сделали.

1. Один из них, прославившийся особой «доблестью» убийца – подводный «асс», командир «U-852» корветтен-капитан Экк. До назначения на подводную лодку служил на надводных кораблях (с 1934 года). В марте 1944 года в Южной Атлантике двумя торпедами потопил греческое одиночное судно «Пелеус» водоизмещением 4700 тонн, шедшее в балласте. Естественно, со стороны безоружного судна никакой попытки противодействия не было. На судне находился интернациональный экипаж: греки – 18 чел., англичане – 7 чел., китайцы – 3 чел., египтяне – 2 чел., из СССР, Польши, Чили и Адена – по одному человеку. Всего – 35 человек.

После гибели судна около половины команды остались на воде, живыми и ранеными. С большими усилиями, цепляясь за обломки судна, большинство из них добрались до спасательных плотов и вылезло на них. Командир лодки вызывает офицеров на мостик и приказывает стрелять по фонарям, которыми оборудованы спасательные плоты. Довод командира: «фонари могут привлечь

внимание самолетов и выдать присутствие лодки». Вместо того чтобы погрузиться и отойти от места катастрофы, он в течение нескольких часов ведет расстрел людей. Беспорядочная стрельба по фонарям приводит, естественно, к гибели людей. Некоторые офицеры выражают сомнение в целесообразности такой жестокой бойни. Экк, ссылаясь на командирские права, предоставленные ему уставом, заставляет их выполнять свою команду. В течение 5-ти часов лодка маневрирует в близком расстоянии от плотов, продолжая эту жестокую операцию. Прежде, чем погрузиться и уйти, командир, войдя в раж, приказывает открыть пулемётный огонь по плотам и всем оставшимся живым людям на них. После этого варварства в живых к первой половине ночи 14 марта, осталось только 3 человека. Четвертый, тяжелораненый, позже умер от ран. Решив, что больше никакой опасности быть обнаруженным самолетом нет, Экк погрузился, оставив на одном из плотов, оставшихся людей, считая, что все они мертвы, а если кто и остался жив, все равно погибнет, т.к. до берега несколько сот миль. Свидетелей не будет. Но эти, оставшиеся в живых, через 40 суток были подобраны португальским судном «Александр Сильва».

17 октября 1945 года, на военном суде в Гамбурге пять офицеров из команды «U-852», принимавшие участие в расстреле, получили свое. Трое из них, во главе с командиром, были расстреляны, механик был приговорен к пожизненному заключению. Доктор – к 15 годам тюрьмы. В 1951 году, механик, отсидев 7,5 лет, был условно освобожден, доктор был отпущен на свободу, отсидев 8 лет.

2. Еще один *henker* – мерзавец Генрих Бродда, командир подводной лодки «U-209», совершил «подвиг» 17 августа 1942 года в районе острова Матвеева. Уничтожив огнем советский буксир «Комсомолец», он торпедировал баржу, шедшую у «Комсомольца» на буксире. Многие, из оставшихся в живых, пытались спастись на шлюпках, намереваясь добраться до берега. Бродда приказал артрасчету открыть по людям, оставшимся на плаву, зенитно-пулеметный огонь. В этой кровавой бойне в общей сложности погибло 305 человек. Такого мерзостного «подвига» командира лодки, в истории подводных сил мира, никогда не было ни прежде, ни после.

3. Командир «U-255» Райнхард Рехс тоже вошел в историю «Кригсмарине» как подлый и жестокий палач. Потопив артогнем 27 июля 1943 года советское гидрографическое судно «Академик Шокольский» водоизмещением 300 тонн, он приказал открыть пулеметный огонь по беззащитным людям, находящимся в спасательной шлюпке. Не удовлетворившись этим, таранным ударом форштевнем лодки он раскалывает и топит ее. Нескольким членам экипажа, из оставшихся в живых после потопления шлюпки, удалось выбраться из воды на лед. Рехс приказывает открыть по ним пулеметный огонь. Половина из погибших членов экипажа судна оказались расстрелянными из пулемета.

Были и такие «легендарные» асы из состава командиров немецких ПЛ, которых К. Дениц называл «мальчиками», «детьми», «морскими рыцарями».

4. Нельзя никак по другому назвать и палаческие действия американских воздушных асов, которые устроили бомбометание по людям, находящимся в шлюпках и в воде после потопления немецкой ПЛ английского пассажирского лайнера «Лакония».

Не лучшим образом проявил себя в этой ситуации и К. Дениц, которого многие писатели и журналисты, пишущие о подводном флоте, представляют таким интеллектуалом, «играющим по правилам».

Когда командир одной из немецких подводных лодок подошел к месту катастрофы и принял на борт часть людей, не вошедших в спасательные шлюпки (среди них были женщины и дети), а потом Дениц узнал о бомбежке американского самолета, что могло быть чревато для лодок, участвующих в операции, он резко осадил командира лодки, дав радио: «Действия были неправильными. Лодку послали на спасение итальянских союзников, а не для заботы об англичанах и

поляках». Через 3 дня после катастрофы и к концу спасательной операции, Дениц дает еще одно «разъяснение»:

«1. Не следует предпринимать каких-либо попыток спасти людей с тонущих судов... Действия по спасению противоречат первоначальному смыслу действий – уничтожение вражеских кораблей и их команд.

2. Приказ брать в плен командиров и старших инженеров остается в силе.

3. Спасательные действия можно предпринимать лишь в тех случаях, когда вы рассчитываете получить важную информацию.

4. Будьте суровы, помня о том, что враг не заботился о женщинах и детях, бомбя германские города».

Потом, на Нюрнбергском процессе Дениц оправдывался, говоря, что этот приказ не предназначался для поощрения командиров к уничтожению всего личного состава вражеских судов. В конце концов, обвинения в призыве к намеренному уничтожению терпящих действия, нарушению норм международного права и «Протокола о подводных лодках» с Деница было снято. Не в последнюю очередь из-за того, что все стороны, участвующие в войне сплошь и рядом нарушали это право.

Потопление «Лаконии» и спасение с нее людей – драматический для Германии, трагический и позорный для союзников (Англии и США) случай, вошедший в историю войны на море.

Английский лайнер «Лакония» водоизмещением 19695 тонн, в сентябре 1944 года, шел из Суэца в Англию вокруг мыса Доброй Надежды. Лайнер шел без охраны, в одиночку. На борту находилось 268 английских военнослужащих, 1793 пленных итальянцев (союзников Германии) и 103 охранника военнопленных из поляков-добровольцев. Кроме того, на борту было 80 женщин и детей – членов семей английских военных, а также 436 членов английского экипажа судна. Всего – 2577 человек (по другим данным 2700 чел.).

В 500 милях от либерийского мыса Палмас, немецкая подводная лодка «U-156» (командир пл Вернер Харнштейн) атаковала лайнер, выпустив по нему две торпеды. Лайнер застопорил ход. Капитан лайнера дал команду спускать на воду спасательные шлюпки и плоты, высаживать на них пассажиров.

После получения донесения командира лодки о том, что на борту лайнера более полутора тысячи итальянских военнопленных, Дениц дал радио: «U-156» оставаться вблизи места потопления. Другим подводным лодкам, которые идут к месту происшествия, брать на борт столько людей, чтобы лодки не теряли способность к погружению». Через 7 часов от Деница пришло подтверждение: «Брать на борт такое количество людей, чтобы лодки оставались боеспособными».

Две подводные лодки («U-506» и «U-507») подошли к месту потопления. Из 260 человек, подобранных ПЛ «U-156», примерно половина была передана на ПЛ «U-506». Была переполнена спасенными людьми и ПЛ «U-507». В соответствии с записями в вахтенном журнале «U-156» (этот журнал в качестве основного документа был представлен на Нюрнбергском процессе) через 13 часов после повреждения лайнера над лодкой пролетел самолет с американскими опознавательными знаками и с интервалом в 3 секунды сбросил две бомбы. Затем была сброшена еще одна бомба, попавшая в одну из шлюпок и оборвавшая буксирный конец, на котором буксировались шлюпки, заполненные людьми. Много людей, не поместившиеся в шлюпках, плавало в воде. После разворота самолет сбросил еще 3 бомбы, одна из которых попала в корпус лодки, в районе носового отсека. Поступил доклад из отсека о появлении течи. Командир лодки приказал всех итальянцев (55 человек) посадить в шлюпки. Через некоторое время и остальные пассажиры были высажены с подводной лодки и переправлены в шлюпки.

Погода была ясная, видимость хорошая. Летчики прекрасно видели укрепленный на мостике большой флаг (2x2 м) с красным крестом. Кроме того, командир лодки отдал приказание на 4-х частотах радиоволн передавать сигнал «SOS».

Командование «Кригсмарине» передало запрос правительству Франции, возглавляемому Виши. К месту катастрофы пошли крейсер и два сторожевых корабля.

В результате многочисленных переговоров и несогласованных действий правительств вишитской Франции и Германии с Англией, только через полтора суток Англия (наконец-то) приняла какие-то меры к спасению людей. Но это были даже и не действия, а только имитация действий: английское руководство практически ничего не сделало, а только один за другим посылало самолеты в район катастрофы для усиления противолодочных действий.

После встречи с французскими кораблями пострадавшие были переданы на них. Всего удалось спасти 975 человек. Погибли 1602 человека.

А вот как записано в оперативном приказе Гитлера № 59 от 7 октября 1943 года: «Спасательные суда. Так называемые, спасательные суда в составе каждого конвоя должны быть атакованы в первую очередь – в особенности суда вместимостью более 3-х тысяч тонн, предназначенные для спасения команд погибших после атак подводных лодок. Эти суда имеют крупные мотоботы, вооружены бомбометными аппаратами и обладают повышенной маневренностью, а потому часто участвуют в погоне за субмаринами. Уничтожение подобных судов особенно важно».

В отношении того, что спасательные суда вооружены бомбометами, Гитлер, видимо, переборщил. Но на то он и нацистский диктатор.

А вот представители «демократических» стран – Англии и США (особенно подводных ВМС США), очень много говорившие о ведении войны на море «по правилам», зачастую действовали еще более жестоко, чем немцы. В отместку за свой позор в Перл-Харборе они без предупреждения торпедами и арт-огнем топили японские суда и частенько расстреливали из пулеметов японцев, оказавшихся в воде или на спасательных плотках. Их никто на Нюрнбергском процессе не судил («победители»), но от этого палачи не стали праведниками, а остались палачами.

Конечно, и Дениц и Редер должны были быть осуждены на Нюрнбергском процессе, но Дениц получил лишь 10 лет (2 из 3-х обвинений против него были сняты во время суда), а Редер, попавший в Москву, должен был предстать перед судом в Москве и наше руководство передавать его на суд в Нюрнберге, как и Паулюса, не собиралось. Однако по настоятельному требованию англичан в обмен на «власовцев» и «казачьих националистов» из СС его англичанам выдали.

Надо отметить, что среди немецких подводников, в том числе и прославленных, нашлись такие, кто, пытаясь спасти свою шкуру, сваливали вину на других. В этом отношении очень не повезло Деницу. Один из его верных «нукеров», кавалер «Рыцарского креста» Карл-Хайнц Мехле (бывший командир «U-123»), командовавший 5-й учебной флотилией в Балтийском море и учивший «уму-разуму» молодых командиров лодок, очень помог международным обвинителям Деница после того, как обвинения, выдвинутые против него почти «рассыпались». Он показал, что приказ Деница по «Лаконии» был составлен в таком виде, что его можно было понять, как пожелание Деница уничтожить спасшихся моряков с торпедированных подводными лодками судов. Дело в том, что Дениц перед арестом предусмотрительно приказал не уничтожать документы ОКМ и штаба подводных сил, которые на момент их захвата союзниками были переправлены из Берлина в замок Тамбах. Так вот среди этих документов, где были и указания командирам лодок и донесения от них с моря, не было ничего, что можно было бы предъявить

Деницу в качестве обвинения. Один-единственный документ, который можно было истолковать как «преступный», был приказ по «Лаконии» от 17 октября 1942 года.

Кстати, Мехле «подставивший» Деница, получил 5 лет тюремного заключения, хотя явно тянул на большее. Против Мехле дал показания командир «U-1059» Гюнтер Леупольд. На допросе он сообщил, что при инструктаже его перед выходом в море, командующий 5-ой флотилией устно передал ему, якобы, указание командующего подводными силами адмирала Годта (именно он после Деница стал командующим подводных сил), что, т.к. «война теперь должна вестись на полное уничтожение», то при потоплении судов противника «следует уничтожить всю их команду».

Надо заметить, что «правая рука» Деница адмирал фон Фридебург, которого Дениц еще до начальника генштаба Реймса Альфреда Йодля посылал 5 мая в штаб-квартиру Эйзенхауэра в Рэймс (Франция) для сепаратных переговоров по поводу капитуляции (он очень уж не хотел, чтобы немецкие солдаты были пленены Красной Армией), боясь международного трибунала 23 мая (после ареста вместе с Деницем) покончил с собой.

Необходимо отметить, что Деница спасло от смертной казни еще и то обстоятельство, что за него «вступились», дав показания в его пользу 67 командиров подводных лодок из английского лагеря для военнопленных подводников, где они находились. Все они дали письменное подтверждение под присягой, что они приказ по «Лаконии» ни в коей мере не считали даже намеком на то, что он, Дениц, требовал убивать, оставшихся на плаву моряков или пассажиров с потопленных судов. Под этим письменным показанием стояла и подпись знаменитого Отто Кречмера. В пользу Деница дали показания и бывшие командиры лодок, а на момент пленения, – офицеры штаба «Кригсмарине», кавалеры «Рыцарского креста» Эбехард Годт и Гюнтер Гесслер – зять Деница.

Сыграло свою роль и выступление на суде адмирала американских ВМС Честера Нимица, который откровенно признал, что американские подводники топили японские суда без предупреждения и что спасением людей с потопленных судов (именно в честь этого адмирала американцы назвали свой второй атомный авианосец, ставший головным в серии из 10 авианосцев), «как правило», американские подводники не занимались. О палаческих действиях некоторых своих командиров подводных лодок, он умолчал. Но оттого, что он умолчал, ничего не изменилось: палачи остались палачами, но только, в отличие от немецких, наказания не получили.

5. Нельзя назвать умными действия немецких командиров лодок во время таких событий, как потопление подводной лодкой пассажирского лайнера «Andorra Star» 2 июля 1940 года у берегов Ирландии. На борту лайнера находилось 1608 человек, среди которых, кроме 176 членов команды, было 1178 интернированных из Италии и Германии и 254 английских солдата и офицера. Все эти 1178 человек были сугубо гражданскими людьми. Лайнер шел в Канаду. Торпедировав судно из надводного положения, подводная лодка долгое время и не пыталась погрузиться: члены экипажа лодки с интересом наблюдали за паникой и дракой за обладание спасательными местами в спущенных шлюпках. Погибло 761 человек. Более 900 было спасено подошедшими английскими судами.

6. 19 ноября 1942 года немецкой подводной лодкой был торпедирован английский пароход «Бен Ломонд».

Пароход, с людьми и грузом, шел из Кейптауна в Бразилию. Произошло торпедирование в 565 милях от Кейптауна.

Все, находящиеся на борту парохода погибли, т.к. по тонущему судну после первого залпа лодка выпустила еще одну торпеду. В живых осталось только 5 человек, спасшихся на плоту и подобранных еле живыми через 5 суток американским судном, а также помощник старшего стюарда китаец Пун Лим.

После второго взрыва он был сброшен за борт, успел отплыть от образовавшейся воронки над тонущим судном. Случайно обнаружив пустой плот, на котором находился аварийный запас, он взобрался в этот плот и дрейфовал на нем более 4-х месяцев (133 суток). Примерно через два месяца дрейфа Пун Лим, лежащий в полузабытии на плоту, увидел всплывшую немецкую лодку. Один из 4-х поднявшихся через открытый люк подводников (очевидно, командир), потребовал пистолет, намереваясь пристрелить Лима. Но потом лодка снова погрузилась, т.к. командир, очевидно, решил, что пассажир плота обречен. Однако Лим остался жив. Он был подобран недалеко от устья Амазонки парусной лодкой.

Через 4 месяца в Лондоне ему вручили Британскую имперскую медаль «За доблесть».

Характерная деталь для действий немецких командиров подводных лодок: при атаке незащищенных торговых судов и пассажирских лайнеров никто из них не говорит о низком качестве торпед. В это же время, когда были атакованы и потоплены, например, те суда, о которых сказано выше, проводили свои атаки командиры лодок «U-33» (кавалер «Рыцарского креста» Петер Кремер) и «U-262» (Хайнц Франке) по английским эсминцам. Оба произвели по залпу из носовых торпедных аппаратов, оба стреляли теми же торпедами, что и командиры лодок потопившие «Andorra Star» и «Бен Ломонд». Оба вначале донесли, что потопили свои цели. Когда же выяснилось, что ни тот, ни другой никаких результатов не достигли, стали жаловаться на торпеды.

Не подчинившиеся приказу Деница.

Одной из подводных лодок, отправленных из Норвегии к берегам США в марте 1945 года, была «U-530» (IX 40 серии) под командованием Отто Вермута. Это был первый выход Вермута в качестве командира лодки. До этого он в должности вахтенного офицера и первого вахтенного офицера (старпома) побывал в боевых походах 5 раз (на подводных лодках «U-37» и «U-103» IX серии).

Проведя месяц в патрулировании в районе Галифакса (у восточных берегов Америки) и не найдя целей, «достойных внимания», он после доклада в штаб подводных сил был переправлен на юг, в район Нью-Йорка. За трое суток (4-7 мая) Вермут несколько раз выходил в атаку по отставшим и отдельно идущим судам конвоя «Галифакс-354» и «ON-298». Однако, потратив 9 торпед, ничего не добился.

Очевидно, сказывалась и неопытность торпедного расчета и недостаточная командирская подготовка самого Вермута при производстве торпедных атак, а, возможно, и элементарная трусость (пуск торпед с большой дистанции) подвели командира. Во всяком случае, большая часть торпед на борту была самонаводящихся «Т-5», но результатов – никаких.

Получив приказ о капитуляции Германии и необходимости вернуться в английскую или американскую базу, Вермут решает не подчиниться приказу и идти в Аргентину. После выступления перед экипажем он получает одобрение подавляющего числа его состава (за исключением нескольких человек). Выпустив за борт 5 оставшихся торпед, выбросив артиллерийский запас и уничтожив секретные документы, он пошел на юг. Через 62 суток пришел в аргентинский порт Мар-дель-Плата и сдался командованию аргентинского ВМФ.

Офицеры аргентинских спецслужб забрали судовую журнал, который был сохранен, как вещественное доказательство, что подводная лодка не причинила никакого вреда Аргентине. Вся лодка была тщательно обыскана. Были с пристрастием допрошены все члены экипажа, однако, ничего криминального выявлено не было.

Но слухи о том, что на лодке, возможно, были вывезены Гитлер с Евой Браун и еще кое-кто из ближайшего окружения фюрера, начали распространяться. Говорили, что Гитлер и его подруга были высажены где-то по пути в Аргентину. Конечно, это был полный абсурд. У Деница были в запасе и другие лодки и другие

командиры, не чета Вермуту, более опытные и доказавшие свою преданность фюреру своими боевыми действиями, среди которых были и кавалеры «Рыцарского креста».

Более драматическая «эпопея» случилась с другой подводной лодкой – «U-977» IX серии, переоборудованной под «шнорхель». Командир этой лодки корветтен-капитан Хайнц Шаффер тоже не захотел подчиниться приказу Деница о капитуляции и решил тоже идти в Аргентину. Разумеется, он ничего не знал о лодке Вермута, т.к. находился в это время в другой части Атлантики, у берегов Норвегии.

Обо всем, что случилось с его лодкой и экипажем, через несколько лет поведал командир лодки, уже, будучи гражданином Аргентины, в своей книге: «U-Boat 977».

Вот что пишет Шаффер без ложной скромности: «С моей точки зрения, мой собственный опыт был в некотором роде уникален, так как я командир подлодки, совершивший одно из первых длительных подводных путешествий в истории человечества».

Поход этот был уникальным, так как лодка провела под водой 66 суток, двигаясь под электромоторами или под дизелями со «шпорхелем». Всего поход длился 108 суток.

Было пройдено 7644 мили. Это был рекорд плавания под водой (под «шнорхелем»), удержавшийся более 13 лет. Побит этот рекорд был только в 1958 году, когда советская подводная лодка проекта «611» (под РДП без всплытия в надводное положение) прошла более 70-и суток. Командовал этой лодкой капитан 2-го ранга Рудольф Александрович Голосов, который впоследствии, в эпоху развития атомного подводного флота станет вице-адмиралом и Героем Советского Союза. А тогда после своего рекордного похода он был награжден Орденом Красного Знамени.

Естественно, что плавание под РДП в течение такого длительного времени само по себе является подвигом, даже если это плавание проходило в мирное время. Большое моральное и физическое напряжение, необходимость изо дня в день, из недели в неделю нести ходовые вахты с обостренным вниманием, не расслабляясь ни на минуту, обеспечивать необходимый режим работы двигателей, исправную работу приборов и систем всех боевых частей, готовность к использованию торпедного оружия – все это весьма серьезно изнуряет экипаж. При этом нужно, прежде всего, обеспечить навигационную безопасность, т.к. в ночное время, особенно в штормовых условиях, вероятность столкновения с каким-нибудь плавающим объектом весьма высока.

А если плавание проходит по районам, где еще недавно велись боевые действия, где обнаружение лодки, не подчинившейся приказу о капитуляции, неминуемо грозит ее уничтожением авиацией или надводными силами ПЛО – повышает трудности плавания многократно. Несомненно, трудности плавания усугублялись моральным состоянием подводников, чья страна проиграла войну, чья армия, авиация и флот потерпели сокрушительное поражение.

Ко всему прочему, трудности плавания были усугублены тем, что был неисправен командирский перископ и наблюдение пришлось вести с помощью зенитного перископа, больше приспособленного для обзора воздушного пространства, а не водной поверхности.

Этого командира лодки без сомнения можно отнести к настоящим подводным асам. Нужно иметь незаурядное мужество, волю и терпение, чтобы совершить такой поход.

Остановимся на этом беспримерном походе несколько подробнее.

Когда Хайнц Шаффер получил под свое командование подводную лодку «U-977», ему было 24 года. Войдя в состав подводных сил «Кригсмарине» в конце марта 1943 года под командованием Ганса Лейлиха, к 2 мая 1945 года (ко дню

последнего своего выхода в океан) уже «вошла в историю» немецкого флота тем, что при плавании в Балтийском море трижды сталкивалась с другими кораблями и при последнем столкновении получила серьезные повреждения. В результате этих повреждений была выведена в состав учебных подводных лодок.

Шаффер принял лодку 20 февраля 1945 года. Командование флота приняло решение переоборудовать лодку под «шнорхель» и снова ввести в боевой состав.

Сам Шаффер до назначения командиром боевой лодки командовал учебной лодкой II D серии, а до того четыре раза побывал в боевых патрулированиях в качестве вахтенного офицера на других лодках. В частности, на «U-445» он был на патрулировании у берегов США в Гвинейском заливе.

В своей книге Шаффер пишет, что он принял решение идти именно в Аргентину, т.к. власти этой страны более дружелюбно были настроены к немцам, чем какие-либо другие. К тому же ему очень не хотелось сдаваться американцам или англичанам, т.к. геббельсовская пропаганда основательно задурила мозги всем немцам. Шаффер пишет: «Нам твердили, что все немецкие мужчины будут проданы в рабство и стерилизованы и что американские и английские газеты сообщат об этом...»

Прежде чем пойти в Аргентину, Шаффер предложил всем, кто не пожелает идти с ним, сойти на берег. 16 человек покинули лодку, 31 человек остались с командиром. Решившие остаться на берегу, 10 мая были высажены в резиновые лодки у острова Хольсеней. На лодке остались, кроме командира, 3 офицера и 28 матросов. Высадившиеся на берег были взяты англичанами в плен. С 10 мая до 14 июля лодка шла под водой, поднимая «шнорхель» только на 4 часа в сутки. Единственная остановка была сделана у о. Зеленого мыса. Где в течение 4-х часов команда купалась, дышала свежим воздухом и отдыхала. Шаффер пишет, что он вынужден был сделать эту остановку, т.к. команда была на грани нервного срыва. К тому же, такой активности противолодочных сил или вообще каких-либо судов, кто мог обнаружить лодку в этом районе, не было.

Вспоминая о часах отдыха у островов, Шаффер пишет: «Ночь была теплой и ясной, и мы устроили на борту праздник, чтобы уничтожить всякое воспоминание о ссорах, происходивших в нашем подводном плавании, о нервотрепках тех страшных дней. В первый раз с незапамятных времен мы вместе пели и снова были счастливы. И когда думали о наших соотечественниках, влачивших жалкое существование за колючей проволокой, ясно осознавали, что на свете нет ничего более ценного, чем свобода».

А перед этим всплытием были 66 суток изнурительного пути под водой. Но теперь все осталось позади: и трудности использования «шнорхеля» («болели уши, шум был ужасный», «то мы шли, как огромный морской змей: то поднимаясь, то снова опускаясь. Мы были на 15 футах, и дизели уже всасывали воздух из машинного отделения в течение минуты. К этому времени глаза выкатывались из орбит, а барабанные перепонки почти лопались. Все просто невыносимо... газы скапливались в машинном отделении: черные, удушливые... Вся лодка почернела от дыма, невозможно было ничего различить. Все двигались, как в тумане»), и уклонения от самолетов союзников, и поломка главного перископа, и неэффективная работа антенны системы фиксирования работы радиолокационных станций противника (союзники перешли на другую частоту радиоизлучений), невозможность использовать гидролокатор в сильном грохоте от работы дизелей. Фактически лодка шла почти вслепую. «С этими заботами и с постоянным ожиданием бомб мы чувствовали себя как на вулкане» – пишет Шаффер. «Так проходили день за днем, всегда в темноте, поскольку мы не тратили тока освещения внизу и никогда не видели солнечного света, не осмеливаясь подняться на поверхность».

Но все это было еще до решения идти в Аргентину. Все эти трудности экипаж переносил, выполняя приказ Деница: «Сражайтесь до конца. Германия никогда не сдастся». Моральное состояние не могло быть высоким еще и вследствие мощной пропагандистской компании союзников. Английское радио периодически сообщало, что средний срок существования немецкой подлодки с экипажем – 40 суток, дальше – неминуемая гибель.

Радист лодки прослушал невероятное сообщение штаба «Кригсмарине». Никто не мог поверить, что так мог сказать Дениц буквально через неделю после предыдущего ободряющего и призывающего приказа: «Всем подводникам. В течение пяти лет вы храбро сражались на всех семи морях. Вы можете гордиться вашими достижениями. Вы совершили такие подвиги, равных которым никогда не было раньше и не будет в будущем. Вы создавали историю. Однако, несмотря на все, что вы вынесли, худшее еще впереди. Завтра мы сдадимся, и с завтрашнего дня вы будете получать приказы от союзного командования».

Умел Дениц подпустить громких слов и насчет подвигов, которых «никогда не было раньше и не будет в будущем» и о том, что подводники «создавали историю». Создавать-то они ее создавали, но какую? Страшную, кровавую, позорную для Германии.

После получения третьего радио из штаба Деница, в котором конкретно указывалось, что делать командирам лодок (поднимать белый флаг и идти сдаваться в ближайшую английскую базу), Шаффер принимает решение: не сдаваться. Он пишет: «Я отдал приказ выключить радио, так как оно больше не передавало указаний нашего командования, а служило целям безжалостного врага».

После этого Шаффер обратился к экипажу с «пламенной речью», в которой сказал, что если они сдадутся в плен, то их ждет стерилизация, рабство и унижение. «Вражеская пропаганда не делает из этого секрета... Заложен фундамент политики, основанной на ненависти. Немецкие девушки и женщины окажутся беспомощными и подвергнутся похоти оккупантов, а мужчины будут депортированы... Камараден, враг требует, чтобы мы сдались, утверждает, что наши руководители капитулировали. В свете всего, что происходило, совсем не похоже, что адмирал Дениц когда-нибудь формально сдастся. Может быть, наше сопротивление сломлено и при перевесе противника сто к одному, они сражаются на нашей земле, но не может быть и речи о том, чтобы согласится с этим приказом, пока мы не выясним всех обстоятельств. Поэтому я предлагаю продолжить наш путь», – вот что, в частности, сказал Шаффер в своем обращении к команде.

Здесь в своей «упертости» он переплюнул и самого Деница, до последнего дня войны преданного идеям своего фюрера. ...Позади теперь были и трудности, связанные с посадкой на мель при высадке 16 человек (в основном женатых) членов экипажа, не пожелавших идти с командиром, и нервотрепка, связанная с напряжением плавания под «шнорхелем», и физическая усталость, связанная с более, чем двухмесячным пребыванием под водой в тесных, душных и влажных отсеках. Позади были и ссоры, связанные с необходимостью выброса мусора через торпедный аппарат, а, следовательно, и выброса торпеды из него, и споры о выбросе за борт всех торпед, т.к. «теперь они никому не нужны», (но здесь, как, впрочем, и раньше, командир оказался на высоте и торпеды не были выброшены, как доказательство в будущем, что никакого вреда для Аргентины лодка не нанесла), и почти невыносимые бытовые условия («В машинном отделении люди просто купались в поте и масле и больше других страдали от отвратительных условий. У нас едва ли остался хоть кусок мыла»). Естественно, что мылась команда соленой водой.

Вспомним, в связи с этим, те условия, в которых совершал свои «подвиги» прославленный подводный ас «Кригсмарине» № 2 В. Лют во время своих

длительных патрулирований в Индийском океане и южной Атлантике в надводном положении, когда подводники ловили акулу и загорали до негритянской черноты.

После островов Зеленого мыса шли по 10 часов в сутки в надводном положении на малой скорости под одним двигателем, а остальные 14 часов – на электромоторах: нужно было экономить дизельное топливо, т.к. его должно было хватить только «в обрез» – к приходу в конечную точку.

Шаффер пишет: «состояние лодки было ужасным. Вся обшивка проржавела. Я отдал приказ старшему помощнику произвести тщательный ремонт. Лодку надо покрасить везде, где это потребуется. Надо очистить ржавую плесень с боеприпасов и покрыть их смазкой. Эти 66 дней под водой сказались на лодке так же, как и на нас».

Наконец, через 108 суток после выхода из базы лодка встретила с аргентинским патрульным кораблем и вошла в Мар-дель-Плата на северо-восточном побережье Аргентины, примерно в 100 милях от Буэнос-Айреса.

Вот здесь-то и начались снова и снова допросы на предмет возможности использования «U-977» для вывоза Гитлера и окружения из осажденной Германии. Союзники никак не верили, что Гитлер покончил с собой. Снова, как и при допросах Вермута, выдвигались различные версии о том, что немецких бонз могли где-то высадить по пути. Например, пересадить на другую подводную лодку и отправить в Антарктику, где, якобы, имелась мощнейшая секретная база, подготовленная заранее.

Кроме всего прочего, заподозрили Шаффера в том, что он мог потопить аргентинский пароход «Бахия». В разборе с Вермутом этот вопрос не стоял, т.к. он пришел в тот же порт Мар-дель-Плата намного раньше времени гибели «Бахии».

Шаффер, правда пишет, что подводная лодка «U-530» Вермута пришла в Аргентину раньше, чем наступила смерть Гитлера, и что, якобы, вопрос с обвинением командира этой ПЛ в «сокрытии Гитлера» аргентинские власти не ставили перед Вермутом. Он ошибается: Вермут прибыл в Аргентину 10 июня, а Гитлер покончил с собой 2 мая. Вермут, направившись в Аргентину от берегов восточной части США, естественно, затратил на переход на 43 суток меньше, чем Шаффер, начавший движение от берегов Норвегии. К тому же, Вермут довольно значительную часть пути шел в надводном положении (по ночам) со значительно большей скоростью.

Как доказательство, факт, что на лодке находится полный запас неистраченных торпед, не смог убедить аргентинских следователей в том, что «U-977» не имеет отношения к гибели «Бахии» (лодка могла пополнить запас израсходованных торпед, перегрузив их с другой ПЛ – «торпедовоза», что нередко имело место в практике).

Прекратили аргентинцы допросы о «Бахии» только после того, когда убедились, что гидрометеосо условия, о которых сделаны записи в судовой документации «Бахии» и лодки, в одно и то же время были совершенно различные (естественно, т.к. лодка находилась в другом районе, в стороне на несколько сот миль).

В ответах, на вопросы следователей, Шаффер не забыл и «прогнуться» перед аргентинскими властями, подчеркнув, что он постарался сохранить все имущество, оружие и документацию лодки: «...чтобы это было выгодно нации, которая уже проявила рыцарство по отношению к немецкому военно-морскому флоту». Не обошлось и без «плевка» в сторону Советского Союза: «Правила войны предусматривают, что все военное имущество, принадлежащее побежденной стороне, становится собственностью победителей. По этим правилам, СССР должен теперь владеть всеми нашими техническими достижениями. Чтобы этого не случилось, я, выполняя приказ адмирала Деница о сдаче..., постарался сделать так, чтобы это было нации, которая...»

Думается, что его откровения не очень-то убедили аргентинских следователей (неслучайно они потом передали его англичанам, чего он больше всего боялся). Во-первых, о «Правилах войны...» они прекрасно знали и без Шаффера, а во-вторых, подводная лодка «U-977» IX серии не являлась каким-то уж большим «техническим достижением», которое могло попасть в руки Советского Союза. Например, подводная лодка XXI серии, куда большее достижение, которое к тому времени уже было в Советском Союзе.

Однако, отдадим должное командиру «U-977»: он, будучи умным человеком, хорошо понимал, что главный победитель в войне, разгромившей Германию, именно Советский Союз, а не Англия и США. Именно он, Советский Союз «должен теперь владеть всеми... техническими достижениями» противника, об этом он и проговорился, признавая этот факт, когда «прогибался» перед аргентинскими следователями.

В своей книге Шаффер пишет: «когда русские оккупировали восточную Германию, они получили большинство подлодок, строящиеся в Данциге, Штеттине и Кенигсберге. Можно также с уверенностью предположить, что они получили и двигатель Вальтера для новейших подлодок. Западные же державы получили некоторые запасные части, которые позже отправили в Лондон. Я не буду делать замечаний по поводу новой ситуации, связанной со строительством большого советского флота подлодок, базирующегося на немецкой технологии. Говорят их около тысячи...»

Шаффер прав, что «русские... получили большинство подлодок». Действительно, в балтийских военно-морских базах мы получили много подводных лодок, особенно учебных, принадлежащих Центру подготовки подводников: в Данциге, Пилау, где в 21-й флотилии находилось 36 подводных лодок, использовавшихся в качестве учебных. В числе этих лодок была и «U-148» серии II D, бывшая когда-то лодкой Шаффера. Естественно, многое из того, что было получено нами в качестве трофеев, мы использовали. Но, во-первых, все захваченные подводные лодки были разделены между СССР, США и Англией и уничтожены по взаимному договору. Кроме 30-и, которые поровну были поделены (по 10 единиц). Шаффер, в середине 50-х годов, когда писал свою книгу, не мог этого не знать. Во-вторых, он, конечно, «загнул» на счет «тысячи подводных лодок в Советском Союзе», которых было тогда не более 1/3 от этого числа. В-третьих, строительство советского подводного флота после войны основывались все же на отечественной технологии, а не на немецкой, как пишет Шаффер. Хотя, конечно, кое-что было перенято с немецких лодок. Кстати, уничтоженные немецкие подводные лодки тоже принесли определенную пользу: в частности, при их уничтожении была получена ценная информация по воздействию разного рода противолодочного оружия (подводного и надводного) на лодку, находящуюся на разных глубинах.

Но не будем строго судить Шаффера за его высказывания: западная пропаганда в период развертывания холодной войны «просветила» мозги и этого профессионала. А что же тогда сетовать на то, что после передачи Шаффера англичанам, те снова, с удвоенным пристрастием приступили к его допросам. Пропаганда, основанная на измышлениях разного калибра писак из журналистской братии, а иногда и на основе заявлений особо «ретивых патриотов» из правительских и парламентских кругов Англии и США, сделала свое дело.

Вот что пишет Шаффер: «Аргентинские власти признали мои данные правильными. Но, к сожалению, пока шло расследование, газета города Монтевидео «Эль-Диа», опубликовала рассказ о том, что Гитлер отправлен на борту моей подлодки сначала в Патагонию, а затем в Антарктиду. Легко понять, какой эффект это произвело во всем мире, особенно после полного провала найти какой-нибудь след главы Третьего рейха под руинами рейхсканцелярии в Берлине. Слух,

появившийся в Монтевидео, моментально подхватили. Газеты всего мира выходили со все более сенсационными историями...»

Далее он пишет: «Ни одна газета не признавала мастерство и выносливость людей, совершивших первое столь продолжительное плавание под водой в таких ужасных условиях. Нет, каждая статья, каждый очерк и сообщение сворачивали на ту же старую избитую тему – о Хайнце Шаффере, увезшим Гитлера...»

Подлила «масла в огонь» книга некоего Ладислава Жабо «Гитлер жив», в которой автор приводит подробные сведения о том, каким маршрутом, как и куда, был переведен Гитлер со своими соратниками. Эффект от книги был такой, что одна из газет даже опубликовала открытое письмо Маршаллу, Молотову, Бевину и Бидо, призывающее «четыре державы преследовать диктатора до его логова (в Аргентине – авт.), захватить его, чтобы предотвратить возрождение нацизма в Германии».

Не будем удивляться «настырности» англичан, допрашивающих Шаффера и пытающихся, во что бы то ни стало, «пролить свет» на историю с «похищением Гитлера». Даже теперь, по прошествии более 50-и лет, время от времени, появляются в печати подобные бредни, в которых подробно рассказывается о немецкой секретной базе в Антарктиде, о том, что она и сейчас может существовать. Особенно оживились творцы этой чепухи в нашей стране, когда в ней царствует «свобода слова», когда за деньги можно напечатать любую бредятину – был бы заказчик.

Но вернемся к командиру «U-977». После пристрастных допросов английских спецслужб, ничего нового от Шаффера не добившихся, хотя они «находились под сильным влиянием легенды об «U-977», он был переведен в особый лагерь, где с ним обращались так, как будто он «был видным деятелем Третьего рейха».

В конце концов, его выпустили и он «наконец нашел себя снова одетым в штатское, свободным, если можно говорить о свободе в оккупированной стране».

Прибыв в Германию, Шаффер был поражен развалинами, в которые превратились ее города: «Теперь я прокладывал курс через целое море развалин, бедности, общей беды в послевоенной Германии. Это было таким же испытанием, как и прокладывать курс через Атлантику в Аргентину».

Правда, ни слова не говорит Шаффер о том, кто привел Германию к такому состоянию. Он до конца был верен и Гитлеру и Деницу. С умилением он вспоминает свою встречу в апреле 1945 года с Деницем на плавучей базе в Киле: «Он пригласил меня в кабинет, и я откровенно высказал ему свою точку зрения (о неготовности «U-977» после ремонта и переоборудования – авт.). «Мой дорогой Шаффер, – ответил он мне, – вы очень хорошо знаете, что мы будем сражаться до победы. Мы победим любой ценой. По вашим наградам я вижу, что вы ветеран.

Если вы не можете выйти в море, то кто сможет?». В заключение он сказал, что неважно, мореходна моя лодка или нет, но я обязан выйти в море. Мне нечего было сказать. Вскоре после этого я на несколько дней поехал в Берлин попрощаться с мамой».

Мне трудно судить насколько был правдив и честен Шаффер, пытаюсь оттянуть свой выход в море. Был конец апреля, уже все всем было ясно – война проиграна. К тому же сам Шаффер пишет, что еще в 1943 году, провожая кого-то из своих знакомых командиров лодок, они прощались, как будто навсегда. Он пишет: «...вместо нас в море ушла другая подлодка, но она не возвращалась. Едва ли вернется. Мы все это знали и с этим примирились... мы просто в молчании пили шампанское и пожимали друг другу руки, стараясь не смотреть в глаза. Мы были довольно жестоки, но все равно это нас потрясло. Операция самоубийства. Многие мои друзья не вернулись...»

Одобрительно отзываясь о Денице, Шаффер отмечал:

«...я полагаю, он просто не мог изменить свои взгляды так быстро (речь идет о приказе Деница лодкам в Бискайском заливе, вооруженными новыми зенитными 37 мм орудиями, не погружаться при обнаружении самолета, а «просто сбивать их» – авт.). Единственное, что можно сказать, он никогда не щадил ни себя, ни тех, кто служил под его командованием. Оба его сына, офицеры – подводники, погибли». (О сыновьях Деница несколько ниже я кое-что расскажу)

...Судьба подводной лодки «U-977», начавшаяся с 3-х столкновений на Балтике, закончилась расстрелом ее торпедами по приказу военного министерства США.

Шаффер пишет, что после того, как он под заголовком «Конец подлодки «U-977» прочитал в газете о гибели своей лодки, он «утешал себя мыслью о том, что она спасла наши жизни и безопасно пронесла через Атлантику, хотя могла стать для нас гробом на дне моря».

В своей последней речи перед всем экипажем, Шаффер сказал: «Я горжусь вами. Мы сделали, похоже, невозможное.

Прошло 3 с половиной месяца, как мы приняли решение, но теперь мы выполнили его. Мы знаем, что это было нелегко. Мы уходили без необходимого ремонта, потеряли в самом начале всех наших специалистов, кроме двух, а они считались незаменимыми. И, несмотря на все это, мы прошли весь путь...»

Можно со скепсисом и по разному относиться к этому высказыванию командира «U-997», и к этому действительно беспримерному походу. Можно, по большому счету, обвинить Шаффера и в предательстве, в противоположность тому же Вермуту, который и торпеды свои выбросил (самонаводящиеся торпеды были секретными), и аппаратуру связи секретную, и всю документацию, которая по большей части с грифом «секретно» была. Шаффер все это выложил перед аргентинцами (и, соответственно, перед англичанами и американцами), как на блюдечке вместе с секретными навигационными картами. Хотя он считает себя патриотом, но, в сущности, он – предатель, сдавший врагу все, что можно было сдать. Но это другой вопрос.

Если же вести речь только о походе в таких невероятно тяжелых условиях, то это настоящий подвиг. Подводники-профессионалы хорошо это понимают: каждый, кто хоть частично испытал на себе и пережил, что это такое, согласится со мной.

Это был действительно настоящий подвиг, а не раздутый немецкой пропагандой какой-нибудь очередной «подвиг» «легендарных стальных волков» Деница, которые в идеальных условиях топили беззащитные суда, «как орехи щелкая» (по выражению Люта). Многие из этих «подводных асов», набирая потопленный тоннаж к заветному «рубежу» для получения «Рыцарского креста», нередко приписывали к своим победам по несколько десятков тысяч тонн.

К тому же, не надо забывать, что подталкивало к стремлению получить «Рыцарский крест», а лучше еще, если с «Дубовыми листьями», то обстоятельство, что Гитлер обещал каждому кавалеру такой награды, после разгрома России, поместье на лучших землях, «освобожденной от большевиков» территории.

Правда, хватило ли бы поместий всем, т.к. награжденные «Рыцарским крестом» в Третьем рейхе было аж 7318 человек, а с «Дубовыми листьями» – 853?

Конечно, идеи идеями, но и шкурный интерес идеологией нацистов был предусмотрен, прежде всего. Куда же без частной собственности, ставшей теперь «священной коровой» и у нас в стране, главной заботой и президента, и правительства, и Госдумы?

Поход этот, по сложности, уж никак не сравнишь, например, с той же атакой, идущей без конвоя, «Куин Мэри». Кстати, этот лайнер, за которым так охотились немецкие подводные лодки, перебрасывал с одного континента на другой

до 12000 военнослужащих, оставался невредимым до конца войны. В 1967 году он был куплен властями г. Лонг-Бич (штат Калифорния), преобразован в Музей моря с четырьмя интереснейшими павильонами, отражающими роль моря в развитии цивилизации, проблемы исследования морских ресурсов, историю мореплавания, подводную археологию, историю кораблестроения (в том числе и подводного).

Нашли отражение в экспонатах музея и достижения в области геодезии, гидрологии, биологии моря. В одном из залов «Истории» экспонируются материалы по истории самого лайнера, построенного еще в 1936 году в Глазго (Шотландия), и служащего людям, вот уже без малого, 70 лет. Есть там материалы и о том, как «работал» лайнер во время Второй мировой войны и как немецкие подводные асы пытались потопить «Куин Мэри». Безуспешно.

Закончить этот параграф мне хочется словами командира «U-977», не подчинившегося последнему приказу своего главкома: «Теперь я живу в Аргентине. Под ее флагом я нашел мир и спокойствие. Под южными звездами снова оживают мои воспоминания о службе на подлодках, обо всех тяжелых сражениях и о 66-дневном плавании под водой. А в Аргентину я взял с собой самое замечательное, что оставила мне Вторая мировая война – непоколебимую веру в немецкий народ».

Красиво написано, ничего не скажешь. Только вот этот немецкий «патриот» не захотел почему-то возвращаться в свое отечество и остался жить в Аргентине.

Организация и система базирования подводных сил «Кригсмарине»

Организация подводных сил «Кригсмарине» представлена в приложении №

Всего до конца войны в Германии было сформировано 33 флотилии подводных лодок. Все они подчинялись Командующему подводными силами, который, в свою очередь, подчинялся Главнокомандующему ВМС. В непосредственном подчинении у Командующего подводными силами были оперативный штаб, заместитель командующих зональными и отдельными группами подводных лодок. В целом было организовано 7 таких групп.

На заместителя командующего по подготовке замыкались командир группы переподготовки лодок и начальник учебного отряда. Надо сказать, что организация управления подводными силами осуществлялась по традиционной схеме с момента возрождения ВМС, которые с момента спуска на воду первой подводной лодки (29 июня 1903 года) «U-1» стали называться вместо «Рейхсмарине» «Боевым флотом» – «Кригсмарине», и особых изменений в ходе войны не претерпела.

Нарастало количество подводных лодок, увеличивалось в связи с этим количество флотилий, несколько увеличивался штабной аппарат. Следует подчеркнуть, что организация подводных сил была весьма продумана, четкая и устойчивая. Количество высоких воинских званий, таких, например, как контр-адмирал, было минимально. Немного было званий и капитан *Zur See* (капитан 1 ранга).

Штаб ВМС назывался *Oberkommando die Kriegsmarine* (ОКМ).

Вначале ОКМ находился под Берлином, а с 1943 года был переведен в пригород Парижа, Шарлоттсберг. Разумеется, штаб имел в своем распоряжении мощный радиоцентр для связи с подводными лодками в океане. Начальником штаба был контр-адмирал Э. Готт, который после назначения Деница Главкомом вместо Редера, станет Командующим подводными силами.

Правой рукой Деница был капитан-лейтенант Альберт Шнее, кавалер «Рыцарского креста». В конце войны именно Альберт Шнее выводит новую подводную лодку XXI серии «U-2511» из Берна на боевое патрулирование. Это будет 30 апреля 1945 года. 1-го мая 1945 года выведет на боевое патрулирование новую ПЛ

этой серии «U-2512» кавалер «Рыцарского креста» ЭрихТопп, тоже до этого служивший в штабе Деница.

К чести руководства «Кригсмарине», никого из штабных работников к званию кавалеров «Рыцарского креста» оно не представило. Награды эти выдавались только «за мужество и отвагу» и т.д. в соответствии со статусом, и подводники получали их только за боевые действия в море.

По техническим вопросам помощником у Деница был профессионал высшего класса Тадсен. Именно он решил проблему увеличения дальности действия подводных лодок VII серии почти в 2 раза, увеличив запас топлива (с 67 до 108 тонн). Для этой цели он сконструировал систему палубных цистерн, увеличивающих запас.

Много ценных предложений в усовершенствование подводных сил внес тот же А.Шнее. Например, он был автором оригинальной идеи по размещению торпедных аппаратов не в первом отсеке параллельно диаметральной плоскости пл, как это традиционно было во всех подводных флотах мира, а посередине корпуса, развернутыми в нос и корму под углом к ДП.

Идея эта была реализована на пл XXVI серии, но широкого распространения не получила. Надо отметить, что Шнее на 30 с лишним лет опередил американцев, которые реализовали эту идею на подводных лодках 3-го поколения в 70-х годах прошлого века. На их лодках торпедные аппараты располагаются под углом 45 к диаметральной плоскости и находятся во втором отсеке. У нас эта идея реализована на подводной лодке IV поколения типа «Северодвинск». Шнее пришел к этой идее, когда на вооружении их лодок появились самонаводящиеся торпеды.

Американских и наших конструкторов вынудила устанавливать торпеды таким образом, необходимость заполнения носовой части лодки громадной сферической антенной гидроакустического комплекса.

Подбирая в свой штаб людей, Дениц обращал внимание, прежде прочего, на умение работника мыслить творчески, проявлять инициативу. В первую очередь он отдавал предпочтение офицерам с недюжинным умом и увлеченностью каким-нибудь направлением развития «Кригсмарине». Разумеется, верность идеям фюрера играла не второстепенную роль (однако, не главную). По мнению многих командиров лодок, самым «рьяным» нацистом был прославленный В. Лют. Однако Дениц решил, что Лют больше подходит на роль руководителя Центра подготовки подводников и в свой штаб его не пригласил. В то же время О. Кречмеру, не являющемуся членом нацистской партии, он неоднократно предлагал службу в штабе.

Надо сказать, что особых трудностей у Деница с подбором немногочисленных работников штаба не было, т.к. он хорошо знал командиров лодок: со многими из них он ходил в море (особенно в период формирования первых флотилий), обучая их оперативно-тактическому мастерству.

Первой флотилии подводных лодок, организованной штабом «Кригсмарине», было присвоено имя прославленного подводника Отто Веддигена, который во время Первой мировой войны потопил 3 броненосных крейсера и повредил еще один всего за несколько минут. Впоследствии он погиб от атак английских эсминцев.

Вторая флотилия лодок была названа в честь другого героя-подводника Первой мировой войны – Йоханеса Лоса.

В дальнейшем, наименование флотилий в честь прославленных подводников вошло в практику, и было отменено только в конце 1942 года.

Третьей флотилии было присвоено имя героя-подводника Барнхарда Вегенера. Четвертой – Паулуса Гундиуса. Пятой – Ганса Йоахима Эсмана и т.д.

После отмены практики присвоения флотилиям персональных имен подводников, было дано право особо отличившимся флотилиям, а также некоторым выдающимся командирам лодок иметь свою эмблему.

Кроме флотилий, в состав подводных сил входило несколько специальных групп:

– Группа подводных лодок специального назначения – носители ударных мини-лодок для действий против кораблей Северного флота Советского Союза;

– Испытательная группа новых лодок, в частности, пл XIII и XXI серий;

– Учебная группа по подготовке технических специалистов;

– Группа экспериментальных лодок (с парогазовыми турбинами Вальтера);

– Отдельные учебные группы в Балтийском море.

Надо отметить, что особое внимание в учебных группах по подготовке технических специалистов, уделялось специалистам по радиолокации, гидроакустике, гироскопии, радиоразведке, шифровальщикам и т.д.

Из последних 3-х флотилий 31-я была сформирована в сентябре 1943 года и базировалась на Вильгельмсхавен (г. Киль).

32-я флотилия была сформирована в августе 1944 года в Кенигсберге. С января 1945 года была переведена в Гамбург.

Последняя 33-я флотилия была сформирована в начале 1944 года во Флексбурге, под названием группа «Дальний восток». В нее входили крейсерские подводные лодки IX серии, минные заградители серии X В, лодки, находящиеся в дальневосточных морях и тихом океане. Сюда же входили и бывшие итальянские лодки. С марта 1944 года штаб флотилии базировался на Панангу, затем на Пенанг, Ботавию, Джакарту. Последнее место базирования штаба этой флотилии – Кобе (Япония).

* * *

В отличие от военно-морских штабов других стран, личный состав ОКБ за время войны изменился мало. Кое-какие изменения произошли только в конце войны, когда возник настоящий кадровый «голод» на командиров лодок. Неслучайно Дениц некоторых своих помощников вынужден был направить командирами лодок, чтобы они смогли показать молодым командирам образец командирского мастерства, которому надо следовать. Чтобы продемонстрировать «выдающиеся» качества новых лодок XIII и XI серий и «вдохновить подводников на новые подвиги во славу Великой Германии».

Особое значение Дениц придавал Восьмой флотилии подводных лодок, сформированной в 1940 году и базировавшейся на Пиллау (в районе Кенигсберга). В феврале 1942 года эта флотилия была перебазирована в Данциг. Именно она была основой учебного Центра подготовки подводников и всегда имела в своем составе от 20 до 30 подводных лодок. В этой флотилии до 1945 года проходили подготовку до 100 экипажей для вновь строящихся субмарин. Именно личный состав этого, самого крупного в Германии Центра подводной подготовки, вместе с личным составом экипажей (и их командиров) для новых лодок отправил на дно командир советской подводной лодки «С-13» Александр Маринеско, потопив плавазубу подводных лодок «Вильгельм Густлоф».

* * *

Необходимо отметить, что командование ВМС Германии в отличие от командований ВМС других стран исключительное внимание уделяло вопросам базирования немецких подводных лодок. Командующий подводными силами К. Дениц через Главкома «Кригсмарине» гресе-адмирала Редера с первых дней исполнения своих обязанностей в новом качестве добивался, и небезуспешно, выделения больших средств на сооружение баз подводных лодок, защищенных от

ударов с воздуха. Вопрос этот с быстрыми темпами стал решаться с первых месяцев войны, когда Германия подчинила себе почти всю Европу, заставив весь ее промышленный и кадровый потенциал работать на себя.

С поступлением большого количества пленных именно они стали широко использоваться при строительстве железобетонных укрытий для базирования лодок.

Первые подводные базы с железобетонным укрытием толщиной от 3,5 до 4,5 м., немцы начали строить еще в 1936 году в г. Киле. Емкость первой такой базы была рассчитана на 24 – 28 подводных лодок.

В 1939 году началось строительство укрытий толщиной 2,5 метра в Гельголанде. Затем, с 1940 по 1944 годы было построено еще 10 военно-морских баз с железобетонными укрытиями толщиной от 3,5 до 7,5 метров.

Самые мощные укрепления были в Бергене и Бордо – 7,5 метров. Вместимость этих баз составляет по 9 – 12 подводных лодок. Остальные 8 баз имели укрытия толщиной от 3,5 до 4,5 метров. 6 из этих 8 баз вмещали по 10-15 лодок. База в Лориане вмещала 30 – 40 лодок и имела покрытие толщиной 3,5 метра.

База в Бресте вмещала 20 – 30 лодок и имела укрытие толщиной 4,5 метра.

Всего за время войны Германия построила 25 баз подводных лодок, в которых было 111 специально оборудованных бассейнов и 8 специальных боксов. Каждая из баз располагала ремонтными заводами (14 баз), ремонтными мастерскими (8 баз), доками (14 баз). Все до единой базы имели хорошо оборудованные склады для хранения оружия, топлива, продовольствия.

В зависимости от района базирования базы входили в 6 зон:

– зона Ostsee – 6 баз (Киль, Гдыня, Данциг, Пиллау, Мемель, Лиепая);

– зона Mitte – 6 баз (Вильгельмсхафен, Гельголанд,

Гамбург, Куксхафен, Эймейден, Роттердам);

– зона Norvegen – 3 базы (Берген, Тронхейм, Нарвик);

– зона West – 6 баз (Брест, Лориан, Сен-Назер, Ла-Паллис, Бордо,

Гавр);

– зона Italien – 3 базы (Специя, Селамис, Тулон);

– зона Schwarz Meer – 1 база (Константа).

Все вместе базы обеспечивали возможность базирования 325-и подводных лодок, из которых 180 лодок обеспечивались защитными укрытиями.

Все эти укрытия были уникальны по сложности и объему сооружениями, сконструированными с таким расчетом, что их можно было использовать как сухие доки, производить ремонт и пополнение запасов даже в условиях интенсивной бомбежки авиацией противника.

Даже специально сконструированные англичанами бетонобойные бомбы «Blockbuster» при прямом попадании не достигали результатов. Все до единой укрытые базы функционировали до самого конца войны, до захвата их союзниками.

Из 67 подводных лодок, погибших в базах при массовых налетах авиации, в базах с укрытиями было потеряно всего 42 лодки: в Киле – 16 единиц, в Гамбурге – 15, в Бресте – 5. При этом подводные лодки в этих базах погибли только потому, что во время бомбардировок не находились в укрытиях.

Несмотря на активные массовые бомбардировки, доходившие одновременно до 130 самолетов, в них участвующих, результаты авиационных атак были мизерными. Например, в январе 1943 года при нанесении нескольких мощных ударов по Лориану, было сброшено 4636 т. бомб. При этом было потеряно 34 самолета. В результате бомбардировок порт был превращен в развалины, практически сравнен с землей, а убежище для подводных лодок осталось совершенно невредимым.

После этих налетов у союзников, как и раньше, возникли разногласия между командованием ВМС и ВВС. Начальник Главного морского штаба настаивал на бомбардировках, так как «разрушения, уже причиненные Лориану, должны уменьшить возможность по обслуживанию и введение в действие подводных лодок. Это, разумеется, объясняется не только материальными разрушениями, но и тем неоспоримым фактом, что рабочие верфей и экипажи подводных лодок не в состоянии поддерживать производительность труда на прежнем уровне, испытывая напряжение от постоянной угрозы мощных воздушных налетов».

Представители ВВС утверждали, что наносить удары по укрытиям лодок – пустая трата боезапаса и лишний риск потери самолетов.

Как бы там ни было, подводные лодки продолжали выходить в океан. А так как достаточного количества кораблей эскорта конвоев и самолетов еще не было в начале 1943 года, то лодки наносили ощутимые удары по конвоям.

Члены комитета обороны военного командования Англии не могли поверить, что такие мощные бомбардировки проходят безрезультатно для действий подводных лодок. Прислушавшись к доводам начальника Главного морского штаба, комитет обороны решил распространить бомбардировки на другие порты Бискайского залива: Бордо, Ла-Паллис, Брест. Министерство авиации встретило это решение в штыки.

Специально проведенные исследования показали, что налеты на Сен-Назер вообще никакого ощутимого воздействия на боевую деятельность подводных лодок не оказали. Налеты на Лориан подействовали на срыв выхода в океан только 3-х подводных лодок, что означало спасение пяти – шести судов конвоя (тогда статистика нанесения ударов лодок по конвоям еще подтверждала это).

С января по май 1943 года английская авиация сбросила на бискайские военно-морские базы 5429 фугасных и 3704 зажигательных бомб. Было потеряно 98 самолетов.

После этого комитет обороны принял решение – действия авиации перенести на Центральную Атлантику, прикрывая конвой, вести поиск и уничтожение подводных лодок там, в открытых районах, резонно полагая, что почти 100 погибших самолетов смогли бы уничтожить значительно больше подводных лодок, чем было уничтожено их в базах при налетах нескольких сот самолетов.

Однако, командующий ВВС Германии считал, что авиация должна использоваться не в море, а при бомбардировках промышленных центров Германии, от чего эффект ее ударов будет более значительным.

Так что фактически для боевых действий в Атлантику была направлена лишь незначительная часть авиации, что давало возможность немецким подводным лодкам свободно себя чувствовать на океанских просторах до поры до времени.

Основные силы бомбардировочной авиации были брошены на бомбардировки Кельна, Гамбурга, Вильгельмсхафена, Берлина, Эссена, Штутгарта, Киля, Франкфурта на Майне, Мюнстера.

Интересно проследить, какое количество самолетов участвовало в налетах, и сколько бомб было сброшено, например, за последние 5 месяцев удержания немцами баз в своих руках.

На Гамбург было совершено 8 налетов, в которых участвовало 2218 самолетов, сбросивших 7264 тонны бомб. На Бремен было совершено 12 налетов с участием 1475 самолетов. Сброшено 3884 тонны бомб.

Особенно ожесточенные налеты на Гамбург были 8, 11, 31 марта и 8, 9 апреля 1945 года, когда в среднем в каждом налете участвовало от 300 до 450 самолетов, сбросивших от 900 до полутора тысяч тонн бомб.

На Бремен массовые налеты были 24 февраля, 11 и 30 марта. В налетах участвовало каждый раз от 400 до 430 самолетов, сбросивших от 1000 до 1300 тонн бомб.

Однако в результате этих налетов подводные лодки, находящиеся в укрытиях, не пострадали.

Одним словом, все эти мощные удары разрушили до основания заводы, доки, фабрики, жилые дома, но железобетонные перекрытия для подводных лодок успешно выдержали все бомбардировки. Спасала лодки от уничтожения в укрытиях толщина железобетона 2,5 – 3 метра, как в Гамбурге, не говоря уже о Киле и Бергене, где толщина перекрытий была 3,4 – 4,5 метра.

Все эти военно-морские базы в послевоенное время служили для подводных лодок «Бундесмарине» – в Германии, а во Франции и Норвегии – для подводных флотов этих стран.

У нас в Севастополе (Балаклава) была прекрасно оборудованная база в подскальных укрытиях. Во что она была превращена после развала СССР, было как-то показано по телевидению – полная разруха.

В период «холодной войны», в частности, в 70-е годы, шло интенсивное строительство уникальных подскальных сооружений для базирования атомных подводных лодок, в частности, стратегических, на Северном и Тихоокеанском флотах. Там же располагались хорошо оборудованные защищенные командные пункты флотов. По объемам выполненных работ, по грандиозности масштабов этих сооружений, им не было равных в мире.

Размеры этих укрытий были рассчитаны на большое количество атомных лодок любого водоизмещения, в том числе и таких, как подводные стратегические ракетносцы проекта 941 (система «Тайфун») водоизмещением около 50 тысяч тонн, длиной 172 метра, шириной 23 метра и осадкой 11 метров.

Для размещенных в этих укрытиях подводных лодок не были бы страшны никакие ядерные взрывы. Однако с началом «перестройки» и либерально-реформаторских «преобразований» все это было загублено и «циклопоскопические» по масштабам уже выполненные работы пошли насмарку.

Так что теперь, наши стратегические подводные ракетносцы, как и все другие атомные и дизельные подводные лодки, стоят у открытых причалов, прекрасно просматриваются из космоса и не защищены не только от космического оружия, но и от обыкновенных крылатых ракет АПЛ (в частности, ракет «томагавк» новых модификаций).

Семейная трагедия Главкома «Кригсмарине»

На одном из кладбищ Германии покоятся рядом бывший Главком «Кригсмарине», заслуженный подводный ас Третьего рейха гросс-адмирал Карл Дениц и его супруга Интеборг Дениц. Памятники на могилы покойных изготовил талантливый скульптор, доктор философии, близкий друг семьи Деницев Генрих Шретелер, тоже бывший участник войны, командир подводной лодки, командовавший последовательно двумя лодками «U-667» и «U-1023».

На «U-667» Шретелер прослужил 4 года и был назначен Деницем в штаб подводных сил. Служа в штабе (в Берлине) он познакомился с дочерью адмирала Рольфа фон Дер Марвица и женился на ней. Штабная служба не понравилась Шретелеру и, пользуясь дружбой с Гюнтером Хеслером – зятем Деница (тоже бывшим командиром ПЛ и кавалером «Рыцарского Креста») тоже служившим в это время в штабе, он добился, чтобы снова получить назначение командиром ПЛ.

Став командиром новой лодки «U-1023» VIIC серии, оборудованной «Шнорхелем», в начале марта 1945 года он из Норвегии вышел на боевое патрулирование в Северную Атлантику. Обнаружив конвой «SC-171», он вышел на него в атаку, выпустив три торпеды, но неудачно. В середине апреля обнаружил второй конвой у южной оконечности Ирландии. Выпустил по судам конвоя три торпеды. И, хотя командир донес в штаб, что потопил транспорт (8000 т.), но, очевидно, снова атака была неудачной: ни в каких документах подтверждения не нашлось. Через 3 дня – снова конвой. На этот раз – «ТВС-135». Снова атака. В

донесении штабу значится, что двумя торпедами потоплен транспорт водоизмещением 10000 тонн.

Фактически он повредил английский сухогруз «Ривертон» водоизмещением 7300 тонн. На основании донесений командира лодки о потоплении 3-х судов общим водоизмещением 26000 тонн, Дениц наградил его «Рыцарским Крестом». Известие о награде командир «U-1023» получил в море. При возвращении в базу в районе Английского канала Шретелер встретился с маленьким английским тральщиком NVMS-328 (335 т.) и последней самонаводящейся торпедой «Т-5», оставшейся на борту, потопил его. По приказу Деница «U-1023» через 49 суток после выхода из базы пришла в Портленд и сдалась английским властям.

Интересно отметить, что этот английский тральщик, потопленный 6 мая, был последним военным кораблем союзников, потопленным немецкими подводными лодками, а Г. Шретелер был последним человеком Третьего рейха, получившим «Рыцарский Крест» во Второй мировой войны (Общий потопленный тоннаж Шретелера – около 7600 тонн).

В плену он пробыл до 1948 г. Вернувшись в Германию, закончил университет, сделал карьеру ученого.

Трагичной оказалась судьба младших друзей Шретелера – сыновей Деница Петра и Клауса. Младший сын Деница Петер служил на подводной лодке «U-954» VIIС серии вахтенным офицером, был первым кандидатом на должность старшего вахтенного офицера (старпома) и несомненно стал бы командиром ПЛ, и мог бы сделать дальнейшую карьеру в «Кригсмарине», т.к. имел репутацию незаурядного офицера. Но в мае 1943 г. он погиб вместе с другими членами экипажа на своей подводной лодке.

Старший сын Деница Клаус тоже был подводником и в соответствии с существовавшим в Германии правилом имел право оставить службу после гибели брата. Считалось, что если в семье офицера высшего командного состава один из сыновей гибнет, то другие, если они есть в семье, имеют право вернуться к гражданской жизни. Лейтенант Клаус воспользовался этим правом, сдал экзамены при поступлении в Тюбингенский университет на военно-медицинский факультет.

Накануне своего дня рождения 13 мая 1944 г. (24 года) встретился со своими сослуживцами – офицерами 5-ой флотилии подводных лодок в Шербуре, во Франции. Решив отметить свой день рождения с друзьями, он организовал ночью выход в море на торпедном катере S141.

Английский фрегат «Стейнер» и французский эсминец «Ла Комбатант» обнаружили торпедный катер, открыли по нему интенсивный огонь и расстреляли его. Из всех находившихся на борту катера спасли только 6 человек, остальные, в том числе и сын Деница, погибли. Тело Клауса нашли много позже у берега, куда его прибило волнами. Похоронили его в окрестностях г. Амьена.

Это второе семейное горе Главкома «Кригсмарине» потрясло его и его семью. И без того тяжелое моральное состояние Деница, вызванное неудачами в войне по всем фронтам и направлениям, в частности, и в «Битве за Атлантику», усугубилось этой семейной трагедией. Боле всего переживал Дениц то обстоятельство, что старший сын погиб не на «боевом посту» в море, как младший, а в результате дружеской попойки и желания «отличиться» перед друзьями, воспользовавшись высоким служебным положением папаша.

Естественно, старого служаку – «подводного волка» и «Рейхсмарине», и «Кригсмарине», воспитанного на принципах верности своему служебному долгу, и сыновей воспитывающегося в том же духе, эта нелепая гибель сына не могла не удручать.

В своих мемуарах о личном горе К.Дениц не упоминает, как он не упоминает и о многих других тяжелых и удручающих событиях, связанных с последними годами войны, в частности, с крахом и его стратегии «тоннажной

войны», и катастрофическими потерями подводных лодок, и с общими провалами «Кригсмарине» в войне на море.

«Японские» лодки

«Кригсмарине».

Кроме своих баз немецкие подводники могли использовать любые военно-морские базы Японии, расположенные в ее колониях во всем Южно-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество и взаимопомощь Германии и Японии во Второй мировой войне, хотя и не привели к ожидаемым победным результатам, но были весьма для них полезны. Подводным лодкам «Кригсмарине» в этом сотрудничестве отводилась особая роль. Оказалось, что именно подводные лодки самый надежный вид транспорта при перевозке стратегических материалов, но и наиболее безопасный, хотя и длительный канал для переправки секретной почты (документации) и перевозки важных военных, дипломатических и инженерных персон, обмен которыми особенно увеличился к концу войны.

Кажется, что не так-то много может перевозить грузов подводная лодка, но если представить какой груз перевозился, то ценность таких перевозок трудно переоценить. Вспомним операцию наших подводников в Испании в 1936-37 г.г. под руководством командиров лодок Египко, Бурмистрова и Егорова, выполнивших правительственное задание. За что они получили звание Героев Советского Союза. Несколько позже я расскажу о том, как наши подводники помогали героическим защитникам осажденным Севастополя и Одессы.

Вот один из примеров действия немецких («дальневосточных») подводных лодок.

В начале января 1945 г. успешный рейс из Джакарты (Индонезия о. Ява) совершила ПЛ «U-510» IXС серии (командир, кавалер «Рыцарского Креста» Альфред Эйк). Рейс длился 94 суток и закончился в Сен-Назере. А. Эйк не только благополучно доставил стратегический важный груз (олово, вольфрам, молибден, сырая резина, кофеин – всего 150 т.), но и по пути потопил шедший одиночно канадский сухогруз «Пойнт– Плезант – Парк» (7100 тонн). При этом в соответствии с планом в Индийском океане «U-510» заправились топливом с «U-195» и без проблем обогнула мыс Доброй Надежды.

Несколько позже из Джакарты вышла «U-532» ХІС 40 серии (Отто-Генрих Юнкер). Эта ПЛ тоже заправились топливом во время перехода (стой же «дойной коровы» – «U-195») и тоже по пути «наскочила» на одиночно идущие суда: английский транспорт «Барон Джедбург» (3400 т.) и американский танкер «Оклахома» (9300 т.), которые были потоплены и не оказали ни малейшего сопротивления. На борту «U-532» был такой же груз, как и на «U-510» – 150 тонн. Но груз доставить до места назначения О.Г. Юнкер не смог: по приказу своего штаба сдался британским эскортным кораблям и 10 мая под их конвоем пришел в Лох-Эриболл.

С таким же грузом из другого индонезийского порта (Суробая на о. Ява) вышла ПЛ «U-861» серии ІХД2 под командованием кавалера «Рыцарского Креста» Юргена Остена. Груз на ней был аналогичным груза на ПЛ «U-510» и «U-532» и благополучно доставлен в Тронхэйм.

Четвертая ПЛ «U-183» ІХ С 40 серии (Фриц Шнеевид, ранее отличившийся, перевезя ценный груз из Германии в Японию на ПЛ «U-511» («марко Поло») вышла с о. Явы 21 апреля, но была перехвачена американской ПЛ «Бесуг» через два дня после выхода. Командир американской ПЛ Герман Е. Миллер обнаружил «U-511» в надводном положении и атаковал ее шестью торпедами, из которых одна попала в цель. «U-511» ушла на дно: 60 чел. погибло, в живых остался один офицер, находившийся на мостике (он был тяжело ранен, другие 6 человек, находившийся рядом с ним, погибли).

В феврале 1945 г. две немецкие лодки были направлены из Норвегии в Японию. На первой из этих лодок «U-864» серии IXД2 (Р.Р. Вольфрам), вышедшей из Бергена 5 февраля, кроме запчастей для реактивного истребителя «Me-163» и других технических грузов, переправлялась техническая документация по «Me-163» и двухмоторного истребителя «Me-262», а также контракты, подтверждающие право Японии на производство этих самолетов. Кроме того, переправлялась техдокументация на постройку итальянских лодок типа «Капрони» и «Сацки». Перевозилось в Японию и 1857 бутылок ртути, чрезвычайно дефицитное для нее вещество. Шли на лодке немецкие и японские специалисты авиационной промышленности.

Эта лодка была потоплена в 35 милях от Бергена маленькой английской ПЛ «Венчурер» (600 тонн) под руководством опытного английского аса Джеймса С. Ландерса, вышедшего в свой одиннадцатый боевой поход. Ландерс был «специалистом по немецким ПЛ», т.к. он в ноябре 1944 г. у берегов Норвегии потопил немецкую ПЛ «U-771» VII серии. Находясь на глубине 120 метров, Ландерс обнаружил по шумам с помощью ГАС немецкую подводную лодку и произвел по ней 4-х торпедный залп с дистанции около 2,7-2,8 км. Несколько позднее он потопил еще одну немецкую лодку – «U-864».

Интересно отметить, какой груз был на ПЛ «U-234» серии XV, переоборудованной из большого минного заградителя в транспортную. Лодка вышла из Норвегии и направилась с грузом 250 тонн. В числе этого груза было: 74 тонны свинца, 26 тонн ртути, 12 тонн стали, 43 тонны инструментов, оружия, медицинских препаратов, 7 тонн оптических стекол, 5 тонн боеприпасов для 20 мм и 37 мм зенитных автоматов, 3,5 кг урановой руды (U-235), 6 тонн оборудования для немецких подводных баз. В качестве 12 пассажиров на ПЛ находились конструкторы японских ПЛ, японский полковник авиации, 3 полковника «Люфтваффе», 4 офицера «Кригсмарине», двое служащих фирмы «Мессершмитда». Шел на ПЛ и генерал «Люфтваффе» Ульрих Кесслер – новый немецкий атташе в Токио. После шестнадцати суточного плавания под «шнорхелем», всплыв в надводное положение из-за шторма и пройдя некоторое время без погружения, ПЛ снова погрузилась и снова пошла под «шнорхелем», поднимаясь наверх только по ночам по два часа для зарядки батарей и вентилирования отсеков.

Получив известие о капитуляции Германии и приказ Деница сдаваться, Фехлер (командир ПЛ) всплыл в надводное положение и пошел к западным берегам США, предварительно выбросив за борт всю секретную. Аппаратуру, детектор РЛС «Тунис», радиопередатчик «Курьер», всю документацию «Энигмы». Лодка встретила с американским эсминцем «Саттон». Но прежде чем пассажиры лодки попали в плен, оба японских офицера (Г.Шоси и Х.Томанаго) покончили с собой (отравились «Люминалом»). Эсминец отконвоировал лодку в Портсмут. Все немецкие подводники были тут же отправлены в тюрьму, а потом переведены в Форт-Хант (лагерь для военнопленных под Вашингтоном).

Интересно, что урановая руда, количество которой было достаточно для производства одной атомной бомбы, куда-то «исчезла». По одной из версий она была доставлена в лабораторию в г. Ок-Сидж (штат Теннесси) и использована для производства атомной бомбы.

На этом я закончу пока анализ действий подводных асов «Кригсмарине» и вернусь к ним после рассказа о наших подводниках, чтобы обобщить, сравнить и сделать выводы, кто как воевал и кто же был «круче» на самом деле.

II.

Наши.

«Самым мужественным государством бывает то, в котором лучше всего награждается доблесть и

сильнее всего наказывается трусость»

(К. Кельвещий)

Передо мной «Книга памяти подводников Военно-морского флота, погибших в годы Великой Отечественной войны», подготовленная группой авторов из Объединенного Совета ветеранов-подводников, изданная в Санкт-Петербурге в 1997 году.

Возглавлял работу по подготовке этой книги участник Великой Отечественной войны, ветеран-подводник капитан 1 ранга в отставке Г.И. Гавриленко. В общей сложности в работе над книгой участвовало 30 ветеранов-подводников, которые тщательно изучая материалы Центрального архива Министерства обороны, Центрального архива ВМФ, советских и зарубежных литературных источников, ведя переписку с частями и соединениями флота, с учреждениями – разработчиками проектов подводных лодок, с заводами – строителями подводного флота, с военкоматами всего бывшего Советского Союза, собрали, проанализировали и обобщили сведения о погибших подводниках.

В книгу внесено 3636 фамилий членов экипажей подводных лодок, ушедших в свой последний поход, из которого никто не вернулся. По каждому погибшему подводнику приведены краткие биографические данные. Представлены в книге и поименный список всех погибших подводных лодок, карты-схемы морских театров боевых действий с точными или предполагаемыми координатами гибели, краткая история каждой погибшей лодки.

Кроме того, приведен перечень мест индивидуального или коллективного увековечения памяти погибшим подводникам (музеи, мемориальные комплексы, памятники, мемориальные доски, уголки памяти в учебных и производственных учреждениях и т.д.).

Указаны в книге и результаты боевых действий подводных лодок по всем флотам Советского Союза. При этом все эти сведения много раз проверены и перепроверены, в достоверности их сомневаться нет оснований.

Это книга нашей скорби и нашей гордости. Печали и скорби о погибших, славы и гордости за наш подводный флот, полностью выполнивший свою задачу в Великой Отечественной войне. За наших подводников, показавших такие примеры мужества, отваги, доблести и героизма, которых поистине никогда не было и не будет в мировой истории флота.

Страницы Книги памяти заставляют думать, волнуют душу, обжигают сердца.

Открываю наугад одну из них. Схема «Координат предполагаемых мест гибели подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота». На схеме представлены места всех тридцати восьми балтийских лодок, погибших в годы войны. Двадцать из них лежат на дне мелководного Финского залива, шесть – в Балтийском море у южного берега Финляндии, две – у Аландских островов (северная часть Балтики), две – в районе Вентспилса (Виндава), две – у островов Саарема и Хийумаа, две – в Данцигской бухте, две – в центре северной половины Балтики, одна – у южного берега Швеции. На этой же странице – даты гибели подводных лодок. Июнь 1941 г. – 4 лодки, июль – 2, август – 5, сентябрь – 2, ноябрь – 3. Всего за первые полгода войны на Балтике погибло 19 подводных лодок. 1942 г.: июль – 2, июль – 1, сентябрь – 1, октябрь – 6, ноябрь – 2. Итого, за 1942 г. – погибло 12 лодок. 1943 г. – 5, 1944 г. – 1, 1945 г. – 1. Итого, за время войны – 38.

Снова наугад открываю страницу и читаю: «Щ-317» – средняя торпедная лодка типа «Щ» (Х серии). Заложена 23 июля 1934 года, спущена на воду 24 сентября 1935 г., вступила в строй 29 сентября 1936 г. В годы войны совершила 3 боевых похода, потопила 5 транспортов. 18 июля 1942 г. при возвращении с позиции обнаружена финским самолетом, который навел корабли ПЛО, и потоплена предположительно в районе маяка Калбодагунд».

(На долготе Хельсинки).

Всего несколько строчек, но сколько скрыто за ними. Вот что следует из дела № 40015 фонда 18 Центрального архива ВМФ. Лодка вышла на позицию в свой последний поход 9 июня 1942 г. в район острова Эланд (у берегов Швеции). Командовал лодкой капитан-лейтенант Н.К. Мохов. За время похода потопила: 16.06 финский транспорт «Арго» (2512 т), 19.06 – бывший датский транспорт «Орион» (2513 т), 22.06 – немецкий транспорт водоизмещением 2400 т, 24.06 – немецкий транспорт «Райн» (2600 т), 8.07 – немецкий транспорт «Отто Кордс» (906 т). Все транспорта шли в охранении каждый по 2-3 малых кораблей ПЛО. 27.07 – истек срок автономности подводной лодки. Лодка с позиции не вернулась. Предположительно погибла от сил противолодочной обороны, наведенных на нее самолетом, поднявшимся с финского аэродрома.

Примерно такие же краткие сведения можно найти по каждой из подводных лодок Советского Союза, занесенных в Книгу памяти. Более подробные сведения содержатся в Центральном архиве ВМФ (г. Гатчина).

Война и задачи ВМФ.

Прежде чем начать разговор о наших подводниках Великой Отечественной войны по каждому из советских флотов, приведу (напомню) несколько общих сведений по нашему ВМФ и задачи, которые были возложены на него Верховным командованием и Комитетом Обороны.

К началу нападения фашистской Германии на Советский Союз наш Военно-морской флот располагал довольно внушительным по составу и боевым возможностям силами и средствами. Хотя и не были закончены постройкой все 553 боевых корабля, предусмотренные программой строительства флота в годы предвоенных пятилеток, но все-таки 312 кораблей флот до войны успел получить. Общее количество боевых кораблей к началу войны составляло 940 единиц различных классов и типов. Кроме того, в постройке находилось несколько крупных боевых кораблей, более 40 подводных лодок, большое количество малых кораблей и катеров.

За время войны строительство новых кораблей резко сократилось, однако несколько надводных кораблей и подводных лодок было все же достроено.

Организационно весь Советский ВМФ состоял из четырех флотов (Балтийский, Черноморский, Северный и Тихоокеанский).

Перед войной флот был подчинен Народному комиссару ВМФ, а в оперативном отношении – Народному комиссару обороны.

На момент начала войны (22.06.41 г.) Главный Военный Совет ВМФ состоял из председателя (Нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов) и членов: секретаря ЦК ВКП(б) (А.А. Жданова), первого заместителя наркома ВМФ – начальника Главного морского штаба И.С. Исакова (с 3.07.42 г. эту должность исполнял контр-адмирал В.А. Алафузов), заместителя наркома – начальника управления политической пропаганды ВМФ армейского комиссара 2 ранга И.В. Рогова, заместителей наркома ВМФ адмирала Л.М. Галлера и вице-адмирала Г.И. Левченко, начальника управления ВВС ВМФ генерал-лейтенанта авиации С.Ф. Жаворонкова.

Главной стратегической целью плана «Барбаросса» (директива № 21) было уничтожение основной массы находящихся в западной части Советского Союза войск, воспрепятствование отступлению боеспособных частей за Днепр и Западную Двину, захват жизненно важных районов страны.

По этому плану все военно-морские базы СССР должны были быть захвачены сухопутными войсками. Это позволило бы нейтрализовать все силы и средства флотов. Использование основных сил «Кригсмарине» немецкое Верховное командование не предусматривало.

К середине – концу июня 1941 г. у наших западных границ в первом стратегическом эшелоне было сосредоточено три группы немецко-фашистских войск из 166 дивизий.

На группу армий «Север» (генерал-фельдмаршал В. Лееб) возлагались задачи уничтожить советские войска в Прибалтике, захватить порты Балтийского моря, лишить Балтийский флот всех опорных баз, включая Кронштадт и Ленинград. Для обеспечения действий группы армий «Север» на Балтике было сосредоточено до 100 кораблей «Кригсмарине» и весь военно-морской флот Финляндии. Общая ширина фронта этой группы армий была 230 км (от Клайпеды до Голдопа).

Группа армий «Центр» (генерал-фельдмаршал Ф. Бок) была развернута по фронту 500 км (от Голдапа до Влодвы). Задачей этой группы было разгромить наши войска в Белоруссии и, после выхода к Смоленску, взаимодействовать с группой «Север» для уничтожения войск в Прибалтике и у Ленинграда.

Задачей группы армий «Юг» (генерал-фельдмаршал Г. Рундштедт) было нанесение главного удара по Киеву, уничтожение советских войск в Галиции и обеспечение дальнейшего наступления на восток. Для содействия войскам группы привлекался румынский флот на Черном море и Дунайская речная флотилия. Общая ширина фронта группы армий «Юг» составляла 1300 км (от Полесья до Черного моря).

Для действия на севере (в Норвегии и Финляндии) была развернута отдельная армия «Норвегия» (генерал-полковник Н. Фалькенхорст). Главной задачей этой армии был захват Мурманска и Полярного, Кольского полуострова, Кировской железной дороги и выход к Белому морю.

Захват главной базы Северного флота имел целью лишить СССР внешней морской связи с союзниками в этом районе. В северных базах Норвегии была сосредоточена группа военно-морских сил «Север», действие которой обеспечивалось большим количеством самолетов 5-го воздушного флота.

К середине июля 1941 г. в составе немецких вооруженных сил на советско-германском фронте действовало уже 182 дивизии, и 14 дивизий было в резерве.

В первый период войны на советский ВМФ возлагались две задачи, определенные Ставкой ВГК: сухопутная и морская. Сухопутная заключалась в том, чтобы взаимодействуя с сухопутными частями, способствовать устойчивости приморских и приозерных флангов наших войск. Вторая (морская) – в недопущении воздействия противника по нашим войскам со стороны моря.

Для выполнения этих задач дополнительно были созданы Ладожская, Чудская, Азовская, Беломорская и Волжская флотилии.

Флоты и флотилии обеспечивали крупные воинские и народно-хозяйственные перевозки, наносили заметный урон кораблям и судам противника, обеспечивающим снабжение сухопутных армий, срывали стратегические перевозки сырья для германской промышленности, сковывали значительные силы противника при обороне военно-морских баз.

«В годы Великой Отечественной войны советский Военно-Морской флот полностью выполнил свой долг перед Родиной. Наши военные моряки не только находили наиболее правильные тактические и оперативные решения, но и демонстрировали свое бесспорное превосходство над врагом в искусстве применения новых методов вооруженной борьбы. Действия офицеров и матросов отличались массовым героизмом, железной стойкостью и выдержкой в обороне, смелостью и неотразимостью ударов в наступлении, высоким воинским мастерством, обогатившим советское военно-морское искусство...» (Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков. «Морская мощь государства». М.1976 г.)

Вот несколько фактов и статических данных по результатам боевых действий ВМФ. За годы войны наш флот уничтожил на коммуникациях противника

более 1300 судов, оказав существенное влияние на ход вооруженной борьбы на сухопутном советско-германском фронте, где решался вопрос об исходе войны.

На сухопутные театры военных действий силами и средствами ВМФ было доставлено 100 млн. тонн груза (нефть, нефтепродукты, боеприпасы). По внешним коммуникациям силы флота обеспечили перевозку 17 млн. тонн груза.

«За этими цифрами – тысячи походов кораблей и полетов самолетов, многие сотни боевых столкновений с надводными кораблями и подводными лодками противника, отражение ударов вражеских самолетов, преодоление плотных минных заграждений». (С.Г. Горшков «Морская мощь государства»).

Как американские, так и немецкие историки Второй мировой войны не очень-то любят вспоминать о роли советских Вооруженных сил в разгроме Германии. В частности, – о роли советского Военно-Морского флота. А между тем, наш флот активными и решительными действиями не только способствовал достижению победы на советско-германском фронте, но и оказывал весьма активную поддержку флотам США и Англии, ведущим «Битву за Атлантику».

Вот что сказал по этому поводу С.Г. Горшков в уже цитируемой книге:

«Нанося удары по базам и морским коммуникациям, по вражеским корабельным группировкам, он вносил весомый вклад в борьбу с флотом противника на океанских театрах. Немецкое командование под влиянием активности нашего флота вынуждено было не только постоянно держать нацеленные для борьбы с ним значительные силы флота, но и систематически усиливать их кораблями и авиацией с Атлантического океана, Средиземного и Северного моря. Даже в самые напряженные периоды «Битвы за Атлантику» из 141 немецкой подводной лодки, находившейся в районах боевых действий или в готовности в базах, в среднем 1941-1944 г.г., около 30, т.е. 20%, вели боевые действия на Черном, Балтийском и Баренцевом морях. Состав вражеской авиации на этих морских театрах значительно усиливался в напряженные периоды и доходил до 1200 самолетов. Подобное массированное применение германской авиации на других морских театрах после нападения фашистов на Советский Союз не отмечалось».

Американский историк С. Морисон в своем капитальном труде «Битва за Атлантику выиграна» приводит высказывание Гитлера от января 1943 г.: «Мы должны ясно понять, что эта подводная война будет бесполезной, если мы не сможем победить Россию на Востоке».

Сейчас уже никто из серьезных историков, пишущих о действии подводных сил во Второй Мировой войне, не оспаривает тот неопровержимый факт, что подводные лодки советского ВМФ действовали в самых жесточайших и сложнейших условиях, которые несопоставимы были с теми условиями, в которых воевали немецкие, японские, английские или американские подводники.

Подробнее постараюсь показать это несколько позднее, а пока сошлюсь на высказывание авторитетного немецкого историка Алекса Нестле, который, естественно, отдавая предпочтение своим немецким подводникам и с уважением относясь к подводникам всех других стран, вынужден был признать: «Русские подводники воевали в таких сложных условиях, которые и не снились ни немецким, ни каким-либо другим подводникам».

Подводный ад.

(Балтийские подводники).

«Надежды на возвращение так мало, что об этом лучше не думать» (из записей в дневнике штурмана одной из подводных лодок, погибших во время войны и поднятой в послевоенное время) Балтийское море было важно для Третьего рейха не только как центр подготовки и отправки экипажей подводных лодок, наращивание количества которых планировалось по несколько десятков в месяц. Это было необходимо с точки зрения обеспечения одной из главных стратегических

линий Германии в войне – «удушения» Англии путем блокады с моря. Важность Балтийского моря для Германии обусловлена и тем, что оно было основной артерией снабжения ее промышленности железной и полиметаллическими рудами из Швеции, лесом и сельхозпродуктами из Финляндии. Исключительно важным Балтийское море было еще и потому, что оно, благодаря своим географическим особенностям, позволяло Вермахту проводить широкий оперативный маневр военно-морскими силами. В случае необходимости немцы могли усилить морские соединения Балтийского моря за счет Северного и наоборот. Что они и делали во время войны.

Учитывая важность военно-морских сил при реализации пресловутого плана «Барбаросса», Гитлер вынужден был отклонить настоятельную просьбу одного из своих любимых генералов – Роммеля, успешно развивающего наступление на Африканском континенте, который настойчиво просил выделения дополнительного количества торпедных катеров на Средиземное море. Немецкий флот на Балтике получил задачу не только обеспечить снабжение войск в Прибалтике и Финляндии (группы армий «Север») для захвата Ленинграда, но также оборонять с моря побережье Германии и срывать морское снабжение по линии Кронштадт-Таллинн, Таллинн– порты Рижского залива, Таллинн-Ханко. До той поры, пока все эти порты ни будут захвачены. Разумеется, одной из главных задач всегда было и оставалось – обеспечение стратегических перевозок из Финляндии и Швеции.

«Кригсмарине» при ведении боевых действий на море успешно использовали свое преимущество в связи с возможностью пользоваться разнообразными и многочисленными морскими базами на территории Финляндии. Шхерный район Финского залива, изобилующий большим количеством удобных стоянок, соединенных внутренними глубоководными фарватерами, давал возможность немецкому флоту скрытно проводить развертывание и пере развертывание надводных кораблей и подводных лодок.

Морские коммуникации в Балтийском море имели для Германии стратегическое значение. Шла война за Атлантику. Военная промышленность Германии быстрыми темпами наращивала производство всех видов вооружения: самолетов, танков, мелкотоннажных надводных кораблей различного назначения. И, конечно, – подводных лодок. Для всего этого крайне необходимы были железная руда, никель, кобальт, медь, целлюлоза, лесоматериалы, другие виды стратегического сырья. Все это вывозилось из Швеции, Северной Норвегии, Финляндии.

Швеция своими поставками удовлетворяла потребности промышленности Германии на 75% в руде.

Конечно, думая о безопасности этих стратегических перевозок, руководство Германии, в частности, руководство «Кригсмарине» еще до начала войны с Советским Союзом побеспокоилось, чтобы обезопасить эти перевозки от советских подводных лодок. Еще за 4-5 дней до нападения на нас они начали оборудование мощного минного заграждения «Вартбур» между Мемелем и шведским островом Эланд, а за сутки до нападения начали форсировано создавать минное заграждение в устье Финского залива. Эти заграждения назывались «Корбета» и «Апольд».

В минных постановка активно им помогали финны.

Еще до начала нападения на Советский Союз (15 июня) командование «Кригсмарине» отдало своим силам и средствам приказ об уничтожении советских подводных лодок, если они покажутся у южных берегов Швеции. Именно отсюда, из Карлскруна шло особенно интенсивное движение судов со стратегическими материалами.

Естественно, главной задачей Вермахта был быстрый захват советских морских баз с суши (как об этом выше уже сказано), чтобы ликвидировать угрозу своим морским коммуникациям.

Вот что записал начальник Генерального штаба Ф. Гальдер в своем «Военном дневнике» (изданном у нас в 1971 году): «Захват русских портов с суши потребует три-четыре недели. Лишь тогда подводные лодки противника будут окончательно парализованы».

О том, что руководство нашей страны не хуже немцев понимало стратегическое значение Балтики свидетельствует не только то обстоятельство, что к началу войны здесь были сосредоточены самые крупные силы по сравнению с другими нашими флотами, но и то, что И.В. Сталин лично углубленно занимался вопросами Балтийского флота (впрочем, как и Черноморского, Северного и Тихоокеанского).

Командующий Балтийским флотом адмирал В.Ф. Трибуц в своей книге «Подводники Балтики атакуют» пишет, как проходила его первая встреча со Сталиным в 1938 году, когда Трибуц получил назначение на должность начальника штаба Балтийского флота (был он тогда еще в звании капитана 2 ранга и назначение получил по настоянию вновь тогда назначенного командующего флотом контр-адмирала И.С. Исакова, с которым Трибуц был знаком по совместной службе на Каспии еще с начала 20-х годов): «Поздоровавшись со мной, Сталин начал беседу. Расхаживая по кабинету, он задавал вопросы по различным областям военноморского дела. Проверял мои знания, обстановку на Балтике и в Финском заливе, состояние флота у сопредельных с нами государств; интересовала его боеготовность нашего флота, оценка отдельных классов кораблей, их возможности, знание театра и ряд других проблем. Кроме военных вопросов, задавались и другие, касающиеся моей личной жизни, национальности, образования и т.д. Беседа была довольно длительной и разнообразной». (Кстати, по национальности В.Ф. Трибуц «великоросс» – так он записал в своей анкете). Эту фамилию по воле барина носили практически почти все крестьяне из помещичьего имения Минской губернии, где жил дед будущего командующего Балтийским флотом.

...Началась война, и все 61 маяк и 280 створных знаков советского балтийского побережья были погашены. Это еще более осложнило и без того сложную навигационную обстановку на мелководной Балтике как для надводных кораблей, так и для подводных лодок, в особенности.

Много разного рода трагических и героических событий произошло на Балтике в первые дни и недели войны. Особенно тяжело пришлось нашим сухопутным частям, вынужденным под натиском превосходящих сил противника в течение первых двух недель оставить Лиенау и Ригу. Немецкие войска подошли к Пярну и Пскову, создали непосредственную угрозу Таллинну и Ленинграду.

«...Русский Балтийский флот потеряет свои базы и окажется, таким образом, не способным продолжать борьбу» – так говорилось в общем разделе плана «Барбаросса». Похоже, что все так и начало осуществляться, как планировалось.

Через три дня после начала войны на коммуникациях противника действовало 16 наших подводных лодок. Подводные лодки «Лембит» и «Калев» получили задание ставить мины на фарватерах вблизи вражеских баз. Прошло три недели войны, а результатов боевых действий подводных лодок все не было. Немцы, на море, как вымерли: ни конвоев, ни отдельных судов никто из наших надводных кораблей, подводных лодок и самолетов не обнаруживал.

Только почти через месяц после начала войны 19 июля 1941 года командир «С-11» капитан-лейтенант А.М.Середа донес по радио, что потопил в районе Мемеля крупное военное судно противника. Почин был сделан. Однако, к тому времени наши балтийцы уже потеряли шесть подводных лодок. Большая часть из них подорвалась на минах.

Германские войска продолжали продвижение вперед: 6 июля они захватили Остров, 9 июля – Псков, 11 июля Порхов. Вторглись в Ленинградскую область.

Финляндия весь свой флот подчинила задачам, разрабатываемым в Главном штабе «Кригсмарине» и в Генеральном штабе Гитлера. Она из всех сил старалась выслужиться перед Гитлером, поставившим задачу в кратчайший срок захватить Ленинград. Вот как Гитлер определил общую задачу сухопутных войск и флота на этом направлении 21 июля 1941 г. во время совещания с командованием группы армий «Север»: «Необходимо возможно скорее овладеть Ленинградом и очистить от противника Финский залив, чтобы парализовать русский флот. От этого зависит нормальный подвоз руды из Швеции. Следует ожидать, что все русские подводные лодки лишаться своих баз в Финском заливе и на островах Балтийского моря. Вследствие затруднений с подвозом материальных средств и горючего они смогут продержаться не более четырех-шести недель». (Гадлер Ф. «Военный дневник». М. 1971 г.)

Вышли немецкие корабли и суда из своих баз только 12 июля 1941 года. В этот день наша авиаразведка обнаружила в районе Ирбенского пролива большой конвой из 45 транспортов и 15 кораблей охранения. Конвой с военным грузом направлялся в Ригу для обеспечения сухопутных войск, готовящихся к захвату Таллинна. Первый удар по конвою нанесли 4 торпедных катера с рассветом 13 июля. Вслед за ними обрушили свой смертоносный груз наши самолеты. В результате удара были потоплены 8 транспортов с войсками и техникой, 2 эсминца, 1 самоходная баржа с танками. Было повреждено 13 других судов и кораблей.

Это был первый по настоящему серьезный удар по врагу на Балтике: потоплено и повреждено 40% судов и кораблей из состава конвоя.

В приказе командующему немецкими войсками на этом направлении фельдмаршалу фон Лебу Гитлер определил 22 июля 1941 года: «Силы противника, все еще действующие в Эстонии, должны быть уничтожены. При этом необходимо не допустить их погрузку на суда и прорыв через Нарву в направлении Ленинграда».

Через 8 дней (30 июля) Гитлер еще раз жестко потребовал: «Первоочередной задачей всех сил 18-ой армии является очищение от противника Эстонии. Лишь после этого ее дивизии начнут двигаться в направлении на Ленинград».

Задачу по «очищению» Эстонии немцы выполнили, но вот только с «недопущением погрузки» наших сил и «прорыва их через Нарву в направлении на Ленинград» у немцев ничего не получилось.

По решению Ставки Верховного командования Таллинн должен был быть оставлен.

В ночь с 27 на 28 августа началась погрузка войск, вооружения и техники на суда Балтийского флота. Необходимо было эвакуировать 23-х тысячный гарнизон столицы Эстонии.

В общей сложности в составе конвоя, вышедшего из Таллинна несколькими группами, было 195 вымпелов (транспорта, надводные корабли: эсминцы, морские охотники, тральщики). Трудность и опасность перехода заключалась в том, что немцы успели к этому времени выставить на всей площади по вероятному пути конвоя громадное количество донных, якорных и плавающих мин с магнитными, контактными и инерционными взрывателями и весь маршрут проходил через зону доступности немецкой авиации. Нашей авиацией, переброшенной на защиту Ленинграда, возможность прикрыть переход конвоя не было. Немецкие самолеты, сменяя друг друга, большими группами и в одиночку атаковали наши суда почти безнаказанно.

Во время этого перехода подорвалась на mine и погибла подводная лодка «С-5», шедшая в нескольких десятках метров в кильватер крейсера «Киров». В

целом во время перехода погибло 34 транспорта из 67. Потери в людях составили 5 тысяч человек. Более 12 тысяч человек были подобраны с воды и доставлены в Кронштадт. Из 128 боевых единиц флот потерял лишь несколько. Основное боевое ядро флота было сохранено. Потери конвоя были велики. Много разного рода высказываний «специалистов» всех мастей было по поводу этого перехода от Таллинна до Кронштадта. В том числе, и с обвинениями в адрес командующего флотом адмирала В.Ф. Трибуца и его начальника штаба Ю.А. Пантелеева. Но план Гитлера о недопущении прорыва из обреченного Таллинна и недопустимости на помощь Ленинграду «хотя бы одного корабля» был сорван.

8 сентября вражеская авиация совершила первый массовый налет на Ленинград.

После оставления Риги и Таллинна обстановка для нас на Балтике еще более осложнилась. В день первого массового налета на Ленинград (8 сентября) противник захватил Шлиссельбург, замкнув кольцо блокады. Свободным оставался только маленький клочок земли на южном берегу Финского залива в районе Ораниенбаума протяжением 65 км и глубиной 20-25 км.

С 21 по 23 сентября на Кронштадт и стоящие у пирсов и причалов корабли одновременно наносили удары по 70-80 самолетов. Налеты осуществлялись волнами одна за другой, но порт и корабли выстояли. Хотя получили тяжелые повреждения линкор «Марат» и крейсер «Киров», поврежден был линкор «Октябрьская революция», затонула подводная лодка «М-74», буксир, транспорт, но свою задачу самолеты Люфтваффе не выполнили – основные силы флота оставались в строю.

Постепенно большинство кораблей было переведено из Кронштадта в Ленинград. Они были поставлены на огневые позиции у причалов порта, на Неве, в ее протоках. Били своей артиллерией главного и среднего калибра по живой силе и бронетехнике противника на подступах к городу, прикрывали его своей зенитной артиллерией от налета вражеской авиации.

После того, как немецкие сухопутные части вышли к Финскому заливу в районе Стрельна-Петергоф, весь морской канал, по которому суда, корабли и подводные лодки выходили из Ленинграда, оказался под обстрелом вражеской артиллерии.

Положение было чрезвычайно тяжелым, но силы дивизий Лееба уже иссякли: ближе к городу немцы продвинуться не смогли.

Подводным лодкам, выходящим в Балтийское море, было особенно тяжело, т.к. по каналу они вынуждены были идти в надводном положении на видимости вражеских наблюдательных постов и под огнем береговой артиллерии, а после Кронштадта форсировать мелководный Финский залив, оба берега которого были захвачены противником. Вероятные маршруты выхода лодок были перегорожены противолодочными сетями и минными заграждениями.

Все имевшиеся подводные лодки Балтийского флота были сведены в одну бригаду, командиром которой был назначен Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н.П. Египко, а с конца сентября Герой Советского Союза капитан 2 ранга А.В. Трипольский.

Как уже говорилось выше, боевой счет Балтийских подводников открыла подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А.М. Середа) 19 июля 1941 г. она потопила немецкий транспорт «КТ-11» водоизмещением 5 тыс. тонн. Корабли ПЛО обнаружили лодку и начали ее преследование. Из-за близких разрывов глубинных бомб лодка получила некоторые повреждения: в кормовом отсеке через некоторые забортные клапана начала поступать вода, в центральном посту лопнуло стекло глубиномера, погасло освещение и т.п. Однако подводники при аварийном освещении устранили все неисправности и через 2 часа лодка оторвалась от преследователей. После еще 2-х недель патрулирования подводная лодка «С-11»

начала возвращение в базу и на подступах к Таллинну подорвалась на вражеской mine. Из состава экипажа в живых осталось лишь 3 человека, которые сумели выйти из затонувшей подводной лодки через торпедный аппарат.

После «С-11» успехов добились подводные лодки «С-4» (капитан-лейтенант Д.С. Абросимов), «Щ-307» (капитан-лейтенант Н.И. Петров), «Щ-323» (капитан-лейтенант Ф.И. Иванцов) и др.

При подведении итогов действия подводных лодок Балтийского флота в первые месяцы войны командование флота отметило много существенных недостатков и упущений, наложившиеся на и без того сложнейшие оперативно-стратегические условия, в которых им пришлось действовать.

Например, в первые месяцы войны отсутствовало единое управление подводными лодками в непрерывно и резко меняющейся оперативно-стратегической обстановке. Не велось должного анализа использования боевого оружия, эксплуатации механизмов, тактике действий командиров лодок. Неудовлетворительной была организация связи с подводными лодками. Кроме того, что подводная лодка могла связаться с берегом только из надводного положения, радио от лодки доходило до штаба флота через береговые радиостанции с неоднократным повторением. Необходимость дешифровки радиogramм, в том числе и тех, которые вполне могли быть переданы без шифрования, увеличивало сроки получения информации, которые достигали иногда 24-х часов. «Обязаловка» получать радио через короткие сроки между сеансами связи и большое количество радиogramм, связанное с повторением их для передачи на другие лодки, вынуждало лодки всплывать в надводное положение тогда, когда обстановка для этого не благоприятствовала, а радисты лодок испытывали огромную перегрузку, принимая и передавая иногда до 70 радиogramм в сутки.

Исключительно плохо было организовано дело с авиаразведкой для обеспечения действия лодок – фактически разведанные лодка получала в режиме разведки «на себя».

Конечно, невероятно сложными были навигационные и гидрографические условия в мелководном районе Балтики. Хорошо иллюстрирует это обстоятельство, часто приводимое в курсах военной географии высказывание одного из преподавателей ВВМУ, что если бы все Балтийское море (дно его) поднять на 100 метров, то оно превратилось бы в Карельский перешеек с его озерами.

Несмотря на все это, к концу года подводники Балтики отправили на дно 16 транспортных судов противника общим водоизмещением 33645 тонн. Кроме того потопили одну подводную лодку «U-144», тральщик и небольшое каботажное судно.

Это как будто немного по сравнению с результатами немецких подводных «волчьих стай» в Атлантике, которые в то время соревновались друг с другом, накапливая потопленный тоннаж. Однако это «немного» составило около 37% от общего объема транспортного тоннажа, потерянного немцами на Балтике в 1941 г. и вынудило руководство «Кригсмарине» значительно увеличить количество кораблей эскорта конвоев, перебросив их с других морских театров военных действий. Такого количества (37%) от общего состава перевозок в каком-либо районе морского театра немецкие подводные асы не добивались ни в одном из периодов войны.

Анализ результатов торпедных атак подводных лодок в этот период показывает, что в среднем на потопление одной цели (с учетом промахов) было потрачено 4 торпеды. Это довольно высокий показатель эффективности использования торпед по мировым меркам.

В это время на вооружении лодок были преимущественно торпеды «53-38», не отличающиеся особенно высокими ТТХ по скорости и дальности, но показавшие свою высокую надежность. К концу года стали поступать новые

парогазовые торпеды «53-38М», обладающие скоростью 51 узел (самые скоростные в мире) и дальностью до 10 км.

Первые полгода войны показали высокую эффективность минного оружия подводных лодок. Хотя в составе флота в это время было лишь 3 подводных минных заградителя («Л-3» под командованием капитана 3 ранга П.Д. Грищенко, «Лембит» – командир капитан 3 ранга В.А. Полещук, затем старший лейтенант А.М. Матиясевич и «Калев» – командир капитан-лейтенант Б.А. Ныров).

В общей сложности эти 3 подводные лодки поставили 90 мин, на которых подорвались 10 судов противника, тральщик и каботажное судно. Среднее число мин – 7 на одну потопленную цель – это очень высокий показатель для данного типа оружия. (ЦВМА.ф.18.д.40015, ф.78. д.34934).

Кроме того, балтийские подводные лодки в этот период неоднократно использовали артиллерию при обстреле береговых целей противника. Например, «С-7» в октябре-ноябре обстреливала железнодорожные станции Цевве и Вайавара в Нарвском заливе, вызвав пожары военных объектов в Нарве и Асери. К тому же, подводники принимали участие в перевозках топлива и оружия для военно-морской базы Ханко и для Ленинграда.

Как уже говорилось выше, принимали активное участие подводники и при обеспечении эвакуации из Таллинна. Прикрывали они эвакуацию и гарнизона Ханко.

Однако, 1941 г. был самым тяжелым годом для балтийских подводников. С июня по декабрь 1941 г. Балтийский флот потерял 19 подводных лодок, в среднем 3 подводные лодки в месяц. Таких потерь не знал ни один из наших флотов за всю войну. Основная часть подводных лодок погибла, подорвавшись на вражеских минах.

Закончился 1941 г., но основные битвы на Балтике были еще впереди. Впереди были еще и основные трудности, которые пришлось преодолевать, впереди были и основные победы.

Дело в том, что после понесенных потерь в Балтийском море от разнородных сил Советского ВМФ, в частности, от подводных лодок, немецкое командование решило предпринять крупномасштабные оборонительные меры по полной изоляции нашего подводного флота. В директиве № 41 верховного командования Германских вооруженных сил говорилось: «Безопасность плавания в Балтийском море должна быть обеспечена путем блокады русских военно-морских сил во внутренней части Финского залива». Все было направлено на то, чтобы ни одна подводная лодка не смогла выйти из заблокированного Ленинграда и Кронштадта.

Весной 1942 г. немцы начали массовое минирование Финского залива, убедившись по итогам 1941 г., что именно мины являются основным препятствием для действий советских подводных лодок. В довольно короткий срок были созданы две мощнейшие минно-артиллерийские противолодочные позиции: Гогландская и Нарген-Порккалла-Уддская. Каждая из этих позиций состояла из нескольких рядов минных заграждений, располагающихся поперек вероятных путей развертывания наших лодок. Протяженность их по фронту предусматривалась таковой, чтобы ни справа, ни слева обойти их было невозможно.

Между шхерными районами Порккалла-Удд и островом Нарген (Найсар) параллельно линии Хельсинки – Таллинн было оборудовано минное заграждение «Назхорн» («Носорог»). Второе минное заграждение было установлено по 27-му меридиану восточной долготы. Называлось это заграждение «Зйеигль» («Морской еж»).

Кроме этих двух заграждений было установлено и третье – между островами Лавенсаари и Котлином под названием «Тигр». Рядом с ним – четвертое под названием «Урс». Пятое, довольно мощное заграждение располагалось к югу от

острова Лавенсаари и называлось «Зйехунд» («Тюлень»). В общей сложности к лету 1942 года в Финском заливе было выставлено 21 тыс. мин.

Мины ставились в виде вертикальных завес из антенных, гальваноударных и неконтактных (магнитных) мин. Донные неконтактные мины ставились в линии с интервалом 40-60 м. и на глубинах свыше 50 метров с целью недопущения проскальзывания подводных лодок у самого дна. Якорные мины ставились на разном углублении с таким расчетом, чтобы перекрыть весь диапазон глубины плавания лодок, начиная с надводной.

Большую опасность для лодок составляли плавающие мины, сорванные с якорей во время штормов.

На побережье и островах были установлены шумопеленгаторные станции с дальностью действия несколько миль. Как на южном, так и на северном берегах залива, а также на островах были оборудованы посты наблюдения и артиллерийские позиции.

В бухтах и шхерах были размещены в громадном количестве поисково-ударные группы, состоящие из надводных кораблей разных классов, а на ближайших аэродромах базировались группы противолодочных самолетов.

Весь фарватер Кронштадт – Лавенсаари был начинен донными магнитными минами.

Большие противолодочные силы были сосредоточены в базах Финляндии (Хельсинки, Котка, Порккалла).

На минировании в Финском заливе немцы не успокоились. Для обеспечения безопасности своих перевозок, особенно стратегических, в дополнение к тем, что были в начале войны, они создали несколько минных заграждений в Ботническом заливе. Только в проливе Южный Кваркен дополнительно к поставленным ранее было выставлено 5 минных банок по 18-20 мин в каждой.

В Аландском море было создано минное заграждение «Визепакка» в составе 167 мин.

Минирование в районе Финского залива продолжалось и во второй половине 1942 г. и в 1943 году. Мощное минное заграждение было поставлено у Кронштадта. Называлось оно «Брутмашине».

Одновременно продолжалось забрасывание мин с самолетов на Ленинградском морском канале. Так как средняя глубина Финского залива от устья Невы до Кронштадта не превышает 3 м., то движение сколько-нибудь крупных кораблей и судов возможно только по узкому фарватеру, углубленному до 12 метров. По этому фарватеру вынуждены были двигаться и подводные лодки.

К сожалению, немногочисленная советская авиация, занятая нанесением ударов по позициям противника на ближайших подступах к Ленинграду, не имела возможности ни активно противодействовать авиационным минным постановкам противника, ни прикрывать с воздуха наши корабли и подводные лодки во время их прохождения по каналу.

Кроме всего прочего, немцы попытались вообще закупорить канал, затопив на нем несколько единиц различных плавсредств, начиненных минами. Однако, эти их попытки провалились.

Особую опасность для наших подводных лодок представляли противолодочные сетевые заграждения. В наиболее узком месте Финского залива (на Нарген-Порккаллоуддской позиции) немцы с помощью соединения сетевых заграждений установили две линии мощных противолодочных сетей, отстоявших друг от друга на 70-100 м. Сети эти были весьма прочны, т.к. изготавливались из стального троса диаметром 18 мм. К дну залива сети крепились тяжелыми якорями, а наплаву в вертикальном положении удерживались на многочисленных поплавках. Углубление сетей от поверхности воды достигало 40-70 метров, практически перекрывая в этом районе весь диапазон возможной глубины хода подводных лодок.

Там же, где глубина позволяла лодкам проскользнуть под сетью, были поставлены донные мины. Общее количество таких мин под сетями было более 500.

Всего по меридиану Нарген – Порккалло – Удд было установлено 9834 мины и 11244 минных защитников.

Как мины, так и минные защитники ставились в несколько ярусов по глубине. Это новое противолодочное ограждение, состоящее из противолодочных сетей и мин называлось «Вальрос». По флангам его были установлены подводные гидроакустические станции. Вдоль противолодочных сетей курсировали подвижные корабельные дозоры.

Значительно усилена была и развернутая в начале войны Гогландская минная позиция.

В общей сложности на Балтийском театре военных действий немцы выставили более 40 тыс. мин.

Только в западной части Финского залива было сосредоточено 240 различных противолодочных кораблей и катеров, готовых в любую минуту ринуться в сторону обнаруженной лодки, как стая хищников, чтобы растерзать ее.

В общей сложности в группировке военно-морских сил противника в Финском заливе к весне 1943 г. было 118 немецких и 124 финских боевых корабля, не считая большого количества катеров для охраны входов в базы и побережья (таких катеров насчитывалось до 700 единиц).

В состав вражеских военно-морских сил входили: броненосец береговой обороны, 5 подводных лодок, 1 линкор, 5 крейсеров, 4 эсминца, около 170 боевых кораблей других различных классов. В составе военно-воздушных сил, участвовавших в блокаде Ленинграда, действовало до 490 немецких и 280 финских самолетов.

Таким образом, в зоне Балтийского морского театра боевых действий противник имел 1112 боевых кораблей различных классов, каждый из которых мог обнаружить подводную лодку; примерно половина из них (более полутысячи) были способны своим оружием уничтожить ее.

Из всего вышесказанного об оперативно-тактической обстановке на Балтике можно сделать только один неопровержимый вывод: нигде и никогда в истории мировой войны на море не было ничего подобного. Нигде и никогда подводные лодки не оказывались в таких жесточайших условиях.

Казалось, что все, немцы на своих коммуникациях и в своих военно-морских базах могут «спать» спокойно – через такой многослойный заслон, настигиваемый минами, простреливаемый артиллерией, перегороженный сетями, находящийся под многократным контролем береговых гидроакустических станций, постов наблюдения, подвижных групп ПЛО, авиации, ни одна подводная лодка из Финского залива не выйдет.

У немецкого командования создалась уверенность, что советские подводные лодки навсегда и прочно закупорены в вершине Финского залива, шансов на прорыв их в Балтийское море нет никаких.

И уж, конечно, главный штаб «Кригсмарине» никогда не думал, что настанет время, когда придется защищать минами и всеми другими средствами противолодочной обороны Данцигский залив и подходы к шведским портам, как у юго-восточного побережья Швеции (у о. Аланд), так и севернее Стокгольма, в северной части Балтийского моря.

При всем этом, оборонительные действия немцев у своих баз начнут усиливаться не только после результатов войны на Балтике в 1941 году, но и тогда, когда задача с изоляцией советских лодок в Финском заливе будет, казалось бы, решена.

Обнадеживало немецкое командование применение высокоэффективных донных мин нового типа. Гросс-адмирал К. Дениц в своих

мемуарах писал: «Боевые действия должны были вестись на подходах к портам и в узлах коммуникаций. Для этой цели имелись два типа донных мин: «ТМ-В» с боевым зарядом 400-500 кг, пригодные для постановки на глубинах 25-30 м. и «ТМ-Е» (с начала 1940 г.) с боевым зарядом 100 кг, пригодные для глубин 35 и более метров. Взрыватель этих мин срабатывал под действие магнитного поля судна в тот момент, когда оно проходило над миной. Оба типа мин отличались удачной конструкцией».

Финский залив из-за своего мелководья был идеальным районом для постановки таких мин. Так как в то время на наших (да и ни каких других в мире) лодках не было никаких систем обнаружения таких мин, так что, очевидно, именно на этих минах в основном и подрывались наши балтийские подводные лодки.

Если минные поля, которые ставили надводные корабли и авиация, в какой-то мере хотя бы приблизительно устанавливались нашей разведкой, то оба типа мин, о которых говорит Дениц, были предназначены для постановки через торпедные аппараты подводных лодок и выставлялись скрытно.

В качестве одной из главных задач подводных лодок 8-ой флотилии, базировавшейся в районе Кенигсберга, а потом переведенной в район Данцига, и была постановка минных заграждений (наряду с обеспечением подготовки экипажей новых подводных лодок). Именно в этой флотилии имелось несколько подводных лодок – минных заградителей VII серии, специально переоборудованных для постановки мин.

Не упомянул Дениц еще о пяти типах донных неконтактных мин (парашютных и беспарашютных), которые ставились с самолетов до глубины 50 метров и имели заряд взрывчатого вещества от 300 до 795 кг.

Не только для обнаружения донных мин, но и для хоть какого-либо обнаружения якорных мин наши подводные лодки средств не имели. Даже гидроакустические станции в активном режиме (на излучение) тогда не работали. О факте входа в минное поле лодки подводники могли судить только по скрежету минрепа о корпус лодки, в любую минуту ожидая взрыва. Уклоняться от мин, попав в минное поле, приходилось только «вслепую». Все зависело от мастерства и интуиции командира лодки, от отработанности личного состава, немедленно реагирующего на команды по изменению режима маневрирования.

Естественно, вероятность прорваться через такие противолодочные заграждения была невелика. Именно на минах, выставленных немцами, погибла большая часть советских подводных лодок. А в целом при форсировании противолодочных рубежей от мин и боевого воздействия активных сил ПЛО (кораблей и авиации) погибло до 80% подводных лодок, погибших на Балтике.

Конечно, мины разного типа имелись на вооружении и нашего ВМФ. Например, такие, как типа «ПАТ», «ПЛТ-2», «АМД-500» и др.

Среди других факторов, из-за которых Дениц упорно сопротивлялся развертыванию немецких подводных лодок на мелководье, было и то, что в Балтийском море было достаточно много и наших минных банок, поставленных подводными лодками, самолетами и надводными кораблями.

Будучи высококлассным профессионалом-подводником Дениц, понимал, что мелководье – «смерть для подводной лодки при уклонении от сил ПЛО», а наличие минной опасности понижает шансы на успешность действия лодок и без того не очень высокие.

Наши подводные лодки только с июня по ноябрь 1941 г. выставили 90 мин (ЦВМА, ф.46. д. 550), а в 1942 г. совместно с катерами подводные лодки выставили еще 386 мин и минных защитников. На этих минах немцы потеряли 26 кораблей и транспортов (ЦВМА, ф.46. д. 21649).

В целом за войну наши подводные лодки, авиация и надводные корабли в акватории Балтийского моря выставили более 20 тыс. мин разного типа. Это,

конечно, резко ограничивало боевые действия морских сил противника, но нередко якорные мины в результате штормового воздействия срывались с якорей и представляли угрозу для наших кораблей, судов, подводных лодок.

Каждая из наших подводных лодок, вышедших в Балтийское море, за один поход в среднем подвергалась не менее 4-х раз преследованию противолодочными силами. В среднем на каждую подводную лодку было сброшено 60 глубинных бомб. Каждая лодка, участвовавшая в боевых действиях, в среднем 48 раз пересекала минные противолодочные заграждения. Только в 1942 году в общей сложности балтийскими лодками линии минных заграждений были пересечены 1142 раза. Нередко были случаи, когда на лодку противолодочные силы сбрасывали до 100 и более глубинных бомб за один поход. Имелись прецеденты, когда над лодкой глубинные бомбы взрывались до 250 раз.

На подводную лодку «С-13» (А.И. Маринеско) после атаки и потопления «Вильгельма Густлофа» было сброшено в общей сложности 240 глубинных бомб.

На подводную лодку «К-53» (Д.К. Ярошевич) после потопления транспорта «Маргаретс Корд» корабли эскорта сбросили 250 глубинных бомб.

Разве было что-нибудь хотя бы подобное при действии, например, немецких подводных лодок? Ни о каких противолодочных сетях, плотных минных заграждениях с сотнями или тысячами мин не могло быть и речи. Да и по количеству глубинных бомб, сброшенных на лодку противолодочными кораблями практически ни одна подводная лодка не может приблизиться к нашим.

Несмотря на все эти, казалось бы, беспросветные трудности и неразрешимые проблемы, подводники Балтики делали свое дело.

Как уже упоминалось, первого успеха на Балтике добилась подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А.М.

Середа), потопившая 19 июля 1941 г. германский транспорт водоизмещением 5 тыс. тонн, шедший в охранении нескольких кораблей эскорта. Противолодочные корабли атаковали лодку глубинными бомбами, сбросив на нее их несколько десятков штук. Лодка получила некоторые повреждения, через вылетевшие заклепки прочного корпуса начала поступать вода. Принимая меры по борьбе за живучесть, искусно маневрируя курсом и скоростью, лодка оторвалась от преследования через 2 часа. После этого «С-11» еще 2 недели находилась на боевом патрулировании, однако обнаружить суда или корабли противника не удалось.

Получив приказ командования о возвращении в базу (г. Таллинн), командир принял решение идти между островами Хиума и Сарема, где его встречали корабли сопровождения, вышедшие из Таллинна, на подступах к которому шли ожесточенные бои.

В условленной точке встречи с кораблями охранения лодка всплыла в надводное положение и пошла в сопровождении эскорта. Однако, не дойдя до условленного рубежа, корабли охранения повернули на обратный курс для встречи другой лодки.

«С-11» самостоятельно вошла в пролив между островами и подорвалась на mine. Из состава экипажа спаслись лишь 3 человека, вышедшие из затопленного первого отсека через торпедный аппарат.

Трагически закончился этот поход, но он имел большое морально-психологическое значение, показав, что германские суда не только нужно, но и можно топить, даже в таких сложных условиях, что можно прорываться через все преграды, что неуязвимость вражеских коммуникаций весьма относительна.

Вслед за «С-11» в Балтику прорывались и другие подводные лодки. И действовали они в этих жесточайших условиях не только на открытых коммуникациях противника, но и в закрытых, хорошо защищенных военно-морских базах, совершая в них дерзкие прорывы, поразительные по уровню отваги и тактического мастерства. Наши подводники настигали врага везде: и в финских

шхерах и гаванях, и в центральной части Балтийского моря, и в Ботническом заливе, у берегов Швеции, и у берегов Германии в самой юго-западной части Балтийского моря, где появление их было для противника весьма неожиданным.

Разумеется, в таких неимоверно трудных условиях подводные лодки гибли. Приходится только удивляться, что вообще можно было возвратиться из таких боевых походов, в которые они уходили.

Дорого заплатили мы за свои победы на Балтике. Но и Германия дорого заплатила за гибель наших подводников.

В целом за войну наши подводники-балтийцы своим торпедным, минным и артиллерийским оружием потопили 144 транспорта и боевых корабля противника общим водоизмещением 347575 тонн. Кроме того, 6 транспортов и боевых кораблей было выведено из строя в результате нанесения им тяжелых повреждений. Общее число потопленных боевых кораблей и противолодочных катеров составило 18 единиц.

В общей сложности балтийские подводники сделали 196 боевых выходов в море, провели 295 торпедных атак, израсходовав 479 торпед. В большинстве своем торпеды, используемые нашими подводными лодками, были торпеды с контактными взрывателями, когда для потопления цели необходимо было точное попадание (столкновение с целью). Общий процент попадания торпед превысил 50%. Общее количество ночных атак было 64%, однако успешность ночных атак оказалась ниже, чем дневных.

Несмотря на, казалось бы, полную обреченность, подводники показали, что подводные лодки были единственными силами из всех видов, кто проникал в зону базирования врага, действовал в районах, недоступных для массированных ударов авиации. Хотя именно нашим летчикам принадлежит первенство по числу потопленных судов и кораблей противника.

Во многих случаях действия наших подводных лодок сдерживались строжайшим запретом атаковать суда нейтральных стран. В отличие от немецких подводников, топивших «всех», наши ни в один из периодов боевых действий не вели т.н. «неограниченную подводную войну», как это делали подводные асы «Кригсмарине». С точки зрения военной логики было абсурдным не топить шведские транспорты, на которых поставлялись стратегические материалы для Германии. Но существовал «железный» приказ: «нейтралов» не топить! Выполняя этот приказ, балтийские подводники вынуждены были в 162-х (!) случаях отказываться от торпедных атак.

На это обстоятельство не очень-то любят обращать внимание западные историки войны на море, а вслед за ними и наши историки. А между тем, каждому теперь понятно, что оценивая результаты боевых действий сторон во Второй мировой войне, никто и не упрекает немецких подводников за то, что они топили «нейтралов». Все эти «нейтралы» во время войны в обязательном порядке работали на ту или другую сторону. Нейтральный флаг на мачте это по существу был «фиговый листок», прикрывающий «непричастность» к войне.

Если учесть, что в Балтийском море все эти «нейтралы» большого водоизмещения, вывозившие из Швеции (из Норвегии – на севере) стратегическое сырье, следовали без охранения, то для наших подводных лодок это могло бы быть тоже своеобразным «Клондайком», как для немецких лодок в Атлантике в 1940-41 году или у берегов США и Канады в 1942 году.

Возможно, с точки зрения «большой дипломатии» этот приказ нашего Верховного командования был оправдан, но с оперативно-тактической, да и, пожалуй, стратегической на конкретном театре военных действий, это было ошибкой.

Сковывались действия наших подводников и условиями договоренности с Англией о разграничении зон патрулирования союзных сил на

море. Наши лодки не имели права атаковать вражеские суда западнее острова Борнхольм. А именно там наблюдалось особенно интенсивное судоходство противника. Именно за меридианом к западу от 15 градуса восточной долготы было, где развернуться подводным лодкам (там и глубины более благоприятны для действий лодок). Но эти районы находились, якобы, под воздействием английской авиации, ставящей там мины и осуществляющей операции против подводных лодок «Кригсмарине». Однако никто на этих минах не подорвался, а немецкие подводные лодки уничтожались английской и американской авиацией совсем в других районах, удаленных от этих мест за сотни и тысячи миль.

Всего лишь несколько советских подводных лодок – минных заградителей выставили 279 мин, на которых подорвалось 50 транспортных и боевых единиц Германии. Такой результативности минных постановок (5,4 мины на одну уничтоженную цель) не было ни в одном районе Мирового океана за всю Вторую мировую войну.

Артиллерию советские подводники-балтийцы применяли в 12 случаях, 11 из которых закончились потоплением вражеских судов и кораблей.

Автономность, установленная по тактико-техническим характеристикам подводных лодок в среднем была превышена в 2 раза.

Как уже отмечалось выше, одним из главных обстоятельств, ужесточающих условия боевых действий подводных лодок на Балтике, была малая глубина, не позволяющая воспользоваться при уклонении от противодействия техническими возможностями подводных лодок по глубине, превышающей глубину места в 2, а то и в 3 раза.

Конечно, большим недостатком технического оснащения наших лодок было отсутствие на них до конца войны радиолокационных станций, дававших возможность, например, немецким, английским и американским лодкам не только осуществлять загоризонтное (в пределах прямой видимости) обнаружение целей, но и, главным образом, определять точную дистанцию до них непосредственно перед атакой. Это имеет весьма большое значение для результативности атак, т.к. не только позволяет с высокой точностью определить элементы движения цели, но и (при атаке по конвоям) затрудняет действие противолодочных сил, вызывая необходимость четкой селекции сигналов лодочной РЛС на фоне сигналов РЛС судов и кораблей конвоя.

Действия подводников Балтики имели исключительно большое значение для срыва подвоза оружия, топлива, боеприпасов и людских ресурсов, предназначенных для обеспечения Восточно-Прусской группировки немецко-фашистских войск, насчитывающей в общей сложности 700 тысяч солдат и офицеров. Большое значение имели эти действия и для срыва захвата врагом Ленинграда. Задача, которая была поставлена «Кригсмарине» по обеспечению безопасности плавания в Балтийском море путем «блокады русских военно-морских сил во внутренней части Финского залива» советскими подводниками была полностью сорвана.

Громадное значение имели боевые действия подводников Балтики для затруднения, а впоследствии, и полного срыва стратегических перевозок сырья для промышленности Германии из Швеции и Финляндии.

О значении важнейшего оперативно-стратегического итога действий балтийских подводников в существенном ослаблении военно-экономического потенциала Германии, в отвлечении значительных военно-морских сил и средств противника на решение противолодочных задач, в срыве обеспечения по морю сухопутной группировки немецких войск хорошо было сказано в приказе И.В. Сталина от 25 апреля 1945 года, в котором он объявлял благодарность всем войскам, участвовавшим в боях за овладение последним опорным пунктом противника на Зеландском полуострове – городом крепостью Пиллау. В этом приказе в числе

других, наиболее отличившихся соединений и объединений Армии и Флота он назвал «бригаду подводных лодок под командованием капитана 1 ранга Л.А. Курникова» (Л.А. Курников бригадой стал командовать с 18 апреля 1945 года).

Кроме всего прочего, удары, которые наносили по врагу подводники Балтики с самого начала войны, имели заметный политический международный резонанс. Западные газеты запестрели заголовками сообщений о ложности уверения Геббельса о том, что «Балтийский русский флот давно уничтожен – это блеф». Швеция и другие страны стали проявлять осторожность, в их отношениях с Германией появился некоторый холодок.

Несомненно, громадное значение на ускорение краха «Кригсмарине» и поражение Германии имела и знаменитая «атака века» подводной лодки «С-13» под командованием А.И. Маринеско (об этом мы поговорим позднее).

Подводники Балтики, сражавшиеся вместе со всем Балтийским флотом все 1418 дней и ночей войны, внесли достойный вклад в разгром гитлеровской Германии. Вместе с другими силами Балтийского флота они отправили на дно в общей сложности 1206 боевых кораблей и транспортов врага и «не давали врагу покоя ни одной минуты», как сказал командующий Балтийским флотом адмирал В.Ф. Трибуц.

Далее попытаюсь хотя бы кратко показать на конкретных примерах, как действовали балтийские подводники в тех невероятно тяжелых условиях, которые сложились для них во время Великой отечественной войны.

«Незначительные» успехи русских подводников.

В главе о немецких подводных асах было показано, что и в начальный период войны, когда немецкие лодки действовали совершенно безнаказанно, и во второй половине войны успехов они добивались в основном тогда, когда противодействия со стороны противника не было совсем, или оно было минимальным.

У немецких подводников «разбегались глаза», по свидетельству Буша, от того, какую цель топить. Зачастую беззащитные жертвы немецких подводных асов в большом количестве «подставлялись» под немецкие торпеды, и командирам лодок часто приходилось возвращаться в базу после израсходования боезапаса с топливными цистернами, топлива в которых хватило бы еще на много дней. У наших подводников была другая проблема. Каждый немецкий транспорт с ценным грузом (топливом, оружием, железной рудой и другими стратегическим важным грузом) охранялся усиленным нарядом сторожевых кораблей, число которых доходило иногда до 10-15 единиц.

Чтобы пробиться к такому транспорту, нужно было предпринять громадные усилия, проявить настойчивость, военную хитрость, выдержку. После успешной или неуспешной атаки преследование противолодочных сил было длительное и ожесточенное, т.к. их состава вполне хватало и на преследование пл и на продолжение сопровождения конвоя. Иногда это преследование продолжалось «на измор» в течение десятков часов или даже нескольких суток. Если не принимать во внимание, что в составе конвоев практически никогда не было более 3-5 судов, то об «Эльдорадо», о котором говорил Буш, не могло быть и речи.

Вот несколько кратких примеров по материалам Центрального государственного архива ВМФ (г. Гатчина). В дальнейшем я буду делать ссылку на архив, обозначая его сокращенно по названиям первых букв «ЦВМА», а номера фондов и дел буду обозначать буквами «ф» и «д».

1. Подводная лодка «Щ-304» (капитан 3 ранга Д.П. Афанасьев), прошла в ночное время в надводном положении до Кронштадта. При проходе по Морскому каналу подверглась артобстрелу береговых батарей из района Стрельны. Снаряды рвались в дистанции от нескольких до 50 метров. Осколком снаряда перебило антенну.

12 июня 1941 г. (разгар белых ночей) лодка в сопровождении сторожевых катеров дошла до о. Лавенсаари, а затем после Восточного Гогландского плеса сторожевики покинули ее. Когда показались вдали очертания о. Большой Тютерс, лодка погрузилась и приступила к форсированию Гогландской противолодочной позиции. Несколько раз борта лодки задевали минрепы. Идя малым ходом и непрерывно маневрируя после скрежетов минрепа о борт, через двое суток лодка прошла все 4 линии минных заграждений.

15 июня недалеко от маяка Порккалан-Каллбода был обнаружен конвой в составе одного транспорта под охраной пяти малых противолодочных кораблей. Сблизившись на перископной глубине до 7 кабельтовых (в перископ различались на палубе танки и орудия), командир произвел залп двумя торпедами. Обе торпеды настигли цель. Плавающая база мотоботов-тральщиков (бывшее транспортное судно «Нюрнберг» –5635 т.) быстро ушло на дно. Т.к. лодка имела систему бесследной торпедной стрельбы (БТС), корабли охранения даже не предположили, что транспорт погиб от торпед. Немцы решили, что он подорвался на mine. Эта атака с точки зрения противодействия была редчайшим исключением. В дальнейшем в этом походе лодка несколько раз подвергалась активному противодействию разнородных сил. Ее 7 раз атакывали самолеты, сбрасывая противолодочные бомбы, 3 раза она была обстреляна артиллерией (немецкие артиллеристы выпустили по ней более 100 снарядов), 14 (!) раз преследовали противолодочные корабли, сбросив на нее более 150 глубинных бомб. Лодка 7 раз встречалась с дозорными катерами противника, два раза с немецкими подводными лодками. В целом двадцать два раза пришлось пересекать линии минных заграждений и несколько раз всплывать в минном поле для производства зарядки аккумуляторных батарей.

После возвращения в базу 9 членов экипажа за мужество и мастерство были награждены орденами Красного Знамени, 12 – орденами Красной Звезды, 17 – медалями «За отвагу» и «За боевые заслуги». (ЦВМА ф.18.д.40015)

2. Подводная лодка «С-4» под командованием капитан-лейтенанта Абросимова вышла из Таллинна 6 августа 1941 г. и заняла район между Мемелем и маяком Папензее, на пути движения немецких транспортов, перебрасывающих из Германии в Либаву и Ригу войска, горючее, боевую технику для осуществления подготовки к захвату Ленинграда. Обнаружив конвой из транспорта и танкера, охраняемых 5 противолодочными кораблями, 10 августа подводная лодка вышла в атаку и произвела двухторпедный залп. Транспорт «Кайя» водоизмещением 3223 тонны пошел на дно. При уклонении от преследования противолодочных сил на мелководье лодка ударилась о каменистый грунт и, постепенно теряя ход, замерла на глубине 18 метров. Противолодочные корабли быстро нащупали подводную лодку и начали интенсивно бомбить ее. От первых же взрывов глубинных бомб лодку подбросило вверх на метра на 2, а потом сильно ударило о грунт. В первый отсек стала поступать вода через верхнюю крышку входного люка, перекосившуюся от взрывов. Приложив неимоверные физические усилия, личный состав 1-го отсека сумел поджать люк: поступление воды прекратилось. При продолжающейся бомбежке подводную лодку еще раз подбросило и ударило о грунт. Через некоторое время с интервалом 2 минуты в кормовой части раздались мощные взрывы глубинных бомб: сначала 3-х, а потом еще 2-х. Корму подбросило вверх, вдребезги разлетелись осветительные плафоны, в некоторых местах нарушились сварные швы паровой магистрали. При взрыве еще 4-х глубинных бомб произошла разгерметизация прочного корпуса (вылетело несколько заклепок), началось поступление забортной воды в отсеки. Проявляя выдержку и смекалку, личный состав снова добился прекращения поступления воды в прочный корпус. Бомбежка продолжалась в течение 23-х часов.

Немцы решили, что лодка серьезно повреждена и не может всплыть, решили уточнить ее место, выстукивая механическим лотом по корпусу от носа до кормы, чтобы после установления точного места добить ее. Считая, что лодка потеряла возможность двигаться, противолодочные корабли стали рядом с ней становиться на якоря.

Командир принимает решение срочно всплыть, используя систему аварийного продувания балластных цистерн сжатым воздухом, и объявляет свое решение экипажу, предупредив, что в случае угрозы попадания в плен лодка будет взорвана. Экипаж единодушно поддержал командира.

После того, как артрасчет вооружился винтовками, пистолетами, гранатами, артпогреб был подготовлен к взрыву, а сам командир вооружился пулеметом (комиссар был вооружен гранатами и винтовкой), начали продувать главный балласт. Всплыли в надводное положение, открыли рубочный люк, командир, комиссар и артрасчет быстро поднялись наверх. Кораблей вблизи не было, на поверхности воды только болтались два буйа. Корабли охранения, очевидно, получив приказание продолжать охранение конвоя, маячили в отдалении. Немцы, по-видимому, решили, что добить лодку успеют позднее, а судам конвоя без охранения оставаться нельзя.

Командир дает команду запустить дизели, дать полный ход и отойти в глубоководную часть моря подальше от берега.

После возвращения «С-4» в Таллинн водолазы обнаружили многочисленные вмятины в легком корпусе, повреждения киля, вертикального руля, двух лопастей одного из винтов, одного артиллерийского орудия, обрыв носовых сетевых отводов. Несмотря на эти и другие повреждения, в скором времени подводная лодка была восстановлена силами личного состава и снова была готова к выходу в море.

3. Выше я отмечал, что осенью 1941 г. немцы поставили дополнительно 5 минных банок в проливе Южный Кваркен, соединяющий Ботнический залив с Балтийским морем. Вынудила их это сделать подводная лодка «С-13» (капитан-лейтенант П.П. Маланченко). Та самая лодка, которую прославил в начале 1945 г. капитан 3 ранга А.И. Маринеско своей знаменитой «атакой века». А пока «С-13» 2 сентября 1941 г. вышла из Кронштадта, в сопровождении 2-х базовых тральщиков и 3-х малых охотников дошла до о. Лавенсаари, а затем самостоятельно пошла в Балтийское море, преодолевая 4-х зонную противолодочную позицию. При преодолении противолодочной зоны подверглась атаке кораблей ПЛО глубинными бомбами, а так же при попытке всплыть на подзарядку аккумуляторных батарей, была обстреляна артиллерией противолодочных кораблей.

11 сентября лодка форсировала узкий пролив Южный Кваркен и вошла в просторный Ботнический залив. Патрулируя в этом заливе с 11 по 17 сентября, торпедами и артиллерией лодка потопила 3 немецких транспорта и находилась в заливе до 11 октября. У Аландских островов противолодочные силы «прицепились» к лодке и длительное время преследовали ее, сбросив несколько десятков глубинных бомб. Преследование это продолжалось до самого подхода к Финскому заливу, где к преследователям добавились дополнительно еще несколько кораблей ПЛО. В результате глубинного бомбометания 15 октября лодка получила повреждения и вынуждена была лечь на грунт. Вышел из строя вертикальный руль, гирокомпас, система питания слабого тока и т.д. С большими усилиями отвели руль в нулевое положение (он оказался заклиненным в положении 28 на левый борт) и закрепили его. Устранили неисправность гирокомпаса. Решили, медленно двигаясь под моторами, управлять лодкой с помощью гребных винтов электродвигателей. От длительного пребывания в подводном положении в отсеках лодки становилось все труднее дышать. А впереди еще было 100 с лишним миль пути и необходимость преодоления мощнейших противолодочных минных позиций. Как бы там ни было,

через двое суток лодка всплыла в назначенной точке встречи с кораблями охранения и благополучно вернулась в базу. (ЦВМА ф.18.д.40015)

4. Подводная лодка «Д-2» («Народоволец»), которая сейчас является лодкой-музеем и стоит на берегу Шкиперского протока, на Васильевском острове в Санкт-Петербурге, под командованием ее первого командира Р.В. Линденберга 23 сентября 1941 г. вышла из Кронштадта, а после прохождения о. Лавенсаари с кораблями эскорта самостоятельно пошла на прорыв минных противолодочных позиций. Несколько раз корпус лодки прикасался к минрепам.

24 сентября лодка врезалась в противолодочную сеть. Маневрируя ходами «взад-вперед», развивая обороты винтов до полных, а также продувая и заполняя попеременно среднюю цистерну в течение нескольких часов, когда уже казалось, выхода нет, лодка вырвалась из сетей, израсходовав почти всю плотность аккумуляторных батарей. Продолжая идти под водой на остатках запаса плотности аккумуляторных батарей, прошли полосу минных заграждений. Ночью всплыли в надводное положение. Море штормило. Возникла необходимость осмотреть снаружи подводную часть корпуса лодки, т.к. она шла с отрицательной плавучестью, имея дифферент на нос, и что-то тяжелое тащилось и билось о корпус лодки.

Командир, предупредив, что в случае необходимости, лодка вынуждена будет погрузиться, предложил добровольцам в легководолазном снаряжении осмотреть подводную часть корпуса. Добровольцами оказался чуть ли не весь экипаж. Артрасчет был выставлен у орудий. Двое из добровольцев (лейтенант Крылов и старший матрос Еремин) спустились за борт и обнаружили обрывки противолодочных сетей, прочно затянувшимися за поврежденный привальный брус. Были и другие повреждения: сорваны листы обшивки легкого корпуса кормовой надстройки, порваны минные отводы носовых горизонтальных рулей. После тяжелой 5- часовой работы от остатков сетей удалось освободиться. 28 сентября начали боевое патрулирование.

14 октября у о. Борнхольм обнаружили немецкий транспорт «Якобус Фринтен» (4090 т.) и выпустив торпеду, потопили его.

19 октября обнаружили конвой в составе 2-х железнодорожных паромов и 6-ти кораблей охранения.

Среди кораблей охранения оказался крейсер. Командир принимает решение поднырнуть под один из кораблей охранения и прорваться на дистанцию торпедного залпа к одному из паромов. Замысел удался. Железнодорожный паром «Дойчланд» (2972 т.), курсировавший между портами Треллеборг в Швеции и Заскиц в Германии, от взрыва 2-х торпед пошел на дно.

Немцы снова не ожидали, что подводные лодки русских могут появиться у меридиана 18 восточной долготы в самой южной части Балтийского моря. Все судоходство у западной части о. Борнхольм было прервано на несколько суток. «Д-2», пройдя всю Балтику с северо-востока до юго-запада, нанесла мощный удар по внутренним коммуникациям врага, где немцы чувствовали уверенность в своей безопасности.

При возвращении в базу «Д-2» еще раз подверглась атаке противолодочных кораблей глубинными бомбами. Сброшено на нее было 48 бомб. В Кронштадт лодка вернулась через полтора месяца после выхода, 29 октября. Так закончился первый боевой поход «Д-2», которых впереди у нее было еще много.

5. Подводная лодка «М-102» (капитан-лейтенант Н.С. Лессовой) 2 октября отошла от о. Лавенсаари и, форсируя минную позицию на глубине 55 м, подорвалась на антенной mine. Силой взрыва, произошедшего над лодкой, ее ударило о грунт. Прочный корпус был деформирован. Вышли из строя лаг, гирокомпас, эхолот (все основные штурманские приборы: ни курса, ни глубины под килем, ни скорости хода определит нечем). Была деформирована верхняя крышка рубочного люка, внутрь лодки стала поступать забортная вода. Полностью был

выведен из строя перископ. Практически не только продолжать боевой поход, но и возвратиться в базу вероятность была ничтожной. Командир принимает решение продолжать выполнение боевого задания – высадку разведчиков на о. Большой Тютерс, всплывая ночью в надводное положение, а днем отлеживаться на грунте. Через сутки гирокомпас был введен в строй. 8 октября лодку обнаружили два сторожевых корабля. Оба корабля открыли артиллерийский огонь, а один из них пошел на таран. Командир успел быстро погрузиться – корабль прошел над лодкой, сбросив на нее 6 глубинных бомб. Корабли ПЛО, используя гидролокаторы, в течение всего дня пытались обнаружить лодку.

Ночью 11 октября лодка подошла к месту высадки разведгруппы. Лодку неожиданно осветили с берега лучом прожектора. При срочном погружении большим потоком хлынула вода через деформированную крышку рубочного люка. Центральный пост оказался затопленным водой более, чем на половину. Лодка упала на грунт на глубине 70 метров. В нее поступило более 12 тонн воды. В результате короткого замыкания вышло все электрооборудование центрального поста, вышла из строя радиостанция.

В течение 2-х часов напряженной работы отсек удалось осушить и ввести в строй основные системы, необходимые для управления лодкой.

Высадив разведчиков на остров, подводная лодка продолжала нести боевую службу в заданном районе.

14 октября командир атаковал 2 тральщика, но лодка была обнаружена и подверглась упорному и длительному преследованию. На лодку было сброшено несколько десятков бомб.

15 октября лодка возвратилась в базу. (ЦВМА ф.18.д.40015)

Все эти 5, в общем-то «рядовых» походов показывают, в каких неимоверно тяжелых условиях действовали подводники-балтийцы в 1941-43 г.г., какой тяжелой ценой достигались эти победы. За это время погибло 36 подводных лодок.

В 1944 году положение не только не улучшилось, но еще более усложнилось и было таковым до августа 1944 г., когда были освобождены города Нарва и Тарту, значительная часть Эстонии, Латвии и Литвы, побережье Нарвского залива. Началось траление в Нарвском заливе, где немцы весной успели выставить 4828 контактных мин, 92 неконтактные магнитные мины и 3060 минных защитников. Немцы продолжали усиливать Гогландскую и Нарген-Порккалло-Уддскую позиции.

Разгромленная нашей авиацией противолодочная сетевая преграда поперек западной части Финского залива снова была восстановлена. Было увеличено количество наблюдательных береговых постов на северном и южном берегах восточной части залива, были установлены шумопеленгаторные станции и мощные прожекторные установки на островах Гогланд и Нарген.

Осенью 1944 г. к выходу на полную автономность были готовы 10 подводных лодок. Началось перебазирование подводных лодок в Хельсинки, Турку и Ханко после выхода из войны Финляндии 19 сентября 1944 года. Вместе с лодками к новому месту базирования перешли и 3 плавбазы подводных лодок: «Смольный», «Полярная звезда» и «Волхов».

К 10 октября в море вышли все 10 боеготовых подводных лодок. Вот кое-что о их походах.

1. Подводная лодка «Щ-310» (капитан 3 ранга С.Н. Богорад) 6 октября вышла в атаку по судну, шедшему под охраной 2-х кораблей эскорта. Сблизившись под перископом (ночью) на короткую дистанцию, командир выпустил 2 торпеды. Обе торпеды попали в транспорт. Транспорт «Минос» (бывшее учебное судно «Нордштерн») тоннажем 1127 т. затонуло. Противолодочные корабли сбросили несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

8 октября в дневное время (в тумане) Богорад вышел в торпедную атаку и потопил транспорт «Донневейк» («RO-24») водоизмещением 4499 тонн. Как в последствие оказалось, транспорт вез 1500 военнослужащих и большое количество боеприпасов.

Снова 8 октября в конце суток «Щ-310» выходит в атаку и топит торпедой буксирный пароход (400 т.).

14 октября ночью обнаружен транспорт с двумя кораблями охранения. Богорад принимает решение атаковать из надводного положения, т.к. конвой шел с большой скоростью, применяя противолодочный зигзаг. Сблизившись на дистанцию уверенного поражения, командир производит залп двумя торпедами. Транспорт «Карл Зейс» идет на дно. (ЦВМА.ф.18.д.23534) Противолодочные корабли долго и упорно преследовали лодку, сбросив десятки глубинных бомб, но безрезультатно.

2. Подводная лодка «С-4» (капитан-лейтенант А.А. Ключкин) 12 октября в Данцигском заливе обнаружила и потопила 2-х торпедным залпом танкер «Тера» (1533 т.). Ночное небо осветилось громадным языком пламени. В радиусе несколько сот метров море горело. Все было перемешано с огнем и дымом. Стало светло, как днем. Медленно погружаясь, танкер ушел на дно. В конце дня 12 октября сорвалась атака конвоя, т.к. корабли эскорта обнаружили лодку и открыли по ней артиллерийский огонь. Один из кораблей прошел над погружившейся ПЛ и сбросил несколько глубинных бомб. Меняя курс и скорость, лодка оторвалась от преследования.

13 октября в ночное время Ключкин еще раз вышел в атаку и 2-х торпедным залпом потопил еще один танкер. Это был танкер «Талата» водоизмещением 3145 т. Снова смерч огня от разлившегося по поверхности воды бензина, снова зарево над пылающим морем и громадное черное облако дыма.

20 октября «С-4» провела еще одну атаку конвоя. 2-х торпедным залпом был потоплен транспорт водоизмещением около 4000 т.

Адмирал Ф. Руге в своем труде «Война на море» писал, что осенью 1944 г. сухопутные войска, авиация и корабли охраны водного района, выполнявшие защиту коммуникаций Балтийского моря, испытывали «острый недостаток боеприпасов и бензина, который в начале месяца (августа – авт.) угрожал созданием критического положения на фронте».

Эти опасения были вполне закономерны, т.к. в это время кроме «С-4», потопили по танкеру капитан 3 ранга Л.А. Лошкарев («Щ-318») и капитан-лейтенант М.С. Калинин («Щ-307»). При этом, первый отправил на дно заполненный «подзавязку» танкер «Танн» (бывший «Фобос») водоизмещением 7412 тонн.

В общей сложности немцами было потеряно 15000 тонн жидкого топлива, так остро необходимого фронту.

Гросс-адмирал Дениц в своих мемуарах «Подводный флот рейха» пытается всячески умалить роль действий подводных лодок в Балтийском море. Однако, и он вынужден признать, что русские подводники фактически ликвидировали один из главнейших источников поставок стратегических материалов для Германии. Вот что он пишет: «В середине сентября 1944 года капитулировала Финляндия. Это привело к тому, что наши минные заграждения, запиравшие Финский залив, потеряли свое значение. Русские подводные лодки вновь появились на Балтийском море. Но их успехи были незначительны. Однако появление русских на Балтике и особенно вблизи восточного побережья Швеции, вдоль которого шли транспорта с рудой для Германии, привело к тому, что 26 сентября 1944 г. Швеция прекратила поставки железной руды». (выделено мной – авт.).

Вот такие вот «незначительные успехи» русских подводников. Вспомним, что из Швеции шли поставки, на 75% удовлетворяющие потребности промышленности Германии. Умолчал Дениц и о том, что русские подводные лодки практически перекрыли кислород для поставок Германии нефтепродуктов на подходе к Данцигской бухте. Ведь только эти 15000 тонн жидкого топлива, в особенности бензина – это фактически 8 железнодорожных составов – примерно 300 цистерн емкостью по 50 т. каждая. В этом своем труде Дениц признает, как на совещании у Гитлера 9 июля 1944 г. он выступил, высказав свои мысли о важности перевозок по Балтийскому морю и в связи с этим о необходимости усилить силы и средства для борьбы с русскими лодками: «Сохранение контроля над Балтийским морем является весьма важным делом. Оно имеет существенное значение для ввоза шведской руды, которая крайне необходима для производства вооружений и отработки новых подводных лодок. Удержание островов на Балтийском море также имеет немаловажное значение. Если противник прорвется к морю на более южном участке, например в Литве или Восточной Пруссии, то Финский залив и Балтийские острова потеряют для нас свою ценность. Морские опорные пункты противника, находясь в непосредственной близости от нас, поставили бы под угрозу или совершенно воспретили бы доставку руды и сорвали бы подготовку подводных лодок в отведенных им районах. Основная цель, которой по моему мнению, должно быть подчинено все, заключается в том, чтобы не допустить прорыв русских к морю. Если же противнику это удастся, то угроза нашим коммуникациям со стороны русских аэродромов в Литве лишит нас возможности снабжать морским путем группу армий в Финляндии.

...Чтобы в случае выхода русской армии на побережье Балтийского моря можно было вмешаться с моря в бои на суше, наши оставшиеся в строю крупные военные корабли «Принц Ойген», «Лютцев», «Шеер» и «Хиппер», вместе с эсминцами и миноносцами были объединены во 2-ю боевую группу». Здесь пока еще о важности центра подготовки подводных лодок и их экипажей в Данциге Дениц упоминает лишь вскользь. Но скоро эта проблема станет для «Кригсмарине» под номером 1.

Поставив своей «идеей фикс» задачу добиться максимально потопления тоннажа судов союзников, чтобы «задушить» Англию, Дениц мало задумывался о других задачах, стоящих перед Вермахтом. Но когда он стал Главкомом «Кригсмарине», то, естественно, ему пришлось думать не только о подводных лодках.

Вот что он пишет: «Еще более обширные задачи выполняли легкие силы флота при обороне и обеспечению прибрежных морских коммуникаций из Германии в оккупированные страны. Эти морские пути служили для снабжения войск и поддержания экономических связей между отдельными странами. Так, например, удержание Норвегии целиком зависело от снабжения морем войск. Перевозки руды из Киркенеса и Нарвига и доставка в Германию таких важных дефицитных металлов, как марганец, медь и алюминий из Петстамо производились морем вдоль побережья Норвегии. Это относилось к импорту рыбы из Норвегии, который на 1943 г. был запланирован в размере 500000 т.

...Приходилось обеспечивать подвоз военных материалов и сил в Финляндию и прибалтийские страны и вывоз, имевший важное значение, руды из Швеции, а также обширные перевозки вдоль побережья Германии и Дании».

Вот на всех этих важных для Германии коммуникациях и действовали советские подводные лодки вместе с авиацией и надводными кораблями.

А на счет «незначительных» успехов советских подводных лодок он был прав только в первый, самый начальный период войны. Вот как о своих подводниках в этот период он пишет: «С самого начала войны против России восемь подводных лодок направили в Балтийское море для действий против русских. Однако успехи

этих лодок оказались незначительными и в сентябре 1941 г. их возвратили в подчинение командующего подводными силами». Незначительными были успехи на Балтике не наших, а немецких лодок.

А успехи этих лодок были незначительными именно потому, что мелководье, мины, стесненность условий действий, хотя и в авиации немцы имели здесь большое преимущество и в общем количестве разного рода боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ.

В сентябре боевые лодки отозвали снова туда, где «вольготно». Но на Балтике оставалось более 30-и лодок для учебных целей, часть из которых использовалась для минных постановок. В дальнейшем штаб «Кригсмарине» снова был вынужден поставить подводные лодки в Балтийское море, т.к. срывать-то перевозки на советских коммуникациях тоже было необходимо. А главное – нужно было каким-то способом организовать противодействие советским подводным лодкам. Но немецкие подводники, за редчайшим исключением, никаких существенных результатов здесь не добились.

Между прочим, «ценных целей» для немецких подводников здесь было более, чем достаточно. Только с начала войны до 1942 г. корабли Краснознаменного Балтийского флота провели 273 конвоя из 804 судов и кораблей, в том числе 336 транспортов и танкеров, 322 вспомогательных судов и 146 кораблей разных классов. Для их конвоирования флот совершил 1144 выхода (эсминцы – 19, сторожевые корабли – 47, базовые тральщики – 222, тральщики – 322 и т.д.). При этом потери составили 25 судов и кораблей потопленными и 12 поврежденными, что составляет 4,7% от всего состава конвоев. Негусто. При этом, в основном, потери мы несли от авиации немцев и мин. (ЦВМА.ф.9.д.6332).

Завершающие удары балтийцев.

Несмотря на «незначительные» успехи русских подводников, по мнению Деница, 1944 г. завершили они блестяще. Как было выше сказано, за весь 1944 г. потопили они 40 кораблей и судов общим водоизмещением 86400 тонн.

Этот «скромный результат» – боевые действия всего лишь 10 подводных лодок, выходящих в море. Фактически в среднем по 4 потопленных цели на одну лодку. Если же учесть, что в 1944 г. была потеряна всего лишь одна подводная лодка – «малютка» («М-96», 8 сентября), то можно констатировать: ни разу за всю историю боевых действий «Кригсмарине» им не приходилось так дорого рассчитывать за свои победы. Даже в самые трудные для них годы битвы за Атлантику. Потопив одну «малютку», они потеряли 40 своих судов и кораблей.

Необходимо отметить, что к концу 1944 г. в боевых действиях на Балтике успели принять участие крейсерские подводные лодки типа «К». Совместными усилиями подводников и рабочих Ленинградских заводов в строй были введены 4 подводные лодки. Имевшиеся ранее 4 подводные лодки типа «К» с начала войны были переданы Северному флоту. Вот кое-что из того, как действовали вновь введенные в состав БФ лодки этого типа.

1. Подводная лодка «К-51» (капитан 3 ранга В.А. Дроздов) 23 ноября 1944 г. отошла от плавбазы «Полярная звезда» в Турку. Через семь часов в сопровождении финских лоцманов лодка вышла из финских шхер в районе маяка Утё. Через трое суток прибыла в район боевого патрулирования у о. Борнхольм. Обнаружив и неудачно атаковав торпедами немецкий транспорт, командир принял решение расстрелять его арт-огнем. До подхода немецких сторожевых кораблей транспорт был отправлен на дно.

Через трое суток снова арт-огнем был уничтожен транспорт водоизмещением 3 тыс. тонн (торпедная атака снова оказалась неудачной). На потопление транспорта было израсходовано около 30 снарядов.

4 декабря во время зарядки аккумуляторных батарей лодку обнаружили противолодочные катера. Лодка была вынуждена погрузиться. В результате

короткого замыкания возник пожар в шестом отсеке на левой ходовой станции. Пожар был ликвидирован, ходовая станция введена в строй. К 15 декабря лодка возвратилась в базу.

2. Подводная лодка «К-56» (капитан 3 ранга И.П. Попов) 17 декабря вышла из Турку. Через три дня уже была в районе боевого патрулирования. Начался сильный шторм при температуре – 22 . Ограждение рубки вместе с леерной антенной и орудиями быстро превратились в «айсберг». С ухудшением видимости из-за густого снега лодка погрузилась. 23 декабря акустик доложил о шуме винтов транспорта. Всплыли в позиционное положение. Идя по пеленгу на цель, обнаружили конвой из 3-х транспортов и 7 кораблей эскорта. Командир принимает решение атаковать. Трехторпедный залп – транспорт «Балтенланд» (3042 т.), охваченный огнем и дымом, идет ко дну. От торпед, выпущенных из кормовых торпедных аппаратов, очередной транспорт уклонился. Корабли охранения начали упорное преследование лодки, периодически сбрасывая на нее глубинные бомбы. Однако лодке удалось уйти от преследования.

Этот поход «К-56» вошел в историю советского подводного флота уникальной операцией по ремонту топливной цистерны под водой методом электросварки. Идя в подводном положении на глубине 25 метров среди глубин места по карте 40-45 м., лодка ударилась о подводную скалу. От сильного удара разошелся шов топливной цистерны, находящейся внутри прочного корпуса в центральной части второго отсека под аккумуляторными батареями. Топливо из цистерны хлынуло в аккумуляторную яму, что грозило коротким замыканием и соответствующими серьезными последствиями.

Было принято решение лечь на грунт и выгрузить несколько аккумуляторов из аккумуляторной ямы, чтобы обнаружить разрыв в цистерне. С помощью талей, прикрепленных к одному из шпангоутов отсека, выгрузили 9 аккумуляторов, каждый из которых весил более 400 кг. Никаким другим способом, как электросварка, лопнувший шов цистерны заделать было нереально. Работу, которая возможна только в условиях завода, решили выполнить здесь, в отсеке подводной лодки, лежащей на грунте и не имевшей возможности всплыть из-за того, что над ней непрерывно патрулируют противолодочные корабли. Риск был велик, т.к. избыточное содержание выделяющегося из аккумуляторов водорода в любой момент могло привести к взрыву от малейшей искры. Провентилировав второй отсек, внимательно следя за содержанием водорода, приступили к работам, предварительно обесточив все механизмы и приготовив аварийные и противопожарные средства. Сварочные работы выполнили, аккумуляторы промыли от соляра, протерли щелочью, насухо протерли аккумуляторную яму. Работы подобного рода в подводном положении были выполнены в истории подводного плавания впервые.

3. С начала 1945 г. началось общее стратегическое наступление советских войск по всему фронту. 22 января Гитлер снова проводит у себя совещание высшего командного состава Вермахта. Снова на этом совещании Дениц, вторя Гитлеру, говорит о жизненно важных стратегических действиях Кригсмарине, связанных с перевозками войск, оружия, топлива, продовольствия, имущества, в частности, теплого обмундирования для войск, оказавшихся в «котлах». Остаются только единственные пути их поддержки – морем. Все силы брошены на удержание единственной глубоководной Гданьской бухты, где развернут мощный центр достройки и проведения испытаний подводных лодок, подготовки кадров подводников, нужда в которых была острейшей. Сам Центр подводного плавания находился в районе Готенхафска (Гдыня), в Пиллау (нынешний Балтийск).

А наши подводные лодки продолжают срывать перевозки по линии Винзава – Либава – Данцигская бухта – западные балтийские порты Германии.

«К началу 1945 г. немцы сосредоточили на Балтике абсолютное большинство надводных кораблей, включая сюда линкоры, крейсера, эсминцы, тральщики, десантные корабли, сторожевые корабли и торпедные катера. В общей сложности на Балтийском театре военных действий было собрано более 600 боевых кораблей, около 350 самолетов» («История Второй мировой войны 1939-45». М. 1979 г.).

Огромные силы были брошены на обеспечение коммуникаций, теперь уже вдоль южного побережья Балтийского моря. Организация противолодочной обороны состояла из 3-х линий: в расстояниях 25, 10-15 миль от берега и непосредственно вблизи берега. Противолодочные силы были распределены следующим образом: в первой линии – подводные лодки, эсминцы и сторожевые корабли, во второй – сторожевые корабли и тральщики, в третьей – сторожевые катера и разного рода малые противолодочные силы и средства. Вдоль всего побережья, в частности, в районах у мыса Брюстерорт (у восточной границы Данцигской бухты), Либавы, Винзавы начали действовать специальные поисково-ударные группы, в состав которых входило до 10 и более сторожевых кораблей, катеров, тральщиков. В районах Винзавы, Либавы и Данцига были установлены мощные радиолокационные станции, а у уреза воды – шумопеленгаторные станции. Зачастую в состав поисково-ударных групп включались и подводные лодки, переброшенные сюда с атлантических маршрутов. С большой интенсивностью для ПЛО использовались самолеты. На кораблях ПЛО появились буксируемые гидроакустические буи. Нередко проводилось «профилактическое» бомбометание. Значительно увеличилось число подводных лодок, действовавших в основном в глубоководных районах.

Казалось, что все: снова гитлеровское командование может успокоиться – прорыв советских подводных лодок на коммуникации немцев невозможен.

Однако, наши подводники снова послали ко всем чертям гитлеровские планы и снова имели «незначительные» успехи. Количество подводных лодок, одновременно действовавших в море, не превышало 3-5 единиц, но урон немецкому судоходству они нанесли серьезный.

Несколько примеров действия подводников в этот период.

1. Подводная лодка «Щ-307» (капитан-лейтенант М.С. Калинин) 9 января, находясь в надводном положении в районе Либавы, обнаружила конвой в составе 3-х транспортов, танкера и нескольких кораблей эскорта. Произведя залп из позиционного положения двумя торпедами и потопив транспорт, подводная лодка подверглась преследованию противолодочными кораблями. На лодку одна за другой были обрушены несколько серий глубинных бомб. В результате взрывов глубинных бомб лодка получила повреждения. В кормовой отсек начала поступать вода через поврежденный сальник одной из линий валов. Вышло из строя аварийное освещение во 2-м отсеке, получили незначительные повреждения некоторые приборы. В общей сложности на лодку было сброшено 70 глубинных бомб, однако лодка оторвалась от противолодочных кораблей.

Начались зимние штормы. Ударами волн были повреждены носовые горизонтальные рули. В ледяную воду в легководолазном костюме спустился командир отделения рулевых-сигнальщиков старшина 2 статьи П.Т. Богданов и устранил повреждения. При ледяной воде и температуре – 20 при сильном волнении надо было проявить много мужества, выдержки, смекалки и умения, чтобы сделать это.

16 января противолодочные корабли сорвали торпедную атаку очередного конвоя, неожиданно осветив подводную лодку лучами прожекторов. Однако, командир не отказался от атаки. Обнаружив после всплытия, что конвой ушел, командир принял решение, во что бы то ни стало догнать конвой, выжав из

своих дизелей все, что можно. Развив предельные обороты, лодка догнала конвой и атаковала его двумя торпедами. Транспорт «Хенриетта Шульте» водоизмещением 1933 т. пошел на дно. Корабли охранения снова начали преследовать лодку, но безуспешно.

2. Подводная лодка «Щ-318» (капитан 3 ранга Л.А. Лошкарев) 4 февраля 1945 г., находясь на патрулировании в районе Либавы, обнаружила конвой из 3-х транспортов в эскорте 6-и кораблей охранения. Выйдя в атаку из перископного положения, двухторпедным залпом Лошкарев топил танкер «Хиддензее». Взрыв, пламя, горящее топливо... Началось преследование кораблями ПЛО. Глубинные бомбы рвутся почти рядом. Сброшено несколько серий их. Безрезультатно.

10 февраля в жесточайший шторм при плохой видимости удалось избежать столкновения со встречным вражеским транспортом. Разошлись с ним в 15-20 метрах. Через некоторое время в снежном заряде обнаружили на близком расстоянии силуэт судна, идущего встречным курсом. Срочное погружение. Не успев погрузиться глубже 4-х метров, получили удар в кормовую часть лодки. Серьезные повреждения: кормовые горизонтальные рули заклинило в положении на погружение. Лодка, набрав инерцию хода с заполненной цистерной быстрого погружения, начала проваливаться на глубину. Продув «быструю», за несколько секунд до удара о грунт остановили погружение. Одновременно с горизонтальными вышел из строя и вертикальный руль: были перебиты тяги и горизонтальных, и вертикального рулей, повреждена (пробита) цистерна главного балласта, значительно поврежден левый кормовой торпедный аппарат. Управляя курсом с помощью оборотов двигателей, двигаясь в надводном положении, в любую минуту рискуя быть обнаруженной и атакованной авиацией противника, лодка вошла в базу. В последствие выяснилось, что «Щ-318» столкнулась с транспортом «Аммерланд» (2452 т.), который через некоторое время после столкновения затонул.

3. Подводная лодка «К-53» (капитан 3 ранга Д.К. Ярошевич) 17 марта 1945 г. в районе Кольберга (Поморская бухта в самой южной части Балтийского моря) вышла в атаку из перископного положения и трехторпедным залпом потопила немецкий транспорт «Маргарета Кордс» (1921 т.). Оторвавшись от преследования, продолжала патрулирование.

24 марта корабли ПЛО, наведенные авиацией противника, «засекли» лодку с помощью гидроакустических средств. Началось длительное и упорное преследование. Более суток лодка находилась на глубине. В дизельный отсек стала поступать вода. Как только взрывы глубинных бомб прекратились, лодка попыталась всплыть. На нее снова обрушились глубинные бомбы.

В общей сложности бомбометание продолжалось более 2-х суток. Заканчивалась плотность аккумуляторных батарей, в отсеках уже нечем было дышать, разбиты плафоны, некоторые приборы и системы повреждены, но лодка не потеряла боеспособности, уйдя на предельную глубину. Глубинные бомбы рвутся над лодкой, не доставая ее. В течение более чем 2-х суточного бомбометания на лодку было сброшено более 250 глубинных бомб. Израсходовав боезапас, корабли ПЛО прекратили бомбометание. В ночь на третьи сутки лодка всплыла и взяла курс в базу. (ЦВМА.ф.18.д.11808)

4. 7 февраля 1945 г. из Кронштадта вышла «К-52» под командованием капитана 3 ранга И.В. Травкина.

Через 4 дня после перехода с помощью ледоколов в Хельсинки, она вышла на боевое патрулирование к банке Штольце (Южная часть Балтийского моря).

22 февраля Травкин вышел в атаку на конвой в составе 2-х транспортов и нескольких кораблей охранения. Трехторпедным залпом потоплен большой

транспорт «Эрик Фритцен» (7200 т.). Началось преследование противолодочными кораблями. Несколько серий глубинных бомб обрушилось на лодку. Безрезультатно.

1 марта командир «К-52» проводит атаку «вслепую» по гидроакустическому пеленгу.

Двухторпедный залп. Попадание. Транспорт «Бохус» (1761 т.) затонул. Ночью с 1-го на 2-ое марта обнаружен конвой. Торпедная атака. Еще один транспорт идет ко дну. Корабли охранения начинают преследовать лодку. Одна за другой над лодкой взрываются серии глубинных бомб. Из-за взрывов глубинных бомб вышло из строя электрическое управление носовыми горизонтальными рулями, и лодка на большой скорости с большим дифферентом на нос едва не врезалась в грунт. Быстро продув носовую группу главного балласта, удалось избежать катастрофы. От преследования удалось оторваться. Через несколько суток снова в ночное время обнаружен конвой, идущий со строгим соблюдением затемнения. (Сигнальщик обнаружил конвой по вспышкам открывающейся наружной двери помещения надстройки). Торпедная атака. Попадание. Транспорт идет на дно.

17 апреля «К-52» возвратилась в базу. После докового ремонта снова вышла в море в Южную Балтику и 25 апреля, выйдя в атаку на конвой из 3-х транспортов под охраной 4-х кораблей охранения, трехторпедным залпом потопила один транспорт. Корабли охранения начали преследование лодки. К ним присоединились 3 «Ю-88», сбросившие несколько бомб. Безуспешно. Лодке удалось оторваться.

27 апреля 1945 «К-52» снова вышла в атаку на конвой. Два транспорта под охраной 3-х кораблей ПЛО. Трехторпедным залпом потоплен один из транспортов.

Этим победным залпом «К-52» завершила боевые действия советских подводников на Балтике, уничтожив за 2 похода 6 транспортов противника.

За 4 последних месяца войны балтийские подводники потопили 25 судов противника общим тоннажем 101668 тонн. Из этого числа 20 судов было потоплено торпедами. Кроме того, было уничтожено 10 боевых кораблей противника (3 эсминца, подводная лодка, 3 сторожевых катера, противолодочный корабль, тральщик и плавучая артиллерийская батарея).

Все до единой подводные лодки, выходившие в атаку, подвергались ожесточенному противодействию кораблей охранения. В общем случае противолодочные корабли 90 раз пытались потопить наши лодки. В среднем на каждую лодку было сброшено за это время по 75 глубинных бомб. Зачастую преследование советских лодок было исключительно длительное, – до нескольких суток. Противолодочные силы противника за эти 4 месяца совершили около 2600 выходов, но все они оказались безрезультатными. Потопить немцы за 1945 г. смогли только одну лодку Балтийского флота («С-4», 6 января). Погибла лодка в результате столкновения с немецким эсминцем «Т-33» при нулевой видимости в условиях штормовой погоды. Как и в 1944 г. победа над одной единственной советской лодкой обошлась немцам исключительно дорого: за 1 лодку «заплачено» 35-ю судами и кораблями общим тоннажем около 120 тыс. тонн.

Если посчитать материальный ущерб, заплаченный немцами за эти 2 наши подводные лодки, погибшие в 1944 и 1945 г.г., по коэффициенту эффективность-стоимость, то он примерно будет соответствовать числу 100 к 1.

Но это речь идет о формальном соотношении материальных потерь без учета погибшего личного состава, а главное, стратегической сути этих побед балтийских подводников.

Кроме активного участия в содействии КБФ сухопутным войскам фронта, в частности, защиты Ленинграда и срыва морских перевозок грузов, предназначенных для обеспечения сухопутных частей противника, подводники-балтийцы выполнили не менее, а возможно, и более важную задачу – сорвали

стратегические перевозки сырья (в частности железной руды) из Швеции. Именно Швеция обеспечивала 75% потребности Германской промышленности в железной руде и прекращение поставок Швецией этой руды, о чем пишет К. Денниц, значительно ускорило агонию Вермахта и всего Третьего рейха.

С поднятым флагом.

(О П.С. Кузьмине)

В Ленинграде (нынешнем Санкт-Петербурге) в юго-западной части города, там, где в годы войны проходил западный рубеж обороны есть улица Подводника Кузьмина. Однако не многие жители города знают в честь кого и чего названа эта улица. К сожалению, мало, что знают об этом даже и люди, проживающие на этой улице. А между тем, капитан-лейтенант Кузьмин Павел Семенович вместе со своим экипажем подводной лодки «Щ-408» вписал одну из самых ярких героических и трагических страниц в историю Великой отечественной войны и, в частности, в героическую историю советского подводного флота.

Кузьмин начал войну в качестве помощника командира подводной лодки «С-9», участвовал в нескольких боевых походах. Назначение командиром «Щ-408» получил, когда лодка в тяжелую блокадную зиму 1941/1942 г.г. находилась в ремонте. Лодка ни разу не участвовала в боевых действиях. Никто из экипажа в боевых походах не был.

Приняв под свое командование «Щ-408», Кузьмин самым энергичным образом начал делать все возможное и даже невозможное, чтобы, как можно быстрее и качественнее, закончить ремонт, подготовить лодку и экипаж к боевым действиям. Лодка значительно раньше намеченного срока была готова к выходу на боевое патрулирование, но во время очередного из многочисленных артобстрелов она была повреждена в результате прямого попадания снаряда. Четыре человека из состава экипажа получили ранения. Снова начался ремонт, и снова 85-90% ремонтных работ были выполнены силами личного состава лодки. Во время ремонтных работ продолжалась и боевая подготовка, связанная с изучением опыта других подводных лодок, побывавших в боевых походах, тщательным изучением каждым подводником материальной части своего заведования, отработкой приемов борьбы за живучесть пл (заделка пробоин в прочном корпусе, тушение пожаров в отсеках и т.п.). Естественно, экипаж лодки рвался в бой, зная, что их товарищи по оружию прорываются в открытое море, топят фашистские корабли и транспорта. Нередко погибают, выполняя свой священный долг перед Родиной.

7 мая 1943 г. лодка отошла от пирса в Кронштадте и перешла на о. Лавенсаари. Командир получил последние сведения об обстановке по разведанным, последние указания командования бригады.

19 мая под эскортом тральщиков и катеров-охотников лодка отошла от пирса о. Лавенсаари и благополучно достигла заданной точки погружения. Далее в подводном положении ей предстояло самостоятельно форсировать Гогландский противолодочный рубеж, оборудованный мощнейшей противолодочной системой. Не успели пройти и 10 миль, как услышали шум винтов приближающихся немецких малых кораблей ПЛО (противолодочных катеров). Это неудивительно, т.к. и на о. Гогланд и на южном берегу залива были установлены самые мощные по тем временам гидроакустические станции. Катера стали наугад производить бомбежку глубинными бомбами по площади, надеясь «зацепить» лодку. Сбросив несколько серий глубинных бомб и не добившись результатов, катера покинули район.

Лодка продолжала форсировать противолодочный рубеж и вошла в минное поле. Несколько раз то в одном, то в другом отсеке слышалось шуршание и скрежет минрепов от трения о корпус подводной лодки.

Через трое суток, к вечеру 22 мая подводная лодка прошла через Гогландский противолодочный рубеж и в районе маяка Вайндло (на о. Гогланд) всплыла для зарядки аккумуляторных батарей и вентилирования отсеков. Как

только заработал дизель, подводную лодку засекли противолодочные катера и пытались атаковать ее. Лодка срочно погрузилась и ушла на рабочую глубину. Сбросив несколько серий бомб, катера застопорили ход и начали ждать, когда лодка вынуждена будет обнаружить себя, пытаясь всплыть.

В течение 3-х суток продолжалась эта «игра в кошки-мышки». Лодка практически все время находилась под водой, пытаясь в ночное время всплыть и подзарядить аккумуляторную батарею. Катера тут же обнаруживали ее, вынуждая уйти под воду.

Плотность аккумуляторных батарей падала, в отсеках уже нечем было дышать. Подвсплыв на перископную глубину, командир умудрился успеть дать радио в адрес главного командного пункта: «Противник непрерывно бомбит, не дает возможности всплыть для зарядки. Прошу оказать помощь авиацией».

Командующий флотом тут же распорядился послать в район маяка Вайндло несколько штурмовиков. Штурмовики потопили один сторожевой корабль и повредили несколько дозорных противолодочных катеров. Однако вскоре самолеты улетели, а силы ПЛО снова начали преследовать лодку. Продолжалась периодическая бомбежка глубинными бомбами, счет которым был давно потерян. Бомбы начали рваться все ближе и ближе. Возможно, была повреждена одна из топливных цистерн и топливо, всплывая на поверхность, выдавало расположение лодки. Уже четверо суток лодка находилась под водой, в отсеках нечем было дышать (вспомним, что немецкие лодки не выдерживали 20-24-х часов и всплывали в надводное положение).

На ГКП флота поняли из предыдущих отрывочных донесений, что лодка имеет повреждения. Видимо, обстановка сложилась невыносимая. Командир принимает решение всплыть в надводное положение и дать бой артиллерией пл.

Подводная лодка всплыла. На флагштоке сразу же был поднят советский военно-морской флаг. Мгновенно у 2-х 45 мм орудий появился артрасчет и сразу же открыл огонь по врагам. Вокруг лодки оказалось не менее 10 противолодочных кораблей, которые тоже открыли по ней беспощадный огонь из орудий и пулеметов всех калибров. Один из кораблей, от прямого попадания снарядов пл взорвался и затонул. Корпус лодки и ограждение рубки были буквально засыпаны шквалом артиллерийских и пулеметных снарядов. Несколько человек на мостике были убиты. Их тут же сменили другие. Лодка получила повреждения, есть пробоины и в прочном корпусе, в лодку начинает поступать вода. Личный состав, находящийся в отсеках, борется с поступлением воды. Лодка начинает терять плавучесть. Артиллерийский бой продолжается, он уже длится 2 часа. Лодка потеряла ход. Увеличился дифферент на корму. Повреждены еще 2 вражеских корабля, один из которых горит.

Более 2-х часов длился этот беспримерный бой. Никто не может сказать, кто был последним человеком из оставшихся в живых на мостике, кто спустился в начавшую тонуть с дифферентом на корму подводную лодку и заdraил за собой рубочный люк.

Лодка ушла на дно с гордо развевающимся военно-морским флагом. Это со времен Цусимы означало: «Погибаю, но не сдаюсь!».

Из документов немецких противолодочников после капитуляции «Кригсмарине» и Германии выяснилось, что акустики вражеских кораблей еще двое суток слышали, как из-под воды доходили до них звуки ударов по металлу: наши подводники пытались заделать пробоины, до последней минуты боролись за жизнь. (Дело в том, глубина у о. Гогланд значительно меньше критической глубины для лодок типа «Щ», т.е. лодка ушла на дно и не была сразу разрушена водой, в некоторых отсеках оставался воздух и там живыми оставалась часть экипажа.

После гибели «Щ-408» не было в советском ВМФ человека, который не знал бы о подвиге экипажа этой лодки. Не случайно за «Щ-408» укрепилось уважительное название подводного «Варяга».

Кстати, в истории российского военно-морского флота есть немало других подвигов экипажей боевых кораблей, не менее героических, чем подвиг «Варяга» или «Стерегущего». К сожалению, о других подобных «золотых» страницах истории русского флота и раньше-то немногие люди знали, а теперь и вовсе стали забывать.

Например, в той же русско-японской войне 1904-1905 г.г. уже после гибели адмирала С.О. Макарова, когда порт-артурской эскадрой стал командовать трусливый и бездарный адмирал Витгефт, несколько ярчайших подвигов совершили экипажи русских кораблей, пытавшихся, выйдя из Порт-Артура, прорваться во Владивосток.

Когда в результате абсолютно безграмотных действий флагмана-адмирала Витгефта, поднявшего свой флаг на броненосце «Цесаревич», русская эскадра попала в чрезвычайно неблагоприятное положение и начала возвращаться в базу, не достигнув цели, командиры нескольких кораблей проявили настоящую волю и героизм, а экипажи кораблей – стойкость, самоотверженность, прекрасную выучку и готовность умереть, предпочитая смерть капитуляции врагу.

Например, крейсер «Новик», нанеся повреждения японскому кораблю и сам получив пробоину ниже ватерлинии, вынужден был отстать от крейсера «Аскольд», с которым вместе прорывался во Владивосток. Зайдя в порт Циндао, приняв 250 тонн угля (именно нехватка топлива вынудила командира зайти в порт), ночью без огней вышел в море и, обойдя Японию с востока, зашел в порт Корсаков на Сахалине (снова для пополнения запасов топлива). Выйдя из порта, «Новик» встретился с японским быстроходным крейсером «Цусима». Артогнем нанес ему серьезные повреждения. Крейсер «Цусима» получил сильный крен и вынужден был выйти из боя. Однако «Новик» получил еще одну пробоину ниже ватерлинии, кроме того, были неисправны котлы и поврежден руль. Экипаж крейсера начал исправлять повреждения, но не успел. К «Цусиме» на помощь подошло 4 корабля из противоминного отряда японцев. Оставшись без хода, «Новик» не мог принять бой. Командир крейсера капитан 2 ранга Шульц принял решение, не желая спускать флаг, затопить крейсер.

При прорыве эскадры из Порт-Артура получил повреждения крейсер «Рюрик», в результате неравного боя трех русских крейсеров («Россия», «Громобой» и «Рюрик» с эскадрой из шести японских крейсеров и нескольких эсминцев, «Рюрик» получил пробоины в кормовой части и руля). Японский адмирал Камимура, командовавший эскадрой, для добивания «Рюрика» направил два крейсера «Нанива» и «Такачиха» и несколько миноносцев. «Рюрик», слабо бронированный, с парусным вооружением корабль 5(!) часов вел бой с противником, превосходящим его в 10 раз. Стреляя из двух уцелевших орудий, со сбитыми мачтами и поврежденным рулем, он несколько раз переходил в наступление, пытаясь вырваться из окружения, и нанес несколько повреждений японским кораблям. Когда вышли из строя последние орудия, погибла половина экипажа, умер от полученных ран командир крейсера капитан 1 ранга Трусов и погиб старший помощник командира капитан 2 ранга Холодский, а из 22 офицеров корабля в живых осталось только 7, командование кораблем принял на себя лейтенант Иванов. В это время на горизонте показались еще несколько японских кораблей, направляющихся к «Рюрику». Лейтенант Иванов приказал открыть кингстоны. Израненный крейсер с поднятым Андреевским флагом ушел на дно...

Были в той русско-японской войне не менее героические подвиги экипажей и других русских кораблей, например, 2-ой эскадры под командованием

адмирала Рождественского. Так что подвиг подводной лодки «Щ-408» под командованием П.С. Кузьмина есть, с чем сравнивать.

К сожалению, в той войне 1904-1905 г.г. настоящих флотоводцев и полководцев, кроме адмирала С.О. Макарова и генерала И.К. Кондратенко – организаторов и вдохновителей обороны Порт-Артура, не было. Наоборот, было много тупоголовых бездарей, таких как адмиралы Витгефт, Алексеев, генералы Куропаткин, а также трусов и предателей как генералы Фон, Стессель, Рейс.

...Русские и советские моряки в отличие от всех других сдаче в плен предпочитали гибель. Ничего подобного в других флотах не было. Несколько отличаются от всех японцы; там вместе с кораблями нередко уходили на дно командиры, соблюдая принципы самурайской чести, но рядовые японские матросы были далеки от этих самурайских законов и предпочитали все же сдаваться «пачками».

В истории прославленных подводных сил «Кригсмарине» нет ни одного подобного случая из всех 779 погибших подводных лодок. В безвыходных положениях оставшиеся члены экипажей предпочитали сдать в плен вместе со своими командирами. Таких экипажей в Кригсмарине было 219. Перед инстинктом страха погибнуть и желанием сохранить жизнь оказались бессильны и всемогущая геббельсовская пропагандистская машина, «промывающая» мозги «героических» бойцов Вермахта и «подводных рыцарей» Деница. Не смог пересилить этого даже громадный страх перед «особыми» английскими лагерями для пленных подводников, где, по пропагандистским сообщениям немецких спецслужб, отношение к пленным немецким подводникам было «жесточайшим».

Более ста лет прошло, как с поднятым Андреевским флагом ушел на дно Желтого моря крейсер «Варяг» и более сорока лет, как с понатым советским военно-морским флагом ушел на дно Балтийского моря подводный «Варяг» – подводная лодка «Щ-408». Более шестидесяти лет отделяют эти два подвига, но многое в них совпадает не только по относительным результатам героического сражения в окружении вражеских кораблей, имеющих громадное превосходство в силе, но и, главное, – по высочайшему патриотическому духу, преданности своему Долгу, Флоту, Родине.

И как бы там ни паскудили современные выродки от истории, пытаюсь очернить эти подвиги, никогда своей цели они не добьются. Золотые страницы в истории русского и советского военно-морского флота не потускнеют от времени никогда.

Петр Денисович.
(О П.Д. Грищенко)

Назовите это имя при любом подводнике отечественного ВМФ, начиная с ветерана Великой Отечественной войны и заканчивая молодым лейтенантом, и они сразу вам скажут, о ком идет речь. Это Петр Денисович Грищенко – командир прославленной «Л-3».

В «Дуэли» № 11 за 2000 год была опубликована хорошая статья ветерана-подводника В. Кулиниченко «Легендарный подводник», в которой, в преддверии Дня подводника, очередной раз поднимался вопрос о необходимости восстановления справедливости в отношении легендарного подводника Петра Денисовича Грищенко, который до последнего удара сердца служил Флоту и Родине, став после войны незаурядным писателем и ученым, не только написавшим несколько книг, но и внесшим большой вклад в развитие военно-морского оперативно-тактического искусства, разработав прекрасный учебник по этим вопросам. Различные государственные и общественные организации страны, связанные с Военно-морским флотом (например, Объединенный Совет ветеранов-подводников), полтора десятка раз обращались в высшие государственные инстанции с ходатайством о присвоении П.Д. Грищенко звания Героя Советского

Союза (после 1990 года – Героя РФ посмертно). В упомянутой статье автор выражает надежду, что к 55-летию Великой Победы восторжествует справедливость, национальный герой не только, как и раньше, будет жить в народной памяти, но – «восторжествует и официальная часть этой памяти».

Семь Верховных Главнокомандующих сменилось в стране. Сейчас у руля восьмой – В. Путин, но, как и раньше, засилье окружения высшего руководителя разного рода махровыми бюрократами, угодниками, подхалимами не дает ему «разуть» глаза и увидеть наконец-то, того, кого действительно надо, хотя бы посмертно, отметить высшей наградой Родины. А, впрочем, возможно, что и не в «окружении» все дело, а в том, что такие подлинные патриоты, внесшие неопределимый вклад в победу над гитлеровским фашизмом, не в чести теперь у высших руководителей страны.

Возвращаясь к вопросу о том, в каких условиях и как воевали наши подводники, а так же в подтверждение того, что П.Д. Грищенко – действительно легендарный подводник, приведу несколько фактов об одном из боевых походов подводной лодки «Л-3», которой он командовал, будучи в звании капитана 2 ранга. Факты эти из официальных документов, хранящихся в Центральном Военно-морском архиве (ЦВМА, ф.18.Д.21602,40017).

«9 августа 1942 г. пл «Л-3» («Фрунзовец») отошла от пирса Кронштадта для занятия позиции боевого патрулирования к западу от о. Борнхольм.

Форсирование противолодочных заграждений Финского залива прошло удачно.

...18 августа в районе о. Эланд обнаружена фашистская конвоя из 12 транспортов под охраной эскадренного миноносца и нескольких сторожевых кораблей. Выйдя в атаку на конвой, потопила тремя торпедами транспорт водоизмещением 5492 тонны. Корабли охранения при преследовании сбросили на нее 38 глубинных бомб.

...25-26 августа в районе Треллерборга выставила две минные банки – 20 мин. В сентябре на этих минах подорвались и затонули 2 транспорта противника и шхуна «Фледервик». (а позднее выяснилось, что еще и пл «U-416» – авт.).

...26 августа к западу от о. Борнхольм обнаружена конвоя из 8 транспортов в охранении эсминца, нескольких сторожевых кораблей и самолета. В 17.10 произвела 2-х торпедный залп по кораблям охранения. Корабли от торпед уклонились. В 17.32 вышла в атаку, произведя 4-х торпедный залп. Потопила два транспорта.

...1 сентября в районе Эланд обнаружена конвоя из 8 транспортов в охранении эсминца, нескольких сторожевых кораблей и самолета. В 17.10 произвела двухторпедный залп по кораблям охранения. Корабли от торпед уклонились. В 17.32 вышла в атаку, произведя четырехторпедный залп. Потопила самый крупный транспорт конвоя.

...При возвращении в базу, преодолевая минные заграждения, дважды (6 и 8 сентября) подводная лодка подорвалась на минах, получила повреждения, но сохранила живучесть.

...10 сентября подводная лодка ошвартовалась у пирса Кронштадской ВМБ».

Итак, за один поход, длившийся чуть больше месяца, подводная лодка потопила 7 судов и кораблей противника. После войны эти результаты получили подтверждение (по документам противника).

Краткие и «сухие» сведения документальной хроники мало говорят о том, чего стоили эти блестящие победы, какого напряжения моральных и физических сил они потребовали.

При уклонении от противолодочных сил в результате бомбежки вышел из строя гирокомпас, пришлось осуществлять плавание по магнитному компасу.

9 августа во время форсирования минного заграждения на мелководье, имея над рубкой всего 7 метров воды, пл села на мель, не получив серьезных повреждений.

25 августа во время постановки второй минной банки (после семи выставленных мин) якорь одной из мин застрял в трубе торпедного аппарата. Примерно через 1 час после того, как мина оказывается в воде, срабатывает «сахарная рвушка» – мина становится способной взорваться при малейшем контакте с нею. Длительное время подводная лодка не могла освободиться от мины, готовой взорваться в любую минуту, но благодаря выдержке и умелым действиям командира путем искусного маневрирования, подводная лодка освободилась от мины.

В результате бомбежки глубинными бомбами противолодочных сил противника подводная лодка получила несколько тяжелых повреждений. Например, лопнула верхняя крышка правого дизеля. Командир принял решение лечь на грунт на глубине, позволяющей это сделать у о. Борнхольм вблизи вражеских берегов. Личный состав устранил повреждение, хотя лодка находилась практически под боевыми кораблями противника (тральщиками), а потом, когда тральщики вынуждены были удалиться в базу из-за шторма, подводную лодку стало бить о грунт. Однако, повреждение, требующее ремонта в береговых условиях, было устранено.

Во время взрывов мин при преодолении противолодочных рубежей подводная лодка получила еще несколько серьезных повреждений, среди которых такое серьезное, как разгерметизация прочного корпуса с поступлением забортной воды в отсек (не считая таких «мелочей», как лопнувшие плафоны, выход из строя указателя вертикального руля и т.п.).

При уклонении от противолодочных сил и при преодолении противолодочных заграждений подводная лодка вынуждена была длительное время находиться на глубине без всплытия на поверхность, когда плотность электролита аккумуляторных батарей падала до критической, а личный состав находился на пределе физического выживания из-за нехватки кислорода, сильной загазованности отсека углекислым газом, парами воды, щелочной кислоты и т.д.

Вот что рассказывает сам П.Д. Грищенко об атаке конвоя в районе о. Бронхольм в конце августа 1942 г.: «Около 23 часов при сильной облачности, когда луна изредка появлялась в просветах туч, мы обнаружили конвой, шедший на юг – в Германию (разумеется, основным грузом на судах была железная и полиметаллические руды из Швеции – авт.). На этот раз удалось занять позицию залпа так близко, что отвернуть от наших торпед в момент команды «товсь» гитлеровцы уже не могли.

Залп из четырех торпед накрыл колонну транспортов. Стоя на мостике (атака была из надводного положения – авт.) мы наблюдали, как два огромных низко сидевших в воде транспорта почти одновременно были приподняты кверху взрывами, а затем с грохотом, треском и пламенем рухнули на воду... На поверхности плавали доски, пустые шлюпки раскачивались на небольшой волне». (П. Грищенко, «Соль службы». Л. 1979 г.).

Хочу еще привести цитату из этой книги П.С. Грищенко: «... На полном ходу проходим в сотне метров от места гибели минного заградителя «Л-2». Глубиномер показывает шестьдесят метров, эхолот – двадцать. Даю команду:

– Встать. Проходим над подводной лодкой «Сталинец». Смирно!

Минута молчания.

В море памятников погибшим не ставят. Иногда на карте координаты трагедий помечают точкой. Проходя вблизи этого места, на корабле приспускают флаг.

Спустя много лет после войны я был взволнован одним приказом. Вот он: «Из приказа командующего Краснознаменным Северным флотом. Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах героических боев, определить координаты мест боевой славы...»

Далее в приказе, о котором ведет речь Грищенко, перечислены координаты героической гибели некоторых прославившихся надводных кораблей и подводных лодок СФ и предписано «Всем кораблям, проходящим объявленные координаты мест боевой славы приспускать флаги, подавать звуковые сигналы...». Позднее такое положение было узаконено в правилах Военно-морского церемониала СССР. Не знаю, существует ли оно теперь в «новом» российском флоте.

К стати, за время этого похода, в результате которого не выдержала психика писателя А. Зонина (бывшего батальонного комиссара Гражданской войны, человека не робкого десятка), подводная лодка «Л-3» прошла почти полторы тысячи миль под водой и, как пишет командир лодки «семьдесят восемь раз пересекала линии минных заграждений, на пяти из них подрывалась, вражеские корабли сбросили на лодку более двухсот глубинных бомб (выделено мной – авт.).

О том, что пережил личный состав подводной лодки и он лично, рассказал писатель Александр Зорин, побывавший в этом боевом походе. Так вот психика А. Зорина не выдержала всей этой морально-психологической и физической нагрузки: после похода он попал в госпиталь. Только благодаря его жене – известной писательнице Веры Кетлинской и ее лучшей подруге – поэтессе Ольге Бертгольц, которые сменяя друг друга, после ежедневной работы в Ленинградском радиокомитете, в течение месяца дежурили в палате писателя, А. Зорин «пришел в меридиан».

К сожалению, радист подводной лодки, главный старшина Василий Чупраков, нервы и психика которого тоже не выдержали после всего пережитого, 7 лет лечился в различных больницах Ленинграда, но так и скончался, не покидая их.

За этот героический поход, за проявленное мужество 15 членов экипажа «Л-3» были награждены Орденами Ленина, 24 – орденом Красного Знамени, 15 – орденом Красной Звезды: 54 награды, из которых почти треть – высшие награды Родины. Это достойно занесения в книгу рекордов Гиннеса.

Разумеется, главная заслуга в победах, достигнутых экипажем «Л-3», принадлежит его командиру – П.Д. Грищенко. Чего стоит только один решительный маневр им предпринятый, когда при атаке по конвою 1 сентября потопленным оказался громадный танкер водоизмещением 20 тысяч тонн. При попадании торпед танкер разломился пополам, и горящая нефть быстро покрыла большую поверхность моря. Корабли охранения, обнаружив подводную лодку (после выпуска торпед из носовых торпедных аппаратов лодка не удержала дифферент, и нос ее корпуса оказался на поверхности), с двух сторон ринулись к лодке, ведя артиллерийский огонь и начав бомбометание. Командир быстро принимает решение: погружаясь, дать самый полный ход моторами и нырнуть под море огня, двигаться в сторону горящего танкера: для надводных кораблей путь туда закрыт, а лодка успешно оторвалась от преследования.

А какой железной выдержки, спокойствия и мужества требуется от командира, когда лодка при форсировании противолодочных рубежей касается своими бортами минрепа («как будто происходит прикосновение к оголенным нервам» – так характеризуют свое самочувствие и немецкие и советские подводники, испытавшие это на себе). Еще более ответственна и важна роль командира ПЛ в момент подрыва на mine или при попадании в лодку глубинной бомбы, когда лодка получает серьезные повреждения и личный состав начинает бороться за живучесть. Хладнокровие, выдержка, четкие команды, отдаваемые спокойным голосом, грамотный и быстрый маневр – вот залог того, что экипаж, уверенный в своем командире, справится с любой поставленной задачей.

Рассказывая о П.Д. Грищенко, необходимо отметить, что ещё во втором походе 1942 года (в ноябре) подводная лодка «Л-3» под его командованием первой побывала в самой отдаленной юго-западной части Балтийского моря. «Под носом» у врага она выставила свои минные банки, на которых подорвались и затонули транспорты «Остланд» (2125 т.), «Гинденбург» (7880 т.), «Диршау» (762 т.), «Мари Фердинент» (1757 т.), «Тристан» (1765 т.), «Грундзесс» (866 т.). Все эти победы снова дались нелегко. Преодолевая противолодочные рубежи, лодка попала под таран вражеского судна и лишилась обоих перископов (командирского и зенитного), а, следовательно, в подводном положении оказалась «слепой».

Все выше рассказанное относится к 1942 году, но П.Д. Грищенко, командуя своей «Л-3», внес достаточно большой вклад в нашу Великую Победу еще в 1941 году. В октябре 1941 г. на минах, выставленных «Л-3» подорвался тральщик противника, а в ноябре – 3 морских транспорта.

Вот что зафиксировано в боевых документах Балтийского флота, хранящихся в Центральном Военно-морском архиве (ЦВМА, ф.18.д.40015):

«26.06. КБФ приступил к постановке минных заграждений на морских коммуникациях и фарватерах, ведущих к портам и базам противника.

Подводные лодки «Л-3» (капитан 3 ранга П.Д. Грищенко) 27.06 и 19.07, «Калев» (капитан-лейтенант Б.А. Ныров) 13.08 и «Лембит» (капитан-лейтенант В.А. Полещук) 17.08 выставили 70 мин на подходах к Клайпеде, у м. Брюстерорт, у м. Ужава и к западу от о. Борнхольм. На этих минах в сентябре 1941 – феврале 1942 г. подорвались и затонули транспорты «Поллукс», «Эгерад», «Хенни», «Фрауэнбург», «Варлатен», железнодорожный паром «Штарке», учебное судно «Дойчланд» (13727 т.), посыльное судно «Порккалла», тральщик «Гюнтер». Итого, отправились на дно 10 судов и кораблей, 4 из которых подорвались на минах, поставленных ПЛ «Л-3».

Хочу напомнить, что это было в конце 1941 г., возможно, в самый трудный и трагический период Великой Отечественной войны. Безуспешно окончились попытки контр-ударов войск Западного фронта по войскам противника, вклинившимся между 8-ой и 11-ой армиями: наши войска вначале отступили к р. Западная Двина, а потом были оставлены острова Моондзунского архипелага и о. Ханко, Лиепая (Либава), Рига, Таллинн, острова Бьёркского архипелага. Несокрушимой крепостью оставался только Кронштадт.

К этому времени (выходу на минные постановки) уже погибло 5 балтийских подводных лодок («М-78», «С-3», «М-99», «С-10» и «М-81»).

Потопление 10 судов и кораблей противника на выставленных минах было частью общего вклада в ту месть за погибших товарищей, которой ответили за них все подводники-балтийцы.

Напомню так же, что в тот период, когда пропаганда Геббельса кричала о гибели русского флота на Балтике, о том, что «русские лодки намертво заперты в горле Финского залива», несколько наших лодок действовало в самой «волчьей пасти» – в Померанской бухте на меридиане 14 («С-6») и в Данцигской бухте («С-10»). А в сентябре 1942 г. «Л-3» в походе, о котором выше шла речь, действовала как раз на меридиане Берлина.

Не буду останавливаться подробно о том, как П.Д. Грищенко из простого рабочего паренька превратился в легендарного подводного аса, успев еще до поступления в ВМУ им. М.В. Фрунзе узнать, что такое жизнь: учеба в церковно-приходской и железнодорожной школах, в вечернем электромеханическом техникуме, работа батраком, слесарем, рабочим в порту и на железной дороге, «прокол» с попыткой попасть в училище по рекомендации комсомольской организации (по состоянию здоровья – из-за «дальтонизма», которого у него не было), отличное окончание училища, лейтенантская служба на эсминце «Карл Либкхнет», настойчивое в течении полугода «обивание порогов» служебных кабинетов с рапортами о направлении служить на подводные лодки, служба на

устаревшей ПЛ «Пантера» под командованием Льва Рейснера (родного брата известного флотского комиссара Ларисы Рейснер), служба на «Декабристе» – пл «Д-2», назначение помощником командира в 1933 г. на «Д-1», обучение на курсах подготовки командиров лодок, назначение командиром пл «Д-5» на Черноморский флот (в возрасте 25 лет). Обо всем этом и о многом другом рассказано в книге вице-адмирала Г.Г. Костева «Герой Балтики», вышедшей в Москве в 1991 году.

В годы войны и после нее о героических делах Петра Денисовича писали А. Фадеев, В. Азаров, Вс. Вишневский, А. Зонин, Л. Соболев, А. Крон, А. Штейн, В. Кетлинская, О. Бертгольц, М. Корсунский. Высокую оценку его подвигам давал бывший командующий КБФ адмирал В.Ф. Трибуц. Очень высоко ценил его адмирал И.С. Исаков, бывший начальник Главного штаба ВМФ, ученый и писатель.

Вот что сказал он в своем капитальном труде «Военно-Морской флот СССР в Великой Отечественной войне» о П.Д. Грищенко: «Примерами большой смелости и искусства балтийских подводников могут служить рейсы гвардейской подводной лодки «Л-3» под командованием Петра Грищенко. Эта лодка успешно преодолела все опаснейшие преграды в Финском заливе (минные поля, шхеры и пр.) и на просторах Балтики топила немецкие суда. Только в одном походе Грищенко потопил четыре фашистских транспорта и миноносца...»

Почему П.Д. Грищенко, награжденный восемью боевыми орденами, не получил высшей награды Родины – звания Героя Советского Союза ни при жизни ни после смерти, несмотря на неоднократные ходатайства большого количества разного рода учреждений и общественных организаций, имеющих непосредственное отношение к ВМФ? (Например, таких как некоторые НИИ ВМФ, Объединенный Совет ветеранов-подводников, куда входит более 2,5 тыс. человек). Много разного толка разговоров, устных и письменных высказываний ходит на эту тему. В том числе, неоднократно всплывала и продолжает всплывать версия о личной неприязни командира бригады лодок КБФ Л.А. Курникова в связи с «треугольником»: П.Д. Грищенко – О. Бертгольц – Л.А. Курников, пущенная когда-то представителями партийных органов и, по-видимому, до сей поры этими органами, имеющими теперь другое название, поддерживаемая. Самое неприятное, что эту версию поддерживают и некоторые ветераны-подводники, служившие во время войны в бригаде лодок в качестве матросов или старшин, в сущности, ничего не знавшие, что творилось там «наверху», но воспитанные с молодости так, что представителям политорганов надо верить безукоризненно.

Не в обиду ветеранам-подводникам и ни в обобщении всех работников политорганов, работавших во время войны рука об руку с командирами соединений, частей и подразделений, разделяя с ними и опасность в боевых делах и ответственность за их результаты, хочу высказать такую мысль. По результатам такого «рекордного» похода, в котором было потоплено 7 судов противника (с учетом подорвавшихся на выставленных «Л-3» минах, это стало известно несколько позднее), командующий флотом адмирал В.Ф. Трибуц сказал: «... по искусству кораблевождения и использованию оружия, по тактике – , словом, по всем боевым показателям поход «Л-3» не имеет равных в обоих эшелонах». Напомню, что всего в этих 2-х эшелонах участвовало в боевых действиях 26 подводных лодок.

Всеми высшими командными инстанциями походу была дана высочайшая оценка. Кроме одной – политорганами. Как известно (это было всегда), что замполит командира корабля, как и командир, по возвращении из боевого похода представляет отчет в соответствующий политический орган по инстанции. В конечном счете, все важные сведения их этих отчетов ложатся на стол самому «высокому политрабочему» – начальнику Главного политического управления армии и ВМФ. В сентябре 1942 г. бывший «всемогущий» начальник Главного политического управления РККА и заместитель Народного комиссара обороны Л.З. Мехлис уже не занимал эту должность, но его «политический дух» в Главпуре все

еще царствовал. Несомненно, попал политический отчет к начальнику Главпура и о походе «Л-3». А в этом отчете черным по белому было напечатано: «... Результаты похода были бы еще более впечатляющими, если бы командир лодки не проявлял излишнюю осторожность...»

Многим начальника Грищенко был непонятен своей «оригинальностью», например, высказанным желанием после окончания Военно-морской академии снова быть назначенным командиром лодки (на должность, с которой ушел в академию) и отказом от «начальственных» должностей на берегу.

И во время войны и после нее, став капитаном 1 ранга, обремененным ученым званием, автором 2-х серьезных монографий об оперативно-тактической подготовке подводных сил, занимая высокие должности в Высшем военно-морском училище и работая по рекомендации И.С. Исакова в Военно-морской академии на кафедре морской тактики под руководством профессора А.В. Томашевича, он всегда оставался самим собой: никогда не кривил душой и прямо, не уклоняясь от ответов, высказывал в глаза свою точку зрения на тот или иной вопрос, не оглядываясь на «высокие погоны» своего оппонента и не лицемеря.

Например, однажды получив реферат докторской диссертации одного из адмиралов – «начальников» и убедившись в никчемности тех «открытий», что высказал этот начальник, он в пух и прах «расчихвостил» его «научные перлы». Не посчитался он и с тем, что многие другие «авторитетные» оппоненты с высокими званиями одобрительно высказались о диссертации.

Судьбе было угодно, что именно этот «ученый» адмирал был назначен начальником училища, где лучшую кафедру возглавлял Грищенко. Он тут же принял меры, чтобы избавиться от Петра Денисовича: его назначили на должность заместителя начальника училища, но другого, и в другой город. И должность эта была чисто административной, к которой душа его не лежала...

Думаю, что именно в этом «собака зарыта». А П.Д. Грищенко, будучи человеком безукоризненной честности, с высокими понятиями об офицерской чести и человеческой порядочности, многим своим прямым начальникам был не «по нраву», особенно, начальникам по политической линии. Он хотя и не конфликтовал со своим комиссаром, считая, что тот делает свое дело, воспитывая личный состав и «претворял в жизнь линию партии», но по вопросам оперативно-тактических дел полагался только на себя – на свои знания, свой опыт и интуицию, свою волю. Например, в этом самом походе, о котором шла речь, после атаки конвоя и потоплении вражеского транспорта подводная лодка едва ни попала под таранный удар форштевня эсминца, т.к. корабли охранения обнаружили лодку, которая после торпедного залпа «показала» противнику свой нос. Противолодочные корабли начали интенсивное бомбометание. Спас лодку только решительный маневр командира под горящий танкер, а потом «хитрое» маневрирование с остановкой электродвигателей и покладкой на грунт.

Так вот после этой атаки командир принял решение отработать личный состав боевого расчета, в частности, рулевых и специалистов БЧ-V так, чтобы при послезалповом маневрировании не было проблем с удержанием лодки на глубине. Комиссар резко возразил против решения командира «тренироваться в море, рядом с противником». П.Г. Грищенко проигнорировал возражение комиссара и, отойдя в центральную часть Балтийского моря, трое суток отрабатывал торпедные атаки, пока не добился нужных результатов (несомненно и этот случай попал в отчет комиссара).

В связи с П.Д. Грищенко хочу высказаться со своей «низкой колокольни» по поводу ответа адмирала Трибуца на один вопрос о нем: почему не был Грищенко представлен к званию Героя Советского Союза. Адмирал Трибуц пишет: «Что касается упоминаний в моей книге фамилий подводников (речь идет о книге «Подводники Балтики атакуют» – авт.), то они все, безусловно, заслуживают

этого. А вот раскрыть командирские качества я считал необходимым только у тех, кто был наиболее ярким представителем «школы балтийцев». Тех, у кого учились другие командиры перед походом, кто отличался своим «почерком»... Поэтому в моей книге Петру Денисовичу Грищенко я уделил больше внимания, чем другим командирам...»

А на прямой вопрос, почему ни А.И. Маринеско, ни П.Д. Грищенко не были представлены к званию Героя Советского Союза, адмирал отвечает: « В случае с Маринеско отрицательное влияние оказало его неблагоприятное поведение на берегу, а Грищенко, как ни странно, никто из его прямых начальников и не представлял к этому званию».

Видимо, слукавил адмирал: даже если «никто из его прямых начальников не представлял», то каким же начальником по отношению к командиру лодки является сам Командующий флотом? Если непосредственный начальник не пишет представление на командира лодки, о подвигах которого ты прекрасно знаешь и знаешь, что он заслуживает высшей награды Родины, то почему ты не можешь «подсказать» этому начальнику подготовить представление?

Во-вторых, автор этих строк лично слышал из уст вице-адмирала Л.А. Курникова, бывшего начальника штаба бригады лодок, что он своей рукой писал представление на П.Д. Грищенко и передал его «по команде», как предусмотрено флотскими документами. Оснований не верить вице-адмиралу Л.А. Курникову – нет (не только у меня).

В-третьих, аргумент о том, что А.И. Маринеско не получил звание Героя Советского Союза из-за «неблаговидного поведения на берегу», просто «смешон». Во время войны звания Героя Советского Союза давали даже бывшим штрафникам, осужденным военным трибуналом, если они совершили подвиг и заслуживали этого звания.

В-четвертых, поздно, конечно, сейчас «ворошить» историю да и ни к чему это делать (в свое время дискуссии на эту тему были серьезные), но все-таки вопросы о «блестящей» тактической мысли руководства Балтийского флота во время Великой Отечественной войны остаются. И о том, что в 1941 году за каких-то 5 месяцев на Балтике было потеряно 19 подводных лодок, большая часть которых вышла в море и погибла безрезультатно. И о том, что, прежде чем посылать лодки одну за другой на прорыв из Финского залива, зная, что вероятность прорыва очень низка, нужны были приняты меры для обеспечения возможности прорыва более эффективные, чем те, которые принимались. И о том, что длительное время назначались одни и те же районы подзарядки аккумуляторных батарей. И о плохой отработке вопросов взаимодействия с авиацией (особенно в вопросах обеспечения лодок данными авиаразведки). И о недостаточной организованности и отработки вопросов встречи подводных лодок после боевого похода в «точке всплытия» с кораблями, предназначенными для сопровождения лодки в базу и др.

Здесь, конечно, можно говорить о большом морально значении даже единичных прорывов лодок в Балтийское море (для пропаганды и поддержания духа моряков Балтики и жителей Ленинграда) и о том, что соотношение потопленных судов и кораблей в 1941 году к числу погибших лодок 1 к 1 «не такое уж критическое», но все же – все же... Все же лучше, если это соотношение 40 к 1, как 1944 г., или 35 к 1, как 1945 г.

Заканчивая разговор о Петре Денисовиче Грищенко, хотел бы отметить одну характерную деталь, отличающую наших подводников от немецких. Те, кто читал переведенные с иностранных изданий на русский язык книги о немецких подводниках и видел снимки этих подводных «морских волков», наверняка обратил внимание, что подавляющее большинство из них, возвращаясь из боевого похода, выглядят какими-то пиратами: обросшие до безобразия лица, изношенная в конец и часто рваная одежда... Такими немецкие подводники показаны в фильме «U-Boat»

(«Подводная лодка»), шедшим у нас по одному из центральных телевизионных каналов. О том, как выглядели немецкие подводники, писали и сами командиры подводных лодок, такие, как В. Лют, Э. Топп, Х. Буш.

Вот что пишет, например, тот же Х. Буш в своей книге «Подводный флот Третьего рейха. Немецкие подлодки в войне, которая была почти выиграна. 1939-1945 г.г.»: «Меня окружали незнакомые лица (это он о молодом пополнении экипажа лодки – авт.) – крепкие, раскованные и непринужденные парни. Многие из них недавно побрились, во всяком случае, не далее чем вчера, но скоро их облик изменится. Пройдет не так много времени, и они будут выглядеть настоящими бандитами».

Условия обитания на наших лодках практически ничем не отличались от условий на немецких лодках, но возвращаясь из длительных боевых походов усталыми, «вымотанными» физическими нагрузками и морально-психологическим напряжением, бандитами наши подводники не выглядели никогда. Потому что на нашем подводном флоте традиционно существовал закон: «чистота – залог здоровья». А поэтому и чистота внутри отсеков, и чистота тела членов экипажей подводных лодок при любых условиях (по возможности) поддерживалась всегда. Личная гигиена в дальнем походе исключительно важна, а поэтому в задачу фельдшера (во время прошлой войны) и лодочного доктора (начальника медицинской службы) в послевоенный период входило и входит контроль за поддержанием чистоты, помощь в организации соблюдения личной гигиены, организации помывки в душе, хотя и соленой водой, выдача пропитанных медицинским спиртом марлевых салфеток для протирки лица и т.д. И, конечно, одно из главных требований было и остается обязательное бритье лица.

В одном из своих повествований «На подводном минном заградителе», опубликованном в сборнике «Подвиги подводников Краснознаменной Балтики 1941-1945» П.Д. Грищенко рассказывал, как после первого боевого похода, закончившегося 9 июля 1941 г., он прибыл в штаб флота для доклада о результатах похода начальнику штаба флота контр-адмиралу Ю.А. Пантелееву, которого он хорошо знал еще по службе на Черном море, когда тот был там начальником штаба бригады подводных лодок (в довоенное время). После доклада, ответив на вопросы и получив указания начальника штаба, уходя, он обратил внимание на внешний вид контр-адмирала. Вот что он пишет в частности: «Прощаясь с Пантелеевым, я невольно обратил внимание на то, что он безукоризненно выбрит и аккуратно по форме одет. Белоснежная рубашка с черным галстуком и отутюженная тужурка придавали ему строгий и внушительный вид. Выйдя в приемную, я невольно посмотрел на себя в большое зеркало, стоявшее в углу... Мне стало стыдно за себя, комиссара и за весь экипаж подводной лодки. Всего две недели, как началась война, а обросли, что дикари... нельзя превращаться в своих предков. С сегодняшнего дня всему экипажу лодки бриться, мыться, песни петь и веселиться – ежедневно, несмотря ни на что».

Не знал тогда П.Д. Грищенко, что эти его слова довольно быстро распространяться среди подводников других подводных лодок и станут потом своеобразным девизом и крылатым призывом всех подводников Советского Союза, в том числе и подводников послевоенного поколения. Живы они и в современном подводном флоте: «бриться, мыться, песни петь и веселиться».

В одной из глав книги, о которой я упоминал выше, П.Д. Грищенко писал: «...Нет такого человека, который бы ничего не боялся. Но опасность, которая нас подстерегает, страшна только до того момента, пока она неизвестна. А как только она становится ясной – мобилизуйте все силы на борьбу с ней. Здесь не до переживаний. И вы побеждаете». Этому постулату он был верен сам. Этому же учил своих подчиненных.

Прежде чем поставить точку в рассказе о П.Д. Грищенко, надо отметить, что с первого дня занятия командирской должности, он всегда думал о воспитании достойной замены себе. Под стать себе он и подготовил своего старпома В.К. Коновалова, которому и передал потом под командование свою Гвардейскую «Л-3».

В.К. Коновалов не подвел своего командира. Командуя этой лодкой, он еще много неприятностей доставил врагу и 8 июня 1945 г. получил звание Героя Советского Союза.

А знаменитая ленинградская поэтесса Ольга Бертгольц в 1942 году написала свою «Песню о подводной лодке», посвященную экипажу «Л-3». В ней, в частности, говорится:

«... Нас мало, мы горсточка русских людей
В подводной скорлупе железной,
Мы здесь одиноки средь минных полей,
В коварной и гибельной бездне.
... Нас мало, мы горсточка, мы островок
Среди смертоносной стихии,
Ну что же – что берег любимый далек:
Мы сами повсюду – Россия...»
Подводный «патриарх».
(Об А.М. Матиясевиче)

Не дождался при жизни присвоения звания Героя Советского Союза еще один легендарный подводник Великой Отечественной войны капитан 1 ранга Алексей Михайлович Матиясевич, рождения 1905 г. в г. Смоленске, русский. Скончался в 1995 г., немного не дожив до своего 90-летия.

Первое представление на звание Героя Советского Союза было подготовлено еще более 50 лет назад, до того, как многолетняя борьба за него Объединенного Совета ветеранов-подводников закончилась, наконец-то, победой и он получил высшую награду страны (посмертно). Но только теперь уже не было Советского Союза, а звание Героя России, которое ему присвоили новые «демократические» власти уже было обгажено некоторыми новоиспеченными «героями» ельцинских времен, такими, как бывший министр обороны по кличке «Пашка-мерседес» (давший команду расстрелять Парламент страны из танковых орудий), как бывший министр МВД Ерин и некоторые другие.

А.М. Матиясевич, никогда не отрицал такого своего качества, как честолюбие (в лучшем понимании этого слова, в противоположность тщеславию) очень ждал времени, когда официально по иностранным источникам подтвердятся все до единой победы, записанной на его счет и отпадет последний никчемный бюрократический аргумент, препятствующий присвоению звания Героя (хотя одной пятой части потопленного им числа судов и боевых кораблей было достаточно для получения этого звания).

Алексей Михайлович ждал своего часа, но не жаждал звания Героя России и есть большое сомнение в том, принял ли бы он звезду Героя из рук новоиспеченного «вождя». По личному моему убеждению, он не сделал бы этого.

Впрочем, как бы там ни было, и без этого звания он навечно вошел в историю советского ВМФ как легендарный подводный ас, национальный герой, которого знает и любит народ, которым по праву гордится русский подводный флот.

До начала службы на подводном флоте А.М. Матиясевич, как и А.И. Маринеско, С.П. Лисин, И.А. Лунин, был профессиональным моряком торгового флота, прошедшим «морскую школу жизни», начиная с ученика матроса и до капитана дальнего плавания. Только в отличие от своих товарищей пришел он на подводный флот в довольно зрелом возрасте (35 лет) и имел за плечами 20-ти (!) летний опыт профессионального моряка. Перед началом службы в ВМФ он длительное время плывал по северным морям, был известным полярником, был

хорошо знаком с такими «полярными знаменитостями», как В.И. Воронин, И.П. Папанин, О.Ю. Шмидт. Одним словом, жизненная карьера его складывалась блестяще. Ко всему прочему, он был награжден орденом, что в довоенное время имело большое значение. Однако, он поступился своей карьерой и добровольно пошел служить в ВМФ, когда это потребовалось Родине.

В новых для себя условиях подводной службы А.М. Матиясеви́ч освоился в рекордно – короткий срок. Такие вопросы, как знание морских дисциплин, входящих в кораблевождение (навигация, мореходная астрономия, гидрометеорология, морской театр и т.д.) им были давно и хорошо освоены. А именно эти вопросы были для многих офицеров – кандидатов в командиры лодок были камнем преткновения.

В июле 1941 г. он был назначен помощником командира на подводную лодку «Лембит». Не прошло и 2-х месяцев после назначения помощником командира лодки, как он сдал на допуск к самостоятельному управлению лодкой. ПЛ «Лембит» входила в начале войны в 3-й дивизион 1-ой бригады подводных лодок, базировалась на Либаву и участвовало в знаменитом Таллинском переходе. Во время перехода рядом с «Лембитом» подорвалась на mine подводная лодка «С-4», спасти с которой удалось лишь несколько человек.

Через 3 месяца после назначения на «Лембит» Матиясеви́ч принял командование этой лодкой. К этому времени он уже имел боевой опыт, участвуя в минных постановках в июле 1941 г. в районе о. Борнхольм, когда «Лембитом» командовал капитан-лейтенант В.А. Полещук.

...17 августа 1942 г. подводная лодка «Лембит» под командованием капитан-лейтенанта А.М. Матиясеви́ча вышла из Кронштадта на боевое патрулирование к устью Финского залива.

4 сентября в районе маяка Утё был обнаружен конвой из 8 транспортов в охранении 12-и кораблей и катеров охранения. Прорвав противолодочное охранение, Матиясеви́ч производит 2-х торпедный залп по транспорту, идущему в клоне вторым. Транспорт идет на дно.

13 сентября. Безрезультатная атака торпедами еще одного конвоя. Лодка подверглась преследованию кораблей охранения, сбросивших несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

14 сентября. Снова у о. Утё обнаружен конвой в составе 5 транспортов под охраной 4-х кораблей охранения. Прорыв охранения, 2-х торпедный залп одновременно по 2-м транспортам, находившимся в створе прицела перископа (первая на Балтике атака одновременно по 2-м целям). Судно «Финлянд» (2302 т.) и другой транспорт, большего водоизмещения в грохоте, огне и дыме идут на дно. Снова ожесточенное преследование. Так как район мелководный и глубже, чем на 30 м. лодка уйти не могла, глубинные бомбы достали ее. Один за другим следуют страшные, оглушительные взрывы. От гидравлических ударов по корпусу один за другим выходят из строя штурманские приборы, системы освещения, слаботочные системы указателей перекладки рулей, репитеров курсоуказателей и т.д. Нарушена герметичность прочного корпуса, в отсеки начинает поступать вода. Начинается борьба с поступлением воды. Командир уверенно, спокойно (!) и четко отдает команды, которые мгновенно выполняются хорошо отработанным личным составом. Лодка маневрирует, резко меняя курс и скорость... Оглушительный взрыв под палубой во 2-ом отсеке – взорвался водород в аккумуляторной яме...

Подводники послевоенного поколения знают, что такое пожар в подводной лодке, находящейся под водой: уже через 1-2 минуты в замкнутом герметичном объеме отсека нечем дышать, без своевременного включения в кислородно-изолирующий аппарат или ликвидации пожара – верная смерть. (Автор знает это не понаслышке, т.к. довелось побывать в таком отсеке). А что такое пожар в лодке, находящейся под рвущимися над ней глубинными бомбами, да еще и при

отсутствии нынешних кислородных аппаратов, дающих возможность дышать, можно только догадываться. Об этом не особенно-то любят распространяться ветераны-подводники, пережившие этот подводный ад. К тому же, одновременно с пожаром в одном отсеке в лодку с шумом поступает вода, в другом... Несколько человек контужено и ранено. Около 3-х часов продолжают взрываться над лодкой одна серия глубинных бомб за другой. Противник уверен, что лодка обречена, из этого капкана ей не вырваться. А в лодке продолжается мужественная борьба за живучесть с водой и огнем. Пожар потушен, снизилось поступление воды...

Решив, что лодка погибла, а, возможно, полностью израсходовав запас глубинных бомб, корабли ПЛО прекратили бомбометание.

По истечении почти одиннадцати часов невероятного физического и нервного напряжения экипажа основные повреждения были ликвидированы. Боеспособность лодки была восстановлена. Глубокой ночью на остатках электроэнергии и сжатого воздуха лодка всплыла в надводное положение. Впереди еще был нелегкий путь через минные поля.

19 сентября лодка подошла к о. Лавенсаари и всплыла в надводное положение. Здесь ее ждали два катера – морских охотника (МО). 22 сентября, преодолев все противолодочные рубежи, лодка возвратилась в базу. За мужество и стойкость, проявленные в этом походе, 10 человек были награждены орденами Ленина, 14 – орденами Красного Знамени, 13 – орденом Красной Звезды. (ЦВМА.ф.18.д.1895.ф.78.д.2817.ф.135.д.23478).

Таким был один из походов «Лембита» под командованием А.М. Матияевича.

Так как подводная лодка «Лембит» по своему назначению была, как и пл «Л-3» Грищенко, минным заградителем, то и основные задачи, ставящиеся ее командиру, заключались в постановке минных банок. И эти минные постановки были весьма результативны. А результативны они были потому, что Матияевич, как и Грищенко, подходил к выполнению задач творчески. Прежде чем начать постановку мин в районе, определенном штабом флота, он, заняв район, некоторое время вел наблюдение за ним и начинал ставить мины, только убедившись, что через район действительно проходят коммуникации противника. Разумеется, если речь шла об «активных» минных постановках. Если же ставились оборонительные (заградительные) минные поля и банки, то, естественно, задача в этом случае заключалась в том, чтобы как можно точнее поставить мины в указанной позиции. Для этого, разумеется, нужно, как можно точнее знать свое место.

Обмениваясь опытом с командирами других лодок – минных заградителей, с тем же Грищенко, командир «Лембита» иногда (при возможности) использовал тот же прием, что и Грищенко. Обнаружив работу вражеских тральщиков, занятых тралением мин и выждав, когда они свою работу закончат, он тут же вслед за ними на только что протраленный фарватер выставлял свои мины.

Нередко, как и у П.Д. Грищенко, у него были на почве «творчества» столкновения с представителями штаба, особенно в начальный период войны, когда те не очень-то приветствовали такую самостоятельность командиров лодок, требуя буквального выполнения предписанных указаний. Нередко разногласия эти были весьма серьезны. Все «утрачалось» только после получения сведений о результатах постановок. А результаты эти были весьма внушительны.

В разговоре о П.Д. Грищенко были приведены некоторые конкретные результаты о том, кто подорвался на минах, им поставленных.

Приведу и здесь некоторые сведения о том, кто подорвался на минах, поставленных «Лембитом».

Так 4 января 1945 г. на минах подорвался транспорт «Лютьехорн» (1953 т.). В феврале – тральщик «М-421», 10 апреля – пароход «Койверк» (804 т.) и

противолодочный корабль «UJ-1102» («Вестфален», 445 т.), 25 апреля – сторожевой корабль «VS-343» («KFK-300» водоизмещением 310 т.).

В общей сложности на боевом счету А.М. Матиясеви́ча 25 потопленных целей, в числе которых 8 боевых кораблей различных классов общим водоизмещением 18996 тонн и 17 судов (транспорты, танкера) общим водоизмещением 57336 тонн. Общий потопленный им тоннаж 76332 тонны. Этот результат в послевоенное время четко подтвержден документами, т.е. по количеству потопленного тоннажа он в советском ВМФ занимает по праву первое место.

Родина, высоко оценив заслуги, наградила Алексея Михайловича 8-ю боевыми наградами, среди которых ордена Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, Орден Ушакова.

Почему не получил он во время звание Героя Советского Союза – вопрос сложный. Некоторые «специалисты» все валят на Сталина, который, якобы не подписал Указ о награждении, сказав: «Нечего давать им Героев. А то эти герои у них там в плен сдаются...».

Дело в том, что именно осенью 1942 г., когда было подготовлено представление на А.М. Матиясеви́ча, над территорией Ленинградской области в большом количестве с немецких самолетов были разбросаны листовки, где Герой Советского Союза, командир подводной лодки «С-7», капитан 3 ранга Сергей Прокопьевич Лисин был изображен на фотографии рядом с К. Деницем, а текст листовки гласил, что прославленный русский подводник, попавший в плен, согласился сотрудничать с «Кригсмарине».

Ведомство Геббельса и тут работало так, как надо. Неизвестно, в какой мере это повлияло на И.В. Сталина. Не исключено, что командование флота, как и в случае с А.И. Маринеско и П.Д. Грищенко, и не подавало представление в Москву, т.к. А.М. Матиясеви́ч, тоже, как и они имел огромный «недостаток» характера. Будучи человеком требовательным, честным и независимым в своих взглядах и суждениях, порой бывших весьма жесткими, он не боялся, как и Грищенко, высказать в лицо свое мнение не только товарищам по службе, но и лицам начальствующего состава, вплоть до самого высокого. В том числе, политработникам высокого ранга, от которых в первую очередь зависело представление к высоким наградам. К тому же отношение его к «солдатам идеологического фронта» было достаточно прохладное. Он считал, что комиссар в боевом походе на лодке должен делать свое дело и не вмешиваться в действия командира. В этом он был единомышленником с Грищенко, Маринеско, некоторыми другими командирами. К большому сожалению, уже тогда, в конце войны, многие «политрабочие» стали брать на себя слишком много, решив, что именно они обеспечили победу в войне. При И.В. Сталине эти мнения («главного условия, обеспечившего победу») еще так явно не проявлялись. «Выпячиваться» заслуга политорганов началась с приходом к власти Хрущева, ну а когда «вождем» стал Брежнев, то культ политработника был доведен до абсурда. Именно в брежневские времена любой самый мелкий политработник стал осознавать себя «элитой». Это, конечно, распространилось и на Вооруженные силы, в частности, на ВМФ. Но об этом – отдельный разговор.

Выскажу свое субъективное мнение. И.В. Сталин никакого отношения к «пресечению» представления А.М. Матиясеви́ча на звание Героя Советского Союза не имеет.

Основную роль «сдерживать» здесь снова, как и с П.Д. Грищенко, как и с А.И. Маринеско, сыграли политорганы. Если Матиясеви́ч мог резко оборвать кого-то из своих товарищей, приукрашивающего результат своего похода и сказать: «Не было у твоего танкера водоизмещения 25 тыс. тонн, таких на Балтике вообще нет. А твой результат надо уточнять, в этом районе банки и мелководье, могут ходить только мелкие суда и катера», то он точно так же мог сказать и любому

патработнику: «Занимайся своим делом, воспитывай личный состав, а меня воспитывать не надо, я патриот не меньше, чем ты».

После войны А.М. Матиясевич служил в ВМФ на должностях в Учебном отряде подводного плавания, в ВМУ и Высших офицерских курсах. Адмиральской карьеры не сделал именно из-за своего независимого открытого и прямого характера. Никакого «лизоблюдства» и «холуяжа», «трепета» перед высоким начальством он терпеть не мог. Ровно в 50 лет, как и предусмотрено законом о прохождении воинской службы, был уволен в запас.

Но с морем он не порвал. Снова стал заниматься арктическими проводками по Северному морскому пути, а так же в должности капитана дальнего плавания водил торговые суда под советским государственным флагом в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах, ходил вокруг Африки, в Индию и Японию. Ходил по тем районам, где во время Второй мировой войны рыскали «стальные волки» Деница.

Закончив работать в плавсоставе, он продолжал работу в Ленинградском порту, возглавлял лоцманскую службу. Активное участие принимал в работе Объединенного Совета ветеранов-подводников.

Куда бы ни забрасывала его судьба, он довольно быстро своими делами, глубокими профессиональными знаниями, своей бескомпромиссностью и честностью, высокой культурой и широким кругозором завоевывал авторитет среди окружающих.

И, конечно, до конца своих дней был он непререкаемым авторитетом для всех ветеранов-подводников, независимо от званий и должностей, называвших его «патриархом подводного флота».

А для командиров подводных лодок послевоенного поколения, он так же, как его друзья, А.И. Маринеско, П.Д. Грищенко, С.П. Лисин, Н.А. Лунин, был и остается прекрасным примером – командиром подводной лодки, образцом того человека, с которого надо «делать жизнь» по словам великого советского поэта В.В. Маяковского.

Грандиозный «подарочек» Гитлеру.

(Об А.И. Маринеско)

Приступая к исследованию вопросов по поднятой теме, я не собирался сколько-нибудь подробно писать об Александре Ивановиче Маринеско, командире легендарной «С-13» и его известной всему миру «атаке века». Казалось, что все уже написано, в деталях разобрано. Все, как было: и как он потопил германский лайнер «Вильгельм Густлоф» и кто ушел на дно Данцигского залива Балтики вместе с потопленным лайнером, и о том, почему при жизни командир пл «С-13» не получил звание Героя Советского Союза, и о том, как ветераны-подводники и тысячи других честных людей нашей страны боролись за то, чтобы справедливость восторжествовала и национальный герой получил официальное признание властей. Думалось, что все это позади. Тем более, что наши союзники по войне – англичане, никогда не отличавшиеся особой любовью к России, официально признали значимость «атаки века» для спасения тысяч и тысяч соотечественников, т.к. эта атака «перекрыла кислород» более, чем ста новейшим подводным лодкам «Кригсмарине», готовым обрушить по судам и кораблям союзников новые тысячи совершеннейших самонаводящихся торпед.

Как благородный знак, как символ этого признания, благодарности и глубокого уважения в «самом морском из всех морских» центров Англии – Портсмуте установлен бюст А.И. Маринеско. Между прочим, Портсмут для англичан – это то же, что Севастополь или Кронштадт для России – город доблести и морской славы отечества.

В английской печати появились сообщения, что английские ветераны Королевского флота, в частности, ветераны северных конвоев, проявили инициативу

и ставят вопрос о том, чтобы в Англии поставить памятник командиру «С-13», считая, что имя его в Книге героев, имеющих заслуги перед великой морской державой, бывшей «владычице морей» должно стоять в одном ряду с такими легендарными личностями, как прославленный адмирал Нельсон.

О том, что более 3-х тысяч подводников и 100 командиров подводных лодок ушло на дно Балтики, признали авторитетные официальные историки «Кригсмарине» К. Беккер и Ю. Ровер. О значении действий наших подводников на Балтике писали такие известные историки, как С. Роскилл, С. Морисон, А. Нестле, В.Э. Таррент.

О важности «атаки века» – потоплении «Вильгельма Густлофа» для судьбы Англии и приближения победы для союзников во Второй мировой войне еще в 1945 году сказал Первый лорд Адмиралтейства адмирал флота Э. Канингхем.

Думалось, что поставлены все точки над «і» после того, как вышли серьезные документальные книги об А.И. Маринеско таких профессионалов-подводников, как В. Геманов («Подвиг «тринадцатой». Слава и трагедия подводника А.И. Маринеско». Ленииздат, 1991 г.), Н.Н. Титаренко «Личный враг Адольфа Гитлера» (Воронеж, 1999 г.), Борисов В.С. и Лебедев В.Г. «Подводник № 1» (С.-Петербург, 2003 г.). Однако, снова кое-кому нейдет. Снова и снова уже в который раз, находятся мерзавцы, которые не дают спокойно спать вечным сном в своих стальных гробах подводникам Великой Отечественной, отдавшим жизнь за Родину и за всех нас. Не дают спокойно дожить до последних дней тем ветеранам-подводникам, кто пройдя «подводный ад» войны, остался жив.

Удивляет не только полное отсутствие у этих «гробкопателей» каких-либо морально-нравственных качеств, но и элементарной совести и порядочности. При этом вся их «деятельность» вершится под лозунгом: «Народ должен знать правду».

Были такие борзописцы при советской власти, которые осуществляя «линию партии» (защищая запятнанную честь чиновничьего аппарата Главпура) нет-нет да и выплескивали ушат грязи на светлые имена подводников – участников войны. Особенно отличалась этим мерзостно-пакостным свойством газета «Страж Балтики».

Потом, когда Главпур под нажимом десятков тысяч патриотов страны сдался, признав подвиг А.И. Маринеско, все, вроде бы затихло. Но вдруг снова, уже в «новой» России, во все тяжкие завыли теперь уже «демократические», либерально-фашистские лизоблюды. Снова одна за другой начали появляться статьи о том, что «С-13» потопила не «цвет» подводного флота Германии, а «тысячи мирных беженцев, в основном, женщин и детей». Если раньше подобные статьи появлялись в небольших малотиражных изданиях, то теперь – в центральной прессе.

К тому же, в середине октября 2003 г. по одному из центральных телеканалов был показан какой-то не то американский, не то немецко-польский документальный фильм, главным героем которого выступил «свидетель» потопления «Густлофа» – упитанный германский бюргер возраста примерно 60-65 лет, который 3-4 летним мальчиком вместе с матерью оказался среди эвакуируемых на лайнере.

Об этом мы поговорим несколько позднее, а пока замечу, что большая беда для всех честных людей страны, что основные средства массовой пропаганды, в частности, телевидение, находятся в руках тех, кто захватил власть в стране. Если такие книги, о которых я упомянул, вышедшие тиражами в 1000-2000 экз., прочтут, в лучшем случае, несколько тысяч человек, то фильм по ТВ смотрят миллионы телезрителей. Поэтому получается слишком неравная борьба. Спрашивается, зачем тогда «дергаться»? Не лучше ли замолкнуть совсем, смирившись, что с массовым оболванием населения средствами массовой пропаганды не справиться? Нет и еще раз – нет! Надо помнить, что ложь, какой бы

массовой она не была, рано или поздно найдет себе конец. Французский философ и лексикограф Пьер Буаст (1765-1824 г.) еще более 200 лет назад сказал: «фальшивое никогда не бывает прочным», а английский ученый-гуманист Фрэнсис Бэкон (1561-1626) еще за 200 лет до Буаста написал: «Ложь обличает слабую душу, беспомощный ум, порочный характер». Великий индийский поэт и общественный деятель Рабиндранат Тагор (1861-1941 г.), незадолго до смерти выразил такую мысль: «Ложь никогда не сможет вырасти в истину, вырастая в силе».

Опираясь на эти, никогда не теряющие значения высказывания мировых классиков и хорошо зная, что вся эта гнусь в отношении святых имен наших подводников, в частности, А.И. Маринеско, распространяется нашими СМИ не из каких-то глубоких убеждений и попыток «дойти до истины», а лишь по одной единственной и «весомой» причине – за «зеленые серебряники», из-за желания «малость заработать», надо снова и снова высказывать правду. Продажность – вот главное качество «бойцов» современной официальной пропагандистской машины. Ложь и лицемерие – вот их основное оружие.

Поэтому, при малейшей представившейся возможности надо выбивать из рук врагов это оружие. Рано или поздно правда достигнет лжецов и лжесвидетелей. Будем говорить и писать правду. И верить, что «правдивое дело, если оно правильно изложено, несокруσιμο» (Плутарх).

Это – во-первых. А во-вторых, надо снова и снова писать и говорить о наших ветеранах-подводниках, чтобы защитить их честь и достоинство. Никто из тех, кто лежит там, на дне морей и океанов, не может встать и всадить пулю в лоб подонку, покусившемуся на честь, как это было в «дуэльные времена», «врезать» кулаком по физиономии, как это сделал однажды А.И. Маринеско. Или хотя бы плюнуть в физиономию этим продажным шелкопёрам. Не могут этого сделать и те ветераны-подводники, кто воевал и выжил в войне, т.к. возраст их уже либо приближается к 80-и, либо уже перевалил за это число, а, следовательно, ни здоровья, ни физических сил уже нет. Да и осталось их слишком мало. Вот, например, в С.-Петербурге из экипажа «С-13» осталось лишь 2 человека: Н.Я. Редкобородов и Астахов. Недавно умер последний командир ПЛ времени Великой Отечественной, Герой Советского Союза М. В. Грешилов.

Но не сдаются ветераны. Прекрасное свидетельство этого, вышедшая летом 2003 г. книга «Подводник № 1», о которой я упоминал выше. Один из авторов ее, хорошо лично знавшей А.И. Маринеско и прославившейся уже после войны, командуя подводным атомоходом В.С. Борисов, до конца выполнил свой долг, защищая честь и достоинство А.И. Маринеско. Своей книгой он нанес «зубодробительный» удар по лжецам-лицемерам, осмелившимся в очередной раз обгадить святое имя командира «С-13». Спустя некоторое время после выхода книги в свет В.С. Борисов скончался. До самой последней минуты своей жизни веря, что правда в России восторжествует.

Мне очень дорог высказанная Ф.Э. Дзержинским мысль в одном из его писем, когда он сидел во Владимирском центральном: «Тот, у кого есть идея и кто жив, не может быть бесполезным, разве только если сам откажется от своей идеи». От идеи, заложенной в поднятой теме – «Сравнить и доказать», я отказываться не хочу.

Вот, исходя из всего выше изложенного, и приступаю к изложению этой главы об А.И. Маринеско. Не претендуя на какие-то «открытия», попытаюсь еще раз хотя бы кратко изложить правду о легендарном советском подводном асе. А человек, прочитавший эту главу, сам сможет сравнить его с любым из немецких подводных асов, о которых речь шла в 1-ой части этого повествования, и сам сделает вывод, кто есть кто.

Оговорюсь только, что из причастных в какой-то мере к истории военно-морского флота или вообще к истории войн только «ленивый» не высказался об А.И. Маринеско и его атаке. Тут и видные зарубежные и

отечественные высокопоставленные военно-морские специалисты, историки и писатели, зарубежная и отечественная журналистская братия, падкая до сенсаций. Сколько былей и небылиц написано и наговорено, сколько разной чепухи нагорожено, сплетен распущено.

Еще 14 лет назад, в 1990 г. справедливость, наконец-то, восторжествовала – через 45 лет после торпедной атаки, потрясшей нацистскую Германию, А.И. Маринеско был удостоен звания Героя Советского Союза посмертно. Закрыт был и вопрос доктора адмирала Юргена Ровера, главного редактора журнала ФРГ «Марина Рундшау», который высказал удивление в статье «Опыт деятельности подводных лодок на Балтике», что «до сих пор самый результативный командир подводной лодки – Маринеско – не Герой Советского Союза». Ан нет, снова находятся продажные щелкоперы, которые начинают «глубоко копать»...

Начало 1945 года. Готовится Ялтинская конференция «Большой тройки». У. Черчилль и Т. Рузвельт договариваются перед встречей с И.В. Сталиным обсудить общую позицию. Для этого они планируют встретиться на о. Мальта. 22 января Рузвельт на борту тяжелого крейсера «Куинси» в сопровождении нескольких других крейсеров и эсминцев выходит из Норфолка и направляется через всю Атлантику, в водах которой все еще изредка рыскают «морские волки» Деница. В Средиземном море в это время нет уже ни одной немецкой лодки, оно полностью под контролем сил ВМС и ВВС союзников.

В составе делегации Рузвельта, кроме других высоких военных должностных лиц, Главком ВМС, адмирал Кинг.

29 января из Лондона на о. Мальту вылетает английская делегация во главе с У. Черчиллем. В составе делегации тоже высокопоставленные военные лица, в том числе, и из состава ВМС, в частности, морской министр лорд Каннингхэм. Английская делегация летит на 3-х самолетах, один из которых терпит катастрофу. Большинство членов экипажа и пассажиров гибнут.

Вот что написал по этому поводу в своих мемуарах У. Черчилль: «В живых остались лишь три члена экипажа и двое пассажиров. Таковы превратности судьбы».

Собирается в Ялту со своей делегацией и И.В. Сталин. В составе делегации в обязательном порядке, и народный комиссар ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов.

И.В. Сталин готовится к конференции, имея на руках «серьезные козыри». Мало того, что Красная Армия придавила войска Вермахта на всех фронтах так, что им «нечем дышать», так еще и громадный «подарок» преподнесен союзникам: 13 января началось мощнейшее наступление Красной Армии в ответ на «слезную» просьбу Черчилля.

Вот что говорится об этом в «переписке Председателя Совета Министров СССР с президентом США и премьер-министром Великобритании»:

«Лично и строго секретно. От Черчилля маршалу Сталину.

На западе идут очень тяжелые бои, и в любое время от Верховного командования могут потребоваться большие решения. Вы сами знаете, по Вашему собственному опыту, насколько тревожным является положение, когда приходится защищать очень широкий фронт после временной потери инициативы...

...Я буду благодарен, если Вы сообщите мне, можем ли мы рассчитывать на крупное наступление на фронте Вислы или где-нибудь в другом месте в течение января или в любые другие моменты, о которых Вы, возможно, пожелаете упомянуть. Я никому не буду передавать этой весьма секретной информации, за исключением фельдмаршала Брука и генерала Эйзенхауэра, причем лишь при условии сохранения ее в строжайшей тайне. Я считаю дело срочным».

А заставило Черчилля обратиться к И.В. Сталину с этой просьбой то обстоятельство, что сложилось катастрофическое положение с начавшейся

осуществляться стратегической операцией немцев в Арденнах. В своем письме Черчилль не упоминает об этом, но Сталин и без того прекрасно информирован о том, что происходит на «Втором фронте».

Командование Вермахта предприняло мощное контрнаступление с целью нанести удар в направлении на Антверпен, рассеять англо-американские войска и разгромить их. В ходе начавшейся операции в декабре 1944 г. – начале января 1945 г. немецкой группе армий «Б» удалось прорваться в глубь до 90 км. и нанести поражение 1-ой армии союзников. Немецкие танковые дивизии под командованием опытного генерала-фельдмаршала Рундштедта зажали в мощные «клещи» крупную группировку войск союзников. И хотя союзникам удалось, перебросив большое количество войск с других участков фронта, временно приостановить продвижение немцев, но положение было весьма неопределенное и довольно шаткое для союзников.

Вот что сообщил И.В. Сталин в письме Черчиллю на другой же день после получения его письма: «Мы готовимся к наступлению, но погода сейчас не благоприятствует нашему наступлению. Однако, учитывая положение наших союзников на Западном фронте, Ставка Верховного Главнокомандования решила усиленными темпами закончить подготовку и, не считаясь с погодой, открыть широкие наступательные действия по всему Центральному фронту не позже второй половины января».

И.В. Сталин, как всегда, был тверд, четок и обязателен: наступление наших войск началось.

Немцы были вынуждены громадные силы с Западного фронта перебросить на Восточный и в Арденнах вернуться на исходные позиции.

Конечно, вся «Большая тройка» прекрасно понимала, кто несет главную тяжесть войны: из 299 дивизий, имевшихся в Германии на начало января 1945 г., 169 действовало против Красной Армии. Кроме того, на Восточном фронте были сосредоточены 20 отдельных немецких бригад и 16 дивизий и 1 бригада венгерские. Итого, на Восточном фронте – 185 дивизий и 21 бригада, на Западном – 107 дивизий.

Н.Г. Кузнецов в своей статье «Атакует «С-13» (Журнал «Нева» № 7, 1968 г.) пишет: «...Успехи Советской Армии в 1945 г. следовали один за другим. Победные залпы в Москве гремели все чаще и чаще... Этот грохот заглушил взрывы торпед, пустивших на дно фашистский лайнер.

Могло советское командование сразу точно знать, что «Вильгельм Густлоф» был потоплен именно подводной лодкой «С-13»? Нет. В районе Гдыни действовала тогда и авиация. К тому же донесения командиров о потопленных кораблях всегда тщательно проверялись. А это требовало времени. Тем более, что немцы подробности о гибели «Густлофа» держали в секрете.

О потоплении крупного немецкого корабля в Данцигской бухте и о том, что Гитлер по этому поводу объявил трехдневный траур, я лично узнал только месяц спустя после Крымской конференции. На фоне каждодневных побед этому сообщению, видимо, не было придано особого значения. Но и тогда, когда стало известно, что «Густлоф» потоплен «С-13», командование не решилось представить А. Маринеско к званию Героя Советского Союза.»

Не мне судить, насколько Н.Г. Кузнецов искренен был, говоря все это. Но вот передо мной лежит копия представления на звание Героя Советского Союза А.И. Маринеско, подписанная командиром 1-го дивизиона ПЛ БПЛ КБФ капитаном 1 ранга А. Орлом 20 февраля 1945 г. (подлинник хранится в ЦВМА ВМФ, ф. 88. д. 416). В этом представлении говорится, в частности: «Капитан 3 ранга А.И. Маринеско находится на должности командира подводной лодки с 1939 г. С начала Великой Отечественной войны участвует в боевых походах...

В 1941 г., командуя подводной лодкой «М-96», совершил два боевых похода в Финском и Рижском заливах, во время которых действовал мужественно и решительно, выполняя задания командования по борьбе с немецко – фашистскими захватчиками на море.

В 1942 г..в Финском заливе утопил транспорт противника водоизмещением 7 тыс. тонн, за что был награжден орденом Ленина. В этом же году... выполнял задание по высадке разведчиков в глубоком тылу противника.

В 1944 г., командуя ПЛ «С-13»,... преследовал и утопил артиллерией в непосредственной близости от базы флота противника один транспорт водоизмещением 5 тыс. тонн, за что был награжден орденом Красного Знамени.

...30 января 1945 г., находясь на подступах к Данцигской бухте, командир «с-13» обнаружил, преследовал и тремя торпедами потопил шедший из Данцига немецкий лайнер «Вильгельм Густлоф» водоизмещением 25481 тонны... В момент потопления на борту лайнера находилось свыше 8 тысяч человек, среди которых 3700 человек обученных специалистов-подводников, которые следовали к месту назначения для использования в предстоящих операциях немецкого подводного флота. (Сведения о потоплении лайнера «Вильгельм Густлоф» подтверждаются шведскими газетами и радиостанциями). Спасти удалось только 988 человек. Потоплением лайнера нанесен непоправимый удар по подводному флоту фашистской Германии, так как при потоплении погибло такое количество подводников, которого было бы достаточно для комплектования 70 подводных лодок среднего тоннажа. Эти ударом «С-13» под командованием капитана 3 ранга Маринеско сорвала планы фашистских захватчиков на море.

Продолжая действовать на морских коммуникациях противника, командир пл «С-13» 9 февраля 1945 г. ночью обнаружил немецкий крейсер типа «Эмден», идущий в охранении трех эсминцев, несмотря на сильное охранение капитан 3 ранга Маринеско, умело маневрируя, в течение 4,5 часов настойчиво преследовал противника и добился победы. Обе выпущенные торпеды попали в крейсер.

За время Великой Отечественной войны, плавая в должности командира подводной лодки, капитан 3 ранга Маринеско утопил 1 крейсер, 1 лайнер водоизмещением 25481 тонны и два транспорта общим водоизмещением 12 тысяч тонн...

За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, за отвагу и мужество, проявленные при уничтожении транспортов и немецкого крейсера типа «Эмден», за потопление 3700 специалистов-подводников командир пл «С-13» капитан 3 ранга Маринеско достоин присвоения высшей правительственной награды – присвоения звания Героя Советского Союза».

Представление это в комментариях не нуждается. Отмечу только, что потоплен был не крейсер типа «Эмден», а транспорт (вспомогательный крейсер) «Генерал Штойбен» (бывший «Мюнхен») водоизмещением 14660 тонн, длиной 167,9 м, шириной 20 м. Экипаж 356 чел. Пассажировместимость мирного времени 1079 чел.

Скорость 16 узлов. Как выяснилось позднее, на «Генерале Штойбене» было 3600 танкистов Германии, и все они тоже вместе с экипажем пошли на дно.

Возможно, конечно, что Н.Г. Кузнецов во время Крымской конференции, проходившей в первой половине февраля 1945 г. и не знал о потоплении «Густлофа», но что-то плохо верится, что И.В. Сталин ничего не знал. Как известно, агентурная сталинская разведка работала блестяще. Да и без агентуры многое сразу же стало известно, как бы немцы не скрывали трагедию.

Во-первых, буквально через 2 дня в шведских и финских газетах появилось сообщение:

«По сообщениям из достоверных источников и частных лиц, сделанных несколькими утренними газетами, немецкое судно «Вильгельм Густлоф» водоизмещением 25 тысяч тонн было торпедировано и затонуло в четверг, вскоре после того, как оно покинуло Данцигский порт. Из 8 тысяч человек, в числе которых находилось 3700 специалистов-подводников, удалось спасти лишь 988... Через 10 минут после торпедирования судно получили крен и через 5 минут затонуло...» (выделено мной – авт.). Об этом пишет и бывший пассажирский помощник капитана «Вильгельма Густлофа» Гейнц Шен, в своей книге «Гибель «Вильгельма Густлофа», вышедшей в ФРГ в 1959 году. Выделяю слово «торпедировано», т.к. оно вообще в любой западной печати применялось только в отношении подводных лодок, сообщениями о результатах действий которых были заполнены все пропагандистские СМИ.

Во-вторых, если б «Густлоф» был потоплен авиацией, то невозможно представить, чтобы кто-то из летчиков смог умолчать о такой победе (это в отношении сомнений Н.Г. Кузнецова).

В тот же день, когда капитан 1 ранга Орел писал представление на А.И. Маринеско, вышла шведская газета «Афтонбладет».

Вот что в ней сообщалось: «На борту «Вильгельма Густлофа» находилось 9 тыс. человек, в том числе 22 высокопоставленных партийных чиновника из польских земель и Восточной Пруссии, генералы и старшие офицеры РСХА, батальон вспомогательной службы порта из войск СС численностью 300 человек, а главное – 3700 унтер-офицеров, выпускников школы подводного плавания и 100 командиров подводных лодок, окончивших специальный курс усовершенствования для управления лодками с двигателями системы Вальтера».

Если б это была публикация в одной или 2-х газетах, можно было бы и не заметить этого. Хотя, наши разведчики в своих мемуарах пишут, что довольно часто и много информации добывалось именно из газетных публикаций.

Но ведь еще до начала Крымской конференции, в первых числах февраля 1945 г. радио Швеции и Финляндии вместе с финскими газетами буквально «взорвались» кричащими сообщениями и заголовками газет: «На дне свыше 7 тысяч человек!», «Трагический случай на море!», «Только 15 минут на плаву!», «В чем причина гибели лайнера!», «Траур в Третьем рейхе!»...

Трудно представить, что наша разведка не заметила всех этих публикаций газет. Еще труднее представить, что не увидела бы она и не услышала, как на трое суток прекратили работу все увеселительные заведения, по радио вперемежку с последними вестями с фронта звучит только траурная музыка, на всех государственных учреждениях приспущены флаги и по всей Германии в католических соборах звучит траурная музыка, а в лютеранских кирхах раздается траурный звон колоколов.

Автор прекрасной книги «Подвиг «тринадцатой».

Слава и трагедия подводника А.И. Маринеско» В.С. Геманов (книга вышла в Ленинграде в 1991 году) приводит высказывание капитана 1 ранга в отставке В.П. Анисимова, участника войны, имевшего в военные годы непосредственный доступ ко многим секретным документам:

«Я лично в первые дни февраля держал в руках, сам лично читал окаймленные траурной рамкой газеты: центральный орган национал-социалистической рабочей партии Германии (НСДАП) – «Фёлькишер Беобахтер» и «Дас Шварц корр» – орган гестапо. В них сообщалось, что объявлен трехдневный траур по поводу гибели лайнера «Вильгельм Густлоф» (выделено мной – авт.)

Так что нет сомнения, что наша разведка все это знала. А, следовательно, без сомнения, знал все это и И.В. Сталин. И, конечно, такое событие, как трехдневный траур по всей Германии (второй после Сталинградской битвы, когда была в хлам разбита хваленная 6-ая армия генерал-фельдмаршала Паульса в

составе 330 тыс. человек, явление чрезвычайной важности. И это был еще один серьезнейший «козырь» в руках И.В. Сталина – наш флот спасал союзников, в частности, Англию от ударов по их коммуникациям минимум 100 новейших подводных лодок, сотни тысяч тонн груза и десятки тысяч жизней англичан.

В.С. Геманов в своей книге приводит свидетельство создателя фильма о подводной лодке «С-13» – «О возвращении забыть» о том, что английские коллеги-операторы творческой группы английской радиотелевизионной компании, совместно с которой создавался фильм, высказали мнение о том, что они, англичане, «должны поставить Александру Маринеско золотой памятник за то, что он спас от разгрома Англию».

Одним из тех, кто больше всего «бил тревогу», как Германия готовит серьезный удар по коммуникациям, а возможно, и по городам Англии с помощью ракет, был английский министр лорд Каннингхэм, которого Черчилль называл своей правой рукой. Именно он, находясь в составе английской делегации на Крымской конференции, настаивал на, как можно, быстром захвате советскими войсками Данцига, т.к. именно там была сосредоточена «главная опасность для Великобритании» – мощнейший Центр по подготовке подводников.

И именно Каннингхэм не удержался и высказался о «блистательной» атаке советской подводной лодки, потопившей «Вильгельма Густлофа». Это его высказывание тут же напечатали все западные газеты, сообщавшие об открытии Крымской конференции. Т.ч. утверждение Н.Г. Кузнецова о том, что он узнал обо всем только через месяц после конференции «Большой тройки» весьма сомнительно.

Середина января 1945 г. Как я уже напоминал, 13 января наши войска начали мощное наступление по всему Центральному фронту (в ответ на просьбу У. Черчилля). В результате наступления наших войск в районе Данцига – Кенигсберга оказалась прижатой к морю огромная группировка войск, в которую входило в общей сложности 580 тыс. солдат и офицеров, а, кроме того, – 200 тыс. фольксштурмистов. Восточно-Прусская группировка (так теперь стала называться группа армий «Центр») вобрала в себя 41 дивизию и 1 отдельную бригаду. В ее составе имелось 8200 орудий и минометов, около 700 танков и штурмовых орудий, 515 боевых самолетов.

Войска под командованием маршалов Советского Союза А.М. Василевского и К.К. Рокоссовского (соответственно 3-го и 2-го Белорусских фронтов) при активной поддержке 43-ей армии 1-го Белорусского фронта (генерал армии И.Х. Баграмян) и Балтийского флота (адмирал В.Ф. Трибуц) зажали эту группировку со всех сторон.

20 января 1945 г. Гитлер в Ставке собирает совещание, на котором присутствует и Главком «Кригсмарине» гросс-адмирал К. Денниц. Принимается решение: Эвакуация. Задача Денницу: сосредоточить в Данцигской бухте максимально возможное число транспортных морских средств. Остальным ответственным лицам всех родов войск, не исключая танковых и артиллерийских соединений, обеспечить погрузку наиболее «ценных кадров», секретную документацию, секретные образцы оружия, техники и деталей к ним..

Гитлер издает приказ, который четко определяет, кого эвакуировать из Данцига в первую очередь. На первом месте – «экипажи подводных лодок, прошедших полный курс подготовки, должны быть переправлены в одну из западных военно-морских баз на Балтике, где их ожидают новые подводные лодки... Разрешается принять на «Вильгельм Густлоф» гражданских лиц, которые не могут носить оружия и участвовать в боевых действиях». Речь идет о «гражданских лицах» гарнизона военно-морской базы. При этом о них сказано в конце приказа. И, конечно, речь идет о членах семей руководства Данцига. Причем здесь какие-то беженцы, о которых никто даже не заикается?

К тому же, и то, что в соответствии с приказом «разрешается», практически выполнено не было. Все, кто был свидетелем погрузки или каким-то другим образом был причастен к трагедии, постигшей «Вильгельма Густлофа», в один голос утверждают, что среди прибывших на лайнер лиц, в гражданской одежде было абсолютное меньшинство, а количество женщин, детей и стариков – буквально единицы. Все до единого гражданские лица пропускались сквозь контрольный заслон из эсесовцев и автоматчиков только по специальным пропускам. Так что беженцами там не пахло.

Одновременно с «Вильгельмом Густлофом» должны были выходить еще несколько большегрузных судов. Все они тоже загружались подзавязку, т.к. к этому времени весь транспортный флот Германии, курсировавший по Балтийскому морю, изрядно «похудел» от ударов советских подводников, летчиков, катерников.

В частности, на теплоход «Ганза» водоизмещением 7500 тонн было погружено 5 тыс. солдат и офицеров, на турбоход «Геттинген» водоизмещением 6200 тонн – свыше 4-х тысяч.

Все эти суда, выходящие из Данцигской бухты в первую очередь, должны были идти в сопровождении тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и более десятка других кораблей охранения, среди которых несколько эсминцев. Кроме этих кораблей охранения, находящихся в базе («Адмирал Хиппер» тоже был под погрузкой), несколько кораблей находилось в дальнем дозоре и тоже должны были присоединиться к конвою. Перед самым выходом конвоя несколько суток, пока позволяла погода, проводилось непрерывное траление фарватера, по которому должен был выходить конвой, а на подступах к бухте осуществлялось «профилактическое» бомбометание глубинными бомбами несколькими кораблями ПЛО (акустики «С-13» прекрасно слышали взрывы этих бомб).

Хотя погрузка была и спешная, непрекращающаяся ни на минуту в течение нескольких суток, подготовка к переходу велась тщательная. На палубу лайнера были установлены шесть счетверенных 88 мм артиллерийских установки. Такая подготовка велась не случайно. Дело в том, что из 3-х транспортов, вышедших несколько ранее из Пиллау (20 января), большегрузный транспорт «Варнемюнде» водоизмещением 8 тыс. тонн, везший двигатели для новых подводных лодок и другие ценные грузы, был потоплен советскими летчиками.

Капитан «Вильгельма Густлофа» был опытейший «морской волк» – капитан дальнего плавания Фридрих Петерсен. Однако, несмотря на опытность капитана и его старшего помощника, командующий морскими силами на Балтике прислал на «Вильгельм Густлоф» еще 2-х опытных капитанов: Веллера и Кёлера.

Командиром конвоя и военным капитаном лайнера был назначен корветтен-капитан Вильгельм Цан, один из начальников отдельной учебной дивизии подводного плавания, а до того – один из опытейших командиров подводных лодок, на счету которого числилось несколько десятков тысяч тонн потопленных судов. (Именно В. Цан по приказу Гитлера после потопления советской лодкой «Вильгельма Густлофа» будет расстрелян).

О том, как и что грузили несколько суток на «Вильгельм Густлоф» рассказывают довольно подробно и почти одно и тоже, независимо друг от друга, несколько очевидцев – гражданских и военных должностных лиц разного ранга в своих воспоминаниях. Писали об этом и немецкие историки. Среди них, такие как Каюс Беккер (книга «Военные действия на

Балтийском море», вышедшая в 1960 г.), Мартин Пфитиманн (статья в журнале «Марине» № 3-10 и книга «Корабельная катастрофа в ночном море у Штольпе-Банк», 1975 г.), Гейнц Шен (книга «Гибель «Вильгельма Густлофа», 1959 г.). Все они пишут, что «Вильгельм Густлоф» загружался четверо суток. Весь Данцигский порт был оцеплен двойной цепью солдат. Во внешней цепи, в основном,

стояли солдаты в серо-зеленых шинелях, ближе к причалам и непосредственно у трапов лайнера – офицеры и солдаты в форме «СС».

Практически трое суток на территорию порта входили грузовые и легковые машины разных марок. Из грузовых машин выгружали и кранами поднимали на борт разных размеров плотно заколоченные ящики, многие из которых были обиты железом. Некоторые ящики грузили сами эсэсовцы, никому не доверяя.

«Из легковых машин выходили разного рода военные и партийные бонзы в званиях генералов и высших офицеров» – пишет Гейнц Шен, бывший пассажирский помощник капитана «Вильгельма Густлофа», в обязанности которого входило размещение пассажиров. При этом, пишет Шеен, «разного рода фюреры и бонзы» размещались в числе первых и почетных пассажиров в самых лучших каютах. Он пишет также, что офицеров высоких званий в форме «СС» («черные фуражки с черепами на высоких тульях, черные мундиры») было довольно много. Он предполагает, что это были представители администраций различных концлагерей, таких как Майданек, Аушвиц, Штутгоф.

Среди первых пассажиров были и представители руководства Восточной Пруссии и Померании. Так как Шен, в соответствии со своими обязанностями по размещению пассажиров, должен был проверять списки их, то он хорошо запомнил, что за «мирный» контингент грузился на лайнер. В основном это были военные и разный чиновный люд из представителей гражданских властей.

Так как через сутки, прошедшие сначала погрузки, все каюты были заняты, то вновь прибывшие «фюреры и бонзы», размахивая разного рода пропусками и другими документами, подписанными «самим герром фюрером – гауляйтером Данцига», начали устраивать скандалы, доходившие до рукоприкладства. Естественно, в коридорах, а тем более на палубах, в январские дни никто не хотел оставаться.

Автор «Подвиг «тринадцатой», слава и трагедия подводника А.И. Маринеско» В.С. Геманов приводит высказывания нескольких польских рабочих, которые во время войны работали в порту Гданска и были свидетелями загрузки «Вильгельма Густлофа». Все они утверждают, что были свидетелями, как на лайнер, кроме станков, деталей самолетов, контейнеров с личными вещами высокопоставленных фашистских бонз, грузились под охраной эсэсовцев большие плоские ящики «длиной 3 и шириной около двух метров, а высотой около полуметра» с каким-то особо ценным грузом из «русских дворцов», как сообщил доверительно одному из них боцман лайнера Эрих Битгнер, бывший с этим рабочим в товарищеских отношениях (это к версии, что на лайнере вывозилась янтарная комната из Екатерининского дворца). Последними на борт зашли около 2 тысяч подводников. Вот что говорит водитель «Шкоды» и «Бюссинга» некий Хильке, который работал на погрузке «Густлофа»: «За три дня до выхода «Вильгельма Густлофа» в море на набережной, где было ошвартовано судно, появилась группа гражданских лиц во главе со старшим офицером гестапо, одетым в военную форму. Затем при помощи солдат войск СС вся территория была очищена от посторонних. Людей, уже находившихся на судне, загнали во внутренние помещения, все иллюминаторы, выходящие на пирс, задраили. После этого на пирс приехали грузовики. С них при помощи портального крана были подняты на борт, а затем перегружены в один из трюмов большие обитые железом и, видимо, очень прочные ящики... Я обратил внимание, что они были весьма легкими по весу. Мне показалось, что «Густлоф» специально дожидался этого груза. Сразу после погрузки на его борт поднялись подводники...».

Бывший пассажирский помощник капитана Шен, о котором упомянуто выше, отмечает, что перед самым выходом была погружена еще одна (вторая) группа подводников в количестве 1300 человек из Окстернефта. Это было уже рано

утром на пятый, последний день погрузки, а до этого «нескончаемой колонной, заполнившей чуть не всю территорию порта», шли подводники. Это личный состав школы подводного плавания. Более двух тысяч человек! Кроме того, около 400 или 500 подводников находилось на борту «Вильгельма Густлофа» еще до погрузки, т.к. он еще в начале войны был переоборудован в плавучую базу учебной флотилии подводных лодок: кабинеты, тренажеры, жилые помещения для жизни курсантов и офицеров.

Таким образом, общее количество подводников, находящихся на борту «Вильгельма Густлофа» превысило 3700 человек.

К. Дениц в своей книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» общим объемом около 500 страниц основное внимание уделил подробному описанию своей деятельности по обеспечению победных действий немецких подводных асов, а всему периоду войны с мая 1943 г. по май 1945 г. – лишь 20 страниц. При этом, на этих страницах он, в основном, рассуждает об упущенных возможностях в связи с запаздыванием введения в строй в большом количестве подводных лодок XXIII и XXI серий.

«Скромно» умолчал бывший Главком «Кригсмарине» и приемник фюрера о потере «цвета» своего детища – экипажей для примерно 52 подводных лодок XXI серии или 250 экипажей лодок XXIII серии (если исходить из того, что на ПЛ XXI серии экипаж – 57 человек, а на пл XXIII серии – 14 человек). А если учесть, что примерно 25 или 100 соответственно – экипажей XXI и XXIII серий лодок пошло на дно вместе с войсковым транспортом «Гойя», потопленным несколько позднее (в апреле 1945 г.) подводной лодкой «Л-3» под командованием капитана 3 ранга В.К. Коновалова, то Деница можно понять. Писать о таком катастрофическом провале, обвальном крушении своих надежд, связанных со строительством громадного количества новых лодок, очень тяжело. Ведь по планам Деница в ближайшее время должно было войти в строй 1000 подводных лодок XXI серии и 900 XXIII серии, а к маю 1945 г. их, уже построенных (спущенных на воду) было 121 единица и 59 соответственно. Следовательно, 180 подводных лодок с «прорывными» ТТХ ждали своих экипажей.

Естественно, гибель «Вильгельма Густлофа» была для Деница великой трагедией, а сообщение в апреле о гибели «Гойя» окончательно «доконало» его. Это было уже завершение катастрофы, начавшейся с атаки ПЛ «С-13»: 77 экипажей «чудо-лодок» XXI серии или 350 экипажей лодок XXIII серии пошло на дно.

Как воздух нужны были более 7000 подводников для укомплектования новых подводных лодок, и гибель около 5000 (в начале – 3700 на «Густлофе», а потом – 1300 на «Гойя») до основания разрушила все, чем жил Главком «Кригсмарине», а теперь еще и глава Третьего рейха. Так что вполне объяснимо и понятно, почему он не стал упоминать об этой трагедии в своей книге.

Было отчего бывшему Главкому ВМС Третьего рейха впасть в «забывчивость». Он всю войну лелеял, как зеницу ока, берег учебный Центр на Балтике вместе с изрядным количеством подводных лодок, лучшими специалистами-инструкторами и всей хорошо развитой материально-технической базой. Ведь даже в 1940 году, когда он еще не был ни гросс-адмиралом, ни Главкомом, а только капитаном 1 ранга и командующим подводными силами, он сумел отстоять подводные лодки Центра подготовки и не передавать их в число боевых, когда остро стоял вопрос с нехваткой боевых лодок и когда он еще более обострился в связи с планирующейся операцией «Морской лев» – высадкой десанта на территорию Англии. Берёг, лелеял, защищал, контролировал, надеялся... А теперь все пошло прахом...

Продолжим разговор о погрузке «Вильгельма Густлофа» и расскажем тем, кто не знает, что же представлял собой этот лайнер.

Как уже было сказано, погрузка продолжалась более 4-х суток.

Одним из последних поднялся на борт и разместился в предназначенной для него каюте гаулейтер Данцига и обер-бургомистр Готтенхафена герр Форстер. Самым последним из крупных нацистских бонз поднялся на борт лайнера обер-бургомистр Гдыни.

Гейн Шен пишет в своей книге, что на лайнер разрешили подняться тем, кто имел специальные документы, подписанные соответствующими высокопоставленными должностными лицами. Ни один человек из числа простых беженцев даже близко пробиться к борту «Вильгельма Густлофа» не смог. «До последнего мгновения они будут осаждать его трапы, охраняемые автоматчиками. Но на «Густлоф» проследуют лишь те, кто имеет специальное разрешение» – пишет Г. Шен. При этом, уточняет Шен, погрузка, в соответствии с секретными инструкциями, должна была выглядеть, как загрузка ранеными госпитального судна: «На дымовой трубе срочно намалевали огромный красный крест». Днем к судну подъезжали целые колонны автофургонов с красными крестами на крышах. Этот маскарад проводился на случай, если над портом появятся разведывательные советские самолеты.

Шен вспоминает, что в соответствии со списком, который он контролировал, как пассажирский помощник, отвечающий за размещение пассажиров, на борт было погружено уже более 6 тыс. человек, т.е. в 2 раза больше, чем должно быть вместе с командой, но поток прибывающих все не убывал. Были забиты все помещения, коридоры, началось размещение на верхней палубе.

Справка:

Официальные тактико-технические характеристики «Вильгельма Густлофа»: водоизмещение 24484 тонны, длина 208,5 м, ширина 23,6 м, скорость – свыше 15 узлов. Экипаж в мирное время 1465 чел. Пассажирских мест в мирное время – более 1800 чел.

Лайнер был построен по личному заказу Гитлера в 1938 году.

Назван он был в честь его сподвижника и «боевого товарища», возглавляющего национал-социалистов в Швейцарии и организовавшего там национал-социалистическую партию, Вильгельма Густлофа. В 1936 году этот партийный бонза был убит одним из югославских молодых парней, проникшим к нему в кабинет и всадившим в лоб ему пять пуль из пистолета.

Гитлер присутствовал на похоронах Густлофа и произнес пламенную речь, поклявшись сохранить «вечную память» о нем.

На лайнере в общей сложности было около 2 тыс. разного рода помещений: каюты «люкс», 1-го и 2-го класса, отделанные дорогими породами древесины, оснащенные яркими светильниками, кондиционерами (это по тем-то временам). Имелись роскошный театральный зал с громадным числом мягких кресел, спортивный зал, оснащенный разнообразными спортивными снарядами, танцевальный зал с паркетной палубой, курительные салоны, бильiardные, рестораны и буфеты. Имелся на лайнере и шикарный бассейн с подогреваемой водой. Роскошные апартаменты фюрера (прихожая, кабинет, спальня) были отделаны с особой роскошью, устланы пушистыми иранскими коврами и ковровыми дорожками. И хотя Гитлер провозгласил, что этот лайнер предназначен для туристических путешествий рядовых немцев, любому увидевшему эту роскошь, становилось понятно, что он – для элиты Третьего рейха, для избранных.

До войны лайнер успел сделать лишь один туристический рейс по маршруту Гамбург – Канарские острова. На борту были размещены в прекрасных условиях представители СА, СС, СД, особо отличившиеся в рвении помочь Гитлеру прийти к власти. Они «заслужили» роскошный отдых на борту этого «морского рая». Именно так – «морским раем» назвал фюрер этот прекрасный лайнер.

В начале Второй мировой войны «Вильгельм Густлоф» был переоборудован в госпитальное судно, вывозил раненых немецких солдат из Польши, а с 1942 г. стал плавбазой подводных сил.

И вот теперь переполненный до крайности лайнер готовился выйти в Киль или Фленсбург. Оказалось, что и это еще не все. Уже отойдя от стенки порта, лайнер еще и еще принимал на борт по спущенному трапу разных важных чиновный люд, подходивший к борту на многочисленных катерах и ботах.

Однако это еще не последние военные и гражданские должностные лица покидали Данциг. На берегу еще оставались тысячи солдат и офицеров Вермахта, получивших приказ Гитлера держать порт «во что бы то ни стало, до последнего».

Последние побегут несколько позднее: в феврале, марте, апреле. Еще почти 450 тыс. военных остаются защищать порты восточной части побережья Балтийского моря. Многие еще будут удирать на таких большегрузных судах, как «Роберт Лей» и «Гойя». Но не всем это удастся.

А вот об эвакуации морем 1,5 млн. гражданских лиц, в общем-то, никто и не задумывался. Да и сколько же транспортных средств нужно, чтобы такую массу людей перевести морем?

Часть ценного груза, в частности, двигатели для новых подводных лодок, вывозили на транспорте «Варнемюнде» водоизмещением 8 тыс. тонн, который вышел из Пиллау 20 января, а на другой день, 21 января, был потоплен советскими летчиками.

В феврале выйдет из Пиллау еще один весьма грузоподъемный военный транспорт «Х-29» водоизмещением 11 тысяч тонн. Выйдет он 12-го февраля, а уже 13-го будет потоплен. Сделают это снова советские летчики.

В марте из Пиллау выйдет громадный транспорт «Роберт Лей» водоизмещением 37 тыс. тонн. Этому транспорту повезет, он благополучно дойдет до Бремерхафена. А вот транспорт «Р. Мюллер», вышедший 19 апреля, как и «Гойя», вышедший из Данцигской бухты 16 апреля, будут потоплены советской подводной лодкой «Л-3». Но все это еще впереди. И на этих судах немецкое командование будет спасать «ошметки» в пух и прах разбитых советскими войсками Восточно-Прусской группировки немецких войск.

А теперь, в конце января выходит в море «мастодонт» водоизмещением почти 25 тыс. тонн, построенный на верфи «Блюм унд Росс» в Гамбурге. В панике удирают из Данцига те, кто больше других боится ответственности за кровавые дела, которые они натворили на оккупированных советских территориях. Вместе с ними – детище, гордость и надежда Главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Деница – подводники.

* * *

...23 января передовые части советских войск прорвались к заливу Фришес-Кафф (Вислицкий) в районе г. Эльбинга – мощного опорного пункта в полосе наступления советских войск на Данциг. Отход сухопутным частям, находящимся в Восточной Пруссии, полностью перерезан. И хотя части Красной Армии стояли уже на Одере, в 50-и милях от Берлина и многие генералы в ставке предлагали перебросить под Берлин боеспособные части, зажатые под Данцигом, Гитлер твердо сказал: «Нет! Данциг держать до последнего!». Держать, чтобы успеть эвакуировать подводников. Подводники – прежде всего. Пусть еще тысячи, десятки тысяч сухопутных солдат погибнут, защищая Данциг, но подводники должны быть вывезены и сохранены во что бы то ни стало.

Разрозненные части группы армий «Центр» под командованием генерал-полковника Рендулига, остатки армий группы «Висла», подчиненные непосредственно рейсфюреру СС Генриху Гиммлеру, все еще удерживают советские

войска на подступах к Данцигу и Кенигсбергу, но в районе порта уже слышен грохот советских «катюш».

Наступает 30 января. Капитан «Вильгельма Густлофа» Ф. Петерсон не соглашается выходить из базы до полной готовности к выходу остальных судов конвоя и подхода основных сил охранения. Его поддерживают помощники Вёллер и Кёлер. Но командир конвоя корветтен-капитан Цан, осознавая, что ждать другие суда, получившие приказ вместе с «Густлофом» принять на свои борты еще несколько тысяч человек (на «Густлоф» предназначалось еще 2 тыс.) – значит соглашаться на самоубийство, берет на себя ответственность и принимает решение выходить как можно скорее. Погода благоприятствует: шторм и снежные заряды исключают использование русскими своей авиации, сильно затрудняют действия подводных лодок. К тому же, уже несколько суток велось профилактическое траление фарватера, а также профилактическое бомбометание глубинными бомбами. Надежда на большую скорость, на погоду, не везение. Главное миновать два наиболее опасных района: у полуострова Хел и у банки Штольп-Банк. А там и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» с эсминцами подойдет, тем более, что связь с командиром крейсера «капитаном цур зее» Хенингстом имеется, действия согласованы. Командир конвоя как в бога верит в своего фюрера. Не случайно же фюрер лично распорядился сосредоточить в Балтийском море основные надводные силы «Кригсмарине»: тяжелые крейсера «Принц Ойген», «Адмирал Шеер», «Лютцев», почти все эскадренные миноносцы. Что бы там ни было: корветтен-капитан должен выполнить приказ Главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Деница, целыми и невредимыми доставить подводников, куда приказано.

«Вильгельм Густлоф» вышел в море. Пока в его охране эсминец «Леве» и тральщик – торпедолов «ТФ-19», имеющие на вооружении хорошие гидролокаторы. Для обеспечения выхода их достаточно, а после выхода из бухты подойдет «Адмирал Шеер» с эсминцами.

«Вильгельм Густлоф» пошел на выход из Данцигской бухты...

А в это время уже почти 20 суток находилась на боевом патрулировании подводная лодка «С-13» IX-бис серии под командованием капитана 3 ранга А.И. Маринеско. По своим ТТХ эта лодка мало в чем уступала немецким подводным лодкам аналогичного водоизмещения VIII серии: водоизмещение 870 тонн, скорость надводная около 20 узлов (у немцев – 17 узлов), подводная – 9 узлов (у немцев – 7,6 узлов), дальность плавания – 10000 миль (у немцев – 6100 миль). Количество торпедных аппаратов – 10 (6 носовых, 4 – кормовых). У немцев – 5 (4 носовых, 1 кормовой). Запас торпед – 12, у немцев 14. Одно 100 мм орудие и 45 мм зенитный полуавтомат (у немцев – один 37 мм зенитный автомат и один 20 мм). Глубина погружения, как у нашей, так и у немецкой ПЛ – 100 метров.

Как видим, и по дальности плавания, и по скорости, и по вооружению наша «эска» превосходила немецкую.

Однако немецкая гидроакустическая аппаратура была на много лучше нашей, и, главное, к концу войны немецкие лодки имели радиолокационные станции, а так же самонаводящиеся торпеды.

Ни того, ни другого у нас на лодках не было. Естественно, не было этого и на лодке А.И. Маринеско.

В 10.00 11 января 1945 г. «С-13» отошла от борта плавбазы «Полярная звезда» (г. Турку), а 23-го (в день рождения командира лодки) была уже недалеко от Данцигской бухты. Получив боевое задание вести патрулирование в обширном районе, примерно 150х50 миль, между о. Борнхольм и маяком Брюсттерорт, командир «С-13» резонно решил, что нет никакого смысла «болтаться» по всему району, а целесообразнее сосредоточить внимание на двух направлениях возможного движения немецких конвоев: по линии Данциг и Кенигсберг – западные порты Германии, такие как Киль и Фленсбург и по линии Либавы и

Мемель – те же западные порты, включая Нойммюнстер, Росток и др. Самый подходящий район для наблюдения за обоими этими направлениями – у Штольпе-Банк, тот самый район, который особо опасным считал опытный капитан «Вильгельма Густлофа». Первый день патрулирования прошел безрезультатно. К тому же на море бушевал шторм, который длился потом еще целую неделю вплоть до 20 января. 21 января шторм стал утихать. Гидроакустик доложил, что слышны взрывы глубинных бомб. Командир предположил: с утиханием шторма корабли ПЛО вышли в море, а так как никаких наших лодок в районе Данцигской бухты не должно быть то, следовательно, немцы проводят профилактическое бомбометание. Значит, в скором времени, должен пойти конвой. При попытке всплыть под перископ лодка была обнаружена вражескими сторожевыми кораблями, полным ходом рванувшимися к ней.

Лодка погрузилась. Сторожевики сбросили несколько серий глубинных бомб. Безрезультатно.

22 и 23-го тоже гремели взрывы глубинных бомб. То же 24-го, 25-го января. 26-го снова начался шторм силой до 8 баллов. Мороз – 17. Шторм продолжался 27, 28-го. 29 января, всплыв в перископное положение, обнаружили судно в сопровождении нескольких кораблей охранения. Командир принимает решение на атаку, но едва лодка показалась из воды, чтобы в надводном положении догнать конвой и выйти на дистанцию залпа, корабли охранения «засекли» ее: открыли арт-огонь, а потом, на полном ходу, подойдя к месту погружения лодки, начали сбрасывать глубинные бомбы. Снова безрезультатно.

Из штаба флота получено радио, что ожидается бегство немцев из Данцига и Кенигсберга, что лодке атаковать, прежде всего, крупные боевые корабли и транспорта врага.

Продолжая патрулирование в перископном положении (днем) и в надводном (ночью), командир принимает решение войти в Данцигскую бухту с расчетом 31 января быть там рано утром и «наделать там шороху». Тщательно обсудив обстановку со своим старшим помощником Л.П. Ефременковым, штурманом Н.Я. Редкобородовым, инженером-механиком Я.С. Коваленко, командир приказал начать движение к входу в бухту.

Естественно, прежде чем входить в бухту, надо сделать подзарядку аккумуляторных батарей. Всплыли в надводное положение, начали подзарядку. Море продолжало изрядно штормить. Еще одна радиограмма с ГКП: «Командирам подводных лодок в море. Быстрое продвижение Красной Армии, имеющее одним из операционных направлений Данциг, заставляет противника в ближайшие дни начать эвакуацию района Кенигсберга. В связи с этим надо ждать резкого усиления движения транспортов в районе Данцигской бухты...»

Шторм 6 баллов, периодические снежные заряды. Полная темнота, изредка сквозь тучи выглядывает луна, температура –17 С.

Неожиданно появились вспышки маяка Рикстефт, давно уже не включаемого (у входа в бухту). Заработал маяк – в порт входят или выходят из него суда. Сигнальщик доложил о появлении нескольких тусклых точек неярких огоньков со стороны бухты.

Срочно погрузившись и ведя наблюдение, убедились, что из бухты выходил громадный транспорт в охранении эсминца и тральщика. Корабли охранения шли с правой стороны транспорта, прикрывая его с открытой части моря. При этом, полагая, что более безопасно идти вдоль берега, где небольшие глубины, не позволяющие плавать подводным лодкам, да и в случае необходимости могут помочь береговые артиллерийские батареи и авиация, капитан «Вильгельма Густлофа», именно там проложил курс. Конечно, курс этот часто приходится менять из-за разного рода банок, мысов, отмелей, но для одиночного судна и опытного капитана это не проблема (другое дело – конвой в несколько судов).

Ни капитану, ни его помощникам, ни командиру конвоя и во сне не могло присниться, что советская подводная лодка выйдет в атаку именно со стороны берега, из района исключительно опасного в навигационном отношении и благоприятного для постановки противолодочных магнитных мин. А командир советской лодки именно так и поступил.

Убедившись, что «цель» идет на большой скорости, чтобы выйти в торпедную атаку, командир принимает решение идти в надводном положении полным ходом, рискуя быть обнаруженным. Так и случилось. Лодка с транспорта была обнаружена. Тут же с «Вильгельма Густлофа» замелькал свет сигнального прожектора. Запрашивали: «Кто такой». Командир дает приказание сигнальщику ответить, назвав первые пришедшие на ум три буквы (кое-кто из ветеранов «С-13» утверждал, что Маринеско приказал сигнальщику Ивану Антипову, опытному моряку и бойцу, успевшему повоевать и на суше (под Ригой и Либавой), отстучать на запрос любым словом, и Антипов послал в ответ какое-то матерное слово). С лайнера – длинное «тире», что означает: «Понял». Там поняли, что никого другого, как своего тральщика «ТФ-18», идущего с левого борта в снежном заряде, быть не может, и успокоились.

А на лодке царило громадное напряжение. Чтобы обогнать лайнер и занять позицию для производства торпедного залпа, нужно было выжать из дизелей все, «что можно и чего нельзя». Погоня длилась более часа. Все это время дизели работали на предельных оборотах, дав возможность развить скорость более 19 узлов. Конечно, риск был огромный, но командир надеялся на своих подчиненных, а они надеялись на него и верили ему.

Вот выписка из журнала боевых действий «С-13» в момент погони и атаки 30 января:

«21 ч.55 мин. Обнаружен лайнер на параллельном курсе.

22 ч. 55 мин. Установлены элементы движения цели: курс 280 , скорость 15 узлов, водоизмещение 18-20 тыс. тонн.

23 ч. 04 мин. Легли на боевой курс 15.

23 ч. 08 мин. Трехторпедный залп в левый борт (со стороны берега) из носовых торпедных аппаратов № 1,2,4 с дистанции 2,5-3 кбт.

23 ч. 09 мин. Через минуту – взрыв трех торпед. Лайнер начинает тонуть.

23 ч. 26 мин. Акустик слышит работу УЗПН.

23 ч. 45 мин. Началось преследование.

...31 января 04 ч. 00 мин. Оторвались от преследования».

С момента обнаружения лайнера до окончания преследования прошло 6 часов 5 минут. Запись в журнале боевых действий заняла 10 строк. Но что скрыто за этими десятью строками и шестью часами погони, атаки, уклонения от преследования?...

Не испытав ничего этого, трудно себе представить. Погоня в надводном положении на максимально возможной скорости при работе дизелей в форсированном режиме. Изнурительная работа дизелистов при температуре 60 и оглушающем грохоте дизелей. Напряженное до боли в глазах наблюдение на мостике при ледяном ветре и «обжигающих» лицо снежных зарядах. Выматывающее душу ожидание возможного в любую минуту артобстрела со стороны противника. Точный расчет для выхода в точку залпа, трехторпедный залп, послезалповое маневрирование с уклонением от кораблей ПЛО на 15-ти метровой глубине с риском попасть под таранный удар при малейшем изменении глубины. Маневр в сторону потопленного лайнера, вокруг места потопления которого сосредоточились корабли эскорта для проведения спасательной операции. «Бесконечные» взрывы глубинных бомб, каждый из которых мог стать смертельным для лодки и экипажа...

* * *

Лайнер затонул через 15 минут от взрыва 3-х торпед. Из 8000 чел. удалось спасти лишь 988...

Между прочим, стрельба торпедами с дистанции 2,5-3 кбт. считается, по подводным меркам, «в упор», наверняка, но, естественно, и риск быть потопленным при такой дистанции кораблями охраны значительно повышается.

Участники этой атаки рассказывали, что самыми томительными были 37 секунд ожидания взрыва торпед после залпа. А потом... «беззвучные и стремительные сполохи рванулись будто изнутри судна – один, второй, третий, выплеснув к небу бело-розовые потоки огня. И тут же до подводной лодки докатится громовой грохот, а следом за ним – водопадный шум врывающейся внутрь судна воды».

Срочно погрузившись, лодка начала отрыв от преследования кораблей охранения, которые к тому времени успели уже приблизиться. Командир крейсера «Адмирал Хиппер», опасаясь получить в борт торпедный залп (прецедент-то уже был – с «Тирпеем»), благоразумно решил удалиться от места трагедии, бросив на произвол судьбы более 1000 человек, оставшихся на плаву. Эсминцы полным ходом рванулись в точку погружения лодки и начали забрасывать ее глубинными бомбами.

Спасением людей занялись эсминцы «Т-36», сторожевой корабль «VS-1703», тральщик «М-341», пароход «Геттинген» и учебное судно «Т-2». Надо отдать им должное: из оставшихся на плаву не были спасены только несколько человек, остальные 988 остались живы.

Эсминцы, придя в предполагаемое место нахождения лодки, сбавили ход, некоторые из них застопорили его и начали прослушивание шумов лодки с помощью гидроакустических станций в пассивном режиме, пытаясь обнаружить ее в режиме активной работы ГАС. Доклад акустика: «Слева 170 – Шум винтов. Миноносец! Справа 100 – шум винтов сторожевик. Слева 150 – шум винтов. Миноносец... Справа 140 – сторожевик! Прямо по курсу – посылки гидролокатора...»

Казалось, что всё – лодка взята в клещи: от маневренных и быстроходных кораблей ПЛО не уйти: мелководе, с одной стороны берег, с другой полукольцо кораблей противника. Полукольцо сжимается и смыкается, превращаясь в кольцо из примерно десяти кораблей ПЛО.

В этой, казалось бы, безвыходной ситуации командир лодки находит выход: он направляет лодку туда, где только что отгрохотали взрывы глубинных бомб. От взбаламученной взрывами воды, перемешанной с грязью, илом и песком со дна моря и воздушных пузырей образовалась мощная «защитная завеса» – стена, непроницаемая для ультразвуковых волн гидролокаторов. Вот сквозь эту стену и пошла лодка на малой скорости в сторону только что потонувшего лайнера. К тому же, бомбить в том месте, где еще много людей, находящихся на плаву и ведутся спасательные работы, немцы не решатся. Однако, через некоторое время, двигаясь в точку потопления лайнера, лодка резко меняет курс... Почему?

Утверждения о том, что командир в течение нескольких часов на мелководе уклонялся от атак противолодочных кораблей, прикрываясь разломившейся на три части громадиной «Вильгельма Густлофа», у меня всегда вызывало сомнение. Каким бы гениальным мастером атаки ни был А.И. Маринеско, но только в аквариуме можно смоделировать в прозрачной воде, как лодка близко подходит к потонувшему транспорту, и потом кружит вокруг него, словно имея глаза, помогающие держать его в поле зрения и удерживать дистанцию. Такой вариант, в общем-то, был бы возможен, если б лодка имела на вооружении нынешний гидроакустический комплекс, позволяющий довольно точно определять дистанцию до цели, используя комплекс при работе его в активном режиме. Возможно, это было бы, если б на вооружении лодки имелась какая-то из нынешних гидроакустических или даже телевизионных систем для обследования дна моря. Но

на ПЛ «С-13» была обычная шумопеленгаторная гидроакустическая станция, с помощью которой, хоть лоб расшиби, – дистанции до объекта, лежащего на дне, не измеришь.

Поэтому я с большим удовлетворением прочитал, что автор книги «Личный враг Адольфа Гитлера», нашел ответ на вопрос, как же смог командир «С-13» вывести невредимой с мелководья, зажатую со всех сторон противолодочными кораблями, казалось бы, обреченную подводную лодку. Ответ Н.Н. Титаренко дал бывший штурман «С-13» Н.Я. Редкобородов. Оказывается, все просто и гениально. А.И. Маринеско, пытливо и «въедливо» изучавший врага, пытаясь разгадать все методы и способы, которые используют немецкие подводники, летчики, противолодочники, выявил одну «железную» шаблонную закономерность при бомбометании немецкими противолодочными кораблями. Эта закономерность заключается в том, что в зависимости от глубины места при преследовании подводной лодки немцы устанавливают глубину подрыва противолодочных бомб на 90, 60 или 30 метров.

Т.к. в данном случае глубина места не превышала 45 метров, а минимальная дистанция безопасного взрыва глубинной бомбы от корпуса лодки 10 м, то следует идти на глубине 15 метров. Именно 15 (!). Немецкие бомбы рвутся на глубине 30 метров, следовательно, есть запас в 15 метров. Глубже нельзя: там возможен подрыв на немецких или английских донных минах. Менее глубины 15 метров, безусловно, нельзя, т.к. можно попасть под таранный удар корабля ПЛО. Значит, надо, точно удерживая лодку в горизонтальном положении, идти на глубине 15 метров: малейший дифферент на нос или корму, изменение глубины в ту или другую сторону – смертельно. Можно представить, какая громадная нагрузка и ответственность ложилась на плечи боцмана, управляющего горизонтальными рулями и механика, отвечающего за всю систему всплытия и погружения. О командире, который не только догадался сделать этот гениальный «шахматный ход», но и, как суперсовременные ЭВМ, высчитывал предполагаемые в каждый следующий момент места взрыва глубинных бомб, возможные маневры кораблей ПЛО, можно не говорить. Ему, кроме всего прочего, необходимо было непрерывно держать в уме всю информацию, меняющуюся ежесекундно, контролировать движение лодки в соответствии с замыслом, четко и понятно отдавать команды подчиненным. И при всем этом (при грохоте рвущихся со всех сторон глубинных бомб) держаться хладнокровно, уверено и спокойно, вселяя такую же уверенность в своих подчиненных.

Немецкие противолодочники потеряли лодку, сбрасывают глубинные бомбы куда попало, наугад, на всякий случай... Чем больше взрывов, тем больше грохота и взбаламученной на мелководье воды с песком и илом... Потом, очевидно, поняв, что в такой обстановке лодка может уйти, на некоторое время прекращают бомбометание и ... снова обнаруживают лодку. Снова начинается крошечный ад. Глубинные бомбы рвутся все ближе. Вдребезги разбиваются плафоны и лампы, предохранители вылетают из гнезд, гаснет освещение, «вылетает из меридиана» гирокомпас... Многотонные слои воды под действием взрывных волн от рвущихся под лодкой справа и слева глубинных бомб бросают лодку из стороны в сторону, стремятся выбросить ее на поверхность моря...

Уже более 200 глубинных бомб сбросили эсминцы и сторожевые корабли. Казалось, что запас бомб должен был давно истощиться, а они все продолжают рваться...

Вот в таком-то «аду» на мелководье и боролся мужественный экипаж во главе с командиром за живучесть лодки и за свою жизнь.

В конце концов «С-13» все же удалось на максимально бесшумном подводном ходе под электромоторами уйти из района, где на нее велась остервенелая охота (слишком большой урон нанесла она Германии), за изобату 50

метров, а потом она зашла за остров Готланд и легла на песчаный грунт, на глубине 70 метров. Нужно было ввести в строй гирокомпас, устранить разного рода неисправности и повреждения и обязательно дать отдых личному составу. Забота об экипаже – одна из главных и незабываемых заповедей командира «С-13», да и любого командира лодки. Не понимали еще тогда члены экипажа «эски», что своей атакой нанесли они катастрофический удар по «Кригсмарине». Они знали только, что потопили большой нацистский лайнер, благополучно ушли от преследования и радовались этому.

Это потом, значительно позднее, пришло понимание всеми (от высшего руководящего состава страны и союзников до каждого члена экипажа), что (!) значило потопление «Вильгельма Густлофа» для Третьего рейха, а атаку «С-13» начали называть «атакой века» и признали таковой во всем мире.

* * *

Окончилась Вторая мировая война. Прошло некоторое время, позволившее с «расстояния» осмыслить и понять, что было непонятно и не видно с близкого «расстояния».

Практически не осталось в мире историка, пишущего о войне на море, чтобы он в какой-то мере не упомянул о потоплении «Вильгельма Густлофа» и громадного количества немецких подводников – последней надежды заправил Вермахта.

Кроме уже упомянутых немецких, английских и американских историков и писателей, назову еще английских писателей К. Добсона, Д. Миллера и Р. Пэйна, написавших книгу «Ужасная ночь», и немецкого писателя И. Брока, написавшего объемный труд «Голыми в смерть».

В Советском Союзе об этом писали С. Смирнов, А. Зонин, А. Штейн. В начале прошлого века вышла прекрасная книга А. Крона «Капитан дальнего плавания». В 1991 году – «Подвиг «тринадцатой» В. Геманова, а в 1999 году – «Личный враг Адольфа Гитлера» Н.Н. Титаренко, о которых упомянуто в начале этого повествования.

Если у А. Крона рассказано подробно о всем жизненном пути Маринеско и прекрасно раскрыты человеческие черты его характера, как незаурядной и талантливой личности, то у профессионалов-подводников В. Геманова и Н. Титаренко довольно тщательно исследованы вопросы, связанные со служебной деятельностью командира «С-13», с его командирской сущностью, с высоким пониманием о долге патриота. Подробно рассказано об оперативно-тактическом мастерстве Маринеско, доказательно и убедительно рассмотрены вопросы о значении «атаки века» для ускорения разгрома Германии и окончания Второй мировой войны.

Более подробно о значении этой беспримерной атаки мне нет нужды писать, т.к. много написано другими, более авторитетными авторами, кто сам вошел в мировую историю флота. Ограничусь только приведением нескольких цитат из их высказываний:

«Героическим подвигом, потрясшим фашистов, начиная с самого Гитлера, является успех атаки «С-13»... Подвиг этот («атака века») сыграл роль в ускорении морального и физического разгрома гитлеровской Германии» (Адмирал Флота Советского Союза, Герой Советского Союза И.С. Исаков).

«Гибель «Вильгельма Густлофа» всполошила фашистов. В Германии был объявлен трехдневный траур... Потопление «Вильгельма Густлофа» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те (1945 г.) дни. За один только поход экипаж «С-13» уничтожил восемь тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсесовцы, фашистские бонзы!...» (Бывший нарком ВМФ, адмирал, Герой Советского Союза Н.Г. Кузнецов).

Вот что сказал об А.И. Маринеско его сослуживец и близкий друг, знавший его еще с начала 30-х годов, капитан I ранга В.А. Иванов: «Его выделяло среди сверстников умение схватить суть вопросов. Ясность мышления и действия. Как моряк и командир, он отличался редким тактическим чутьем. Умение предвидеть события и управлять ими, а не подчиняться им в сложной повседневной и, что очень ценно, в боевой обстановке».

Высочайшую оценку атаке А.И. Маринеско дал вице-адмирал, Герой Советского Союза Г.И. Щедрин:

«Сегодня еще яснее, чем когда-либо, видно значение подвига экипажа и его отважного командира. Дело не только в потопленном тоннаже, хотя и его нельзя сбрасывать со счетов. Дело в том, что в критический для фашистского государства момент германскому флоту был нанесен мощный удар, один из тех, от которых он уже не смог оправиться. Вместе с «Вильгельмом Густлофом» и «Штойбенем» отправились на дно не только отборные гитлеровские войска, но и десятки экипажей для новейших субмарин, рассчитанных на продолжение морской блокады союзников. Недаром блестяще проведенную капитаном 3 ранга А.И. Маринеско атаку на грандиозный лайнер «Вильгельм Густлоф» во многих печатных откликах называют «атакой века»».

Г.И. Щедрин – сам бывший подводник, потопивший на своей «С-56» более десятка кораблей и судов противника, сделавший эту лодку (приведя ее из Владивостока через 2 океана на Северный флот) одной из лучших лодок советских ВМФ во время войны (лодка под его командованием стала гвардейской), как никто другой, знал, чего стоила эта «атака века» командиру «С-13» и ее экипажу. И, как никто другой, он знал, что означала для «Кригсмарине» эта атака.

Вот что сказал об А.И. Маринеско его сослуживец и близкий друг, знавший его еще с начала 30-х годов, капитан I ранга В.А. Иванов: «Его выделяло среди сверстников умение схватывать суть вопросов. Ясность мышления и действия. Как моряк и командир, он отличался редким тактическим чутьем. Умение предвидеть события и управлять ими, а не подчиняться им в сложной повседневной и, что очень ценно, в боевой обстановке».

Для меня, поставившего перед собой задачу сравнить хваленных немецких подводных асов и наших командиров подводных лодок времен Второй мировой войны, и, хоть в какой-то мере, защитить честь и славу нашего подводного флота, более чем убедительно звучат высказывания и других легендарных подводных асов Советского ВМФ, которые признавались, что все они учились у Маринеско, независимо от того, старше или младше его были по возрасту. Вот что, в частности, сказал об А.И. Маринеско, авторитетный подводник Отечественной войны, участвовавший в боевых действиях на стороне Республиканской Испании, прошедший и «ад» подводной войны, и «ад» фашистских лагерей, и спецлагерь НКВД, бывший командир «С-7» Герой Советского Союза, капитан I ранга С.П. Лисин: «... Маринеско был моложе нас годами, но мы учились у него, ведь он был изумительный штурман и мастер торпедных атак... Его работа на «чертовой дюжине» была на порядок выше достижений немецких асов: Отто Кречмера, Эриха Топа и Вольганга Люта. Все три номера стали легендой германского подводного флота после погромов британских тихоходных конвоев, состоявших из большегрузных, бредших неторопливо по океанским нивам, как стадо смиренных овец. Разве там присутствовали настоящее мужество и доблесть?. Бить слабого не почетно. Сила в поединке. Александр преследовал «Штойбена», находящегося в составе походного ордера боевых кораблей, поразил его снайперским дуплетом. Учти – в ордере, а не в конвое...»

Нашел я это высказывание С.П. Лисина в книге Н.И. Титаренко «Личный враг Адольфа Гитлера», уже после того, когда первая часть этого повествования, относящаяся к исследованию боевых действий лучших немецких

подводных асов, была закончена. Прочитал и убедился, что оказался полностью прав, делая выводы, что прославленные немецкие подводные асы вовсе никакие не «крутые»: «крутыми» их сделала геббельсовская пропагандистская машина, а после войны подхватили зарубежные СМИ с одной единственной целью – преподнести победу в «Битве за Атлантику», как самое главное во Второй мировой войне и принизить роль и значение побед советских Вооруженных сил. Вслед за зарубежными СМИ поплелись и наши «идеологические шавки». Если при советской власти, оплевывая подвиги таких национальных героев, как А.И. Маринеско, они, действуя по указке Главпура, все же не смели покушаться на всех, кто составляет гордость и славу нашего ВМФ, то с приходом к власти новых хозяев, выполняя их волю, дошли до высшей степени цинизма и стали утверждать, что «атака века» – это советская легенда и что все наши погибшие и оставшиеся в живых подводники во время войны потопили лишь один корабль противника. Аргументы и факты? – «Данные не подтвердились». Вот вам и все «доказательства»!

Не скрою, что многие годы собирая информацию по истории ВМФ и с особым пристрастием относясь к истории русского подводного флота, обратил внимание, что почти все пишущие об А.И. Маринеско, в первую очередь сосредотачивают свое внимание на «атаке века». В общем-то, это понятно, т.к. в мировой истории флотов нет атаки более значимой по результатам и в большой степени повлиявшей на исход войны, чем эта. В какой-то степени пишут в связи с этой «атакой века» и о второй блестящей атаке в том же декабрьско-январском боевом походе на рубеже 1944-1945 годов. Однако почти не упоминается или упоминается вскользь, что Маринеско зарекомендовал себя блестящим командиром еще до войны, командуя «малюткой», потом во время войны, выполнив на «малютке» 3 результативных боевых похода, потом на «С-13» – снова результативный боевой поход. И последний боевой поход, в котором старшим на борту лодки был командующий подводными силами Балтики контр-адмирал А.М. Стеценко, был хотя и безрезультатным, но тоже таким, в котором проявилось в полную мощь командирское мастерство А.И. Маринеско. Только благодаря ему и экипаж и этот большой начальник, находящийся на борту, остались живы. К тому же, к/а Стеценко получил за этот «безрезультатный» поход флотоводческий орден – орден Нахимова. Хотя ни один из членов экипажа никакой награды не удостоился. Как по-другому можно назвать этот факт, если не подлостью. К тому же, если учесть, что вся безрезультатность этого похода была именно из-за неумелых действий старшего морского начальника, несколько раз пытавшегося брать управление лодкой на себя (очень уж хотелось ему лично потопить хоть кого-нибудь). Кроме того, отличился этот «флотоводец» своим разнузданным, хамским и позорным поведением на мостике и в центральном посту, вмешиваясь в действия командира лодки.

* * *

... Первую офицерскую должность А.И. Маринеско получил на подводной лодке «Щ-306» – командиром штурманской боевой части. К тому времени за плечами у него была школа юнг Черноморского пароходства, плавание на судах торгового флота, учеба в Одесском мореходном техникуме, плавание в должности матроса второго класса на теплоходе «Ильич», после окончания техникума в 1933 г. – назначение на должность второго помощника капитана на теплоход «Красный Октябрь», учеба на штурманских курсах ВМФ. К моменту назначения штурманом на ПЛ было ему 21 год. В 25 лет был назначен помощником командира на первый советский минный заградитель «Л-1» («Ленинец»), а через некоторое время – командиром «малютки» – «М-96». Переход из Ленинграда в Палдиски в зимнее штормовое время через море, кишущее льдинами. Ремонт лодки своими силами. Первое место в бригаде подводных лодок по итогам 1939 года. Награждение Наркомом ВМФ именными золотыми часами. Рекорд срочного

погружения – за 19,5 секунд. Отличные аттестации командования... Первое место по итогам боевой подготовки за 1940 г. среди всех подводных лодок Балтийского флота. В январе 1941 г. – переход из Кронштадта в Ханко. А потом – война. За 8 дней до начала войны лодка вышла для несения дозора в устье Финского залива в очередной раз.

В феврале 1942 г. после окончания ремонта лодка готова была выйти на боевое патрулирование, но во время жестокого артобстрела вражеской артиллерией получила серьезное повреждение – пробоину в прочном корпусе ниже ватерлинии размером 1,5х1,5 м., были повреждены несколько шпангоутов, приводы кормовых горизонтальных рулей, произошел обрыв нескольких электрокабелей.

Первый выход на боевое патрулирование состоялся 10 августа 1942 г. вместе с ПЛ «Л-3» (П.Д. Грищенко) вслед за тремя тральщиками в эскорте 2-х катеров – морских охотников. После «паузы» – лежки на грунте в течение дня 11 августа у о. Лавенсари, «М-96» вышла в море. При преодолении Гогландской противолодочной позиции лодка была обнаружена противолодочными кораблями противника. Командир, резко маневрируя курсом, глубиной погружения и скоростью направляет лодку к минному полю и отрывается от преследования. Затем – разведывательный поиск в районе Хельсинки – Таллинн в течение 4-х суток. На десятые сутки похода обнаружен транспорт в районе маяка Порккалла-Каллбодс. Вместе с транспортом – две шхуны и три противолодочных катера, периодически сбрасывающие глубинные бомбы, – «для профилактики». Сближение на дистанцию залпа. Залп одной торпедой из правого торпедного аппарата. Транспорт водоизмещением 7000 тонн, задрав вверх корму, пошел на дно. Интенсивное преследование. На лодку сброшено 12 глубинных бомб. Лодка получила повреждения: лопнул шов прочного корпуса, вышел из строя гирокомпас, погас свет, вышла из строя часть измерительных приборов. Началась борьба за живучесть. А командир лодки повел ее в сторону вражеской базы (Палдиски), вблизи которой и находилась лодка в течение всех 4-х суток, пока шел ремонт и устранение неисправностей. Находясь днем в подводном положении и всплывая на подзарядку батарей ночью, командир лодки вел интенсивное наблюдение за деятельностью противника в районе ВМБ: движение судов, системой корабельных дозоров, интенсивностью полета самолетов, порядком обмена опознавательными сигналами. Затем лодка вернулась в базу. В общей сложности за поход лодка трижды касалась минрепов, преодолела 20 минных заграждений, половину времени похода провела в подводном положении. При подходе к своей базе попала под обстрел своих катеров-охотников и бомбежку глубинными бомбами (после срочного погружения). Быстрое всплытие между катерами, с одного из которых ударила пулеметная очередь, но быстро смолкла: ошибка по вине командира базы, не предупредившего дозорные катера, что 22-24 августа «М-96» должна возвращаться из похода. За поход и проявленное при этом мужество и отвагу командир ПЛ получил орден Ленина, 4 человека были награждены орденом Красного Знамени, 8 чел. – орденом Красной Звезды, остальные – медалями.

8 ноября 1942 года – снова боевой поход. Успешная высадка десанта разведчиков в глубоком тылу в Нарвском заливе. После дерзкого налета разведчиков на вражескую комендатуру, захвата документов и штабного офицера при возвращении к лодке шлюпка была опрокинута волной: кроме лейтенанта и одного разведчика, все погибли.

... 1 октября 1944 г. «С-13» вместе с «Л-3», «Лембит» и «Д-2» вышла из Кронштадта для перебазирования в Хельсинки (в сентябре 1944 г. Финляндия вышла из войны, и по мирному договору правительство ее предоставило для базирования советским лодкам некоторые базы).

3 октября выход на очередное боевое патрулирование. Через несколько суток в районе маяка Хел (в Данцигском заливе) обнаружен крупный транспорт, идущий с большой скоростью.

Неудачная торпедная атака. Решение командира: потопить транспорт артиллерией. Транспорт начал «огрызаться»: открыла огонь 4-х ствольная зенитная установка. Несколько точных выстрелов из 45 мм орудия и транспорт, окутанный дымом и пламенем, застопорил ход. Еще несколько залпов («для верности»): транспорт «Зифрид» водоизмещением 5 тыс. тонн ушел на дно.

По результатам похода командир лодки и несколько офицеров получили ордена Красного Знамени, другие члены экипажа – ордена Красной Звезды и медали.

... Несколько строк об атаке «Генерала фон Штойбена». Как выше сказано, этот военный транспорт имел на борту 3600 чел. Это были танкисты танковой дивизии, которые перебрасывались для защиты Берлина. После торпедной атаки «С-13» спасти немцам удалось лишь 300 чел. из числа экипажа и пассажиров.

Встреча «С-13» со «Штойбеном» произошла 9 февраля 1945 г. (после того, как лодка потопила «Густлоф», «зализала раны», лежа несколько часов на песчаном грунте у о. Гогланд и снова вот уже шестые сутки вела патрулирование). Обнаружение из-за сильно ограниченной видимости произошло на очень короткой дистанции и внезапно. «Штойбен» шел в охранении 6-и (!) новейших эсминцев типа «Карл Гастер» с большой скоростью. Разошлись на контр – курсах, атака состояться не могла.

Командир принимает решение снова начать погоню в надводном положении, используя форсированный режим работы дизелей. Инженер-механик Коваленко, снова с большой тревогой и надеждой на своих «коломенцев» (дизеля изготовлены на заводе в Коломне) дает команду дизелистам дать самые полные обороты.

Так как накануне из штаба флота было получено радио, что в таком-то районе обнаружен конвой в составе крейсера типа «Эмдэм» в эскорте нескольких эсминцев, то у командира «С-13» не было никакого сомнения, что встретился именно с этим конвоем. Судя по высоким топовым огням на мачтах главной цели, это был именно крейсер. Кроме топовых огней, никаких других ни корабля охранения, ни на охраняемой «цели» не было. Сплошная темень при неблагоприятных гидрометеорологических условиях. На расстоянии 25-30 кбт. еле еле просматриваются силуэты групповой цели.

Дав ход 19 узлов, сблизившись на расстояние 12 кабельтовых, «С-13» пошла на обгон, чтобы занять позицию для стрельбы. Снова «коломенцы» «молотят» на пределе возможностей: пеленг на цель, докладываемый через каждые 2 минуты штурманом, начинает меняться на корму. Конвой шел с постоянной скоростью 16 узлов. Лодка начала обгонять конвой.

Приведя цель на курсовой угол 150 левого борта, лодка застопорила дизеля и начала движение под электромоторами, перейдя из надводного в позиционное положение. С дистанции 16 кабельтовых двухторпедный залп из кормовых торпедных аппаратов. Все, находящиеся на мостике (командир, помощник командира, штурман, сигнальщик и комендор) увидели взметнувшиеся один за другим 2 высоких султана воды в носовой и средней части цели. Через несколько секунд до лодки дошел звук 2-х мощных взрывов, а потом еще одного, в несколько раз большего по мощности (сдетонировал боезапас). Все, находившиеся на мостике, отмечают, что сила взрыва была такова, что вставший огненный столб осветил пролетавшие над конвоем низкие тучи. Через мгновение – последний, четвертый взрыв, уже подводный (взорвалась котельная установка на погружающейся цели).

На кораблях охранения поднялась паника: вспыхнули прожектора, началась беспорядочная стрельба из орудий. Часть кораблей застопорила ход и начала спасательную операцию.

Убедившись, что в темной части горизонта лодка не замечена, командир приказал продуть главный балласт и дать полный ход дизелями. Через два часа хода на рассвете, выбрав по карте грунт с песчаным дном и подходящую глубину, в стороне от трассы возможного движения судов, легли на дно. Начали приводить в порядок и проверять приборы и механизмы. Для всех, кроме вахты, поступила команда – отдыхать...

Прошло время, настал час Победы. Вспоминая об атаке «Штойбена» А.И. Маринеско неоднократно возвращался к мысли, что его смущает один вопрос: почему «Штойбен» имел такое мощное охранение. Один транспорт и 6 новейших эсминцев. Ведь даже «Густлоф» с особенно ценным «грузом» Деница имел меньшее охранение. Видимо, кроме личного состава разгромленных танковых частей, было еще что-то, более ценное.

Заканчивая разговор об А.И. Маринеско, считаю нужным отметить одну, редко упоминаемую деталь. Из всех тринадцати балтийских «эсок» только одна – единственная с «несчастливым» номером оказалась счастливой. Другие 12 погибли. 10 из них погибли при ведении боевых действий во время Великой Отечественной войны (5 подорвались на минах). Одна лодка была взорвана своим экипажем в Либаве в начале войны. Когда лодка находилась в ремонте и стояла в доке, поступил приказ Верховного командования об оставлении ВМБ. Лодка была выведена из дока судоремонтного завода Томсаре и взорвана. Одна лодка подорвалась на mine и затонула в Аландском море у о. Маркет в январе 1940 г. (во время Финской войны).

На Северном флоте погибли две «эски», на Черноморском – одна. Некоторые ветераны-подводники, в том числе и кое-кто из тех, кто сам участвовал в боевых действиях, говорят: «Везло Александру Ивановичу». Везло-то везло, конечно. Но если вспомнить, что во время всех его командирских походов по его лодке было выпущено около 20 торпед вражеских лодок, и от всех он уклонился, то просто «везением» это не объяснишь.

Кончено, громадная заслуга «гениального» гидроакустика с «моцартовским» слухом.

Но и мгновенная реакция, молниеносная оценка обстановки (взаимное расположение лодок, глубина, скорость, боезапас, гидрология, глубина места, возможность наличия донных мин, тактико-технические характеристики лодки и оружия возможного противника, уровень мастерства своего экипажа, и т.п. и т.д.), быстрое принятие решения, четкая команда, поданная спокойным, твердым голосом, внимательный контроль за исполнением команды и ежесекундным изменением обстановки – вот залог успешности боевых действий при уклонении от торпед. И, конечно, – выдержка, отвага, уверенность в себе и своем экипаже.

Надо сказать, что в последние месяцы войны Балтика была буквально настигнута немецкими подводными лодками. Все, что оставалось в Данциге и Пиллау, в преддверии вторжения советских войск, загрузившись топливом и оружием, вышло в море. К тому же, в Балтику вошли несколько лодок, снятых с других театров военных действий. Но мелководная Балтика с рифами, отмелями, с немецкими, английскими и советскими минами, оказалась немецким подводным асам не по зубам. Никаких реальных результатов они не достигли. Ни к чему не привела их охота за нашими подводными лодками.

Нельзя не упомянуть о том, что в последнем походе «С-13» под «крылом» обеспечивающего бездарного контр-адмирала, крайне амбициозного, рвущегося к перископу при каждой возможной атаке и, несмотря на приказание командира лодки при каждом таком случае делать запись в вахтенный журнал о том,

что в командование лодкой вступил командующий подводными силами, продолжавший упускать «из-под носа» одну цель за другой, А.И. Маринеско несколько раз спасал лодку и экипаж от вражеских торпед.

28 апреля в 04.28 при движении в надводном положении обнаружены торпеды, прямо идущие на «С-13».

Мгновенная команда об увеличении хода до самого полного и резком изменении курса. Торпеды прошли мимо.

2 мая в надводном положении. Снова две торпеды, идущие на «С-13». Снова удачное уклонение.

5 мая во время всплытия – еще 2 торпеды, прошедшие в непосредственной близости по носу и корме.

Было еще одно замечательное качество у командира «С-13» – «железное» правило: никогда не расслабляться, пока лодка в море. До последней минуты окончания похода и ошвартовки у пирса или плавбазы.

После получения приказа 12 февраля 1945 г. о возвращение в базу (после проведения 2-х блестящих атак по «Густлофу» и «Штойбену») командир собрал офицеров и напомнил, что боевой поход продолжается, никакой «расслабухи». При возвращении в базу бдительность должна быть удвоена (горький опыт войны говорит, что именно при возвращении после трудных походов нередко лодки погибали). Вспомним, хотя бы лодку немецкого подводного аса Э. Топа.

Покинув район патрулирования, лодка пошла в базу. Доклад акустика о шуме винтов подводной лодки. Лично убедившись, что шум винтов вражеской подводной лодки (на пределе слышимости), командир приказал следить и ждать шума винтов идущих на лодку торпед, т.к. знал, что гидроакустические станции на немецких лодках значительно лучше наших, а это значит, что вражеская лодка давно уже обнаружила нашу и следит за ней. Командир принимает решение не менять ни курс, ни скорость, ни глубину: пусть враг думает, что он не обнаружен.

Доклад акустика: «Лодка произвела залп! Торпеды идут на нас!». Мгновенная реакция командира и команда: «Лево на борт! Боцман нырять на глубину!». Через несколько секунд торпеды с шумом пронесли мимо.

Вражеская лодка, пользуясь превосходством в гидроакустике, снова готовится в атаке, заходя за корму «С-13», снова шум идущих на лодку торпед. Снова резкий маневр «С-13» и снова промах немецкой субмарины. В общей сложности «игра в кошки-мышки» длилась более 4-х часов, пока противник не истратил весь запас своих торпед (по «С-13» было выпущено 9 торпед). К сожалению, на «С-13» практически весь запас торпед был израсходован, и вступить с немецкой лодкой в «дуэль» смысла не было.

Израсходовав свои торпеды, она быстро удалилась.

Напомнив кое-что об А.И. Маринеско тем, кто знает и рассказав тем, кто не знает, я умышленно не останавливаюсь на том, что, как и почему он не получил своевременно звание Героя Советского Союза. В упомянутых книгах Н. Титаренко, В. Борисова этот вопрос подробно рассмотрен. Не хочу затрагивать и тему борьбы за официальное признание подвига «С-13». К сожалению, наряду с клеветническими публикациями об этом легендарном командире появились и публикации, в которых кое-кто приписывает себе заслуги в победе за восстановление справедливости. Не буду углубляться в эту тему.

Замечу только, что бывший Министр обороны маршал Р.Я. Малиновский еще в 1960 издал приказ о восстановлении А.И. Маринеско, разжалованного до старшего лейтенанта, в звании старшего офицера (капитана 3 ранга) и снял с него все ранее наложенные взыскания, не оглядываясь на всех этих политических «флотоводцев» из Главпура.

В заключении приведу выписку из коллективного письма в ЦК КПСС ветеранов-подводников, возглавляемых бывшим командиром «малютки»,

провоевавшим на лодках типа «М» всю войну, контр-адмиралом Ю.С. Руссиным. Это письмо направлено было в ЦК еще в 1961 году. Вот что в нем говорилось, в частности:

«Товарищ А.И. Маринеско – герой Великой Отечественной войны, один из самых выдающихся мастеров торпедного удара.

Из прилагаемой справки военно-морского отдела Главного морского штаба следует, что боевые успехи, достигнутые подводной лодкой «С-13» под командованием А.И. Маринеско, не имеет себе равных на флоте. Достаточно сказать, что после потопления подводной лодкой «С-13» немецкого корабля «Вильгельм Густлоф», на котором находилось несколько тысяч отборных фашистских подводников, Гитлер объявил в стране трехдневный траур, а командира подводной лодки Маринеско – «военным преступником».

Этот удар, нанесенный подводной лодкой «С-13» под командованием А.И. Маринеско, по существу лишил фашистский подводный флот резервов в подготовленных подводниках».

Добавлю только, что после получения доклада из штаба подводных сил об участии, постигшей «Вильгельм Густлоф» горькая доля сообщить об этом фюреру выпала на долю представителя гросс-адмирала Деница при Гитлере вице-адмирала Фосса. Гитлер был взбешен и тут же приказал командира конвоя расстрелять и приговорить к смерти командира советской подводной лодки.

Корветтен-капитан Цан, опытнойшей и заслуженный подводник и преданный фюреру офицер был публично расстрелян.

В книге В. Геманова «Подвиг «тринадцатой» приводятся сведения о том, что при захвате документов в канцелярии Гитлера был обнаружен любопытный документ, лежащий в тонкой папке в плотном переплете, на лицевой стороне которой был изображен золоченный имперский орел со свастикой в когтях и тисненая большими готическими буквами надпись: «Конфиденциально. Личные враги фюрера и Германии». Внизу буквами помельче другая надпись: «Подлежат розыску, аресту и немедленному преданию суду за свершенные ими преступления против фюрера и рейха».

Первым в списке значился Иосиф Виссарионович Сталин, вторым – Франклин Рузвельт, потом – маршалы Жуков, Мотгомери, генерал Эйзенхауэр, У. Черчилль, Шарль де Голль, Иосип Броз Тито... Под номером 26 (на второй странице) – капитан 3 ранга А. Маринеско.

* * *

Назвал я эту главу «Грандиозный «подарочек» Гитлеру» потому, что 31 января 1945 г. в биографии Гитлера был значительный юбилей – 10 лет назад он пришел к власти, став Рейхсфюрером. За 52 минуты до этой даты в 23 ч. 08 минут 30 января А.И. Маринеско произвел свой знаменитый торпедный залп, потрясший всю Германию и эхом отозвавшийся во всем мире.

... В день 50-летия «атаки века» (31 января 1990 г.) многие газеты в Бонне, Хельсинки, Стокгольме, Лондоне и Вашингтоне вышли с заметками об этом событии.

13 января 2003 г., в день 90-летия со дня рождения А.И. Маринеско в музее подводных сил (в г. Санкт-Петербурге) прошла пресс-конференция «Фонда А.И. Маринеско», на которой автор имел честь побывать. Из членов экипажа «С-13» присутствовал лишь один – бывший электрик Астахов. Второй член экипажа, живущий в С.-Петербурге, бывший штурман лодки, капитан 1 ранга Н.Я. Редкобородов был болен и находился у себя дома. Участники конференции по телефону тепло поздравили его с юбилеем командира и пожелали здоровья...

Ужасающий «рекорд» возмездия.

(о В. Коновалове)

Среди подвигов знаменитой подводной лодки «Л-3», прославившейся под командованием Петра Денисовича Грищенко, которого по числу потопленных кораблей и судов противника наряду с А.М. Матиясевичем называют подводником № 1, есть еще один подвиг советских подводников, о котором почему-то и раньше-то не очень говорили, а в теперешние времена в «новой» России и вовсе замолчали.

... Ушел на дно «Вильгельм Густлоф», с самой верхней палубы до самого последнего трюма забитый ценным, награбленным в Советском Союзе имуществом, переполненный разного рода карателями и убийцами, среди которых более двадцати высокопоставленных нацистских бонз из Польши и Восточной Пруссии, несколько десятков генералов и старших офицеров (в том числе и свыше десяти из ведомства Гимmlера – РСХА), батальон вспомогательной службы порта из состава СС – 300 чел. и 3700 унтер-офицеров, выпускников Центра подготовки подводников вместе со 100 командирами лодок, уже имевшими или только что получившими право на управление подводной лодкой. Гибель одного единственного экипажа корабля любого ранга во все времена в мировом флоте мира считается катастрофой. А здесь погибли несколько десятков экипажей.

Гибель одного генерала считается большой потерей, а уничтожение хотя бы одного генерала или высокопоставленного чиновника всегда и везде считается подвигом. Здесь уничтожено несколько десятков таких зловещих фашистских персон.

Если учесть главное обстоятельство – крушение стратегического плана Третьего рейха, связанного с крупномасштабной операцией по блокаде Англии и ударом по кораблям и судам союзников, то не подлежит ни малейшему сомнению масштабность и влияние атаки

А.И. Маринеско на ход и исход Второй Мировой войны. Именно поэтому такой большой отклик во всей мировой печати получило это событие, взволновавшее и продолжающее волновать мир.

Возможно, именно в связи с этим как-то почти незаметно прошло еще одно грандиозное событие войны на море – потопление подводной лодкой «Л-3» теперь уже под командованием другого командира, бывшего старшего помощника капитана 3 ранга В.К. Коновалова, ставшего впоследствии Героем Советского Союза.

23 марта 1945 г. подводная лодка «Л-3» вышла в свой последний боевой поход из порта Турку, ставшего местом базирования дивизиона наших лодок. К этому времени лодка была уже гвардейской, и весь экипаж ее до единого человека был кавалерами орденов Ленина, или Красного Знамени, или Красной Звезды.

Задача, поставленная лодке, заключалась в постановке минного заграждения в Данцигской бухте, откуда продолжалась интенсивная эвакуация гарнизона ВМБ, остатков специалистов-судостроителей, занимающихся достройкой большой серии подводных лодок, остатков сухопутных частей Восточно-Прусской группировки войск.

На этот раз провожать лодку на пирс прибыл Командующий флотом адмирал В.Ф. Трибуц.

Придя в назначенный район к северо-востоку от мыса Хель 28 марта, т.е. через 5 суток, уже на второй день минзаг выполнил главную задачу: было поставлено две минные банки общей численностью 20 мин (как выяснилось позднее, на этих минах подорвались сторожевой корабль и транспорт).

30 марта под натиском наших сухопутных войск Данциг пал. На рейде Данцигской бухты находились немецкий крейсер и пять эсминцев. Они должны были эскортировать транспорт «Гойя» водоизмещением 7200 тонн, переполненный солдатами, матросами, офицерами, остатками чиновничьего люда, сумевшими разными способами прорваться на транспорт. И снова, как на «Вильгельме Густлофе», на «Гойе» был самый ценный «груз» Деница и «Кригсмарине» – подводники.

Вот что пишет оставшийся в живых член экипажа «Гойи»

Х. Хоппер: «Тысячи людей хотели попасть на наше судно, стоявшее у причала и подвергнутое бомбардировке с воздуха. Это был последний корабль, идущий на запад...» Можно только представить это столпотворение, когда каждый, кто стремился удрать, видел, что все другие причалы и рейд бухты пусты: ни одного транспорта больше нет. Конечно, в первую очередь рвались на борт военные, а среди гражданских, в основном те, кто чувствовал вину за кровавые дела, что натворил. Немало было и таких, кто задуренный геббельской пропагандой о «зверстве русских», тоже пытался покинуть порт. Но шансы их попасть на транспорт были невелики. Х. Хоппер продолжает: «Я со своим товарищем стоял у трапа и пытался считать количество людей, поступающих на борт. Когда число их достигло более 6500 человек, мы перестали считать, многие перебирались к нам по бортовым сеткам и штурмтрапам».

Как выяснилось впоследствии, на «Гойе» находилось 1300 подводников: офицеров, унтер-офицеров, матросов. В общем и целом, по приблизительным подсчетам на борт «Гойи» было погружено более 8000 чел., а кроме того, около 7000 военных было размещено на боевых кораблях, сопровождающих «Гойю».

В.К. Коновалов получил приказ атаковать корабли, стоящие на рейде Данцигской бухты. В сильный шторм (8 баллов) на подходе к бухте лодка всплыла в надводное положение. Ночью вошли в бухту: на берегу ведутся активные боевые действия, слышны разрывы снарядов, небо и море обшаривают лучи прожекторов. Вся бухта заполнена дозорными катерами, как муравьи снующими вдоль и поперек. Сознавая, что каждый такой «муравей» имеет острое « жало » – по несколько глубинных бомб на борту, а, следовательно, лезть в глубь бухты бессмысленно (к тому же больших кораблей не обнаружено). Командир принимает решение перейти в другую бухту Хеля (тоже расположенную в Данцигском заливе, только немного западнее): по данным авиаразведки, сообщенным в только что полученном радио, именно там обнаружено скопление кораблей. Попытка прорваться в бухту заканчивается неудачей: дозорные катера «засекают» лодку и начинают сбрасывать глубинные бомбы в том месте, где она погрузилась... Командир лодки решает, выйдя из бухты, ждать конвой на выходе из нее. Сомнений нет: конвой начнет движение с часу на час. К тому же, продолжают слышаться взрывы «профилактического» бомбометания глубинных бомб.

... Ночь с 16 на 17 апреля. Шторм давно утих, видимость около двух миль. Вот что говорит бывший штурман «Л-3» И.Г. Павлов, ныне капитан 1 ранга в отставке: «Первым обнаружили конвой акустики Галин и Володченко (конвой состоял из большого судна в охранении нескольких кораблей эскорта – авт.). Потом визуально увидел суда сигнальщик Ищенко. Мы начали преследовать конвой, дали максимальный ход. Постепенно сократилось расстояние до залповой дистанции. Для атаки приготовили три торпедных аппарата... В 0 ч. 48 мин. выпущены три торпеды по главной крупной цели с расстояния 8 кабельтовых». Две из 3-х выпущенных торпед, попали в цель. Командир в перископ хорошо видел столб огня и пламени. То, что видел командир «Л-3» и о чем впоследствии рассказывал, почти полностью совпадает с тем, что видел и командир «С-13» после торпедного залпа по «Густлофу», что видели и о чем рассказывали другие командиры советских, немецких и других подводных лодок: От этого «адского» зрелища трудно оторвать глаз, если даже ты хорошо понимаешь, что каждая лишняя секунда пребывания после атаки на перископной глубине, грозит смертельной опасностью.

Транспорт пошел ко дну. Лодка погружается на глубину и отрывается от преследования.

Однако, корабли эскорта, не разобравшись с какой стороны произведена атака, начали светить прожекторами, сбрасывать глубинные бомбы

наугад, а потом и вовсе прекратили преследование: нужно было срочно спасать оставшихся наплаву.

А вот как вспоминают об этом участники и свидетели этой трагедии, находившиеся на стороне противника. Уже упомянутый Х. Хоппер: «При первом взрыве я стоял на палубе, второй взрыв прозвучал буквально через секунды. Было ясно, что это торпеды. Корабль начал крениться на борт. Началась паника, каждый хотел спастись, люди кричали, падали в воду... Каждый думал только о себе, я должен был защищаться от пытавшихся стащить с меня спасательный жилет. Наконец, я смог пробиться к плотуку».

Второй свидетель трагедии, Т. Темпекс: «Еще долго у меня не смолкали в ушах крики. Пытаясь как-то спастись, люди хватались за такелаж, плотики. Средств спасения было намного меньше метущихся людей... Я видел, как отходили от места катастрофы корабли охранения, вероятно опасаясь за собственную безопасность».

Т. Темпекс говорит, что корабли охранения отходили от места катастрофы, «вероятно опасаясь за свою безопасность». Очевидно, это – правда. Так было и при потоплении «Густлофа» в первый момент после его торпедирования. Но потом, убедившись, что лодка одна и второй атаки не будет (немцы-то, благодаря пропаганде Геббельса, наслышаны были об атаках конвоя «волчьими стаями», опасались, что подобное и здесь могло быть), корабли занялись спасением людей. Однако, удалось спасти только 163 человека, находящихся, в основном, на плавсредствах. Многие, попавшие в ледяную воду, погибли от переохлаждения. Остальные, которых было, как уже сказано, около 8000 ушли на дно. Были ли на «Гойе» гражданские лица? Естественно были. Этого никто и не отрицает. Вот что говорит сын командира «Л-3» капитан 1 ранга Е.В. Коновалов: «Отец никогда не кичился успехами. Если с ним заводили разговор о нахождении на потопленном судне гражданских лиц, женщин и детей, он отвечал: «Шла война, я вместе с экипажем выполнял свой воинский долг. Мы топили вражеские корабли, транспорты, в результате гибло много людей. За свои боевые дела по защите Родины мы заслужили уважение своего народа». Так что ни к чему здесь и лицемерные высказывания в «документальном» фильме об «атаке века» А.И. Маринеско, о котором я упомянул в параграфе о нем (речь там шла о том, что «русские тоже имели право на жестокие и варварские действия»). Русские мстили врагам, за все, что те натворили на нашей земле. А поэтому всякие рассуждения старых и новых «демократов» и «защитников прав и свобод» о том, имели ли право командиры «С-13» и «Л-3» топить эти немецкие лайнеры – чушь собачья.

Подводники наши выполняли свою священную клятву, которую давали народу и Родине. Вот слова из клятвы экипажа подводной лодки «Л-3»: «Любимая Родина, слушай нас: клянемся тебе жестоко мстить фашистским мерзавцам за кровь и страдания, за горе и слезы наших отцов, матерей и детей!

Клянемся настойчиво, без устали ночью и днем искать и топить корабли врага, истреблять их до полной нашей победы! Клянемся высоко держать Гвардейское знамя, свято хранить и умножать военные традиции балтийцев». Эту клятву дали подводники «Л-3» 22 марта 1943 г. на митинге, посвященном вручению командующим флотом экипажу лодки Гвардейского знамени.

О клятвах, которые давали другие подводники, например, экипаж «Д-3», в самые трудные дни войны, я кратко расскажу несколько позже.

Вот что говорит спасшийся в той катастрофе рядовой солдат Вермахта Вилли Мархарек: «Я не ощущаю ненависти к русским, наоборот, мне бы хотелось, чтобы все кто остался в живых, собрались бы вместе и подумали..., какое безумие уничтожать друг друга!».

Конечно гросс-адмирал Карл Дениц не нашел в себе мужества что-либо сказать об этой трагедии «Кригсмарине», так же, как и о потоплении «Вильгельма

Густлофа». Писать об этом ему было невыносимо. В это его можно понять: 1300 подводников, потопленных на «Гойе» вместе с 3700 потопленными на «Густлофе» – такое в самом страшном сне не могло присниться. Гибель в течение полутора месяцев сразу 5000 подготовленных для новых лодок профессионалов окончательно похоронила все его планы, надежды и мечты. И последнюю точку поставил, последний гвоздь в гроб этих надежд вбил командир «Л-3» капитан 3 ранга

В. К. Коновалов.

О том, что на «Гойе» было 1300 подводников, подтверждает и немецкий исследователь Г. Штейвинг и немецкий историк и участник войны Гейнц Шен, многие годы работавший над проблемой эвакуации немецких частей из Данцига на заключительном этапе войны. Только несколько расходятся они в оценке общего количества жертв на «Гойе»: один пишет о более семи тысяч, другой о более восьми тысяч. Сходятся они в том, что с «Гойе» ушло на дно еще больше людей, чем на «Густлофе».

Немцы после потрясшей всю Германию трагедии с «Густлофом» не поднимали шум по известной причине (они ведь и гибель «Густлофа» пытались замолчать). А наши «политические рабочие» из ведомства Главпура тоже почему-то промолчали, опасаясь, очевидно, пропагандистской шумихи в западных СМИ о том, что на транспорте «Гойя» могли быть (и были) гражданские лица.

А, в общем, этими двумя атаками был ошарашен весь мир, когда в западной печати появились сообщения об этом. Еще бы: никогда в истории флотов мира ничего подобного не было ни в мирное, ни в военное время. Возможно, что и сейчас еще, по прошествии без малого шестидесяти лет мы по настоящему не оценили этих потрясающих торпедных атак, этих страшных ударов и ужасающих рекордов.

Как ни странно, но именно представители страны бывшего нашего врага – Германии, время от времени поднимают эту тему, которую они называют «Бегство по Балтийскому морю». Кстати, именно немецкие исследователи наиболее объективно из всех, кто берется за эту тему, освещают эти события, пытаются разобраться без предвзятости и оценить без тенденциозности.

Вот, что говорит упомянутый выше Гейнц Шен: «Я заинтересовался проблемой эвакуации в войне на Балтике на наших кораблях и судах. После десятилетнего труда установил, что около 1000 кораблей и судов спасли жизнь более 2,5 млн. моих соотечественников. Наряду с катастрофой «Густлофа» (потопленного «С-13»), которая была более известна, я занялся катастрофой «Гойи», поскольку здесь погибло намного больше людей, чем на «Густлофе». Эта катастрофа была, без сомнения, самой большой за всю историю мореплавания».

Эти слова были сказаны Шеном как вступление к документальному германскому телефильму «Бегство в смерть» (трагедия грузового судна «Гойя»), снятого 13 лет назад режиссером ФРГ Х. Петерманом при содействии Объединенного Совета ветеранов-подводников и контр-адмирала Ю.С. Руссина (ныне покойного), бывшего тогда председателем этого Совета. Между прочим Ю.С. Руссин всю войну с первого дня до последнего провоевал на «малютках», о чем написал книгу, так ее и назвав: «Всю войну на «малютках» (Лениград, 19)».

Участвовали в создании этого телефильма непосредственные участники и свидетели тех трагических событий с нашей и немецкой стороны, чьи высказывания я цитировал выше.

Много разного рода военных и гражданских захватчиков сумели удрать от ударов советских войск в период с осени 1944 г. до мая 1945 г. Но 33000 из них нашли могилу на дне Балтийского моря от ударов наших подводников, летчиков, катерников, моряков надводных кораблей. Ушли на дно вместе с 245-ю судами и кораблями, которые нашли здесь свою могилу. (Удивительно, что число погибших

немцев при эвакуации совпадает с числом немецких подводников, погибших за войну: их тоже было 33000).

* * *

Через сутки после потопления «Гойи» командир «Л-3» перехватил и вышел в торпедную атаку на транспорт «Р. Мюллер» (1000 т.), шедший без охранения.

Еще через двое суток обнаружен конвой из 4-х транспортов и семи (!) кораблей охранения (вспомним снова состав эскорта конвоев союзников, на которые выходили в атаки немецкие подводные асы).

Сблизившись на дистанцию, на этот раз, 10 кабельтовых командир производит торпедный залп с перископной глубины. Корабли эскорта обнаруживают лодку и начинают ее преследование. Тут уже не до наблюдения результатов атаки. Началась бомбежка глубинными бомбами. Насчитали 31 взрыв глубинных бомб. Повреждения, полученные лодкой от этих взрывов, были «незначительные»: личный состав с ними справился. Неожиданно противолодочная атака прекратилась: над кораблями ПЛО появились наши легчики. Немцам стало не до преследования лодки...

По весомости влияния на ход и исход войны, как я уже отмечал, конечно, с атакой «С-13» ни одна атака за всю историю войн на море не сравнится, но по количеству одновременно потопленной живой силы противника нет равных атаке «Л-3».

Историки, писатели, журналисты, пишущие о войне на море, частенько ссылаются на высказывание бывшего пассажирского помощника капитана «Вильгельма Густлофа» Гейнца Шена. Ссылается на него в своих мемуарах и Н.Г. Кузнецов. Так вот Г. Шен в своей книге «Гибель Густлофа» написал: «Если считать этот случай катастрофой в истории мореплавания, то это, несомненно, самая большая катастрофа, по сравнению, с которой даже гибель «Титаника», столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, ничто».

Соглашаясь с этим высказыванием, хочу добавить, что по сравнению с этим – ничто даже гибель парохода «Султанша» в 1865 году на реке Миссисипи, когда при катастрофе от взрыва котлов и последовавшего пожара погибло еще больше людей, чем на «Титанике» – 1700 чел. Шен не знал, очевидно, и такого факта, как потопление нашей подводной лодки «Д-2 (капитан 2 ранга Линдерберг) немецкого железнодорожного парома «Дойчланд» водоизмещением 21046 т., в результате чего ушло на дно 3000 вражеских солдат и офицеров. Кстати, среди погибших оказался и предатель норвежского народа – фашист Лунде (заместитель премьер-министра Кислинга). Видимо, не знал Шен и о трагедии Японского линкора «Ямато», потопленного американской авиацией и унесшего с собой 3033 чел. Забыл упомянуть Шен и вторую атаку «С-13» в этом знаменитом походе, когда вслед за «Густлофом» на дно ушел «Штойбен», унося с собой 2700 гитлеровцев. Почему-то не вспомнил Шен и о потоплении «Гойи», хотя к моменту написания им своих мемуаров, он уже имел сведения о числе погибших на «Гойе» (об этом он упомянул в беседах с нашими ветеранами-подводниками, когда встречался с ними в Ленинграде). Кстати, при встречах с ветеранами в Ленинграде и Москве, он говорил: «У меня лично, да и ни у кого из нас, немцев, нет никаких претензий к Александру Маринеско. Он выполнял свой воинский долг и выполнил его героически и умело». О том, что у немцев нет претензий к Маринеско говорит и главный редактор журнала «Марине Рундшау» (издававшегося в тогдашней ФРГ), историк, доктор, адмирал Юрген Ровер.

Это отступление я сделал, чтобы словами этих авторитетных немцев ответить на «заботу» лицемеров из газеты «Курьер» (№ 30, 2002 г.), которые пишут, что, «то, что произошло в Балтийском море, выходит за рамки военной истории и

приобретает сегодня огромное политическое и моральное значение, затрагивая настоящее и будущее России и Германии».

Врете вы все, негодяи! Это только в ваших «перевернутых» мозгах «выходит за рамки военной истории и затрагивает...»

* * *

Закончить этот разговор о командире «Л-3» мне хочется словами бывшего штурмана «Л-3», о котором упомянуто выше, И.Г. Павлова: «... Под его командованием (речь идет о В.К. Коновалове, который стал командиром «Л-3» после П.Д. Грищенко – авт.) мы и пошли в свой последний – восьмой поход в район Данцигской бухты.

Уже в который раз я проходил напичканный разными минами Финский залив, и меня никогда не покидало чувство особой опасности. К опасности постепенно привыкаешь (на то и война), хотя страх остается. Каждый человек, тем более подводник, закупоренный в стальной герметичный корпус, отрешенный от земли и воздуха толщами морской воды, испытывает страх, осознает возможность гибели. Но эту мысль подавляешь, привыкаешь ко всему, надеешься, что повезет. Наша лодка, и в первую очередь, ее командиры, была везучей и удачливой. Сотни глубинных бомб буквально обрушивались на наши головы, десятки минрепов проскрежетали по легкому корпусу, были два подрыва на минах (при командовании П.Д. Грищенко – авт.), преследовавшей нас сторожевик чуть не протаранил лодку, погнув перископ. И это, не считая разных повреждений и неурядиц, вызванных преследованием и уклонением лодки от противолодочных сил. Из многих сложных ситуаций нам удавалось выходить, заслуга в том всего хорошо-отработанного экипажа и, конечно, командира».

И.Г. Павлов называет своих командиров лодки «Л-3» (первого – П.Д. Грищенко и второго – В.К. Коновалова) «везучими и счастливыми». Везучей и счастливой была «Л-3» и весь ее экипаж. Но именно потому, что этот экипаж был «хорошо отработанный» (вспомним, как даже в боевом походе П.Д. Грищенко сделал «перерыв» для отработки до автоматизма действий по удержанию лодки на глубине при торпедном залпе из всех носовых торпедных аппаратов).

П. Д. Грищенко после войны в своей книге «Соль службы» (Л. 1979 г.) писал: «...Главное «везение» – это исполнительность, точность, обоснованность расчётов и никакой поспешности. Проскочить точку поворота на новый курс на целых полмили непротраченного фарватера – слишком большая ошибка для мореплавателя».

О «точке поворота» было сказано в связи с гибелью ПЛ «Щ-323», которая выходила из базы за тральщиками вместе с ПЛ «Л-3» (Грищенко) 30 апреля 1942 г. В результате грубой штурманской ошибки после прохождения морского канала, на траверзе Стрельны «Щ-323» подорвалась на немецкой донной mine и затонула. Весь экипаж лодки вместе с командиром – капитаном 2-го ранга А. Г. Андроновым погиб.

Возвращаясь к командиру «Л-3», установившему «ужасающий рекорд», сотворившему атаку, окончательно угробившую все планы Деница, могу сказать, что, став Героем Советского Союза, он после войны служил на различных командных должностях, был начальником кафедры в ВВМУ, начальником штаба бригады подводных лодок, заместителем начальника штаба Северного флота по боевому управлению, заместителем начальника ВВМУ. Награжден восемью боевыми наградами. Ушел в отставку в звании контр-адмирала.

Атакует И.В. Травкин.

Одним из типичных примеров, в каких условиях действовали подводники Балтики, является рассказ командира «Щ-303», а потом командира «К-52» Героя Советского Союза капитана 3 ранга Травкина И.В., уничтожившего во время войны 14 судов и кораблей противника. Вот как в своей книге «Все м смертям

назло» (М. 1964 г.) он рассказывает об одном из первых походов «Щ-303» и одном из последних «К-52».

После заводского ремонта на Ленинградском судоремонтном заводе, не пройдя ходовых испытаний из-за отсутствия возможностей и времени проведения «Щ-303» получила приказ выйти в море, занять назначенную позицию и начать боевые действия на коммуникациях противника.

В ночное время 1 июля 1942 г. подводная лодка перешла по морскому каналу в Кронштадт. Под Петергофом лодку засекли фашистские артиллеристы и открыли ураганный огонь. Снаряды рвались довольно близко, но обошлось без попаданий.

4 июля в 22.00 «Щ-303» вышла из Кронштадта и на следующие сутки прибыла на рейд о. Лавенсари. Получив последние инструкции и сведения об обстановке в заливе, начали форсирование Финского залива в подводном положении. «Ночью над заливом было почти так же светло, как днем, и подводную лодку на поверхности моря могли в любую минуту обнаружить дозорные корабли противника. Ох уж эти белые ночи! Когда-то мы восхищались их непередаваемой красотой, воспетой Пушкиным. Теперь же подводники дружно проклинали этот немеркнущий свет, не суливший ничего, кроме беды.

Тревожная тишина воцарилась в отсеках, когда лодка вошла в зону минных заграждений. Много лет прошло с тех пор, но и сейчас еще помню, как командир отделения торпедистов Алексей Иванов по переговорной трубе доложил дрогнувшим приглушенным голосом:

– По левому борту трение о корпус!

Скоро и мы в центральном посту услышали этот звук. Казалось, чья-то огромная рука ощупывала наружную обшивку лодки, скреблась в наглухо задраенные двери.

... Корабль медленно продвигался вперед, и минреп уже терся об округлые борта лодки – були. У всех перехватило дыхание, лица покрылись потом, никто не мог вымолвить ни слова. Минреп продолжал пронзительно скрежетать, скользя вдоль борта к корме, помощник командира и вахтенные центрального поста, вслушиваясь в скрежет, безмолвно поворачивали голову вслед за перемещающимся звуком, мечтая только об одном: чтобы минреп не зацепился за кормовые горизонтальные рули или винт.

Застопорили левый электромотор, чтобы стальной трос не затянуло под винт. Переложили руль влево. Томительное ожидание. Что будет дальше? Лодка медленно отворачивала влево и продвигалась вперед.

Наконец скрежет оборвался. Лица людей повеселели. Командир отделения трюмных, стоявший рядом со мной, облегченно вздохнул, словно с его плеч свалилась огромная тяжесть. Откровенно говоря, то же чувство испытывал и я» – вспоминает И.В. Травкин.

Многие другие командиры лодок, офицеры и рядовые члены экипажа, вспоминая о своих впечатлениях при преодолении минных заграждений, говорят примерно то же самое. Особенно всем на всю жизнь запоминается первый прорыв через минное поле и первое касание бортом лодки минрепа вражеской мины.

И.В. Травкин пишет: «... Когда первая мина ушла за корму, вместе с ней как-то сразу ушел и страх перед невидимой нам опасностью. Много раз потом мы слышали скрежет по бортам, стопорили то левый, то правый электромоторы, но такого леденящего душу ощущения, как в первый раз, пожалуй уже никто из нас больше не испытывал. Мы «освоили их», как сострил кто-то из офицеров».

Хочу напомнить читателю, что на Балтике практически все до единой подводной лодки вынуждены были во время войны прорываться через минные заграждения и все они по нескольку раз имели касание с минрепами. Именно от мин погибли большинство подводных лодок. Испытал ли что-нибудь такое кто-нибудь из

подводников наших союзников по Второй мировой войне и наших противников. Подобного практически никто из них даже в самых кошмарных снах не видел: при преодолении минных заграждений жизнь каждую минуту висела на волоске; каждую секунду страшная, слепая смерть могла оборвать ее.

Прорвав Гогландскую минную позицию, в районе маяка Вайндло лодка обнаружила два малых судна. Командир принимает решение не тратить на них торпеды.

11 июля всплыли в надводное положение и обнаружили самолеты противника. Срочно погрузились. Самолеты пролетели над лодкой на высоте 150-200 м., открыли пулеметный огонь и сбросили несколько бомб. Град пулеметных очередей обрушился на ограждение рубки, но никто не пострадал.

«Вовремя нырнула наша «щука»! Поблизости ухнули бомбы, но серьезных повреждений не причинили. В отсеках погас свет, вышли из строя электрические приводы рулей. Пришлось перейти на ручное управление...»

В 00.30 12 июля обнаружили транспорт в охранении трех кораблей эскорта на дистанции 15-20 кбт.

«Вот она, первая настоящая встреча с ненавистным врагом, когда мы должны не обороняться, а атаковать! Увеличиваю скорость, чтобы подойти ближе к цели. Настало время проверить расчеты и выпустить торпеды. И быть готовыми ко всему...»

Напряженно слежу за целью. Нервы – как струна, каждый мускул – стальной комок.

Выпускаем торпеды...

Темноту озарило пламя. Водяные горы взметнулись ввысь.

Транспорт затонул. Водоизмещение его было около семи тысяч тонн.

Боевой счет открыт!

Корабли охранения обнаружили лодку и повернули на нее (охранять-то больше некого было – авт.). Надо немедленно уходить на глубину.

– Срочное погружение!...

«Старушка» не подвела – и тут же мгновенно исчезла под водой.

И началось... Вражеские сторожевики приближаются к месту погружения лодки, описывают циркуляцию. Бешено стрекочут их винты. А вот послышалось бульканье. Это сброшены глубинные бомбы.

Удар! Звенит в ушах. Снова удар. Снова. Враг сбрасывает бомбы сериями. Взрывы сливаются в сплошной гул...»

Командир принимает решение лечь на грунт и затаиться, выключив все механизмы, производящие шум (кроме гирокомпаса). «Уклониться от атак не было никакой возможности из-за низкой плотности батарей.

... Так мы пролежали на грунте много часов. Пошли уже вторые сутки нашего пребывания под водой. Воздух в отсеках стал тяжелым, дышать трудно. Но люди держались стойко...»

Катера продолжали забрасывать лодку глубинными бомбами, так при попытке подвсплыть и уйти в район с большими глубинами, они ее снова обнаружили.

«Мы то стопорили ход, то петляли. Катера теряют лодку, потом снова нападают на ее след, Бомбы рвутся ближе...»

Чтобы оторваться от преследования, командир принимает решение войти в минное поле – Порккала-Уддское минное заграждение. Электроэнергия на исходе... «Какнибудь дотянем! Поворачиваю лодку на минное поле. Я не ошибся. Вражеские катера и тральщики (на помощь в «охоте» за лодкой подошли еще несколько тральщиков – авт.), боясь подорваться на собственных минах, не рискнули идти за нами и прекратили преследование».

Снова пришлось медленно двигаться сквозь минное поле. «Снова слышим скрежет минрепов о корпус лодки. Снова стопорили то левый, то правый электромоторы... И так длится час, второй, третий...»

Уже на выходе из минного поля в последний момент одна мина взорвалась над подводной лодкой, от сотрясения нарушилась укупорка баков аккумуляторных батарей, однако других серьезных повреждений лодка не получила.

Много еще неприятных, тяжелых и опасных моментов пришлось пережить подводникам в этом походе. Например, обрывок сигнальной противолодочной сети, зацепившейся за носовую надстройку. Освободиться от сети пришлось в штормовых условиях. Для этого рулевому Кругловскому с необходимым инструментом пришлось пробираться по верхней палубе носовой надстройки в нос лодки, поминутно рискуя оказаться за бортом. К тому же, в случае возможного появления вражеских кораблей лодка вынуждена будет срочно погрузиться, а значит была большая вероятность остаться матросу на поверхности моря. К счастью, никто не помешал. С поставленной задачей рулевой справился отлично.

Из-за того, что перед выходом после ремонта не успели пройти ходовые испытания, не успели уточнить истинную скорость ПЛ на разных режимах, при приближении к острову Осмуссар, занятому противником, чуть не выскочили на берег (шли без определения места, по счислению). Лодка уже начала скрежетать днищем по грунту. Мгновенная реакция (и интуиция) командира, принявшего весьма своевременное решение о даче полного хода назад, спасли лодку. Так как форштевень лодки высунулся из воды у самого берега, немецкие артиллеристы заметили лодку и открыли по ней огонь. Однако было уже поздно: никаких повреждений лодка не получила.

Не получилось атаки у острова Утэ в шхерном районе из-за исключительного мелководья, не позволившего сблизиться на дистанцию залпа.

20 июля обнаружили конвой в составе трех транспортов и шести кораблей охранения.

Командир ПЛ пишет: «Атака складывалась хорошо.

Подходим к цели как можно ближе, чтобы стрелять наверняка.

Одного опасаясь – выдержит ли корпус лодки близкого разрыва своих же торпед (гидрометеусловия позволяли лодке довольно близко под перископом подойти к конвою – авт.). Но бить надо без промаха: на палубе транспорта различаются танки, полевые орудия и много другой техники. Богатая добыча!

И какая досада: когда до залпа осталось какая-то минута, в окуляре перископа появился один из сторожевых кораблей. Он идет между нами и транспортом, закрывая его своим корпусом. Меня бросило в жар. Если он заслонит цель, то атака сорвется, лодка не успеет повторно выйти на необходимый курсовой угол. Что делать? А если самим повернуть на транспорт, чтобы он раньше оказался на залповом пеленге?... Тогда торпеды успеют проскочить перед носом сторожевика. Командую рулевым. Последний раз на мгновение поднимаю перископ. Вот они решающие секунды.

Залп! След торпед потянулся точно к цели. Очень близкий оглушительный взрыв, затем второй. Прежде чем лодка уходит на глубину, успеваю увидеть, как тонет вражеское судно.

Лодку при взрыве так потрянуло, что рубка показалась на поверхности. В отсеках погас свет, посыпалась с подволока пробка. Инженер-механик мгновенно заполнил цистерну быстрого погружения, и лодка стремительно опустилась, но тут же ударила носом о скалистый грунт. Глубиномер показывает двадцать семь метров, а по карте здесь значится семьдесят пять. Решать эту загадку нет времени. Нужно срочно разворачиваться влево и уходить мористее.

Этот удар носовой частью о скалистый грунт дорого обошелся потом лодке и оказался спасительным для немецкого крейсера «Эмлен», о чем несколько ниже.

А пока после удачной атаки транспорта на лодку обрушились одна за другой серии глубинных бомб кораблей охранения.

Несмотря на многочисленные попытки маневрирования скоростью хода, глубиной и курсом, лодка долгое время не могла оторваться от преследования. Потом сторожевики временно прекратили бомбометание, но от лодки не отставали, «зацепившись» за нее. Оказалось в последствие, что они навели на лодку авиацию (очевидно, израсходовав свой запас глубинных бомб).

Когда до выхода из шхерного района оставалось не более 30 минут хода, «над нашими головами ухнули взрывы, мощные, раскатистые.

– Уходить на глубину 60 метров! – успеваю крикнуть. Новый, еще более страшный взрыв сотрясает корпус лодки. Меня отбрасывает к штурманскому столику. У моих ног лежит Калинин. Ильин больно ударился о перископ. Гусев тоже падает, но тут же, гибкий и ловкий, вскакивает и хватается за маховики клапанов» – так вспоминает командир об атаке самолетов.

Еще несколько часов продолжалось преследование ПЛ: заканчивалась плотность аккумуляторных батарей, резко повысился уровень углекислоты в воздухе, стало тяжело дышать. Однако все же сторожевики потеряли ПЛ, когда она вышла в глубоководный район. В общей сложности после этой атаки на лодку было сброшено около 70 глубинных бомб.

23 июля обнаружили немецкий крейсер в сопровождении пяти миноносцев. Лодка к этому времени успела полностью зарядить аккумуляторные батареи, перезарядить торпедные аппараты, устранить полученные повреждения (благо больших повреждений не было). Условия для атаки были благоприятными. Сблизились на дистанцию залпа, но атака сорвалась, т.к. не открылись крышки носовых торпедных аппаратов, деформировавшиеся при ударе о грунт.

24 июля получили радио с приказом возвращаться в базу. Снова пришлось преодолевать минные заграждения. 7 августа «Щ-303» вернулась в Кронштадт.

«Те, кто стоят на причале, уже по внешнему виду «Щ-303» угадывают, какие невзгоды выпали на долю нашей «старушки». Они видят ободранный, покрытый коричневой ржавчиной корпус лодки, пробитую надстройку, изрешеченный пулями козырек над мостиком, пробоины, вмятины, свернутый вправо форштевень, понимают без слов, что нелегко нам досталась победа» – пишет командир «щуки».

Торжественная встреча с оркестром, два жаренных поросенка (по числу потопленных судов), награждение орденами и медалями...

Так закончился этот боевой поход, длившийся 33 суток. Одновременно с «Щ-303» из боевого похода вернулась «Щ-406» под командованием капитана 3 ранга Е. Осипова, потопившая за время этого похода пять вражеских транспортов.

Прошу прощения у читателя за обильное цитирование, но считаю, что лучше, тех людей, кто сам совершал эти трудные и героические походы, кто сам пережил все, что выпало на их долю, никто не расскажет. К тому же, чтобы дать некоторый отдых от цифр, которых я достаточно много привожу, расскажу кратко и о последнем походе И.В. Травкина, теперь уже на ПЛ «К-52» в конце войны. Позиция, отведенная ПЛ «К-52» как раз была той, где за 20 дней до ее занятия лодкой Травкина отличился командир «С-13» А.И. Маринеско, потопив немецкий лайнер «Вильгельм Густлоф».

«21 февраля мы заняли позицию... Двое суток подряд нашу лодку без конца преследовали противолодочные корабли и авиация противника. Стоило только нам поднять перископ, как нас тут же загоняли на глубину и нещадно

бомбили. Прямо хоть покидай позицию. Уж мы и соляровые цистерны проверяли – нет ли масляного следа за лодкой, и клапаны воздуха высокого давления – не тянется ли за нами дорожка из воздушных пузырей. Все было в порядке. Секрет был в другом: мы расплачивались за те неприятности, которые Маринеско причинил врагу в этом районе. Ясно, после таких потерь немецкое командование неистовствовали. Вот почему нам тут не давали, что называется, носа высунуть из воды» – вспоминает командир «К-52».

Напомню читателям, что в феврале и марте немцы еще продолжали вывозить из Данцигской бухты остатки разгромленных на суше частей Вермахта, т.ч. их опасения были объяснимы и обоснованы.

ПЛ «К-52» помогло то, что начался жестокий шторм, исключивший работу авиации и разогнавший противолодочные корабли по базам. Разумеется, и лодке от шторма досталось: ударом волны заклинило носовые горизонтальные рули. Двум матросам, поднявшимся на носовую надстройку едва ни пришлось расстаться с жизнью при устранении неисправности рулей, т.к. как показались 2 немецких миноносца. Буквально перед носом миноносцев лодка скрылась в волнах и переменными курсами ушла от них, оставив взрывы глубинных бомб позади.

«Шторм продолжался двое суток. На невысокий корпус лодки обрушивались тяжелые волны. Они перекатывались по палубе, ударялись о рубку и рассыпались веером жгучих брызг. Руки сигнальщиков коченели от мороза, лица деревенели. Вся одежда верхних вахтенных быстро намокала, обмерзала и становилась твердой, словно жечь. Ледяной ветер пронизывал до самых костей...»

24 февраля шторм утих. Получено радио с командного пункта о движении вражеского конвоя. Рассчитали, что встреча с конвоем должна произойти в полночь у осевого буя, где сходились пути судов из основных баз противника в Либаве и Померанской бухте.

«– На курсовом угле тридцать градусов правого борта шум винтов, – доложил акустик (при остановленных дизелях – авт.). Продолжили курс на сближение с кораблями, а через пятнадцать минут наблюдатель за горизонтом матрос Гусаров обнаружил медленно приближающийся к нам двухтрубный транспорт водоизмещением восемь-девять тысяч тонн. Он шел в охранении миноносцев и нескольких сторожевиков.

... Чтобы обеспечить внезапность я повел лодку в атаку на большой скорости, с темной части горизонта. Подал сразу две команды:

– Три носовых торпедных аппарата, товсь!

– Приготовиться к погружению... Через несколько минут последовал залп. Торпеды пошли к цели. Все наше внимание сосредоточилось на вражеских кораблях. Скоро ли последует взрыв?

В такие минуты всегда кажется, что стрелка секундомера очень медленно совершает свой круг по светящемуся циферблату: тридцать секунд, сорок, пятьдесят, шестьдесят... Неужели промазали?

– Право на борт. Приготовит кормовые торпедные аппараты. Идем в повторную атаку.

Но на семидесятой секунде раздался оглушительный взрыв – торпеда попала в транспорт. А через пять секунд еще один взрыв – со стороны сторожевого корабля. Два огненных языка, словно два гигантских факела, взметнулись к ночному небу, поднялись выше корабельных мачт, осветили большой участок моря. Повторная атака не потребовалась».

Минут через пятнадцать началось преследование. Сторожевые корабли обогнали погружившуюся лодку, начали сбрасывать глубинные бомбы, но маневрируя по глубине, курсу и скорости, «К-52» оторвалась от противника.

«... Вскоре в районе нашей позиции стали появляться вражеские подводные лодки. Действуя, как в темноте, так и в светлое время суток, они

стремились выследить советскую лодку и внезапно нанести торпедный удар. Немецкие субмарины имели гидролокаторы и самонаводящиеся торпеды (и радиолокационные станции – авт.) и потому представляли особенно серьезную опасность. Но благодаря бдительности гидроакустика мы всякий раз вовремя обнаруживали врага и уклонялись от его преследования. Часто атаковали нас и самолеты противника».

Продолжая патрулирование, в марте месяце во время сильного шторма, не позволявшего произвести атаку из-под перископного положения (лодку выбрасывало на поверхность), обнаружили конвой, и командир решил атаковать из надводного положения. При сближении с конвоем акустик услышал шум винтов вражеской подводной лодки... Сблизившись на дистанцию залпа, произвели залп тремя торпедами.

«Три торпеды пошли к цели. И теперь мы замерли в ожидании – последует ли взрыв? При этом каждый, кто определял элементы атаки (помощник командира, дивизионный штурман и штурман лодки – авт.), мысленно проверял свои расчеты. Ведь это была первая гидроакустическая атака. Волнуясь, смотрели на часы. Прошло около минуты. Неужели промах? И вдруг лодку сильно встряхнуло, послышался глухой взрыв. Акустик также доложил о взрыве...»

При продолжении патрулирования несколько раз «К-52» подвергалась преследованию подводных лодок противника.

«Гидроакустик прослушивал шум винтов сразу двух лодок.

Они пытались приблизиться к нам и атаковать. Но каждый раз мы уклонялись, меняя скорость и глубину».

«Зацепившись» за обнаруженный вражеский сторожевик, следуя за ним в кильватер несколько часов, «К-52» вышла на конвой и произвела атаку по одному из транспортов. Транспорт потоплен. После атаки снова пришлось уклоняться от сторожевых кораблей и подводной лодки противника.

Иногда перед прохождением конвоя вражеские самолеты проводили «профилактическое бомбометание» с целью заставить наши подводные лодки уйти с вероятных курсов следования транспортов. Несколько раз подводники «К-52» слышали и видели такую «профилактику».

Все время патрулирования «К-52» действовала «исключительно ночью, в надводном положении, и прежде всего потому, что днем лишь отдельные быстроходные корабли противника совершали рейсы между Либавой и Померанской бухтой. Конвой же ходили только по ночам, с большим охранением».

В ночь на 7 марта были обнаружены три миноносца противника, следовавшие в кильватер ПЛ на дистанции двух-трех кабельтов. Погружаться было поздно. Дав максимально возможный ход, начали отрыв от кораблей противника.

«Каждую секунду нас могли обнаружить, так как расстояние между лодкой и миноносцами увеличивалось очень медленно. Хотелось как можно быстрее оторваться от противника, занять выгодную позицию и атаковать его. Как назло, видимость стала улучшаться и в разрывах облаков уже показалось звездное небо.

Напряжение возрастало с каждой минутой. Казалось вот-вот на миноносцах заметят нас, увеличат скорость, откроют артиллерийский огонь, пойдут на таран. В какое-то мгновение я уже готов был пойти на срочное погружение, но сдержался.

Наконец дистанция от противника увеличилась («коломенцы» не подвели – авт.), появилась возможность самим атаковать врага. Мы развернулись на боевой курс...»

Произведя торпедный залп из кормовых торпедных аппаратов, один из миноносцев отправили на дно. Оставшиеся миноносцы начали преследование успевшей очень быстро погрузиться лодки, сбросили несколько серий глубинных

бомб, но безрезультатно. При этом акустик доложил, что слышит шум винтов еще нескольких кораблей ПЛО, очевидно это было охранение очередного конвоя.

«Я приказал уходить. И как раз вовремя – неподалеку стали рваться бомбы. Сторожевики атаковали лодку строем фронта, старались вытеснить из района позиции к северу».

Через полчаса акустик доложил: «На курсовом сто градусов правого борта слышу шум винтом многих транспортов». Надо бы атаковать, но все торпеды в торпедных аппаратах были израсходованы, а перезарядить аппараты времени уже не хватало.

После трехчасового плавания в подводном положении, всплыли и взяли курс на север. Определили свое место по маяку Хоборг и легли на грунт для некоторого отдыха и перезарядки торпедных аппаратов.

8 марта, вновь начав патрулирование, обнаружили конвой в составе трех тяжелогруженных транспортов под охраной четырех сторожевых кораблей.

Пользуясь темнотой, командир лодки решил атаковать из надводного положения. Сблизившись на дистанцию залпа с самым большим транспортом «К-52» произвела залп из носовых торпедных аппаратов.

«Через минуту и семнадцать секунд раздался грохот взрыва, и в ночной тьме полыхнуло огненное зарево. Яркое пламя взметнулось к небу.

– Лево на борт, ложиться на курс ноль градусов!

... На полной скорости в надводном положении мы пытались оторваться от кораблей охранения, и это нам удалось... Глубинные бомбы, сбрасываемые сторожевиками, рвались на большом удалении от нас...»

Но вскоре лодка была обнаружена. При срочном погружении лодка с большим дифферентом на нос камнем начала быстро погружаться. «Все предметы, оказавшиеся плохо закрепленными, покатались по палубе. Больше всего я боялся, что две торпеды, подготовленные для зарядки в аппараты, ударят всей своей тяжестью в переборку дифферентной цистерны и пробьют ее. Это была бы тяжелая авария. Но старшина торпедистов Крестин и Тарасенко успели закрепить торпеды, и это спасло от катастрофы. А дифферент нарастал. В голове мелькнуло: «Ударимся о грунт, и сорвутся дизеля с фундаментов».

– Пузырь в нос! Оба полный назад!»

Благодаря своевременным командам командира и мгновенной реакции на них подчиненных лодку удалось удержать. Оказалось, что носовые горизонтальные рули заклинило но погружение и лодка с нарастающим дифферентом на большой скорости начала непредсказуемое погружение. Переведя носовые горизонтальные рули на ручное управление, удерживая лодку кормовыми горизонтальными рулями, остановили падение ее.

Через четыре часа после атаки, оторвавшись за пределы слышимости шумов противолодочных кораблей, всплыли в надводное положение и дали радио командование бригады: «Потоплено 5 транспортов противника. Торпедирован миноносец. Боеприпас израсходован. Прошу указаний».

Вскоре был получен ответ с поздравлением и разрешением возвратиться в базу.

При возвращении снова пришлось преодолевать минные позиции, теперь уже основательно поредевшие (к началу 1945 г. их хорошо и наша авиация потрепала и тральщики поработали).

11 марта обнаружили рубку вражеской подводной лодки, успевшей выпустить две торпеды. Мгновенно развернувшись навстречу торпедам, уклонились от них: торпеды прошли вдоль борта.

Этот результативный поход длился около месяца. Необходимо отметить, что он мог бы не состояться, если б командир лодки не взял на себя ответственность выйти в море, имея серьезную неисправность: негерметичность

одной из топливных цистерн, в результате чего топливо выходило на поверхность и демаскировало лодку. Требовался заводской ремонт, возвращение в базу. Посоветовавшись с инженером-механиком, командир принял решение продолжать поход, расходуя топливо первоначально именно из этой цистерны, а потом промыть («прокачать») ее водой, чтобы не оставалось следа на поверхности от остатков топлива. Кроме выхода на поверхность, топливо просачивалось и в аккумуляторную яму в районе четвертого отсека. Негерметичные сварные швы со стороны отсека «своими «золотыми» руками зачеканили старшина команды мотористов коммунист Андреев и старшина электриков Гиренко».

Таким был этот, один из последних боевых походов подводников-балтийцев в общем-то уже в «облегченных» условиях боевых действий на Балтике к концу войны, когда наш флот доминировал на этом театре.

Вспомните и сравните это с условиями, в которых добивались своих «непостижимых» побед немецкие подводные асы в первую половину «Битвы за Атлантику».

Дон Серхио Леон
(о С.П. Лисине)

В одном ряду с именами лучших подводных асов Балтики стоит имя командира подводной лодки «С-7» Героя Советского Союза Сергея Прокофьевича Лисина. Под стать своим друзьям – собратьям по подводному флоту А.И. Маринеско, П.Д. Грищенко, А.М. Матиясевичу по боевым делам, он и внешне был красив и статен «как бог» (так говорили о нем сослуживцы).

Автор в 1968 году, проходя обучение в ВМА, имел честь присутствовать на одной из встреч с капитаном 1 ранга С.П. Лисиным и даже задать ему несколько вопросов. Отвечая на один из вопросов, как после всего им пережитого ему удастся сохранять необычайную бодрость, энергию, жизнелюбие, оптимизм он ответил: «Для меня больше всего на свете невыносим покой. Жить спокойной, размеренной жизнью пенсионера-ветерана, не нарушая ее ни занятиями, ни развлечениями, ни страстями, ни выпивкой (в умеренной дозе) я не могу. Без всего этого, без общения с друзьями-ветеранами, с молодыми офицерами-подводниками, с курсантами – будущими подводниками я начинаю чувствовать свое несовершенство, пустоту, никчемность и заброшенность». (Это высказывание С.П. Лисина привожу по своей дневниковой записи осени 1968 года).

Мне нет нужды подробно рассказывать о жизни и боевых действиях С.П. Лисина, т.к. это не входит в мою задачу в связи с поставленной в начале этого повествования целью. Остановлюсь только на нескольких боевых походах этого легендарного подводника. А тех, кто хочет более подробно узнать о нем, адресую к документальной повести Всеволода Азарова «Командир «С-7», вышедшей в Москве в 1986 году

Первой подводной лодкой, на которой пришлось служить выпускнику ВВМУ им. М.В. Фрунзе 1936 г. в звании лейтенанта, была «Щ-313». В 1937 г. вместе со своей ПЛ по Беломор– Балтийскому каналу лейтенант Лисин в должности штурмана перешел на только что преобразованный из Северной флотилии Северный флот.

Осенью 1937 г. штурман «Щ-313» был направлен в Ленинград на командные курсы отряда подводного плавания им.

С.М. Кирова. Руководство страны, предвидя возможность большой войны, развивая вместе с другими видами Вооруженных сил Военно-морской флот, заботилось о подготовке кадров офицерского состава и, в частности, командиров подводных лодок, строительство которых без срывов шло в соответствии с принятой программой.

Как во время службы на первой лодке, так и на специальных командирских классах, командование отметило незаурядные способности молодого

офицера. После окончания классов Лисину предложили должности в Москве, в кадрах высших военно-морских учебных заведений. Написав рапорт о нежелании служить на берегу и выразив готовность принять участие в боевых действиях (первые удары нацистской Германии уже обрушились на Абиссинию и Испанию), после разного рода проверок и собеседований Лисин был включен в группу летчиков, танкистов и военных переводчиков, отправляющихся в Испанию в качестве руководителя группы.

Добравшись до Испании с риском для жизни, он сразу же активно включился в борьбу, которую вели там наши подводники, помогая республиканцам в отстаивании интересов их родины. Такие командиры подводных лодок, как Н.П. Египко, И.А. Бурмистров, Г.Ю. Козьмин, В.А. Егоров, М.В. Грачев, хотя и старше его по возрасту, навсегда стали ему друзьями. Весь подводный флот республиканской Испании был немногочислен и состоял всего лишь из 12 подводных лодок, но и это была реальная сила против мятежников, поддерживаемых нацистской Германией.

В задачи и обязанности советских военных моряков входило: защита морских коммуникаций в Средиземном море, главное, между Испанией и Советским Союзом, организация конвоев, постоянное противодействие противнику. Обо все этом в последствие написал в своих мемуарах адмирал Н.Г. Кузнецов, бывший тогда главным советником республиканского правительства по военно-морским вопросам.

Одной из главных задач старшего лейтенанта Лисина (дона Серхио Леона), прибывшего в Испанию в 1938 году, было наведение строжайшей революционной дисциплины среди республиканских военных моряков, куда входили коммунисты, анархисты, разного рода буржуазные либералы.

Назначение Лисин получил на должность старшего помощника командира лодки, стоявшей в ВМБ Картахена, которой командовал Г.Ю. Козьмин.

Несмотря на то, что экипаж лодки состоял из испанцев, не знавших русский язык, уже через 2 месяца Лисин стал блестяще справляться со своими обязанностями, т.к. не только досконально изучил устройство незнакомой подводной лодки, но и хорошо узнал экипаж, преодолев языковой барьер и научившись сносно говорить по испански.

После нескольких боевых походов лодку поставили на ремонт, а Лисина перевели старпомом на подводную лодку «С-2» к В.А. Егорову, еще до войны награжденному орденом Ленина.

При выходе на боевое патрулирование в поле зрения командование «С-2» неоднократно попадали итальянские или немецкие транспорта (о чем Егоров и Лисин судили по справочника корабельного состава), но шли они под английскими или французскими флагами, а, следовательно, нарушать «табу» наши подводники, руководствуясь строжайшими указаниями из Москвы, не имели возможности. Оба они, как и другие наши подводники в Испании, понимали нелепость этого положения, но ничего сделать не могли.

Соратники Лисина по службе на ПЛ в Испании В.А. Егоров и Г.Ю. Козьмин погибли потом во время Великой Отечественной войны, командуя дивизионами подводных лодок (один – на Балтике, второй – на Черном море).

В марте 1939 года весь республиканский флот по договоренности с «миротворцами» из Парижа и Лондона перешел из Испании во французскую военно-морскую базу Бизерта, где испанские военные моряки были разоружены. Произошло это потому, что руководство республиканского военно-морского флота поддалось на провокацию, устроенную предателями в сговоре с англо-французами.

... В октябре 1938 г. Лисина отозвали в Советский Союз. Н.П. Египко и И.А. Бурмистров, оказавшие неоценимую помощь республиканской Испании в вывозе архивов компартии и нескольких основных членов ЦК во главе с Доларесс Ибарурри, получили звание Героев Советского Союза.

В августе 1940 г. вошла в строй новая ПЛ «С-7», командиром которой назначили С.П. Лисина.

... Из воспоминаний командира ПЛ «Л-3» П.Д.

Грищенко: «К утру море, шумевшее и бурлившее всю ночь, как будто застыло («Л-3» возвращалась в базу после отработки задач боевой подготовки – авт.). Мы подходили к Либаве. Навстречу нам идет подводная лодка. Поравнявшись, приветствуем ее первыми: на флоте принято отдавать предпочтение кораблю, уходящему в море, а не возвращающемуся.

На рубке подводной лодки белой краской выведено – «С-7». На мостике хорошо виден ее командир С.П. Лисин. Я машу ему рукой – счастливого плавания. «С-7» уходит в дозор, не зная, что завтра она будет уже воевать. Это было в субботу 21 июня 1941 года» (П.Д. Грищенко. «Мои друзья подводники». М. 1966 г.).

Находясь в дозоре «С-7» получила радио из штаба флота: «Началась война с Германией. Перейти на дозор военного времени».

Ночью 25 июня сигнальщики обнаружили военные катера, принятые за свои, т.к. они правильно ответили прожекторами на запрос, переданный с лодки. Т.к. на лодке находился тяжелобольной краснофлотец Петров, Лисин принял решение передать его на катера и продолжать патрулирование. При приближении к катерам, они открыли по лодке артиллерийско-пулеметный огонь, а потом с лодки увидели следы 2-х торпед, идущих на нее. Быстро повернув навстречу торпедам, которые прошли по левому и правому бортам лодки, срочно погрузились на глубину. От взрывов серии глубинных бомб, сброшенных на лодку, вылетело несколько заклепок из прочного корпуса, началось поступление воды, возник пожар на пусковой станции левого борта. Пожар быстро ликвидировали, но поступление воды продолжается, угрожая залить электромоторы, вспомогательные механизмы. Отключив все механизмы и застопорив ход, легли на грунт.

После нескольких часов борьбы с водой, убедившись, что немецкие торпедные катера удалились, командир принимает решение всплывать. Однако, всплыть не удается: нос лодки не отрывается от грунта.

Объявив боевую тревогу, вооружив артрасчет и всех, кто будет выходить на мостик в первую очередь, ручным оружием и гранатами, командир дает команду на аварийное продувание главного балласта (сжатым воздухом из баллонов командирской – аварийной группы). С дифферентом на нос 30 градусов лодка всплыла.

В надводном положении лодка вошла в Виндаву, а потом, после окончательного устранения повреждений перешла в Ригу. Через некоторое время – снова выходы в море.

Очередной поход в конце сентября 1941 года. Вышли на позицию перед островом Лавенсари. Пробыв в море до 20 октября и не обнаружив целей, пошли в базу, попали в жестокий шторм.

... С 28 октября по 15 ноября, находясь в море вблизи вражеских берегов, вели обстрел вражеских позиций из 100 мм и 45 мм орудий. Стреляли почти каждую ночь. Несколько раз наблюдали вспыхнувшее пламя в районах объектов, которые выслеживали днем, ведя наблюдение в перископ: загорались склады с горючим.

... 2 июля 1942 г. «С-7» снова вышла в море. Форсировав минные заграждения, вышли на пути движения вражеских судов.

При форсировании Гогландской минной позиции несколько раз слышали скрежет металла корпуса лодки о минрепы вражеских мин. Всплыли в надводное положение после почти суточного пребывания под водой. Общее время, затраченное на прорыв через противолодочное заграждение 3 суток.

6 июля обнаружен транспорт водоизмещением примерно 7000 тонн. После 40 минут погони для выхода в точку торпедного залпа произвели попытку

пуска торпеды. Торпеда из торпедного аппарата не вышла. Атака сорвалась. Всплыли в надводное положение. Снова погоня, снова выход в вершину «торпедного треугольника». Залп одной торпедой. Транспорт разломился пополам и затонул. Запись в дневнике штурмана М. Хрусталева: «Это наша месть за Ленинград».

Надо сказать, что к этому времени (июлю 1942 г.) на Балтике уже погибло 5 советских подводных лодок, и экипаж «С-7» стремился отомстить за гибель своих братьев. Но эта месть будет позднее, пока все еще впереди.

Через двое суток обнаружен большой конвой из 16-и транспортов. Эскорт из нескольких эсминцев и сторожевых кораблей. Над конвоем барражирует самолет. Выбрав самую крупную цель, «С-7» пошла на сближение. Рассчитав выход в точку залпа, командир в перископ обнаружил, что ближайший эсминец повернул в сторону лодки и дал полный ход. Он явно заметил перископ и пошел на таран. Сколько воли и выдержки надо было иметь командиру лодки, чтобы еще около минуты идти прежним курсом и скоростью, чтобы занять точку залпа. Наконец: «Аппараты – товсь! ... «Пли!». Две торпеды устремились к цели. Срочное погружение без хода (лодка мгновенно «падает»), эсминец пронесется над рубкой лодки, едва не касаясь ее форштевнем. Доклад акустика: «Наши торпеды взорвались!...». Но и без этого доклада слышно один за другим два мощных взрыва, а потом еще более мощный (взорвался боезапас). Эсминец начал сбрасывать глубинные бомбы. Погас свет, разбиваются плафоны, гремит разбитое стекло, потекли сальники, началось поступление воды через прочный корпус (вылетели заклепки). После 23-х сброшенных бомб преследование прекратилось. Всплыли под перископ. Командир вспоминал: «Захотелось взглянуть на результаты атаки... На месте атаки эсминец и транспорт без хода, развернувшись на обратный курс. На воде плавают обломки затонувшего судна, стелется дым, ходят шлюпки, подбирая с воды матросов...».

... 19.07. Получили радио с приказанием изменить позицию. Десять суток ведется поиск. Безрезультатно.

29.07. Доклад акустика: «Слева 40 – шум винтов транспорта». Начали сближение с целью. Глубина под килем 10 метров. Глубина уменьшается. Торпедная атака срывается. Командир принимает решение всплыть и уничтожить транспорт арт-огнем. Несколько выстрелов из 100 мм орудия. Но вдруг орудие отказало. (Позднее выяснилось, что в орудии образовалась трещина, газы проникли в казенную часть, и орудие вышло из строя). Но транспорт вдруг повернул в сторону берега и выбросился на мель.

30.07. В районе маяка Акменрагс обнаружен конвой. Мелководье. Максимальная глубина лишь у маяка – 20 метров. Начали выход в атаку. Глубина под килем уменьшается: 15, 10, 8 метров... Всплыли в надводное положение и начали погоню за транспортом, резко изменившим курс. Доклад сигнальщика: Из бухты Павилосты показался корабль ПЛО, идущий к головному транспорту. Решение командира: атаку не отменять. Догнать и потопить! Вышли в точку залпа. Залп двумя торпедами по двум транспортам. Одна торпеда настигает цель, попадая в носовую часть транспорта. Транспорт «Кете» взрывается и тонет у самого входа в Павловскую гавань. Второй транспорт успевает уклониться от идущей на него торпеды.

После атаки максимальным ходом в надводном положении уход в район с достаточными глубинами. Преследовать лодку некому. Все заняты спасением людей с затонувшего судна.

По истечении срока этого похода был обнаружен еще один транспорт, шедший в одиночку. Торпедная атака. Залп одной торпедой. Промех. Транспорт дал полный ход, пытаясь удрать. Команда: «Дизелям полный ход, артрасчету на мостик! Огонь из 45 мм орудия! Попадание, одно, второе... Транспорт накрывается, переворачивается и идет ко дну.

При возвращении обнаружили караван судов и шхун, но «С-7» истратила боезапас торпед и артснарядов. Чтобы самим не нарваться на преследование, погрузились...

Уже в начале августа «С-7» начала входить в Финский залив. Снова форсирование минных позиций. Выход из строя гироскопа. Доверия к показаниям магнитного компаса после взрывов глубинных бомб нет. Обнаружив в перископ Полярную звезду и, ориентируясь по ней, командир дает указания рулевому на удержание курса в базу. Через несколько часов гироскоп пришел в меридиан...

11 августа «С-7» была встречена у о. Лавенсаари нашими морскими охотниками.

У входа в Кронштадт обнаружили перископ немецкой подводной лодки. Наши охотники бросились преследовать ее. «С-7» благополучно вошла в Кронштадт. Боевой поход продолжался 38 суток. На форсирование минных позиций в оба направления (туда и обратно) затрачено 5 суток. За поход на боевой счет «С-7» штаб флота записал 5 побед.

Через две недели после возвращения весь экипаж был награжден орденами и медалями. Орденом Ленина – 9 человек. Орденом Красного Знамени – 12 человек. Несколько человек – орденом Красной Звезды и медалями.

Командир лодки капитан 3 ранга С.П. Лисин был представлен командованием соединения к званию Героя Советского Союза. Но звезду Героя Советского Союза С.П. Лисин получил лишь в июле 1945 г., т.е. через 2 года и 10 месяцев.

В августе 1942 г. «С-7» пошла в свой очередной и последний боевой поход. В начале этой главы говорилось уже, что к тому времени противник значительно усилил противолодочные рубежи, поставив еще несколько тысяч мин самого разнообразного вида (донных магнитных, якорных магнитных и контактных и т.п.). Значительно увеличились поля к югу и северо-востоку от Гогланда. Общая полоса перекрытия путей движения наших лодок составила более 20 миль, а эшелонирование по глубине перекрывало весь Финский залив, не говоря о минных полях, защищающих входы в немецкие порты на южном и юго-восточном побережье Германии, в проливной зоне Ботнического залива, на подходах к шведским портам.

В сопровождении сторожевых катеров лодка дошла до о. Лавенсаари. 17 октября отошли от Лавенсаари и начали преодоление противолодочных рубежей.

Несмотря на усиление минных полей, увеличение числа противолодочных кораблей, усиление дозорных групп и береговых постов наблюдения, «С-7» успешно преодолела противолодочный рубеж, пройдя его со скоростью 145 миль в сутки, что на 58 миль быстрее, чем в предыдущем походе и почти в 2 раза быстрее, чем делали это другие подводные лодки. Ночью 21 октября командир дал радио в штаб, что благополучно преодолел противолодочные барьеры и находится в Аландском море.

Именно в это время во время всплытия в надводное положение и засек «С-7» противник. Лодка шла в сплошной темноте (даже стоящие на мостике друг друга почти не видели) из-за грохота дизелей ничего не услышал и акустик.

Торпеда с финской подводной лодки «Весихниси», что переводится как «морской черт», под командованием капитана 3 ранга Айтолы, врезалась в борт «С-7» в 20 ч.45 минут. Лодку потряс страшный взрыв. Всех, кто был на мостике, взрывной волной сорвало в воду...

В феврале 1957 г. во французском военном журнале «Ревю Маритим» была опубликована статья, в которой рассказывалось о подробностях гибели «С-7».

Вместе с командиром лодки оглушенные оказались в воде штурман Хрусталева, матросы Куница, Субботин и Оленин. Хрусталева, одетый в тяжелый

реглан и, очевидно, серьезно контуженный, быстро пошел на дно. Когда командир пришел в себя и услышал чей-то свист, откликнулся, оставшиеся в живых подплыли к командиру. Ноги и руки сводила судорога, силы покидали их. Лисин прекрасно понимал, что шансов на спасение нет, но подбадривал матросов и, указывая на мигающий вдали огонь шведского маяка, сказал: «Там Швеция, попробуем доплыть туда».

... В конце обессиленных, контуженных взрывом и окоченевших в ледяной воде всех их баграми вытащили на финскую подводную лодку. Командира (он был в кителе с капитан-лейтенантскими нашивками и в капковом бушлате, удерживающем его наплаву), когда он находился в без сознательном состоянии, сразу же втащили в отсек, а матросы, с черно-синими лицами, в мокрой одежде в крови и соляре остались лежать на палубе под охраной вооруженных финнов.

Финская лодка пошла в ВМБ Марисхамна и ошвартовалась у плавбазы. А потом начались допросы с пристрастием... Всех, взятых в плен, держали отдельно. Допрашивая, матросов избивали, грозили расстрелом, пытаясь узнать, что за офицер был взят в плен, не командир ли он. Все дружно отвечали, что это штурман Хрусталева (сговорившись заранее). После «местных» допросов начались допросы в комендатуре Хельсинки, куда их отвезли.

У Лисина появился шанс спастись, когда начальник караула в Хельсинки в обмен за гарантию жизни и «переправку в Америку после победы русских», предложил вместе бежать на лыжах через Финский залив до острова Лавенсаари. Но план сорвался, т.к. «обстановка сильно изменилась к худшему».

Потом снова допросы... Однажды он из-за батареи в камере извлек записку: «Товарищ командир! Нас увозят. Мы остались верны Родине. Желаем бодрости. Саша Оленин». Командир и без того знал, что его подчиненные не выдали ни его, ни единого военного секрета, т.к. хорошо понял это по характеру задаваемых ему вопросов на допросах. Потом он был посажен в автофургон, доставивший его под охраной в Таллинн. В Таллинне пересадили в поезд, шедший в Берлин... Очевидно, немцы все же поняли, что перед ними командир советской подводной лодки.

С.П. Лисин вспоминал, что прибытие его в Берлин совпало с общегерманским национальным трауром по случаю катастрофического разгрома под Сталинградом и что это было «праздником души» для него.

Опять допросы... В один из моментов, когда он находился в общей камере с другими советскими военнопленными, один из старшин сообщил ему, что готовится побег и попросил, если он сможет провести захваченный транспорт в Кронштадт. Разумеется, Лисин согласился, но план сорвался.

Из Берлина командир «семерки» был переправлен в Данциг, а потом на транспорте «Готенланд» (впоследствии потопленного советскими подводниками), направлявшемся с советскими военнопленными в Норвегию, его довели до Турку и высадили. Транспорт пошел дальше, повез «рабочую силу» для норвежских рудников.

Из Турку под усиленной охраной доставили его в Хельсинки и поместили в очередной лагерь для военнопленных. После категорического отказа где-либо работать на врага, Лисина отправили в изолятор. Здесь оказалось 12 офицеров, объединенных любовью к Родине и не сломленных врагом. Несмотря на жестокости, холод и голод, наши люди держались, верили, что помощь придет. Здесь, в изоляторе Лисин узнал от одного сбитого советского летчика (Александра Литвиненко, который узнал Лисина по опубликованной в газете фотографии), что ему присвоено звание Героя Советского Союза. Здесь же в изоляторе он впервые услышал стихотворение К. Симонова «Жди меня» и сразу запомнил его.

Осенью 1944 г. после выхода Финляндии из войны он был освобожден из плена и ровно через два года после выхода «С-7» в свой последний поход, 21

октября 1944 г., приехал в Ленинград. В канун нового 1945 г. встретился с женой. Потом, после соответствующей проверки органами НКВД, получил назначение командиром дивизиона «малюток» во Владивосток. Звезду Героя Советского Союза и орден Ленина получил из рук командующего Тихоокеанским флотом адмирала И.С. Юмашева в июле 1945 г.

Затем перебазирован вместе с дивизионом «малюток» в Порт-Артур, потом преподавательская работа на курсах офицерского состава учебного отряда подводного плавания на ТОФе, служба в отделе боевой подготовки штаба 5-го ВМФ, преподавательская работа на Высших курсах офицерского состава, в учебном отряде подводного плавания и в ВМУ в Ленинграде (начальник кафедры). В 1956 в ВМА защитил кандидатскую диссертацию, получил звание доцента. Потом работа заместителем начальника Высшего инженерного морского училища им. С.О. Макарова по военно-морской подготовке... До последних дней своей жизни (умер 5.01.1992 г.) не прерывал связь с флотом, оставался верен подводному братству, работая в Объединенном Совете ветеранов-подводников. В составе группы ветеранов войны побывал во многих зарубежных городах Германии, Англии, Финляндии. И, конечно, посетил испанские города своей героической молодости: Валенсия, Барселона, Мадрид, Картахена.

С.П. Лисин это тоже «легенда» советского подводного флота наряду с А.И. Маринеско, А.М.Матиясевичем, П.Д. Грищенко, а так же отважными командирами подводных лодок, в частности Северного и Черноморского, о которых будет рассказано ниже.

Горящее море над нами.

(подводные асы Севера)

«Истинное мужество немногоречиво:

ему так мало стоит показать себя,

что самое геройство оно считает

за долг, а не за подвиг»

(А.А. Бестужев-Марлинский)

Подводники-североморцы в дело разгрома агрессора, посягнувшего на честь и независимость нашей Родины, внесли наиболее значительный вклад, отправив на дно 181 транспорт и боевой корабль, а также повредив 41 транспорт и корабль. Итого, выведено из строя 222 единицы транспортных и боевых морских средств общим водоизмещением 600 тысяч тонн.

Конечно, как и везде, победы эти дались нелегкой ценой: 23 подводные лодки погибли от воздействия противника. 21 лодка покоится на дне Баренцева моря, одна – почти в центре Норвежского моря и одна – северо-западнее пролива Маточкин Шар у острова Новая Земля.

Немного предыстории.

21 июля 1933 г. И.В. Сталин во главе комиссии, в которую входили К.Е. Ворошилов, С.М. Киров и др. прибыл в Сорокскую губу Белого моря, куда накануне пришел первый отряд советских военных кораблей из Ленинграда по достраивающемуся Беломоро-Балтийскому каналу.

В составе отряда были эскадренные миноносцы «Урицкий» и «Валериан Куйбышев», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган», а также две подводные лодки: «Д-1» («Декабрист») и «Д-2» («Народоволец»). Комиссия посетила подводную лодку «Д-2», эсминец «Урицкий», сторожевые корабли, а затем поездом направилась в Мурманск. В Мурманске комиссия перешла на буксир «Буревестник», на котором в течение многих часов внимательно провела осмотр побережья Кольского залива. Целью комиссии было окончательное определение места для строительства баз и оборонных сооружений флота.

Так начал создаваться советский Северный Флот, в состав которого вошла первая бригада подводных лодок, положившая начало самому мощному из

всех флотов Советского Союза подводному флоту, ставшему впоследствии ядром советского ракетно-ядерного флота.

А вообще-то первой подводной лодке России на Севере была подводная лодка «Святой Георгий», купленная у итальянцев и перегнанная в 1917 году в Архангельск. Командиром лодки был старший лейтенант А. Ризнич. Водоизмещение лодки было 250 т. и по своим тактико-техническим данным она была примерно такой же, как немецкие подводные лодки серии II А. Фактически, это была первая российская ПЛ, прошедшая через всё Средиземное море.

Преодолев 5000 миль, прорвавшись через целый ряд минных заграждений и зон действия германского флота, лодка благополучно дошла до пункта назначения. После ремонта и отдыха личного состава, лодка стала выходить в Баренцево море для несения дозорной службы и освоения морей Арктического бассейна.

... 5 августа 1933 года корабли, прибывшие на Север в первом эшелоне, в кильватерной колонне вошли в Кольский залив и стали на якоря на Мурманском рейде.

В октябре этого же года в составе Северной флотилии (так стало именоваться еще с 1 июля новое объединение кораблей) был сформирован отдельный дивизион подводных лодок. В состав которого вошли 3 первые подводные лодки: «Д-1» (Б.А. Секунов), «Д-2» (Л.М. Рейнер) и «Д-3» (К.Н. Грибоедов). «Д-3» пришла из Ленинграда во втором эшелоне боевых кораблей.

В ноябре вновь сформированный дивизион передислоцировался в новую, хорошо оборудованную военно-морскую базу – Полярный. 11 мая 1937 г. Северная флотилия была преобразована в Северный флот.

Подводные лодки, как и другие корабли Северного флота, начали интенсивное освоение морского театра, практическую отработку задач боевой подготовки. Капитан 3 ранга М.Н. Попов, сменивший К.Н. Грибоедова в должности командира «Д-3», писал впоследствии:

«Мы, подводники... весь театр излазили на подлодках, знали его хорошо, как можно его узнать только при очень серьезной и энергичной работе. Военные корабли здесь по-серьезному не плавали никогда. Опыта не было, штормы, туманы, снежные заряды Ледовитого океана без всякого преувеличения – свирепы. А мы совершали на Севере такие продолжительные автономные плавания, каких не совершала ни одна подлодка других стран». («Полярная правда», 1937 г., 17 ноября). Конечно, Попов имел в виду не вообще длительность плавания (немецкие подводные лодки во время Первой Мировой войны плавали не меньше и не ближе), а длительность и дальность плавания именно в Арктических морях.

Надо отметить, что в Первую Мировую войну 4 августа 1916 г. немецкая подводная лодка «U-75» поставила минное заграждение у мыса Орловский в Белом море, а 2 октября – у мыса Городецкий и в заливе «Святой нос». Отличилась и подводная лодка «U-48», захватив русский пароход «Сучан». Проявили активность и несколько других немецких подводных лодок, потопивших вблизи Мурманского побережья в 1916 г. 31 судно из 1582-х, прошедших через этот район.

В русском военно-морском флоте не было в этом районе в то время сколько-нибудь мощных противолодочных сил. Только эсминец «Грозный» сумел метким артогнем потопить одну подводную лодку – «U-56». Англичане прислали в район Мурманска 3 подводные лодки, но они никакого противодействия немецким подводникам не оказали. Большую часть времени английские подводники отстаивались в Екатерининской гавани, ссылаясь на разные «уважительные» причины.

Конечно, опыт, приобретенный подводниками наших первых подводных лодок в предвоенные годы, очень сильно помог нашим подводным силам

во время войны. Никто раньше и позже из немецких или английских подводников не заходил так далеко к Северному полюсу, как наши подводные лодки.

В 1935 году дивизион подводных лодок совершил поход к Новой Земле для изучения возможности базирования в губе Белушьей. План похода, разработанный штабом флота, рассматривался лично И.В. Сталиным (И.В. Сталин смотрел далеко вперед, предвидя, что Арктика вскоре станет одним из важнейших районов не только из-за начавшегося развиваться Северного морского пути вдоль побережья страны, но и – возможным театром боевых действий военно-морского флота).

Летом 1937 г. на Север прибыли 4 подводные лодки типа «Щ», одной из которых командовал старший лейтенант И.А. Колышкин, который прославится в Великой Отечественной войне и станет Героем Советского Союза. Из этих лодок был сформирован второй дивизион.

В феврале 1938 г. из двух этих дивизионов была сформирована бригада подводных лодок, которую возглавил И.А. Колышкин.

Свою подводную лодку «Щ-404» он передал И.А. Лунину, ставшему впоследствии прославленным советским подводным асом, Героем Советского Союза.

В это же время (февраль 1938 г.) подводная лодка «Д-3» (старший лейтенант В.Н. Котельников) совершила первое в мире подледное плавание. Это было в период спасения отважной четверки советских полярников во главе с И.Д. Папаниным, высадившейся на Северном полюсе. Лыдина, на которой папанинцы совершали свой беспрецедентный дрейф, раскололась на отдельные части. Обломок льдины размером 200х300 м унесило в Гренландское море.

Подводная лодка «Д-3» совместно с ПЛ «Щ-402» и «Щ-4-1», самолетами полярной авиации и ледоколами «Таймыр» и «Мурман» вышла на помощь к полярникам. При следовании в направлении станции «Северный полюс-1» в Датском проливе (район островов Ян-Майен и Исландии) по маршруту «Д-3» стали часто попадаться льдины. Вначале льдины были небольшие, которые можно было обойти, а потом – все больше и больше. Лодка вынуждена была многократно погружаться под лед, пересекая ледовые перемычки, среди которых была такая, что под ней пришлось около получаса идти на глубине 50 метров.

Эти несколько миль, пройденные подо льдом, по существу, были первым в мире подледным плаванием подводной лодки. Это потом, через 45-50 лет месячное плавание атомных лодок подо льдом станет в порядке вещей, а будут подледные плавания сроком и до 2-х месяцев. К тому же при некоторых плаваниях и толщина пакового льда над лодкой будет до 50 метров. Но пока было лишь 30 минут. И это было большим событием не только в жизни экипажа подводной лодки, но и в истории развития подводного флота вообще.

В сложных условиях при ураганном ветре, когда от брызг и волн надстройка лодки покрывалась десятисантиметровым слоем льда, а крен достигал 40-45 градусов, лодка упорно продвигалась к «СП-1». Нет никакого сомнения, что подводники добились бы своей цели, если бы их не опередили ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

На обратном пути шторм усилился. Крен при качке достигал 55 градусов, грозя пролитием электролита аккумуляторных батарей. Шторм перешел в ураган...

Через 4 года подводные лодки «Д-2», «Щ-402», «Щ-403» и «Щ-404» снова участвовали в выполнении специального правительственного задания, будучи развернутыми в океане для обеспечения радиосвязи с самолетом Героя Советского Союза В.Н. Коккинаки, совершавшим полет из Москвы через Северную Атлантику в США.

В истории советского подводного флота много еще потом будут специальных правительственных заданий. В частности, будут и задания подобного

рода, связанные с обеспечением первого в мире космического полета Ю.А. Гагарина и полетов других советских космонавтов.

... Летом 1940 г. подводная лодка «Щ-423» под командованием капитана 3 ранга И.М. Зайдулина перешла Северным морским путем из Полярного во Владивосток.

Через 25 лет такие переходы станут нормой, а атомными лодками будут выполняться (через Центральный арктический район) за 7-9 суток. А тогда этот переход с остановкой в Певеке и Петропавловске-Камчатском занял 67 суток. Лодка прошла 7277 миль, из которых 681 милю в полярных льдах.

Приближалась война в Европе. 15 мая 1939 года в Заполярье пошел из Ленинграда дивизион из 6 «малюток»: «М-171», «М-172», «М-173», «М-174», «М-175» и «М-176». В

Екатерининской гавани ошвартовались они 10 июня.

5 июня 1939 г. отправился на Север из Кронштадта еще один дивизион лодок типа «Щ» («Щ-421», «Щ-422», «Щ-424»).

Летом 1940 г. бригада подводных лодок пополнилась двумя новыми подводными лодками типа «К» («К-1» и «К-2»). Командиром дивизиона «катюш» был назначен капитан 2 ранга М.И. Гаджиев, прославившийся впоследствии в годы войны, ставшей Героем Советского Союза и погибший в мае 1942 года в одном из походов, вместе с ПЛ «К-23».

Новейшие подводные лодки типа «К» отличались от всех других хорошими мореходными качествами, значительной (до 22-х узлов) скоростью в надводном положении (подводная скорость – 10,3 узла), мощным артиллерийским вооружением (Два 100 мм орудия, две 45 мм зенитных пушки и 2 пулемета). Лодка имела 10 торпедных аппаратов (6 – в носу и 4 – в корме). Запас торпед – 20, запас мин – 20, дальность плавания – 16500 миль. Постановка мин осуществлялась не через торпедные аппараты, но и через люки, расположенные в средней части корпуса под центральным постом лодки. Мощность каждого из 2-х дизелей составляла 4200 л.с.. Мощность гребных электродвигателей по 1200 л.с. Предельная глубина погружения 100 м., автономность – 50 суток. Экипаж – 64 человека. Водоизмещение – 1480 тонн.

По своим ТТХ этот «подводный крейсер» не уступал аналогичному такого же класса немецкому – серий ХІС и ХВ, превосходя их по дальности плавания, скорости, вооружению. Главным недостатком нашей ПЛ было то, что она не имела гидроакустической станции, близкой по ТТХ к немецким и до конца войны на наших ПЛ не появились радиолокационные станции, тогда как на немецких они стали устанавливаться уже в 1943 году.

Вот как оценивал подводные лодки типа «К» Герой Советского Союза контр-адмирал И.А. Колышкин в своей книге «В глубинах полярных морей»: «... «катюши» – великолепные подводные крейсера, которые могут сделать честь флоту любой нации. Эти корабли, сравнительно недавно вступившие в строй, очень мореходны, обладают большой автономностью, что позволяет им действовать в океане, далеко от своих баз. Соответствует этим задачам и вооружение. У них шесть торпедных аппаратов в носу и четыре в корме. А на палубе две 100 мм пушки и две сорокопятки. Солидный артиллерийский кулак даже для надводного корабля!».

И.В. Сталин, как никто другой, понимал значение Северного морского театра, а поэтому наращивание сил Северного флота шло довольно интенсивно.

Вот что вспоминает бывший командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин в своей книге «Вместе с флотом»: «Вызов в Москву в июле 1940 г. и встреча с И.В. Сталиным, после которой состоялось назначение на Север – это был итог флотской практики...

...Только после моих ответов на вопросы зашел разговор о Севере. «Там сейчас нет порядка и дисциплины, комфлот лишь спорит с рыбаками, а дело

стоит», – сказал И.В. Сталин. Между тем театр большой важности, очень сложный, открытый, по – настоящему океанский театр, не в пример Балтике и Черному морю.

И не надо забывать, что во время Первой Мировой войны связь между западными государствами и Россией была более безопасной по северному направлению, нежели через Балтийские порты...».

Северный флот, как никакой другой, оказался готовым к военным испытаниям, хотя зона его ответственности была исключительно велика. А.Г. Головкин пишет: «Для Северного флота в годы войны это было пространство от Шпицбергена до бухты Тикси, равное пространству от Риги до Иркутска».

В предыдущей главе было уже показано, что успели «натворить» подводники «Кригсмарине» (да и вообще весь флот Германии) в Атлантике к моменту нападения на нас. Они упивались своими победами. Геббельсовская пропаганда во всю мощь славилась «доблести» военных моряков. Не смолкая, шли радиопередачи о победах «волчьих стай» Карла Деница, о «гении войны» надводных рейдеров – гросс-адмирале Редере. Еще бы: осенью 1940 г. «карликовый» линкор «Шеер» потопил за один рейд 16 судов и благополучно возвратился в базу. Счет потопленных судов союзников приближался к тысяче.

Немцы захватили военно-морские базы в Норвегии, Голландии, Бельгии, Франции. Подводная война перешла в тотальную фазу. Немецкие подводные асы «наперегонки» рвались к заветному рубежу – 100 тыс. потопленного тоннажа, чтобы получить «Рыцарский крест», а с ним – поместье на плодородных землях России...

Готовясь к нападению на Советский Союз, Германия сосредотачивает на Северном театре до пятидесяти боевых кораблей, в числе которых вспомогательный крейсер, восемь эсминцев и шесть больших подводных лодок. Но это только для начала. Позднее, после того, как они убедятся, что «наши корабли способны на большее, чем держаться на воде и не тонуть» (И.А. Колышкин) они начали усиливать корабельную и авиационную группировки.

К моменту нападения Германии на Советский Союз Северный флот имел в своем составе примерно равное с немцами количество надводных кораблей, а по подводным лодкам было даже некоторое превосходство. Вот только значительное превосходство имели немцы по авиации и сухопутным войскам.

Главное внимание немецкого командования было сосредоточено на захвате единственного в Заполярье незамерзающего порта – Мурманска и отсечении всего Кольского полуострова. Для этого в Норвегии были подготовлены и сосредоточены 3 дивизии горно-стрелковых войск под командованием генерал-полковника Дитла, несколько сот самолетов. Для обеспечения подвоза продовольствия и боеприпасов сухопутным частям с моря было сосредоточено громадное количество транспортных средств.

Как и везде, где это было раньше, немцы, окрыленные успехами в Европе (еще бы: Франция капитулировала менее, чем через 2 месяца, Бельгия, Дания, Норвегия – за считанные часы), надеялись на внезапность удара, превосходство в силах и вероломство, что должно было быстро психологически сломить противника. Однако с Советским Союзом у них случилась осечка.

Северный флот, как и другие флоты страны, встретил врага, как положено, хотя и укрепление военно-морских баз и сосредоточение боевых сил и средств в полной мере было еще не завершено.

Немецкий адмирал Ф. Руге в книге «Флот на войне» пишет: «Это предприятие (вторжение на Севере – авт.) было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать».

Еще бы: «дало себя почувствовать». После того, как наш флот потопил около двадцати немецких транспортов с войсками и оружием, немцы перебросили на Север (в базы Северной Норвегии) и мощный линейный корабль «Тирпиц» и 4

крейсера (из них – три тяжелых), еще несколько эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров. Общее число самолетов зимой 1941/42 г. перевалило за 500 штук.

... К началу войны бригада подводных лодок Северного флота, состоящая из 3-х дивизионов («катюш», «щук» и «малюток»), была готова к боевым действиям.

К началу войны с Советским Союзом Гитлер заключил с Финляндией договор, по которому она обязалась принять участие в войне против Советского Союза и предоставить свои аэродромы, базы и всю северную часть страны в качестве плацдарма для немецких морских и сухопутных сил. А в южных портах и фьордах Финляндии были сосредоточены основные противолодочные силы Германии, действующие против советских подводных лодок на Балтике.

Командование Германии совместно с финским командованием разработало план операции под названием «Голубой песец». В соответствии с этим планом объединенная немецко-финская группировка «Норвегия» и 3-ий финский армейский корпус – всего 150 тыс. чел. – должны были в кратчайший срок захватить Кировскую железную дорогу, овладеть районом Петстамо, портом Мурманск, главной базой Северного флота Полярный и ударом 36-го немецкого корпуса в направлении на Семау и Кандалакшу отрезать Кольский полуостров.

На аэродромах Норвегии и Северной Финляндии было сосредоточено около 900 самолетов 5-го немецкого воздушного флота и финских ВВС. Из этих 900 самолетов 400 предназначались для действий на мурманском и кандалакшском направлениях. В их задачу входило: поддержка сухопутных войск, авиаразведка над сушей и морем, разрушение Мурманска, нарушение наших сообщений в Баренцевом море. Одной из главных задач ВВС было нанесение ударов по базам, надводным кораблям и подводным лодкам, по аэродромам.

Для обеспечения перевозок вдоль норвежских берегов и нарушения советских морских сообщений к середине июня 1941 г. в Норвегии было сосредоточено 8 эсминцев, 6 подводных лодок, 1 минный заградитель, 1 вспомогательный крейсер, 10 сторожевых кораблей, 10-15 тральщиков, 10 быстроходных катеров-охотников и ряд вспомогательных судов. Все эти корабли были сведены в группу «Норд». Во главе группы «Норд» был назначен командующий морскими силами Северного Ледовитого океана генерал-адмирал Бем. Штаб группы располагался в Норвежской базе Громсё. Под командованием Бэма находился и финский отряд военных кораблей из 4-х вооруженных пароходов и нескольких катеров (в Петстамо).

Район Крайнего Севера на мурманском и кандалашском направлениях прикрывала 14-ая армия Ленинградского военного округа (командующий генерал-лейтенант В.А. Фролов).

Северный флот возглавлял контр-адмирал А.Г. Головкин. В состав Северного флота входили 15 подводных лодок, 8 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 15 сторожевых кораблей, 116 самолетов.

Немецко-фашистские войска на приморском направлении (полсе интенсивных налетов авиации по всему фронту) перешли в наступление 29 июня. Но на самом северном фланге фронта продвинулся противник только до реки Западная Лица (45 км от Полярного). По всем другим направлениям фронта гитлеровцы продвинулись от границы лишь на 35-75 км и были остановлены. План овладения Кольским полуостровом провалился...

22 июня подводные лодки Северного флота, приведенные в готовность № 1 (с пополненными запасами торпед, снарядов, топлива, воды, продовольствия) начали развертывание на вражеских коммуникациях...

На СФ – боевая тревога.

В первый же день начала войны на позиции с задачей искать и топить корабли и транспорта противника вышло 5 подводных лодок из которых 4 – «щуки» и одна «малютка».

Для пополнения бригады подводных лодок с Балтики по Беломоро-Балтийскому каналу шли еще 3 «катюши». Немцы, хорошо понимая значение канала, начали систематические его бомбардировки по всей трассе, т.ч. лодкам пришлось принять участие в отражении воздушных налетов.

Через два дня после начала войны на позиции вышли еще 3 подводные лодки: одна типа «Д» и две «щуки».

Итого, 8 подводных лодок из 15, имеемых в боевом составе, одновременно вышло в море на боевые позиции:

55% на боевой службе в море – это очень высокий показатель, характеризующий высокую боевую готовность соединения подводных лодок.

В середине июля усилились бои в районе Западной Лицы. Не считаясь ни с какими потерями, враг рвался к Мурманску и Полярному. Из состава подводников, остающихся на берегу, была сформирована рота для отражения нападения на Полярный.

20 августа Гитлер отдал приказ армии «Норвегия» взять Мурманск любой ценой. Через неделю гитлеровцы очередной раз перешли в мощное наступление, но оно тут же захлебнулось. Практически все обеспечение армии «Норвегия» осуществлялось морем.

Подводные лодки бригады действовали по заранее отработанному плану. На наиболее удаленном западном участке морских сообщений противника (от о. Ваней до о. Ролсвейя) несли патрулирование подводные лодки типа «Д» и «К»; на центральном участке (от мыса Нордкап до порта Варде) – подводные лодки типа «Щ» и «С»; «малютки» занимали позиции в самой ближней зоне – в районе Варангер-Фьорда. Кроме того, несли дозорную службу подводные лодки, развернутые в горле Белого моря и у полуострова Рыбачий с задачей не допустить прорыва кораблей противника в Кольский залив и к Архангельску.

Следует сказать, что из-за отсутствия полноценной авиационной разведки (как и у немцев, о чем неоднократно упоминает К. Дениц) действия наших подводных лодок в первый период войны на вражеских коммуникациях особого успеха не принесли. Лодки были развернуты на боевые позиции в районах обычных до войны маршрутов немецких судов, а они, с началом военных действий, перенесли все маршруты значительно ближе к берегу, под прикрытие авиации и сил ПЛО ближнего действия. Много недостатков было в вопросах тактики, связанной с необходимостью уходить с позиций боевого патрулирования в специально отведенные районы для зарядки аккумуляторных батарей, тратя на это до суток времени, топливо и электроэнергию. Плохо были отработаны навыки экипажей ПЛ по срочному погружению. Неоправданно было определено требование строгой «экономии» торпед в период отработки боевых задач в предвоенное время (вспомним в связи с этим, как Дениц еще до войны не допускал введение лодок в боевой состав, если они провели менее 60-ти учебных торпедных атак). Даже для дачи радио на главный командный пункт с донесением от командира с целью соблюдения «скрытности» требовалось покинуть район своей позиции.

Все это, естественно, сказалось и на навыках командиров при производстве торпедных атак, и на обнаружении судов. Позиционный метод не позволял вести активный поиск противника, а при отсутствии необходимых гидроакустических приборов в условиях Заполярья в неблагоприятных гидрометеоусловиях это вообще приводило к бесполезному проведению времени в режиме ожидания. Учиться воевать по-настоящему заставила война. Надо сказать, что война научила это делать наших подводников довольно быстро.

Боевой счет подводников-североморцев открыл старший лейтенант Н.Г. Столбов (ПЛ «Щ-402») 14 июля успешной атакой немецкого транспорта водоизмещением 3000 тонн, стоявшего на якоре в гавани Хонингсвен (на самом севере Норвегии). Скрытно проникнув в ночное время на рейд гавани, он произвел 2-х торпедный залп. Обе торпеды нашли цель (ЦВМА. Ф.11.д.6352). В этот же день капитан-лейтенант А.Е. Моисеев («Щ-401») в районе мыса Кибергнес произвел двухторпедный залп с дистанции 8 кабельтовых по одному из 2-х тральщиков, вышедших в атаку на ПЛ. Один тральщик пошел ко дну. Второй сбросил на лодку 38 глубинных бомб. В результате бомбежки вышли из строя кормовые горизонтальные рули и командирский перископ. Уклонившись от тральщика в сторону берега, где он не подумал искать лодку, Моисеев оторвался от преследования.

Так начался боевой путь подводников-североморцев, начавших ото дня к дню, от недели к недели наращивать мощь своих ударов по судам и кораблям противника, нарушая снабжение частей северной группировки немецко-финских войск и срывая стратегические перевозки из норвежских портов в Германию важных стратегических материалов – железной руды и руды цветных металлов.

Атаки на дальних коммуникациях и дерзкие прорывы в базы.

С наступлением полярной ночи усилилась интенсивность вражеских перевозок. Существенно повысилась и активность советских подводников. Они начали прорываться в базы противника и топить их транспорты на рейдах и у пирсов этих баз. Повысилась активность действия лодок и в удаленных районах на коммуникациях противника, не только в северо-восточной части побережья Норвегии, но и в западной – самой удаленной.

1 21 августа подводная лодка «М-172» (капитан-лейтенант И.И. Фисанович), соблюдая строжайшие меры скрытности от постоянно патрулирующих самолетов и противолодочных катеров на подходе к базе, прорвалась в Линнахамари (в заливе Петстамо-Вуоно). С дистанции 7 кабельтовых командир ПЛ произвел залп одной торпедой по крупному транспорту, стоявшему на рейде. Транспорт взорвался и затонул. При выходе из бухты лодка удачно уклонилась от двух сторожевых катеров, идущих встречным курсом. Сторожевые катера до самого вечера сбрасывали глубинные бомбы в бухте, где подводной лодки уже не было.

В первой половине ночи «М-172» с дистанции 4 кабельтовых вышла в атаку на транспорт, идущий в охране сторожевого корабля. Транспорт ушел на дно (ЦВМА.ф.112.д.1497).

2 26 сентября «М-174» (капитан-лейтенант Н.Е. Егоров) прорвалась в Линнахамари и произвела атаку по транспортам, стоящим у пирсов под погрузкой. Лодка находилась на такой близкой дистанции от пирсов, что огонь по ней был открыт не только из орудий и пулеметов, но и винтовок и даже пистолетов. Противолодочные катера обрушили на лодку несколько серий глубинных бомб. От взрывов заклинило вертикальный руль. Очередной взрыв расклинил его. У выхода из залива Петстамо-Вуно лодка коснулась грунта. Командир принял решение лечь на грунт и выждать, пока вражеские корабли прекратят преследование. Из-за невозможности дышать пришлось использовать патроны регенерации, от которых быстро повысилась и без того высокая температура в отсеках лодки. Подводники начали терять силы. При попытках снятия с грунта без интенсивного использования запаса сжатого воздуха ничего не получилось. В конце-концов лодке удалось оторваться от грунта и она малым ходом пошла на выход из залива. В общей сложности под воздействием сил ПЛО «малютке» пришлось держаться без всплытия на поверхность более 20-ти часов (ЦВМА.ф.112.д.1447).

3 Подводная лодка «М-171» под командованием капитан-лейтенанта Старикова В.Г., выйдя из базы 27 сентября 1941 г., 2 октября дерзко прорвалась в гавань Линнахамари и нанесла удар торпедами по 2-м находящимся там судам противника. Оба судна быстро ушли на дно. Нырнув с перископной глубины на

глубину 18 метров, подводная лодка развернулась на 180 градусов и полным ходом пошла на выход из гавани. Немцы, подняв тревогу, успели перегородить выход из гавани противолодочной сетью. Подводная лодка на полном ходу врезалась в эту сеть и застряла в ней. Убедившись, что лодка застряла в сети основательно и попытки вырваться, давая полный ход моторами вперед-назад, ничего не дают, а глубинные бомбы противолодочных кораблей взрываются все ближе (плотность аккумуляторной батареи заканчивалась, от взрыва глубинных бомб начали лопаться лампочки в плафонах и вышли из строя некоторые приборы), командир принимает решение вырваться из сети, создав максимально возможный дифферент на корму. Создав предельный дифферент, рискуя пролить электролит аккумуляторных батарей и врезаться винтами в грунт, командир дает полный ход назад. Лодка вырывается из сетей. Начинается поиск прохода. Попытки пройти в лево – в право, вверх – вниз ничего не дают. Немцы прекратили бомбежку, ожидая всплытия ПЛ в надводное положение в уверенности, что лодка вместе с экипажем будет взята в плен. В лодке все труднее и труднее дышать, воздух пропитан испарениями воды, соляра, масла. Через короткий промежуток времени, не дождавшись всплытия ПЛ, немцы снова начали бомбометание.

Плотность электролита упала почти до нуля. Командир принимает решение всплыть в надводное положение. На глазах ошеломленных немцев лодка всплывает, проходит над сетью, а потом снова погружается и, прижимаясь к берегу, отрывается от преследования кораблей ПЛО, ринувшихся за ней в открытую. часть моря, считая, что именно туда она должна уходить. Дойдя малым ходом на оставшейся плотности аккумуляторов до района, прикрываемого нашими батареями, лодка всплыла, запустила дизели на зарядку батарей и благополучно вернулась в свою базу. Необходимо только уточнить, что в момент всплытия в надводное положение под носом у врага командир ПЛ приказал одному из мичманов собрать все гранаты и открыть крышку артпогреба, а инженер-механик должен был в случае неудачи маневра и попытки немцев захватить лодку, взорвать ее по приказу командира.

4. В октябре добились успехов «М-176» (капитан-лейтенант И.Л. Бондаревич), «М-175» (капитан-лейтенант М.Л. Мелкадзе) и «М-74» (капитан-лейтенант Н.Е. Егоров).

Особенно дерзкой и рискованной атакой отличился капитан-лейтенант В.Г. Стариков, но об этом подробнее будет рассказано несколько позднее.

Малютки и средние лодки действовали в районах побережья Норвегии от полуострова Рыбачий до м. Нордкап (Варангер-Фьорд, Тана-Фьорд, Порсангер-Фьорд).

Крейсерские подводные лодки несли боевую службу в самых удаленных районах, нарушая сообщения с самой дальней базой, располагавшейся в Вест-Фьорде – на западном побережье Норвегии за Лафонтенскими островами и островом Вестеролен.

5. В сентябре 1941 подводная лодка «Д-3» (капитан-лейтенант Ф.В. Константинов) отправила на дно транспорт водоизмещением 2000 т. (26 сентября), на другой день у м. Гамвика потопила танкер. Через 3 дня от торпед «Д-3» пошел на дно еще один транспорт (3000 т.). Через 8 суток в районе Лонге-Фьорда – очередная атака: транспорт водоизмещением 5000 тонн ушел на дно.

Все 4 атаки были проведены в дневное время в трудных гидрометеоусловиях. Кроме того, лодка имела неисправности (вышел из строя лаг, плохо работал зенитный перископ, носовая дифференциальная цистерна пропускала воду). Но главное – на «Д-3» не было гидроакустической станции. Нужно было проявить не только отвагу и мужество, но и высокое оперативно-тактическое мастерство, чтобы добиться этих побед.

30 сентября, уклоняясь от противолодочных кораблей конвоя, поднырнув под них, лодка неожиданно выскочила на мель (вместо 26 м глубины места по счислению оказалось 8 метров). Командир принимает решение всплыть в надводное положение. На глазах у ошеломленного врага в надводном положении, успев продуть среднюю группу цистерн главного балласта и дав полный ход, лодка отходит от мелководного места и снова уходит на глубину.

6. Через некоторое время «Д-3» еще один раз успешно выходила в атаку на суда конвоя, потопив одно из них (ЦВМА.ф.112.д.1497).

В ноябре-декабре «Д-3» совершила очередной поход и потопила еще три цели: транспорты водоизмещением 5000 и 10000 тонн и танкер «Аврахам Линкольн» водоизмещением 9570 тонн (ЦВМА.ф. 1497).

Именно эта подводная лодка 17 января 1942 г. первой на Северном флоте была награждена орденом Красного Знамени, а 3 апреля получила звание гвардейской в соответствии с приказом Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова.

7. В ноябре-декабре 1941 г. совершила первый боевой поход подводная лодка «К-3» под командованием капитан-лейтенанта К.И. Малофеева. На борту лодки находился командир дивизиона «катюш» капитан 2 ранга Магомед Гаджиев. Именно М. Гаджиев, по воспоминаниям А.Г. Головки, на второй день войны доложил командующему флотом (по результатам рекогносцировочного поиска, выполненного одной из лодок накануне войны): «Уничтожать вражеские суда следует не только торпедами, но и применяя артиллерию подводных лодок». Конечно, речь шла именно о «катюшах», имевших по два 100 мм и по два 45 мм орудия.

Итак, очередной поход М. Гаджиева. «К-3» получила задание выставить мины в районе Хаммерфеста (у северо-западной части Норвегии). После удачной постановки 20 мин лодка начала боевое патрулирование в Лоппском море, побережье которого изобиловало громадным количеством шхер. Именно эти места, где масса разного рода островов с узкими проливами, использовали немцы для проводки конвоев. Для гарантии безопасности со стороны открытого моря весь этот район был защищен минными заграждениями.

Подводная лодка «К-3», обнаружив одно из таких заграждений, прошла на малом ходу под минами и вышла на путь движения одиночных судов и конвоев противника.

В перископ обнаружен большой транспорт в охранении сторожевого корабля и 2-х катеров-охотников. Расстояние до конвоя 30 кабельтовых. Торпедная атака: сближение на дистанцию 15 кабельтовых, четырехторпедный залп. Транспорт взорвался и пошел на дно.

Корабли охранения начали преследовать лодку, забрасывая ее глубинными бомбами. Для уклонения от кораблей ПЛО лодка легла на грунт возле одного из островов, глубина места у которого позволила это сделать. Однако бомбежка продолжалась. Одна серия глубинных бомб следовала за другой через каждые 2 минуты, разрывы бомб происходили все ближе и ближе. Стало очевидно, что вражеские корабли по каким-то признакам установили местонахождение лодки. Появилось предположение, что в результате близких взрывов, от которых лодка содрагалась, нарушена одна из топливных систем, топливо выходит наружу, всплывает и демаскирует лодку. Положение стало чрезвычайно опасным.

Комдив предложил командиру лодки всплывать и, пользуясь в преимуществе артиллерийского вооружения, уничтожить корабли противника. К тому же и надводная скорость лодки достаточно велика, чтобы оторваться от противника при необходимости.

Лодка неожиданно для немцев всплыла в надводное положение, артрасчет мгновенно оказался у орудий и открыл огонь. Немцы тоже открыли огонь, но было поздно. Несколько первых же выпущенных с лодки артснарядов попали в

корму сторожевого корабля, где находились неиспользованные еще глубинные бомбы. От детонации этих бомб сторожевой окрабль разлетелся буквально на куски.

Несколькими снарядами был накрыт и потоплен один из катеров-охотников. Оставшийся целым второй катер-охотник, дав полный ход, решил благоразумно скрыться.

Вот какую запись из своего дневника приводит А.Г. Головкин в своей книге: «Вернулась «К-3». Подробности: потопила четырьмя торпедами транспорт с грузом, после чего, преследуемая кораблями охранения, всплыла и уничтожила артиллерийским огнем сторожевой корабль водоизмещением 800 тонн и один катер-охотник. Второй катер убежал под берег. Лодке нужен ремонт – текут цистерны и неисправны кормовые горизонтальные рули. Надо ставить в док. Экипаж лодки действовал героически. Отлично показал себя Гаджиев. Это кандидат на Героя Советского Союза. Хорошее впечатление производит и командир лодки Малофеев. Задачу, полученную перед выходом в море, выполнил: мины поставлены точно по заданию».

Активные действия подводных лодок бригады Северного флота заставили немцев существенно усилить противолодочную защиту своих баз и коммуникаций. В дополнение к имеющимся ранее противолодочным минным позициям были выставлены новые.

Кроме ранее защищенных противолодочными сетями военно-морских баз, были выставлены сети в других бухтах и фьордах.

Усилилось противолодочное охранение конвоев кораблями эскорта и базовой авиацией с прибрежных аэродромов. Фактически теперь нашим подводникам пришлось действовать постоянно непосредственно в зонах противолодочной обороны противника с момента выхода из своей базы до момента возвращения в нее.

* * *

Потребности немецкой промышленности постоянно возрастали. Для нее все больше и больше требовалось сырья. В связи с этим, как и из Швеции, увеличились поставки руды из Норвегии. В частности, из портов Петсамо и Киркинеса значительно возросли поставки никелевой и железной руды.

В целом итоги первого полугодия войны до 1942 г. были неплохими.

За 1941 г. подводники-североморцы выходили на боевые позиции 74 раза, имели 75 боевых столкновений с противником, потопили 32 транспорта общим водоизмещением 95809 тонн, 2 тральщика, один сторожевой корабль, один траулер-охотник за подводными лодками, один сторожевой катер. В общей сложности это составило 65% всего потопленного тоннажа, потерянного немцами на Северном морском театре в 1941 году (ЦВМА. Т.112.д.1447).

При этом бригада подводных лодок не понесла потерь.

Ни одной подводной лодки противник потопить не смог. И все это в условиях довольно сильного противодействия противника. Волей-неволей вспомнишь о «счастливых временах», «жирных годах» и «голубом рае для субмарин» в условиях которых добивались своих побед немецкие подводники.

Конечно, там и потопленный тоннаж был на порядок больше; на порядок больше было и число действовавших подводных лодок. Но и при минимальном противолодочном противодействии немецкие лодки гибли даже и в самый благоприятный начальный период войны.

Подводники Северного флота существенно помогли советским сухопутным войскам в сдерживании противника по всему участку Западного фронта. Как и на всем протяжении Восточного фронта (за исключением юга) немцы, не рассчитывавшие на затяжку войны до сильных холодов, очень страдали от отсутствия своевременной доставки стройматериалов для строительства жилья (даже землянок в скалистых грунтах севера не очень-то много оборудуешь), от

отсутствия теплой одежды. Все это доставлялось морем и, зачастую, советскими подводными лодками пресекалось. Чего стоит, например, только одна атака подводной лодки «К-22» (капитан 3 ранга В.И. Котельников) 9 декабря 1941 г., когда на подходах к Хаммерфесту она потопила транспорт (5000 тонн), а потом лихтербот, буксировавший баржу и мотобот, баржа была загружена бочками с горючим. Весь этот караван (кроме транспорта) лодка потопила из арторудий и успешно оторвалась от противолодочных кораблей. Как выяснилось через некоторое время, кроме другого груза, в трюмах транспорта было 20000 полушубков. Так что «К-22» «раздела» две немецкие дивизии.

К новому 1942 г. в состав бригады лодок Северного флота вошли еще 3 подводные лодки типа «С», перебазируемые с Балтики.

К концу 1941 г. немцы с помощью авиации дополнительно выставили тысячи мин, переоборудовали под противолодочные корабли несколько десятков разного рода мелких транспортных судов, по всему побережью Северной и Северо-западной Норвегии оборудовали новые наблюдательные посты, артиллерийские батареи. К. Дениц в очередной раз поставил перед Штабом ведения войны на море вопрос об усилении действий «Кригсмарине» авиацией.

Подытоживая результаты боевых действий Северного флота за последний месяц первого года войны А.Г. Головкин пишет: «Общее водоизмещение атакованных и потопленных нашими подводными лодками вражеских судов за месяц составляет 66 тысяч тонн». Это, вроде бы, не очень-то впечатляет, если к тому времени немецкие подводники топили уже по несколько сот тысяч тоннажа в месяц. Но если учесть, что эти 66 тысяч тонн составляют более 20% всего грузооборота Германии в районе Пестамо и Киркенесса, доходившего до 350-400 тыс. тонн в месяц, то можно констатировать: они действовали эффективнее, чем немецкие подводники даже в самые «звездные» свои месяцы, так как там ни разу за все это время общий тоннаж всех потопленных немецкими лодками судов не превышал и 5% от всего грузооборота союзников.

Как и на всем Восточном фронте, «блицкриг» Гитлера, на Севере с треском провалился. Более того, даже хотя бы несколько восточнее Западной Лицы и полуострова Среднего им закрепиться не удалось. О захвате Мурманска и обосновании в нем на зимний период им и вовсе пришлось забыть. Хотели они того или нет, а думать о вынужденной зимовке там, где их остановили, на каменистых сопках в безлесой тундре, им пришлось. К тому же советские подводники и «подраздели» их прилично.

... Когда командир подводной лодки «К-22» В.Н. Котельников узнал, что на потопленном им транспорте было 22 тыс. полушубков для немецких егерских частей, он сказал: «Пусть егеря попляшут на морозе. Никто их к нам не приглашал...».

Продолжают «раздевать».

Высадка англо-американских войск в Северной Африке не отвлекла военно-морские силы Германии из баз Северной Норвегии. Наоборот, возобновившиеся конвои в северные морские порты заставили немцев перебросить дополнительные мощные силы и средства «Кригсмарине» на этот морской театр военных действий. В базы Норвегии были переведены новейший линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов», крейсера «Кельн», «Нюрнберг», «Принц Ойген». В этих водах к концу 1942 г. действовало, кроме того, две флотилии эскадренных миноносцев, большое количество других кораблей прибрежного действия, в частности, противолодочных и торпедных катеров.

На совещании в ставке Гитлера, где принимал участие гросс-адмирал Редер, было решено держать в Норвежском и Гренландском морях не менее 23 подводных лодок.

Правда, фактически количество лодок в начале 1942г. не превышало 16 единиц. Единственно, что несколько уменьшилось на этом театре военных действий, это количество самолетов: из пятисот 150 было переброшено на Средиземное море.

Т.к. летом и осенью 1942 г. отправка конвоев союзниками в СССР прекратилась, командование советских войск пошло на большой риск – разрешить нашим транспортам поодиночке следовать в пункты назначения через опасную зону, контролируруемую германским флотом, полагаясь на опыт и мужество капитанов советских судов. Наши транспорты следовали по маршруту Белушья губа (Новая Земля) – Исландия с октября 1942 г. по январь 1943 г. Самостоятельно вышли 28 транспортов, а обратно – 13. Немцы, узнав по разведанным о наших судах, безрезультатно расходовали большие силы. Результатом «бурной» деятельности боевой группы в составе тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и четырех эсминцев был перехват и потопление в северо-восточной части Баренцева моря только одного танкера «Донбасс» и одного сторожевого корабля («СКР-78»).

По решению Государственного Комитета обороны (ГКО) зимой 1942/43 г. большая группа судов была направлена в США по маршруту: Новая Земля – Исландия – Панамский канал – Дальний Восток. Из 19 судов 17 благополучно дошли до места назначения (ЦВМА.ф.1106.д.60).

Во второй половине 1942 г. в состав Северного флота входили 9 эсминцев, 22 подводные лодки, 25 сторожевых кораблей и 37 тральщиков. Несколько увеличилось число самолетов (до 310). Как и раньше, основную силу флота составляли подводные лодки.

Основной задачей флота было: защита своих морских коммуникаций, в первую очередь – защита своих морских коммуникаций, в первую очередь – обеспечение перехода союзных конвоев и безопасности транспортов при стоянке их в советских портах. Не менее важной задачей было: нарушение коммуникаций противника у берегов Северной Норвегии, содействие войскам Карельского фронта и поддержание выгодного оперативного режима у своего побережья. Оборона побережья.

ГКО, обеспечивая усиление (восстановление) сил флота, в первой половине 1943 года принял решение перевести 6 новых подводных лодок, построенных в Сормово (г.Горький), а так же 6 лодок с Тихоокеанского флота. Одна из этих лодок («Л-16») погибла недалеко от Сан-Франциско. Таким образом, в первой половине 1943 г. Северный флот получил 11 подводных лодок. Однако к этому времени (к 14 мая 1943 г.) из его состава погибло 12 подводных лодок (5 – типа «М», 4 – типа «К», 2 – типа «Щ» и 1 – типа «Д»), т.ч. фактически усиления бригады подводных лодок не получилось.

К осени 1942 г. в советских портах скопилось много судов союзников. Было принято совместное решение – провести конвойную операцию. 17 ноября из Архангельска вышел конвой «QP-15» в составе 29 транспортов (из них советских – 7). Охраняли конвой 11 кораблей эскорта. В нашей зоне ответственности (до о. Медвежий) в составе конвоя было 5 эсминцев. Конвой хорошо прикрывался авиацией Северного флота. К западу от о. Медвежий конвой охраняли 2 крейсера и 3 эсминца союзников. При выходе из Архангельска в районе фьордов в конвое участвовало 4 английских и 4 советских подводных лодок. На конечном маршруте перехода 2 транспорта из 29 были потоплены подводными асами К. Деница. Конвой совершал переход в условиях сильного шторма, в результате которого переломился на штормовой волне и затонул советский эсминец «Сокрушительный».

С середины ноября 1942 г. по март 1943 г. в наши порты на Кольском полуострове и обратно прошло восемь конвоев. Все конвои из Шотландии и Исландии (65 транспортов) благополучно прибыли к месту назначения без потерь («JW-51A», «JW-51B», «JW-52», «JW-53»). Из состава 4-х конвоев («QP-15», «RA-51», «RA-52» и «RA-53»), вышедших из СССР (83 транспорта), погибло 7 судов. Причем,

все они погибли вне зоны ответственности нашего ВМФ. В обеспечении безопасности конвоев в нашей зоне ответственности активное участие снова принимали подводные лодки. Со своей задачей по защите конвоев и советские подводные лодки, и авиация, и надводные корабли справились блестяще.

30 декабря командование «Кригсмарине» подготовило операцию «Аврора» для разгрома конвоя «JW-51B», идущего к нам из Исландии. Основная задача возлагалась на надводные корабли под общим командованием вице-адмирала О. Кюмметца. Два тяжелых крейсера «Адмирал Хиппер» и «Лютцев» в сопровождении шести эсминцев вышли на перехват конвоя. Но эскорт конвоя в составе 11 кораблей (6 эсминцев и 5 противолодочных и тральных кораблей под командованием капитана 1 ранга Р. Шербрука) сорвал задуманную операцию. Англичане потеряли эсминец и тральщик, немцы эсминец. Подошедшие на помощь английские крейсера, вышедшие из Кольского залива, «Шеффилд» и «Ямайка», а также 2 эсминца, нанесли значительные повреждения тяжелому крейсеру «Адмирал Хиппер», который вынужден был уйти в ремонт. У о. Медвежий конвой был встречен кораблями и авиацией Северного флота и благополучно пришел в Архангельск.

Эта операция имела тяжелые последствия для главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Э. Редера. Узнав о неудаче, Гитлер в пух и прах «разнес» и командование ВМС и надводные корабли, заявив, что прикажет экипажи этих кораблей послать на подводные лодки – «единственные корабли, которые способны приносить пользу в войне. Германия не может допустить, чтобы ее крупные корабли месяцами бездействовали на якорных стоянках и непрерывно прикрывались авиацией, а также большим количеством малых кораблей» (Ч. Нимиц, Э. Поттер. «Война на море» (1939-1945 г.г.) М.1965 г.).

Весной 1943 г. обстановка для проводки конвоев улучшилась, а англо-американское командование, ссылаясь на «уважительные» причины, отказалось посылать конвой в СССР. Черчилль – Сталину 30 марта 1943 г.: «... Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии в Баренцевом море... если бы были потеряны или даже серьезно повреждены один или два из наших современных линейных кораблей, в то время как «Тирпиц» и другие крупные единицы Германского линейного флота оставались в действии, то все господство в Атлантическом океане подверглось бы угрозе со страшными последствиями для нашего общего дела» («Переписка Председателя Совета Министров СССР» т.1).

Прекращение движения конвоев от союзников позволило немцам перебросить значительные силы ВМС для действия на наших внутренних арктических коммуникациях. Однако, немцы хорошо понимали, что увлекшись операциями в Карском и восточной части Баренцева морей, они могут оказаться отрезанными от своих баз Советским ВМФ и флотом союзников. Поэтому командование «Кригсмарине» приняло решение начать интенсивное минирование (скрытные минные постановки, в основном – с подводных лодок) в проливах у Новой Земли, на входах в Кольский залив (в районе о. Кильдин).

Для вывода 42 судов из Карского моря была осуществлена операция, в которой участвовало около 50 кораблей и две авиационные группы. Чтобы обеспечить безопасность прохода через пролив Югорский Шар, было проведено тщательное траление, в результате чего было уничтожено 10 немецких мин. Тщательно был протрален и пролив Маточкин Шар. В результате принятых мер операция завершилась успешно. Из 42 судов погиб только транспорт «Щорс», подорвавшийся на mine. И хотя командование «Кригсмарине» знало об этой операции (расшифровкой английских радиопередач немцы пользовались с начала войны), сорвать операцию немцам не удалось.

В связи с тем, что стали увеличиваться потери сырьевых грузов из Швеции на Балтике, немцы повысили интенсивность перевозок сырья, в частности,

никелевой руды из Киркинесса (Норвегия). Никель был крайне необходим в качестве высокопрочных добавок при выплавке высококачественной стали, которая применялась для изготовления моторов самолетов и корпусов подводных лодок.

Между Петстамо и Тромсе еженедельно проходило в обоих направлениях в среднем 11 конвоев, не менее чем по 3 транспорта каждый и минимум по 5 кораблей охранения.

Только за 3 первых месяца 1943 г. было обнаружено 135 конвоев (свыше 400-х судов). Для защиты этих коммуникаций немцы использовали 15 эсминцев, до 50 сторожевых кораблей и тральщиков (Институт военной истории. Документы и материалы. Инв. № 1035).

В зимнюю кампанию 1942/43 г. на коммуникациях противника постоянно действовали по 2-3 наши подводные лодки. Начала интенсивно использоваться авиация флота не только для нанесения ударов по конвоям, но и для передачи сведений об обнаружении конвоев и наведения их на лодки.

Немцы особые меры защиты приняли на подходах к порту Петстамо. У входа в Петстамский залив были установлены дальнобойные артиллерийские батареи. Появились к имеющимся ранее дополнительные посты наблюдения и связи.

Все маршруты движения транспортов были приближены к самому берегу, проходили по шхерным районам. Скрытность шхерных коммуникаций, снегопады, туманы, полярная ночь, строгие меры маскировки приводили к тому, что ни авиационная разведка, ни радиоразведка необходимых сведений для ударов по транспортам не давали. Как и на Балтике. Командование Северного флота вынуждено было организовывать высадку разведчиков на острова и побережье, занятое противником. Эту задачу возложили на подводные лодки, которые ее выполняли попутно при движении в назначенные районы боевого патрулирования.

Применение авиации при нанесении ударов по коммуникациям возрастало, но основную силу продолжали составлять подводные лодки.

Для выхода на прибрежные фарватеры подводным лодкам приходилось преодолевать многочисленные минные заграждения, а после проведения атак подвергаться длительному и упорному противодействию, как и подводным лодкам на Балтике. Именно необходимость плавания в шхерных районах, в зоне контроля немецких средств ПЛО, составляла основную трудность боевых действий лодок. В отличие от океанских просторов, где не было ограничений для маневрирования ни по курсу, ни по глубинам, здесь все это было в значительной степени ограничено. Особое значение все это имело при отрыве от преследования противника после атак. Значительную опасность представляли мины.

Именно на минах в 1942-43 г.г. погибло 12 подводных лодок (Общее число погибших лодок за этот период – 19).

За 1942 год подводники бригады совершили 118 выходов на боевую службу, потопили 45 транспортов общим водоизмещением 143283 т., 7 сторожевых кораблей, 2 противолодочных катера-мтбота, 1 минный заградитель, 3 тральщика. Кроме того, 4 транспорта и эскадренный миноносец были повреждены. Итого, из строя было выведено 60 единиц судового и корабельного состава противника.

Не помогли немцам ни усиление активности противолодочных сил, ни многочисленные минные постановки, которые они осуществляли на подходах к Порсангер-Фьорду, Тана-Фьорду, Альтен-Фьорду, на подходах к проливам Фугльзунд, Кальзунд, Сёрёсунд, в районе острова Селья (до мыса Нордкап), у входа в Бук-Фьорд, Хье-Фьорд, Яр-Фьорд, Бек-Фьорд.

Всего вдоль северного побережья Норвегии к июлю 1942 г. немцы поставили 4094 мины различных типов и 200 минных защитников в расстоянии 6-10 миль от береговой черты (ЦВМА.ф. 112.д.1406).

Противолодочные сети были поставлены на наиболее важных направлениях (в районе Порсангер-Фьорда, Тана-Фьорда, мыса Нордкап, Сьюльт-Фьорда).

Специально для поиска и нанесения ударов по лодкам было оборудовано несколько временных аэродромов.

Все эти и другие чрезвычайные меры помогли немцам в 1942-43 г.г. потопить 19 наших подводных лодок, но положение со стратегическими перевозками это не спасло.

В 1943 г. вновь продолжалось усиленное минирование важных для немцев районов и еще намного усилилось противолодочная оборона конвоев. Число кораблей эскорта стало превышать число охраняемых в конвое судов в 2-5 раз (снова вспомним число кораблей эскорта, которое входило в состав охраны конвоев, против которых действовали немецкие подводные лодки).

Число поставленных мин в зоне боевой деятельности Северного флота выросло до 9500. При этом более 70% мин были предназначены для оборонительных целей.

Интенсивность движения конвоев в 1943 году еще более усилилась. Воздушная разведка в течение года выявила 258 конвоев, в которые входило 1296 транспортов и 2015 (!) кораблей охранения и, кроме того, 600 транспортов следовало одиночно.

Вот несколько примеров, как действовали подводники Севера в 1942-43 г.г.

1. Подводная лодка «К-22» (капитан 3 ранга В.Н. Котельников) вышла в море 13 января. На борту лодки находился командир дивизиона «катюш» капитан 2 ранга М.И. Гаджиев, не упускавший возможности побывать в боевом походе.

16 января лодка трижды уклонялась от выпущенных по ней торпед немецкой подводной лодки. Четкая работа гидроакустика и своевременные меры по изменению курса, скорости и глубины позволили это сделать.

19 января, проникнув в глубокий фьорд Стурсейнбухт, подводная лодка дважды атаковала транспорт (5000 т.), стоявший в охранении сторожевого корабля. Две торпеды прошли мимо, третья нашла цель. Транспорт поврежден, но остается на плаву. Сторожевой корабль начинает преследовать лодку. Но неожиданно для немцев лодка всплывает и с близкого расстояния (20 каб.) открывает огонь из своих 100 мм орудий. Со второго залпа СКР накрыт и, объятый пламенем, начал тонуть. После того, как СКР скрылся под водой, огонь был перенесен на недобитый транспорт. Транспорт разломился пополам и затонул. Оказалось, что за ним находился еще один транспорт водоизмещением 3000 тонн. Огонь тут же был перенесен на него. И этот транспорт быстро пошел ко дну.

Как оказалось впоследствии, на борту этих транспортов находились динамит, цемент, деревянные материалы и ... 30000 полушубков. Как и при атаке в декабре, когда «К-22» «раздела» 20000 гитлеровских солдат, теперь оказались без теплой зимней одежды еще 3 дивизии подданных Третьего Рейха. В бригаде шутили: «К-22» специализируется на раздевании немцев».

Береговая батарея открыла по лодке бешенный огонь. Снаряды начали падать почти у самого борта. Лодка начала погружаться, но обнаружилось поступление воды в трюм пятого отсека. Командир принимает решение снова всплыть и уходить от берега в надводном положении. Не успели выйти из зоны огня береговой батареи, как обнаружили след вражеской торпеды. Уклонившись от торпеды, обнаружили следы еще 3-х торпед, идущих на лодку. Увеличив ход до максимального и, повернув лодку носом на встречу торпедам, снова уклонились от них. Артрасчет «К-22» успел сделать несколько выстрелов из 45 мм орудия по показавшейся из воды рубке немецкой ПЛ, но она быстро погрузилась. «Катюша»

благополучно вернулась в базу, несмотря на то, что по ней было выпущено 8 или 10 торпед, немецких подводных лодок (ЦВМА.ф.200.д.34720).

2. Подводная лодка «С-102» (капитан-лейтенант Л.И. Городничий) ночью 5 января 1942 г. подошла к побережью Перс-Фьорда и успешно высадила разведывательную группу. Все действовали четко, слаженно, быстро.

10 января в районе Сьюльте-Фьорда лодка атаковала и отправила на дно немецкий транспорт. Эти был открыт счет подводников-североморцев в новом году.

14 января обнаружен и атакован конвой в составе трех транспортов и пяти кораблей охранения.

Четырехторпедный залп (с интервалом в 13 сек. при опущенном перископе). Расчет оказался точным: три торпеды настигли цели. Два транспорта «Тюркхайм» и «Фегервик» общим водоизмещением 15000 тонн пошли на дно (ЦВМА.ф.112.д.1497).

Корабли ПЛО начали интенсивное и упорное преследование лодки. После очередной серии глубинных бомб вышло из строя электрическое управление горизонтальными рулями. Лодка начала быстро всплывать. Своевременное заполнение цистерны быстрого погружения и перекладка горизонтальных рулей вручную предотвратила всплытие среди вражеских кораблей. На глубине 86 метров лодка легла на грунт. При взрыве очередной серии глубинных бомб лодку подбросило, а потом ударило о грунт. Были повреждены топливные цистерны. Топливо, выходящее наружу, начало демаскировать лодку. Бомбометание усилилось. Погас свет, были повреждены многие механизмы и приборы, воздухопроводка дизеля. Весь экипаж лодки, соблюдая предосторожности, чтобы шумом и стуком не демаскировать лодку, самоотверженно боролся за живучесть корабля. Бомбометание продолжалось 6 часов 20 минут. Было сброшено 150 глубинных бомб.

Командир принимает решение всплывать и открыть артиллерийский огонь. Однако, в результате повреждения системы погружения и всплытия, это было не так-то просто сделать. Продув главный балласт аварийным способом с дифферентом в 64 градуса подводная лодка всплыла (Электролит выплеснулся из аккумуляторных ям. Электрики, обслуживающие аккумуляторные батареи, быстро удалили пролившийся электролит, протерли крышки баков спиртом, и батарея вновь была готова к эксплуатации). Быстро открыв рубочный люк, командир, а за ним и артрасчет выскочили на мостик: корабли ПЛО, очевидно решив, что лодка потоплена, или просто израсходовав боезапас глубинных бомб, уходили из района. Не успела лодка удалиться в северном направлении (в сторону темной части ночного горизонта), как снова послышались взрывы в том месте, откуда лодка только что ушла. Видимо подошли другие противолодочные корабли, чтобы добить лодку. Удалившись от места бомбежки на 30 миль и обнаружив с рассветом, что две топливные цистерны пробиты, чтобы не демаскировать лодку, продули их и промыли водой. В условиях начавшегося шторма оторвало (открыло) дверь ограждения рубки. Один из матросов (секретарь комсомольского бюро А. Варавин), рискуя быть смытым за борт, устранил повреждение.

20 января (через 15 дней после высадки разведчиков) лодка подошла к условленной точке побережья, приняла разведгруппу на борт и направилась в базу.

3. Подводная лодка «Щ-403» (капитан-лейтенант С.И. Коваленко), отличившаяся в декабре 1941 г. потоплением транспорта и сторожевого корабля из состава конвоя из одного транспорта под охраной семи (!) кораблей ПЛО, 13 февраля 1942 г. высадила разведгруппу в районе мыса Нордкап.

19 февраля в штормовых условиях при плохой видимости в районе Порсангер-Фьорда «Щ-403» обнаружила минный заградитель в сопровождении 2-х кораблей ПЛО. Минный заградитель успел открыть по мостику лодки огонь, в

результате чего тяжело раненный командир лодки и двое раненных старшин оказались за бортом.

При срочном погружении после команды штурмана, старшего лейтенанта Беляева: «Всем вниз!» и оклика: «Есть кто на мостике?», лодка погрузилась. В сплошной темноте, под непрерывным артиллерийским и пулеметным огнем ни штурман, ни боцман, ни еще один лейтенант, спускавшейся в рубочный люк последним, не заметили, что в ограждении рубки кто-то оставался.

Не успев уйти на глубину, лодка получила мощный таранный удар минзага, а после того, как погрузилась, на нее посыпались серии глубинных бомб. В третьем отсеке образовалась пробоина – в лодку начала поступать вода. В результате принятых мер поступление воды было прекращено. Продолжая менять глубину погружения, курс и скорость, на сколько это было возможно, лодке удалось оторваться от преследования. С тяжелыми повреждениями лодка вернулась в базу и была поставлена в док. В результате этого неудачного похода было потеряно три человека, в числе которых был командир лодки.

В последствии выяснилось, что ни командир лодки С.И. Коваленко, ни старшины Климов и Широков не погибли. Все они в бессознательном состоянии были подняты с воды и пленены. Командир лодки пришел в себя после ампутации ноги. Немцы долгими часами вели изнурительные допросы. Ничего не добившись, бросили в концлагерь для военно-пленных моряков-подводников под Парижем, где содержались английские и американские пленные подводники. В этом лагере С.И. Коваленко был расстрелян. Позднее один английский офицер-подводник сообщил, что советский офицер героически переносил все пытки и лишения, вел себя мужественно и с достоинством.

Старшины М. Климов и Н. Широков были подобраны с воды не немцами, а тремя советскими разведчиками из разведгруппы, которую высаживала лодка раньше и которую должна была принять на борт в уловленной точке. Т.к. резиновая шлюпка, в которую были подобраны подводники опрокинулась при высадке на берег, то все пятеро (3 разведчика и 2 подводника) с громадным трудом выбрались на обледенелый берег, получили тяжелое переохлаждение в ледяной февральской воде. К тому же, была потеряна радиостанция, все продукты и снаряжение: все это ушло на дно из перевернувшийся шлюпки. Один из разведчиков сразу же умер от ран. Вскоре от истощения и переохлаждения умерли другие двое разведчиков. Обоих старшин, находящихся в бессознательном состоянии на пороге смерти, нашли немцы и взяли в плен. Потом их разлучили, отправив в разные концлагеря. Оба из плена бежали, продолжали участвовать в боевых в рядах Красной армии.

4. Подводная лодка «Щ-412» (капитан-лейтенант Ф.А. Видяев) с командиром дивизиона «щук» капитаном 2 ранга И.А. Колышкиным на борту 28 марта в районе Лансе-Фьорда обнаружила конвой в составе одного большого транспорта и 2-х кораблей эскорта. При сближении с конвоем для атаки командир обнаружил, что транспорт резко отворачивает в сторону. Принимается решение: нырять под корабли конвоя, сближаться с транспортом на кратчайшее расстояние и произвести залп из кормовых торпедных аппаратов. Атака удалась блестяще. Транспорт взорвался и затонул. Корабли охраны в течение 2-х с половиной часов преследовали лодку, сбросив 44 глубинные бомбы. Безрезультатно. Лодка успешно оторвалась от преследования.

8 апреля лодка, находясь на глубине 15 метров, подорвалась на mine, задев ее кормовой частью. Через кормовой люк и задние крышки торпедных аппаратов стала поступать вода. Лодка потеряла ход. Дав воздух в отсек, приняв меры к герметизации люка и крышек торпедных аппаратов, несколько уменьшили поступление воды. Осушительная помпа работала на полную мощность, но вода не убывала.

Запустили дизели на винт, но лодка осталась на месте. Ни под электромоторами, ни под дизелями хода нет. Видимо в результате взрыва были сорваны винты. Лодка находилась в надводном положении вблизи вражеского берега, не имея возможности дать ход. После передачи радио на ГКП о положении лодки командир принимает решение: с приближением вражеских кораблей дать бой артиллерийско-пулеметным огнем. Ни в коем случае не сдаваться в плен. Лучше с честью погибнуть.

Лодку начинает течением сносить в сторону вражеского фьорда. Принимается решение соорудить парус из брезентовых чехлов и поднять его на перископах. Лодка медленно, со скоростью 2-2,5 узла начала удаляться от берега. В момент появления в небе вражеских самолетов парус быстро опускали.

Через двое суток, 10 апреля, на помощь подошла «К-22». «Щуку» несколько раз пытались взять на буксир, однако в результате усиливающегося шторма и буксирные тросы и якорь-цепь, с помощью которой хотели забуксировать ее, не выдерживали – лопались.

Военный совет флота после получения докладов с лодок принял решение «щуку» потопить. После того, как весь личный состав «Щ-421» по отваленным с «катюши» горизонтальным рулям перешел на нее, была забрана и перенесена секретная документация, «К-22» отошла от борта «щуки» и выпустила по ней торпеду. Находившиеся на мостике «К-22» подводники сняли головные уборы. «Щ-421» пошла ко дну.

5. В мае 1942 г. снова отличилась «М-172» И.И. Фисановича. 11 мая в районе Варангер-Фьорда у мыса Скальнес гидроакустик доложил о шуме винтов. Командир принимает решение выходить в атаку по акустическому пеленгу. Сблизившись на дистанцию залпа, на короткое время поднимает перископ и, убедившись, что расчет верен, производит двухторпедный залп. Транспорт водоизмещением несколько тысяч тонн пошел на дно.

25 мая лодка обнаружила конвой в составе огромного транспорта и пяти кораблей эскорта. Прорвавшись внутрь конвоя на глубине и подвсплыв под перископ, с очень короткой дистанции (3 кабельтова) лодка производит пуск одной торпеды. Транспорт затонул. Корабли охранения начали ожесточенно бомбить лодку. От многочисленных близких разрывов погас свет (вдребезги разлетелись плафоны), вышли из строя гирокомпас, магнитные компасы и лаг. Проходит час за часом, а бомбежка не прекращается. Глубинные бомбы взрываются довольно близко. Становится ясно, что лодку демаскируют выходящее из поврежденной цистерны топливо.

Командир принимает решение двигаться под прикрытием своих батарей пока хватит электроэнергии, а потом всплыть и попытаться оторваться под дизелями.

Ориентируясь по шлюпочному компасу и эхолоту лодка пошла в сторону полуострова Рыбачий. После некоторого перерыва на короткий срок снова и снова раздаются взрывы глубинных бомб. Немецкие противолодочники начинают хитрить: после сбрасывания серии глубинных бомб, стопорят ход, прослушивают шум винтов и снова начинают бомбить. Подводники тоже начинают хитрить: пока идет бомбометание дают максимальный ход. С прекращением бомбежки ход стопорится.

В тесных отсеках «малютки» становится нечем дышать. По отсекам рассыпано содержимое патронов регенерации. Дыхание несколько облегчилось.

В расчетной точке у м. Вайтолаха (в 3,5 милях от него) полуострова Рыбачий подводная лодка всплыла. Вражеские корабли открыли по ней артиллерийский огонь, но тут же открыла огонь по вражеским кораблям наша береговая батарея.

Не добившись результата, немецкие противолодочники вызвали самолет. Открыв пулеметный огонь и сбросив бомбы самолет улетел. Бомбы взорвались вблизи лодки и не причинили ей повреждений. 16 мая «М-172» вернулась в базу. При обследовании было выявлено 40 серьезных повреждений.

Это не удивительно: на лодку в общей сложности было сброшено 242 (!) глубинные бомбы. Ни одна лодка в мире не подвергалась такой атаке. Это можно записать в книгу рекордов Гиннеса. Удивляет только то, что после такого противолодочного воздействия и лодка и люди выдержали.

Возможно этот поход вдохновил командира «М-172» на написание стихотворения, ставшего впоследствии строевой песней – своеобразным гимном подводников-североморцев. Там есть такие строчки:

Утоплен враг, идем сквозь сталь и пламя.

Пускай бомбят: посмотрим, кто хитрей!

И нет нам тверже почвы под ногами,

Чем палубы подводных кораблей...

6. Подводная лодка «М-176» (капитан 3 ранга И.Л. Бондаревич) 28 мая 1942 г., находясь в надводном положении в районе Варангер-Фьорда, обнаружила немецкую подводную лодку. Зная, что гидроакустическая аппаратура на немецких лодках более совершенная и поэтому начинать подводную дуэль, выпуская торпеды по акустическому пеленгу, дело малонадежное, командир лодки избрал другую тактику. Тактика эта была основана на прекрасной работе хорошо отработанного гидроакустика старшины 2-ой статьи А.Т. Адамюка.

Погрузившись на глубину 45 метров, командир приказал перейти на малозумный режим работы электродвигателей. Акустик тут же услышал шум приближающихся торпед. Все время удерживая лодку носом на встречу двигающимся торпедам, маневрируя по глубине и скорости, командир провоцировал командира немецкой ПЛ на производство залпа. Через некоторое время снова доклад акустика: по пеленгу такому-то шум торпед. Снова успешное уклонение. Проходит час, второй, третий. Идет изматывающая нервы борьба. Командир немецкой ПЛ в очередной раз (на 4-ом часу маневрирования) выпускает свои торпеды. Безрезультатно.

Израсходовав все торпеды, командир немецкой лодки решился на отчаянный шаг: вознамерился таранить «малютку», надеясь, что лодка VII серии, которой он командовал, будучи в 3 раза тяжелее «малютки», потопит ее. Командир «малютки» мгновенно реагируя на доклады акустика, 4 (!) раза уводил свою лодку от таранного удара.

Акустик доложил, что слышит шипение воздуха. Командир взял наушники, послушал... Все ясно: немецкий подводный ас всплывает (видимо, находиться под водой стало невыносимо). Команда командира «малютки»: «Боцман, всплывай на перископную!» В первый отсек – о подготовке торпедных аппаратов к стрельбе команд давать не надо: там все уже готово. Команда: «Аппараты. – Пли!». Отчетливо слышно во всех отсеках: обе выпущенные торпеды взорвались. Немецкий подводный ас вместе со своей субмариной и ее экипажем ушел на дно (ЦВМА.ф.112,д.1497).

В общем «малютка» «М-176» совершила за вону 16 боевых походов и уничтожила семь вражеских судов и боевых кораблей общим водоизмещением 41212 тонн. Кроме того, 14 мая 1942 г. она нанесла серьезные повреждения вражескому эсминцу.

7. В конце 1942 г. отличилась подводная лодка «Л-20» (капитан 3 ранга В.Ф. Таммон). Выполнив удачно минные постановки в заданных районах: в Конгс-Фьорде, в районе мыса Хьельнес и в Тана-Фьорде (в октябре, ноябре и начале декабря лодка выставила 60 мин), 29 декабря лодка вышла в район высадки разведгруппы. Несколько раз уклонились от плавающих мин, очевидно, сорванных с

якорей во время зимних штормов. В 3 часа ночи 1 января 1943 г. сигнальщики обнаружили конвой в составе 3-х транспортов и 4-х кораблей охранения в районе мыса Нордкап. Несмотря на то, что было яркое полярное сияние, командир принимает решение атаковать конвой из надводного положения. Произведя залп 6-ю торпедами по головному транспорту «Манус» (5472 т.), лодка уходит на глубину. 2 торпеды нашли цель. Через полчаса «Л-20» всплыла под перископ. Корабли охранения светили прожекторами, подбирали с воды людей из состава экипажа потонувшего транспорта.

2 января лодка высадила разведгруппу в назначенном месте. Отлежавшись в течение дня на грунте, ночью взяла курс в базу. В течение этого похода лодка 14 раз пересекала минные поля.

В конце января «Л-20» снова вышла на боевое патрулирование. Выставив минное заграждение в районе Конгс-Фьорда, она снова направилась к мысу Нордкап (самой северной точке побережья Норвегии). 1 февраля сигнальщики лодки обнаружили конвой в составе большого транспорта и 3-х кораблей охранения. Прорвав охранение, командир сблизился с транспортом и произвел шести торпедный залп с дистанции 9 кабельтовых. Три торпеды нашли цель. Транспорт «Отмарше» (7077 т.) и сторожевой корабль пошли на дно. Оставшиеся корабли начали преследование, но лодка уклонилась в сторону минного заграждения, форсировала его на малом ходу и оторвалась от противника.

5 февраля в том же районе потопила еще один сторожевой корабль и в течение 3-х часов уклонялась от глубинных бомб, находясь на предельной глубине.

В последствии выяснилось, что на минах, выставленных «Л-20» подорвались пять судов.

8. Подводная лодка «Щ-402» (капитан 3 ранга А.М. Каутский) с комдивом на борту И.А. Колышкиным вышла в свой 11-ый поход. За время похода лодка потопила два транспорта, шедших в составе двух конвоев, каждый из которых обеспечивали по 5-7 кораблей эскорта. Общее водоизмещение потопленных транспортов 16 тыс. тонн.

Противолодочные корабли в целом сбросили на лодку 197 глубинных бомб, обстреляли ее ныряющими снарядами. Безрезультатно (ЦВМА.ф. 200. д. 24720).

9. В феврале 1943 г. вышли в море одновременно «К-3» и «К-22». Позиция лодок располагалась в районе Варде – мыс Нордкин. На борту «К-3» (капитан 3 ранга К.И. Малофеев) находился комбриг контр-адмирал Н.И. Виноградов. На «К-22» (новый командир капитан 3 ранга В.Ф. Кульбакин) шел командир дивизиона «катюш» капитан 1 ранга В.Н. Котельников. В подводном положении связь между лодками поддерживалась условными сигналами с помощью новой ультразвуковой гидроакустической системы «Дракон».

5 февраля «К-3» в районе Конс-Фьорда обнаружила конвой. Связь с «К-22» неожиданно была потеряна. «К-3» решила атаковать самостоятельно. Произведя залп 4-мя торпедами, 3 из которых поразили цель, лодка начала отрываться от преследования противолодочных кораблей. Взорвавшееся и объятые пламенем судно затонуло. Вторая атака на конвой была сорвана вражеским эсминцем, неожиданно осветившим ее прожекторами и открывшим артиллерийский огонь.

12 февраля «К-3» у входа в Бос-Фьорд потопила немецкий транспорт водоизмещением 10000 тонн. Как выяснилось позднее, на нем находился полк вражеской пехоты и большое количество боеприпасов.

Корабли охранения в течение часа бомбили лодку, сбросив 32 глубинные бомбы. Безрезультатно.

Подводная лодка «К-22» так и не вышла на связь. Возможно что-то с ней случилось при 7-8 бальном шторме, а возможно, что она погибла от противолодочного воздействия противника.

10. В марте 1943 г. «С-55» (капитан 3 ранга Л.М. Сушкин) у острова Варде атаковала конвой (два транспорта и 4 корабля охранения), из состава которого в результате 4-х торпедного залпа находившиеся в створе два транспорта ушли на дно. Как выяснилось позднее общее водоизмещение транспортов было 11 тыс. тонн. Корабли охранения, бросившиеся преследовать лодку, сбросили на лодку 107 глубинных бомб, но она ушла от преследователей.

При форсировании минной позиции лодка намотала минреп на левый винт. Пришлось возвращаться в базу. В базе водолазы сняли с винта около 100 м. минрепа. Очевидно, мина оборвалась, т.к. никакого вреда она лодке не причинила.

23 апреля «С-55» вышла в очередной поход. На выходе из базы подверглась атаке противолодочных кораблей. Пройдя по лабиринту между минными позициями и береговыми батареями, она заняла район патрулирования.

29 апреля был обнаружен конвой в составе двух транспортов и 8 (!) кораблей охранения. Кроме того, над конвоем кружили 6 самолетов (очевидно груз был весьма важный).

Прорвав охранение, «С-55» всплыла под перископ и начала сближение на дистанцию залпа. Залп был произведен с дистанции 5 кабельтовых, и снова – по транспортам в момент, когда они находились в створе. Три торпеды нашли свои цели: две попали в первый транспорт, одна – во второй. Как выяснилось позднее, были потоплен транспорт водоизмещением 10 тыс. тонн и пароход «Штурузее» (4,5 тыс. тонн).

Корабли охранения долго и упорно преследовали лодку. В результате близких разрывов глубинных бомб вышло из строя освещение, эхолот, некоторые другие приборы. После более, чем 4-х часов бомбометания, преследование прекратилось. В целом на лодку было сброшено около 100 глубинных бомб. После отрыва от кораблей ПЛО и всплытия обнаружилось, что легкий корпус в районе носовой надстройки получил серьезные повреждения, заклинило крышки носовых торпедных аппаратов.

После ремонта, в октябре «С-55» снова вышла в боевой поход и потопила транспорт «Амерланд» (5381 т.). Между прочим, «С-55» была из состава тех 5-и лодок, что пришли с Тихоокеанского флота.

11. С Тихоокеанского флота перешла и «С-56» под командованием капитана 2 ранга Григория Ивановича Щедрина. Как Н.И. Лунин, А.И. Маринеско, А.М. Матиясевиц, он тоже до службы в подводном флоте был профессиональным гражданским моряком, плавал в разных должностях на судах торгового флота. «С-56» была одной из лучших на Тихоокеанском флоте по всем вопросам боевой подготовки. Такой она стала и на Северном флоте.

В первый боевой поход «С-56» вышла в апреле 1943 г. В районе мыса Слетнес был обнаружен конвой в составе 4-х транспортов, 4-х противолодочных кораблей и самоходной баржи. Корабли охранения обнаружили лодку и забросали ее глубинными бомбами. Но командир не отказался от атаки и вместо того, чтобы уходить от конвоя, повел лодку в центр конвоя, прошел под вражеским транспортом и вышел на него в атаку с обратной стороны. Корабли охранения продолжали бомбометание в том месте, где обнаружили лодку. Выпустив 2 торпеды, Г.И. Щедрин потопил транспорт.

Через 2 дня снова атака конвоя. Снова 2-х торпедный залп. Снова вражеский транспорт идет на дно.

17 мая «С-56» в районе Тана-Фьорда атакует вражеский конвой, идущий под усиленной охраной, и топит 2 транспорта. Транспорт «Ойрштадт» и танкер шли в сопровождении восьми (!) кораблей охранения. Кроме того, над конвоем

патрулировали два самолета типа «Арадо». Прорвав охранение Г.И. Щедрин, вышел в атаку и произвел 4-х торпедный залп. Три торпеды нашли цели: транспорт и танкер, объятые пламенем и дымом, затонули. Лодка в течение 6-и часов отрывалась от кораблей охранения на глубине 70 м.

В дальнейших походах «С-56» потопила еще 4 судна, доведя общий счет до десяти и повредила четыре судна и корабля. 31 марта 1944 г. «С-56» была награждена орденом Красного Знамени. Г.И. Щедрин стал Героем Советского Союза. В последствии «С-56» была переведена на ТОФ и была поставлена на берегу Золотого рога в качестве мемориального комплекса-музея (в центре Владивостока, перед штабом ТОФ).

12. Подводная лодка «С-51» (капитан 2 ранга И.Ф. Кучеренко) открыла счет 13 мая 1943 г. Это тоже была Тихоокеанская лодка.

У мыса Слетнес она обнаружила конвой в составе 4-х транспортов, шести кораблей охранения и 2-х самолетов. Прорвав охранение и выйдя в атаку, «С-51» потопила один транспорт и повредила сторожевой корабль (ЦВМА.ф.200. д. 24720).

17 мая в этом же районе «С-51» уничтожила еще один транспорт.

В июне, в условиях круглосуточного полярного дня вблизи вражеских берегов снова у мыса Слетнес был обнаружен конвой в составе 2-х транспортов и шести кораблей охранения. Конвой прикрывался группой самолетов. Прорвав охранение и сблизившись на короткую дистанцию, И.В. Кучеренко произвел 4-х торпедный залп и потопил сразу два транспорта и тральщик (ЦВМА. Ф.411.д.35626). Это был второй случай потопления одним залпом сразу трёх целей.

После перевода И.В. Кучеренко на должность командира дивизиона, командиром лодки был назначен капитан 3 ранга К.М. Колосов. Боевой счет лодки был доведен до восьми судов и кораблей и она стала Краснознаменной.

13. Подводная лодка «С-101» (капитан 3 ранга В.К. Векке) прибыла на Север в декабре 1941 г. и в 1942 г. сделала 6 боевых походов. До 1943 г. эта лодка в бригаде считалась невезучей. Несмотря на то, что за ней числились и потопленные суда и высадки разведчиков на вражеское побережье. В апреле 1942 г. лодка участвовала в обеспечении проводки союзного конвоя и в результате происшедшего недоразумения была атакована кораблями охранения, принявшими ее за немецкую лодку. К счастью, несколько серий сброшенных на нее глубинных бомб не нанесли ей повреждений.

В мае 1942 г., обнаружив в районе Тана-Фьорда конвой в составе двух транспортов и шести кораблей охранения, попытались выйти в атаку. По вине торпедиста, случайно выпустившего торпеду, не дождаввшись команды «Пли!», атака была сорвана. В тот же день (25 мая) командир лодки пытался атаковать четыре сторожевых корабля, шедших в строю фронта, но лодка была обнаружена ими. В результате корабли более суток преследовали ее, сбросив более ста глубинных бомб. От близких разрывов бомб заклинило горизонтальные рули, отключились батарейные автоматы. Лодка упала на грунт. В отсеках стало нечем дышать. С большими усилиями основные повреждения были устранены. Продув среднюю цистерну сжатым воздухом, оторвались от грунта. Противолодочные корабли усилили бомбежку.

На вторые сутки пребывания под бомбежкой некоторые члены команды в условиях сильной концентрации углекислого газа стали терять сознание. В числе потерявших сознание оказались боцман и командир. На 28-ом часу преследования бомбометание прекратилось. Подводники услышали взрывы авиабомб и глухие звуки артиллерийских выстрелов. Предположили, что начала действовать наша авиация (в последствии это подтвердилось). Командир пришел в сознание. Было принято решение всплывать и, если потребуется, вступить в артиллерийский бой. К артпогребам поднесли гранаты, чтобы в случае попытки

немцев захватить лодку, взорвать ее. После всплытия обнаружили, что вражеских кораблей вблизи нет. Обнаружилось так же, что из пробитой топливной цистерны вытекает соляр, что и демаскировало лодку. Спасло лодку лишь то, что сильным течением до момента всплытия соляра на поверхность образовывавшиеся пятна его оказывались в стороне от лодки.

Безрезультатно прошли для «С-101» и последующие 3 выхода в боевой поход.

В начале 1943 г. на лодку был назначен новый командир – капитан 3 ранга П.Е. Егоров.

В конце марта «С-101» в районе Конс-Фьорда обнаружила конвой в составе 8 транспортов и 7 кораблей охраны. Прорвав конвой и выйдя в атаку, командир произвел 4-х торпедный залп в момент, когда два транспорта створились. Залп был произведен с короткой дистанции. Оба транспорта, общим водоизмещением 22000 тонн, пошли на дно.

В апреле «С-101» потопила еще один транспорт (4200 т.).

13 июня снова в районе Конс-Фьорда атаковала конвой, и произведя 4-х торпедный залп пустила на дно сторожевой корабль и повредила транспорт.

14 июля потопила очередной транспорт (3500 т.).

23 июня в результате прорыва под корабли охраны и торпедного залпа с короткой дистанции пошел на дно транспорт водоизмещением 7000 тонн (ЦВМА. Ф.112.д.1497).

14. Капитан 3 ранга П.Е. Егоров был назначен командиром дивизиона и 7 августа на подводной лодке «С-101» (капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов) вышел в район Новой Земли.

28 августа в районе мыса Желания в Карском море была обнаружена немецкая подводная лодка «U-639». В результате стремительной атаки 3-х торпедным залпом один из подводных асов К. Деница вместе с лодкой ушел на дно. На поверхность воды всплыли спасательный круг, некоторые вещи из обмундирования, деревянные обломки.

К концу войны на счету подводной лодки «С-101» было 11 потопленных кораблей и судов и три поврежденных судна.

15. В апреле 1943 в свой двенадцатый боевой поход вышла «Щ-404» под командованием капитан-лейтенанта Макаренкова. На борту ПЛ вышел и прежний командир этой ПЛ капитан 3 ранга В.А. Иванов, назначенный комдивом. На боевом счету лодки было уже 9 побед.

По докладу акустика о шуме винтов транспортов лодка всплыла под перископ. Был обнаружен конвой в составе транспорта и эскорта из 3-х эсминцев и тральщика. Кроме того, совсем рядом с лодкой оказались еще 2 тральщика, которых командир ПЛ не сразу заметил. Не успев выйти в атаку, лодка подверглась ожесточенной бомбардировке. В результате близких разрывов бомб вышло из строя управление горизонтальными рулями, погас свет, были повреждены глубиномеры. Однако, в кормовом отсеке глубиномер действовал и это помогло ориентироваться по глубине.

Из-за неисправности горизонтальных рулей, заклинившихся в положении «на погружение» лодка начала стремительно погружаться. При достижении критической глубины дали воздух высокого давления в среднюю цистерну. Лодка подвсплыла, но усилилась бомбежка глубинными бомбами. Оборвался трос командирского перископа, началось поступление воды в прочный корпус через заклепки прочного корпуса в кормовых отсеках.

Бомбометание продолжалось 9 часов. На лодку было сброшено около 200 глубинных бомб.

Комдив и командир принимают решение уйти от преследования в сторону обозначенной на карте минной позиции. Маневр удался. Лодка оторвалась от преследования.

25 апреля обнаружены 2 тральщика, шедшие с тралом. Атака. 2-х торпедный залп – один тральщик ушел на дно. Второй тральщик, беспорядочно сбросив глубинные бомбы, полным ходом стал уходить из района столкновения.

В сентябре «Щ-404», находясь на позиции в районе мыса Кибергенс, обнаружила конвой в составе транспорта, миноносца, 2-х тральщиков и 3-х сторожевых кораблей (6 охранников на одного охраняемого). Прорвавшись через корабли охранения, капитан-лейтенант Макаренков произвел 3-х торпедный залп. Судно взорвалось и затонуло. Одна из торпед с работающим двигателем не вышла из торпедного аппарата. Отсек заполнился газом, запахом керосина и горячей резины. Торпеда могла в любую минуту взорваться. К тому же, лодка тут же подверглась противолодочному бомбометанию и начала отрыв от преследования в сторону минного поля, а следовательно торпеда, более чем на половину вышедшая из торпедного аппарата, могла задеть минреп. Держа лодку с большим дифферентом на нос, на малой скорости форсировали одно за другим 2 минных поля. Всплывать и двигаться в надводном положении в таком состоянии нельзя: на волне в любой момент торпеда могла удариться о заднюю крышку торпедного аппарата и взорваться. Принято решение всплыть, осмотреть торпеду снаружи и попытаться освободиться от нее.

Несколько попыток всплытия прерывались появлением сторожевых кораблей.

К рассвету, обнаружив, что кораблей ПЛО нет на видимости горизонта, всплыли в надводное положение.

Торпедист Сергей Камышев вызвался разоружить торпеду. Предупрежденный командиром, что в случае появления вражеских самолетов или кораблей лодка вынуждена будет погружаться, Камышев твердо сказал: «Погружайтесь». Надев легководолазный костюм и взяв с собой необходимый инструмент, торпедист спустился за борт и приступил к делу. Вывернув один за другим инерциальные ударники, он сделал торпеду безопасной.

Можно было бы еще приводить и приводить примеры героических боевых действий подводников-североморцев в 1942-43 г.г., но и этих вполне достаточно, чтобы убедиться, что условия, в которых они добивались своих «скромных» побед были на порядок сложнее тех, в каких действовали немецкие подводники (в частности, в первую половину войны). А отваги командирам лодок, мужества и умения было не занимать. Под стать командирам были и экипажи их лодок. Но об этом мы поговорим несколько позже.

Весь 1943 г., особенно во второй его половине, К.Дениц все силы «Кригсмарине», действовавшие на севере, бросил на обеспечение безопасности стратегических перевозок. Но все эти усиленные оборонительные меры не уберегли немцев от серьезных потерь.

Стратегические перевозки не были полностью сорваны, но они существенно сократились. В 1943 г. особенно отличилась морская авиация Северного флота. Но и подводники не подвели. В целом за 1943 г. бригада подводных лодок выполнила 103 боевых похода, в которых торпедным оружием было потоплено 45 вражеских транспортов общим водоизмещением 149225 т., подводная лодка, эсминец, 7 тральщиков, 6 сторожевых кораблей, минный заградитель, 2 траулера-охотника за подводными лодками, 4 сторожевых бота, судно ледокольного типа. Кроме того, торпедами и артогнем было повреждено 6 транспортов, тральщик, сторожевой монитор (ЦВМА.ф.112.д.1497). В целом из строя было выведено 68 единиц транспортных судов и боевых кораблей.

... Скептик может сказать: «Подумаешь – 68 единиц! Что это по сравнению с теми сотнями судов, что топили немецкие подводники в Атлантике 1940-42 г.г.? Что такое эти 45 транспортов водоизмещением около 150 тыс. тонн, если у немцев к этому времени – к концу 1943 года было уже больше «чертовой дюжины» командиров лодок (целых четырнадцать), имевших потопленный тоннаж более 150 тысяч?» Все это так. Но эти 150 тыс. тонн, отправленных на дно советскими подводниками Северного флота за 1943 г., составили более 30% всех стратегических перевозок сырья Германии, как воздух нужных ей для оборонной промышленности. Немецкие подводники за это же время (1943 г.) потопили лишь немногим более 2% перевозимых союзниками грузов.

В 1943 году Северный флот захватил инициативу на море и командованию «Кригсмарине», во главе которого был теперь уже (вместо ушедшего в отставку гросс-адмирала Э.Редера) адмирал К.Дениц, пришлось держать в норвежских водах (фьордах) самые большие силы из всех где-либо и когда-либо сосредотачиваемых.

Подводники-североморцы одерживали одну победу за другой и ни немецким подводным асам Деница, ни его надводным кораблям, ни немецкой авиации прервать это победное шествие не удалось.

Держа в голове мысль об оценке уровня мастерства командиров подводных лодок и сравнительных условий, в которых добивались побед немецкие и советские командиры лодок (даже без учета значимости влияния ударов подводных лодок на исход боевых действий на театрах и влияние их результатов на исход войны), можно уверенно констатировать – наши подводники воевали лучше.

* * *

В 1943 г. обычно, как и раньше, наши лодки действовали одиночно методом крейсерства в ограниченном районе, но теперь районы были значительно расширены по сравнению с позиционным методом начала войны. С весны 1943 г. начал применяться метод патрулирования 2-3 лодок, которые, сменяясь для зарядки аккумуляторных батарей, держали район патрулирования под строгим контролем.

Несколько улучшилась организация взаимодействия с авиацией, было положено начало групповому применению лодок против конвоев.

В 1943 г. подводные лодки получили на вооружение перископную антенну связи (ВАН-ПЗ), что существенно облегчило связь со штабом (не было необходимости всплывать в надводное положение для осуществления сеанса связи).

В практику действия подводных лодок стала внедряться стрельба торпедами веером (по секторам). Более часто стали использоваться 2-4-х, а потом и 6-и торпедные залпы. Появились на вооружении лодок торпеды с неконтактными взрывателями.

Предпоследние и последние залпы.

1944 г. стал годом решающих побед Вооруженных сил Советского Союза над немецко-фашистскими захватчиками. Одно за одним терпели поражения все виды и рода войск Третьего рейха на суше, в воздухе и в море.

На Атлантике «Кригсмарине» прижимали ВМС союзников, на Балтийском море, на Севере и в Черном море давали им «прикурить» советские военные моряки.

В январе 1944 г. гитлеровские войска были разгромлены под Ленинградом и Новгородом, начались боевые действия на территории Прибалтики.

В июне разгромлена крупная группировка немецких войск в Карелии, освобождены Выборг и Петрозаводск.

К концу года освобождены Белоруссия, Молдавия, большая часть Прибалтики. Начался разгром вражеских войск на территории Польши, Румынии, Болгарии, Венгрии, Югославии.

Предчувствуя поражение и на Севере, Гитлер отдает приказ, во что бы то ни стало, удерживать ранее занятые позиции, особенно, районы никелевых разработок. Железная и никелевая руда нужны, как воздух, для Германской промышленности. Авиация, флот, танковые войска – все нуждается в качественной стали.

Отказавшись от использования надводных кораблей в борьбе с конвоями в Атлантике (в частности, после гибели линейного корабля «Шарнхорст»), командование «Кригсмарине» сосредоточило усилия на защите своих морских коммуникаций вдоль берегов Норвегии.

Подводные лодки Северного флота не только продолжали наносить мощные удары по вражеским судам и кораблям, но и усилили их совместно с морской авиацией. Они, как и раньше, прикрывали возобновившиеся конвои союзников в советской зоне ответственности, ставили мины на вражеских путях движения судов, высаживали группы разведчиков на побережье, занятое противником.

К началу 1944 г. бригада подводных лодок пополнилась четырьмя подводными лодками типа «С» и тремя типа «В», которые Советский Союз получил в счет репарации с Италии (правда, это были устаревшие английские подводные лодки, имевшие по 6 торпедных аппаратов с общим количеством 10 торпед, 122 мм орудие).

Одна из 4-х лодок этого типа, предназначенных для передачи («В-1», «Санфиш»), до места назначения не дошла. При переходе из английской военно-морской базы Розайт в июне 1944 г. она погибла. Погиб на ней и командир лодки Герой Советского Союза капитан 2 ранга И.И.Фисанович. Предположительно, ее потопили английские самолеты.

В результате разбирательства специальной комиссии английского Адмиралтейства, действия авиации были оправданы, т.к. «В-1» «отклонилась от заданного маршрута на 80 миль».

Во второй половине 1944 г. бригада пополнилась еще двумя «эсками».

Гросс-адмирал К.Дениц по согласованию с фюрером сосредоточил в норвежских базах, в частности, Петсамо и Киркенессе, самый мощный на тот момент линкор «Тирпиц», 14 эскадренных миноносцев, 30 подводных лодок, 50 сторожевых кораблей и тральщиков, 2 минных заградителя, 2 корабля ПВО, 12 судов особого назначения, 40 военных транспортов, 50 сторожевых катеров, 35 самоходных барж.

В этом районе немецкое командование сосредоточило громадные сухопутные силы, создав глубоко эшелонированную оборону, состоящую из нескольких хорошо укрепленных полос и отдельных опорных пунктов. Протяженность оборонительной полосы была около 60 км, но зато в глубину достигала 100-120 км.

Через порт Киркенесс шли основные поставки никелевой и железной руды в Германию. Через этот же порт осуществлялось снабжение 20-й Лапландской армии. Кроме того, именно из порта Киркенесс осуществлялось нападение на советские северные морские сообщения. В связи с этим обороне порта, как с суши так и с моря уделялось особое внимание. Вот что пишет К.Дениц по этому поводу: «... Так, например, удержание Норвегии целиком зависело от снабжения войск морем. Перевозки руды из Киркенесса и Нарвика и доставка в Германию таких важных дефицитных металлов, как марганец, медь и алюминий, из Петсамо производилось морем вдоль побережья Норвегии. Это относилось и к импорту рыбы из Норвегии, который на 1943 год был запланирован в размере 500000 тонн».

В целом генеральный штаб Вермахта считал, что «гранитный северный вал» – гарантия неприступности.

В планируемой советским Верховным командованием во главе с И.В. Сталиным операции «Вест», основная задача возлагалась на 14-ю армию (генерал-

лейтенант В.И. Щербаков), усиленную резервами Карельского фронта, активное участие принимал и флот. Для непосредственных действий в обеспечении операции флот выделил 8 подводных лодок, 6 эсминцев, 20 торпедных катеров, 23 больших и малых охотника за подводными лодками и 275 самолетов.

Летом и осенью 1944 г. хорошо проявилось четкое взаимодействие подводных лодок с авиацией в борьбе на коммуникациях противника.

Подводная война на морских коммуникациях врага велась ежедневно и ежечасно. Во время проведения Петсамо-Киркенесской операции вдоль побережья Норвегии от острова Варде до мыса Нордкап были развернуты подводные лодки «С-51», «С-14», «С-101», «С-102», «С-104», «В-3», «В-4», «Л-20» – т.е., сколько и было предусмотрено планом – 8 единиц.

Естественно, и осенняя непогода, и повышенная минная опасность, и действия немецких подводных лодок, и усиление составов эскорта конвоев – все это осложняло действия подводников. Однако постепенно Северный флот (подводники, летчики, катерники) становился хозяином в северных водах. Зачастую, конвой противника стали приходить в свои порты потеряв до 80%(!) своего состава. Ничего подобного никогда немецкие подводные асы не добивались. В главе о немецком подводном флоте я привожу общие потери конвоев союзников от немецких подводных лодок, например, с 1942 по 1945 г. в Атлантике они не превышали 0.02%.

Подводные лодки в удаленных районах действовали в режиме ожидания, крейсируя в заданных обширных районах, а в районах, прилегающих к берегу, в частности, в фьордах лодки вели активный поиск. В последнем случае хорошо проявили себя «малютки», способные прорываться через хорошо защищенные, узкие шхерные проливы и наносить удары по судам и кораблям на закрытых стоянках.

В октябре «вдребезги» был разгромлен большой конвой противника, состоящий из 5 транспортов и 21 корабля охранения. 3 наиболее крупных транспорта, эсминец, 5 сторожевых кораблей и 6 других кораблей охранения были потоплены. Удары наносились последовательно разнородными силами флота.

В целом во время Петсамо-Киркенесской операции противник потерял 39 транспортов и 15 боевых кораблей. Операция завершилась успешно. Разгром крупной группировки вражеских войск положил начало освобождению Норвегии от немецкой оккупации. Началось затухание, а потом и полное прекращение заполярных поставок никеля и железной руды, являющихся стратегическим продуктом.

Вот некоторые «штрихи» к тому, как действовали подводники бригады в этот период.

1. Во время проведения совместных операций под шифром «РВ-1» – «разгром врага» – с 16 января по 5 февраля одновременно на коммуникациях действовали 9 подводных лодок, 4 эсминца, 6 торпедных катеров, авиация и береговые батареи. Лодки действовали в наиболее удаленных районах, в зоне Конгс-Фьорд – Хаммерфест – Порсангер-Фьорд. Другая часть лодок действовала в завесах в районе от Порсангер-Фьорда до мыса Сейнбунес.

В этот период все движение вражеских судов практически было прервано. Отличились подводная лодка «С-103» (капитан 3 ранга Н.П. Нечаев), подводные лодки «М-201» и «С-102».

Потопила большой транспорт в своем дебютном боевом походе «малютка» «М-201» (капитан-лейтенант Банин), произведя 2-х торпедный залп с дистанции 7 каб.

28 января одержала свою очередную победу «С-56», произведя с дистанции 6 кабельтовых 2-х торпедный залп. Танкер водоизмещением 10000 тонн с грузом 6000 тонн горючего ушел на дно.

В целом за время операции за (19 дней) было уничтожено 5 больших транспорта, 2 танкера, повреждены транспорт и сторожевой корабль.

2. Во время операции по обеспечению выхода 2-х разгрузившихся в Мурманске и Архангельске конвоев, а также встречи и сопровождения конвоев союзников, идущих из Шотландии, командование бригады развернуло 6 лодок в районе от острова Рольвсе до Конгс-Фьорда.

Первой добилась успеха «М-108», потопив транспорт водоизмещением 5000 тонн. Кроме того, по одному транспорту потопили «М-104» и «М-105». Два транспорта уничтожила «М-119» (ЦМА.ф.411.д.35629).

«Малютки», как и раньше, особенно эффективно действовали вблизи побережья, в зонах, контролируемых морскими и береговыми частями и подразделениями противника. Особенно «неприступным» немцы считали Вангер-Фьорд, создав наиболее мощную систему противолодочной обороны. Но именно в этом районе и отличались «малютки». В 1941 г. «малютки» совершили 38 боевых походов, в 1942 г. – 44. Подводная лодка «М-171» за время войны установила своеобразный рекорд среди подводных лодок Советского Союза, совершив 29 боевых походов.

За две недели (с 30 апреля по 13 мая 1944 г.) все «малютки», кроме 3-х («М-171», «М-200» и «М-201»), были отправлены по железной дороге на Черноморский флот, где их потребность была особенно велика.

3. В июне 1944 г. снова отличилась «Л-20», но теперь уже с другим экипажем и другим командиром, прибывшем с Тихоокеанского флота. Командиром лодки стал капитан 3 ранга Л.Н.Герасимов.

На 2-х минных банках, поставленных «Л-20» в июне подорвались и затонули 2 транспорта противника водоизмещением 7000 и 5000 тонн соответственно.

4. Воздушная разведка донесла, что 13-14 июля в районе Ла-Фьорд – Хоннингсвог сосредотачивается большое число транспортных судов и кораблей охранения. К концу дня конвой в составе 14 судов и 26 кораблей охранения находился в районе Порсангер-Фьорда.

Еще до обнаружения конвоя в этом районе отличилась «С-14» (капитан 3 ранга В.П. Калинин). Форсировав минное заграждение у мыса Маккауэр, она торпедировала и потопила вражеский тральщик, спешивший к началу выхода конвоя.

15 июля «С-56» (капитан 2 ранга Г.И. Щедрин) у мыса Харбакен вышла в атаку и 4-х торпедным залпом потопила транспорт и эсминец. Корабли ПЛО начали преследовать лодку, сбрасывая глубинные бомбы, но безуспешно.

Командир «М-200» («Мечь» – так была названа эта лодка, построенная на средства, собранные семьями погибших подводников – капитан 3 ранга В.А. Тураев)), обнаружил 12 транспортов, шедших в тройном окружении кораблей охранения, число которых было в два раза больше. Прорвав все три кольца обороны, «М-200» вышла в атаку и 2-х торпедным залпом отправила на дно транспорт. Корабли охранения забросали лодку бомбами, но действуя умело и быстро, командир вывел ее из-под удара.

После атак лодок на дальнейшем маршруте перехода на конвой в атаку вышли торпедные катера. Остатки конвоя, что дошли до Киркенесса и укрылись там, добила наша авиация.

5. Подводная лодка «С-15» (капитан 3 ранга Г.К. Васильев) 23 августа получила сообщение от самолета-разведчика. Форсировав минную позицию на глубине 80 метров, подошла к берегу в районе мыса Слетнес – маяк Омганг. Обнаружила конвой в составе в составе 3-х транспортов и 14(!) кораблей охранения (почти по 5 кораблей охранения на один транспорт). Прорвав охранение, «С-15» 4-х торпедным залпом с дистанции 10 кабельтовых атакует и топит транспорт «Дессау»

(5933 т.). Корабли охранения сбрасывают на лодку более 50 глубинных бомб. Безрезультатно.

6. Снова отличилась «С-103» (капитан 3 ранга Нечаев). Обнаружив конвой в районе мыса Харбакен в составе 2-х транспортов и 4-х кораблей охранения, над которыми постоянно кружил самолет, командир вышел в атаку и, произведя 4-х торпедный залп, потопил транспорт и сторожевой корабль.

7. В сентябре 1944 г. не вернулась из своего 16-го похода подводная лодка «Щ-402», на счету которой было 11 потопленных кораблей и судов. Командовал лодкой в это время капитан 3 ранга А.М. Каутский. Лодка, находясь в надводном положении, была потоплена своим самолетом типа «Бостон».

8. В октябре 1944 г. «М-171» (гвардии капитан-лейтенант Г. Д. Коваленко) после атаки вражеского конвоя в районе мыса Харбакен (2 транспорта – 12 (!) кораблей охранения) и потоплении сторожевого корабля подверглась ожесточенной бомбардировки корабле ПЛО. В результате одного из семи близких взрывов вышла из строя муфта линии вала. Для устранения такого повреждения необходимо всплытие. Всплывать возможности нет – наверху «стая» кораблей врага.

Принимается решение: разобрать муфту, периодически останавливая электродвигатель. Эта трудоемкая и опасная работа была выполнена в течение около пяти часов при нахождении лодки под периодически возобновляемом бомбометанием.

9. «Англо-итальянская», не очень удачная по конструкции и ТТХ подводная лодка «В-4» (капитан 3 ранга Я.К. Йоселиани, до 1944 г. командовавший «малюткой» и воевавший на Черном море, получивший звание Героя Советского Союза) в октябре, действуя у побережья в районе мыса Нордкин, потопила 3 транспорта противника. Лодка действовала из «засады», ложась в дрейф в узких фьордах. Слившись с берегом и внимательно ведя наблюдение за горизонтом, где хорошо просматривались цели, лодка неожиданно «выскакивала» из фьорда и внезапно наносила удар.

Первой жертвой «В-4» стал танкер, оторвавшийся от разгромленного ранее конвоя и пытавшийся укрыться в ближайшем порту. Обнаружив лодку, танкер начал маневрировать и дважды успешно ушел из-под удара. Из-за того, что дважды при производстве 4-х торпедных залпов, половина торпед не выходила из торпедных аппаратов (конструктивные недостатки лодки), танкер был потоплен только с третьей попытки.

Через 2 дня (20 октября) «В-4» вышла в атаку на транспорт с дистанции 5 кабельтовых. 3-х торпедный залп. Одна из торпед взорвалась в районе фок-мачты. Транспорт водоизмещением 8000 тонн, переломившись пополам и загоревшись, пошел ко дну.

После атаки корабли охранения сбросили на лодку 38 глубинных бомб. Безрезультатно.

10. 31 октября «С-101» (на этот раз под командой капитан-лейтенанта Н.Т. Зиновьева) обнаружила отряд боевых кораблей (2 эсминца и сторожевой корабль) в районе мыса Нордкин. Торпедная атака из перископного положения. 3-х торпедный залп: эсминец пошел на дно.

В тот же день – торпедная атака 2-х тральщиков: один тральщик потоплен. Выскочившие из-за мыса Нордкин 6 сторожевых кораблей устроили охоту за лодкой, обрушив на нее 147 глубинных бомб. От взрывов глубинных бомб лодка получила некоторые повреждения, но не потеряла способности двигаться и оторвалась от противника.

11. На завершающем этапе войны свой последний боевой поход выполнила «С-19» (капитан 3 ранга Г.Ф. Макаренков), а завершили боевые действия на Северном флоте подводные лодки «В-2» (капитан-лейтенант А.С. Щекин) и «В-3» (капитан 3 ранга И.С. Кабо).

Говоря о боевых действиях Северного флота нельзя умолчать о том, что они в 1943 г. – 44 г. происходили в водах, где общее число немецких подводных лодок, предназначенных для срыва арктических конвоев в Советский Союз, значительно превышало число наших лодок. И хотя главной задачей наших подводников был срыв немецких перевозок по морским коммуникациям и содействие сухопутной армии, не снималась с них задача и по оказанию помощи другим нашим силам (надводным кораблям и авиации) в обеспечении безопасности, как внутренних наших морских перевозок, так и внешних, в частности, арктических конвоев.

Сошлюсь на официальный исторический труд, который подготовило английское адмиралтейство на основе архивных материалов и трофейных документов Германии и ее союзников – трехтомную историю войны на море под авторством официального историка ВМС Англии профессора С. Роскилла, о котором я уже упоминал в первой главе. Вот что пишет С. Роскилл в 3-м томе книги «Флот и война», в частности:

«... Кроме «Тирпица» и 5 эсминцев в Альтен-Фьорде на севере Норвегии базировались еще 32 подводные лодки (Речь идет о начале 1944 г. – авт.)... Немцы лишились возможности снабжать гарнизоны на Севере; их постепенно отрезали от последнего источника снабжения промышленности шведской железной рудой – порта Нарвик» (в сентябре 1944 г. – авт.)

Осенью 1944 г. в норвежских базах: Киркенессе, Петсамо, Портсангере и др., кроме линкора «Тирпиц» и этих 32 ПЛ, было еще 12-14 эсминцев, 50 сторожевых кораблей и тральщиков, 2 минных заградителя, 2 корабля ПВО, 12 судов особого назначения, 50 катеров-охотников.

В срыве немецких стратегических перевозок Роскилл основную заслугу видит в действиях своих (английских) ВМС и лишь вскользь упоминает о советских, которые потопили большую часть немецкого тоннажа, следовавшего со стратегическим сырьем из Норвегии.

Говоря об обеспечении безопасности конвоев «JW-61», идущего к нам и «RA-61», идущего от нас, он пишет: «Корабли охранения заблаговременно вышли в море и разогнали 18 подводных лодок, ожидавших конвой на подходах к Кольскому заливу. Таким образом, во время проводки конвоев («JW-61» и «RA-61») в СССР и обратно мы не потеряли ни одного из 33 судов, входящих в их состав».

Все это верно. Только опять профессор «забыл» сказать, что самая опасная зона, через которую шли конвои, располагалась восточнее 18го градуса восточной долготы (от острова Медвежий до самого входа в Кольский залив). И весь этот район входил в зону ответственности Советского ВМФ. Именно в этой части северного побережья Норвегии действовали немецкие подводные лодки и для срыва арктических конвоев союзников и для обеспечения стратегических германских перевозок. Не уточняет Роскилл, что это наши корабли «разогнали 18 подводных лодок» немцев на подходах к Кольскому заливу.

Говоря об обеспечении проводки конвоев «JW-65» и «RA-65» в феврале 1945 г., Роскилл пишет, в частности:

«Выполняя нашу просьбу, русский флот проделал проход в минном заграждении противника к северу от Кольского залива, благодаря чему наши конвои получили возможность следовать в Мурманск или выходить из него коротким и прямым путем».

И опять профессор лукавит, «забывая», что наши тральщики и без всякой просьбы английского адмиралтейства всю войну постоянно поддерживали чистоту от мин фарватеров в Кольском заливе, а при каждом входе и выходе конвоев проводилось усиленное контрольное траление не только на фарватерах в заливе, но и на подходах к нему с севера. Главную угрозу для союзных конвоев Роскилл увидел почему-то в погодных условиях: «Тяжелые погодные условия, в которых

приходилось действовать арктическим конвоям, разумеется, представляли главную опасность». Но он здесь снова «ошибается». Ведь в этих тяжелейших условиях приходилось действовать всем: и союзникам и противникам. К тому же, плохая видимость, шторм на море и низкая облачность, зачастую, создавали нелетные условия для авиации (кстати, на долю немецкой авиации приходится примерно 50% потопленных транспортов арктических конвоев). И для подводных лодок тоже эти условия в арктических водах никогда комфортными не были. И все же, именно подводные лодки и авиация были главной угрозой для конвоев, а не погодные условия.

Сошлюсь здесь на статистику, приводимую Роскиллом по арктическим конвоям, чтобы еще раз показать, что действия прославленных немецких подводных асов не были такими эффективными, как их малевали и продолжают малевать пропагандистские западные и отечественные «демократические» СМИ.

«В составе 40 конвоев, следовавших из Англии, переходы совершали 811 судов, 33 судна по тем или иным причинам вернулись назад, 58 было потоплено... Из состава всех арктических конвоев было потоплено 89 судов союзников и 18 кораблей. Доля подводных лодок и авиации в этих потерях почти одинакова... Немцы со своей стороны потеряли «Шарнхорст», 3 крупных эскадренных миноносца и 38 подводных лодок. Таким образом боевые успехи союзников далеко превосходят успехи противника».

Следовательно, если исходить из этих результатов, то 50% – это 53 судна и корабля на 38 погибших лодок, т.е. 1,3 «жертвы» на одну погибшую лодку. Это «негусто» для немецких подводных асов. Наоборот, совсем печально. Особенно, если сравнить это с результатами действия наших подводных лодок Северного флота в конце войны.

К. Дениц, в одной из заключительных глав своих воспоминаний, озаглавленной «Проблема крупных кораблей и заключительные бои на Севере», о своем детище – подводных лодках, действующих на Севере, почти не упоминает. Много рассуждая на тему о «хороших перспективах боевого использования тяжелых кораблей», о том, что «руководство Германии из-за риска потерь не должно лишать их инициативы по соображениям престижа», о том, что он, став Главкомом «Кригсмарине», «изменил свою точку зрения» (раньше-то он «воевал» с гросс-адмиралом Редером, отстаивающим перед Гитлером крупные надводные корабли), считая теперь, что «при благоприятных обстоятельствах корабли вполне могут сражаться, несмотря на преимущество радиолокационных средств противника». Он словно забыл, что у него в 1944 и в 1945 году, несмотря на громадные потери, у него оставалось ещё более 300 лодок, и он развертывал в Северной Атлантике, в Балтийском море, в Баренцевом море и на подходах к Кольскому заливу ещё около 150 из них. Видимо, очень ему неприятны были все эти воспоминания, связанные и с провальными результатами его подводных асов и с успехами советских подводников.

На нескольких страницах Дениц описывает операции надводных кораблей по перехвату арктических конвоев, о гибели линейного корабля «Шарнхорст», унесшего с собой жизни 1864-х офицеров, унтер-офицеров и матросов, о гибели линкора «Тирпиц», и совершенно «забывает» о гибели своих подводных лодок.

Адмирал Н.Г. Кузнецов в своей книге «На флотах боевая тревога» со ссылкой на архив ЦА ВМФ. Д.1714.кн.1 и 2 приводит такие данные: «За годы войны из наших северных портов – Архангельска и Мурманска – было отправлено семьсот двадцать шесть транспортов. Потери от кораблей и авиации противника составили около девяноста транспортов, из них одиннадцать советских».

Как видим, эти данные почти полностью совпадают с данными С. Роскилла, хотя он приводит сведения о судах, шедших только в нашу сторону. Процент потерь почти такой же.

К высказываниям и С. Роскилла и Н.Г. Кузнецова можно добавить, что и в «разгоне» немецких лодок, о чем пишет Роскилл, и в недопущении ударов немецких подводных лодок в зоне ответственности Советского Союза наши подводники-североморцы сыграли не последнюю роль.

... В целом за последний (1944-ый) год боевых действий подводные лодки бригады Северного флота, которой командовал с февраля 1943 г. контр-адмирал И.А. Колышкин, выполнили 78 боевых походов, потопили 22 транспорта (более 60 тыс. тонн), 2 эскадренных миноносца, 7 тральщиков, 4 сторожевых корабля, 2 траулера-охотника за подводными лодками. Нанесли тяжелые повреждения 3-м транспортам, эсминцу и сторожевому кораблю. Итого, было выведено из строя 42 боевых единицы Германии.

В 1944 году подводные лодки получили на вооружение электрические (бесследные) торпеды «ЭТ-80» и новые скоростные парогазовые торпеды «53-39».

В этом же году впервые на наших подводных лодках, с отставанием почти на год от немцев, появилась радиолокационная аппаратура.

Эффективность торпедных залпов заметно повысилась.

Достижениями подводников стали атаки по данным гидроакустики без всплытия в перископное положение.

К сожалению, «малютки» так и остались без гидролокаторов по обнаружению мин, а гидроакустика на всех типах лодок была далека от совершенства и уступала по своим тактико-техническим характеристикам немецкой.

Конечно, победы достигнуты североморцами в несколько других условиях, чем были условия на Балтике, но и здесь эти условия по трудности превосходили все, что имели немецкие подводники, особенно в первую половину войны, или даже в 2/3 всего времени Второй Мировой войны.

Если в 1941 году североморцы не потеряли ни одной подводной лодки, то в 1942 году – 9, в 1943 – 10, в 1944 – 4.

Всего за войну Северный флот потерял 23 подводные лодки.

Но каждая из них, уходя на дно суровых арктических морей, «унесла» за собой более 8 кораблей и судов противника с сотнями и тысячами тонн ценнейших грузов (оружие, боеприпасы, топливо, стратегические руды).

Упомянув о том, что подводники принимали активное участие в обеспечении перевозок по внутренним и внешним коммуникациям и результативности атак немецких ПЛ, действующих на наших коммуникациях, приведу конкретные данные по 1944 и 1945 гг.

В целом за 1944 г. в советские порты прибыло 9 союзных конвоев, в составе которых в общей сложности было 249 транспортов. Каждый из конвоев охраняли боевые корабли из расчёта не менее одного на транспорт. Например, конвой, вышедший из Англии (порт Лох-Ю) 27 марта 1944 г. в составе 48 транспортов и 2 танкеров охраняли крейсер, 2 корабля ПВО, 2 эскортных авианосца 20 миноносцев, 2 корвета. В районе острова Кильдин конвой встретили советские корабли в составе 4 эсминцев, 4 тральщиков, и 4 больших охотников. Немцы для разгрома конвоя направили 15 ПЛ. Эти лодки в течение 4 суток пытались атаковать конвой, но безуспешно. Все суда конвоя благополучно прибыли в советские порты. Немцы потеряли 3 ПЛ. В таких жёстких условиях противолодочной обороны немецкие подводные асы действовать не могли и не умели.

За весь 1944 г. из всех 249 транспортов, шедших к нам в составе 9 конвоев, немцы потопили лишь 6 и 3 корабля охранения. Сами они потеряли 13 ПЛ (ЦВМА, ф. 767. д.1). Соотношение погибших лодок и потопленных целей 1,4 к 1 победным не назовёшь. Общие потери конвоев не превысили 3 %. Такой результат действия ПЛ на порядок ниже среднего результата среднего результата атак немецких ПЛ по конвоям в Атлантике в 1940-1941 гг.

На наших «внутренних» коммуникациях в Баренцевом, Карском и Белом морях в 1944 г. было проведено 407 конвоев с общим составом 707 транспортов. Общие потери составили 3 транспорта, т. е. не более 0,4 % (ЦВМА ф.767. д.1). Немцы потеряли при этом 16 ПЛ. На один потопленный транспорт – 5,3 потерянные ПЛ. Вот тут-то в полной мере и проявился «момент истины», убедительно и со всей беспощадной правдивостью показывающий и настоящую цену «непобедимым» подводным асам «Кригсмарине».

К началу 1945 г. в состав военно-морских сил немцев в Северной Норвегии входило 30-35 ПЛ, до 10 эсминцев, миноносцев и сторожевых кораблей, несколько десятков разного рода катеров, тральщиков, вспомогательных судов. В общей сложности на аэродромы Норвегии (Банак, Тромсе, Буде, Бардуфос, Тронхейм) базировалось до 150 самолётов (ЦВМА д.17680).

И хотя активность действий ПЛ возросла (в период проведения конвоев до 10-12 ПЛ постоянно действовало в море), результаты их были незначительны. Можно сказать, что результаты были мизерными, даже несмотря на то, что все лодки были новыми, оборудованы «шнорхелями», имели современную гидроакустическую аппаратуру и новые радиолокационные станции. Кроме всего прочего, на вооружении лодок имелись самонаводящиеся торпеды.

Вот из-за мизерности результатов боевых действий своих «стальных волков» в 1944 г., а тем более в 1945 г. и не хотел вспоминать гросс-адмирал Дениц в своих мемуарах о том, как они воевали в это время.

На этом, я закончу некоторый общий анализ действий наших подводников Северного флота и кое-что расскажу конкретно об атаках некоторых командиров лодок, как известных у нас в стране, так и малоизвестных.

Отвага и дерзость.

(о Н.А. Луние)

В Санкт-Петербурге живет капитан 1 ранга в отставке К.М. Сергеев, участник боевых походов знаменитой подводной лодки Северного флота «К-21», награжденной орденом Красного Знамени 23 октября 1942 года. Таким же орденом была награждена подводная лодка «Щ-421» только несколько ранее, 3 апреля 1942 года. Одно интересное обстоятельство связывает эти два факта: командирами этих лодок в момент их награждения был один и тот же человек – Н.А. Лунин. Только во время командования «Щ-421» он имел звание капитана 3 ранга, а когда командовал «К-21», – капитана 2 ранга.

Так вот К.М. Сергеев, участник 6-и боевых походов на «К-21» в качестве механика, написал прекрасную документальную книгу, посвященную «экипажу крейсерской подводной лодки «К-21» и ее командиру Н.А. Лунину».

Автор книги – ветеран Великой Отечественной войны, участник Сталинградской битвы в составе батальона морской пехоты, с сентября 1943 года и до конца войны воевал на подводных лодках Северного флота. Не являясь ни историком, ни писателем, ни журналистом, он создал потрясающую по своей правдивости боевую летопись «К-21». Без прикрас и эмоций он проследил хронику всех 12 боевых походов подводной лодки «К-21», восемь из которых она совершила под командованием Н.А. Лунина.

В предисловии к книге К.М. Сергеев пишет, что(!) его заставило взяться за перо. Подвигло (вынудило, спровоцировало) его на написание своей книги то обстоятельство, что «наш флот, его история, боевые действия и заслуги перед народом и Отечеством с некоторых пор подвергаются осмеянию, искажению. Как из-под лавки выскочили разные опровергатели и ниспровергатели, пытающиеся переписать историю боевых действий флота, оболгать и унижить краснофлотцев, старшин, офицеров, адмиралов и генералов, воевавших за нашу отчизну. Итоги их боевых действий, боевые успехи лодок так «уточняются», что от них почти ничего не остается. «Объективность» этих «историков» заставляет сделать вывод, что львиная

доля наград подводников является незаслуженной, а число потопленных кораблей и судов соизмеримо с числом погибших наших подводных лодок и т.п.».

Далее автор называет одного мерзавца, который в своем «исследовании» отвергнул почти все заслуги «К-21», не удосужившись даже хотя бы один раз обратиться к тем, еще живущим в момент написания этой клеветы, бывшим членам экипажа лодки, матросам, старшинам, офицерам. Этот, с позволения сказать, «историк» дает понять, что «у доброй половины (если не больше(!) нашей окманды нужно немедленно отобрать все боевые награды. Как, впрочем, у всех подводников, в том числе посмертно – у погибших! А наград этих действительно много».

Проделав громадный по объему и кропотливый труд, собрав и изучив многочисленные документы Центрального военно-морского архива, Военно-морского музея, гражданских и военных учреждений, имевших отношение к созданию «К-21» и ее боевой деятельности, опираясь на боевые документы штаба Северного флота, где отражена вся хроника не только боевых походов всех до единого кораблей флота, но и день за днем – вся жизнь каждого корабля на протяжении всей войны, опросив и записав свидетельства бывших членов экипажа подводной лодки, служивших на ней в разных должностях, К.М. Сергеев вдрызг разбил все «изыскания» клеветника, высосанные из пальца.

В предисловии к книге автор перечисляет около сорока фамилий тех честных тружеников «фронта и тыла», кто помог ему восстановить историю «К-21», очистить ее от клеветы.

Книга «Лунин атакует «Тирпиц»!» вышла в С.-Петербурге в 1999 году в издательстве СПМБ «Малахит» тиражом всего лишь в 800 экземпляров. Очень жаль. Такие «золотые» книги, защищающие священную память о тех, кто отдал за всех нас жизнь, отстаивая свободу Родины, нужно бы выпускать миллионными тиражами.

Об этом должны знать все – все. Чтобы люди не забывали, кто их спас от порабощения. К сожалению, об этом забывают не только на Западе, но и здесь, у нас в стране. Забывают те, кто знал и помнил, и ничего не знают молодые люди, вконец задуренные «либерально-демократической» пропагандой.

О том, кто и зачем занимается «гробокопательством», перелопачивая историю, поговорим в V-ой главе этой книги. А пока – о Н.А. Лунине, как об одном из лучших наших подводных асах Великой Отечественной.

Как и раньше, когда речь шла о других наших подводных асах, опираться буду только на документы, в частности, материалы Центрального архива ВМФ.

Командиром подводной лодки «Щ-421» Н.А. Лунин был назначен, будучи в звании старшего лейтенанта. Уже в декабре 1939 года «Щ-421» поочередно с другими подводными лодками бригады ПЛ Северного флота несла дозорную службу.

1. 26 октября 1941 г. «Щ-421» вышла на боевую позицию. Разыгрался шторм. (Лунину к штормам не привыкать: он был профессиональным гражданским моряком до службы в ВМФ – плавал в должностях, начиная от матроса, кончая старшим помощником капитана, был офицером запаса до призыва на службу в ВМФ в 1931 году).

2 ноября подводная лодка в надводном положении прошла через пролив Фуглесунд и вошла в Квенанген-Фьорд (на полпути между Тромсе и Альтен – на самом северо-западе Норвегии). До «Щ-421» сюда наши подводные лодки еще не «заглядывали».

Днем на выходе из Тромсе был обнаружен вражеский транспорт.

Из-за исключительно плохой видимости в перископном положении командир лодки принимает решение на атаку по гидроакустическому пеленгу.

Развернувшись носом к выходу из фьорда, лодка выпускает торпеду из кормового торпедного аппарата. Транспорт взорвался и затонул. При подвсплытии под перископ командир лодки обнаружил, что 6 мотоботов спасают оставшихся на воде немцев.

2. 9 ноября. Прошла неделя после первой атаки. Снова обнаружен транспорт. Теперь он шел в сопровождении эсминца. С мостика эсминца обнаружили лодку. Эсминец, набрав скорость, зашел лодке в корму и начал сбрасывать глубинные бомбы. Пришлось уклоняться от преследования. Но от атаки командир лодки не отказался. Снова подвсплытие на перископную глубину, сближение на дистанцию залпа и 2-х торпедный залп: транспорт пошел на дно. Эсминец начал преследовать лодку, но безрезультатно.

3. 10 ноября. «Щ-421» вошла в Квенанген-Фьорд. Обнаружен выходящий из порта конвой: транспорт, эсминец, мотобот. Видимость плохая. Ориентируясь по пеленгам на шум винтов с помощью гидроакустической станции, командир лодки выходит в атаку. С дистанции 4-х кабельтовых – 2-х торпедный залп: два взрыва, высокие столбы воды. Транспорт идет на дно. Начинается интенсивное преследование. Эсминец беспорядочно сбрасывает несколько серий глубинных бомб. Безрезультатно. Лодка благополучно возвращается в базу, не только потопив 3 судна, но и собрав ценные сведения разведывательного характера о состоянии противолодочной обороны противника (ЦАВМФ.ф.112.д.1497).

4. В январе 1942 г. в районе мыса Нордкап «Щ-421» обнаружила конвой и вышла в атаку, прорвав сторожевое охранение. 2-х торпедный залп: потоплен транспорт. Корабли охранения долго и упорно преследуют лодку. Безуспешно.

5. В том же походе, но уже 1-го февраля, проникнув глубоко в Ласе-Фьорд, «Щ-421» атаковала и потопила один из транспортов, стоявших на рейде. Немцы от неожиданности растерялись и не смогли своевременно организовать противодействие. Когда загрелись первые взрывы глубинных бомб, лодка была уже далеко на выходе из фьорда.

6. 5 февраля днем, пройдя в Порсангер-Фьорд, командир «Щ-421» обнаружил транспорт «Консул

Шульте» водоизмещением 2975 т. Транспорт шел в охранении 4-х кораблей ПЛО. Прорвав охранение, командир выходит в атаку и с дистанции 3 кабельтова производит 3-х торпедный залп. Громадной силы взрыв. Во время залпа лодку подбросило вверх, перископы показались над водой. Корабли эскорта начали преследовать лодку. От близких разрывов глубинных бомб сгорели предохранители электростанции: перископ застрял в поднятом положении. Лодка получила еще ряд повреждений. Полтора часа продолжалась бомбежка, но лодка смогла оторваться от преследования.

7. К весне 1942 года на боевом счету «Щ-421» под командованием Н.А. Лунина было 8 потопленных судов общим водоизмещением 57000 тонн. Лодка стала Краснознаменной, а командир лодки получил звание Героя Советского Союза. Вот что он сказал на митинге по случаю награждения лодки и получения звезды Героя вместе с орденом Ленина: «Я понимаю, что эта награда – самая высокая в нашей стране. Ее удостоиваются за самые большие свершения. Но ее заслужил не я один. Она – признание боевых заслуг всех, кто шел со мной в бой, всего коллектива подводников, который воспитал меня. Только общими усилиями всего экипажа добывается победа. А командир добавляет к этим усилиям свои знания, опыт, искусство, твердую волю. Я ваш командир, но я такой же, как и вы, человек труда, гражданин Советской страны, ее патриот – большевик. Не ради награды идем мы на смертный бой, а во имя Родины, во имя победы. Но коль заслужена высокая награда, она ко многому обязывает. И я верю и знаю, что наша святыня – Военно-морской флаг корабля никогда не будет запятнан трусостью, бесчестным поступком. Что же касается меня, все свои силы, весь боевой опыт, а если понадобится, и свою жизнь до

последнего дыхания отдам делу беззаветного служения моей Родине, делу окончательного разгрома врага всего человечества – немецкого фашизма. Родина у нас одна, товарищи! Так будем же драться за ее свободу и счастье еще злее, еще доблестнее».

Возможно, кому-то из нынешнего поколения «патриотов» разных мастей слова эти покажутся какими-то напыщенными, через чур громкими, шаблонными, но, как вспоминают те, кто их слышал, кто еще накануне вырвался из «подводного ада», «мурашки пробегали по коже» во время этой речи, и они снова завтра были готовы идти в этот ад, чтобы защищать Родину.

Считая, что высокая награда «ко многому обязывает» и что надо драться за «свободу еще доблестнее», командир «Щ-421», передав ее своему старпому Ф.А. Видяеву и получив под командование «К-21», дрался на ней так, как клялся.

Вот что говорится в выводах начальника штаба бригады подводных лодок Северного флота по итогам последнего на «Щ-421» выхода Н.А. Лунина на боевое патрулирование:

« 1. Операции Лунина поучительны для всех. Правильная организация поиска противника обеспечивала его обнаружение и возможность атаки.

2. Как и прежде, командир быстро реагировал на изменение обстановки, принимал правильное решение и упорно доводил до конца поставленную перед собой задачу.

3. Во всех случаях командир атаковал противника, как бы ни сложна была обстановка, и всегда выходил победителем, правильно нападая и правильно уклоняясь от ударов».

Не нужно забывать, что все это говорилось в официальном документе по итогам первого полугодия войны, когда большинство будущих командиров еще не имело практического опыта боевых действий. Тем сильнее был востребован опыт командира «Щ-421», тем важнее и поучительнее был его пример.

Вообще-то подводная лодка «К-21» была уже четвертой в биографии Лунина. После окончания Учебного отряда подводного плавания им. С.М. Кирова в Ленинграде в 1937 г. он был назначен помощником командира «Щ-314» Балтийского флота и год плавал на Балтике. В марте 1938 г. был переведен помощником командира «Щ-404» на Северный флот, а в октябре этого же года был арестован по клеветническому доносу. Более года находился в тюрьме и в ноябре 1939 года, когда следствие закончилось, был полностью оправдан и выпущен на свободу. Сразу же был назначен командиром «Щ-421».

Сделав свою «Щ-421» Краснознаменной и став Героем Советского Союза в звании капитана 3 ранга, он принимает под свое командование «К-21» вместо снятого с должности командира этой лодки капитан-лейтенанта А.А. Жукова.

Жуков был снят с должности после того, как командир дивизиона Гаджиев и командир бригады Виноградов (после 2-х боевых походов «К-21») убедились, что в общем-то неплохой командир мирного времени в условиях войны, в боевой обстановке теряет, должной выдержкой в критические моменты не обладает, способен на необдуманные поступки. В результате несвоевременных действий командира лодка только случайно при переходе из Архангельска в Полярный не попала под удар немецкого самолета (лодка не успела погрузиться, а у самолета не было бомб). Много недостатков было выявлено в техническом содержании лодки, в дисциплине экипажа.

8. Придя на «К-21» 4 марта, проведя работу по наведению порядка и сплочению экипажа, уже через неделю, 11 марта в 19 часов Лунин вышел на ней в море с необычным заданием: оказать помощь с таким же номером подводной лодке «Л-21», оставшейся без движения, т.к. в результате повреждения под бомбежкой топливных цистерн из-за необходимости ликвидировать демаскирующий фактор –

всплывающий на поверхность соляр, топливо из поврежденных цистерн было выдута, а оставшегося в других цистернах «дотянуть» до базы нехватало.

Ускоренным темпом закончив межпоходовый ремонт, «К-21» вышла из Кольского залива, нагруженная запасным топливом и маслом, буксировочными тросами и т.д. Понимая, что каждая минута подводной лодки «Л-21», болтающейся без хода, грозит гибелью, шли максимально возможным ходом (18,5 узла). Придя в назначенную точку, «Л-21» не обнаружили. Она ушла со своего места на горючем, приготовленном «местными умельцами» – смеси керосина со смазочным маслом. Получив с ГКП новое место «Л-21», пошли туда. Для скорейшего прихода во вновь назначенную точку, снова шли максимальной скоростью по кратчайшему маршруту всего в каких-то 25 милях от побережья, занятого противником.

Встреча произошла только 13 марта в 12 часов. Находясь в открытом море на волне, примерно через полтора часа перекачали на «Л-21» 12 тонн соляра и передали 120 л смазочного масла. Все проверив и убедившись в готовности каждой лодки вести боевые действия, разошлись. Пройдя в общей сложности 770 миль и пробыв в море 60 часов, «К-21» с новым командиром успешно выполнила задачу. Командир убедился в «работоспособности» экипажа, а экипаж сразу понял, что с новым командиром у лодки пойдет другая боевая жизнь.

9. С 21 марта по 3 апреля 1942 г. «К-21» пошла во второй боевой поход под командой Лунина.

28 марта после недельного плавания при жесточайшем шторме, в результате которого были получены поломки механизмов и произведено их устранение личным составом м риском для жизни, лодка обнаружила 3 немецких эсминца, идущих в кильватерном строю. Эсминцы тут же пытаются преследовать погружившуюся лодку, сбрасывают на нее 14 глубинных бомб. Безрезультатно. После подвсплытия на перископ из-за снежных зарядов ничего не увидели. Лодка всплывает в надводное положение. В штаб флота идет донесение о встрече с эсминцами.

29 марта лодка подверглась глубинному бомбометанию 4-х мотоботов, сбросивших 36 бомб.

30 марта снова несколько мотоботов сбрасывали бомбы. Безуспешно.

31 марта обнаружен транспорт (7000 т.) с кораблем охранения. Выход в атаку. 6-и торпедный залп, два попадания. Затонул транспорт или нет – точно не установлено, т.к. наблюдать за результатом атаки времени не было. Взрывы слышны были отчетливо даже без помощи ГАС.

10. 18 июня «К-21» вышла в очередной боевой поход. Во время плавания в течение недели много раз пришлось погружаться от самолета. 19 июня получено приказание прикрыть союзный конвой «РQ-17». 26 июня пришлось уклоняться от вражеской подводной лодки. 5 июня обнаружены 2 миноносца идущие на большой скорости, а в 17.23 в этот же день обнаружены линкор «Тирпиц» и сопровождающие его корабли.

Вот как записано, в частности, в отчете командира лодки за поход с 18 июня по 9 июля 1942 г.:

«... В 17.23 опознал корабли противника, идущие в створе двух линкоров «Тирпиц» и предположительно «Шеер» – в охране 8 миноносцев типа «Карл Галстер», ходящих на сложных зигзагах.

Над эскадрой барражировал самолет типа «Арадо».

Начал маневрирование для атаки носовыми торпедными аппаратами линкора «Тирпиц».

В 17.36 эскадра повернула «все вдруг» влево на 90-100 градусов, выстроившись в кильватер с дистанцией между линкорами 20-30 каб. ПЛ оказалась на расходящихся контркурсах; развернулся вправо на носовые торпедные аппараты.

В 17.50 вся эскадра опять повернула «все вдруг» и линкор «Тирпиц» оказался идущим на лодку с его курсовым углом левого борта 5-7 градусов. Опасаясь срыва атаки, развернулся на кормовые торпедные аппараты и в 18.01 произвел 4-х торпедный залп с интервалом выпуска 4 с., при дистанции залпа 20-18-17 каб., считая скорость 22 узла и имея свою в 3,5 узла.

В момент залпа находился примерно в середине эскадры, линкор «Шеер» прошел уже угол упреждения и был с моего правого борта; внутри зигзагировали 4 миноносца, головной миноносец охраны линкора «Тирпиц» резко ворочал вправо на обратный курс и я опасался, что он идет на ПЛ. С выпуском первой торпеды опустил перископ и с выходом последней загнал лодку на глубину с приемом воды в уравнительную, кормовую и дифферентную и увеличил ход до полного.

Через 2 минуты 15 секунд по секундомеру из отсеков, а также акустиком доложено было о взрыве двух торпед. Шумы миноносцев то приближались, то удалялись. Ожидаемых взрывов глубинных бомб не последовало и только в 18.31 по корме, при постепенно уменьшающихся шумах, послышался раскатистый взрыв, продолжительностью до 20 с, а затем последовательно в 18.32 и в 18.38 взрывы, похожие на взрывы глубинных бомб...

Срочных погружений за время похода от самолетов произведено 41, из них на позиции ожидания – 28. На обратном пути был атакован подлодкой, выпустившей три торпеды, от которых уклонился маневрированием...»

Далее в отчете записано:

... 6. Попадание 2-х торпед при атаке ЛК «Тирпиц» считаю достоверным, что должно быть подтверждено разведкой; в то же время допускаю возможность, что головной миноносец, повернувший в момент выстрела на контркурс с ЛК, перехватил торпеды на себя: в пользу этого предположительно свидетельствуют последующие большие взрывы.

... Всего имел ходовых часов – 499 ч. 35 мин. Пройдено миль – 3544,3, из них над водой 2655, под водой 889,3«.

Адмирал А.Г. Головкин, командующий СФ во время войны в своей книге «Вместе с флотом» написал: «Внимание Лунина сосредоточилось на «Тирпице», что было безусловно правильным. Из всех, находящихся вокруг «К-21» вражеских кораблей «Тирпиц» представлял самую важную цель – огромная плавучая крепость длиной около четверти километра, новейший линкор германского флота, спущенный на воду всего 3 года назад. Его данные: водоизмещение 53 тыс. т.; мощность машин – 138 тыс. л.с.; скорость хода – 30 узл., дальность плавания – 8100 миль; вооружение: восемь 380 мм орудий, двенадцать 150 мм, шестнадцать 105 мм, шестнадцать 37 мм плюс 6 торпедных аппаратов и 4 самолета. Нанести решающий удар по такому исполину, вывести его из строя – только об этом и должен думать при встрече с ним настоящий командир – подводник».

Конечно, Лунина не потопил линкор «Тирпиц», но из строя его вывел и надолго. После этой атаки «Тирпиц» не только не смог выйти на перехват конвой «RQ-17», но вынужден был встать в доковый ремонт.

Через сутки наша авиаразведка донесла, что вся эскадра во главе с линкором уходит на юг вдоль западного побережья Норвегии и идет скоростью, в 3 раза меньшей, чем имела возможность по ТТХ кораблей. Скорость эскадры была не более 10-12 узлов (Вспомним, что на перехват конвоя отряд немецких кораблей шёл со скоростью 22 узла).

После тщательного разбора атаки в штабе флота командующий флотом приказал записать на боевой счет «К-21» повреждение линкора и потопление эсминца, т.к. по данным разведки вместо восьми эсминцев вышедших в составе эскадры на перехват конвоя, осталось только семь.

Через несколько часов после атаки Лунина эскадра была обнаружена английской подводной лодкой «Аншейки» (командир лейтенант Уэстмакотт), но у этого командира оказалась «кишка тонка»: в атаку выйти он сдрейфил, только передал на свой ГКП радио об обнаружении эскадры.

11. В четвертый боевой поход под командованием Лунина «К-21» вышла 14 августа 1942 г. Только успев выйти из Кольского залива, лодка вынуждена была четыре раза уклоняться от мин, сорванных с якорей в результате шторма.

После преодоления минного заграждения недалеко от пролива Серей-Сунн выставили три минных банки общим количеством 20-и мин. Начали патрулирование. В период с 16 по 18 августа пришлось устранять некоторые неисправности приборов и механизмов.

С 19.25 до 23.30 преодолели минное заграждение, проходя под ним на глубине 85 м.

19 августа обнаружены два сторожевых корабля и минный заградитель. Торпедная атака. 4-х торпедный залп из кормовых торпедных аппаратов: три взрыва. Минзаг пошел на дно.

Через некоторое время снова атака. 4-х торпедный залп по сторожевому кораблю. Через 2 мин 30 сек (атака с 20 каб.) – два взрыва. СКР взорвался и затонул.

В отчете за поход зафиксировано: «...3. Подводной лодкой уничтожены два СКР (800 т) и минзаг (3000 т)...».

12. В свой пятый поход на «К-21» Лунин вышел 31 августа 1942 г. Патрулирование велось в Карском море с целью недопущения удара немецких кораблей по отряду наших кораблей, идущих с Тихоокеанского флота (лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный»). Штаб «Кригсмарине» направил в Карское море крейсер «Адмирал Шеер» и пять подводных лодок. «Амирал Шеер» успел потопить в районе архипелага Нордешельд 25 августа советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Батарея из 2-х 152 мм орудий на острове Диксон, а так же пароход «Революционер» и СКР «Дежнев», стоящий на рейде, сумели сорвать атаку крейсера. В результате прямых попаданий нескольких снарядов он, прикрываясь дымовой завесой, ушел от о. Диксон.

Этот «героический» набег не делает чести «Кригсмарине». Крейсер, имеющий на вооружении шесть 280 мм орудий, восемь 150 мм, шесть 105 мм и восемь 37 мм пушек, а также восемь торпедных аппаратов с необходимым запасом торпед и два самолета, отступил под огнем 2-х береговых 152 мм орудий и 4-х 76 мм орудий СКР «Дежнев». На сторожевом корабле погибло 7 чел. и 21 чел. были ранены.

Вернулась «К-21» из этого похода безрезультатно, т.к. ничего обнаружено не было.

13. Шестой поход Лунина на «К-21» начался 10 февраля 1943 г. Через 2 дня при нахождении лодки в 3 милях от вражеского берега возник пожар из-за попадания брызг воды через негерметичный кожух воздуходувок на открытый переключатель электропитания подстанции № 5. Пожар очень быстро разросся до размеров, грозящих взрывом расходного топливного бака.

Приказание командира: вывести из отсека личный состав и загерметизировать отсек, тем самым заглушить пожар.

Командир принял решение: в случае нападения кораблей противника принять артиллерийский бой.

Через 1 час 10 мин пожар из-за отсутствия притока кислорода заглох. Личный состав с самоотверженностью принялся устранять серьезные повреждения в результате пожара.

Через 18 часов героической работы лодка снова была готова к плаванию и погружению.

18 февраля в течение полутора часов поставили 20 мин в назначенном районе.

19 февраля произвели высадку небольшого разведывательного десанта на берег, занятый противником.

После высадки десанта командир принимает решение прорваться в базу Воген, для чего пройти по узкому извилистому фьорду, огражденному вежами и прикрытому со стороны открытого моря минными позициями.

Проходя по фьорду в ночных условиях в надводном положении с грохочущими дизелями и включенными ходовыми огнями, поравнялись с береговым постом наблюдения. С поста – прожектором запрос по неизвестному на лодке паролю. По приказанию командира лодки сигнальщик ответил прожектором тремя буквами «НХТ» (Старпом ПЛ З. Арханов расшифровал: «Наш характер твёрдый»). Сигнальщик на посту дал сигнал подтверждения принятого с лодки ответа и успокоился.

Приблизились полным ходом ко второму сигнальному посту. Снова запрос с поста прожектором. Сигнальщик по приказанию командира четко отстукал две буквы ответа – «ЛЖ». Пост принял сигнал и дал подтверждение принятия.

То же произошло и при проходе третьего поста. Запрос поста непонятным кодом – ответ с лодки: «ХГ». И снова подтверждение с поста: «Понял».

Лунинский расчет, основанный на знании психологии пунктуальных и строгих в дисциплине немцев, полностью оправдался. Никому из немецких наблюдателей на постах не могло прийти в голову, что советская подводная лодка так нагло в надводном положении с ходовыми огнями на полной скорости рвется в пасть врагу. А высказав какие-то сомнения в том, что в ответ получил с проходящего судна или корабля какой-то непонятный сигнал, можно получить «втык» от начальства за плохое знание прожекторного «семафора».

Проскочив в базу, обнаружили большую плавбазу, стоящую у пирса, и большое количество мелких судов и кораблей.

Торпедная атака. 4-х торпедный залп с кратчайшей дистанции. Через 15 секунд – сильнейшие взрывы: огонь, дым, осколки металла и фонтаны воды «до небес».

Развернувшись на 180°, с потушенными огнями полным ходом лодка пошла на выход. Опомнились немцы минут через 5: лучи прожекторов в небо, беспорядочный и суматошный зенитный огонь – немцы решили, что идет налет авиации.

Навстречу лодке попадает немецкая «малютка», успевшая погрузиться от таранного удара.

Выяснив у штурмана, что вода стоит высоко в результате времени прилива, командир принимает решение прорываться в открытое море кратчайшим путем через вражеское минное поле (мины от поверхности воды на глубине 6-8 метров).

Форсировав минное поле на скорости 22 узла, лодка ушла от берега, погрузилась и легла на грунт для перезарядки торпедных аппаратов и передышки экипажа. Через некоторое время в отсеках лодки стали слышны взрывы глубинных бомб. Ожесточенная «слепая» бомбардировка продолжалась всю ночь. Подсчет взрывов не велся, но можно предполагать, что было их не менее 200, т.к. следовали они один за другим через 5-10 секунд.

Пролежав на грунте до утра и перезарядив аппараты, «К-21» всплыла в надводное положение и, получив приказ ГКП, пошла в базу.

У о. Кильдин погружением на глубину успела уйти от атаки «Ю-88», неожиданно вынырнувшего из облаков и сбросившего две бомбы. Получили повреждение гироскопаса, и вылетело несколько предохранителей в электрощитках. Неисправности были быстро устранены.

14. В седьмой поход на «К-21» Лунин пошёл 4 апреля 1943 г. В районе острова Лоппа «К-21» выставила 20 мин.

9 апреля вошли в пролив Серей-Сунн и обнаружили эсминец типа «Карл Гастер». Атака. 6-й торпедный залп с дистанции 14 каб. Через 1 мин 48 сек – доклад акустика о двух глухих взрывах. После поднятия перископа никаких следов цели не обнаружено. Эсминец ушел на дно.

12 апреля, обнаружив в перископ целую флотилию мотоботов, «ставящих сетевые заграждения», командир принимает решение всплыть и открыть артиллерийский огонь.

После всплытия артрасчет выскакивает к орудиям, открывает интенсивный и меткий огонь: четыре мотобота потоплены, пятый поврежден. После того, как с 6-го мотобота были сняты и взяты в плен весь экипаж (7 чел.), выяснилось, что это были рыбаки.

Во время этого похода был потерян матрос Алексей Лагутин, которого смыло крупной волной (5-6 баллов). Поиск матроса ничего не дал. Решили, что он погиб в холодной апрельской воде. В последствии оказалось, что он был подобран немцами, попал в концлагерь, после войны вернулся в Советский Союз.

15. Восьмой боевой поход «К-21» под командованием Лунина прошел «без приключений».

Выйдя в море 5 августа и поставив 7 августа в проливе Рольвсейсунн 20 мин, вошли в Лоппское море, ожидая предполагавшийся выход немецкой эскадры.

Пробыв в ожидании на позиции до 20 августа, получили приказ вернуться в базу.

16. С 26 декабря 1943 г. по 2 января 1944 г. «К-21» выходила в море на перехват немецкого линкора «Шарнхост». Но «К-21» не повезло. Он был потоплен английскими крейсерами и линкором «Дюк оф Йорк».

Для капитана 2 ранга Лунина это был последний боевой поход на «К-21». А для «К-21» это был 10-ый (юбилейный боевой поход). В свой одиннадцатый поход лодка пошла уже под командованием другого командира, капитан-лейтенанта З. Арванова, бывшего до этого старпомом на этой же Краснознаменной подводной лодке.

Лунин был назначен командиром 1-го дивизиона подводных лодок бригады ПЛ Северного флота. Тяжелый был это период для бригады лодок: в октябре за 6 дней с 11 по 17 октября погибло 3 подводные лодки («К-1», «М-172», «Щ-403»), а 25 октября еще одна ПЛ «С-55».

А подводная лодка «К-21» совершила до конца войны еще два боевых похода. В свой последний, 12-ый поход она пошла 6 апреля 1944 г. Снова уклонения от самолетов, снова взрывы глубинных бомб, снова постановка мин... 10 апреля выставлены очередные 20 мин на фарватере в районе о. Серей – мыс Нордкап. Снова прорывы через минные поля с касанием бортами минрепов. Завершила последний свой поход «К-21» 12 апреля 1944 г. Но боевой счет «К-21» было записано 17 побед, с учетом тех подорвавшихся кораблей и судов на минах, выставленных лодкой, которые четко без всяких сомнений были зафиксированы.

А Герой Советского Союза контр-адмирал Николай Александрович Лунин после войны закончил Военно-морскую академию, стал контр-адмиралом, командовал соединением подводных лодок различных проектов, а затем перешел на службу в Центральный НИИ военного кораблестроения, активно участвовал в развитии военно-морской науки. Уйдя в отставку, плавал капитаном-наставником на судах, ходивших в Антарктику. Умер в 1970 г. Его именем названы улицы в Полярном, Мурманске, Одессе, Мариуполе. Носил его имя и один из теплоходов Азовского пароходства. Вот неизвестно, есть ли сейчас этот теплоход и носит ли он это легендарное имя. Да и не переименованы ли улицы в тех городах, которые

перечислены? В наши годы «исторических перемен», когда вся история переворачивается с ног на голову, все возможно.

Закончив разговор о советском подводном асе Н.А. Луние, коснусь несколько его атаки «Тирпица», которая получила широкий международный резонанс во время войны, а потом стала объектом многочисленных публикаций западных и отечественных историков. Поводом для всего этого послужила предательская политика наших союзников, бросивших на произвол судьбы конвой «RQ-17», вышедший из Исландии в нам 27 июня 1942 г.

Прочитую абзац из книги крупного английского историка ВМФ Дэвида Ирвинга «Разгром конвоя «RQ-17», вышедшей у нас в переводе с предисловием Адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова. Ирвинг, глубоко изучив 459 разного рода документов, пришел к однозначному выводу: разгром конвоя «RQ-17» был фактически организован «английской военно-морской элитой» (выражение Н.Г. Кузнецова), которая действовала в соответствии с замыслом своих империалистических хозяев. Так вот, что пишет Ирвинг: «Какой это был ценный груз для России и какой великолепный трофей для противника! 700 млн. долларов – такова была стоимость всех перевозимых материалов и оружия: 297 самолетов, 495 танков, 4246 грузовых машин и орудийных тягачей, более 156 тыс. тонн других генеральных грузов».

Напомню, что узнав по данным разведки о выходе из Норвежской базы эскадры во главе с «Тирпицем» для разгрома этого конвоя, адмиралтейство Англии приказало всем своим кораблям, сопровождающим и прикрывающим конвой, оставить его, а судам, входящим в конвой, рассредоточиться и добираться до Кольского залива, кто, как может.

А в состав эскорта конвоя, состоящего из 37 судов, входили большие силы, ни в чем не уступающие немецкой эскадре. Группа дальней поддержки состояла из 2-х линкоров, 3-х крейсеров, авианосца и 14 эсминцев. Группа ближней поддержки состояла из 4-х крейсеров и 3-х эсминцев. В непосредственном охранении конвоя было 6 эсминцев, 4 сторожевых корабля, 3 тральщика, 2 корабля ПВО и 2 подводные лодки. Итого, на 37 судов конвоя – в общей сложности 44 боевых корабля охраны, из которых 9 – тяжелые корабли.

В результате предательства союзников из 37 судов, отданных на растерзание «подводным волкам» К.Деница и авиации Геринга, до места назначения добрались лишь 3 судна.

Штаб «Кригсмарине» долго не мог понять, что же побудило морской штаб союзников принять такое безграмотное и губительное для ценнейшего конвоя решение. Немцы пришли к выводу, что операцией руководили американцы, способности морского штаба которых немцы высоко не ставили.

Но они ошиблись. Команду на прекращение охраны конвоя дал адмирал Паунд – первый морской лорд Адмиралтейства.

Подлость и предательство наших «союзников» проявились еще и в том, что они, прекрасно зная, кто повредил линкор «Тирпиц», в своей пропаганде умолчали об этом. Правда потом, через некоторое время, появилось сообщение, что нанесли повреждения «Тирпицу» английские самолеты (где? когда?). В конечном итоге разгромили «Тирпиц», стоявший в базе, действительно английские самолеты, сделавшие на базу несколько массовых налетов, но тогда, в июле 1942 г., именно Лунин заставил его укрыться в базе.

Советские дипломаты: посол в Англии Майский и военно-морской атташе адмирал Харламов на совместном заседании с высшими офицерами английского адмиралтейства убедительно доказали подлую роль их первого лорда, адмирала Паунда. Ни кто-либо из офицеров Адмиралтейства, ни присутствовавшие при этом министр иностранных дел Англии Иден, ни морской министр Александер ничего не могли сказать в оправдание своего первого лорда.

Как оправдывал в последствии Черчилль прекращение посылки конвоев в Англию в письме к И.В. Сталину, я уже приводил.

Но Сталин не был бы Сталиным, если б он «спустил на тормозах» этот вопрос.

«... Поставки Британским Правительством в СССР вооружения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое в силу особого соглашения между нашими странами приняло на себя Британское Правительство в отношении СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союзников – гитлеровской Германией.

... Между тем, отправка военных грузов северным путем в этом году почему-то и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом, что делает невозможным выполнение установленного плана военного снабжения и находится в противоречии с соответствующим англо-советским протоколом о поставках.

Поэтому в настоящее время, силы Советского Союза напряжены до крайности, для обеспечения нужд фронта в интересах успеха борьбы против главных сил нашего общего противника, было бы недопустимым ставить снабжение советских армий в зависимость от произвольного устранения британской стороны. Такую постановку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского правительства от принятых на себя обязательств и как своего рода угрозу по адресу СССР» – так, в частности, писал в своем послании к Черчиллю И.В. Сталин. 13 октября 1942 года.

Адмирал Паунд готов был ради поддержки политики своих хозяев признаться в своей трусости, заявив, что свое решение он принял, «опасаясь потери своих тяжелых кораблей от ударов «Тирпица»».

Но это – не трусость, а подлость и предательство – «большая политика» союзников по отношению к СССР.

Резко обвинив правительство Англии в срыве соглашения (протокола) о поставках и назвав их прекращение «угрозой» по адресу СССР, И.В. Сталин заставил Черчилля возобновить конвой.

К. Дениц в книге о своих подводных асах скромно умолчал о разгроме «RQ-17», доставшемся немецким подводникам «нахаляву». А вот что сказал командующий флотилией лодок немецкий адмирал Шмидт, чьи лодки участвовали в растерзании конвоя: «Эти успехи оказались возможными только благодаря непостижимому решению командира конвоя рассредоточить суда, что предоставило моим лодкам возможность атаковать их как неохранные цели с весьма небольших дистанций».

«Пистолетная дистанция»

(О Ф.А. Видяеве)

Есть на Северном флоте военно-морская база подводных лодок Видяево. Не особенно-то многие, кроме служивших там в соединении подводных лодок и членов их семей, проживающих в поселке, что-либо знали об этой базе. В средствах массовой информации заговорили о ней только после гибели атомной подводной лодки «Курск». (Даже президент удостоил своим посещением). Некогда одна из лучших баз советских подводных лодок с прекрасно оборудованными стоянками, хорошо отлаженной инфраструктурой, благоустроенным поселком, теперь она влачит жалкое существование. Миллионы людей видели и слышали по ТВ во что превратился этот «подводный бастион», один из немногих, устоявший после разгрома ВМФ страны новыми «демократическими» властями.

Когда спрашиваешь, например, у питерцев, почему «Видяево», откуда такое название, то даже те, кто имел или имеет отношение к Военно-морскому флоту, смутно представляют что и почему: «База названа в честь какого-то подводника».

А этот «какой-то подводник», между прочим, Герой Советского Союза, капитан 2 ранга Федор Алексеевич Видяев вписал одну из ярких страниц в боевую летопись советского подводного флота в годы Великой Отечественной войны, был и остается в памяти тех, кто знал и знает о его подвигах, настоящим патриотом Родины, а для современных командиров подводных лодок – образцом для подражания, как подводник – мастер высшего класса – настоящий подводный ас.

Родился Ф.А. Видяев, как и многие другие, прославленные в последствии командиры подводных лодок, далеко от моря, в одном из далеких от «столиц» степном районе. Загоревшись мечтой водить корабли, приехал на Север, поступил на работу в мурманское рыболовное хозяйство, на рыболовный траулер. По путевке комсомола поступил в ВВМУ им. М.В. Фрунзе. Во время стажировки на кораблях Северного флота решил стать подводником. Закончив училище с отличием, получил право выбора флота и, не задумываясь, выбрал Заполярье.

Служил в младших офицерских должностях на подводных лодках, в начале штурманом, помощником командира, а с началом войны направлен старшим помощником командира к Н.А. Лунину.

Бесстрашный и умный командир лодки «Щ-421» стал для молодого офицера образцом подводника. Все, что было у этого замечательного командира перенимал и старался быть похожим на него.

Одной из главных черт командира «Щ-42» было исключительно чуткое, заботливое отношение к подчиненным, а так же необыкновенная скромность в кругу боевых друзей. При всем при этом отличался Н.А. Лунин беспредельной отвагой в бою.

Шесть боевых походов выполнил Ф.А. Видяев вместе с Н.А. Луниным на борту «Щ-421». И каких походов. Если в мирное время поход на боевую службу сплачивает коллектив и делает «подводное братство» членов экипажа лодки на всю жизнь, то во время войны, где вместе со своими товарищами находился под рвущимися глубинными бомбами, это «подводное братство» становится священным понятием.

В свой седьмой поход пошел Ф.А. Видяев в качестве командира на своей родной «щуке». На борту лодки находился капитан 1 ранга И.А. Колышкин, командир дивизиона (таков был порядок – в первый самостоятельный боевой поход командир лодки выходил с «обеспечивающим»). Но, как вспоминал впоследствии комдив, «этому командиру никакие обеспечивающие не нужны».

Обнаружен конвой. Прорыв под кораблями охранения. Торпедный залп с короткой дистанции: супостат пошел на дно. Это была 16-ая победа прославленной «Щ-421». Преследование кораблями ПЛО прошло безрезультатно.

Продолжая поиск в условиях плохой видимости из-за сильного волнения и снежных зарядов, «везучая «Щ-421», много раз уходившая из-под глубинных бомб, наскочила на мину. Комдив и командир после перевода личного состава лодки на подоспевшую на помощь «К-22» пытались остаться на лодке, но приказ командующего флотом – есть приказ: «Немедленно перейти на «К-22». Подводная лодка «К-22» выпускает торпеду и обреченная «Щ-421» идет на дно.

Ф.А. Видяев получает назначение на «Щ-422» и вскоре об этой «щуке» заговорили как о самой «удачной», а о ее командире, как о блестящем мастере стремительных торпедных атак с «пистолетной дистанции». При всем при этом атаки эти происходили, как правило, по гидроакустическим пеленгам, когда только перед самым залпом, сблизившись на кратчайшую дистанцию с «целью», командир на мгновение поднимает перископ, чтобы убедиться в правильности расчетов. Если противник даже и обнаруживает в этот момент промелькнувший на воде перископ, уклониться от торпед он не успевает – торпеды тут же впиваются в борт или взрываются под днищем.

Вручая третий орден Красного Знамени, капитан 1 ранга И.А. Колышкин назвал командира «Щ-422» «тружеником войны»: за 2 военных года Ф.А. Видяев провел в море, выполняя боевые задачи, 300 суток. И это не те сутки в океане, в дали от интенсивного судоходства и в полной безопасности от воздействия противника, когда можно было загорать под тропическим солнцем и ловить акул на пустые консервные банки, как об этом вспоминали прославленный немецкий подводный ас № 2 Вольфганг Лют и бывший командир ПЛ Х. Буш. Эти 300 суток непрерывного, ежедневного и ежечасного риска, когда вблизи вражеских берегов, в районах, доступных не только вражеской авиации, но и береговой артиллерии, в любой момент можно оказаться под ударом противолодочных сил и средств противника, или подорваться на сорвавшейся с якоря мины.

Более того, зачастую, после изнурительного прорыва минных позиций это же минное поле становилось твоим спасением: отрываясь от преследования кораблей ПЛО после атаки, лодка вынуждена была нырять под минное поле.

19 апреля 1943 г. Район мыса Маккауэр. Сильный шторм, снежные заряды, видимости почти нет. Две недели изнурительного поиска противника. В 13 ч.28 мин – доклад акустика о шуме винтов эсминца и других кораблей и судов. Идет крупный вражеский конвой.

Командир уверенно повел лодку на сближение по гидроакустическому пеленгу на шум винтов. Дистанция 7, 6, 5 кабельтовых... С дистанции 4 кабельтовых – четырех торпедный залп: три взрыва – три торпеды нашли цели. Взрывы были такой силы, что в первом отсеке почувствовали резкие толчки. Транспорт 14000 тонн разломился и пошел на дно (ЦВМА.ф.200.д.24720).

Корабли охранения начали бешенное преследование лодки, сбрасывая одну за одной серии глубинных бомб. На предельно возможной для данного района глубине 50 м лодка оторвалась от противника.

Несколько позднее – снова атака. Снова тот же «почерк» – сближение на «пистолетный выстрел». Транспорт идет на дно. Корабли ПЛО преследуют лодку, обрушив шквал глубинных бомб. Глубина места мала для эффективного уклонения под слоем воды. Командир принимает мгновенное решение, не удаляться от места атаки, а развернуться навстречу кораблям ПЛО и атаковать. Атака, 2-х торпедный залп: один из кораблей ПЛО взлетает на воздух. Ошеломленный противник прекращает преследование.

... А назначен был Ф.А. Видяев после гибели «Щ-421» на «Щ-422» потому, что прежний ее командир капитан 3 ранга А.К. Малышев из-за своей излишней осторожности, трусости и малодушия не справился со своими задачами. В нескольких боевых походах, подвергая лодку и ее экипаж смертельной опасности, он не добился ни одной победы. (Военным трибуналом Малышев был приговорен к расстрелу).

Экипаж «Щ-422», в общем-то, хорошо отработанный и слаженный, пал духом, начал терять вообще всякую веру в свое оружие и в себя.

Для того, чтобы понять, в чем причина таких провальных неудач лодки, вышел в боевой поход на ней комдив, капитан 2 ранга И.А. Колышкин. Под его руководством «Щ-422» сразу добилась крупного успеха: потопила 4 транспорта.

По нынешним временам, возможно, слишком суров был приговор бывшему командиру лодки, но не надо забывать, что тогда была ожесточенная и кровавая война.

Приняв под свое командование «Щ-422», Ф.А. Видяев в первом же походе убедился, что с «этим экипажем можно делать дело», а экипаж сразу поверил и в себя и в своего нового командира.

15 сентября 1942 г. в районе Порсангер-Фьорда в условиях тумана на шедшую в надводном положении подводную лодку неожиданно «вынырнул» сторожевой корабль противника. Срочное погружение. Мгновенный расчет.

Попытка атаковать из-под воды срывается из-за неисправности гидролокатора. Быстро принимается решение всплыть и атаковать в надводном (позиционном) положении. Расчет, несколько четких команд. Двух торпедный залп с дистанции 5 кабельтовых: сторожевой корабль пошел на дно.

В этом же боевом походе «Щ-422» отправила на дно ещё 2 немецких транспорта водоизмещением 6000 и 8000 тонн (ЦВМА.ф.112.д.1497).

Обе эти атаки проведены так же блестяще прорыв под корабли охранения, сближение на большой скорости на кратчайшую дистанцию, залп из носовых торпедных аппаратов, неожиданный маневр на отрыв в самую опасную сторону (под корабли конвоя или в район минной позиции, куда не мог предполагать противник).

Вот так действовали наши советские подводные асы, о которых некоторые современные «новые» историки даже не упоминают в своих писаниях.

... 1 июля 1943 г. Ф.А. Видяев вышел в свой очередной поход. Действуя в районе мыса Маккауэр и острова Варде, 14 июля он сообщил о своей очередной победе, уничтожив транспорт, шедший в составе конвоя.

Погибла лодка предположительно 25 июля 1943 г. в районе острова Варде (самой восточной оконечности Норвегии) от подрыва на mine. Но командиру подводной лодки вместе со своим экипажем так и не удалось поднять Гвардейский флаг над своей субмариной, т.к. присвоили им звание гвардейцев, когда они находились в море.

Они навсегда ушли из родной базы, а боевая слава гвардейской подводной лодки и ее талантливого и отважного до дерзости командира была и осталась гордостью не только подводников-североморцев, но и всего Советского Военно-морского флота.

Атакуют «молодой» и «старый»

Вот отрывок из воспоминаний командира ПЛ «С-15» Северного флота капитан-лейтенанта Г.К. Васильева (в последствие вице-адмирала). В мае 1944 года «С-15» совместно с другими лодками во взаимодействие с авиацией участвовала в атаке конвоя состоявшем из пяти «под завязку» загруженных транспортов в охранение 25-ти противолодочных кораблей эскорта разных типов.

«Когда 17 мая «С-15» вышла из Полярного, мне подумалось: как это легко – уходить и как сложно возвращаться, особенно с победой. Однако переход к району сосредоточений тоже оказался нелегким. День и ночь светло. «Нырять» приходилось от каждого самолета. А потом испортилась погода. Море штормило, небо затянулось низкими облаками, снежные заряды налетали один за другим. Не получая данных разведки, «С-15» дважды форсировала минные заграждения, выходя на предполагаемые маршруты конвоев противника, но безрезультатно. На исходе 25 мая подводная лодка маневрировала в районе к северо-востоку от мыса Нордкин за пределами обнаружения береговыми средствами наблюдения противника в ожидании данных от самолетов-разведчиков... Одна (радиограмма – авт.) от самолета-разведчика: «17.00 обнаружил у мыса Нордкин: транспортов – 5, миноносцев – 5, сторожевиков – 6, тральщиков – 4, сторожевых катеров – 10. Курс 80, ход 8 узлов».

А другая – от комбрига с приказом нашей лодке и «М-201» атаковать конвой.

Расчетное место встречи оказалось около мыса Харбакен. Это далеко, а противника надо обогнать. Пять часов полным ходом «С-15» шла в надводном положении. В 20 милях от берега погрузились и ходом 5 узлов вместо обычных 3 пошли через минное поле.

Напряженно вслушивались в забортную тишину моряки: не коснется ли корабль минрепа, это на такой скорости особенно опасно.

Трижды за время войны я испытал это неприятное ощущение – скребущий по корпусу минреп. Не для всех это кончалось только нервным напряжением. Лодка капитана 3 ранга Л. Сушкина, например, вернулась однажды в базу без рулей и с оторванной носовой частью. А сколько экипажей не вернулось вообще... Но в том и состоит искусство подводника, чтобы суметь преодолеть оборону противника, нанести неожиданный удар, а потом скрыться от преследования.

Когда минное поле оказалось позади, подвсплыли: горизонт был чист. Прошли долгие минуты ожидания конвоя. Я приказал гидроакустику Рагозину докладывать о малейших шумах. И когда они появились, я увидел, в перископ слабые дымы. Дым становился гуще, отчетливее. Вот запись в журнале боевых действий:

«03.49. Пеленг на шум винтов 290 градусов. В перископ видны мачты многих кораблей и два самолета над ними. Объявлена торпедная атака. Слышны далекие взрывы глубинных бомб».

Когда я объявил торпедную атаку, то почувствовал, какое облегчение принесла долгожданная команда экипажу. Но это лишь начало. Чтобы боевое счастье не ускользнуло от «С-15» и на этот раз, надо быть собранным, дерзким.

Вот уже видел в перископ весь конвой. Каким грозным и недоступным кажется он. Но одного транспорта уже нет. Значит новый тактический план оправдал себя. «М-201» под командованием капитана 3 ранга Н. Балина успешно атаковала. Это на нее сбрасывали гитлеровцы глубинные бомбы. Теперь наша очередь атаковать.

Поднят и опущен перископ. Траверзное расстояние до колонны 20-25 кабельтовых. Легли на контркурс и поднырнули под корабли охранения. Над головой шумы из винтов. Думают ли гитлеровцы, что сейчас мы проходим под их килями?

Снова на 5-6 секунд подняли перископ... Быстро рассчитываю угол упреждения... Через минуту подвсплыли опять. Дистанция 14 кабельтовых. С транспортом створится сторожевой корабль. И впервые в жизни подаю команду, целясь в реального противника (Васильев был молодым, только что назначенным командиром ПЛ – авт.):

– Носовые торпедные аппараты, товсь! – А через три секунды: – Пли!

Из четырех выпущенных торпед три попали в транспорт «Сюльвикен». Нужно всплыть на перископную глубину, чтобы проконтролировать результат атаки. Поднял перископ и рядом увидел два сторожевых корабля.

– Ныряй, приказал я боцману, опуская перископ.

Но удача явно не хотела даваться нам без труда. Внезапно из строя вышло электрическое управление горизонтальными рулями. Пока переходили на ручное управление, создался дифферент 30 градусов на корму, нос корабля показался на поверхности моря, что заметили фашисты. Они окрыли по лодке интенсивный огонь, а один из сторожевиков пошел на таран.

Положение было критическое. Я приказал срочно погрузиться и увидел, как бешено вращают рукоятки кингстонной цистерны быстрого погружения трюмные В. Матюшин и А. Стрелыкин. Не растерялся ни один человек. «С-15» ушла на глубину 40 метров. И тут посыпались глубинные бомбы. Попытка задержаться на рабочей глубине не удалась. Лодка продолжала погружаться и ударилась о грунт на глубине 103 метра.

Мы выиграла два этапа боя: скрытный подход и атаку. Осталось устоять в третьем: сохранить корабль, уйти от преследования. Бомбы рвались беспрерывно, все время рядом. В первые я увидел, как прогибаются шпангоуты.

... Сбросив 79 бомб, противник потерял с нами контакт. И мы сразу приступили к устранению повреждений. И при первых же шумах в отсеках – снова

глубинные взрывы. Когда немного стихли, дал команду позавтракать. Обыденные дела как нельзя лучше успокаивают людей. С момента атаки прошло пять часов. Кажется опасность миновала. Отремонтировали и запустили гирокомпас, ввели в строй горизонтальные рули, восстановили нормальное освещение. Можно всплывать в грунта. Но вот еще одна запись в журнале боевых действий:

«20.30. Прошли минное поле. Горизонт чист. Всплыли в крейсерское положение... Пока обнаружено 62 серьезных повреждения полученных в результате взрыва 114 глубинных бомб...» («С-15» открывает счет» в сборнике «Подводники атакуют» М. 1986 г.)

Вот так воевали наши подводные асы, в том числе и из числа молодых командиров ПЛ. Обратите внимание на условия похода и торпедных атак. В общем-то «рядовой» поход и «обычная» торпедная атака, но соотношение кораблей охранения и охраняемых судов 5 к 1 (не наоборот, как было при атаках у немецких подводников), и за один поход лодке трижды пришлось пересечь минное поле и выдержать атаки кораблей ПЛО, сбросивших на нее 114 глубинных бомб.

Привожу маленький отрывок из воспоминаний командира «С-56» Героя Советского Союза Г.И. Щедрина:

«Две недели назад мы возвратились в базу. Сейчас вышли в новый поход. Направляемся в логово врага... Суровое Баренцево море встретило нас жестоким зимним штормом еще на выходе из залива.

Ход пришлось уменьшить. Тяжелые свинцовые волны взбегают на палубу, взбираются на мостик. В люк непрерывно попадает вода. Помпа работает на откачку почти без остановочно. Холодные струи льются в центральный пост, на дежурных – трюмного и электрика. У рулевого в боевой рубке насквозь промокла куртка. А каково сигнальщикам?

Ледяные брызги и снежная крупа секут лицо. На одежде нарастает толстый слой льда. Очень хочется отвернуться, подставить ветру спину, дать отдохнуть уставшим глазам. Но делать этого нельзя. Сигнальщик даже в такой крошечной тьме не имеет права просмотреть плавающую мину. На переходе – это главная опасность.

... Восемь суток подряд ревет буря. Море как кипящий котел. Даже на 30-метровой глубине лодку кренит на восемь-десять градусов на борт.

... В один из дней ветер достиг ураганной силы. ... Громадные волны перекатывались через мостик. Верхние вахтенные привязались бросательными концами к тумбе перископа. Ударами волн вдребезги разбиты стекла в ограждении рубки. Смыло за борт ночной прицел. В довершении всего понизилась температура воздуха. Лодка начала обледеневать...

А ранним утром встретились с тем, кого искали. Нас обнаружили противолодочные корабли... Первая серия бомб взорвалась над нами около шести утра, через полчаса после погружения... И вот уже 12 часов команда стоит по готовности номер один. Спички Молодцова (трюмного центрального поста – авт.) почти все переложены в левый карман. Это значит, сброшено на нас около 100 бомб».

Трижды командир лодки пытается подвсплыть и контратаковать сторожевики, но видимость плохая, в перископ ничего не видно.

После подвсплытия бомбежка усиливается, т.к увеличение скорости хода у поверхности воды создает большие шумы – немецкие акустики точнее определяют место ПЛ. «Нужно во что бы то ни стало перехетрить противника, оторваться, уйти от него. Команда утомлена, пора дать ей хоть немного отдохнуть. Трудно простоять 12 часов под разрывами глубинных бомб. А ведь в понятие «стоять по тревоге» входит напряженная боевая работа...»

В поисках выхода из положения, с целью уменьшить шум от подводной лодки принимается решение управление горизонтальными и вертикальным рулями

перевести на ручное. Помпы и другие механизмы не запускать и ... отключить систему регенерации. «Каждому на лодке известно, что значит прекратить в подводном положении очистку воздуха... Увеличение углекислоты от нормального ее содержания в воздухе до полпроцента опасности для жизни человека не представляет. Но стоит прекратить очистку воздуха – количество углекислоты в отсеках увеличивается довольно быстро, примерно на один процент в час, а это уже вредно отражается на организме человека. Сперва появляется отдышка, слабое головокружение, шум в висках. По мере роста концентрации углекислоты отдышка и головная боль усиливаются, появляется мышечная слабость. При четырех процентах отдышка становится мучительной, руки – влажными и холодными, движения крайне затруднены, повышается кровяное давление. Если концентрация углекислоты достигает шести процентов, человек теряет способность управлять своими действиями...»

После того, как сторожевики потеряли лодку (шумы их винтов стали почти не слышны, командир попытался всплыть в надводное положение. Но оказалось, что немцы снова обнаружили лодку.

«Посыпались бомбы. Началось все сначала. На этот раз преследуют два миноносца и два сторожевика... До полуночи на нас сброшено 124 бомбы.

... Все тяжелее становится дышать. Мучает отдышка. Стучит в висках, свинцом наливается голова. Трудно и совсем не хочется двигаться. Замечаю, что у всех неестественно красные лица.

Наступает апатия. Какое-то деревянное равнодушие даже к взрывам глубинных бомб. Так действует углекислота. Решаю пройти по отсекам. Как много, оказывается, нужно сил, чтобы отдрать переборочные двери... Подводники исполняют свой долг. Все – на постах. Но картина в общем тяжелая. Даже на лицах самых жизнерадостных ни одной улыбки... Некоторые пытаются дышать через патроны регенерации. Однако уже не хватает сил втянуть через них воздух. У многих на лбу выступил холодный пот, дрожат руки. Первым свалился матрос Назаров. Ему стало плохо в трюме при осмотре подшипников на линии вала. То же произошло с Новиковым и Бочановым, когда они осматривали трюмы. Углекислый газ тяжелее воздуха, поэтому концентрация его у днища лодки наибольшая...

Чувствуется, что фашистские корабли потеряли нас, хотя находятся близко. Они беспорядочно рыщут по району. Бомбы сбрасывают неточно. Любой ценой нужно держаться».

На лодке осталось мало запасов энергии аккумуляторных батарей.

«Длительного преследования нам больше не выдержать...». Взорвалась серия глубинных бомб. На этот раз опять близко. Из отсеков поступают какие-то ленивые, бесстрастные доклады о том, что все в порядке.

... Похожу к переговорным трубам и громко вызываю:

– В носу! В корме!

Стучит кровь в висках. Собственный голос кажется чужим, далеким и звучит будто в пустой цистерне. Отсеки отвечают безразличными и вялыми «Есть».

– Говориткомандир корабля! Противник нас потерял. Нам нужно продержаться, не увеличивая шумности. Мне известно, что личный состав устали выбивается из сил. И все-таки нужно держаться. Разрешаю беспартийным отдохнуть. Коммунистам прошу стоять за себя и затоварищей. Повторяю: коммунистов прошу держаться.

Первым ответил седьмой отсек:

– Беспартийных нет. Вахту стоим!

– ... Центральный! В шестом стоят по готовности номер один.

Вахту несем все. Назаров подает заявление в партию. Беспартийные просят не сменять их!

– Центральный! Личный состав пятого отсека просит считать нас всех коммунистами! На вахте будем стоять сколько понадобится!

И так все отсеки. От мест по расписанию не отошел ни один человек, не исключая и учеников, совершающих свой первый поход.

... В 8 часов 20 минут сброшены последние две серии бомб – по шесть штук в серии. Фашисты убедились, что им нас не найти, и стали отходить на юг. К девяти часам утра шум винтов затих, а еще через полчаса мы всплыли. Открыв верхний рубочный люк, я выхожу на мостик, и вдохнув свежий морской воздух, на мгновение теряю сознание...

Вентилируем лодку... Какой гадостью мы дышали! Даже курить не хочется – так хорош воздух.

... Погружаемся, чтобы дать команде отдохнуть. На вахте оставляю одну смену, остальным – спать. Теперь можно подвести итоги. Преследовали нас семь кораблей – два эсминца и пять сторожевиков. Бомбометание длилось 26 с половиной часов. На лодку было сброшено более 300 бомб. В готовности номер один команда находилась около 28 часов» (выделено мной – авт.).

Через несколько суток «С-56» обнаружила большой конвой в составе нескольких десятков вымпелов. Выполнив расчеты, командир и штурман убедились, что для перехвата конвоя нужно несколько десятков миль идти возможно максимальным ходом в надводном положении. При этом еще нужно зарядить аккумуляторные батареи. Для сближения с конвоем на дистанцию торпедного залпа необходимо было еще преодолеть минное поле, т.к. конвой шел вдоль береговой черты, прикрываясь с открытой части минными полями в зоне действия своей авиации. В погоне за конвоем несколько раз пришлось уклоняться от плавающих мин и один раз от перископа вражеской ПЛ. При движении в минном поле в подводном положении пришлось несколько раз уклоняться от мин.

«... Все внимание акустика сосредоточено на эхопоиске (в 1944 г. на вооружение наших ПЛ уже были новые гидроакустические станции, способные работать не только в шумопеленгаторном, но и в «активном» режиме, излучая гидроакустические сигналы – авт.). Проходим опасный в минном отношении район. Слышен однообразный писк посылок. В наушниках слышался еле заметный щелчок. Прямо по носу лодки. Это от малого препятствия. В начале оно угадывалось только на слух. Но вот в записи на ленте рекордера появились точки:

– Мины.

Начинаем маневрировать. По-видимому, мы оказались на минной банке. В течение 20 минут обошли восемь мин...» Пройдя под минным полем, убедились, что конвой имеет значительное противолодочное двух кольцевое охранение.

«...прорвали первую линию охранения, состоящую из сторожевых катеров... Исходную позицию для залпа заняли под выгодным курсовым углом, чтобы, как и рассчитывали по фотоснимкам летчиков в базе, атаковать одновременно две цели.

... После прорыва второй линии охранения из тумана стали показываться основные суда конвоя. На крест нитей перископа подходят транспорт и миноносец. Раздумывать и рассматривать некогда.

– Носовые аппараты, пли!

И четыре стальные сигары устремились навстречу врагу.

Хочется атаковать вторично – кормой. Следуют быстрые, очень громкие команды, чтобы перекричать свист воздуха и шум принимаемой воды. Лодка ложится на новый курс.

Слышны взрывы наших торпед – два близко и один глухой, далекий. Так и должно быть. Корабль охранения был к нам ближе. Транспорт не видно. Утонул или закрыт туманом – судить трудно. Прямо на нас идет сторожевой

корабль, он уже близко. Приходится принимать воду в цистерну быстрого погружения и уходить на глубину. Это, к сожалению, срывает повторную атаку...»

И снова началось противолодочное бомбометание.

«Всего сброшено около 40 глубинных бомб. Лодка уходит под минным полем на север... Через час снова атака глубинными бомбами, но теперь уже совсем далеко...».

В нападении на конвой участвовала еще одна наша ПЛ.

«Мы перехватили донесение Гладкова (командира другой лодки): «Атаковал крупный транспорт, слышал взрыв своих торпед»... Фашистский конвой североморцы разбили, что называется, в щепки. После подводников противника атаковали катерники, утопив 15 кораблей. Остальных dokonчили летчики. К месту назначения не дошел ни один транспорт...».

Подводный снайпер.

(о В.Л. Тураеве)

Среди прославленных подводников Великой Отечественной войны как-то не очень заметно имя одного из самых отважных советских подводных асов капитана 2 ранга Василия Андреевича Тураева. В свое время среди подводников Балтики и Северного флота было немало домыслов и догадок в отношении прохождения службы этого выдающегося подводника, связанных, в том числе, и с его двойным понижением в должности. Кое-кто высказывал мысли о неуживчивости его характера, проявляющейся в его взаимоотношениях с вышестоящими начальниками. Другие предполагали, что все дело в его конфликтах с работниками политорганов. Не будем гадать на эту тему, а поговорим о его подвигах.

До назначения на подводную лодку служил помощником вахтенного начальника на линкоре «Марат». Первой «подводной» должностью была должность командира БЧ-3 (минно-торпедная боевая часть) на ПЛ «Л-1». Потом были «Л-2» (помощник командира), «М-52» (командир).

Первый боевой поход капитан-лейтенант Тураев выполнил, командуя подводной лодкой «С-12» на Балтике в сентябре-октябре 1942 года. Поход начался 19 сентября, когда «С-12» совместно с подводной лодкой «Д-2» была выведена из Кронштадта к о. Лавенсаари. Так как «С-12» была новой лодкой, недавно вошедшей в состав подводных сил, в поход вместе с Тураевым командование бригады послало дивизионного механика капитан-лейтенанта В. Коржа и дивизионного штурмана А. Ильина.

Не успела лодка погрузиться в намеченной точке после окончания ее эскортирования кораблями охранения, как над лодкой появился самолет и сбросил на нее 3 авиабомбы. От близкого разрыва бомб вышли из строя основные штурманские приборы: гирокомпас и лаг, а также – электродвигатели, вертикальный руль и еще кое-какие приборы и системы. Как говорится, лодка осталась «без руля и без ветрил». К тому же, во время бомбежки возник пожар аккумуляторов во 2-ом отсеке.

С большими усилиями пожар был потушен, основные неисправности устранили, боеспособность лодки восстановили.

Продолжая прорываться через Гогландский противолодочный рубеж, подводная лодка врезалась в сеть. Сразу же в район предполагаемого нахождения лодки бросились несколько катеров ПЛО, началось глубинное бомбометание. На лодку было сброшено 32 глубинные бомбы. Возможно, эти бомбы и помогли лодке вырваться из сети.

При дальнейшем плавании выяснилось, что от воздействия взрывов глубинных бомб вышли из строя оба воздушных компрессора. Это значит, что лодка не может набивать сжатый воздух в соответствующие баллоны, а, следовательно, без этого воздуха она не может всплывать, израсходовав последние его запасы. Да и погружаться она не сможет, т.к., в основном, все системы управления клапанами,

захлопками и т.д. работают с помощью ВВД – воздуха высоко давления. Без ВВД лодка не может и стрелять торпедами.

Снова высококвалифицированные специалисты экипажа лодки исправили все повреждения. Лодка снова ожила.

20 октября «С-12» атакует и топит транспорт «Эдит Боссельман».

27 октября в районе маяка Акменьрагс был обнаружен конвой из десяти целей (5 транспортов и 5 кораблей охранения). Было дневное время. Несмотря на это, командир принимает решение атаковать конвой. Сближается на близкую дистанцию и с перископной глубины точным 2-х торпедным залпом топит большой теплоход «Мальгаш» (6300 т.) и транспорт «Сабине Ховальд» (5956 т.)

Пробыв в море более месяца, лодка получила приказание возвращаться в базу. Незадолго до подхода к противолодочному рубежу в подводном положении лодка сталкивается с неопознанным подводным объектом, возможно, вражеской ПЛ.

Удар произошел форштевнем, т.ч. вода в прочный корпус не поступила. Объект удара мог уйти на дно. О силе удара можно было судить по возвращении в базу, когда выяснилось, что оказался вырванным 2-х метровый кусок форштевня, имеющего значительную толщину, а следовательно, и прочность.

Во время форсирования Нарген-Порккалла-Удской противолодочной позиции при зацеплении корпусом минрепа над лодкой прогремел огромной силы взрыв мины. Снова вышла из строя часть приборов и механизмов. Была нарушена герметичность прочного корпуса, в лодку стала поступать вода. Снова началась героическая борьба за живучесть. Не успели до конца закончить работы по ликвидации повреждений, как снова прогремел взрыв. И опять – борьба за живучесть лодки, борьба со смертью. При всплытии в надводное положение на палубе лодки были обнаружены куски вражеской мины.

Возвратилась лодка в Кронштадт 18 ноября, пробыв в море два месяца (нормативный срок автономности ПЛ этого проекта – 30 суток).

Изуродованную, но оставшуюся «живой», лодку поставили в док. Судоремонтники и подводники, осмотрев ПЛ, были поражены и удивлены: с такими повреждениями лодка смогла вернуться в базу каким-то чудом. Ничего подобного и близко не было за всю войну у немецких подводников.

После очередного (4-го или 5-го) усиления противолодочных позиций казалось, что лодки теперь уже окончательно заперты в Финском заливе. Одна за одной при попытке прорваться в Балтику гибнут «Щ-323» (1 мая) и «Щ-406» (1 июня).

Прорвалась в это время только «Щ-303» под командованием И.В. Травкина. Эта лодка под непрерывными ударами кораблей ПЛО каким-то чудом преодолела Нарген-Порккалло-Удскую позицию. Командующий флотом распорядился прекратить попытки форсирования противолодочных рубежей с 4 июня.

Возобновление прорыва лодок на просторы Балтики начались лишь с 10 июля.

Подводная лодка «С-12» вышла в море под командованием другого командира, капитана 3 ранга Д.П. Бащенко. Новый командир не менее Тураева был грамотным и опытным подводником, но через неделю после выхода из Кронштадта «С-12» погибла в Финском заливе..

А теперь, уже капитан 3 ранга, Тураев, отстраненный от командования «С-12» по невыясненным обстоятельствам, был назначен с понижением на Северный флот – командовать «малюткой» – «М-108». Приняв лодку 10 июля, он получает приказ уже через 10 дней сдать ее другому командиру и принять новую «малютку» «М-200» XV серии.

Будучи командиром «М-200», Тураев выполнил 3 боевых похода, успешно справился с поставленными задачами (в основном, разведка).

13 марта 1944 г. получил назначение командиром «С-104» этого же, Северного флота.

В начале июня «С-104» вышла на боевое патрулирование в район вражеских коммуникаций. 20 июня недалеко от мыса Танахорн был обнаружен конвой из 11 «целей», половина из которых снова корабли охранения, как и на Балтике осенью 1942 года.

Командир принимает решение атаковать конвой.

Решительно прорывается к центру конвоя под одним из кораблей охранения, быстро сближается на перископной глубине на кратчайшую дистанцию с одним из самых крупных транспортов и наносит удар 4-мя торпедами. Все до единой торпеды находят свои цели. Две торпеды попадают в транспорт, третья – в сторожевой корабль, четвертая – в тральщик «Р-311». На нашем подводном флоте такой торпедный залп, когда одновременно было пущено на дно 3 цели, был осуществлен впервые. Не было такого и у немецких подводных асов (хотя поражение одним залпом 2-х целей было, как у нас, так и у них).

12 октября 1944 г. подводная лодка «С-104» снова под командованием В.А. Тураева, находясь в боевом походе, обнаружила конвой из 11 вымпелов. Обращаем внимание: 2 транспорта под охраной 9-и (!) кораблей противолодочной обороны. Ни с чем подобным немецким подводникам встречаться не приходилось: на каждый охраняемый транспорт по 5,5 кораблей эскорта!

Командир снова дерзко прорывается к центру конвоя и производит торпедный залп из всех носовых торпедных аппаратов. От попадания торпед разрывается пополам и идет на дно транспорт «Лумме» водоизмещением 1730 т., а также же взрывается и тонет сторожевой корабль «UJ-1209».

От этой дерзкой и неожиданной атаки командиры кораблей охранения явно растерялись, т.к. сбрасывать глубинные бомбы стали с большим опозданием, когда «С-104» на большой глубине и хорошем ходу оторвалась от них.

14 октября «С-104» потопила еще один транспорт. Судя по невероятно сильному взрыву, когда останки транспорта взлетели на высоту нескольких десятков метров и чуть не задел лодку, транспорт вез боеприпасы.

... После войны В.А. Тураев служил начальником отдела подводного плавания СФ (с апреля по ноябрь 1945 г.), начальником штаба бригады подводных лодок СФ (с ноября 1945 по март 1947), начальником отряда строящихся и ремонтирующихся кораблей (1947 г.), с ноября 1948 по октябрь 1955 г. преподаватель, начальник кафедры ВВМУ, командир учебного отряда подводного плавания ТОФ (1958 г.), уполномоченный Балтийской группы Госприемки кораблей ВМФ (1964 г.). С этой должности он и ушел в запас в 1964 году. За свои боевые подвиги и заслуги перед Родиной получил 7 орденов, среди которых 5 орденов Боевого Красного Знамени. Это единственный из подводников – кавалер пяти таких орденов.

Как ни странно, но подводный ас такого уровня мастерства и результативности атак так и не стал Героем Советского Союза, хотя, по свидетельствам его начальников, представлялся к этому заслуженному им званию. Почему? Ответить достоверно на этот вопрос так никто и не может, хотя уже более 30 лет прошло со дня его смерти. Среди товарищей по службе, хорошо знавших В.А. Тураева и глубоко его уважавших, ходили разговоры о том, что у него не сложились отношения с тогдашним Главкомом ВМФ, его однокурсником по училищу.

Но не это главное. Главное, что и раньше-то немногие знали об этом легендарном подводнике, а в нынешние «демократические» времена такому настоящему подводному асу даже не нашлось места в «Морском биографическом

справочнике». Однако, нашлось там место другим «флотоводцам», которые, кроме занимаемой ими должности ни в каких заслугах перед Родиной не отличились.

Если сравнивать торпедные атаки этого командира советской ПЛ с атаками других командиров, то по уровню отваги и дерзости с ним мало кто может сравниться из наших самых прославленных подводников Великой Отечественной войны, а самые «продвинутые» знаменитые подводные асы «Кригсмарине», как говорится, «и близко здесь не стояли». В том числе, и такие, как Отто Кречмер, Вольфганг Лют, Эрих Топп, Рейнхард Зурин, удоенные звания кавалеров «Рыцарского креста с Дубовыми и Мечами». О пятом подводном асе Деница, удостоенном такой же высокой награды Третьего рейха – Альбрехте Бранди, не говорю вообще, так как о его подвигах в первой главе достаточно много уже сказано.

Черноморцы.

«Мужество есть презрение страха.

Оно пренебрегает опасностями,

грозящими вам, вызывает их на

бой и сокрушает»

(Л.Сенека)

Общие результаты подводной войны черноморцев.

Рассказав кое-что о подвигах балтийских и североморских подводников, нельзя умолчать о черноморских.

Подводники-черноморцы ни в чем не уступали своим собратьям по Балтийскому и Северному флотам. Условия боевых действий на этом морском театре отличались от Балтики и Севера своей спецификой, но не степенью сложности и трудности задач, которые пришлось выполнять: были они такими же чрезвычайно сложными.

Своим торпедным, минным и артиллерийским оружием они потопили 85 транспортов, боевых кораблей и вспомогательных судов противника, а так же повредили 12 транспортов и боевых кораблей. Итого 97 боевых и транспортных единиц врага. Это, конечно, меньше чем у подводников Балтики или, тем более, североморцев. Но они полностью выполнили свою задачу не только по прерыванию транспортных артерий врага, по которым он пытался осуществлять снабжение морским путем группировки своих войск на южном направлении, но и оказали неоценимую помощь нашим войскам, действовавшим на кавказском и крымском направлении, своими транспортными перевозками топлива, оружия, продовольствия. Ни с чем не сравнима помощь подводников и при эвакуации после многомесячной героической обороны Одессы и Севастополя, когда вывозили из этих осажденных с суши морских крепостей, раненных, а затем – личный состав морской пехоты и последних героических защитников из состава армейских частей, руководителей обороны.

7 черноморских подводных лодок были награждены орденами Красного Знамени и 5 лодок стали гвардейскими.

1-ая бригада подводных лодок стала Краснознаменной и была удостоена почетного наименования «Севастопольская».

2-ая бригада лодок награждена высшей морской наградой страны – орденом Ушакова 1-й степени и удостоена почетного наименования «Констанцкая».

Необходимо отметить, что Черноморский флот всю войну доминировал на Черном море, не дал возможности противнику провести ни одной морской операции, полностью лишил его шансов хоть в какой-то степени содействовать захвату Одессы и Севастополя с моря. Эти две морские крепости, выдержавшие беспрецедентную в истории войн многомесячную оборону были оставлены защитниками только по приказу Ставки при громадном превосходстве сухопутных сил противника, в частности, авиации и танков.

6 черноморских подводников стали Героями Советского Союза.

От воздействия противника погибли 24 подводные лодки. Самым тяжелым оказался 1942 г., когда погибло 11 лодок.

В планах гитлеровского командования по захвату Киева, Донбасса и Ростова в результате прорыва нашего Юго-западного фронта большое значение отводилось Черному морю. Генеральный штаб германской армии рассчитывал с помощью мощных ударов авиации уничтожить или вывести из строя основные силы Советского флота, оставшиеся корабли заблокировать в базах, тем самым обеспечив полную блокаду наших баз с моря, и в считанные недели основные базы Черноморского флота захватить с суши. В первую очередь речь шла об Одессе и Севастополе.

Для выполнения этой цели на румынских аэродромах было сосредоточено 1195 самолетов, из которых 420 бомбардировщиков, 346 истребителей, 150 самолетов-разведчиков.

Морской флот противника к началу войны располагал 4-мя эскадренными миноносцами, 3-мя миноносцами, одной подводной лодкой, 18-ю другими боевыми кораблями: минными заградителями, тральщиками, мониторами, катерами-охотниками за подводными лодками. Кроме того, 18 сторожевых катеров имелось в устье Дуная.

В ходе войны шло непрерывное наращивание сил и средств флота противника, т.ч. к 1942-43 г.г. общее число боевых кораблей было доведено до нескольких десятков. Немцы умудрились даже переправить на Черное море 6 подводных лодок (по шоссе на специально оборудованном автотранспорте). Правда, особых успехов эти подводные лодки не достигли. Потери от подводных лодок немцев на Черном море составили лишь 1,5% боевых кораблей и 2,5% транспортных судов.

По корабельному составу значительное преимущество на Черном море было на нашей стороне: один линкор, 13 эсминцев, 3 лидера, 2 СКР, 15 тральщиков, 84 торпедных катера и 47 подводных лодок.

Такое громадное превосходство в силах и средствах на море немцы решили компенсировать в какой-то мере своей авиацией. В связи с этим и сосредоточили они на румынских аэродромах 346 бомбардировщиков (у нас было 136 бомбардировщиков). Именно авиация противника и наносила основные удары по нашим силам и средствам на Черном море.

В первый же день войны подводные лодки вышли в дальний дозор в районах между Констанцой и Суликой, а также Констанцой и Бургасом начались минные постановки.

Как и на всех приморских театрах военных действий, сухопутные войска значительно зависели от морских перевозок. Для немцев особенно важны были перевозки жидкого топлива с нефтепромыслов и баз Румынии.

Первыми на Черноморском флоте отличились летчики морской авиации, которые в ночь на 23 июня нанесли удар по нефтехранилищу в Констанце, а затем 24-го и 25 июня нанесли повторные удары.

Несколько позднее авиация нанесла удары по нефтепромыслам Плоешти. В целом за июнь-июль-август были уничтожены сотни тысяч тонн нефти.

Подводные лодки, развернувшиеся в первые же дни войны на основные коммуникации противника в юго-западной части Черного моря, тоже сыграли свою роль в срыве вражеских перевозок. Отличились экипажи подводных лодок «Щ-211» (капитан-лейтенант А.Д. Девятов), «Щ-214» (капитан-лейтенант В.Я. Власов), «Щ-215» (капитан-лейтенант Г.П. Апостолов). При первом же выходе на боевое патрулирование они потопили два транспорта, два танкера и шхуну немцев.

Однако общие итоги первого полугодия войны были для подводного флота неутешительны. Командующий флотом дал суровую оценку действиям подводников в 1941 г. Вот что, в частности, было зафиксировано в приказе по этому

вопросу: «Итоги подводной войны ЧФ за 6 месяцев войны показывают абсолютно неудовлетворительные результаты – при выполнении моих приказаний в части использования подводных лодок.... За полгода потоплено 7 транспортов противника, в то же время погибло 7 наших подводных лодок». Далее командующий флотом приводит сравнение с подводниками Северного флота, которые, имея в 3 раза меньших ПЛ, потопили за этот же период 48 транспортов, не потеряв ни одной ПЛ. Указаны в приказе и конкретные недостатки и причины таких низких результатов. Но черноморские подводники быстро приобрели опыт и в новом, 1942 г. уже получили другие результаты.

Участие в обороне Одессы.

На сухопутном фронте южного направления обстановка складывалась чрезвычайно тяжело. Особенно тяжело было под Одессой, где противник сосредоточил в начале 11 дивизий. В связи с тем, что под Одессой немцы получили хороший отпор и с ходу взять ее не смогли, группировку своих войск они усилили до 18 дивизий.

Превосходство врага было многократное и по живой силе, и по бронетанковой технике, и по авиации.

В результате героической обороны защитников Одессы немцы смогли войти в город только 17 октября 1941 г. По решению Ставки Верховного командования наши части оставили Одессу. Черноморский флот на протяжении всего времени обороны Одессы обеспечивал морские сообщения, переправляя в осажденный город войска, вооружение, боеприпасы. Громадную роль выполнил флот при эвакуации Одесского оборонительного района. С 1 по 16 октября морем было вывезено 80 тыс. защитников Одессы с боевой техникой и вооружением и 15 тыс. гражданских лиц. За одну только ночь 16 октября было эвакуировано 35 тыс. советских солдат и офицеров.

Разумеется, все это время подводные лодки не только действовали на коммуникациях противника, но принимали участие и в снабжении защитников Одессы, и при эвакуации. Необходимо сказать, что, прежде чем оставить город, из него было вывезено ценное оборудование заводов, сырье, оружие, ценные грузы. В первую очередь вывозились раненные и гражданское население. Руководство обороной города, представители местных властей покидали город последними (в отличие от немецкой эвакуации, например, Данцига).

Несмотря на то, что противник превосходил по численности во всех направлениях (живая сила, танки, артиллерия, авиация) советские войска вместе с флотом успешно выполнили свою задачу, на длительный срок сковав крупнейшую группировку войск противника. Захватчики потеряли под Одессой 160 тыс. солдат и офицеров.

Помощь осажденному Севастополю.

В начале октября превосходящими силами противника была отрезана крымская группировка советских войск. В тяжелых изматывающих боях войска Приморской армии вынуждены были отойти к Севастополю. Началась невиданная в истории морских крепостей оборона Севастополя.

29 октября в городе было объявлено осадное положение, и в этот же день немцы начали штурм Севастополя. Снова несмотря на громадный численный перевес сил и средств, противник не только не смог овладеть городом, но и потеряв большое число своих солдат и офицеров, прочно застрял на подступах к Севастополю на много месяцев.

И снова Черноморский флот играл важнейшую роль в снабжении защитников города всем необходимым. Наряду с Севастополем флот обеспечивал перевозку необходимым грузом для Керчи, Алушты, Судака.

Немцы усилили блокаду Севастополя с моря, пытаясь изолировать город, пресечь его снабжение. Особенно много неприятностей приносила морякам

вражеская авиация, забрасывая подходы к порту, бухты и фарватеры большим количеством новых типов мин (магнитных, акустических, инерционных). Мощные налеты производились и на суда, и корабли, обеспечивающие перевозки. В этих условиях сыграли свою роль и подводные лодки. На первый взгляд, много ли груза можно доставить на подводной лодке? Однако, зачастую и лишь несколько тонн его или даже несколько сот килограммов, крайне необходимого для обороны, спасали положение.

Ставка Гитлера, осознав, что план быстрого взятия Севастополя провалился, сосредоточила под Севастополем к июню 1942 г. 203800 солдат и офицеров, 450 танков, 600 самолетов, 780 орудий, среди которых была и пресловутая «Дора» – орудие чудовищного размера и калибра 800 мм, а также много орудий 305 мм и мортир 615 мм.

Со 2 июня 1942 г. начался особенно сильный штурм Севастополя: 2-3 июня в налетах на город в общей сложности участвовало 587 самолетов, сбросивших 7000 бомб. До 7 июня немцы провели более 9 тыс. самолето-вылетов, сбросив 48000 бомб. Артиллерия врага выпустила 126 тыс. снарядов. Начиная с 7 июня, немцы ежедневно совершали около 2 тыс. самолето-вылетов.

И снова, как и раньше, затея немцев со взятием Севастополя провалилась. Только за два последних месяца 1941 на транспортах и боевых кораблях флота было доставлено в Севастополь 33992 солдата и офицера, 4763 тонны боеприпасов, 3963 тонны продовольствия, 9096 тонн жидкого топлива, 178 автомобилей, около 100 орудий и танков, 5408 тонн других грузов.

Прорыв надводных кораблей в осажденный Севастополь становился практически невозможным. Флот понес большие потери.

В 1942 г. с учетом сложившейся обстановки командование Черноморского флота (вице-адмирал Ф.С. Октябрьский) приняло решение для доставки боеприпасов, продовольствия, горючего в полную меру использовать подводные лодки. Обратным рейсом лодки вывозили раненных, а затем (когда речь зашла об эвакуации защитников города), личный состав кораблей и частей морской пехоты. Выходили лодки из Новороссийска и, двигаясь днем в подводном положении, ночью всплывали в надводное. Если при подходе к Севастополю было дневное время, то входили в бухту в подводном положении (под перископом). Если разгрузку не успевали произвести в ночное время (разгрузка шла только ночью), то лодка ложилась на грунт в районе акватории порта и дожидалась темноты.

В общей сложности подводные лодки совершили 78 рейсов в осажденный город, доставили его защитника около 4000 тонн боеприпасов, бензина, продовольствия. Из осажденного Севастополя обратным рейсом вывезли 1300 раненых воинов, стариков, женщин и детей.

Условия, в которых приходилось действовать подводным лодкам были поистине адские. Только за четверо суток (с 1 по 4 июля 1942 г.) вражеская авиация и противолодочные катера сбросили на 5 лодок, участвовавших в это время в перевозках, 4 тыс. глубинных бомб. В среднем по 800(!) глубинных бомб на одну подводную лодку за четверо суток, т.е. ежедневно в среднем по 200 бомб на одну лодку. («Боевой путь Советского ВМФ», том III. Коллектив авторов под руководством А.В. Басова.).

Знали ли что-либо подобное какие-либо другие подводники (немецкие, американские, японские, английские)?

Несколько конкретных примеров.

Вот кое-что из того, как действовали черноморские подводные асы в таких условиях.

1. Подводная лодка «М-32» (капитан-лейтенант

Н.А. Калтынин). 21 июня, погрузив мины, боезапас (патроны для защитников города), бензин, продовольствие, вышла из Новороссийска и успешно преодолев все преграды прибыла в Севастополь, произвела выгрузку.

Забрав в Севастополе несколько раненных солдат и гражданских пассажиров, среди которых было три женщины. 23 июня лодка должна была выйти из порта. При нахождении в подводном положении в подводной лодке неожиданно произошел взрыв паров бензина в центральном посту. Многие члены экипажа, находящиеся в отсеке, получили ожоги, но никто не покинул свой пост.

Было светлое время суток и лодка до наступления темноты должна была лежать на грунте в районе базы в течение 16-и часов.

В загазованных отсеках, насыщенных парами бензина, большинство личного состава и пассажиров было в обморочном состоянии. Продолжала бодрствовать только 3 человека (командир лодки, старшина группы Н.К. Пустовойтенко и краснофлотец Сидоров).

Командир, приказав Пустовойтенко, который чувствовал себя наиболее бодро, разбудить его в 21 час, часа через 3-4, т.к. сам он практически более 2-х суток не спал. Продержавшись до назначенного времени, Пустовойтенко начал будить командира, но командир был в бессознательном состоянии. Тогда Пустовойтенко принимает решение самостоятельно всплыть в надводное положение, продув балласт (благо, было уже темно).

Лодка всплыла в позиционное положение. Пустовойтенко открыл верхний рубочный люк, но глотнув свежего воздуха, сам стал терять сознание. В последний момент он успел все же задрать люк.

В течение 2-х часов лодка оставалась никем неуправляемой, ее сносило на каменистый берег в районе Херсонесского маяка.

Однако Пустовойтенко пришел в сознание, открыл рубочный люк и вынес командира в ограждение рубки. К командиру лодки стало возвращаться сознание и он дал команду: «Запустить моторы и дать задний ход», т.к. лодка была в положение носом к берегу. Электрик, приведенный в чувственное состояние старшиной Пустовойтенко, толком не разобравшись в смысле поступившей команды, дал ход вперед.

Командир приказал Пустовойтенко встать у главной станции и обеспечить правильный ход, но лодка уже успела удариться о прибрежные камни и повредить вертикальный руль. Плотность батарей к этому времени полностью истощилась. Командир принимает решение запустить дизели и продуть балласт, т.к. без этого с камней лодку не снять. Запустили дизель, лодка из позиционного положения перешла в крейсерское и 25 июня благополучно вернулась в Новороссийск (ЦВМА.ф.118.д.5483).

2. Подводная лодка «Л-23» (капитан-лейтенант И.Ф. Фортунный) совершила в осажденный Севастополь 6 рейсов. Только за один день 1 июля 1942 г. на лодку было сброшено 442(!) бомбы («Боевой путь Советского ВМФ», том III. Коллектив авторов под руководством А.В. Басова. М.1974 г. и ЦВМА.ф.10.д.34574). Это абсолютный рекорд по количеству глубинных бомб надводных кораблей и самолетов, сброшенных в течение одних суток (можно вносить в книгу рекордов Гиннеса). Такое никогда и не снилось немецким или каким-то другим подводникам.

3. Подводная лодка «С-31» (капитан-лейтенант Н.П. Белоруков) совершила 5 рейсов в Севастополь. За время этих рейсов неоднократно подвергалась атакам вражеских самолетов, обстрелу арт-орудий с берега, преследованию малыми кораблями ПЛО, сбросившими на нее свыше 200 глубинных бомб (ЦВМА.ф.118.д.5410).

4. Несколько лодок помогали осажденному Севастополю, но не прекращались боевые действия подводных лодок и по нарушению транспортных

перевозок врага: постановка минных заграждений, торпедные и артиллерийские атаки танкеров, сухогрузных транспортов, боевых кораблей, барж, шхун.

Успешно действовали подводные лодки «Щ-21» (инженер-капитан 3 ранга И.Л. Зельден), «М-35» (ст. лейтенант М.В. Грешилов), «Щ-214» (капитан-лейтенант В.Я. Власов), «Щ-205» (капитан-лейтенант П.Д. Сухомлинов) и др.

Например, подводная лодка «Щ-211» (капитан-лейтенант А.Д. Девятко) в одном из боевых походов высадила группу болгарских революционеро-интернационалистов во главе со знаменитым Николаем Райдойковым, а через четверо суток вышла в торпедную атаку на конвой из 2-х транспортов и нескольких малых кораблей эскорта. С дистанции 3 каб. командир произвел 2-х торпедный залп: транспорт «Пелес» водоизмещением 5708 тонн получил сильное повреждение, в начале выскочил на мель, а потом сполз с нее и затонул.

Эта же ПЛ в следующем походе вышла в атаку на конвой из трех транспортов, в числе которых были итальянские танкеры «Тампило» и «Суперга» в охранении эсминца и 5-и катеров. С воздуха конвой прикрывался самолетом. В результате торпедной атаки танкер «Суперга» (6514 тонн) ушел на дно.

Надолго прекратился вывоз нефти из Румынии после потопления подводной лодкой «Щ-214» итальянского танкера «Торчелло» (9336 тонн).

5. Необходимо отметить, что с самого начала войны до конца 1941 г. черноморские подводники успели нанести немцам серьезные удары. За это время они потопили 5 транспортов, в числе которых «Шипка» (2304 т.), «Чигвар» (1031 т.), «Каварна» (3494 т.); на минах, поставленных лодками, затонули еще 2 транспорта, 2 минных заградителя («Реджале Король I» и «Терзия Вальнер»), 7 тральщиков, 3 буксира. К концу 1941 г. подводные лодки выставили 1359 мин в активных и оборонительных минных заграждениях.

6. На долю подводников выпадала необходимость спасать людей из числа оставшихся в живых членов экипажей надводных кораблей, подвергшихся атакам вражеской авиации. Так, например, после гибели эсминца «Безупречный» 26 июня 1942 г., этим пришлось заниматься подводным лодкам «М-112» и «М-118», т.к. лидер «Ташкент», сам подвергшийся интенсивным атакам самолетов, вынужден был покинуть район, побросав спасательные круги, пояса, другие плавающие предметы («Ташкент» шел вместе с «Безупречным» в Новороссийск из Севастополя с остатками личного состава 142-ой морской стрелковой бригады).

30 июня 1942 г. Ставка Верховного Главного командования приняла решение оставить Севастополь. Силы обороны города к этому времени окончательно иссякли. Началась эвакуация оставшихся защитников города. Эвакуация надводными кораблями была невозможна под непрерывном обстрелем береговой артиллерии и бомбовых налетов авиации. В Севастополь могли прорываться только подводные лодки и быстроходные катера. Именно они эвакуировали часть героических защитников города, другая часть пробилась в горы к крымским партизанам.

Севастополь продержался в осаде 8 месяцев – невиданный срок в истории обороны морских крепостей. На все это время к нему была прикована громадная группировка вражеских войск. Только за период третьего штурма Севастополя немцы потеряли под Севастополем 150000 чел. убитыми и ранеными, 250 танков, около 250 орудий, более 300 самолетов. А в целом за время осады города немцы потеряли 300000 человек убитыми и ранеными.

Надводные корабли с января по июнь 1942 г. совершили в Севастополь 98 рейсов (3 крейсера, два лидера, один минный заградитель, 10 эсминцев, один СКР).

Подводные лодки за это время совершили в Севастополь 81 боевой поход: в 69 случаях груз был доставлен, в 12 случаях лодки до места назначения не

дошли. В целом в снабжении Севастополя и эвакуации защитников участвовало 24 подводные лодки.

«Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для всей Красной Армии и советского народа» – такую оценку дал защитникам Севастополя И.В.Сталин в телеграмме от имени Ставки Верховного Главнокомандования.

После оставления Севастополя борьба на Черном море еще более ужесточилась. Начиналась битва за Кавказ, для чего немецкое командование сосредоточило силы и средства, значительно превосходящие все, что имелось на этом направлении у нас: по численности пехоты – в 1,5 раза, по минометам и артиллерии – почти в 2 раза, по танкам – более чем в 9 раз, по самолетам – в 8 раз.

К этому времени в составе своих военно-морских сил на Черном море немцы имели один вспомогательный крейсер, 7 эскадренных миноносцев, 4 сторожевых корабля, 4 канонерские лодки, 7 подводных лодок (общее число подводных лодок к 1 октября 1943 г. было доведено до 14), 16 торпедных катеров, 13 тральщиков, 30 сторожевых катеров. Общее число боевых кораблей разных типов было доведено до 100. Примерно столько же было в составе немецкого флота самоходных барж.

Захват немцами баз и аэродромов в Крыму и на Северном Кавказе значительно облегчил их боевые действия и усложнили наши. Хотя группировки воздушных сил на этом направлении как у немцев, так и у нас, сократились, но преимущество по числу самолетов оставалось на их стороне.

В этих условиях черноморские подводники активизировали свои действия. Только в октябре-декабре 1942 г. они совершили 42 боевых похода, нанося удары по коммуникациям противника на морских трассах от Коснтанцы до Босфора (более 200 миль), от Констанцы до Одессы (180 миль), от Одессы до Аканы (355 миль). Они топили транспорта и танкеры противника, доставлявшие своим войскам боеприпасы, горючее, продовольствие. До конца 1943 года было потоплено 42 транспорта и танкера, повреждено 3 транспорта, потоплено несколько десантных барж и буксиров.

Несмотря на громадное превосходство в воздухе, наши перевозки не прекращались морским путем ни на один день. С июля 1942 г. по январь 1943 г. боевые корабли и транспорты совершили более 5 тыс. рейсов с войсками и грузами. И снова подводные лодки принимали в этом активное участие.

Вот несколько примеров, как действовали подводники в этот период.

1. Подводная лодка «Щ-205» (капитан 3 ранга П.Д. Сухомиллов) 5 августа 1942 г. обнаружила конвой в составе одного транспорта и 2-х кораблей охранения.

Чтобы сблизиться с конвоем, командир принимает решение всплыть и в надводном положении, дав ход дизелями, догнать конвой. Сблизившись на дистанцию залпа, несмотря на приближение кораблей охраны, командир выпускает 3 торпеды. Транспорт «Аркадия» (1800 т.) ушел на дно. Лодка сумела оторваться от преследования, несмотря на интенсивное бомбометание кораблей ПЛО (ЦВМА. Ф.10. д. 734574).

2. Подводная лодка «М-31» (капитан-лейтенант Е.Г. Расточин) 17 августа обнаружила конвой из 2-х транспортов и 2-х кораблей охранения. Вышла в торпедную атаку. Транспорт «Дюрншшейн», в который попали две торпеды, взорвался и затонул. Корабли ПЛО начали преследовать лодку, сбрасывая одну за другой несколько серий глубинных бомб. Лодка получила повреждения, но благополучно вернулась в базу (ЦВМА. Ф.10. д. 18276).

3. Подводная лодка «М-36» (капитан-лейтенант В.Н. Комаров) 23 августа обнаружила конвой в составе 2-х транспортов и 4-х кораблей охранения. Командир принимает решение сблизиться на кратчайшую дистанцию (3 кабельтова)

и производит двухторпедный залп. Теплоход «Анкара» (4678 тонн) взрывается и идет на дно. Корабли ПЛО преследуют лодку. В результате разрыва глубинных бомб повреждены кормовые рули, сорвана задрайка люка 6-го отсека, вода на ... заполнила 6-ой отсек, залила главный электродвигатель, начала поступать в 5-ый отсек. Началась борьба за живучесть. После нескольких часов пребывания в таких условиях под водой, когда стих шум винтов кораблей ПЛО и прекратилось бомбометание, лодка всплыла в надводное положение. При подходе к базе подверглась атаке вражеского торпедоносца, но успешно уклонилась от сброшенных торпед (ЦВМА. Ф.10. д. 34574).

Несколько позднее эта же ПЛ обнаружила тральщик с баржой на буксире в охранении 3-х торпедных катеров. Командир лодки вышел в атаку и с дистанции 6 кабельтовых произвел двухторпедный залп. Баржа с боеприпасами взлетела на воздух. Катера начали преследовать лодку, сбрасывая глубинные бомбы, но безрезультатно (ЦВМА. Ф.10. д. 34574).

4. Подводная лодка «Щ-216» (капитан 3 ранга Г.Е. Карбовский) 10 октября обнаружила румынский транспорт в сопровождении 2 кораблей ПЛО. Сблизившись на дистанцию 6 кабельтов, командир произвел 3-х торпедный залп. Транспорт «Карпаты» водоизмещением 4336 тонн пошел на дно. Корабли ПЛО начали пускать осветительные ракеты, пытаясь обнаружить лодку, беспорядочно сбросили несколько глубинных бомб. Лодка успешно оторвалась от преследования (ЦВМА. Ф.10. д. 34574).

5. 21 октября снова отличился командир ПЛ «М-35» (капитан-лейтенант М.В. Грешилов). Обнаружил транспорт в охранении 3-х кораблей ПЛО. Сблизившись на дистанцию 4 кабельтовых, произвел 2-х торпедный залп. Транспорт «Ле Прогресс» (6875 т.) ушел на дно. Корабли ПЛО сбросили на лодку 32 глубинные бомбы, но безрезультатно.

На этом можно и закончить приводить примеры героических действий черноморских подводников. Как видим, здесь не было длительных по времени многодневных походов, не было нападения на громадные конвои, как, например, при действиях немецких подводников в Атлантике, но условия проведения атак в тесной акватории Черного моря, перекрытой действиями вражеской авиации, были чрезвычайно трудны. Выходы в море были довольно часты и все время пребывания в боевом походе лодки должны были находиться в подводном положении, лишь изредка всплывая в ночное время для подзарядки аккумуляторных батарей и вентилирования отсеков. Так как зачастую маршруты движения транспортов и танкеров пролегли вблизи побережья, то приходилось действовать под обстрелом береговых батарей и, главное, в условиях мелководья. В таком случае уклоняться от воздействия кораблей ПЛО уходом на глубину практически было невозможно. Многие подводные лодки не вернулись из боевых походов. В начале этой главы уже было сказано, что за время войны 24 черноморские подводные лодки погибли.

Однако в целом черноморские подводники полностью выполнили поставленные для них задачи: вместе со всем Черноморским флотом они успешно содействовали войскам Южной группы, отвлекли громадные силы немцев на южной части их Восточного фронта, помогли защитникам Одессы и Севастополя в их беспримерной в истории морских крепостей героической обороне.

До самого победного конца – в начале сентября 1944 г., когда советские войска, в частности, силами Черноморского воздушного и морского десанта захватили главную базу Румынского флота – Констанцу, а сухопутные части вступили в столицу Румынии – Бухарест, подводные лодки несли свою нелегкую боевую вахту – вахту мужества. Они существенно помогли нашей Армии победоносно закончить разгром одной из крупнейших группировок немецко-фашистских войск на юге советско-германского фронта и заставить Румынию и Болгарию выйти из войны.

Немецкие ПЛ на Черном море.

Заканчивая разговор о советских черноморских подводниках, хочу поделиться некоторой информацией о действиях немецких черноморских подводных лодок.

Немецкий адмирал Руге, оценивая роль своих подводных лодок на Черном море, пишет, что они «выполнили свою задачу». Возможно, и выполнили, однако, как было сказано выше, потери от немецких подводных лодок составили 1,5% по боевым кораблям и 2,5% по транспортам. Это значительно (в несколько раз) меньше, чем от авиации и мин.

Несомненно, что при подведении итогов штаб подводных сил Германии, как всегда, преувеличил достижения своих подводных асов. Например, в число погибших немцы вписали наши транспорты «Красный Профинтерн» (4368 тонн), «Ленинград» (1783 тонны), «Ворошилов» (3108 тонн), танкеры «Эмба» (7886 тонн), «Иосиф Сталин» (7745 тонн), «Передовик» (1846 тонн) и некоторые другие суда. Но все они потоплены не были. Были только повреждены и остались на плаву, либо самостоятельно, либо на буксире дошли до баз и еще в ходе войны были отремонтированы и продолжали свое дело.

Командиры немецких подводных лодок, проведя торпедную атаку и не имея времени наблюдать за ее результатами (это не в пустынных районах Атлантики, где часами можно было, находясь в надводном положении, добывать свои жертвы), вынуждены были отрываться от преследования. Зачастую, услышав взрыв после торпеды, считали, что цель потоплена: в штаб шел очередной доклад о победе.

Например, командир «U-19» (обер-лейтенант Оленбург) с короткой дистанции произвел 2-х торпедный залп по нашему танкеру «Передовик», шедшему в охранении нескольких малых кораблей ПЛО (тральщики, катера-охотники). Успев пронаблюдать попадание торпеды, он, оторвавшись от преследования, донес в штаб о потоплении танкера. Как выяснилось позднее, торпеда действительно попала в борт танкера, пробив отверстие диаметром 25 см, но не взорвалась. Пробоину заделали деревянным чопом, а при откачке топлива из танка обнаружили взрыватель торпеды.

Как бы там ни было, немецкие лодки на Черном море действовали по сравнению с кораблями румынского королевского флота на порядок выше. Практически никак не проявил себя в этом районе и итальянский флот.

Интерес представляет способ доставки подводных лодок из Северного моря (г. Киль) по суше на Черное море.

Когда немцы начали войну, то из состава 57 подводных лодок «Кригсмарине» 35 из них были «малютками» серии II. В начале Дениц планировал все эти лодки использовать в качестве учебных, переведя в Балтийское море. Однако жизнь заставила часть лодок срочно была переоборудована под серию IID (с радиусом действия, увеличенным в 3 раза) и их стали использовать в режиме боевых. И надо сказать, что лодки эти показали, что они весьма эффективны. Так именно они потопили на Балтике в 1941 году 3 наших «малютки»: «М-78», «М-94» и «М-99».

В 1942 г. 6 подводных лодок серии II («U-9», «U-18», «U-19», «U-20», «U-23» и «U-24») были переправлены в Констанцу, т.к. на Черном море немцы испытывали «голод» в подводных лодках. На Черное море железнодорожным транспортом перебрасывались торпедные катера, тральщики, десантные суда. Таким же образом по суше было решено переправить и подводные лодки. Только не по железной дороге, а по шоссейной.

В начале подводную лодку разбирали так, чтобы вес остова не превышал 200 тонн: снимали аккумуляторы, двигатели, демонтировали рубки, выдвижные устройства. После этого их переворачивали на бок и подводили 6 точно

пригнанных понтонов. Затем в таком виде на буксире тащили вверх по Эльбе до района, где глубина уже не позволяла двигаться дальше. После этого лодку вытаскивали на сушу и отдельно от понтонов по автостраде на мощных тихоходных транспортах перевозили до Ингольштадта. Там она спускалась на воду, снова крепилась к тем же понтонам, тоже перемещенных таким же образом. Теперь на буксире такая связка снова транспортировалась по воде до базы Линц. В Линце лодки собирались в полном виде, за исключением балластной цистерны. Из-за глубокой осадки цистерна по мелководной части Дуная пройти не могла, т.ч. устанавливалась она только в устье Дуная.

Надо отметить, что эта сложная операция по переправке подводных лодок проходила довольно успешно. В октябре 1942 г. в Констанце была сформирована флотилия подводных лодок 30.U, действовавшая до 1944 года.

Из всех 9-и немецких подводных лодок, действовавших на всех морях и потопленных подводными лодками союзников, 4 лодки потопили наши подводники: «U-144» – потоплена нашей «малюткой» «М-94» под командованием ст. лейтенанта Дьякова 27.07.41 г.; «U-144» – нашей ПЛ «М-78» 23.06.41 г.; «U-149» – нашей ПЛ «М-101» 28.06.41 г. и «U-584» – нашей ПЛ «М-175» 10.01.42 г.

В свою очередь немецкие подводные лодки потопили 26 подводных лодок союзников (3 наших, 17 английских, 3 американских, 2 голландских и 1 норвежскую).

Из немецких черноморских лодок 3 подводные лодки были уничтожены у причалов в Констанце во время налета нашей авиации 20.08.44 г. 3 подводные лодки немцы затопили у берегов Турции недалеко от Босфора. По другим нескольким лодкам 30.U флотилии точных сведений нет. Некоторые зарубежные историки пишут, что других лодок там и вообще не было. Другие (английские) утверждают, что несколько лодок захватил Советский Союз после капитуляции Румынии и Болгарии.

«Сам погибай, а товарища выручай».

Под этим заголовком – старинной русской пословицей, – с суворовских времен ставшей законом для русских воинов, хочу привести несколько конкретных примеров как действовали советские подводники во время Великой Отечественной войны, когда для того, чтобы спасти жизнь товарища, приходилось смертельно рисковать самому, а нередко и гибнуть, соблюдая верность этому святому завету.

Впрочем, и в послевоенное время в истории советского подводного флота было немало примеров, когда подводники, понимая, что они обречены, сознательно шли на риск и гибель, чтобы спасти других.

В связи с этим можно вспомнить аварию на АПЛ «К-8» в 1970 году в Бискайском заливе на 52-ые сутки автономного плавания. В результате сильного пожара, возникшего в гидроакустической рубке из-за возгорания патронов регенерации, а потом охватившего весь третий отсек (центральный пост), и одновременно возникшем пожаре в 7-ом отсеке. Чтобы не дать огню распространиться по всей лодке, командир ПЛ кап. 1 ранга Бессонов принимает решение перевести командный пункт в 1-ый отсек, а 3-ий отсек загерметизировать. По аварийной тревоге на вахту в пульте управления главной энергетической установки заступили четверо офицеров (В. Хаславский, А. Чудинов, А. Поликарпов и Г. Чугунов). Зная, что они обречены в маленьком герметичном помещении, вокруг которого бушевал огонь, и температура в посту стремительно росла, а дышать им оставалось только столько времени, на сколько хватит дыхательной смеси в их индивидуальных дыхательных аппаратах, никто из них не покинул поста. Они до конца мужественно выполняли свое дело, выполняя мероприятия по недопущению взрыва реактора. Вот что написал талантливый флотский поэт Н. Н. Гульнев по этому поводу:

Однозначна подводная

Мера
И высок героический
Миг –
Разделила стеной
Кремальера
Всех героев –
На мёртвых – живых!
Запишите потомки
В скрижали,
Чтобы знал
Обезумевший век:
В час беды не ушли,
Не сбежали,
Не покинули
Дымный отсек!
Из горящих отсечных
Отдушин
Оглушили слова,
Словно гром:
«Всё! Прощайте!
Реактор заглушен!
Поминайте, ребята
Добром!»
Время годы
Печальные гонит,
До обиды торчит
Остриё –
Лишь друзья,
А не Родина помнит
Тех, кто умер,
Спасая её!

Всех четырёх этих героических парней командование соединения представило к награждению Звёздами Героев Советского Союза, но руководство страны «не сочло».

Совершил подвиг и врач лодки А. Соловей, надев свой индивидуальный дыхательный аппарат на только что прооперированного им мичмана. Сам он, естественно, погиб, отравившись углекислым газом. Не считаясь со смертельной опасностью неоднократно ходил на разведку в аварийные отсеки, из которых был выведен личный состав, помощник командира О. Фалеев (по счастливой случайности он выжил, хотя и отравился газами). В общем в результате этой аварии погибло 52 члена экипажа. Погибла в конце концов и лодка, однако более 50-ти человек остались живы. Кстати, «К-8» (проект «627») была первой советской атомной лодкой, потерпевшей аварию атомной энергетической установки (авария произошла в октябре 1960 г. во время похода на Северный полюс). В результате борьбы за живучесть лодки переоблучились больше всех командир БЧ-5 Е. Бахарев и командир 10го дивизиона Л. Никитин. Но именно они-то сыграли основную роль в спасении экипажа и лодки, сознательно рискуя своими жизнями.

Можно вспомнить и подвиг восьми членов экипажа АПЛ «К-19» (проект «658»), когда во время учений в июле 1961 г. лодка находилась в Северной Атлантике и на ней произошла авария энергетической установки. Офицеры Ю.

Повстев, Б. Кочиллов, старшины В. Рыжиков, Ю.Орточкин, Е. Кашенков и матросы С. Пеньков, Н. Савкин, В. Харитонов погибли, получив по 5000 – 6000 бэр. Они погибли, но весь остальной экипаж и лодка были спасены. Все они

работали в аварийном отсеке, монтируя нештатную систему для охлаждения реактора добровольно, прекрасно понимая, что рискуют жизнью.

Нельзя, конечно, не вспомнить матроса Сергея Пермитина, трюмного, обслуживающего реактор подводной лодки «К-219» (проект 667А). Лодка потерпела аварию в октябре 1986 года в результате утечки окислителя одной из ракет, взрыва ее в шахте ПЛ и пожара, распространившегося по всей лодке. В то время на наших ПЛ не было еще надежных систем автоматического опускания компенсирующих решеток, заглушающих работу реактора в случае аварии. Сергей Пермитин, отравившийся угарным газом, из последних сил вручную опустил две решетки, не дошедшие до требуемого нижнего положения.

Реактор был заглушен. Но сил открыть кремальеру выходного люка реакторного отсека у Сергея не хватило.

В конце-концов «К-219» погибла, погибли и 6 членов экипажа (3 офицера и 3 матроса), но все остальные были спасены. По существу Сергей Пермитин спас не только экипаж ПЛ, но и предотвратил аварию, подобную Чернобыльской. Авария эта произошла недалеко от берегов США накануне встречи Горбачева с Рейганом в Рекьявике. Можно только представить себе политический резонанс в результате глобальных последствий возможной катастрофы с атомным реактором, если еще учесть, что на борту РПКСН было 16 ракет и две торпеды с ядерным зарядом и еще один, второй атомный реактор энергетической установки.

Вот что написал Ельцину один из жителей Англии, узнав о подвиге С. Пермитина: «Этот человек, Сергей Пермитин, один из самых храбрых в мире. Он сделал все возможное, чтобы спасти мир от ядерной катастрофы, а затем умер самым ужасным и печальным образом... Я никогда не забуду того, что он сделал, так как это один из немногих людей, спасших мир ценой своей жизни...».

Можно еще и еще приводить примеры того, как действовали советские подводники послевоенного времени, свято храня верность девизу: «Сам погибай, а товарища выручай», но кратко упомяну только еще об одном. В октябре 1975 г. случился пожар на АПЛ «К-47» (проект «627»), находящейся в Атлантике у берегов США. Пожар произошел в результате короткого замыкания в силовой сети. Три офицера, несущие вахту в посту управления главной энергетической установки, загерметизировав пульт, от куда шло управление всеми системами ГЭУ (реакторами, турбинами), прекрасно понимая, что запаса кислорода в индивидуальных дыхательных аппаратах хватит им не более, чем на 20 минут, они до последних минут своей жизни четко выполняли свои обязанности по управлению ГЭУ и обеспечивали движение подводной лодки. Все они (капитан-лейтенанты Знахарчук, Кириллов и Авдеев) погибли, сознавая, что, не покидая аварийный отсек, они идут на смертельный риск. Благодаря их мастерству и мужеству лодка сумела пересечь Атлантику, вернуться в свою базу. Все другие члены экипажа остались живы.

* * *

Помня, что главная тема моего повествования подводники Второй мировой и Отечественной войны, остановлюсь несколько подробнее о подвигах рядовых советских подводников, которые шли на смертельный риск, будучи до конца переданными подводному братству и этому незыблемому для русских людей девизу, который вынесен в заголовок. Для русских людей, особенно для воинов Армии и Флота, это было непреходящим всегда. Это только вот теперь, в годы перехода от недостроенного социализма в бандитский капитализм у некоторых остепененных учеными званиями псевдоисториков поднимается рука написать, что командир «Варяга» поступил глупо, что не оставил «Корейца», когда сам имел возможность прорваться из Чемульпо.

В нынешние времена, когда «в новой» России всеми средствами массовой информации культивируется индивидуализм, эгоизм, культ силы («надейся только на самого себя, никто не должен тебе помогать», «хочешь выжить,

быть «успешным» – расталкивай всех локтями, дави слабого» и т.д.), а такие принципы, как «сам погибай, а товарища выручай», «в начале думай о Родине, а потом о себе» стали объектом всякого рода сплетен и жалких анекдотов (особенно по этой части телевидение старается), многие люди, особенно молодые, даже и представления не имеют о том, что такое настоящая дружба, самоотверженная преданность в этой дружбе, доведенная до высшей степени – способности отдать за друга свою жизнь.

Одной из причин нашей великой Победы в Отечественной войне было и то, что в довоенное время в Советском Союзе успели воспитаться десятки и сотни тысяч молодых людей, для которых понятие «Родина», «Дружба», «Мужество», «Отвага», «Честь» – стали святынями.

Именно «святое» отношение к этим понятиям помогало жить и бороться до конца, находить выход в самых, казалось бы, без выходных ситуациях. Все это способствовало тому массовому героизму, который был проявлен советским народом в Великой Отечественной войне и о котором теперь стараются забыть антисоветские «демократические бойцы» идеологического фронта, либо отрицая массовый героизм как таковой, либо опошляя, высмеивая и обгаживая его,

Трудно сказать, возможно, ли сейчас в «новой» России такое проявление величия человеческого духа, такой самоотверженности и преданности друг другу – такого воинского братства, как было во время Великой Отечественной во всех родах войск, среди всех категорий, как военнослужащих, так и гражданского населения.

Разумеется, были потрясающие примеры подобного подвига и среди подводников. К сожалению, в многочисленной западной литературе о подводном флоте, исследованиях историков и профессиональных подводников, оставивших после себя интересные мемуары, много пишется о командирах лодок, о руководстве соединениями, высшими военно-морскими штабами и т.д., но почти ничего о подвигах рядовых старшин и матросов. А ведь именно на них-то и выпадала вся тяжесть войны, именно их усилиями, мужеством, профессионализмом, смекалкой и бесконечным терпением добивались командиры лодок своих выдающихся успехов. Помните, как сказал командир «К-21» Н.А. Лунин: «Только общими усилиями экипажа добывается победа». Однако, не только в западной печати о подводниках, но и в отечественной не особенно-то и раньше много публиковалось о подвигах рядовых членов экипажей ПЛ, а сейчас и вовсе об этом стали забывать.

В связи с вышеизложенным есть необходимость кое-что напомнить, рассказать хотя бы о нескольких подвигах рядовых тружеников подводной войны.

Подводное братство.

(1) Не прошло еще и 3-х недель с начала Великой Отечественной войны, а советская подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А.М. Середа) уже несла боевую службу у главной базы подводников «Кригсмарине» – районе Данцига. Как уже было сказано, «С-11» вышла в атаку на конвой (германский военный транспорт «КТ-11» водоизмещением 5000 тонн, идущий в охране нескольких кораблей эскорта) и потопила его. Несмотря на настойчивое противолодочное преследование противника, лодка успешно оторвалась от кораблей ПЛО и продолжила боевое патрулирование.

Во время этого патрулирования неоднократно подвергалась атакам надводных кораблей и самолетов противника, но каждый раз успешно отрывалась от них. При возвращении в базу (Таллинн) у островов Даго и Эзель лодка встретилась со своими кораблями сопровождения и благополучно дошла почти до условленного рубежа. Однако корабли охранения, не дойдя до условленной точки, пропустили лодку вперед и повернули на обратный курс для встречи с другой ПЛ. «С-11» самостоятельно вошла в пролив и подорвалась на немецкой магнитной мине на глазах у кораблей сопровождения.

Запись в журнале боевых действий одного из кораблей сопровождения: «18.00. Подводная лодка «С-11» затонула от взрыва. Широта..., долгота... В бессознательном состоянии подобраны два тяжелораненых командира». Разумеется, не «командира», а офицера, но так тогда называли всех офицеров.

Поставив веху на месте гибели ПЛ, корабли покинули район. А в затонувшей подводной лодке еще оставались живыми несколько человек.

После того, как чудовищной силы взрыв потряс лодку и в небо взметнулся громадный столб воды, перемешанный с грунтом, через 30-40 секунд лодка ушла на дно. Оставшиеся в живых рассказали, что им показалось, что лодка высоко выскочила из воды. Палуба уходила из-под ног, лодка с большим креном стремительно провалилась вниз и ударилась о грунт. Все механизмы остановились и замолкли, погас свет. В лодке наступила мертвая тишина.

В живых в 7-м отсеке лодки остались: старший краснофлотец Николай Никишин, торпедист (он же по боевому расписанию старший в отсеке), старший краснофлотец Василий Зиновьев, артиллерист, под водой несвахту на посту управления вертикальным рулем вручную вместо заболевшего рулевого (в момент взрыва Зиновьев получил сильную травму, ударившись головой о рулевую колонку), краснофлотец Александр Мазин, электрик (в результате взрыва получил несколько ушибов), краснофлотец Василий Мареев, электрик. При свете маленького электрического фонарика «Пигмей» подводники, осмотрев отсек, убедились, что вода в прочном корпусе заполнила трюм и продолжает поступать. По переговорной трубе, связывающей отсек с центральным постом, хлещет вода. Через люк в переборке из 6-го отсека и вентиляционную магистраль тоже поступает вода.

Никишин, выполняя свои обязанности старшего в отсеке, начал организовывать борьбу за живучесть. Перекрыли клапана на аварийной колонке, переговорной трубе, начали заделывать пробоины аварийным материалом: клиньями, одеялами, простынями и т.д. Однако вода продолжала поступать. Для предотвращения поступления воды был выход: воздух сжатого давления в баллонах ВВД. Но Никишин думал о других, о том, что, вполне возможно, в других отсеках тоже кто-то жив и, возможно, воздух понадобится для продувания балласта при попытке всплыть.

Попытки методом перестукивания установить связь с другими отсеками результата не дали. Однако через переговорную трубу с шестым отсеком, неожиданно услышали, что там тоже есть живые люди, что в центральном посту был взрыв и там все погибли, что личный состав из 4-го и 5-го отсеков перешел в 6-ой, что в 6-ом воды по грудь, держатся пока только благодаря воздушной подушке.

Думая прежде всего о своих товарищах, находящихся в более тяжелом положении, Никишин принимает решение открыть переборочный люк в шестой отсек, сравнить уровень воды и воздуха, а затем попытаться спастись всем.

Убедившись в исправности индивидуальных аппаратов, наличии кислорода в баллонах, он приказал всем надеть аппараты, но пока без необходимости не включаться в аппараты.

Совместными усилиями из двух отсеков пытаются открыть стальной люк, но он не поддается, т.к. взрывом деформировало корпус лодки, перекосило переборку и люк намертво заклинило. Длительные и упорные попытки открыть люк ни к чему не привели. В шестом отсеке постепенно стали замолкать все шорохи и звуки, слышались слабым голосом произнесенные прощальные слова...

Так как в концевом отсеке вода уже дошла до пояса, а хранить сжатый воздух было бессмысленно, Никишин открыл клапан и дал воздух в отсек. Однако воздуха оказалось немного. Пытались через колонку аварийного продувания главного балласта облегчить корму и приподнять ее ближе к поверхности воды, но в аварийной колонке воздуха не оказалось. Глубиномер вышел из строя в момент взрыва и глубину, на которой лежала лодка, подводники не знали, но в любом

случае выход через торпедопогрузочный люк исключен: воздушная подушка сразу же исчезнет, вода мгновенно заполнит отсек, всех находящихся в отсеке либо мгновенно выбросит через люк, вместе с воздухом воздушной подушки (не исключены и смертельные травмы о корпус лодки) и тогда не выдержат столь резкого перепада давления легкие и сердце (даже в самом счастливом случае все получают тяжелую кессонную болезнь), либо все навсегда останутся в затопленном отсеке.

Единственно верный путь к спасению из этой смертельной ловушки – через торпедный аппарат. Но возникает проблема: освободить хотя бы один из 2-х торпедных аппаратов от находящихся в них боевых торпедах. Торпедопогрузочное устройство оборвано со штатного места и сорвано, вручную вытащить торпеду в отсек невозможно, т.к. физические силы были уже на исходе да и прибывающая вода все меньше и меньше оставляла воздуха в отсеке, сжимая его до такой степени, что он уже начал ощущаться между пальцами рук.

Принимается решение – торпеду выстрелить. Но для этого нужен сжатый воздух, чтобы вытолкнуть ее. Но где его взять? Кажется положение безвыходное, но на то они и профессионалы, чтобы найти выход. Решение найдено: перепустить сжатый воздух из запасной торпеды при помощи гибкого шланга в стрельбовый баллон. Из-за отсутствия специального ключа для открытия запирающего клапана Никишин пытается открыть клапан с помощью молотка и зубила. В результате нерасчетливого удара клапан сбивается и сжатый воздух из торпеды выходит в отсек. Давление в отсеке еще повысилось, стало еще труднее дышать. Вторая запасная торпеда уже заполнена водой. Но сжатый воздух есть еще в торпедах, находящихся в торпедных аппаратах. Решение: перепустить воздух из торпеды, расположенной в аппарате правого борта, в стрельбовый баллон левого.

Общими усилиями через несколько часов кропотливой и осторожной работы воздух перепущен в стрельбовый баллон, но до необходимого давления (25 атм.) не хватает 7 атмосфер. Но все же принимается решение – попытаться выстрелить. И снова Никишин думает о других: в момент выстрела можно попасть в кого-то из своих. Для исключения взрыва он открыл запирающий клапан. Это обеспечивало немедленное потопление торпеды сразу по выходу из аппарата. Кроме того, выполнены необходимые действия, чтобы она не взорвалась при ударе о грунт.

Открыта крышка торпедного аппарата, попытка произвести выстрел – неудача. Снова и снова нажимается рукоятка стрельбового щитка – выстрела нет. Никишин очередной раз внимательно проверяет стрельбовый щиток и ... обнаруживается неисправность. После устранения неисправности – выстрел: торпеда вышла. Прошло 5 часов после взрыва лодки, появилось «окно» к жизни, но это еще только первый этап к спасению. Много опасностей еще впереди.

Для восстановления хотя бы в какой-то степени сил (болели мускулы рук и ног, тяжело дышалось, помутнело в глазах) решили немного отдохнуть, подкрепиться аварийным пайком из аварийного бачка. Затем проверили дыхательные аппараты, приготовили аварийный буюк, прикрепив к нему 100 метровый буйреп с мусингами.... Никишин, обсудив с товарищами содержание, написал записку, в которой сообщил, что они сделали все, что могли, для спасения лодки и людей из шестого отсека, а теперь принимают решение выходить самим через торпедный аппарат. Написав записку в 2-х экземплярах карандашом и чернилами, положили ее в аварийный бачок и герметично задраили его.

Тщательно продумав каждый дальнейший шаг, обсудив каждую деталь, решили начать выход наверх. Несмотря на август месяц, температура воды была довольно низкой. Чтобы меньше охлаждалось тело, густо намазали свои тельняшки тавотом.

Постепенно открыли заднюю крышку торпедного аппарата: забортная вода хлынула в отсек. Поднявшись выше торпедных аппаратов, вода прекратила поступать в отсек: противодействие воздуха удержало ее.

По общему решению первым покинул отсек Никишин, хотя он это и не хотел делать. Важно было преодолеть психологический барьер и показать пример другим, как все это делать последовательно и четко.

Из всех 4-х подводников, только электрик В. Мареев не принимал участия ни в каких действиях. Психика его не выдержала: он бормотал что-то несвязное, бессмысленное, оглядывался по сторонам, по временам судорожно неестественно громко смеялся.

Попрощавшись с товарищами, включившись в дыхательный аппарат, Никишин нырнул в воду и, толкая впереди себя аварийный буюк с буйрепом, с большим трудом влез в торпедный аппарат (обладая ростом 190 см и широкими плечами, в дыхательном аппарате он кое-как втиснулся в торпедный аппарат). Выйдя из торпедного аппарата на другом конце его, Никишин, как положено по инструкции, оповестил товарищей, что все нормально, выпустил аварийный буюк и начал подъем по буйрепу с остановками на мусингах, с паузами согласно таблице декомпрессии, как учили при отработке задач по легководолазной отработке.

Страшно хотелось вынырнуть наверх, увидеть небо и вдохнуть свежий воздух, но Никишин понимал, чем это грозит. С превеликим терпением в течение примерно полутора часов шел подъем. Всплыл. Над Балтикой была звездная ночь, волнение моря 3 балла. Держась за буйреп, Никишин стал ждать товарищей.

Вторым пошел Мазин. Когда он вышел из торпедного аппарата, то, как условились, дал сигнал и стал ожидать следующего. Примерно через 10 минут дал снова условный сигнал. Никто не отозвался. Тогда Мазин снова вошел в торпедный аппарат, снова вернулся в отсек. Выяснилось, что Мареев не хочет надевать дыхательный аппарат и категорически отказывается покидать отсек. Казалось, что на него находили моменты просветления и тогда друзья начинали уговаривать его покинуть отсек. Как будто бы уговорили, что он пойдет вслед за Мазиним, а Зиновьев будет вплотную идти за ним, подталкивая его. Надели на него маску дыхательного аппарата, включили в аппарат. Но как только попытались окунуть в воду и подтолкнуть к торпедному аппарату, он выплюнул загубник маски и начал захлебываться. Подняли его над водой, снова несколько раз пытались протолкнуть его в торпедный аппарат. Он упирался и не хотел ничего слушать.

Прошло много времени, сдвигов никаких. Решили, что Мазин выходит, а за ним Зиновьев. Мазин снова выходит из торпедного аппарата, но не получив ответа на условленный сигнал, снова вернулся в отсек. Кислород в дыхательном аппарате был на исходе, ждать больше нельзя. Зиновьев уверенно сказал, что он выйдет вслед за Мазиним. Мазин в третий раз вышел из торпедного аппарата и начал подъем по буйрепу, но дышать ему становилось все труднее (кислород кончался). Когда Мазин понял, что теряет сознание, он последним усилием сорвал с лица маску и выпустил из рук аварийный буйреп. Его выбросило наверх, но он тут же снова скрылся под водой. Никишин, несмотря на темень, заметил его, нырнул, поймал за одежду и всплыл вместе с ним. Потом Мазин пришел в себя. Вдвоем обсудив положение, решили, что Никишин пока есть еще какие-то силы, поплывет к берегу, а Мазин останется у буйрепа ждать Зиновьева.

При сильном волнении, вне видимости берега, он плыл в направлении на восток, ориентируясь по светлой стороне горизонта. Ему казалось, что плыл он бесконечно. И хотя с детства хорошо плавал и не знал усталости, силы покидали его. К тому же, он не смог освободиться от ненужного теперь аппарата, т.к. не мог расстегнуть за спиной пряжку ремня, крепящего аппарат к спине. Делая отдых на спине, он снова и снова плыл к берегу. Наконец, к рассвету он увидел вдали тоненький ориентир – это был маяк. Это придало ему сил, и он снова поплыл. Вдруг

он услышал шум мотора и увидел катер, пытался кричать, но его никто не услышал. Катер скрылся. Силы совсем покинули его. Уже у самого берега волны бросили его на противодесантное заграждение – колючую проволоку недалеко от уреза воды. Кое-как продвигаясь вдоль заграждения, он нашел, наконец, лазейку и проник сквозь колючую проволочную преграду.

Выйти на берег у него уже не было сил, он потерял сознание.... Нашли его три краснофлотца, патрулировавшие вдоль берега. Краснофлотцы на руках принесли его в помещение, привели в сознание. Однако его парализовало: руки и ноги не шевелились, температура тела была 34,5. Он проплыл в море 7 с половиной часов после почти 6-и часов пребывания в отсеке лодки под чудовищным давлением. Берега он достиг у маяка Тохври на о. Даго. Было это 3 августа 1941 г.

А оставшийся у буйрепа Мазин, продолжал ждать своего товарища Зиновьева, который все еще не поднимался на поверхность. Уже на рассвете, моряки с морского охотника обнаружили коченевшего от холода и ослабевшего Мазина. После того, как Никишин был подобран на берегу, на поиск оставшихся подводников вышли катера, вылетел самолет, который и навел катера. Катерники начали массировать руки и ноги Мазина, дали глотнуть спирт.... В это время был обнаружен и всплывший Зиновьев. Это было уже в 10 часов утра. С момента гибели лодки прошло 16 часов.

Зиновьев все никак не хотел покидать неменяемого Мареева. Он никак не мог примириться с мыслью, что можно оставить товарища в отсеке затопленной ПЛ, пусть, если даже этот товарищ уже ни на что не реагирует и ко всему безразличен. Все признаки помешательства Мареева были налицо: он вдруг начинал что-то бессвязно бормотать, бессмысленно смеялся, глаза безумно блестели на бледном лице.

Зиновьев держался из последних сил: звенело в ушах, клонило ко сну, трудно было дышать, ныла рана на рассеченном лбу...

Он решил не покидать отсек до последней минуты, пока он жив. Товарища, попавшего в беду, он бросить не мог. В преданности дружбе до конца он воспитывался с детства. Хорошо он понимал, что буюк на поверхности воды, рассчитанный на одного человека, троих не удержит. Это значит, что появление его на поверхности значительно усложнит и без того сложное положение его товарищей. Вот это – высочайшее чувство человеческого достоинства, преданности в дружбе и готовности отдать за товарищей жизнь подавляли в нем инстинкт самосохранения. Он принял решение навсегда остаться в отсеке ПЛ. Марееву становилось все хуже. Он то умолкал, то бился в судорогах, а потом и вовсе затих. Прощупав пульс, Зиновьев понял, что его товарищ мертв. Закрыв его лицо бескозыркой, он еще долго находился с ним в скорбном раздумье.

Вдруг он услышал над головой шум работающих гребных винтов. Надев маску спасательного аппарата, он вошел в торпедный аппарат, а выйдя из него с обратной стороны, обнаружил, что буйреп лежит на дне (один из катеров случайно винтами отрезал спасательный буюк).

Но Зиновьев не растерялся и начал, удерживаясь за буйреп и сопротивляясь силе, выталкивающей его наверх, подниматься на поверхность с соблюдением хоть какого-то режима декомпрессии. Волей-неволей всплывать ему приходилось вниз головой, т.к. корпус тянуло вверх, а держаться за буйреп у мусингов он был вынужден обеими руками, чтобы не оторвало. Голова наливалась кровью, трудно было дышать.... Но, наконец, он дошел до конца буйрепа, отпустил его и всплыл. Катерники подняли его на борт, и катер полным ходом пошел к острову Эзель. Мазин и Зиновьев оказались в одной палате госпиталя. Там они узнали о том, что командир лодки и механик, которых доставили в госпиталь после взрыва лодки, не приходя в сознание, скончались.

А Николай Никишин, как только стал восстанавливаться, ноги и руки стали двигаться, сбежал из госпиталя на острове Даго и перебрался на о. Эзель к друзьям. А потом все трое, не успев долечиться в госпитале, сбежали из него в свою родную бригаду подводных лодок и вместе с защитниками Ленинграда отстаивали его до Победы.

Вот так действовали наши подводники в критических и, казалось бы, безнадежных ситуациях. Ни у кого из них даже мысли не возникло бросить товарищей на произвол судьбы.

Один за всех.

Март 1943 г. действуя в районе Варангер-Фьорда ПЛ «М-174» (капитан-лейтенант И.Е. Сухорученко), наскочила на мину. Раздался страшный взрыв в носовой части лодки. Погас свет, с подвеса сорвало гирокомпас, вышли из строя аксиометры, вышло из строя электрическое управление рулем, он переключивался только вручную. В начале лодку подбросило вверх, а потом она начала проваливаться на глубину. В первый отсек началось поступление воды. Торпедист М.С. Баев, бывший в 1-ом отсеке и в момент взрыва ударившейся головой о стальную переборку, потерял сознание. Первое, что он сделал, придя в сознание, вскочил и преодолевая боль, начал задрать переборочную дверь во второй отсек.

Убедившись, что вода в отсек поступает через крышки торпедных аппаратов, а также через пробойну в прочном корпусе М. Баев, начал в одиночку бороться за живучесть подводной лодки. Он хорошо понимал, что от него сейчас зависит жизнь всех. В начале он на ощупь открыл клапан аварийного осушения отсека и трюма, включил помпу на откачивание воды. Помпа работала, но воду откачивать не успевала. Вода продолжала поступать в отсек, глубиномер показывал, что лодка продолжает проваливаться. В холодной воде набух и сковывал движения меховой комбинезон Баева, руки и ноги от холода сводила судорога. Отсек продолжал заполняться водой, с шумом врывавшейся в лодку.

Баев с большими усилиями пытался имеющимися под руками аварийным инструментом и материалами заделать пробойну, заткнуть щели между задними крышками корпусами торпедных аппаратов.

Командир лодки, приказав предварительно уничтожить все секретные документы, принимает решение всплывать. Дана команда приготовить лодку к взрыву в случае попытки врага захватить ее.

Продули главный балласт, всплыли, но лодка не держится на ровном киле. Дали ход дизелем. С большим трудом лодка удерживается на курсе. Отремонтировали аксиометры. Бушующий шторм захлестывает мостик, заливает ограждение рубки водой. Ни гирокомпас, ни магнитный компас не работают.

А Михаил Баев в первом отсеке, напрягая все силы, борется с водой, которую теперь уже помпа начала успевать откачивать. Аварийная партия вошла в первый отсек, начала устранять повреждения. А потом лодка благополучно дошла до своей базы. Встречали ее эскадренный миноносец «Урицкий» и подводная лодка «С-55». На пирсе их встретил командующий Северным флотом А.Г. Головкин.

Старший матрос М.С. Баев Военным советом флота был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Подвиги Ивана Перова и Петра Богданова.

Черноморский флот. Оборона Севастополя. Подводные лодки под непрерывными налетами авиации, не дающими ни на минуту всплыть в дневное время в надводное положение, прорываются в осажденный город, доставляя боеприпасы, топливо, продовольствие и вывозя раненых.

На подводной лодке «Л-4» служит боцман мичман И.С. Перов. В общей сложности он совершил за войну 25 боевых походов на разных лодках, участвовал в потоплении 9 транспортов.

В одном из походов после налета вражеской авиации возникший в порту сильный пожар, перекинулся на лодку, стоявшую у пирса. Огонь из носовой части быстро распространился по отсекам. Весь личный состав, кроме вахты, на борту ПЛ отсутствовал, был занят неотложными работами на берегу. Мичман Перов, оказавшейся не вдалеке, увидев, что лодка охвачена пожаром, под грохот продолжающихся рваться вражеских бомб, ринулся к лодке, проник в нее через не задраенный верхний рубочный люк. Проявив исключительное бесстрашие и мужество, смог организовать тушение огня и ликвидацию пожара.

Незадолго до окончания боевых действий на Черном море на подводной лодке была обнаружена неисправность вертикального руля при нахождении лодки в подводном положении. Потеря управления лодкой в любой момент могла привести лодку к гибели, т.к. она шла по фарватеру через минное поле.

Чтобы произвести срочный ремонт, лодка должна была всплыть в надводное положение. Для ремонтных работ нужно было проникнуть в продутую цистерну. Зная, что в случае необходимости погрузиться от атаки самолетов, лодка уйдет на глубину, заполнив цистерну, мичман Перов вызвался устранить неисправность (в прочем, как и на ПЛ Балтийского флота при подобной аварии нашлось много добровольцев, вызвавшихся выполнить задачу). Думая, прежде всего, о других членах экипажа, о своей родной лодке и руководствуясь чувством долга перед Родиной, мичман успешно справился со своей задачей, устранил неисправность. Подводная лодка продолжила свой путь и во время этого похода «Л-4» потопила вражеский транспорт водоизмещением 5000 тонн.

22 июня 1944 г. мичману Ивану Степановичу Перову было присвоено звание Героя Советского Союза.

На подводной лодке «Щ-307» (капитан-лейтенант М.С. Калинин) Балтийского флота в одном из боевых походов и потоплении 2-х торпедным залпом вражеского транспорта (в январе 1945 г.) вышли из строя горизонтальные рули. Вышли они из строя не в результате интенсивной бомбежки кораблями ПЛО после атаки (на лодку было сброшено до 70 глубинных бомб – поступала вода через сальник одного из валов, погасло освещение, вышла из строя часть приборов), а в результате мощных ударов штормовых волн, когда лодка уже через несколько дней продолжала боевое патрулирование, устранив все неисправности.

С неисправными горизонтальными рулями лодка поставленную задачу выполнять не могла. Более того, возвращение в базу стало проблематично, т.к. она вынуждена была бы идти только в надводном положении.

Устранить неисправность взялся командир отделения рулевых сигнальщиков старшина 2 статьи П.Т. Богданов. Температура наружного воздуха была – 20. Заливаемый водой легкий корпус обледеневал так, что по качающейся скользкой палубе пройти в кормовую часть лодки было чрезвычайно сложно. Проявив огромную выдержку и упорство, П.Т. Богданов в легководолазном костюме спустился в ледяную воду и устранил неисправность. Лодка продолжила боевой поход и через несколько суток на полной скорости догнала конвой из 3-х транспортов и 2-х кораблей охранения, атаковала его и 2-х торпедным залпом потопила транспорт «Хенриета Шульцате» (1933 т.), переполненный немецкими солдатами.

Старшина 2 статьи П.Г. Богданов был награжден орденом Красного Знамени.

К концу этого похода за подводной лодкой числилось потопленными 7 транспортных судов и подводная лодка «U-144», потопленная ею еще в 1941 году.

Из когтей смерти.

Очередной поход «Л-20» (капитан 3 ранга Тамман) Северного флота в сентябре 1943 года. Обнаружив конвой, выйдя в атаку и потопив 3-х торпедным

залпом вражеский транспорт, лодка подверглась атаке противолодочных кораблей. При уклонении от глубинных бомб, лодка ударилась о подводную скалу. Через поврежденную шахту гидролокатора в отсек хлынула забортная вода. Лодка начала проваливаться на глубину. Несмотря на предпринятые меры (продута уравнивательная цистерна, дан воздух в носовую группу цистерн главного балласта, перекладка горизонтальных рулей на всплытие), остановить падение лодки не удалось. Глубинные бомбы рвались все ближе, лодка продолжала погружаться. Командир принимает решение идти к ближайшей банке, пока лодка не успела еще уйти на глубину, больше предельной. Вскоре лодка легла на грунт на глубине несколько более 100 метров (глубиномер в носу показывал 110 метров, в корме 120 метров).

Личный состав 2-го отсека, освободив трюм от груза (мешки с картошкой), увидели, что из-под крышки шахты гидролокатора веерообразно бьют струи воды.

С помощью сжатого воздуха создали противодействие в отсеке. Превозмогая головную боль и резь в ушах, подводники боролись за жизнь подводной лодки и своих товарищей (поджимали гайки поврежденной крышки шахты ГАС ключами, вбивали в образовавшиеся щели деревянные клинья и т.д.). Поступление воды несколько уменьшилось, но оставалось значительным.

В общей сложности во второй отсек поступила 70 тонн воды.

Радостью отозвался в такой критической ситуации мощный взрыв, прогремевший невдалеке от лодки, там, где ею были выставлены мины: как потом оказалось, противолодочный корабль, преследовавший лодку, подорвался на ее mine. Это был противолодочный корабль «UJ-1202».

И хотя положение экипажа лодки было критическим, но этот взрыв придал ему заряд бодрости и уверенности в победе над стихией.

После того, как во втором отсеке находиться стало невозможно, решили всем, кто там был, перейти в первый отсек через горловину для погрузки торпед, имеющуюся в верхней части межотсечной переборке и поэтому оставшейся незатопленной в воздушной подушке. В первом отсеке оказалось 13 человек матросов и старшин во главе со старшим лейтенантом, командиром минно-торпедной боевой части.

Чтобы попытаться откачивать воду, необходимо было открыть клапан аварийного осушения 2-го отсека. Т.к. отсек был обесточен, то в отсеках было лишь слабое аварийное освещение. Открыть клапан, пробравшись обратным ходом во второй отсек, проплыть в ледяной воде 10 метров (клапан в кормовой части отсека), нырнуть под воду и отыскать клапан было на грани человеческих возможностей. Судороги сводили руки и ноги, клапан никак не хотел открываться. Старшины и матросы, сменяя друг друга, уходили во второй отсек, пытаясь открыть неподдающийся клапан.

В конце концов клапан был открыт, запустили турбонасос, вода стала убывать, но уменьшение воды, после понижения уровня ее примерно в 2 раза, прекратилось. Чтобы создать условия для дальнейшей эффективной работы турбонасоса, необходимо было повысить давление в отсеке, чтобы оно было не менее, чем на 2-3 атмосферы меньше забортного (забортное – 11 атмосфер).

Однако, воздуха для создания такого давления, кроме как в командирской аварийной группе баллонов сжатого воздуха, не было. Было решено впустить в отсек воздух из резервуаров сжатого воздуха девяти торпед, имевшихся в лодке (давление в них 200 атмосфер). Из торпед, находящихся в торпедных аппаратах, воздух перепустили сравнительно легко, но его было крайне недостаточно. Для перепуска воздуха из стеллажных торпед, находящихся под водой, пришлось снова нырять в ледяную воду и присоединять перепускные резиновые шланги. Наконец удалось весь сжатый воздух впустить в отсек, заработал

турбонасос, вода начала убывать. Лодка уже 16 часов находилась под водой, кислорода в отсеках лодки было минимальное количество, дышать становилось все труднее. В носовых отсеках уже и без того обстановка с атмосферой была на грани человеческого выживания, но всплывать можно было только через 3 часа, не ранее (с наступлением темноты).

В назначенное время лодка начала всплытие с дифферентом 50 градусов на нос, медленно оторвалась от грунта, а потом быстро выскочила наверх, т.к. командиру пришлось продуть аварийную командирскую группу ВВД.

Было принято решение декомпрессию в носовых отсеках проводить по рассчитанному графику, постепенно понижая давление с 9 атмосфер до нормального. Но через непродолжительное время огромное отсечное давление в этих отсеках стало самопроизвольно падать (воздух выходил не только через поврежденную крышку гидролокатора, но и через уплотнительную резиновую прокладку торпедопогрузочного люка, передние крышки торпедных аппаратов).

В таких условиях, естественно, резко проявились последствия пребывания в течении 22-х часов под огромным давлением – кессонная болезнь. Подводники первого отсека с пронизывающей болью в суставах и голове, с резью и кругами в глазах, стали один за другим, теряя сознание, падать на палубу. Лишь трое из тринадцати держались на ногах, пытаясь облегчить участь своих товарищей. Через 3 часа после начала декомпрессии открыли переборочную дверь в 3-ий отсек и начали выводить (выносить тех, кто был без сознания) людей из аварийных отсеков, растирать их спиртом, переодевать в сухое белье. Всех пострадавших разместили в офицерские каюты, каждый член экипажа старался что-то сделать, чтобы помочь им.

Через сутки лодка практически снова была приведена в боеспособное состояние, а еще через сутки благополучно вернулась в базу. Пострадавшие были помещены в госпиталь. К сожалению, один из них, не приходя в сознание, скончался.

Вот фамилии этих отважных подводников, спасших экипаж и подводную лодку: ст. лейтенант М.М. Шапаренко, мичман А. Пухов, старшины 2 статьи В. Острянко, А. Доможирский, Н. Чижевский, старшие краснофлотцы Н. Никаншин, К. Матвейчук, А. Фомин, А. Хоботов, курсант училища им. Фрунзе Н. Портков и ученик рулевого краснофлотец А. Егоров.

Все они были награждены орденами Красного Знамени (А. Егоров – посмертно).

По-разному сложилась в последствие судьба у каждого из них, но все они с достоинством и честью несли звание советского подводника, где бы они ни работали и какие должности ни занимали.

К сожалению, в настоящее время (когда пишутся эти строки) в живых из 13-и человек осталось только двое: бывший старшина 1-го отсека В. Острянко и бывший торпедист Н. Никаншин, ныне капитан 1 ранга в отставке.

С Николаем Александровичем Никаншиным автор имел честь познакомиться в 1960 г., когда прибыл на Камчатку после окончания ТОВМУ им. С.О. Макарова для дальнейшего прохождения службы в звании лейтенанта и получил назначение младшим штурманом на подводную лодку 613 проекта. Н.А. Никаншин в это время служил флагманским минером 10 дивизии, затем ставшей 15 эскадрой подводных лодок.

Этот легендарный подводник и теперь в возрасте 79 лет не порывает с флотом, активно работает в Президиуме Объединенного Совета ветеранов-подводников в г. Санкт-Петербурге.

После войны Н.А. Никаншин закончил Высшее военно-морское училище, служил командиром боевой части подводной лодки, флагманским минером бригады подводных лодок на Балтике, флагманским минером соединения

и объединения подводных лодок на Тихоокеанском флоте, выполнял интернациональный долг, помогал созданию военно-морских сил Египта, преподавал в Высшем военно-морском училище имени Ф.Э. Дзержинского.

Заканчивая разговор о том, как воевали советские подводники, привожу снова слова Н.Г. Кузнецова:

«Блистательные победы сорок пятого года произрастали из горьких, но славных семян сорок первого, обильно политого кровью советских людей. Вместе с Армией шел к победе своим морским путем ее родной брат – Военно-морской флот».

Оценим и сравним.

Теперь, когда мы, хотя и кратко, но внимательно рассмотрели условия, в которых вели боевые действия немецкие и советские подводники во время Второй мировой войны, и после того, как я напомнил тем, кто знал раньше и сообщил для тех, кто не знал, некоторые конкретные факты и цифры результатов подводных атак немецких и наших подводников, можно приступить к анализу и обобщению всего сказанного, оценить и сравнить, кто и как воевал.

1. Как мы выше увидели, условия, в которых воевали немецкие и наши подводники, были разительно отличны и по задачам, которые ставились перед подводными лодками, и по географо-временным факторам театров военных действий, и в оперативно-тактическом отношении.

2. Командующий подводными силами «Кригсмарине» К. Дениц обосновав свою теорию тотальной «подводной войны» с целью перекрытия «кислорода» Англии путем перерезания основных ее морских транспортных артерий, по которым шло снабжение со всего мира и, в частности, из США, делал все возможное и невозможное для выполнения поставленной цели.

Даже вопреки Штабу руководства войной на море (когда он еще не был Главкомом «Кригсмарине») он сумел убедить вначале своего непосредственного начальника – гросс-адмирала Эрixa Редера, а потом и самого Гитлера, что именно такой должна быть стратегия «Кригсмарине» во Второй мировой войне.

На совещании со своими высшими военными руководителями 26-28 сентября 1939 г., на котором, кроме Редера, присутствовал и Дениц, Гитлер сказал, что он «убежден, что ежемесячное количество потопленного тоннажа будет расти так быстро, что враг не сможет возместить свои потери новыми судами...Даже если враг преуспее в относительно быстром спуске на воду новых кораблей, все равно ему не хватит двигателей, вспомогательных моторов, прочего оборудования, а главное – судовых команд».

3. В соответствии со своей стратегией подводной войны К. Дениц с самого начала ее и до конца разворачивал подводные лодки в тех районах морского театра, где им меньше всего грозила опасность и где была возможность топить, как можно, большее количество судов.

При этом он совершенно не склонен был считаться со стратегической обстановкой на сухопутных фронтах и активно противодействовал Штабу руководства войной на море, когда тот вынужден был «отвлекать» по мнению Деница, подводные лодки от «основной задачи».

Фактически К. Дениц всю войну «воевал» со Штабом руководства боевыми действиями «Кригсмарине», выискивая, как он выражался, «золотые жилы» – районы наиболее интенсивного судоходства и отстаивая необходимость посылать подводные лодки туда, не считаясь с крайней необходимостью направить их для обеспечения какой-то другой, даже стратегически важной, операции.

Так было во время операции по захвату Норвегии и Дании, так было во время операции «Торч» – высадки десанта союзников на побережье африканского континента, так было во время операции «Оверлрод» – вторжении сил союзников на территорию Франции через Ла-Манш.

Как только в том или ином районе боевых действий подводные силы «Кригсмарине» получали отпор, так Дениц тут же снимал их с боевого патрулирования и направлял туда, где снова возникали т.н. «Эльдорадо», счастливые времена» или «голубой рай».

Вот, например, его высказывание на этот счет из мемуаров: «... Для нас было важно, что в этом районе (восточная часть Карибского моря, остров Тринидад – авт.) еще не ввели систему конвоев, и суда ходили пусть не регулярно, но по определенным маршрутам, не меняя их даже тогда, когда американское командование точно знало о присутствии в данном секторе наших лодок. Поэтому в октябре (1942 г. – авт.) мы атаковали всеми, имеющимися у нас, силами суда противника, идущие по известным нам маршрутам, получившим название «золотых жил».

Получив удар «по зубам» в Северной Атлантике, он перебрасывает в начале несколько лодок к северо-восточным берегам Америки и в Мексиканский залив, а потом в Карибское море. Получив отпор там, бросает их к Южной Африке, в Южную Атлантику, в Индийский океан, снова в Северную Атлантику и т.д.

Только под жестким нажимом Штаба руководства войной на море вынужден он посылать лодки, «скрепя сердце», в Средиземное море, на Балтику, в район Арктики. В своих мемуарах «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» он откровенно говорит, что, по его мнению, «не имеет никакого значения то, где потоплено судно противника»: главное, что оно потоплено и общий тоннаж транспортного флота уменьшился на столько то тонн. В начале войны его даже не беспокоило то, что есть на судне груз или нет его. Да и к концу войны он давал радио командирам лодок, развернутым в море, топить суда, если на них перевозится «всего лишь один танк» и если даже при этом «вы рискуете жизнью».

Вот что пишет Дениц, отстаивая необходимость вывести лодки из района Гибралтара: «... Не добившись никаких успехов, они могли быть уничтожены, а тем временем в других районах Атлантики они имели бы шансы на уничтожение противника. В остальных районах океана сложились поистине благоприятные условия, т.к. десантная операция потребовала сосредоточиться у ее берегов больших сил охранения. Я был уверен, что дальнейшее пребывание лодок у Гибралтара не оправдывает себя, не соглашался со Штабом руководства войной на море, который утверждал, что большое снижение числа судов, уничтожавшихся подводными лодками в остальной части Атлантики, «в военном отношении» не имеет того значения, которое приобретает борьба на коммуникациях, которые ведут в Средиземное море, с транспортными средствами противника, осуществляющими питание десантов».

Не стремясь разбираться в споре между Деницем и Штабом руководства войной на море, могу заметить только, что «упертость» Деница в свою «Большую стратегию» подводной войны поражает. Десантная-то операция у побережья Африки была стратегической и очень важной для США и Англии. В момент проведения этой операции потопление подводной лодкой какого-нибудь танкера с топливом в несколько тысяч тонн могло иметь решающее значение для операции. Но Дениц знал одно: конвои, идущие по Средиземному морю к северному побережью Африки, в частности, через Гибралтарский пролив, хорошо охраняются союзниками, а, следовательно, лодки, нападающие на эти конвои, подвергаются большому риску. В другом месте, в благоприятных условиях они без особого риска смогут значительно увеличить потопленный тоннаж.

4. Трудно сказать, в какой мере был искренен У. Черчилль, когда он взмолился о помощи, обращаясь к президенту Рузвельту с просьбой предоставить Англии корабли для эскорта конвоев. Этих кораблей явно не хватало. Возможно, он просто запугивал американцев угрозой Германии, втягивая США в более активную войну против нее (у США-то в это время забот с Японией ни Тихом океане

хватало). Но то, что Черчилль был явно озабочен и напуган успешным началом реализации стратегии Деница, свидетельствует его письмо от 4 ноября 1943 г.: «Мы нуждаемся именно в эскортах даже больше, чем в судах (так в подлиннике – авт.). Нам нужно и то, и другое, но я на стороне тех, кто утверждает: корабль, потопленный в 1943 году, стоит 2-х, построенных с расчетом на 1944 год.

А далее в этом послании он пишет: «Меня ужасает то, что мы вынуждены сразу предусматривать морские потери примерно 700000 тонн в месяц. Конечно, все на самом деле не так плохо. Но видеть, как строятся все эти великолепные суда, как они уходят в море, битком набитые продуктами и военным снаряжением, а затем тонут – по три-четыре в день – это слишком мучительно, это терзает меня день и ночь. Ведь эти атаки не только парализуют наш боевой дух и угрожают нашей жизни, они к тому же существенно понижают возможность Соединенных Штатов вступить в сражение. Океаны, всегда бывшие вашей защитой, грозят стать для вас западней.

В будущем году количество подводных лодок может увеличиться, а сфера их действий – расширяться. Ни один из океанских путей не останется безопасным. Все ключевые точки будут осаждены противником, и для их защиты потребуются дальняя авиация».

Не буду вникать в вопрос, правы ли были Дениц и Черчилль в вопросе «Битвы за Атлантику» (позиции их, хотя и рассмотренные с разных точек зрения, сходились). Или правы были те, кто противился стратегии Деница? Одно только можно сказать, что «со своей колокольни» Дениц был «прав», создавая «тепличные» условия для действия своих подводных лодок, а судьба мира во Второй мировой войне решалась не на Атлантике, а на сухопутном Восточном для Германии фронте.

5. Наши же подводные лодки вынуждены были с первого дня войны действовать в чрезвычайно тяжелых оперативно-тактических условиях. О выборе районов действия, (где легче) речь вообще не шла. Действовали там, где вынуждала крайняя необходимость. Действовали в условиях с вероятностью близкой к единице непригодных для этих действий. Особенно это относится к Балтике. Не берусь сейчас обсуждать, в какой мере, оправданы или не оправданы были риск и такие потери в первые месяцы войны. Констатирую только факт: условия в оперативно-тактическом отношении были за гранью возможности для боевых действий!

У всех, кто хотя бы немного понимает это, вызывает недоумение, восхищение и восторг: Как можно было в такой обстановке не только прорываться в открытое море, но и, преодолевая все противолодочные рубежи и игнорируя охраняемые меры противника при защите своих баз, врывать в эти закрытые базы и наводить там «шорох».

В практике и истории «Кригсмарине» есть только один единственный подобный случай – прорыв в Скапа-Флоу.

Не только на Балтике, но и на Северном флоте и на Черном море наши подводники действовали в районах, нашпигованных минами различных типов, перегороженных противолодочными сетями. Нередко – в зоне досягаемости береговой артиллерии и везде – в зоне, доступной для вражеской авиации. Ни у кого из зарубежных подводных флотов ничего подобного при ведении боевых действий не было.

6. Подводные лодки нашего Балтийского флота (да и Северного) вынуждены были действовать в чрезвычайно стесненных условиях мелководья, извилистых и узких шхер и фьордов.

Сам Дениц, как огня, боялся мелководья. Нередко он говорит об этом в своих мемуарах, подчеркивая при характеристике района боевых действий опасность, грозящую лодкам и обосновывая свое нежелание посылать их в мелководные районы. Например, он пишет: «Перехватывать и атаковать конвои у

Фритауна очень трудно ввиду воздушных и морских сил охранения, мелководья, в большинстве случаев спокойного моря...» (выделено мной – авт.). Замечу, что и мелководье в районе Фритауна и воздушные и морские силы были на порядок меньше, чем на Балтике.

На конкретных примерах в вышеизложенном мною было показано, как приходилось воевать нашим подводникам в условиях мелководья. Добавлю только, что риск погибнуть при уклонении от противолодочного воздействия особенно велик там, где глубина места значительно меньше, чем глубина, на которую лодка могла бы погрузиться. Такое же положение возникает, если возможность постановки якорной мины по ее ТТХ (по глубине) перекрывает глубину места или несколько меньше глубины места, но «зазор» толщи воды между дном и минным полем не обеспечивает безопасность лодки от донных мин.

Именно так обстояло дело на Балтике при прорыве лодками противолодочных рубежей. Фактически все боевые действия лодок в этом районе проходили в условиях, когда спасение от глубинных бомб при уклонении от сил ПЛО или прорыве минных заграждений, висело на «волоске»: все зависело от мастерства командира лодки, обученности и отработанности экипажа: мгновенное реагирование на складывающуюся обстановку, быстрая реакция, расчет, своевременная команда, немедленное выполнение команд.

Именно все это обеспечивало необходимое маневрирование при уклонении от глубинных бомб или в лабиринте минных полей. И, конечно, – отвага, решительность, мужество. Нередко спасение было в уходе от бомбежки противолодочных кораблей либо под эти корабли, либо в район потопленной цели (под обломки цели и огонь, разлившегося по поверхности воды топлива), либо под минное поле.

7. В первой главе был показано, что из всех самых знаменитых подводных асов «Кригсмарине» никто в своих боевых походах не встретил противодействия более, чем в пяти процентах торпедных или артиллерийских атак. Для того, чтобы сделать такой вывод, пришлось подробно проследить хронику походов и атак самых результативных подводных асов, под первыми тремя номерами числящимися в списке по результативности, и просмотреть атаки других командиров немецких лодок, подавляющая часть которых была награждена высшими наградами Третьего рейха.

Анализ атак командиров наших подводных лодок по всем нашим флотам, участвовавшим в боевых действиях, показывает, что у нас наоборот, не более чем в пяти процентах случаев не было противодействия. В 95% атак наших подводных лодок противодействие было весьма активное. Не только активное, но и ожесточенное и длительное; Иногда – в течение нескольких часов или даже нескольких суток.

8. Ранее я показал, что конвои, на которые выходили в атаки немецкие подводные лодки, были, как правило, многочисленны по составу судов и исключительно малочисленны по количеству кораблей охранения. Практически всю войну, не исключая и второй ее половины (и даже последнего периода), количество кораблей охранения никогда не превышало одного на 5-6, а то и на 10-15 охраняемых судов. Исключения были очень редки (как пример такого исключения, я приводил конвой для защиты о. Мальта).

У нас же, наоборот, конвои были малочисленны по составу охраняемых судов, а кораблей эскорта в редких исключениях было меньше, чем несколько на одно охраняемое судно.

Думаю, что не нужно быть специалистом, чтобы понять, в каком случае легче атаковать и меньше вероятность погибнуть от воздействия противника.

Большое количество кораблей охранения не только затрудняло прорыв к охраняемым судам конвоя, но и, в случае атаки, позволяло какой-то части

противолодочных кораблей долго и упорно преследовать лодку, т.к. эскорта было достаточно, чтобы продолжать сопровождение конвоя, не боясь оставить его без охраны.

Такие обстоятельства были характерны для действия наших лодок на всех театрах военных действий, но особенно – на Балтике и Севере.

Вот как пишет об этом К. Дениц, сетуя на то, что в 1943 году увеличившиеся число кораблей охранения конвоев ухудшило условия атак немецких подводных лодок: «Кораблям охранения зачастую приходилось слишком рано отказываться от преследования лодок, т.к. они не могли надолго отрываться от выполнения задачи по защите судов».

Именно «запас» количества кораблей охранения позволял иногда в течение нескольких суток преследовать подводную лодку. Такие случаи нередки были в практике боевых действий наших подводников. Особенно ожесточенным было преследование после удачной атаки подводной лодки и потоплении особенно ценного груза (вспомним атаки Маринеско, Коновалова, Фисановича и др., когда на лодки было сброшено до 200-300 глубинных бомб). Часть кораблей охранения, остающаяся для поиска и уничтожения лодки в районе атаки, хорошо зная, что под водой она долго не продержится (рано или поздно вынуждена будет всплывать в надводное положение для вентилирования отсеков и зарядки аккумуляторных батарей), переходила в режим спокойного плавания на незначительной скорости. Это позволяло обеспечить благоприятные условия для работы гидроакустической станции. Подводная лодка, обладая «черепашьей» скоростью под водой, далеко уйти не сможет, если она будет пытаться оторваться на бесшумном ходу. При форсированном режиме электродвигателей, во-первых, резко повышается вероятность обнаружения ее гидроакустическими средствами, а во-вторых, даже и в этом случае она не более, чем через час хода, вынуждена будет остановиться и всплыть на визуальной (а тем более, на радиолокационной) видимости кораблей ПЛО,

Это тактика «на измор» нередко приводила противолодочные корабли к успеху.

Характерной, с точки зрения количества противолодочных сил и условий для атак подводных лодок, приближенно соответствующих условиям действия наших пл (значительное количество сил ПЛО и зона действия, перекрываемая авиацией), является атака 14 немецких подводных лодок конвоев «ON-206» и «ONS-20» в октябре 1943 г., о которой я упоминал в первой главе. Для охраны 65 торговых судов конвоя «ON-206» союзники выделили 13 кораблей (4 эсминца, 1 фрегат, 7 корветов, 1 траулер). В составе эскорта 52 судов конвоя «ONS-20» было 8 кораблей (6 эскортных миноносцев и 2 траулера). Таким образом, в целом для охраны 117 торговых судов было выделен 21 боевой корабль. В общем-то среднее количество охраняемых судов на один корабль эскорта не так мало – 5,5 (вспомним, какое соотношение было при атаках наших подводных лодок), однако против лодок действовала и авиация. Вот тут-то и проявилось «высшее мастерство» немецких подводных асов. В результате атак конвоев было потоплено всего лишь одно судно (6600 тонн), но было потеряно 6 (!) подводных лодок. Вот какова была цена этой «победы».

При этом нужно отметить, что атаки эти проводились в удаленных глубоководных районах от берега, где и намеков не было на ограничения маневрирования лодок по глубине. Интересно было бы посмотреть, как эти асы смогли бы действовать в мелководных районах Балтики или в шхерных районах Севера.

9. Существенно различались условия базирования немецких и советских подводных лодок. Выше упоминалось, что Германия построила 25 военно-морских баз для подводных лодок, в которых в общей сложности было 111

специально оборудованных бассейнов и боксов, укрытых железобетонными перекрытиями толщиной от 2,5 до 7,5 метров, которые все вместе могли вмещать до 200 подводных лодок.

К. Дениц пишет: «25 октября 1940 г. во время очередного доклада Гитлер спросил меня, какие, с моей точки зрения, укрытия для подводных лодок необходимы на побережье Бискайского залива, чтобы защитить их от налетов авиации. Полную защиту подводных лодок в базе, ответил я, можно обеспечить только в том случае, если на всех стоянках во время пополнения запасов, отдыха экипажей и ремонта они будут находиться в бетонных укрытиях. Точно так же должны быть защищены мастерские по ремонту подводных лодок.

... К концу 1941 г. подводные лодки в Лориане и Лапаллисе, а в середине 1942 г. – в Бресте и Сен-Назаре и несколько позднее в Бордо были полностью обеспечены укрытиями. Аналогичные укрытия, но в меньшем количестве, построили и в Германии».

Дениц не упоминает только, что первые железобетонные укрытия для подводных лодок в Германии начали строить еще в 1936 г. (в г. Киле), а в 1940 г. – в Гельголанде.

О высокой надежности этих укрытий я говорил в главе I, приводя примеры результатов массированных налетов английской и американской авиации на военно-морские базы Германии. Эти налеты, превращавшие в развалины значительную часть жилых районов, например, французских городов, не оказали, однако, никакого действия ни на ремонт подводных лодок, ни на сроки выхода их из баз и развертывания в океане.

Только в одном единственном случае крыша укрытия, которую не успели, как следует, укрепить, оказалась серьезно поврежденной сверхтяжелой бомбой и почти пробитой. Никакого ущерба подводным лодкам причинено не было.

«... Но насколько подводные лодки были обеспечены от налетов в базах, настолько неприятными были атаки самолетов противника во время перехода через Бискайский залив» – говорит Дениц.

Но и эти «неприятности» для немецких лодок ни в коей мере не могут сравниться с теми, например, которые испытывали наши лодки, прорываясь в открытое море на Балтике.

Вторым районом, где немецкие подводники столкнулись с проблемой развертывания из баз, было Средиземное море. Здесь практически над всей акваторией моря можно было ожидать действия авиации союзников. Особенно проблемным был выход в океан через Гибралтарский пролив. Однако все Средиземное море (до высадки десанта союзников в Африке, а затем до перехода в конце войны Италии на сторону союзников), находилось под контролем Германии. Так что проблемы эти были временные. С падением Франции все южные порты ее перешли в распоряжение Германии. То же относится к базам Испании и Италии.

К тому же, и это главное, капитуляция Франции разрешила одну из главных проблем, развертывания немецких лодок в океан: отпала необходимость делать это обходным путем через Северное море вокруг Англии. Еще более облегчилось развертывание лодок в Северной Атлантике с захватом Норвегии. Таким образом, с захватом баз во Франции и Норвегии немцы получили благоприятнейшие возможности для развертывания своих подводных лодок и в Атлантике и в Арктических морях.

Следует отметить, что при необходимости выхода в океан через Бискайский залив и Гибралтарский пролив немецкие подводники в некоторых случаях из-за активного действия противолодочных сил сталкивались с непреодолимой для них проблемой. Имеются примеры, когда лодки делали по 5-6 попыток выйти в океан, а потом вообще отказывались от выхода, т.к. риск был слишком велик.

Наши же подводные лодки прорывались в открытое море, не считаясь с риском, хотя он был значительно выше, чем у немцев. Вот вам еще одно различие в действиях немецких и советских подводников.

10. Кроме хорошо защищенных военно-морских баз в Европе, немцы могли использовать по своему усмотрению ряд военно-морских баз Японии для ведения действий в Индийском океане. В распоряжение Германии японцы передали ВМБ Пенанг и Сабанг на о. Калимантан. С этих баз немецкие лодки успешно действовали в северной части Индийского океана, включая районы и северо-восточной части (севернее о. Мадагаскар).

Дениц пишет: «До тех пор (весна 1943 г. – авт.) пока в Атлантическом океане было достаточно возможностей для успешных действий лодок, японские предложения отклонялись». Дело в том, что еще в декабре 1942 г. японцы предложили Германии использовать эти порты под базы немецких лодок. «Это базирование было, однако, возможно только при условии обеспечения баз» – пишет Дениц. Вопрос обеспечения этих баз возник потому, что применяемые на германских подводных лодках топливо и смазочное масло не могли компенсироваться японскими по техническим условиям. Разумеется, и запасными частями, и боеприпасами японцы обеспечить немецкие лодки не могли. К тому же, не могли японцы обеспечивать немецких подводников «... консервированным провиантом, т.к. привыкшие к европейской пище подводники не могли обходиться привычным для японцев продовольствием».

Добавлю к этому высказыванию Деница, что в книге С. Симонди «Потопленные» – об японских подводниках, говорится, что на их лодках даже камбуз, как таковой отсутствовал. Подводники питались индивидуально, в основном, «рисом в мешочках, сваренным на кипятке».

Японские базы пригодились «Кригсмарине», когда у Деница возникла проблема в очередной раз для обеспечения безопасности действия лодок. С. Роскилл писал: «Тактика Деница состояла в том, чтобы постоянно отыскивать слабые места в нашей обороне, даже если для этого приходилось направлять лодки за тысячи миль...»

Такая необходимость возникла, когда штаб «Кригсмарине» решил послать лодки в Индийский океан в 1943 году. Именно там (после получения отпора в Мексиканском заливе и Карибском море) усмотрел Дениц очередную «золотую жилу». О том, что первоначально немецкие подводные лодки добились успеха в этом районе, я писал выше).

Возникла эта проблема в 1943 г., а потом в 1945 г., когда немецкие подводные лодки стали использоваться для перевозки стратегического сырья (вольфрама, олова, сырой резины, молибдена, кофеина) ИЗ Японии и Индонезии.

В общей сложности практически всю войну немецкие подводные лодки имели возможность использовать до 40 военно-морских баз на побережье Атлантического океана, Балтийского, Северного, Норвежского и Средиземного морей. Кроме того, в их распоряжении были Черноморские порты Румынии и Болгарии.

В отличие от немецких наши подводники всю войну вынуждены были действовать лишь из нескольких баз без каких бы то ни было железобетонных укрытий: Финский залив (Ленинград, Кронштадт, позднее Таллинн), Кольский залив (Мурманск, Полярный), Черное море (Севастополь – Балаклава, Новороссийск).

При всем при этом, все до единого района базирования наших подводных лодок были в зонах доступности вражеской авиации, в результате чего подводным лодкам приходилось участвовать своей зенитной артиллерией в отражении налетов вражеской авиации. Имелись случаи серьезных повреждений подводных лодок не только от бомбардировок авиации при налете ее на базу, но и

артиллерийского огня вражеских батарей, как это случилось, например, с одной из лодок, стоявших в ремонте в Ленинграде.

Таким образом, и это сравнение – по условиям базирования подводных лодок – дает серьезную пищу для размышлений.

11. Интересен вопрос о тоннаже судов и кораблей, с которыми подводная лодка вступает в бой. Оценивать результат атак по потопленному тоннажу – это, конечно, правильно и важно. Особенно, если исходить из провалившейся стратегии «тоннажной войны» Деница. Но оценить таким образом легче всего. Значительно труднее проанализировать значение результата атаки лодки применительно к важности ее в тот или иной момент времени с точки зрения не только влияния на оперативно-тактическую ситуацию в районе боевых действий, но и на общую стратегическую обстановку (например, атаки Прина, Маринеско, Коновалова, Лунина).

А оценивать оперативно-тактическое мастерство командира лодки только по потопленному тоннажу, на мой взгляд, вовсе неправильно.

Можно поставить вопрос так: кого(что) труднее потопить (попасть торпедой) – громадный и неповоротливый, длиной до нескольких десятков метров (а нередко и за 100 м.), с большой осадкой и идущий медленной скоростью транспорт или небольшое, мелкосидящее, значительно меньшее по водоизмещению и более маневренное судно? То же относится к кораблям ПЛО. Порой потопить небольшой противолодочный корабль, имеющий на вооружение то же, а порой, и большее количество глубинных бомб, быстрый и маневренный, значительно труднее, чем большой корабль, вооруженный мощным артиллерийским оружием.

Бессильными от торпедных ударов подводных лодок оказались и авианосцы, и линейные корабли, и крейсера, которых немало ушло на дно во время, как Первой, так и Второй мировых войн.

Да и уклоняться от атак глубинными бомбами малых противолодочных кораблей значительно труднее. Не случайно некоторые малые противолодочные корабли официально назвали «охотниками за подводными лодками».

А нашим подводным лодкам, как правило, пришлось действовать именно против таких кораблей ПЛО.

12. Еще одно существенное отличие было в действиях немецких и советских подводников, что облегчало действия немецких командиров лодок и значительно осложняло действия наших. В «Кригсмарине» уже в конце 1940 г. приказом Главнокомандующего были отменены все ограничения на потопления нейтральных судов. Со ссылкой на нарушение Лондонского (1930 г.) протокола англичанами командирам немецких подводных лодок было дано разрешение «топить всех – вести неограниченную подводную войну». Наши командиры лодок ничего подобного не имели. Наоборот, они были строжайше предупреждены, придерживаться правил международного соглашения и ни в коем случае не топить суда, если есть малейшее сомнение в их принадлежности к воюющей стороне. Например, наши подводники вынуждены были отказываться от атак судов, идущих под норвежским или шведским флагом, хотя они хорошо знали, что на них ведется перевозка стратегического сырья для промышленности Германии. В общей сложности командиры наших лодок около 200 (!) раз вынуждены были отказываться от атак по этой причине.

Прежде чем делать заключение о том, как воевали наши подводники по сравнению с немецкими именно с точки зрения оценки их мастерства, отваги и мужества, подчеркну, что речь идет не о значении боевых действий лодок и влияния их на ход войны (хотя частично и об этом было сказано), а именно о качестве подводников в самом высоком смысле этого понятия.

Гросс-адмирал К. Дениц в своих мемуарах ссылается при подведении итогов действий своих подводных асов на адмирала Нельсона, который любил говорить: «Давайте посчитаем...».

Так вот и мы давайте кое-что посчитаем. Только прежде, чем считать, определим критерий по которому будем оценивать действия подводников с точки зрения их качеств. Нужно выбрать именно такой критерий, который включал бы в себя и оперативно-тактическое мастерство, и терпение, отвагу, выдержку, самоотверженность, способность к самопожертвованию. Даже не будем обращать внимание на условия боевых действий, о которых говорилось выше.

1. На мой взгляд, для сравнения и оценки подводников подойдет такой вполне объективный критерий, который назову обобщенным коэффициентом боевой эффективности за все время войны без деления его на этапы. Этот обобщенный коэффициент выразим отношением числа потопленных кораблей и судов противника к числу погибших подводных лодок от воздействия противника.

Итак, посчитаем.

Данные о немецких потерях беру из книги «Стальные гробы» Герберта А. Вернера, который ссылается на авторитетного историка «Кригсмарине» Алекса Нестле. Общее число потопленных немецкими подводными лодками судов союзников и нейтральных стран – 2882. Кроме того, потоплено 175 военных кораблей. Итого, немецкие лодки отправили на дно в общей сложности 3057 судов и кораблей противника.

Общая численность немецких подводных лодок, укомплектованных личным составом составила 1150 единиц. Из них противником были потоплены 779 подводных лодок.

Кроме того, две подводные лодки попали в плен. Речь не идет о потопленных самими экипажами или сдавшихся в плен подводных лодках по приказу Деница в конце войны. Речь идет только о лодках, потерянных в результате боевых действий.

Исходя из этой статистики, получим: обобщенный коэффициент боевой эффективности для немецких подводных лодок – 3,9.

Наши подводники потопили 463 судна и корабля врага.

Потери нашего подводного флота от воздействия противника составили 86 лодок. Обобщенный коэффициент наших подводных лодок – 5,4.

Даже если возьмем данные по победам и потерям немецких подводных лодок по Деницу (2759 потопленных судов и кораблей и 630 погибших лодок), то и в этом случае этот коэффициент для немецких лодок оказывается ниже, чем у наших – всего лишь 4,6.

Скептикам, ссылающимся на то, что «немцы действовали в океане, в длительном отрыве от баз», скажу, что длительно отрывались от баз и действовали в отдаленных районах океана (южная Атлантика, Индийский океан) лишь около 5% всех немецких лодок. Если сюда же присовокупить временные действия в течение 2-х периодов войны у Восточного побережья США и в Карибском море, то и в этом случае общее число таких длительных походов лодок не превышает 10%. В основном средний срок автономного плавания немецких лодок в Севреной и Центральной Атлантике не превышал сроков боевого патрулирования наших подводных лодок на Балтике и Севере. Исключение составляли черноморские лодки.

К тому же, выше было показано, что боевые действия в глубинных районах океана несравнимы с трудностями действия в мелководных и шхерных районах, в зоне досягаемости не только береговой авиации, но, нередко, и в зоне береговой артиллерии.

Не выдерживает никакой критики аргумент, что в океане было труднее плавать из-за гидрометеорологических условий и сложности навигационного ориентирования.

Во-первых, гидрометеорологические условия на Балтике, и особенно, на Севере, зачастую, не менее суровые, чем в Атлантике. Во-вторых, плавание в закрытых районах Балтийского моря, изобилующего мелями и банками и в шхерных районах Севера при отсутствии навигационных ориентиров (огней, маяков, радиомаяков, навигационных знаков, не работающих во время войны) более трудное, чем в открытом океане.

К тому же при производстве торпедных или артиллерийских атак знание места в абсолютных координатах вовсе не требуется (это не стрельба баллистическими ракетами). Вся атака проходит в относительных координатах атакующей лодки и цели. Наибольшее требование к точности места предъявляется при постановке минных банок, которые в глубоководных океанских районах (вдали от береговой черты) не ставятся. Естественно, нужно, как можно точнее, знать свое место при подходе к базе. О случаях грубых ошибок и промахов немецких подводных асов разговор был в I главе. Таких фактов было более, чем достаточно.

Ну, а со всех других точек зрения (особенно при уклонении от атак противолодочных сил) боевые действия в океане значительно облегчены по сравнению с действиями в ограниченных и мелководных районах морей. О противолодочных сетевых и минных заграждениях речь вообще не идет, т.к. в океанах их никто и никогда не ставил. К тому же, ни по глубине места, ни по направлению (360 градусов) на отрыв от сил ПЛО ни каких ограничений нет: атаковал и отрывайся, куда тебе подсказывает опыт, мастерство и интуиция.

* * *

13. В первой главе (параграф «Ассы») я приводил примеры навигационных аварий и столкновений, случившихся с подводными лодками «Кригсмарине». Разумеется, и в нашем подводном флоте были такие происшествия, причем с гибелью ПЛ (ПЛ под командованием Шуйского). За эту аварию командир ПЛ вместе с капитаном рыболовного траулера, по чьей вине произошло столкновение, был приговорен к расстрелу. Позже расстрел был заменен 25-летним заключением. После обращения с письмом к Сталину (под письмом подписались все командиры лодок) Шуйский был возвращен на флот. Был старшим помощником и командиром лодки. Погиб вместе со своей лодкой, выполняя боевое задание.

Но случаи навигационных аварий и столкновений на нашем подводном флоте были исключительно редки – единичны. Если проанализировать статистику, то происшествий подобного рода в немецком подводном флоте по сравнению с нашим было на два порядка больше при том, что число воевавших немецких подводных лодок по сравнению с числом наших, участвовавших в боевых действиях, было больше лишь на один порядок. Если же учесть, что трагический случай с ПЛ Шуйского произошел еще перед войной, то оказывается, что количество «подвигов» подводных «асов» во время войны в составе «Кригсмарине» было в среднем в 15-20 раз больше, чем у нас (если соотносить к общему числу лодок, участвовавших в войне у немцев и у нас).

И уж, конечно, у нас не было таких «асов», как командир ПЛ «U-631» (VII серии) Юрген Крюгер, умудрившийся протаранить и потопить ПЛ «U-71» в Атлантике, а несколько позднее – протаранить ПЛ «U-455», которая после серьезных повреждений вынуждена была вернуться в базу. Кстати, на «U-631» тоже были серьезные повреждения – разбиты все четыре носовые торпедные аппараты. В знак «наказания» виновник происшествия получил запрет на возвращение в базу до особого приказания (было приказано находиться в районе патрулирования и вести наблюдение).

2. Не менее показательным и объективным может быть и другой критерий оценки, показывающий отношение числа потопленных подводными лодками судов и кораблей к числу погибших подводников.

Опять же, исходя из чисел, приведенных выше (напоминаю: у немцев погибло 33000 подводников, у нас – 3636), посчитаем и получим следующее: каждое потопленное судно или корабль противников (и нейтралов), потопленных немецкими подводными лодками, «унесли» за собой по 11 немецких подводников.

Нам каждый потопленный корабль или судно врага обошлись жизнью семи подводников.

Если будем исходить из данных, приведенных Деницем, то число погибших подводников, приходящиеся на одно потопленное судно или корабль, будет еще больше – 12.

Как видим, только опираясь на «голую» статистику и выбрав объективный критерий, мы можем уверенно оценить, кто и как воевал, даже без учета тех обстоятельств и особенностей, в которых приходилось действовать немецким и нашим подводникам. Результаты подсчета говорят сами за себя. Исходя из формальной логики, можно даже посчитать на сколько процентов эффективнее воевали те и другие подводники.

3. При этом следует оговориться, что при расчетах не учтены 3500 немецких подводников, сдавшихся в плен. Жестокая правда войны состоит еще и в том, что, зачастую, та сторона, которая теряет своих бойцов в качестве не погибших, а плененными, несет убытки, значительно большие, чем их гибель.

Попавшая к врагу техника, в частности, подводная лодка, может ему принести столько полезной информации, сколько не смогла бы принести разведка в течение нескольких лет работающая в этой области. Неслучайно так цепко вцепились союзники в подводную лодку «U-570», сданную в плен ее командиром корветтен-капитаном Рамховым.

Неслучайно и немцы разработали несколько операций по уничтожению этой захваченной англичанами лодки (все операции сорвались). Неслучайно и к командиру, сдавшему лодку, в лагере для военнопленных подводников и летчиков бывшие его сослуживцы относились с презрением и устроили «суд чести».

Можно вспомнить и сдавшихся членов экипажей подводных лодок «U-732», «U-340», «U-490», «U-765», «U-386», «U-406» и др. Например, после гибели «U-732» и «U-340» в Гибралтарском проливе в плен попали 67 немецких подводников, некоторые из которых раскрыли сведения о немецких самонаводящихся торпедах «Т-5» («Рен» или GNAT), о радарном детекторе «Вензе», о новом детекторе «Наксот» для обнаружения работы РЛС в сантиметровом диапазоне, о гидроакустической станции «Афродитэ», а также о счетверенном зенитном автомате калибром 20 мм. Вся информация об этих системах являлась секретной и раскрытие ее нанесло «Кригсмарине» непоправимый ущерб.

После гибели «U-490» в сентябре 1943 г. в плен попали 60 подводников. Немцы чрезвычайно боялись английских лагерей для военнопленных подводников, где отношение к ним было довольно жестокое (по сравнению с американскими и канадскими лагерями). Американцы умело использовали это обстоятельство и в обмен на обещание не передавать плененных подводников «U-490» англичанам многое у них выведали. В частности, немецкие подводники разболтали, что в Балтийском море проводятся эксперименты по заправке подводных лодок под водой. Рассказали о технологии подобных операций.

Согласие сотрудничать с американцами подписали 40 членов экипажа подводной лодки «U-575», попавшие в плен 30 марта 1944 г. у восточного побережья США (в Гвинейском заливе). Сделали они это тоже в обмен на обещание не передавать их англичанам.

В результате пленения одиннадцати членов экипажа ПЛ «U-765» в апреле 1944 г. англичане узнали, что из-за острой нехватки меди трубы торпедных аппаратов немецких подводных лодок стали изготавливаться из стали, которая довольно быстро покрывается ржавчиной. Кое-кто из пленных подводников выдал

военный секрет о том, что дизельные двигатели на всех новых подводных лодках Германии не дают задний ход.

Большим преимуществом немцев значительный период войны на море было то обстоятельство, что штаб «Кригсмарине», благодаря службе разведки (дешифровальная группа В-Динст, В-dinst), имел возможность читать шифр, применяемый совместно Англией, США и Канадой в операциях по проводке конвоев через Северную Атлантику. Дениц ежедневно получал сводку по формирующимся конвоям, маршрутам их движения, изменениям маршрутов, составе сил эскорта, точек рандеву с кораблями охранения, районам прикрытия конвоев авиацией и т.д.

Англичане же о развертывании подводных лодок в том или ином районе узнавали только тогда, когда кто-то из одиночных судов, ставших жертвой атаки, успевал сообщить об этом, или при атаках лодками конвоев союзников. Иногда некоторая информация поступала от самолетов-разведчиков. В то же время, немцы были уверены, что противник никогда не сможет подобрать ключи к коротковолновым метеорологическим и военным книгам шифров шифровальной машины «Энигма». Английские дешифровщики центра разведки Блегли-Парка действительно долгое время не могли проникнуть в систему «Энигма».

Потеряли немцы преимущество в этой области, когда англичане завладели немецкими секретами. Случилось это осенью 1942 г. когда 30 октября 1942 г. получила сильные повреждения немецкая подводная лодка «U-559». После того, как подводная лодка вынуждена была всплыть под ударами глубинных бомб английских эсминцев, они открыли по ней интенсивный артиллерийский огонь. Покидая борт лодки, немцы не удосужились уничтожить документы «Энигмы», как это требовалось по инструкции. После того, как экипаж покинул лодку, она некоторое время оставалась еще на плаву. Абордажная команда с эсминца «Петард» быстро переправившись на лодку, успела захватить всю секретную документацию. Самыми главными из захваченных документов оказались таблицы текущих коротковолновых шифров для метеосводок и таблица текущих шифров для кораблей, а также некоторая тактическая документация (кстати, командир ПЛ «U-559» Хейдеман был посмертно награжден «Рыцарским крестом» 14 апреля 1943 г. – немцы даже и не подозревали, что именно небрежность этого подводного аса привела к тяжким последствиям «Кригсмарине» позднее. На боевом счету Хейдемана было всего лишь 14542 т. потопленного тоннажа).

Английское командование взяло подписку со всех членов экипажа эсминца, участвовавших в операции по уничтожению «U-559» о неразглашении того, что они могли видеть перед тем, как лодка пошла на дно (о переносе мешка документов). В результате расшифровки кодов «Энигмы» английская разведка узнавала все подробности передвижения и развертывания германских боевых кораблей.

Хочу оговориться, что провал с «U-559» был не первым случаем захвата кодов «Энигмы». Первый произошел еще в мае 1941 г. Тогда подводная лодка «U-110» получила серьезные повреждения от атак двух английских эсминцев и корвета. Командир лодки, кавалер «Рыцарского креста» Лемп (тот самый, который в первый день объявления войны Англией, командуя «U-30», потопил английский пассажирский лайнер «Атения», на борту которого находилось в общей сложности 1417 чел., из которых 118 погибло) принял решение всплыть и приказал команде покинуть борт лодки. Инженер-механик получил приказание открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта и затопить лодку. Однако, он по какой-то причине не успел выполнить команду. Лодка, как потом и «U-559», какое-то время оставалась на плаву и не хотела тонуть.

Командир абордажной группы с эсминца «Балдог» младший лейтенант Бальми успел изъять с лодки не только документацию, но и саму шифровальную машинку «Энигма». В числе документации были кодовые таблицы, сигнальный

журнал и несколько радиogramм. После того, как лодка затонула, вся команда ее, за исключением 14 погибших, попала в плен. Командир лодки погиб. По свидетельству очевидцев, Лемп покончил жизнь самоубийством – «вскинул вверх руки и пошел ко дну», – поняв, что англичанам досталась «Энигма» вместе с документацией.

Кроме таблиц «ключей» к шифровальной машинке, к англичанам попали секретные морские карты, карты минных полей в Северном море и у побережья Франции, чертежи и руководства по эксплуатации систем лодки IX В серии.

В конце пятидесятых годов история с захватом «Энигмы» англичанами стала известна. Немецкие ветераны-подводники, прежде почитавшие Лемпа, стали называть его предателем: «Лемп преступно пренебрег своими обязанностями, не уничтожив имевшиеся на лодке секретные материалы и военно-морскую «Энигму», что привело к напрасной потере многих немецких подводных лодок и гибели сотен подводников».

После операции по захвату «Энигмы», как и потом в случае с ПЛ «U-559», все свидетели дали подписку о неразглашении военной тайны (и около 20 лет держали это в секрете), а немецкие пленные подводники содержались в лагере при строгой изоляции до конца войны.

Длительное время англичане пользовались «Энигмой», пока немцы не заменили шифр. Но после некоторого перерыва произошла история с «U-559» и они снова стали владеть оперативной информацией о лодках «Кригсмарине», т.к. немцы не подозревали, что, кроме шифров, и сама «Энигма» в руках англичан.

После потопления «U-386» и «U-406» в феврале 1944 г. английскими кораблями от попавших в плен немецких подводников англичане узнали, что обе лодки имели на борту новое электронное оборудование и соответствующих специалистов. К сожалению, для англичан, абордажная группа с эсминца «Скей», успевшая проникнуть на борт после того, как команда покинула ее и она еще некоторое время оставалась плавучей, целый мешок набитый секретными документами, остался на лодке. Абордажная группа не смогла его вовремя вынести наружу: лодка стала тонуть.

Несомненный вред «Кригсмарине» принесло пленение около 40 чел. экипажа ПЛ «U-744» в марте 1944 г. Лодку, получившую сильные повреждения, но остававшуюся на плаву, команда покинула, как это нередко было в практике немецких подводников и ранее. С канадского эсминца «Чилливека» на лодку проникли два лейтенанта и оружейник. Они успели захватить много разного рода секретной документации. По мнению канадского историка флота Джозефа Шулла, «эти три человека захватили бесценные трофеи – книги кодов, списки, сигналы и оборудование».

Громадное значение сдача в плен немецких подводников имела в проведении английской пропаганды. Англичане о пленении «подводных убийц» трубили на весь мир.

Особенно много говорилось о пленении немецких подводных асов, таких как Отто Кречмер, попавший в плен в 1940 году, награжденный «Рыцарским крестом с Дубовыми листьями и Мечами» или кавалер «Рыцарского креста» Вернер Хенке, командир «U-515», попавший в плен 10 апреля 1944 г. после гибели лодки у островов Зеленого мыса.

Геббельсовская пропаганда по поводу пленения немецких подводников либо хранила «гробовое» молчание, либо пыталась опровергнуть английское радио, утверждая, что никаких пленных нет, все подводники погибли вместе со своими лодками. Либо спецслужбы Германии глушили английское радио, расходуя на это громадные средства.

Само-собой разумеется, пропагандистские службы любой из воюющих стран используют факт пленения солдат и офицеров противника на «всю катушку»,

а тут в плен попадали представители самого ненавидимого англичанами рода немецких войск – подводники, так много горя принешие в английские семьи. Один только факт такого пленения имел громадное значение для поддержания морального духа английского населения и подавления боевого и морального духа немцев.

Не исключены были и факты, когда кто-то из пленных подводников соглашался сотрудничать с англичанами (не только в передаче им секретной информации). Неслучайно же во всех странах узаконен порядок, что после освобождения из плена, независимо от того, в каких обстоятельствах попал в плен, каждый, побывавший в плену, проходит спецпроверку.

Таким образом, после всего вышесказанного, 3500 немецких пленных подводников мы вполне обоснованно можем отнести к числу потерь (да еще каких) и уверенно сказать, что принятый коэффициент боевой эффективности подводников «Кригсмарине» будет еще ниже.

У нас же за всю войну попало в плен лишь 9 (!) подводников: 4 из экипажа «С-7» вместе с ее командиром С.П. Лисиним после ее гибели, двое матросов с подводной лодки «Щ-214», погибшей вместе со всем экипажем и ее командиром капитаном 3 ранга В.Я. Власовым, и двое старшин с подводной лодки «Щ-403», а также тяжелораненый командир этой лодки капитан 3 ранга С.И. Коваленко. Все до единого в плен попали либо ранеными, либо контужеными. В плену вели себя достойно и никто из них ни на какое сотрудничество с врагом не пошел. Командир «С-7» остался жив и достойно продолжал служить флоту и Родине до последнего дня. Командир «Щ-403» был расстрелян фашистами в одном из концлагерей.

Так что по такому показателю, как число попавших в плен к общему числу погибших подводников, даже и сравнивать немецких и советских подводников «неприлично». У немцев – 10,6%, у нас – 0,002%. Наши подводники предпочитали гибель вместе со своей лодкой возможности остаться в живых, сдавшись врагу.

Подводя итог всему сказанному, можно уверенно утверждать, что наши подводники – участники Великой Отечественной войны, воевали не только не хуже немецких или каких-либо других, но и намного лучше их.

А легенды о немецких подводных асах как «самых-самых» – результат мощной пропаганды, как в самой Германии, так и во всем западном послевоенном мире. К сожалению, результаты этой пропаганды проникли и в Россию. У нас в стране, пытающейся войти в когорту преуспевающих «цивилизованных» капиталистических государств, эта геббельсовская пропаганда нашла благоприятную почву в лице продажной пишущей мелкобуржуазной нечисти, готовой за «зеленые» и Родину продать и мать родную задушить.

И капитализм, в каком бы государстве он ни зарождался и каким бы путем ни развивался, он всегда и везде был и остается бандитским, какие бы расцвеченные ярлыки на него ни вешали.

Самое страшное, что публикации в центральных газетах и журналах, показ «документальных» фильмов, направленных на принижение роли советских подводников в борьбе с фашистской агрессией Германией не только разлагающе действует на взрослое население страны, в какой-то мере все же защищенное еще сохранившейся памятью о войне и своим житейским опытом. Страшно то, что вся эта целенаправленная пропагандистская машина, находящаяся в руках разрушителей России, беспощадно бьет по мозгам и душам молодого поколения, засоряя их, запудривая, загаживая, вытравляя память о подвигах отцов и дедов, выжигая понятия о чести, благородстве, товариществе, долге и преданности своему народу и своей Родине.

Свидетельствует Герберт Вернер.

Уже после того, как провел свои исследования по поднятому вопросу, «перелопатив» сотни страниц архивных дел и десятки тысяч страниц исторической и мемуарной литературы, проанализировал, обобщил и сделал выводы, попалась мне в руки еще одна книга мемуаров. Это книга одного из опытнейших немецких подводников, почти всю войну провоевавшего на подводных лодках, корветтен-капитана Герберта Вернера «Стальные гробы. Немецкие подводные лодки: секретные операции 1941-1945 г.г.», написанная им в 1969 году, переведенная у нас и вышедшая в Москве в 2003 году.

Предисловие к книге написано тоже опытным подводником, командиром американской подводной лодки, всю войну провоевавшим на Тихом океане, капитаном в отставке Эдвардом Бичем, преподавателем Военно-морского колледжа в Ньюпорте.

Оценивая книгу Вернера, как профессионал – коллега по подводной войне, Э. Бич восхищается «людьми, которые сражались за Германию» и призывает ими восхищаться, «если даже мы осуждаем Гитлера и нацистов».

И еще он пишет, в частности: «Между тем героизм воина, как правило наивного, молодого, благородного и неподкупного, не должен служить неправому делу...». Все это верно: и восхищаться надо и понимать, что «героизм воина... не должен служить несправедливому делу».

Но надо и объективно, непредвзято оценивать этот героизм, эти подвиги, понимая, где это были действительно подвиги, основанные на самообладании, отваге и мужестве, а где – раздутое до небес преувеличение, результат пропагандистской шумихи и фанфары тому, что не только не является подвигом, но и, наоборот, граничит с корыстной расчетливостью и трусостью.

Полностью согласен с автором предисловия, когда он говорит: «Никто не должен упрекать воина, который ради своей страны идет на смерть. Поэтому следовало бы позволить этим храбрецам покоиться в мире, уважать их самих и память о них. Хотя эти парни жили в безумное время, они были цветом молодой Германии; к несчастью их воспитали в духе искаженных представлений о судьбе страны... Они не заслуживают чрезмерного порицания».

Даже те, кто одурманенный нацистской пропагандой «не заслуживают чрезмерного порицания», то что же можно говорить о наших молодых парнях, нашедших смерть в таких же «стальных гробах», защищая правое дело, свою Родину, свободу и независимость своего народа?

И как надо называть тех «отечественных» либерально-фашистских «новых» историков, которые пытаются все перевернуть, поставить «с ног на голову», опорочить наших героических подводников, оплевать память о них?

Впрочем, не о предисловии командира американской подводной лодки, а о самой книге немецкого командира лодки следует сказать несколько слов, в связи с чем она, на мой взгляд, заслуживает особого внимания.

В отличие от других немецких подводных асов, опубликовавших свои мемуары, Г. Вернер не вошел в разрекламированный список лучших тридцати или даже пятидесяти командиров немецких лодок. Не был он и кавалером «Рыцарского креста». Более того, свои незаурядные способности офицера-подводника он проявил в должностях вахтенного и первого вахтенного офицера на подводных лодках других командиров. Сам же он, будучи назначен командиром лодки «U-415» в середине 1943 г., а потом, после ее гибели – командиром «U-453», не потопил ни одного вражеского судна или корабля. Однако, это вовсе не значит, что он был плохим командиром. Наоборот, судя по тому, как он действовал, пытаясь в тяжелейших условиях нанести урон противнику и сохранить экипаж лодки, можно сказать, что такие качества, как самообладание и разумный подход к предпринимаемым действиям, были доведены в нем до высочайшего уровня. Но к этому времени резко изменились условия ведения войны на море. И даже такие опытные подводники,

воевавшие с самого начала войны (последней лодкой, на которой служил Вернер, была пятой в его биографии) заметных успехов достичь не могли, не говоря уже о многих других, более молодых командирах лодок.

Возможно, именно потому, что слава подводного аса, «морского волка Деница» не вскружила голову этому командиру, книга его «Стальные гробы» представляется мне более объективной из всех книг, написанных бывшими подводниками «Кригсмарине», переведенными и изданными у нас (смею надеяться, что прочитал их все или почти все).

А посвятить эти мемуарам Вернера я решил целый параграф потому, что нашел еще одно убедительное свидетельство тому, о чем писал в предыдущих главах своей книге, еще и еще раз убедившись в своей правоте, в тех выводах, которые сделал.

Разумеется, ко многим высказываниям Вернера отношусь критически и не разделяю его мнения по многим вопросам. Но в мою задачу не входит опровергать или развенчивать его. Его мнение – это мнение участника войны, подводника, пережившего кошмары подводного ада, а потому оно требует искреннего уважения хотя бы по этой причине. Чтобы не быть голословным, постараюсь значительное внимание уделить цитированию автора книги и лишь несколько комментировать там, где считаю это нужным.

Во введении к своей книге Вернер пишет: «После окончания разрушительной войны роль подводных сил порой искажалась и недооценивалась даже военными историками, которые должны были бы знать предмет лучше. Я один из немногих командиров подводных лодок, который участвовал в боевых действиях большую часть войны и остался в живых. Поэтому я счел своим долгом перед павшими товарищами правдиво изложить факты. Уместно отметить, что подводники были преданы долгу всем своим существом, и, чтобы там ни говорили, мы выполняли свой долг с отвагой, не превзойденной представителями других родов войск. Мы были солдаты и патриоты, ни больше и не меньше того, и в своей преданности делу, успеху которого уже нельзя было добиться, погибали, не желая сдаваться. Но величайшая трагедия подводного флота Германии состояла не просто в том, что погибло много прекрасных людей, но также в том, что многие из них стали жертвами несовершенной техники и бессовестной политики штаба».

Хорошо это сказано. Правда, о том, что «...выполняли свой долг с отвагой, не превзойденной представителями других родов войск», говорят и немецкие летчики, и танкисты. В отношении того, что «погибали, не желая сдаваться» – некоторый перехлест: 3,5 тысячи подводников из 39 тысяч, участвовавших в войне, попали в плен. Это почти 10%.

Думается, что беда и трагедия немецких подводников не в том, что они стали «жертвой несовершенной техники и бессовестной политики штаба», а в том, что они были жертвой нацистской пропаганды, идеологии, сознанием которой им забивали голову с юности, особенно в таких учебных заведениях, как школы подводников, куда отбор шел с особым пристрастием.

Немецкие подводные лодки по многим ТТХ были лучшими в мире. Например, война показала, что глубина погружения, определенная по техническим параметрам в 100 метров, нередко превышалась в 2-2,5 раза. Имелись случаи, когда лодка вынуждена была погружаться от противолодочного преследования на глубину 280 и даже 300 (!) метров. В практике ни одного другого подводного флота такого не было.

И по характеристикам гидроакустической аппаратуры и по оптической (дневной и ночной), и по системам курсоуказания и по самонаводящимся торпедам немецкие лодки были одними из лучших в мире. Да и «шнорхели» – системы, обеспечивающие движение лодки на перископной глубине при работе дизелей, нашли впервые практическое применение именно в немецком подводном флоте.

В отношении «бессовестной политики штабов» трудно что-либо сказать, т.к. непонятно, что Вернер подразумевает под этим: нигде в своей книге он об этом не говорит, кроме, как о «безрассудном приказе» послать лодки к проливу Ла-Манш с целью противостоять высадке союзных десантов во Францию. Там действительно бессмысленное и гибельное решение было принято. Что могли сделать полтора-два десятка подводных лодок при противодействии армаде – свыше четырех тысяч десантных судов, 800 эсминцев, крейсеров и линкоров, боевых кораблей других классов, десяти тысяч самолетов?

С другой стороны, например, по свидетельству К. Деница, наоборот, штаб подводных сил проводил «четкую и умную политику», стараясь не подвергать подводные лодки излишнему риску, посылать их в районы, где условия для их действий наиболее благоприятны, а результаты их атак были наиболее весомы.

Возможно, о «нечестной политике штаба»

Вернер говорит, имея ввиду «большую политику» Гитлера, Геббельса и их окружения по одурачиванию народа Германии? Тогда он на сто процентов прав. Эта политика проводилась особенно успешно, т.к. «легла на благодатную почву», подготовленную поражением в Первой мировой войне, жадной реванша за унижение, которое пережила Германия.

Не знаю, что имел ввиду вышеупомянутый бывший командир американской подводной лодки Э. Бич, когда он говорил о цвете «молодой» Германии в той фразе, что процитирована мною выше. Возможно он имел ввиду именно эту «молодую» нацистскую Германию, руководители которой чаще говорили не о «молодой» Германии, а о «Тысячелетнем рейхе». Именно эта пропаганда о традициях, о великой Германии, владевшей когда-то колониями, не уступавшими по величине территорий колониям «владычицы море» Англии, так засела в души и умы молодых немцев, в особенности офицеров Вермахта и, в частности, офицеров «Кригсмарине», что начавшаяся война подняла «германский дух» на такой необычайно высокий уровень, который держался в немецком народе практически до самого конца войны, несмотря на тяжелейшие поражения.

Особенному подъему этого духа, энтузиазму и стремлению к победам, жажде подвига способствовали «фанфары» геббельсовской машины по раздуванию успехов в войне на море, которые в первые месяцы войны были действительно внушительны.

Тот же Г. Вернер вспоминает, что когда он в 1940 году получил назначение дублером вахтенного офицера на подводную лодку «U-557» и находился в ожидании ее возвращения из боевого похода в ВМБ Киль, то командующий 5-ой флотилией подводных лодок регулярно информировал всех офицеров, собирающихся в кают-компаниях плавбазы, о больших успехах подводных лодок в Атлантике. Например, одно из его сообщений звучало так: «Мы получили много радиogramм от командиров наших подлодок, преследующих сейчас в Атлантике британский конвой. Согласно их сообщениям, число потопленных кораблей противника достигло 14 тоннажем 85 тысяч тонн. Был торпедирован корабль сопровождения. Это превзошло все наши ожидания. Битву за Атлантику выигрывают наши подлодки. Мы диктуем свои условия».

После захвата Польши, разгрома в течение 2-х недель Норвегии, еще через несколько недель Голландии, Бельгии и Франции, оккупации Дании головы молодых офицеров-подводников, и без того задуренные геббельсовской пропагандой о великой Германии, кружились от гордости за подводный флот и предвкушения побед, которых они так жаждали. Им казалось, что еще одно усилие в подводной войне против Англии и она будет задушена в тисках блокады, капитулирует.

В то время потеря одной или 2-х лодок одновременно казалась более чем-то невероятным. Вот, как говорит об этом Вернер: «Двойная трагедия,

происшедшая 17 мая (погибли «U-99» и «U-100» – авт.), ошеломила и привела в уныние страну. Неужели Англия владеет новым оружием и техникой в подводной войне? До сих пор охота за конвоями оставалась относительно легким занятием. Быстрые подводные лодки Германии были маневренны, как на поверхности, так и под водой. Они оказались способны погружаться на глубину моря, недостижимую для британских глубинных бомб. Наши потери были незначительны по сравнению с теми, что наносили противнику немецкие подлодки».

Вернер, вспоминая свой первый боевой поход, говорит, что радиоперехваты донесений немецких лодок в свой штаб о результатах атак вдохновляли всех: « «U-556» во время своего последнего похода потопила суда тоннажем более чем 30 тысяч тонн. «U-203», «U-93» и другие уничтожили в предшествующие недели суда союзников общим тоннажем в 100 тысяч тонн».

Вот несколько восторженных сообщений, о которых вспоминает Вернер, когда он на «U-557» (командир Паульсен) был на боевом патрулировании. «первый транспорт противника уничтожили 19 мая в 4.10 (в 1940 г. – авт.). Эта скорая победа была выдающимся подвигом, добытая в районе, который большинство подлодок старались избегать...».

Подробно описывая, как «волчья стая» из нескольких подводных лодок атаковала громадный конвой союзников, шедший в охранении 3-х – 4-х кораблей эскорта, Вернер пишет, что командир и старпом «U-557» были в растерянности от того, что трудно было выбрать, какой из тридцати транспортов атаковать. Выбирали, кто что будет атаковать: какой – командир, а какой – старпом. Вот какие указания командир дает старпому: «... Выбирайте самые крупные и дальние цели, потом ближайšie. Атакуйте с двух сторон и держитесь строго по центру... Сложилась поразительная ситуация, – пишет Вернер, – наша лодка шла незамеченной в центре вражеской армады судов, выбирая по своему усмотрению обреченных на гибель».

Надо отметить, что после этой атаки подводная лодка, потопив транспорт, преследованию не подверглась. «Снова пошла на безопасном расстоянии от ближайшего транспорта и следовала в его кильватере», пока торпедисты перезаряжали торпедные аппараты. «... Капитан пристроился к конвою, чтобы повторить нашу успешную боевую операцию».

В этом же походе «U-557» потопила еще один транспорт, идущий одиночно без охранения. Так как после первого залпа судно не затонуло, командир спокойно вышел на него в повторную атаку и добил. Никакого противодействия со стороны судна, естественно, не было.

Обстановка в Атлантике в то время была такой, что подводная лодка могла спокойно встретиться с немецким транспортом «Бельхен», получить с него топливо и пополнить запасы продовольствия, находясь рядом с ним в надводном положении несколько часов. Сюда же для заправки подошла еще одна ПЛ «U-93», а потом еще одна.

«Четыре немецких судна встретились в уголке затерянном среди Северной Атлантики. Экипажи лодок обменивались шутками, а мы предупредили всех о встрече с тремя британскими крейсерами» – пишет Вернер.

Однако вскоре такая безнаказанность дорого обошлась «Кригсмарине». Танкер «Бельхен» был потоплен английским крейсером.

А вот как Вернер вспоминает о начале войны против Советского Союза: «22 июня трансляция по радио сообщения Верховного командования Вермахта потрясла весь экипаж лодки, как серия разрывов глубинных бомб. Наши армии начали наступление на СССР, продвигаясь на широком фронте от Балтики до Черного моря. Событие чрезвычайно взволновало экипаж лодки. Вторжение на территорию России, значительно превосходившее по размаху акцию Наполеона, отвечало коренным, долго вынашиваемым чаяниям немцев. Нам был преподан урок о невозможности сосуществования Германии и СССР. Коммунизм, а не

Великобритания и ее западные союзники был смертельным врагом Германии. Каждый немец знал, что пакт о ненападении, который мы подписали со Сталиным в августе 1939 года, был всего лишь временной мерой, искусной тактикой отсрочки войны. Теперь, когда наши армии маршировали на восток, следовало ожидать быстрого падения России и усиления «тысячелетнего рейха» (выделено мною – авт.).

Нацистская пропаганда в предвоенный период работала весьма эффективно, т.к. вторжение в Россию «отвечало коренным, долго вынашиваемым планам немцев»: так что разговоры о том, что немецкие подводники «только выполняли приказы своего командования» и не ведали, что творят – бред. Всё они знали: куда и зачем шли. Знали, что самый смертельный враг для нацистской Германии – Россия, а не США, Великобритания и Франция. Знали, что война на Восточном фронте решит все.

С этой точки зрения и уверения Деница, и «убежденность» его, что «битва за Атлантику» решит все, – тоже блеф. Будучи умным человеком, Дениц не мог не понимать, что именно исход войны с Россией буде решать все, а с Англией, Францией и Америкой Германия всегда сумеет договориться, заставит их поступать так, как определит «тысячелетний рейх».

О том, что нападение на Советский Союз – это «коренные, долго вынашиваемые чаяния немцев», мог думать молодой лейтенант подводного флота «Кригсмарине»; можно было бы говорить, ссылаясь на затуманенность его «молодых мозгов», задуренное политической пропагандой в довоенное время. Но ведь и в конце войны, когда, казалось бы, все было ясно с крахом гитлеровской авантюры, тот же Вернер, будучи уже командиром лодки, пишет: «голос из Берлина снова и снова внушал нам, что скоро будет использовано новое оружие, которое обеспечит нам окончательную победу. Мы видели, что на нас надеются, и выходили в море с целью это доверие оправдать». Так что и в конце войны немецкие подводники были верны идеям своего фюрера и верили, что их «коренные чаяния» сбудутся. Неслучайно же Гитлер считал «стальных волков» Деница самыми «чистыми и надежными кадрами великой Германии».

Как и Прин, и Буш, и Лют, и все другие командиры немецких подводных лодок, Вернер с восторгом пишет о том, как встречали подводников на берегу после их «героических походов». «Когда подлодка подходила к пирсу, военный оркестр заиграл бодрящий марш, Командующий Второй флотилией подводных лодок (флотилия базировалась во французской ВМБ Лорьян – авт.) приветствовал нас с пирса, затем прошел по сходням на лодку, чтобы обменяться рукопожатиями с командиром и всеми членами экипажа. За ним последовали медсестры, одарив каждого из нас улыбкой, букетом цветов и поцелуем...

Вся команда, за исключением небольшой группы вахтенных..., собралась в одном из старинных залов французской префектуры. Здесь должно было состояться торжество по случаю нашего возвращения из боевого похода, причем только для мужчин... По такому случаю подали шампанское и омаров, за которыми последовали другие роскошные блюда».

Так было при каждом возвращении подводных лодок в эти «счастливые времена».

Лодки уходили в море, топили одиночные суда или нападали на конвои, слабо охраняемые (в районах, за пределами зоны действия береговой авиации), иногда лишь испытывали какое-либо противодействие.

«Потопили 5 транспортов общим водоизмещением 28 тысяч тонн. Еще один транспорт получил повреждения. Противолодочная оборона слабая. Продолжаем поход».

«Потопили 6 транспортов общим водоизмещением в 42 тыс. тонн. Израсходовали все торпеды. Возвращаемся на базу».

«Потопили 2 транспорта тоннажем 13 тысяч тонн из конвоя в сетке квадрата АК-40. Продолжаем преследование».

«Полностью очистили оперативный район от судов противника. Потопили 8 транспортов общим тоннажем в 53 тысячи тонн...»

Вот такие радиодонесения приходили с моря в штаб Деница. Разумеется, на другой же день они попадали в штаб Геббельса и становились объектом распространения СМИ по всей Германии.

«Интенсивность битвы в Атлантике возрастала по мере преодоления немецкими подводными лодками нового типа слабой британской обороны... Петля вокруг Великобритании постепенно затягивалась – пишет Вернер.

Он с удовольствием вспоминает, как в 1941 году немецкие войска с успехом продвигались на восток: «Сообщения верховного командования Вермахта, регулярно передававшиеся немецкими радиостанциями, чрезвычайно волновали нас. Особенно, когда речь шла о блестящем наступлении наших войск на Восточном фронте. Германские вооруженные силы уже нанесли Красной Армии жестокие поражения и захватили около двух миллионов военнопленных. Наши солдаты атаковали противника под Ленинградом. 29 июня захватили Ригу, днем позже Минск. Восточная компания обещала повторить в гораздо большем масштабе победный марш Германии на Балканах минувшей весной».

Успехи на восточном фронте и успехи в Атлантике, где немецкие «волчьи стаи» продолжают активно терзать конвои союзников. Снова Вернер вспоминает: «Короткие радиোগраммы, следовали одна за другой, извещая о нашей победе в одной из величайших битв за Атлантику...». Вот содержание некоторых из этих радиোগрам: «Торпеды израсходованы. Потоплено 5 судов водоизмещением 24 тысячи тонн. Отправляемся на базу».

«Потоплено 3 судна тоннажем 18 тыс. тонн. Повреждено 10. Продолжаем преследование».

«Потоплено 4 судна тоннажем 21тыс. тонн. Продолжаем преследование».

Разумеется, во всех этих победных реляциях была изрядная доля преувеличения: и по количеству потопленных судов и по их водоизмещению. Что-то все крупные суда шли на дно, водоизмещением 5-6, а то и 10-15 тысяч тонн. Но все это четко записывалось на боевой счет командиров лодок. Росло число подводных асов и, как из рога изобилия, сыпались на подводников, в частности, на командиров лодок высокие награды рейха – звания кавалеров «Рыцарского креста».

Вот, как «скромно» заканчивает Вернер свой рассказ о втором боевом походе «U-557», где он был уже вахтенным офицером: «Мы сами потопили только 3 судна из конвоя противника, доведя общий счет нанесенных ему потерь до шести судов тоннажем 32 тыс. тонн, наши атаки были продолжены другими подлодками, которые потопили еще шесть судов менее чем за четыре дня... Всего было уничтожено 33 судна (их 2-х конвоев в августе-сентябре 1941 г. – авт.) общим тоннажем 165 тыс. тонн. И это всего за две недели. Подобные экстраординарные успехи еще раз продемонстрировали большой потенциал нашей тактики «Волчьей стаи», против которой оказалась беспомощной британская противолодочная оборона и которая превратила Атлантику и акваторию вокруг Великобритании в кладбище кораблей союзников. Нам на самом деле было чем гордиться».

Добавлю к этому, что потери германских лодок в этот период были минимальны (хотя они и были), т.к. противодействие союзников было исключительно слабым по количеству противолодочных сил и плохо организованным. Поэтому гибель, например, 2-х лодок в месяц («U-47» – Г. Прина и «U-556» – Вольфаркта) воспринималась, как нечто чрезвычайное, неправдоподобное. Вернер вспоминает, что штаб Деница объявил о гибели Прина –

героя Скапа-Флоу только спустя много дней после гибели «U-47». Разумеется, пропагандистская машина Геббельса вообще промолчала об этом факте.

В разделе об «ассах» я приводил несколько примеров столкновений немецких лодок друг с другом или со своими надводными кораблями. В своей книге Вернер приводит факт гибели лодки «U-557», на которой он трижды выходил на боевое патрулирование, в результате столкновения с итальянским эсминцем «Орион» вблизи побережья острова Крит в Средиземном море.

«Жирные годы» и «счастливые времена» продолжались. Наши радиостанции передавали победные репортажи и побуждали немецких граждан подсчитывать количество кораблей противника, отправленных на дно. В 1941 году общий тоннаж потопленных судов составил три миллиона регистровых брутто-тонн. Англичане все еще не могли противостоять нашему давлению на море. Целые конвои их судов отдавались фактически на растерзание нашим «волчьим стаям». – пишет Вернер.

А вот что пишет Вернер, подтверждая то, что мною написано о «голубом рае» у восточных берегов США и Канады весной 1942 года: «Боевые операции немецких подводных лодок распространились на прибрежные районы Америки, встречая лишь слабое противодействие или вовсе никакого. Торпеды поражали торговые суда на коммуникациях от Нантакета до Гаттераса, от Флориды до Виндворских островов. Немецкие подлодки сожгли, торпедировали, обстреляли из артиллерийских орудий и потопили большое число судов союзников между Бостоном и Нью-Йорком, недалеко от Джексонвилла, Майами, Гаваны, Нью-Орлеана, Корпус-Кристи, близ Баранкилли, Моракайбо, порта Спейн, Барбадоса и Гваделупа. В те месяцы были отправлены на дно более 500 судов, включая 140 танкеров общим тоннажем в 2,5 миллиона тонн. Наступила золотая фаза войны».

Все основания говорить о «золотой фазе» войны у Вернера были, т.к. на Восточном фронте после ожесточенной и не виданной в истории блокады был, наконец, взят Севастополь, был окружен Ленинград, захвачен Ростов-на Дону, немецкие войска достигли Кавказа. Успешно развивалось наступление Роммеля в Африке, был захвачен Эль-Аламейк. Немецкие войска быстро продвигались к Нилу.

«Боевой дух экипажей подлодок, проходивших учебную подготовку, достиг небывалой высоты. Меня, однако, не покидало чувство раздражения в связи с нашей затянувшейся учебой. Я стремился вернуться в боевую обстановку, топить суда противника, испытывать радость победы...» – пишет Вернер.

Но этот боевой дух «небывалой высоты» вскоре сменится разочарованием, тревогой, унынием. Наступал 1943 год. И Вернер, как и большинство офицеров Вермахта, начал ссылаться на «русскую зиму», которая «оказалась серьезным противником на Восточном фронте». Неудачи на русском фронте усугублялись неудачами Роммеля в Африке. И хотя по итогам войны на море за 1942 г. руководство «Кригсмарине» могло быть довольно, однако ощущалась тревога от большого количества погибших подводных лодок.

О том, что и в 1943 году немецкие подводники во многих случаях пытались вести себя как и в предшествующие месяцы и годы «счастливых времен», «золотой фазы войны», «голубого рая» и т.д., свидетельствует то, что командиры лодок во всю использовали радиолокационные станции для поиска судов противника в условиях плохой видимости, не особенно опасаясь противодействия союзников. Однако обстановка с организацией противолодочной обороны в это время уже резко изменилась. Произошло и значительное увеличение сил и средств ПЛО в количественном отношении и улучшение их тактико-технических характеристик.

Вскоре немецкие подводные асы все это почувствуют «на своей шкуре».

Например, уже в январе 1943 г. при атаке двенадцатью подводными лодками конвоя союзников в Северной Атлантике в течение нескольких суток немцы

потеряли 3 подводные лодки, о чем пишет Вернер: «За успех мы заплатили высокую цену – потерей «U-187», «U-609» и «U-624». Но это были пока еще «цветочки».

Общее ухудшение стратегической обстановки для Германии началось еще после сокрушительного поражения под Сталинградом. «... В результате зимнего наступления Советов мы потерпели поражение под Сталинградом, где была разбита наша 6-ая армия. Вести с североафриканского театра войны были так же неутешительны... Тем не менее, мне казалось, что эти неудачи носили мистический характер и не влияли на общий исход войны. Фактически Германия добивалась существенных успехов только в морских сражениях...» – пишет Вернер, офицер подводного флота, оторванный от объективной информации о делах на сухопутных фронтах и совершенно не понимавший значения результатов действий сухопутных армий, влияния их на исход войны.

А «существенные успехи» в войне на море тоже начали сменяться поражениями, гибелью подводных лодок, одна за другой.

Вот опять же некоторые свидетельства Вернера о донесениях командиров подводных лодок с моря в мае 1943 г.:

– «Эсминец. Атака. Тонем. «U-638»;

– «Атакован эсминцами. Глубинные бомбы. Покидаем лодку. «U-531»;

– «Атакованы сторожевиком. Тонем. «U-438»;

– «Атака с воздуха. Глубинные бомбы. Протаранены эсминцем. Тонем. «U-125»;

– «Атака с воздуха. Тонем. 47с.05В. «U-663»;

Вот что пишет Вернер в связи с этим: «Пятая подлодка, отправленная на дно за три дня! Но через семь часов я был вынужден увеличить цифру потерь, когда в ответ на запросы штаба сообщить свои координаты «U-192» и «U-531» не откликнулись».

В это же время (в мае) погибла «U-456», действовавшая в паре с пл «U-230», где служил Вернер, а так же было получено сообщение: «Атакованы с воздуха. Тонем. «U-528».

Включение в состав конвоя эскортных авианосцев резко ухудшило условия для атак немецкими подводными лодками. Теперь они не могли безнаказанно действовать в удалении более 100 миль от своих баз расположения аэродромов. Самолеты авианосцев начали их «прихватывать» на всем протяжении маршрутов движения конвоев. Вернер свидетельствует: «Идея авиационной поддержки конвоев выбивала основу из-под нашей концепции ведения подводной войны. Теперь мы не могли рассчитывать на внезапность атаки и возможность скрытно уйти от преследования».

А вот как он подводит итог боевых действий своей «U-230» после очередного боевого похода в мае 1943 года: «Все еще не оправившись от ужасных бомбардировок и прозябания в холодных глубинах океана, мы подвели итоги боя. Три подлодки из нашей группы были потоплены. Более ста судов союзников прошли мимо нас, и мы не смогли уничтожить ни одного. Теперь следовало ожидать, что около 700 тысяч тонн боеприпасов благополучно будет доставлено на Британские острова. Это было ужасно».

«Вечером 15 мая на исходе четырехдневного сражения были подтверждены гибель «U-456», а также двух других лодок. «U-266» и «U-753» никогда больше не откликнулись на запрос штаба об их координатах. Итогом битвы была потеря шести лодок. Седьмая получила такие повреждения, которые сделали ее небоеспособной». Напомню, что 7 потерянных лодок и ни одного потопленного транспорта. Вернер был прав, сказав: «Это была катастрофа, вторая в мае 1943 года».

1943 год продолжался и немецкие подводные асы продолжали «скисать»:

- «Атакованы. Тонем. «U-463»;
- «Преследование прекратили. Атакованы самолетом. «U-640»;
- «Атакованы эсминцем. Тонем. «U-128»;
- «Эсминцы. Самолет. Погружение невозможно. «U-528»;
- «Атакованы самолетом. Тонем. «U-646» – продолжали идти с моря

сообщения от других лодок. 19 мая погибли «U-954» и «U-273», 23 мая – «U-752»...

Все изменилось в море. Изменилось и на берегу.

«Нас не встречал военный оркестр, играя браурные марши. Только девушки с букетами цветов напоминали о героическом походе»– пишет Вернер. Уточню, что возвращение лодки было в Брест на территории Франции и встречали подводников, естественно, не французские, а немецкие девушки из обслуживающего персонала базы.

Все изменилось и при выходе лодок из базы на очередное боевое патрулирование: «Когда «U-230» отошла от пирса, была безлунная ночь. Не было ни музыки оркестра, ни шумного застолья, ни толпы провожающих на пирсе. Мы вышли в море тайком, чтобы о начале нашего похода не узнали ни французские партизаны, ни британские шпионы».

В это время из числа лодок, базирующихся в Бресте, в море погибли «U-506» и «U-533», а также несколько позднее – «U-514», «U-232», «U-435», «U-409», «U-607». Это подводные лодки, потопленные только в Бискайском заливе. Лодки уходили в «воронку», а те, кто успевал покинуть их борт, попадали в плен: «Атакованы самолетом. Тонем. Нас берут в плен. «U-558».

Еще радиодонесения с моря:

- «Атакованы авиабомбами. Тонем... «U-504»;
- «Атакованы самолетом. Тонем... «U-461»;
- «Атакованы авиабомбами. Тонем. «U-462».

Эти три лодки были «дойными коровами», танкерами.

Гибель их резко осложнила условия действия подводных лодок в Центральной части Атлантики.

Гибли подводные лодки в море, а союзники наносили мощные бомбовые удары с воздуха по военно-морским базам, практически не приносящим ущерба подводным лодкам, стоящим в железобетонных укрытиях, но зато разрушающих гражданские строения и уносящие жизни десятков тысяч мирных жителей.

Вот что свидетельствует Вернер: «Третий раз мы слышали по коротковолновому приемнику о неоднократных бомбардировках Гамбурга британской авиацией. Судя по сообщениям, наиболее разрушительные воздушные налеты происходили в предыдущую ночь (с 29 на 30 июля – авт.), когда половина города превратилась в пожарища... Выяснилось, что 41 тысяча жителей погибла и более 600 тысяч осталась без крова».

Пошли радиодонесения о гибели лодок и из районов американского и бразильского побережий:

- «Атакованы самолетом. Имеем повреждения. «U-172»;
- «Атакованы «либерейтором». Тонем. «U-604»;
- «Спасли экипаж «U-604». Сбили самолет.

Имеем повреждения».

Немцы все еще не знали, что англичане захватили шифровальную систему «Энигма» и активно используют ее для перехвата немецких радиопереговоров. И хотя английское командование принимало меры, чтобы не дать повод немцам усомниться в надежности скрытой связи (англичане с этой целью даже отказывались наводить свою авиацию на районы randеву немецких лодок с

«дойными коровами»), однако изредка они все же использовали возможность потопить и лодку-заправщик и лодки, которых он снабжал топливом.

Так Вернер пишет, например,: «Через два часа (после заправки 4-х лодок – авт.) лодка-заправщик прервала радиомолчание и сообщила в штаб, что она заправила все четыре лодки. Этим «U-847» не только поставила под угрозу заправленные лодки, но и решила свою участь. В течение нескольких минут британская служба радиоперехвата запеленговала позицию заправщика, и через 3 часа он был атакован американским самолетом и отправлен на дно, став стальной гробницей для всей команды».

В ответ на появление в английских вооруженных силах (на кораблях и самолетах) новых РЛС немцы начали устанавливать новые системы фиксирования работы РЛС («Буг» вместо «Метокса»), начали заменяться новыми самонаводящимися торпедами имеемые на лодках торпеды старого образца, появились приборы (оптические системы) ночного видения). Но положение дел все это не спасло.

«Однако время уже было упущено. В июле мы потеряли 37 лодок... В августе было уничтожено еще 16. За четыре месяца (1943 г. – авт.) союзники потопили более 100 подлодок – почти 60% всего оперативного подводного флота. Как следствие, наша способность уничтожать корабли противника снизилась от рекордного тоннажа в миллион регистровых брутто-тонн в марте до 96 тыс. тонн в августе...»– пишет Вернер. На счет «миллиона» тонн Вернер, конечно, переборщил (максимальное количество было около 700 тысяч тонн), а вот уровень в 96 тыс. тонн вскоре уже станет казаться довольно высоким: результаты боевых действий подводных лодок снизились еще больше.

Довольно подробно Вернер пишет о том, как командование «Кригсмарине» устроило для вновь назначенных на должности командиров лодок демонстрацию действия новых самонаводящихся торпед «Т-5» и циркулирующих торпед «Лут», якобы снимавших проблему сближения лодки с целью при атаке на опасную дистанцию.

Вернер пишет: «Это было ошеломляющее зрелище. Теперь я осознал, что появилось оружие, которое можно противопоставить быстроходным эсминцам и сторожевикам... Я покинул Готенхафен (ВМБ в Балтийском море, где базировалась учебная флотилия ПЛ – авт.), восхищенный новыми видами оружия и рассказами о других диковинках. Мне приходилось слышать о чудо-лодках, строящихся теперь на свободных верфях (речь о ПЛ XXIII и XXI серий – авт.)... Впервые за несколько месяцев я поверил в то, что мы получили оружие, способное сохранить наши жизни или хотя бы дорого их отдать. Возможно, мы еще застанем перелом в войне в свою пользу».

Интересно проследить, как описывает Вернер свой последний боевой поход на «U-230» и участие одной из последних «волчьих стай» в атаке большого конвоя союзников. В охране конвоя принимали участие несколько английских самолетов, которые вместе с эсминцами и сделали всю «погоду». Речь идет об атаке конвоя «БД-64» в октябре 1943 г.

«16 октября. Радио: 9.15. Атакованы эсминцем... Тонем. «U-844»;

«11.12. Атакованы самолетом. Тонем. «U-946»;

«Самолеты. Бомбы. Тонем. «U-470»;

«Атакованы эсминцем. Тонем. «U-631».

«В конце второго дня гонки еще две наших подлодки были атакованы с воздуха и погибли: «U-540» и «U-841». Охота прекратилась, но мы понесли большие потери. Из всей стаи удалось спастись только нашей лодке. Таков был общий баланс жизни и смерти осенью 1943 года: только одна лодка из семи возвращалась в базу».

Прошу обратить внимание, что в это время Вернер все еще храбрится и называет немецкие лодки «охотниками», хотя, по существу, они уже из охотников превратились в жертвы. О восторженных сообщениях по количеству потопленного тоннажа уже речь не идет. В основном ведутся подсчеты погибших лодок и вернувшихся в базу.

Вернер пишет, что теперь уже лодки, находящиеся в Атлантике, стали выходить в атаку в одиночку «просто для того, чтобы противник не сворачивал свою дорогостоящую противолодочную систему обороны. В октябре были потоплены 24 подлодки...»

Примерно то же говорил и Дениц после отмены своей тактики «волчьих стай» и передачи приказа командирам лодок атаковать в одиночку. Но и сам Дениц и командиры лодок, верящие ему, надеялись, что с поступлением новых лодок все изменится. Однако надежды эти становились все тусклее, а оптимизм командиров лодок все больше угасал. «Дыхание смерти ощущалось всюду» – пишет Вернер.

«К 25 ноября было уничтожено еще 15 наших подлодок. Наш внушительный подводный флот в Атлантике, которым когда-то гордились, почти перестал существовать. Все, что мы смогли противопоставить англо-американской технике, – это уничтожение торпедами нескольких судов из малых конвоев союзников тоннажем всего лишь 67 тыс. регистровых брутто-тонн» (Вернер).

Замечу, что и эти 67 тыс. тонн, составляющих мене одной десятой части того, что топили немецкие подлодки в лучшие месяцы «счастливых времен», потоплены были при атаках либо одиночных судов, кое-где еще проходивших, либо в составе небольших, слабо охраняемых конвоев. Потерь судов в больших конвоях почти не было, либо они составляли не более 1-1, 5%. Число погибших лодок стало превышать число потопленных судов. Фактически это был уже полный кризис «подводной войны» и крах стратегии Деница по «удушению» Англии.

Заканчивая разговор об итогах 1943 года, Вернер приводит числа потерь, почти совпадающие с результатами исследования историка Алекса Нестле: «После жестоких ударов летом и осенью у нас осталось лишь небольшое число подлодок. К декабрю союзники уничтожили 386 наших лодок, из которых 237 были потоплены в одном лишь 1943 году».

«... Гром фанфар, возвещающий о наших победах, давно умолк» – пишет Вернер, вспоминая конец 1943 г. Действительно, в это время, хотя геббельсовская пропаганда и продолжала трубить о непобедимости армии тысячелетнего рейха и гениальности фюрера, о том, что близится победный перелом в войне, в частности, на Восточном фронте, но о «подвигах» немецких подводных асах уже почти не упоминается.

С весны 1944 г. положение в Атлантике для немцев еще более ухудшилось. Введение в состав эскорта конвоев авианосцев и организация противолодочных групп – охотников за подводными лодками окончательно превратило немецких подводных асов из охотников в жертвы, из «морских хищников» в «морских овец», озабоченных главным образом сохранением своих жизней.

Вернер, став командиром ПЛ «U-415», по существу только и занимался лишь тем, как бы сохранить свою подводную лодку. Вот что он пишет об этом периоде: «Неблагоприятная для нас тенденция подводной войны сохранялась, хотя мы продолжали ждать давно обещанного нового оружия и более совершенных подлодок... Теперь самолеты с авианосцев США и эскорты патрулировали даже в середине Атлантики. А ведь эта «черная дыра» долгое время была свободна от контроля союзников. И вот результат: четверем из пяти наших подлодок не удавалось возвращаться после своих походов на базу – уровень потерь, значительно превысивший потопленные суда противника».

«Черная дыра» для союзников, в которую погружались десятки и сотни судов, безнаказанно потопляемые немецкими подводными лодками, превратилась в «черную дыру» для немецких подводников. Если раньше именно за счет существования этой «черной дыры» командиры лодок наперегонки друг с другом набирали потопленный тоннаж, то теперь английские и американские противолодочники начали набирать количественный состав потопленных немецких подводных лодок.

Вернер пишет: «За первые четыре месяца 1944 г. было уничтожено 55 наших лодок – около 80% от вышедших в море. Мизерный тоннаж потопленных за этот период судов не оправдывал понесенных нами потерь. Само сохранение лодок должно было стать первоочередной задачей, поскольку они могли бы послужить тысячелетнему рейху, оказавшемуся в смертельной опасности».

Счет ежемесячной гибели лодок перевалил за десяток и теперь первоочередной задачей стало «сохранение лодок». Дениц уже и не вспоминает о своей стратегии подводной войны за «удушение Англии» и, став Главкомом «Кригсмарине», послушно соглашается со Штабом ведения войны на море, когда начинает планироваться стратегическая операция по срыву десанта союзников через Ла-Манш. То, что всю войну Дениц боялся пуще огня – посылки подводных лодок в мелководные районы, он вынужден теперь делать.

Пожалуй, здесь впервые немецкие подводники столкнулись с теми трудностями, которые напоминали условия боевых действий наших подводников, хотя никто их не блокировал ни противолодочными сетями, ни сплошными минными полями. Схожесть условия была в 2-х планах: мелководье и доступность зоны действия лодок для авиации противника.

Первый поход пятнадцати лодок в район Ла-Манша, и чрезвычайно плачевный результат. Вернер, правда, сетует на «идиотский приказ» командования: «атаковать и топить десантные суда. В качестве последнего средства – таранить корабли противника с целью их уничтожить».

В общем-то, это действительно «явное безумие», как пишет Вернер. Но есть тут и еще одно обстоятельство, сказавшееся на фактической безрезультатности действия лодок и их бесполезной гибели: воевать в условиях мелководья и в районах, подвергавшихся контролю вражеской авиации, немецкие подводные асы не могли и не умели.

Из семи подводных лодок, не оборудованных «шнорхелями», возвратилось в базу только две. Ни одна из этих лодок не потопила ни одного судна. Две лодки, вернувшиеся в базу, в том числе и лодка Вернера «U-415», были серьезно повреждены и им лишь чудом удалось спастись.

Из восьми лодок, оборудованных «шнорхелем», две или три донесли по радио в штаб, что достигли кое-каких результатов, но из этих восьми лодок в базу вернулись лишь две: три погибли в первый же день операции, три – несколько позднее.

После возвращения в базу лодка Вернера «U-415» погибла в базе, подорвавшись на mine в июле 1944 г. А Вернер все еще продолжал надеяться: «Я был убежден, что война претерпит драматический перелом, как только будет произведено достаточное количество наших чудо-лодок, и верил, что скоро получу одну из них. Увы, новой чудо-лодки Вернер так и не дождался.

«Жизнь в недавно оживленных базах Бреста, Лориана и Сен-Назера замерла с гибелью их флотилий лодок. Только в июле было потоплено еще 18 лодок атаками с воздуха» – пишет Вернер.

«... Жалкие остатки трагической гибели прославленного когда-то флота, насчитывающего несколько сотен подводных лодок, отстрочили свое собственное уничтожение лишь благодаря тому, что укрывались под семиметровой толщей бетона... Однако британский флот теперь господствовал на морских подступах к

северным портам, и наши потрепанные, не отремонтированные полностью подлодки имели мало шансов добраться до безопасных портов. Те, которые не были потоплены эсминцами, уничтожались самолетами или подрывались на минах. «U-736», вышедшая из Лориана, была потоплена 6 августа, «U-608», позже следовавшая за ней, погибла почти на том же месте 10 августа. Днем позже «U-385» развалили на части глубинные бомбы. 12 августа близ Лориана была потоплена «U-270», а «U-981» подорвалась на mine, пытаясь выйти из бухты Ла-Рошель...» – продолжает Вернер.

Не имели опыта и не умели немецкие подводники преодолевать минные поля и подрывались при первой же попытке преодолеть их. Это наши подводники могли по несколько десятков раз проходить через мощнейшие противолодочные заграждения и при прорыве из баз в открытое море и по возвращении в базы после боевого патрулирования.

В августе 1944 года Вернер получил под свое командование подводную лодку «U-953» с заданием перебазировать ее из Бреста в Ла-Палне. Хотя и с большими трудностями, но задание было выполнено. Далее было приказано перебазироваться в норвежский порт – Берген. И снова Вернер с задачей справился. Несколько других лодок, выходявших вместе с «U-953», погибли либо при выходе из баз, либо на переходе морем.

Надо отметить, что во время этого перехода в результате неисправности гирокомпаса лодка вынуждена была лечь на грунт и после 19 часов непрерывной работы штурман ввел гирокомпас в строй. Однако во время плавания под водой по счислению была допущена большая ошибка в несколько десятков миль (из-за не учета течения), в результате чего вмсето маяка Луп близ устья реки Шакон (на побережье Ирландии) лодка оказалась у маяка Шнишбофин. Наши штурмана лодок, плававшая даже и с поврежденными гирокомпасами, таких громадных навигационных промахов во время войны не допускали (Говорю «во время войны», потому что после войны одна балтийская «эска» отличилась – села на мель у шведских берегов, за что и получила прозвище «Шведский комсомолец»).

Шел сентябрь 1944 года. Уже всем было понятно, что и на сухопутных фронтах, и на океанском театре военных действий Германия войну проиграла. Однако, как вспоминает Вернер, Главком «Кригсмарине» гросс-адмирал Дениц собрал командиров подводных лодок у себя в штабе (пригороде Берлина – Бернау) на совещание и поставил задачу «связать военно-морские силы союзников в их собственных акваториях и не допустить операций противника близ побережья территорий, контролировавшихся нашими войсками».

«... В заключении Дениц поразил нас заявлением, что ради выполнения стоявших перед Германией задач он пошлет на фронт все имевшиеся в наличии лодки, даже те, которые предназначены для учебных целей» – вспоминает Вернер.

Правда, хотя и уверял Дениц своих командиров лодок, что и учебные лодки пошлет в море (их только в Данцигском учебном центре было около трех десятков), обнадеживал тем, что «скоро наступят большие перемены к лучшему в подводной войне», но все же большую часть учебных лодок сохранил, т.к. в них была крайняя нужда для подготовки новых экипажей.

Между тем, потеря 203 подводных лодок в 1943 году существенно подорвала силы «Кригсмарине», надежды на быстрое пополнение подводного флота обещанными подводными лодками были иллюзорны. Большинство командиров лодок это понимало и «необходимость самопожертвования ради будущих побед», к которому призывал Дениц, в их сознание не приникала. Теперь никто из них в море не рвался, как это было раньше. О «Рыцарских крестах», поместьях за потопленный тоннаж и личных встречах с фюрером никто не мечтал, как это было в начале войны и в первую ее половину. Вернер, будучи умным человеком, все хорошо понимал и хотя, может быть, впервые почувствовал настоящую ненависть к врагу (его родители

погибли в результате бомбардировок авиации союзников), но и в этом случае особого рвения и стремления к боевым действиям на море не проявлял.

К тому же, как он пишет, «радио сообщило удручающую новость о том, что Советская Армия прорвала Восточный фронт и отбросила наши войска на западный берег Одера. Казалось невероятным, но русским удалось создать плацдарм для наступления близ Врицена, всего в 60 километрах к востоку от Берлина и в 40 километрах от резиденции штаба Деница. Очевидно, правда сильнее, чем надежды и желание. Она совершенно беспристрастна. Я осознал, что угроза самому существованию Германии гораздо больше, чем мы в состоянии допустить».

В начале 1945 года Вернер совершил очередной свой поход на «U-953». И снова этот поход оказался безрезультатным. «Когда «U-953» приближалась к скандинавским горным вершинам, союзники прекратили охоту за нами. «U-953» вошла в фьорд Бергена в погруженном положении, не подавая сигналов о своем приближении эскорту. Мы всплыли, полные отчаяния, не предъявляя ничего в качестве трофеев после своего долгого и мучительного похода – ничего, кроме своих жизней» – пишет Вернер.

Интересно отметить, что командиры немецких лодок «U-530» Отто Вермут и «U-977» Хайнц Шафер, которые не подчинились приказу Деница о капитуляции и угнали свои лодки в Аргентину, были не единственными, кто намеревался сделать то же самое.

Не избежал мыслей об уходе куда-нибудь в Южную Америку и командир «U-953» Герберт Вернер. Вот что он говорит по этому поводу: «... С внезапной и трагической ясностью я понял, что война проиграна. Все происходившее вокруг убеждало меня в этом... И все же, как мне казалось, был путь для спасения. Там, у кромки моря, стояла моя лодка. Когда она пройдет ремонт, я мог бы отправиться на ней в Южную Америку – например, в Уругвай или Аргентину. Бегство на лодке вдруг показалось единственным выходом. Какая удача, что мне удалось сохранить свою лодку для последнего похода! Внезапное озарения мгновенно перешло в обдумывание плана по претворению его в жизнь...»

Однако этим планам Вернера не суждено было сбыться по разным причинам. Прежде всего потому, что он был слишком дисциплинированным немцем, с юности приученным беспрекословно подчиняться требованиям начальников и не допускавших мысли о неповиновении. Пропагандистское оболванивание молодых немцев в довоенное время и, особенно, в военное время сделало свое дело. Несмотря на очевидные факты безнадежности и краха всей задуманной Гитлером авантюры, многие немцы и после его гибели верили в его идеи и надеялись на какое-то чудо, которое может спасти Германию..

Вернер пишет: «Между тем было сломано наше сопротивление в Италии, Австрии и Германии. Теперь только сумасшедший мог говорить о переломе в войне в нашу пользу. Однако, присяга, патриотизм и дисциплина так укоренились в немцах, что многие вполне здравомыслящие люди жертвовали своими жизнями ради безнадежного дела. Среди них были командиры и команды подводных лодок. Их топили по две-три в день, когда они выходили из Бергена, Кристиансунна и Киля в свой первый и последний поход. Сотни прекрасных людей погибали зря, только во имя преданности долгу и рейху».

Не буду комментировать это высказывание командира ПЛ. Только вот вопрос – «За что?» имеет большой смысл. Ведь даже и в конце этой трагедии для Германии такие немцы, как Вернер, верили в «национальную идею». Вспомним, в чем она заключалась: в расширении жизненного пространства, прежде всего, за счет восточных земель, в распространении влияния «тысячелетнего рейха» на весь мир (примерно так, как осуществляют свою внешнюю политику Соединенные Штаты Америки).

«Меня охватила беспредельная печаль. Вместе с десятью миллионами немцев я отдал все, что у меня было, что я любил и лелеял. Ради своей страны и победы я пожертвовал домом и семьей. Я слепо верил в общее дело, сражался, надеялся, страдал и ждал чуда в глубокой преданности национальной идее. И вот теперь все кончилось. Наступил полный крах».

Подводная эпопея Вернера закончилась, как и для нескольких тысяч других немецких подводников, пленением, содержанием в английском лагере для офицеров-подводников и офицеров других видов и родов войск.

Заканчивая разговор об этом командире немецкой ПЛ и его свидетельствах, хорошо подтверждающих то, что было написано выше о немецких подводных асах, не могу удержаться, чтобы ни привести еще одно из его высказываний (речь идет о поведении немецких офицеров в плену): «Голод был сильнее, чем дружба и проповедь утешения, он был хуже, чем смертельная болезнь. Беспощадный торг среди пленных был столь же распространен, как и смерть. За еду выменивали кольца, часы, одежду и даже золотые коронки на зубах. Продовольственные пайки выменивались за подмокшие окурки сигарет. В лагере были осведомители, воры, религиозные и политические фанатики, сумасшедшие и трусы. И лишь очень немногие заключенные готовы были бежать на свободу».

Очевидно, что английские лагеря, которых так боялись немецкие подводники, были все же милосерднее, чем немецкие. И золотые кольца, и часы, и золотые коронки у пленных немцы отбирали и выдирали сами, не допуская каких-то обменов на продукты.

В свое время у нас в стране было довольно много разного рода литературы с воспоминаниями о немецких лагерях для военных и гражданских пленных. Да и без этой литературы мне приходилось слышать рассказы от тех, кто пережил кошмарные месяцы, а то и годы в плену. Так вот из их свидетельств видно, что именно дружба в лагере ценилась больше всего, именно благодаря взаимопомощи и взаимовыручке многие остались живы. И, как правило, именно дружба была сильнее всего, сильнее голода и даже смерти. Конечно, и осведомители – стукачи, и воры и другие мерзавцы были и среди наших людей, но все-таки большинство их оставались порядочными. А о том, чтобы большинство негодьями были среди наших, попавших в плен офицеров, ни читать, ни слышать не приходилось. Очевидно, и в этом проявилась существенная разница в сознании и моральном облике людей, воспитанных при тоталитарном режиме Гитлера и, как говорят нынешние «демократы» при таком же «тоталитарном режиме Сталина».

О тех нескольких советских подводниках, которые контуженными или ранеными попали в немецкий плен, и о которых кратко я рассказал уже, все досконально известно. Все до единого вели они себя в плену мужественно и с достоинством, независимо от того, погибли они в плену, сбежали из него, или были освобождены победителями. Все они были людьми кристально честными и чистыми, до конца преданными своим друзьям, долгу, Родине.

Говоря о несравнимых условиях, в которых воевали немецкие и наши подводники, в частности, в тот период войны, когда многие командиры немецких лодок получили наименование подводных асов, хотел бы отметить и резкое различие поведения подводников на берегу.

Если наши офицеры, старшины и матросы, зная, как тяжело живет их близким, всему нашему народу, в условиях войны, вели в общем-то аскетический образ жизни на берегу между походами (да и времени-то свободного, по существу, не было: больше занимались ремонтом и восстановлением своих лодок), а если что-то перепало из продуктов и появлялась хоть малейшая возможность помочь своим близким или семьям своих погибших друзей (особенно в блокадном Ленинграде), то немецкие подводники вели себя совсем по другому.

И в оккупированной Франции, и в Испании, и в союзной Италии, где во время войны базировались немецкие подводные лодки, подводники после походов «разряжались» на «всю катушку».

Вот, например, как отдыхали после боевого похода немецкие подводники в порту Лориан на побережье Франции: «Несколькими часами позже (после официального чествования командования базы в одном из старинных французских залов бывшей французской мэрии – авт.) мы с деньгами в карманах и гордостью на душе отправились изучать город в поисках приключений... В сумерках движение транспорта оставалось оживленным. Торговцы выставили корзины с фруктами и рыбой, выкрикивая достоинство товара на своем мелодичном языке. Многие женщины были одеты в яркие национальные одежды бретонок – блузки с вышивкой, ярко-белые чепчики, широкие пышные юбки, достоящие до пят... Попробовав аператива в одном кафе, мы трое направились к ресторану на рыбацкой пристани. Там состоялось неторопливое праздное застолье... Радости жизни нахлынули на меня, когда я наконец попал в Карнак... Я загорал на пляже под палящим солнцем, плавал в море с загорелыми француженками, общался с той или иной из них до поздней ночи» (Вернер)

Перед выходом в море «одни пили вино, другие проводили последнюю ночь в объятиях любимой девушки или проститутки...».

При проходах подводной лодки в поход «сыграл обязательный по такому случаю марш духовой оркестр, громовое « ура» прокричали с пирса командующий флотилией, офицеры и матросы. На дальнем краю пирса стояла другая толпа провожающих, в которой находились девушки, со слезами на глазах прощавшиеся со своими возлюбленными...»

А вот как описывает Вернер свое возвращение после своего второго боевого похода: «Как ветераны победоносных сражений, мы принимали за само собой разумеющееся сердечный прием, оказанный нам на пристани порта Лориан. Ликующая толпа, цветы, музыка духового оркестра, приветственные речи командующего флотилией и членов его штаба – все это мы заслужили. Приятной инициативой была лишь смелая инициатива девиц из публичных домов, которые не смогли не поддаться искушению поприветствовать на пристани возвратившихся в порт своих лучших клиентов. Жаркие ночные объятия сулили замечательные перспективы некоторым из нас, но даже это стало частью будней моряка».

При базировании подводной лодки «U-230», на которой Вернер служил в должности вахтенного офицера, в Брест, снова продолжалась полная опасности служба в море и разгульная жизнь на берегу. После очередного боевого похода Вернер «с неумной энергией молодости окунулся в бурную и переменчивую жизнь в порту». «Я присоединился в казино-баре к своим друзьям, которым посчастливилось вернуться из похода. Мы отмечали дни рождения, танцевали со всеми красотками мадам («мадам» – содержательница борделя – авт.). Она обновила свой контингент несколькими экзотическими цветками разного цвета – от белого до желтого и шоколадного...»

И так продолжалось во время каждого возвращения подводных лодок из боевых походов, пока эти походы были победоносными.

Несмотря на то, что так приветливо французские девицы встречали с моря немецких подводников – своих врагов и врагов своей союзницы Англии, чьи суда они топили в океане, отправляя их на дно вместе с их экипажами (англичанами, американцами, а нередко и французами), оснований не верить Вернеру у меня нет. Возможно так оно и было. На то они и француженки (впрочем, то же и испанки – по описаниям Вернера).

Не верится только вот во всеобщее благодушие французов и испанцев, а так же и датчан, и норвежцев и всех других, чьи страны были оккупированы Германией. Не верится и в «рыцарское» поведение на берегу немецких подводников,

которые имели отношение только с «девушками, отдающимися по любви или добровольно за деньги».

Ветераны французского сопротивления (и датского и норвежского) пишут, что немецкие солдаты и матросы (и офицеры) вели себя на оккупированной территории развязно и нагло, грабя, унижая население, насилюя женщин и девушек.

Чем ближе подходил конец немецким успехам на суше и на море, тем с большей разнузданностью вели себя немецкие подводники на берегу. Хорошо понимая, что каждый очередной выход в море может оказаться последним, они во время каждого очередного возвращения закатывали «пир во время чумы».

Вернер вспоминает: «Я встретил офицеров, с которыми делил образ жизни на базе и неопределенное будущее. Мои новые друзья познакомили меня с городом (Тулоном – авт.) и втянули в свою суматошную жизнь. Мы устраивали оргии и вечеринки, которые следовали с нарастающей частотой и отличались все большим буйством. Однажды я присутствовал на вечеринке, во время которой парни и девушки купались в ванне, заполненной шампанским. В другой раз сцену устроила молоденькая итальянка, бросившаяся совершенно голой в объятия армейского лейтенанта после того, как была отвергнута своим любовником в морской форме».

Уже и «ошеломляющие» победы в море немецких подводников закончились, и все больше жертв брала война на суше и на море, а порядки, введенные руководством «Кригсмарине», продолжали существовать. «В течение недели после Рождества мы, несколько северян, совершили на автобусе, предоставленном флотилией, турне по южному французскому берегу. Обилие субтропических цветов, высокие кипарисы и роскошные сосны радовали глаз на маршруте между городами Лавард, Сен-Тропе и Сен-Максит» – пишет Вернер.

Было ли что-нибудь подобное у наших подводников? В отпуск они могли попасть только после тяжелого ранения. Да и в отпуске далеки были от разного рода развлечений и увлечений. Хотя тоже были молоды и горячи и тоже каждый поход мог оказаться последним.

Естественно, жизнь на берегу продолжалась, была и любовь... Только вот горя было слишком много и случаев, когда забывалось все на свете под воздействием градусов спиртного или красоты очаровательной женщины были не так уж много.

«Заходы», подобные тому, например, который сделал молодой, красивый и темпераментный морской офицер – командир подводной лодки «С-13» А.И. Маринеско, были редким исключением. Да и за этот «провал» пришлось Александру Ивановичу расплачиваться всю жизнь.

О том, что офицеры подводных лодок, как и офицеры других видов и родов войск Вермахта не были «рыцарями» по отношению к женщинам оккупированных стран, вынужден признать и сам Вернер, когда он вспоминал: «К комендантскому часу мои подводники быстро возвратились в свою временную резиденцию в городе, поскольку ночью нашу безопасность больше никто не мог гарантировать. Только утром были обнаружены в сточной канаве, протекавшей по краю одной из улиц, тела двух полураздетых морских офицеров. У каждого было перерезано горло и отрезан пенис».

Думаю, что не за джентльменское отношение с французскими девушками поступили так в порту Ла-Рошели, где базировалась в начале 1944 г. подводная лодка Вернера, французские парни. При этом надо отметить, что порт Ла-Рошел не отличался особой активностью в движении французского сопротивления.

Еще более сурово расправлялись с немецкими сухопутными и морскими любителями «сладкого» парни из отрядов норвежского сопротивления.

Заканчивая разговор об отличиях и разнице, как условий, в которых воевали немецкие и советские подводники, так и их оперативно-тактическом мастерстве в море и в поведении на берегу, хотел бы подчеркнуть еще одну деталь.

Наши подводники, уходя в море клялись отомстить священной ненавистью к врагу за сожженные города и села, за пролитую кровь десятков и сотен тысяч мирных жителей, за смерть погибших матерей, жен, детей, за поруганную честь сестер и невест. На покрытых смазкой торпедах они писали: «За Зою!», «За Сталинград!», «За Ленинград!».

Например, в обращении к комсомольцам – защитникам Москвы личный состав прославленной «Д-3», первой на Северном флоте получившей орден Красного знамени, от имени всех северян-подводников писал: «Дорогие братья! В море мы каждый час знали о вашей героической борьбе и всем сердцем были с вами... Среди нас есть москвичи и ленинградцы, есть уроженцы Украины и Белоруссии. Родные города и села некоторых из нас захвачены варварами. Боль от понесенных Родиной тяжелых утрат удесятерила нашу ненависть к гитлеровским мерзавцам. Каждой нашей торпедой, принесшей гибель врагу, мы мстили фашистским извергам за разрушения, за надругательства, за горе причиненное нашему народу... Презирая смерть, шли мы в атаку, ибо свобода и честь советского народа – превыше всего.

Мы с вами, боевые товарищи! На Крайнем Севере нашей любимой Отчизны мы защищаем наш правый фланг – фланг великого фронта священной борьбы советского народа против фашистских захватчиков.

Здесь, на Севере, враги не прошли и не пройдут... Смерть ждет их на нашей земле повсюду, ибо грозен гнев многомиллионного советского народа».

А вот кому и за что мстили немецкие подводники? К кому и за что они испытывали ненависть?

Вернер, говоря о своих переживаниях после того, как он узнал о гибели своих родителей в Дармштадте после налета английской авиации, пишет: «По какой-то ужасной ошибке покинули этот мир они, а не я. Именно я должен был умереть. И тысячу раз был готов к этому. Я уходил сражаться в море ради сохранения их жизней, ради их безопасности. Но обманулся в своих ожиданиях. Почему Всевышний предпочел взять их невинные жизни вместо моей грешной?».

Вернера можно понять: мало что может быть тяжелее в жизни, чем потеря родителей. Только вот от кого он собирался их защищать и «уходил сражаться в море ради сохранения их жизней»? Ведь именно нацистская Германия развязала Вторую мировую войну и именно она вызвала бомбовые удары на свои города и села. Вернер пишет о ненависти. Ненависти к противнику после того, как погибли многие его товарищи по подводному флоту, а потом и родители. Но он не называет свою ненависть святой, а стремление отомстить священным. И правильно делает. Видимо даже в нем, у кого «национальная идея», втемященная в мозги пропагандой Геббельса укоренилась весьма прочно, появились сомнения: не обманывали ли их все предшествующие годы их вожди. Не случайно же он отметил «на стене привокзального здания лозунг, который выглядел как ирония: «Наши города гибнут, стены рушатся, но наши сердца никогда не дрогнут».

У Вернера, убежденного нациста, появились сомнения... Но зато у наших демократических историков, пишущих о войне, сомнений нет. Они, лицемерно болтая о том, что «русский солдат, перейдя границу Германии имел право на такую же жестокость, что и немецкий на нашей территории, не смущаясь пишут о «диктаторском» режиме Сталина, «подобном гитлеровскому», о сговоре Сталина с Гитлером в отношении Польши, о том, что если б Гитлер не напал на нас, начали бы мы...

Вызывает сожаление, что зарубежные историки, специализирующиеся на анализе битв на море во время Второй мировой войны, не читали, видимо, таких «рядовых» свидетелей и участников «Битвы за Атлантику», как этот командир ПЛ «Кригсмарине». Ни англичане – Найтджел Уэст, Стивен У. Роскилл и Корелли Барнет, ни американцы – Самуэль Элитон Морисон и Брэдли Ф. Смит, ни немцы –

Фридрих Руге, Алекс Нестле, Эрих Гренер и Юрген Ровер, ни итальянец Марк Антонио Браганди, ни канадец Майк Хэдли и другие, восхищаясь действиями немецких подводников, не «замечают», а если и заметили, то мало обратили внимание на неопровержимый и убедительный факт: немецкие подводные асы были «морскими волками» и бесстрашными «морскими львами» только тогда, когда действовали в условиях полной или почти полной безнаказанности. Как только они столкнулись с условиями жесткого противоположного воздействия, приближенного к условиям действия наших подводников, так результативность их действий резко снизилась, и «патриотизм», к которому призывал их Дениц, и гонор их приуменьшился – из «хищников» они превратились в «жертвы», из «волков» в затравленных «зайцев». В боевых походах они стали думать не о результативности, а о выживаемости.

Заканчивая разговор о «свидетельских показаниях» одного из рядовых, но незаурядных командиров подводной лодки «Кригсмарине», констатирую: «все, о чем шла речь в первой главе результат исследований о том, как воевали немецкие подводники, как они становились подводными асами и почему «звон» о них распространился на весь мир, подтверждает Герберт Вернер своей книгой «Стальные гробы».

«Чем дальше уходят годы...»

Вот что писал командир бригады подводных лодок Северного флота капитан 1-го ранга (в последствии адмирал) Виноградов Н.И. в своей книге «Подводный фронт» (М.1980 г.): «Отгремели последние залпы войны. Вернулись из последних боевых походов «малютки» и «щуки», «эски» и «катюши»...А вот сердце подводника, прошедшего войну, будет пребывать в боевом походе до самого последнего своего удара. Тот, кто в лодке, притаившейся на глубине, слушал, как совсем рядом рвутся вражеские глубинные бомбы, тот, кто знает, как скрежещет задетый бортом минреп, тот, кто испытал боевое вдохновение подводных атак, тот этого никогда не забудет.

Чем дальше уходят в прошлое годы войны, тем масштабнее, значительнее представляется все, совершенное бойцами героического подводного флота. Дерзкие торпедные и артиллерийские атаки, минные постановки нанесли большой ущерб экономике фашистской Германии и ее союзников, боевому составу их флотов, вынуждали гитлеровское командование отвлекать значительные силы и средства своего флота от решения других задач, в частности, от содействия своим сухопутным войскам на приморских направлениях...»

Говоря об официальных данных о количестве кораблей и судов врага, потопленных подводниками, Н.И. Виноградов говорит: «Надо оговориться: любые подсчеты в таком деле, конечно, довольно условны. Тут ведь берутся во внимание лишь те успешные атаки, достоверность которых удалось после войны подтвердить какими-то документами из архивов германского флота и других источников. Но война есть война. Далеко не все события ее были задокументированы, да и не все документы сохранились.

Кстати говоря, само определение достоверности данных о результативности атак, выполненных советскими подводниками, было проведено в свое время, на мой взгляд, недостаточно качественно. Занимался этим в 50-е годы исторический отдел Главного штаба Военно-Морского флота. Работа была проведена в общем – то немалая, но далеко не со всеми выводами, сделанными тогда и фигурирующими донныне во многих источниках, я лично могу согласиться.

Знаю, например, факты такого рода: имеется совершенно четкое доказательство потопления вражеского судна – фотография, сделанная в момент атаки командиром подводной лодки через перископ, – и тем не менее данные об этом по каким-то причинам не признаются достоверными...

Со временем исторический отдел в Главном штабе ликвидировали, работы по исследованию результатов боевой деятельности сил флота были практически свернуты. А зря...Ведь с годами открылось множество данных, свидетельств, документов.

Сегодня многое можно было бы уточнить, пересмотреть, дополнить.

В том числе итоговые цифры ущерба, нанесенного за годы Великой Отечественной войны врагу советскими подводниками. Эта проблем ждет настоящему добросовестного, неравнодушного, кропотливого исследователя...»

Как Николай Игнатьевич Виноградов, так и многие другие подводники – участники Великой Отечественной войны, в частности, адмирал Орел А.Е., контр-адмирал Колышкин И.А., контр-адмирал Русин Ю.С., капитан 1-го ранга Грищенко П.Д., капитан 1-го ранга Лунин Н.А., капитан 1-го ранга Матиясевич А.М. и другие неоднократно сетовали на то, что признанное официальной статистикой за ними и за другими число побед занижено, иногда значительно. Если Матиясевич А.М., будучи человеком весьма честолюбивым, принципиальным и настойчивым, проявил упорство и старание, чтобы досконально разобраться и документально доказать, что все сведения о потопленных им кораблях и судах противника, поданные им в свое время в докладах по результатам походов, достоверны на 100% (все подтвердилось, иногда – по нескольким источникам информации), то большинство из этих достойнейших людей, считала, что доказывать что-то нет смысла. Они как и Виноградов Н.И., были убеждены, что «чем дальше уходят в прошлое годы войны, тем масштабнее, значительнее представляется все», совершенное ими, что со временем путем достоверной и кропотливой работы люди, которые по своим должностным обязанностям будут исследовать результаты боевых действий, подтвердят сведения, представленные ими в отчетах, разберутся, куда «исчезли» корабли и суда противника, «пропавшие без вести» или погибшие «по неизвестным причинам», что потоплены нашими подводниками, союзники приписывали себе (а таких потопленных единиц, в частности, на Севере, было достаточно много). Надеялись ветераны на потомков, на тех, кто обязан им своей жизнью. Верили, что справедливость восторжествует. Будучи убежденными в том, что Дело, которое совершили они в Великую Отечественную, что все это, «совершенное бойцами героического подводного фронта» не померкнет в памяти народа никогда, они и предполагать не могли, что настанут такие подлые времена, когда найдутся мерзавцы, которые начнут лить грязь на все совершенное ими.

Видимо, это хорошо, что подавляющее большинство из них ушло уже в мир иной, надеясь, что прекращение исследований результатов боевой деятельности сил флота – временно, что снова будет восстановлен исторический отдел в ГШ ВМФ, который продолжит исследования. Хорошо, что не прочитают они о себе того, что пишут «гробокопатели» – эти самые, «новые историки», которые под девизом – «не подтверждено противником» – ставят под сомнение и отнимают у них победы. Хорошо, что не увидят они на экранах ТВ «телезвездунгов» без погон и в погонах, утверждающих, что и «Варяг» это не «Варяг», «Кореец» – не «Кореец», Маринеско – не Маринеско, Лунин – не Лунин... Что все эти светлые для нас имена – наша национальная гордость – лишь «мифы», созданные для оправдания «бездарного царского правления» и «жестокости сталинского режима».

Заканчивая свою книгу «Подводный фронт», Н.И. Виноградов пишет: «...Впрочем, не в цифрах главное. Главное в том, что подводники Балтики, Черного моря, подводники – североморцы с честью выполнили свой долг перед Родиной, проявив себя отважными, беззаветными бойцами. За годы войны около 6000 их – краснофлотцев, старшин, офицеров награждены орденами и медалями». Далее он перечисляет фамилии 20-ти подводников – Героев Советского Союза (когда он заканчивал книгу, еще не были отмечены высшей наградой Родины А.И. Маринеско и А.М. Матиясевич. Все эти Герои выше мною пофамильно названы).

Приводит Н.И. Виноградов и список подводных лодок, удостоенных высокого звания «Гвардейских» и награжденных орденами Красного Знамени. В наших «доперестроечных» СМИ об этих лодках кое-что упоминалось, перечень их приводился, однако многие, знавшие об этом, могли забыть, а многие, особенно молодые люди, могут не знать вообще. Поэтому я приведу здесь перечень этих подводных лодок.

Гвардейского звания удостоены: на Северном флоте – «К-22», «М-171», «М-174», «Щ-422»; на Краснознаменном Балтийском – «Л-3», «Щ-303», «Щ-309»; на Черноморском – «Щ-215», «Щ-205», «М-35», «М-62», «С-33».

Краснознаменными стали: на Северном флоте – «Щ-303», «Щ-309», «К-21», «Щ-404», «С-51», «С-101», «С-104», «Л-22»; на Черном море – «Л-4», «М-111», «М-117», «С-31», «Щ-201», «Щ-209», «Л-5».

Четыре подводные лодки стали и сразу Краснознаменными и Гвардейскими: «Д-3», «М-172», «Щ-402», «С-56».

Бригада подводных лодок Северного флота была награждена двумя боевыми орденами – Красного Знамени и Ушакова 1-ой степени. Орденом Красного Знамени награждена бригада подводных лодок Балтийского флота. На Черноморском флоте 1-ая бригада награждена орденом Красного Знамени и получила почетное наименование Севастопольской. 2-ая бригада ПЛ ЧФ была награждена орденом Ушакова 1-ой степени и получила почетное наименование Констанцской.

В заключении этого повествования о немецких и советских подводных асах Второй мировой войны хочу высказать уверенность и надежду, что все таки, несмотря ни на что, оправдается вера прославленного подводника Великой Отечественной, Героя Советского Союза Н.И. Виноградова: «Совершенное бойцами героического подводного фронта не померкнет в памяти народа никогда».

III.

Об «атаках века» и еще кое о чем.

```
@Z_TBL_BEG = COLUMNS(2), DIMENSION(IN), HGUTTER(0.0555),  
VGUTTER(0.0555), BOX(Z_DOUBLE), HGRID(Z_SINGLE), VGRID(Z_SINGLE),  
KEEP(OFF)
```

```
@Z_TBL_BODY = TABLE TEXT, TABLE TEXT
```

, «Истинное мужество выражается в спокойном самообладании и в невозмутимом выполнении своего долга,, невзирая ни на какие бедствия и опасности» (Д. Локк)

```
@Z_TBL_END =
```

Под высказыванием о мужестве, приведенном в эпиграфе, принадлежащем Джону Локку (1632-1704 г.г.) – английскому философу и педагогу, я намерен кратко рассказать о некоторых самых выдающихся атаках подводных лодок за всю историю существования подводного флота.

1. У немцев. Разумеется общепризнанной в мире считается знаменитая атака пл «С-13» А.И. Маринеско, когда он потопил нацистский линкор «Вильгельм Густлов». Однако в истории и немецкого, и японского и американского подводного флота есть примеры выдающихся по отваге и результатам торпедных атак кораблей и судов противника, делающих честь той нации, кому принадлежали отличившиеся подводные лодки.

У немцев это, в первую очередь, атака подводной лодки «U-9» в 1914 г. 3-х английских броненосных крейсеров, которые в считанные минуты были отправлены на дно. Об этой атаке, заслуженно вошедшей в мировую историю, как первая «атака века» в свое время много и подробно было написано.

Надо отметить, что пл «U-9» через 4 часа после этой атаки, атаковала еще один крейсер «Хоук» и нанесла ему тяжелые повреждения, а затем,

оторвавшись от преследования в районе главной английской базы Скапа-флоу, вышла в атаку на эсминец, но на этот раз безрезультатно.

Во время Второй мировой войны гордостью немецких подводников был прорыв подводной лодки «U-47» в Скапа-флоу, потопившей линкор «Ройял Оук» вместе авианосным транспортом «Пегасус» (в главе I рассказано об этом).

В какой-то мере, к «коллективной атаке века» можно отнести атаку в марте 1943 года «волчьей стаи» из 17 подводных лодок против 56 торговых судов англо-американских союзников, когда утопив 13 судов, немцы не потеряли ни одной подводной лодки.

Некоторые историки флота коллективной «атака века» считают второе нападение примерно в это же время (конец марта 1943 г.) «волчьей стаи» из 40 подводных лодок, которые перехватили в центре Атлантики конвой из 93 торговых судов и, проведя последовательно 2 атаки, потопили 21 из них, потеряв при этом лишь одну подводную лодку.

По праву гордятся немецкие подводники атакой подводной лодки «U-549», которая ночью 29 мая 1944 г. у северо-западного побережья Африки потопила американский авианосец «Блэк Айленд»: получил возмездие авианосец, на счету которого было 4 потопленных немецких подводных лодки и еще 2 – совместно с другими кораблями.

Прорвав противолодочное охранение «U-549» с короткой дистанции всадила 3 торпеды в борт авианосца и еще одну в идущий рядом с ним эскортный эсминец. Последней торпедой подводная лодка атаковала еще один эсминец, но торпеда, пройдя вблизи его, не взорвалась. Корабли охранения сумели потопить эту подводную лодку.

Есть повод у немецких подводников гордиться и атакой подводной лодки «U-160», которая патрулируя в Южной Атлантике, в одиночку напала на конвой, состоящий из 11 судов под охраной 4-х кораблей эскорта и потопила 4 судна общим водоизмещением 25400 тонн, а еще 2 судна повредила.

2. У японцев. Японцы тоже вправе гордиться своими подводниками, т.к. в истории войны на Тихом океане у них есть блистательные страницы.

Сентябрь 1942 г. Восточные Соломоновы острова в Тихом океане. Из 4-х американских авианосцев на Тихоокеанском флоте в боевом составе – три: «Саратога», «Уосп» и «Хорнет». Для обеспечения их боевых действий выделены 5 тяжелых крейсеров, 1 крейсер ПВО и 15 эсминцев. Четвертый авианосец – «Энтерпрайз» после попадания трех авиабомб с японских авианосцев «Секаху» и «Дзуйкаху» вынужден уйти в базу на ремонт.

Японская подводная лодка «Y-26» вышла в атаку на авианосец «Саратога». Одна из 6-и выпущенных торпед попала в борт авианосца, в результате чего была серьезно повреждена машинная установка, ранено 12 человек, в числе которых командующий оперативной группой адмирал Флетчер.

За последние 8 месяцев это был второй случай, когда авианосец «Саратога» был торпедирован подводной лодкой. Как и «Энтерпрайз», авианосец был вынужден уйти в ремонт.

6 сентября эта же подводная лодка, прорвав охранение, состоявшее из линкора, тяжелого крейсера, нескольких кораблей ПВО и пяти эсминцев, сблизилась на дистанцию залпа и выпустила торпеду по авианосцу «Хорнет». Авианосец спасло то, что один из американских летчиков, находившийся в воздухе на своем пикировщике, сбросил бомбу на идущую торпеду, в результате чего она была сбита с курса.

15 сентября авианосец «Хорнет» и «Уосп» каждый в составе боевого охранения двигались к Гуадалканалю. В охране «Уоспа» было 2 линкора, 2 тяжелых крейсера и 5 эсминцев. Командовал авианосцем капитан 1 ранга Фредерик Шерман

(тот самый, чьим именем после войны американцы назовут головной эсминец большой серии эсминцев).

В тот момент, когда с авианосца поднялись в воздух 18 пикировщиков «Доуптлесс», а 8 истребителей и 3 пикировщика сели на авианосец, японская подводная лодка «У-19», прорвав охранение, с дистанции 450-500 метров выпустила с небольшим интервалом 6 торпед, 3 из которых попали в авианосец. Взрывы потрясли корабль, начались пожары. Все до единого самолета, находившиеся на палубе были повреждены. Огонь начал быстро распространяться и через некоторое время корабль вздрогнул от страшного взрыва. Члены экипажа авианосца, летчики и авиационные механики начали прыгать прямо в горящую нефть, расплывшуюся вокруг авианосца. Одна за другой начали взрываться цистерны с бензином для самолетов, авиационные бомбы и торпеды. После того, как люди покинули корабль, находящийся вблизи эсминца, выпустив 5 торпед в свой агонизирующий корабль, добил его. На авианосце погибло 195 человек, было ранено 85 человек.

Вместе с авианосцем на дно Тихого океана ушло 46 самолетов. Но беда американцев на этом не кончилась. Несмотря на ожесточенную и беспорядочную бомбежку эсминцев эскорта, командир японской подводной лодки повторил атаку и выпущенными торпедами нанес тяжелые повреждения линкору «Норт Каролина», а также эсминцу «О, Брайтен».

После гибели «Уоспа» у американцев на Тихом океане в составе действующих ВМС некоторое время оставался один единственный авианосец «Хорнет», имея значительно ослабленную противовоздушную оборону в результате выбытия из строя линкора «Норт Каролина», имевшего довольно мощное зенитное вооружение, состоявшее из 136 зенитных орудий и автоматов.

3. У американцев. У американцев в историю Военно-морских сил вошли яркими страницами несколько атак подводных лодок.

В разгар битвы за Марианские острова в июне 1944 года две американские подводные лодки («Альбакор» и «Кавылла») потопили по одному японскому авианосцу («Тайхо» и «Секаку» – соответственно).

Авианосец «Тайхо» был новейшим японским кораблем.

Во время атаки американской подводной лодки он поднимал в воздух 42 своих самолета, идя со скоростью 27 узлов. Интересно, что на одну из выпущенных подводной лодкой торпед, бесстрашно ринулся обнаруживший ее сверху камикадзе и не допустил попадания в авианосец. Разумеется сам при этом погиб.

Особенно большие потери личного состава были из экипажа и летного состава авианосца «Секаку»: в общей сложности погибло 1263 человека. Погибло вместе с авианосцем и 9 самолетов, оставшихся на палубе.

Безусловно, под первым номером американцы числят атаку подводной лодкой японского авианосца «Синано». Об этом несколько подробно будет рассказано позже в отдельном параграфе. А пока приведу некоторые данные о «храбрости» американцев, столкнувшихся во время Второй мировой войны с фактом появления у восточных берегов США немецких подводных лодок и выскажу свое субъективное мнение в целом о «доблестях» американских вояк.

Паникеры.

О том, что американские вояки во все времена умели успешно воевать только в том случае, если они имели превосходство в силах и средствах в несколько раз, иногда даже до одного двух порядков, как это было при освобождении ими островов и атоллов, захваченных японцами, известно многим. Вопреки распространенному мнению о «крутых» янки, были они зачастую не только не «крутыми» а, откровенно говоря, трусоватыми, способными подвергаться паники, стремлению спасти свою шкуру.

Шли последние месяцы Второй мировой войны. Руководство «Кригсмарине», кроме развертывания лодок в северной Атлантике у берегов Англии и Франции, умудряется посылать лодки и к берегам США. Из 143 лодок, которые были посланы в океан в 1945 году, 19 лодок были отправлены к восточным берегам США. Это было уже третье «нашествие» «Кригсмарине» на США. Мы помним, как первые лодки, устремившиеся сюда с объявлением Америкой войны, напали на «Эльдорадо» и не успевали докладывать Деницу о своих победах. Второе «нашествие» было более «тусклым» и особых успехов не принесло. Кончилось оно, в общем-то, конфузом – значительной гибелью посланных лодок. Об этом было сказано выше. И вот на повестке дня – третья попытка чего-то достичь у американских берегов.

Итак, в феврале, марте, апреле и начале мая 1945 года 19 подводных лодок IX серии вышли к берегам США (соответственно – 5, 8, 5 и 1). Так вот все эти 19 лодок потопили за 4 месяца лишь 6 судов (23000 тонн), из которых 3 небольших эскортных корабля (корветы и эскортный траулер). 9 из 19 лодок погибли, унося с собой 467 подводников (33 человека попали в плен).

Но это «нашествие» лодок имело сенсационный характер. Немцы сумели подбросить американской разведке информацию о том, что немецкие лодки способны нанести сокрушительный удар по Вашингтону и Нью-Йорку новым чудо – оружием Гитлера: крылатыми ракетами «ФАУ-1» и баллистическими «ФАУ-2», имеющими атомные боеголовки. Речь шла о том, что и Вашингтон и Нью-Йорк будут буквально снесены с лица Земли.

Несмотря на уверения специалистов из Военно-морского отдела Министерства обороны о том, что «... никаких данных, подтверждающих такое намерение немцев, не существует», панические слухи продолжали распространяться.

Особенно перетрусил мэр Нью-Йорка Фьорелло Лагардия. Говорил о возможной атаке ракет «ФАУ-1» и «ФАУ-2» и командующий Военно-морским флотом на Атлантике адмирал Джон Ингрэм. Правда, он уверял, что ВМС и ВВС «полностью готовы» к нападению и «разработали секретный план «Бамблеби».

Он говорил, что «враг будет достойно встречен в любой точке американского побережья».

Подлило масла в огонь паники и выступление по Берлинскому радио высокопоставленного немецкого босса, отвечающего за военное производство, Альберта Шпеера. Он сказал, что «ракетные снаряды «ФАУ-1» и баллистические ракеты «ФАУ-2» упадут на Нью-Йорк 1 февраля 1945 года».

Ровно через полмесяца после этого выступления, чтобы успокоить высшее военное руководство США, сделал заявление Главком ВМС США адмирал Кинг. После разъяснения о том, что данные фоторазведки не подтверждают подготовку Германии к ракетной атаке, что «баллистические ракеты «ФАУ-2» невозможно запустить с подводной лодки», что разрушения от попадания ФАУ-1 будут мизерны (на Англию вон сколько их упало), он сообщил: « На данном этапе войны подобная атака немецких подводных лодок маловероятна».

Правда, разъясняя, что «ФАУ-1» возможно все же разместить на подводной лодке, Кинг ни слова не сказал о том, что головная часть этой ракеты может быть атомной (разработка атомного оружия в Германии велась весьма успешно).

Именно на основе «ФАУ-1» американцы после войны разработали свои подводнолодочные ракеты «Регулус-1» и «Регулус-2», а на основе «ФАУ-2» – свои баллистические ракеты наземного базирования (а затем и для подводных лодок), вывезя из Германии не только всю документацию по этим ракетам, но и около 1,5 тысяч ученых, инженеров и техников, занимавшихся в Германии этими вопросами.

Всем известно, что и знаменитый ракетчик Браун оказался в США и получил прекрасные условия для работы по созданию ракетного оружия.

Кстати, панические настроения были в США и в первоначальный период после объявления США войны Германии. Если в самые первые недели войны, когда на восточном побережье США царили мирные настроения, не проводились никакие мероприятия по затемнению городов и населенных пунктов, а торговые суда ходили со всеми положенными ходовыми огнями и освещенными настройками, то именно эта беспечность и создала «голубой рай» для немецких субмарин. Но как только американцы стали нести огромные потери, особенно в танкерном флоте, а потом появились сообщения об артобстрелах береговых населенных пунктов и нефтехранилищ, таких, например, как на острове Аруба в Карибском море, то началась самая настоящая паника среди населения. Быстро разнеслись слухи о том, что ожидается высадка немецкого десанта на побережье США. Масса людей буквально хлынула из восточных районов США в западные. Все автодороги были заполнены колоннами автомашин стремящихся поскорее уйти в «защищенные» районы. Известны случаи, когда местной полиции пришлось применять стрелковое оружие для разряжения пробок и столпотворения на дорогах. Местные полицейские префектуры все делали для того, чтобы прекратить панику, навести порядок, привести движение на дорогах в норму. Но «у страха глаза велики», а американцы за всю историю США ни разу не вели войну с внешним противником на своей территории. Ни одна авиационная бомба врага не упала на территорию США. Поэтому артснаряды калибра 100 мм с американской подводной лодки наделали столько шума, хотя выпущены были не по американской территории, а по о.Аруба, принадлежащему Нидерландам.

В общем, паникерство и трусость у американского обывателя в крови. Наглыми, нахальными и развязными янки становятся в обстановке полной безнаказанности и решающего превосходства в силе. Как только получают достойный отпор, так сникают и скисают, как сникли немецкие подводные асы, превратившись из асов в «ассов».

Прекрасным примером «отваги» американских вояк являются войны во Вьетнаме, Югославии, в Ираке. Они отважны и храбры, когда наносят удары с большой дистанции, не подвергаясь практически никакой опасности, действуя безнаказанно. Как только жизнь их начнет подвергаться какому-то риску, так начинается паника. Вот и сейчас, начав получать отпор в Ираке после его оккупации, они завопили о необходимости помощи со стороны вооруженных сил других государств – членов НАТО. В самих США начинаются митинги протеста против пребывания солдат США в Ираке. Как и в случае с Вьетнамом: пошли гробы со звездно-полосатыми флагами, – начались демонстрации протеста, которых не было, когда американские ракеты и бомбы «вдалбливали» в землю населенные пункты в Афганистане, разрушали мосты, соборы, общественные здания и жилые дома в Югославии, устраивали «Бурю в пустыне», а потом «шоковый» удар в Ираке.

Кстати, во время боевых действий в Ираке американские воздушные асы, как огня, боялись зенитной установки советского производства 70-х годов ЗСУ-23-У («Шилка»). Американские летчики, как и их английские коллеги, не решались снижаться до высоты досягаемости ракет этой установки, использовали свое оружие с высот более значительных, а, следовательно, результативность нанесения авиационных ударов резко снижалась.

Как и раньше, разрекламированное на весь мир «самое совершенное» американское оружие нередко давало сбой, а «мастера высшего класса», использующие его, довольно часто не только промахивались при нанесении ударов по объектам противника, но и наносили его по своим объектам, или объектам, не имеющим никакого отношения к противнику.

Например, американские ракеты три раза залетали на территорию Ирана, два раза – на территорию Турции. В том и другом случае были разрушения зданий и ранения мирных жителей.

Американская ракета «Пэтриот» (о достоинствах ее западная пропаганда прожужжала все уши) над Кувейтом сбита английский самолет «Торнадо» (оба члена экипажа погибли). Один из английских танков «Challender II» выстрелом поразил свой такой же танк (погибли два члена экипажа).

Хваленый-перехваленный, перенасыщенный самой современной электронной системой обнаружения и опознавания противника и системой управления огнем американский самолет «F-16» нанес удар по своей зенитной батарее «Пэтриот» и уничтожил ее вместе с личным составом. Несколько американских бомбардировщиков нанесли мощный удар по своим же войскам в районе Эн-Насирии: в общей сложности было убито и ранено около 50 человек морской пехоты.

Кстати, кто заинтересуется участием американцев в локальных войнах (после Второй мировой войны), во-первых поймет, что большинство этих войн было развязано с помощью США или при инициативе США (а то и при прямой агрессии США), а во-вторых, что во всех 117 случаях (из 215 развязанных локальных войн), где флот США принимал участие, материально-технический перевес флота США над противником был многократным. Удары наносились, как правило, со стороны моря палубной авиацией, крылатыми ракетами подводных лодок, огнем артиллерии и высадкой десантов с моря. Причем, высадка десантов производилась, как правило, тогда, когда противодействовать ему с берега уже было некому.

Например, во время операции «Буря в пустыне» против Ирака (1991 г.) всего лишь в течение 43 суток удар наносила группировка из 10-15 надводных кораблей и 6-8 атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами «Томагавк». Кроме того, в операции участвовали 6 авианосных ударных групп во главе с авианосцами «Саратога», «Кеннеди», «Теодор

Рузвельт», «Америка», «Мидуэй» и «Рейнджер», а так же две ударных оперативных группы, в состав которых входили два линкора – «Висконсин» и «Виктория». Всего в операции было задействовано около 80 боевых кораблей.

О том, в каком составе американцы проводили операцию «Шок и трепет» в Ираке в 2003 году, напомним несколько позднее (в следующей главе). А вспомните их «удар возмездия» по Афганистану (непонятно, зачем) после «11 сентября 2002 года». Только с дистанции недостижимости оружия жертвы, только с громадным превосходством вооружений и техники, только в условиях безнаказанности наносились эти удары. То же было и во всех других локальных конфликтах, когда в них участвовали США, в частности, – своими ВМС. Например, в американо-ливийском военном конфликте в 1986 г. в Средиземном море со стороны США участвовали 3 авианосца, 5 крейсеров УРО, 18 эсминцев и фрегатов, половина которых с УРО, 4 АПЛ, 5 десантных кораблей, штабной корабль. Со стороны Ливии – 3 фрегата, 6 дизельных ПЛ и несколько десятков разного назначения катеров.

Вспомните операцию США (совместно с НАТО) против Югославии в 1999 году. Здесь против жертвы агрессии было сосредоточено более 30 боевых кораблей. Четыре атомные подводные лодки США, две атомные подводные лодки Англии и Франции, французский авианосец «Фош», американский атомный авианосец «Теодор Рузвельт», английский авианосец «Инвинсибл» – вот неполный перечень сил ВМС США и НАТО, задействованных против Югославии, отсюда удары с безопасной дистанции, подло и трусливо. Только за первые тринадцать суток агрессии по Югославии был нанесен удар 530-ю крылатыми ракетами воздушного и морского базирования, из которых 400 – ракеты «Томагавк».

Как черт ладана боялись американцы начинать «наземную фазу» боевых действий (то же было и в Ираке в 1998, а потом в 2003 году). Начав получать

отпор, «доблестные» американские вояки стали «стоями» рваться домой, а то и вообще под воздействием «шока и трепета» совершать самоубийство (по данным СМИ уже около 30 военнослужащих США в Ираке покончили с собой).

Как бы там ни было, что бы ни писали американские историки о «доблестных» американских вояках, как при высадке десанта во Францию через Ла-Манш, так и при освобождении островов в Тихом океане, действуя против японцев, суть осталась одна: побеждают они только при подавляющем превосходстве и малом риске. Известно, например, что при освобождении некоторых островов Алеутской гряды после интенсивных бомбардировок высаживались десанты с численностью морских пехотинцев в соотношении 60 к 1 или 100 к 1 (к числу обороняющихся).

Такие факты, как закрытие амбразур своим телом, или бросок камикадзе на идущую к своему авианосцу торпеду, никогда не имели и не могли иметь место в истории вооруженных сил США.

Как бы они ни прославляли своих героев, в частности, подводников, как бы на раздували их подвиги, ничего подобного тому, что было у немецких подводников или японских, а тем более, русских у них никогда не было.

Даже знаменитая атака командира американской подводной лодки «Арчер-Фиш» Д. Инрайта – кавалера «Креста ВМС США», потопившего самый большой в мире авианосец «Синано», чем гордятся американцы, претендуя на «атаку века», далеко до такой атаки «не тянет» ни по каким показателям. Об этом я и хочу рассказать в следующем параграфе этой главы.

Американская «атака века».

Американцы своей «атакой века» считают потопление подводной лодкой «Арчер-Фиш» японского авианосца «Синано». Американский адмирал Бернард Клэри, бывший командир подводной лодки «Пинтадо», потопивший торговое судно «Тонам Мари» № 2 (19262 т – самое крупное из всех торговых судов, когда-либо потопленных американскими подводниками), а впоследствии командующий Тихоокеанским флотом США, так сказал о потоплении авианосца «Синано»: «Это одна из наиболее впечатляющих страниц морской войны на Тихом океане». Вторит ему и японский историк Тосиказу Казе: «Трагедия авианосца «Синако», как я полагаю, стала символом наших военных неудач. Мы создали прекрасный корабль и очень им гордились. Он казался нам величественной и непобедимой твердыней на море. Но он был потоплен, не успев сделать ни одного выстрела. Это больше чем насмешка судьбы».

Авианосец «Синано» был самым большим военным кораблем, когда-либо потопленным подводной лодкой. Американцы считают, что потопление «Синано» водоизмещением 72000 тонн является одним из наиболее успешных боевых действий за все 1682 похода, которые осуществили американские подводные лодки за время Второй мировой войны.

Командир подводной лодки, потопивший «Синано», кэптен (капитан 1 ранга) Джозеф Инрайт министром ВМС США Форрестолом был награжден высшей боевой наградой для военных моряков – «Крестом ВМС США».

После войны Джозеф Инрайт в соавторстве с историком Джеймсом Райеном написал книгу: «Синано» – потопление японского секретного суперавианосца», вышедшую в русском переводе в нашем Военном издательстве в 1991 году.

Считаю, что всем нам, как профессионалам подводникам или представителям других профессий, имеющих какое-либо отношение к подводному флоту, а так же и широкому кругу читателей интересно будет поподробнее разораться с этой «атакой века» в сравнение с «атакой века» № 1

А.И. Маринеско, понять, что здесь действительно «супер» в действиях подводной лодки и ее командира, а что раздуто американской пропагандой.

Итак, по– порядку. В октябре 1934 г. Генеральный штаб Японии задумал построить три самых мощных в мире линейных корабля водоизмещением по 70000 тонн. Для сравнения, два самых мощных линейных корабля Германии «Бисмарк» и «Тирпиц» имели водоизмещение по 51000 тонн, а американские линкоры «Миссури» и «Миссисипи» по 52000 тонн.

Японцы прекрасно понимали, что на Тихом океане им рано или поздно придется столкнуться с США, а поэтому готовились к войне основательно.

Обладая громадной кораблестроительной индустрией, японцы задумали создать не два, как в США и Германии, а три супертяжелых линейных корабля, которые должны были по своей мощи превосходить все, что могло быть построено в ближайшее десятилетие какой-либо другой морской державой. Эти корабли, вошедшие в историю под названием «Ямато», «Мусаси» и «Синано» по всем тактико-техническим характеристикам превосходили все другие имевшиеся в тот период и строившиеся по кораблестроительным программам корабли других стран: водоизмещение около 72000 тонн, дальность плавания 10000 миль, скорость до 27 узлов. Бронированная защита «Синано» весила 17000 тонн, зенитная артиллерия составляла 16 орудий калибром 5 дюймов, 145 скорострельных зенитных орудий 25 мм, 12 многотрубных спаренных реактивных установок калибром 4,7 дюйма – залповый огонь каждой 20-30 ракет.

Как оказалось впоследствии только построенный в 1940 году американский линейный корабль «Айова» превосходил эти ЛК по некоторым параметрам, имея на вооружении 9 орудий главного калибра 406 мм, 20 артиллерийских орудий 127 мм, 80 зенитных автоматов 30 мм, 48 зенитных автоматов 20 мм, скорость – 30 узлов. Но и этот «мастадонт» уступал японским по водоизмещению (65000 тонн).

Генеральный штаб Японии поручил императорскому техническому военно-морскому комитету «Кампон» разработать подробный план строительства этих линкоров, а правительство Японии 28 декабря 1934 выступило заявлением перед всем миром о том, что после 31 декабря 1936 года Япония выходит из состава участников соглашения 1922 г. в Вашингтоне и Договора 1930 г. в Лондоне по ограничениям военно-морских вооружений.

Напомню из истории, что к этому времени Япония уже оккупировала Маньчжурию, Корею, громадные территории Северного Китая, прицеливалась к дальневосточным территориям Советского Союза. В мае 1935 г. Япония вышла из Лиги Наций, полностью освободившись от каких-либо международных обязательств по вооружениям.

В 1937 г. после рассмотрения 22-х вариантов проектов нового линкора Генеральный штаб ВМС Японии утвердил план постройки по 3-х летней программе в начале 2-х линейных кораблей типа «Ямато». Оба этих корабля «Ямато» и «Мусси» были заложены 4 ноября 1937 г. и 29 марта 1938 г. на судовой верфи в Куре и Нагасаки. Окончание строительства «Ямато» намечалось на 16 декабря 1941 г., «Мусаси» – 5 августа 1942 г. «Синано» был заложен 4 мая 1940 г. на верфи в Йокосука. Название всех трех линкоров были даны по названию префектур Японии («Синано» – по названию префектуры в центре острова Хонсю). Главная река Японии протяженностью 342 мили, тоже носит название Синано.

После поражения в сражении у о. Мидуэй в июне 1942 г., когда во время заправки топливом самолетов на японских авианосцах, палубная авиация с авианосцев США нанесла внезапный удар (погибло сразу 4 японских авианосца «Акаги», «Кага», «Сорю» и «Хирю»), японцы решили достраивать в ближайшее время «Синано», но уже не в качестве линейного корабля, как он был спроектирован, а в качестве авианосца. Одновременно японцы изменили сроки и перенацелили строительство на авианосный вариант некоторых других кораблей и судов, строящихся на их судостроительных верфях.

Командиром «Синано» был назначен бывший командир эсминца «Кадзагумо» кэптен Тосио Абэ, отличившийся при оказании помощи во время тушения пожара и спасения личного состава авианосца «Хирю» в сражении при о. Мидуэй. Именно на долю Абэ выпало выполнение приказа адмирала Ямагути (флагмана японского соединения авианосцев) потопить торпедами потерявший ход и сильно разрушенный авианосец «Хирю». Сам адмирал Ямагути и командир авианосца кэптен Каку, дав команду всему личному составу покинуть борт авианосца, решили остаться на нем и уйти на дно океана. Вместе с другим эсминцем («Югумо») эсминец «Кадзагумо» выпустил по авианосцу несколько торпед и тот затонул.

Завершение постройки «Синано» было намечено на февраль 1945 г. В результате переоборудования «Синано» под авианосец водоизмещение его увеличилось до 71900 тонн. Четыре главные паровые турбины «Синано» имели мощность 150 тыс. л.с.

До 1961 года, когда американцы построили самый большой и первый в мире атомный авианосец «Энтерпрайз», – «Синано» был самым большим в мире боевым кораблем.

Из-за неудачно складывающейся для Японии войны Генеральный штаб потребовал сдать «Синано» флоту на 4 месяца ранее планировавшегося срока. Спуск авианосца на воду произошел 5 октября 1944 г. При этом во время затопления сухого дока водой произошла авария с плавучим затвором дока весом 5000 тонн: вода со страшным грохотом ворвалась в док, подняла «Синано», оборвав около 150 швартовых стальных концов и бросила авианосец вперед со скоростью 15 узлов. Авианосец врезался в стенку дока, наполнив всю громадную территорию судовой верфи страшным грохотом. Потом авианосец еще три раза бросало на стенку дока, пока уровень воды в доке и в заливе не сравнялись между собой. Авианосец получил серьезное повреждение и снова был поставлен в док. Через 3 недели все повреждения были устранены и он, наконец, был окончательно спущен на воду. После заводских испытаний в Токийском заливе 19 ноября 1944 г. было объявлено, что основные работы по строительству завершены, был поднят военно-морской флаг, на особом месте мостика установлен портрет императора Хирохито (по давней японской традиции).

Через 5 дней, 24 ноября американцы начали массированные налеты на Японию бомбардировщиков «В-29». В окрестностях Токио (в Накадзуме) около 100 бомбардировщиков сбросили свой бомбовый груз на завод, выпускающий авиационные моторы. О результатах этого налета американцы особенно не распространяются, т.к. бомбы нанесли большие разрушения не заводу, а окружающим жилым кварталам.

28 ноября 1944 г. «Синано» вышел для проведения дополнительных испытаний. Но при этом, по просьбе командира авианосца, испытания решено было проводить не в Токийском заливе, где находилась база постройки «Синано» (Йокосука), а во Внутреннем море, где была другая хорошо оборудованная и мощная судостроительная база (Куре). Опытный кэптен Абе настоял на своей просьбе, т.к. понимал, что в Токийском заливе проводить испытания чрезвычайно опасно, не только из-за возможного действия американской авиации, но и из-за того, что по данным разведки, группа американских подводных лодок развертывается в районе между островами Хонсю и Бонин.

Итак, «Синано» вышел в море, имея на борту 2515 человек, из которых 2176 офицеров и матросов, около 300 рабочих судовой верфи и 40 человек вспомогательного гражданского персонала (прачки, парикмахеры и т.п.). На борту авианосца размещены были 50 самолетов и 6 быстроходных катеров для камикадзе. Однако эти 50 самолетов были предназначены для сухопутной авиации Филиппин и Окинавы, а палубной авиации самого «Синано» в составе 20 истребителей, 20

бомбардировщиков и 7 разведывательных самолетов на борту не было. Они должны были погружены на «Синано» только при приходе в Куре и после выгрузки сухопутных самолетов и катеров для смертников. Отметим этот важный факт – ни одного самолета палубной авиации на борту авианосца не было.

Расстояние, которое должен был преодолеть «Синако» от Йокосука до Куре, – 300 миль. Погодные условия были благоприятными, ночь была лунная. Скорость на переходе 20 узлов, но она часто не выдерживалась из-за необходимости проведения различного рода испытаний и проверок механизмов, устранения мелких неисправностей. Сопровождать авианосец должны были 3 эсминца «Исокадзе», «Юкикадзе» и «Хамакадзе», два из которых еще не были полностью отремонтированы после получения повреждений в бою в заливе Ляйме.

Вечером в 20.48 радиометрист американской пл «Арчер-Фиш» доложил, что на расстоянии 12 миль по пеленгу 30 градусов он обнаружил цель. Лодка находилась в надводном положении и вскоре все, находящиеся на мостике ПЛ, различили, глядя в бинокли, большую цель, напоминающую по своим формам танкер...

Командовал подводной лодкой лейтенант-командер (кап. 3 ранга) Джозеф Инрайт. Немного об этом командире. Назначение командиром на первую свою подводную лодку «SS-71» он получил 22 июня 1942 г. в Нью-Лондоне, будучи в звании лейтенанта (соответствующее нашему капитан-лейтенанту). За 9 лет до этого (в 1933 г.) он закончил военно-морское училище в Аннаполисе и около 6 лет плавал в различных должностях на подводных лодках, в том числе, на пл «SS-22», с которой побывал в пяти боевых походах в Тихом океане, охраняя подходы к Панамскому каналу от японских кораблей. Подводная лодка «SS-71», которой стал командовать Инрайт, была старым кораблем вступившем в строй еще в 1918 г. Она использовалась в качестве учебной, для обеспечения стажировки курсантов школы подводников в заливе Лонг-Айленд. Водоизмещение ПЛ – 480 тонн, длина – чуть более 50 метров. В середине марта 1943 г. Инрайт получил назначение командиром боевой лодки «Дейс» («SS-247»). Это была новая ПЛ, построенная в апреле 1943 г. Экипаж лодки составляли 7 офицеров и 69 матросов и старшин. Проведя все положенные испытания лодки после постройки, выполнив погружение на глубину 312 футов (около 100 метров), Инрайт перебазировал лодку из Нью-Лондона через Панамский канал в Карибское море. Затем лодка перешла в Перл-Харбор, на Гавайях. В октябре-ноябре 1943 года пл «Дейс» совершила безрезультатный боевой поход на расстояние 1700 миль к острову Хонсю. Атака японского авианосца «Секаху» (участвовавшего в нападении на Перл-Харбор), в которую пытался выйти Инрайт, не получилась, о чем он честно признался в докладе командованию о результатах похода. Он так доложил: « У меня была отличная подводная лодка, прекрасные офицеры, хорошо подготовленный экипаж, а в районе боевого патрулирования я имел контакты с кораблями противника. Я понимаю, что несу полную ответственность за неудачное патрулирование, и прошу заменить меня другим офицером, который сможет выполнить поставленную задачу более успешно».

Американцы, пишущие об Инрайте, восхищаются его «мужественным» поступком – признанием своей несостоятельности, как командира. Я не разделяю эту точку зрения, считая, что в какой-то мере этот безрезультатный 46-ти суточный поход навел командира лодки на мысль, что конец войны не за горами и не лучше ли будет все это время отсидеться где-нибудь в береговой должности. Тем более, что американские ВМС к этому времени потеряли уже около 50 подводных лодок и около 300 офицеров на них, среди которых был кое-кто из его товарищей по выпуску из училища. 28 декабря 1943 г.

Инрайт был отстранен от командования лодкой и назначен в резервный экипаж, а через несколько месяцев получил назначение на должность офицера штаба подводных сил на о. Мидуэй.

Вот как пишет историк Джеймс Рейен об этом периоде службы Инрайта: « Война, однако, была еще не закончена для молодого офицера. Ему не суждено было остаться на этом тихом острове Мидуэй. Его ждали события, кои вели его к встрече с «Сикано». А пока он играет в покер, рискуя не только продуться в пух и прах, но и упустить свой жизненный шанс». «Играет в покер...», а в это время где-нибудь на просторах Тихого океана идут авианосные сражения, у восточного побережья США противолодочники борются с немецкими подводными лодками, а подводники топят торговые суда Японии у ее океанского побережья. Странно же, однако, воевали американцы ...

Но тихо отсидеться на берегу не удалось. И хотя такого большого дефицита, как в «Кригсмарине», командиров лодок, у американцев не было, но флот регулярно пополнялся подводными лодками, и опытных командиров лодок всегда нехватало. В общем, вспомнили о «неудачнике» Инрайте и назначили его командиром подводной лодки «Арчер-Фиш» («SS-311»)

... 27 ноября 1944 г. лодка «SS-311» получила «добро» из штаба подводных сил на «свободную охоту» на огромной территории вдоль восточного побережья Японии, в районе от Токио до южной оконечности острова Кюсю.

Как только «Синано» вышел в Токийский залив, эсминцы оторвались от авианосца с целью идти впереди по курсу.

У командира авианосца было много оснований беспокоиться за него, т.к. была большая нехватка запасных частей, нерабочее состояние 4-х из 12-ти паровых котлов, непроведение проверки на герметичность 1147 корабельных помещений. Но беспокойство было связано именно с техническим состоянием корабля, в связи, с чем он и просил задержаться с выходом. Однако, об опасности на переходе всего лишь в 300 миль он особенно не задумывался, надеясь что 8 работающих паровых котлов обеспечат скорость до 24 узлов и он довольно быстро проскочит опасный район.

Кроме технического состояния авианосца беспокоило командира и то, что в числе экипажа было много (около 1000) матросов, старшин и офицеров, не имеющих никакого опыта службы на авианосцах, с которыми много и много придется поработать. Но он надеялся, что после перехода в Куре все нерешенные вопросы будут решены. И хотя Генеральный штаб предупредил Абэ о том, что японская авиация не сможет оказать помощь «Синано» на переходе, он понимал как важно побыстрее полностью ввести авианосец в боевой состав ВМС. Будучи дисциплинированным офицером, согласился выйти в море до устранения всех недостатков. К тому же он надеялся вскоре получить звание контр-адмирала, т.к. командирская должность на авианосце соответствовала этому званию и представление на него уже было подготовлено.

Когда корабли вышли из Токийского залива, один из эсминцев пошел впереди авианосца, а два других по бортам. Шли со средней скоростью 20 узлов противолодочным зигзагом.

Когда соединение легло на курс 210 градусов, начав приближаться к Внутреннему морю, радиометрист авианосца доложил, что обнаружил работу РЛС корабля противника. Т.к. работа РЛС с помощью детектора поисковой станции засекается на расстоянии до 100 миль, а на экране своей РЛС цели видно не было, то командир авианосца, дав команду всем дозорным службам усилить наблюдение, решил, что скорее всего обнаружил работу РЛС подводной лодки, но лодка эта где-то очень далеко. Будучи опытным офицером, кэптен Абэ предположил, что в районе возможно наличие нескольких лодок противника, но с целью ввести командование авианосца в заблуждение, он специально обозначил работу РЛС только одной

лодки: другие лодки могут находиться значительно ближе. Именно поэтому все внимание было сосредоточено на ближнюю зону, где возможна была атака подводных лодок. Поэтому и никто из командиров эсминцев не получил команду обследовать район в дальней зоне, в направлении, откуда появился сигнал работы РЛС. Наоборот, командир авианосца передал на эсминцы сигнал следовать от него на небольшой дистанции.

Командир подводной лодки принимает решение идти параллельным курсом с «танкером» (как он думал), пропустить несколько вперед корабль охранения, идущий с левого борта цели, сблизиться на дистанцию 3000 ярдов (примерно 3 км) и выйти в торпедную атаку.

А командир авианосца еще раз передал на эсминцы команду: «Корабли охранения должны держаться вблизи «Синано». Несмотря на новые уловки американских подводных лодок, не допускать их на расстояние торпедной атаки...». При этом кэптен Абэ почему-то запамятовал, хотя и знал, что на 2-х эсминцах не работают радиолокационные станции и на всех 3-х требовался ремонт гидролокаторов и других электронных систем. При переходе лодки в подводное положение без гидролокаторов противолодочные корабли становятся слепыми (отметим для себя это серьезное обстоятельство). К тому же кэптен Абэ не очень-то опасался, что может потерять авианосец, т.к. знал, что американские торпеды имеют дальность всего лишь 4500 ярдов при скорости 46 узлов и 9000 ярдов при скорости 31,5 узлов, тогда как японские на скорости 45 узлов проходят 13 миль. Поэтому он исходил из того, что на такую близкую дистанцию, как 4000-4500 ярдов, вражеская лодка не решится сблизиться, а с дистанции 8000-9000 ярдов в авианосец, идущий скоростью 20 узлов на противолодочном зигзаге попасть маловероятно. И еще одну грубейшую ошибку допустил кэптен Абэ, дав приказ: « Ни авианосцу, ни кораблям охранения ни в коем случае не использовать гидролокаторы и радиолокационные станции в походе. Для обнаружения передач противника пользоваться электронным оборудованием в пассивном режиме». Особая нелепость этого приказа обозначилась, когда стало ясно уже, что соединение обнаружено и за ним началась охота, как предполагал Абэ, нескольких американских подводных лодок.

Американцы, говоря о своей «атаке века» превозносят высочайший профессионализм командира «Синано» кэптена Абэ, называя его «профессионалом до мозга костей» и «безгранично преданным своей родине». Все это, очевидно, правильно, только вот об ошибках Абэ, приведших, в конечном счете, в трагедии, они почему-то либо умалчивают, либо говорят об этом вскользь. В общем-то, это понятно. Превознося опыт и достоинство командира «Синано», они тем самым поднимают «планку» командира лодки своих ВМС, приписывая ему достоинства, каких он не имел.

Вот что пишет Инрайт в своих воспоминаниях:

« Я снова направил свой бинокль на цель. Какая цель! Вместо какого-нибудь жалкого танкера водоизмещением 5000 тонн мы имеем дело с громадным авианосцем. Я все еще заставлял себя поверить в это. Я почувствовал себя опьяненным. Какая возможность восполнить все прошлые упущенные возможности! Мы обязаны его потопить».

Лодка и авианосец всю ночь шли параллельными курсами и одинаковой скоростью на расстоянии 9 миль друг от друга. При это с лодки отлично виден был громадный авианосец, а на авианосце наличие лодки только предполагали.

Перед рассветом 28 ноября, в 5.55 с лодки визуально обнаружили японский авианосец, идущий скоростью 22 узла. По мнению командира лодки, выйти в атаку не было никаких шансов, так как авианосец опередил лодку. Инрайт принимает решение погрузиться и тем самым отказывается от какой-либо атаки цели, за которой гнался всю ночь. Однако на этот раз «невезучему» командиру

лодки здорово повезло. Вот как пишет об этом сам Инрайт: « С мрачным видом, проклиная себя за то что не нашел в себе мужества последовать советам собственного разума, которые разделяли старпом и штурман, я отдал приказ о погружении. Экипаж и не пытался скрыть своего разочарования, и в мой адрес произносились далеко не лестные слова... Они верно, охотно бы запустили меня вместо торпеды». Повезло командиру «Арчер-Фиш», так как авианосец повернул, делая очередной поворот, не в сторону берега, а наоборот от берега и пошел в сторону лодки, тем самым сокращая дистанцию и давая возможность произвести атаку. Маневрируя на противолодочном зигзаге курсом 210, 180 и 270 градусов, авианосец сближался с лодкой, подставляя себя под удар.

Вот что записано в донесении о боевом походе «SS-311»: «29 ноября 1944 г. 2.31. Послали второй раз донесение об обнаружении противника, когда стало выясняться, что авианосец остается на курсе 275 градусов, у нас мало шансов выйти в положение для атаки. 3.00. Похоже, что авианосец еще раз меняет основной курс или делает большой ход зигзагом в южном направлении. Расстояние быстро сокращается, и мы выходим далеко вперед».

Внимательно вчитываясь в то, что пишет командир «Арчер-Фиш» в своей книге, как он выходил в атаку на авианосец (кстати, львиная доля всей книги относится именно к этому моменту), я сделал вывод, что несмотря на свой замысел, как он говорит, «первоначально сблизиться на дистанцию 3000 ярдов и атаковать», он не хотел этого делать, хотя и имел возможность. У авианосца, идущего зигзагом с резким изменением курса скорость передвижения по генеральному направлению была значительно меньше надводной скорости лодки (узлов на 5-6), т.е. при желании Инрайт мог бы спокойно обогнать его и выйти в атаку. А потом, когда в связи с мощным течением авианосец оказался впереди лодки и стало ясно, что атака сорвалась, то командир, по моему мнению, вздохнул с облегчением, несмотря на сугубо отрицательное отношение к нему команды за отказ от атаки. В общем, «не было бы счастья, да несчастье помогло»: авианосец сам пошел на сближение. Тут уж уклониться от атаки было бы не только глупостью, но и элементарной трусостью. Можно, конечно, оправдывать командира, что он был прав, проявляя осторожность (он же не мог знать, что на авианосце нет не только противолодочных, но и вообще каких-либо самолетов палубной авиации. Не мог он знать, что и гидроакустика на 2-х из 3-х кораблей охранения не работает, что на использование РЛС и ГАС в активном режиме наложен запрет, что не 4, как он считал и донес в штаб, а только 3 корабля охранения в эскорте, что полностью боеспособен только один из них). Он, конечно не знал этого и в праве был считать так, как он считал, не желая рисковать. Но обстановка заставила его выйти в атаку.

В 3.00 на авианосце отметили прекращение работы РЛС. Предположили, что лодка погрузилась и готовится выйти в атаку. Предположили совершенно правильно. Вместо того, чтобы немедленно делать отворот в сторону, противоположную предполагаемому месту лодки и уходить максимально возможным ходом, «опытный» командир авианосца стал размышлять, куда ему отворачивать, а авианосец еще 14 минут шел тем же курсом и скоростью, что и раньше. После этого авианосец стал поворачивать на курс 180 градусов.

Запись из отчета пл «SS-311»: « 29 ноября 1944 г. ...3.16. Авианосец повернул на зигзаге, примерно на 30 градусов. Изображение улучшается. Положение для атаки хорошее, курсовой угол правого борта 70 градусов, расстояние 1400 ярдов. Торпедный автомат стрельбы выдает последние данные для атаки по авианосцу на его новом курсе.

3.17. Произвели залп из всех носовых торпедных аппаратов торпедами МК-14, заданная глубина 10 футов, угол гироскопа 28 градусов вправо, курс торпеды 100 градусов...».

Повернув на 180, кэптен Абэ сделал очередную, теперь уже роковую ошибку. Эсминец, повернувший то же в сторону поворота авианосца, прошел над лодкой, находящейся на глубине 20 метров и не услышал ее. На авианосце раздумывали, где же могли находиться американские подводные лодки, а в это время 6 торпед с ПЛ «Арчер-Фиш», выпущенные веерообразно, уже шли на него, неся с собой смерть.

Увидев в перископ взрыв в результате попадания первой торпеды в районе кормы авианосца, командир приказал погружаться на глубину 400 футов.

По американским данным в «Синано» попали все 6 торпед, по японским – четыре. Как бы там ни было, авианосец получил резкий крен на правый борт, резко сбавил ход и начал заполняться водой. В помещения авианосца начала поступать вода, сокрушая одну переборку за другой, насосы вышли из строя. К тому же, слабо отработанный по борьбе за живучесть личный состав авианосца толком не знал, что делать, да и не умел. Однако и через 5 часов после попадания торпед авианосец держался на плаву, и командир авианосца принял решение направить его в сторону берега, чтобы успеть дотянуть до мелководья. Так как машины были пока в строю, авианосец сумел дать ход поначалу 18 узлов. Под скоростным напором воды лопались одна за другой переборки отсеков и помещений, по всему авианосцу раздавались крики раненых и охваченных ужасом рабочих – корейцев. Примерно через час хода скорость авианосца стала резко падать, крен на правый борт увеличился. Затем Абэ передал приказание всех рабочих передать на эсминцы, т.к от них нет никакого толка. После прохождения 36 миль скорость авианосца упала до 10 узлов. Попытка взять авианосец на буксир эсминцев, когда он совсем начал терять ход, ни к чему не привела (водоизмещение эсминцев по 5000 тонн). Стало ясно, что авианосец обречен. В 10.18, т.е. через 7 часов после атаки, командир авианосца поручил передать его приказ для всего экипажа: « Вы освобождаетесь от своих обязанностей! Спасайтесь!».

Вот как написано в книге «Синано», о которой я упоминал выше: « Опытные моряки бросали за борт любые плавучие предметы, чтобы помочь людям продержаться в воде. Не было ни спасательных шлюпок, ни плотов».

Одна интересная деталь. Командир эсминца «Юкикадзе», занятого спасением людей, распорядился: « Лейтенант, не подбирайте матросов, которые кричат, взывая о помощи. Такие слабые люди не нужны нашему флоту. Подбирайте только сильных, которые сохранили спокойствие и мужество...».

По всякому можно относиться к этому факту, но одно можно отметить, что этот факт жестокого «естественного отбора» говорит о том, как строго и сурово воспитывали японцы кадры для ВМС.

После того, как почти все, кто был живой, покинули авианосец, кэптен Абэ обратился к своему старшему помощнику кэптену Микамути, попросил его передать последние свои слова семье: « Скажите им, что я глубоко сожалею по поводу гибели корабля и один несу за это ответственность. Передайте им мои благословения. Они в моей памяти до последнего дыхания. Моя жена пусть остается преданной и верной императору и Японии. Пусть воспитывает моего сына в старых традициях. Попросите их хранить память обо мне. Пусть приходят помолиться за меня в храм...».

Главный старший рулевой Энсин Ясуда не захотел расставаться со своим командиром. По просьбе командира авианосца он пробрался к надстройке по наклонной палубе и спустил военно-морской флаг императорского флота. Однако, несмотря на приказание, покинуть борт авианосца, начавшегося погружаться, он обвязал флагом самого себя и покидать авианосец не стал. Встав рядом с командиром авианосца, крепко ухватившись за поручни, он ушел вместе с авианосцем и командиром на дно Тихого океана на глубину 4000 метров.

Из 2515 человек, находящихся на борту «Синано», погибло 1435 человек. Спасено было 1080 человек, в том числе 55 офицеров, 993 матросов и старшин и 32 человека из числа гражданских лиц.

Самый большой в мире боевой корабль затонул 29 ноября 1944 г. у юго-восточного берега Японии в 65 милях от мыса Омаэ.

В то время, как после торпедирования авианосца два эсминца стали заниматься спасательными работами, третий на полном ходу ринулся в предполагаемое место нахождения лодки. Сброшенные наугад глубинные бомбы никакого результата не дали. К тому же и глубина, на которой находилась лодка, была около 130 метров, а при необходимости можно было погрузиться еще глубже: тгх лодки позволяли и глубина места.

Через 28 минут после атаки далекие взрывы глубинных бомб прекратились, да и было их всего 14. (Вспомните 240 глубинных бомб, сброшенных на мелководье – 45 метров на подводную лодку «С-13» А.И. Маринеско)

Вот как писал об этом командир лодки «Арчер-Фиш»: « Мы напрягли силу воли. Издалека донесся глухой взрыв... Я начал считать взрывы и в течение 15 минут насчитал их 14. Невероятно, но все бомбы взорвались вдали от нас».

Таким образом, по существу, не только какого-то упорного и длительного, но и вообще никакого преследования подводной лодки, потопившей «Синано», не было.

Вот так проходила и так закончилась это американская «атака века». И хотя американцы пишут, что гибель «Синано» символизировала гибель японского флота и приближающее поражение Японии, но фактически никакого серьезного воздействия на ход и исход войны это не оказало. На фоне других поражений Японии гибель «Синано» не выглядела такой уж ужасающей потерей и вошла бы рядовой потерей Японии в войне на Тихом океане, если б не была раздута до невероятных размеров американской пропагандой после войны. Например, значительно большей и важной потерей для Японии было потопление американской авианосной авиацией (в налете принимали участие 400 самолетов) японского линкора «Ямато». Из 3332 членов экипажа линкора в живых осталось 269 человек.

После того, как читатели прочитали об «атаке века» «С-13» и «атаке века» американской подводной лодки «Арчер-Фиш», они сами смогут оценить и сравнить и оперативно-тактическое мастерство командиров лодок А.И. Маринеско и Джозефа Инрайта и степень их отваги и мужества, и значение их атак для хода и исхода Второй мировой войны.

В заключение рассказа об американской «атаке века» – кое что о судьбе ПЛ «Арчер-Фиш» и ее командира.

Подводная лодка Д.Инрайта была включена в состав других 12 лодок, вошедших в Токийский залив для подписания капитуляции Японии на линкоре «Миссури» 2 сентября 1945 .

Д. Инрайт в числе других командиров надводных кораблей и подводных лодок был приглашен в только что открытый клуб офицеров-подводников США (в Йокосуке) в качестве гостя командующего Тихоокеанским флотом США адмирала Локвуда. После войны Инрайт еще 18 лет оставался в рядах ВМС. В 1952 г. получил звание капитана 1 ранга. Последняя занимаемая им должность – начальник штаба у командующего подводными силами на Атлантике контр-адмирала Вардера. В отставку Инрайт ушел в 1963 году, успев к тому времени покомандовать первым в мире ракетным крейсером «Бостон» (назначен командиром крейсера 21 июля 1959 г.), послужить в штабе военно-морских операций США. После ухода со службы в ВМС Инрайт работал в управлении навигации фирмы «Нортон Корпорейшн», до 1970 г. принимал участие в разработке радионавигационной системы дальнего действия «Омега» (аналог ее – наша РНС «Маршрут»), к

испытанию корабельных приемоиндикаторов которой автор имел непосредственное отношение в один из периодов службы в ВМФ.

Подводная лодка «Арчер-Фиш» прослужила в составе ВМС США до 1 мая 1968 года (25 лет со дня спуска на воду). До окончательного списания она дважды (с 1946 по март 1952 г.г. и с августа 1952 по июль 1957 г.г.) выводилась в резерв. Судьбе было угодно, чтобы «Арчер-Фиш» стала жертвой атомной подводной лодки «Снук», которая испытывала торпеду нового образца в 1969 г. От прямого попадания торпеды «Арчер-Фиш» раскололась на 2 части и затонула недалеко от Сан-Диего (штат Калифорния). В честь этой подводной лодки была названа одна из атомных лодок США, побывавшая в составе группы из 3-х лодок на Северном полюсе.

Как бы то ни было, надо отдать должное американцам: они умеют чтить должным образом и память своих погибших героев, и на государственный уровень поставить дело о сохранении имен названий боевых кораблей и увековечения кораблей и подводных лодок, каким-то образом оставивших след в мировой истории флота (не только в истории американского флота). Например, только подводных лодок своих и других стран, поставленных у причалов или вытасненных на берег и сохраняемыми в качестве мемориальных комплексов и музеев, в США имеется более шестидесяти.

Во времена Советской власти увековечение памяти погибших защитников Родины у нас тоже было поставлено на государственный уровень. А теперь даже на издание «Книги памяти погибших подводников» нужно искать спонсора. Позорище и стыдобище!

Нет средств и на то, чтобы сохранить в качестве мемориального корабля первую советскую атомную подводную лодку «Ленинский комсомол». У американцев их первая атомная подводная лодка «Наутилус» сохраняется в качестве реликвии ВМС под номером один. В настоящее время вопрос об увековечении «Ленинского комсомола» с мертвой точки сдвинулся, но уверенности в том, что к 100-летию подводного флота она будет установлена на берегу нет.

«В. Козлов – человек из легенды»

«Жизнь каждого принадлежит отечеству, и не удаљство, а только истинная храбрость приносит пользу»

(П.С. Нахимов)

«В. Козлов – человек из легенды» – так называлась статья журналиста албанской газеты «Адриатик» Бидо Ибрахими, опубликованная в 1994 году.

Вот что писал, в частности, этот журналист: «Человек, о котором я хочу рассказать, – командир подводной лодки, бывалый моряк, образцовый военный. Он не был похож ни на Марко Поло, ни на Синбада-Морехода, был из «другого теста», но, как и они, стал человеком-легендой. Я предполагаю, что об этом человеке до сих пор ничего не написано, а о нем вспоминают в Албании уже более 35 лет. И чем больше проходит времени, тем ярче эти воспоминания. Его фамилия Козлов, а имя – скорее всего Юрий (хотя некоторые звали его Владимиром). Он был тогда капитаном 2 ранга. Никто у нас не знал, где он родился и жил, но он прибыл к нам из Севастополя, как друг нашей страны и остался в нашей памяти как настоящий герой. Причиной этому было плавание в пучине Средиземного моря. Кроме того, Козлов появлялся там, где его не ждали. Много говорили у нас об этом человеке в 60-ые, говорят и сейчас. Его имя превратилось в легенду. В то время и уже позже ему было дано много прозвищ. Некоторые называли его «морским волком», другие – «командиром лодки призрака»... Далее автор статьи приводит высказывание одного из командиров албанской подводной лодки Петрика Муфти, которому посчастливилось побывать на лодке Козлова в одном из длительных и опасных походов. Этот офицер вспоминает, в частности: « Тем, кто знал Козлова, трудно его

забыть... Рейд был длинным и опасным. Помню был взят курс на Мальту, а оттуда к берегам Алжира... Когда Козлов прибыл к берегам Италии, был замечен... Представьте, что мы живем в то время и от окружения не уйти. Но подводная лодка Козлова вернулась на базу без потерь. Об этом много писали на Западе, но у нас остались только рассказы, ставшие со временем легендами. Удивляет, что сколько бы ни «деформировались эти легенды», в них все больше возрастает значимость личности командира. Некоторые говорили, что его пуля не брала, другие – что он имел способность к гипнозу, некоторые называли его «суперменом»... Прошло 35 лет. Где находится Юрий Козлов и его товарищи? Может быть, некоторых уже нет в живых, но память о них осталась бессмертной здесь, на юге Балкан. Человек из легенды. Он знаком и современной молодежи – людям в возрасте мечты. Так недавно один гимназист в сочинении на аттестат зрелости написал о легендарном командире Козлове: «Я люблю море и моряков, но больше мне понравилась история о длительном плавании призрачной подводной лодки...». Приводит автор статьи и воспоминание еще одного албанского командира подводной лодки – Ахилле Брока: « Не всему можно верить, что говорят про руки Козлова. У него были обе руки. Но на правой руке пальцы не сгибались. По этой причине он часто надевал черную перчатку. Я часто играл в шахматы с Козловым. Видите это? – Ахилле показал мундштук, – Это память о нем. Он всегда курил с мундштуком. Много лет прошло, а воспоминания остаются свежими. Если бы мои друзья смогли прочитать эти строки, может быть сбивчивые... Сам Юрий несомненно сказал бы взволнованно: « Не так! Это уж слишком...! Таким был наш друг Козлов...». В заключении своей статьи автор приводит эпизод, рассказанный Петриком Муфти, о том, как в один из праздничных дней в центре города к Козлову подошла маленькая девочка и попросила автограф (очевидно, Козлов был в форме советского офицера ВМФ – авт.): «Он не только дал автограф, но и приколот ей на грудь свой значок. «Зачем ты это сделал» – удивленно спросил Я. А он спокойно ответил: «Это новое поколение, друг мой, мир принадлежит им». Потом, сняв перчатку и показав пальцы правой руки добавил: «Не хватает этого мне?... У меня есть одна память от войны, думаю, что хватит...».

Заканчивает статью Бидо Ибрахими так: «Да, они прошли через войну. Годы проходят, а люди, которые превратились в легенду, не забываются. Если Козлов жив, я говорю ему:

– извините, уважаемый Юрий Козлов, прибывший к нам из Севастополя. О вас я написал так поздно и так мало. Спасибо вам за все».

Эта статья из албанской газеты была переведена и опубликована у нас в «Севастопольской газете» № 11 16 марта 1996 года. А через год, 15 марта 1997 г. в этой же газете появилась статья «Мы нашли «человека из легенды». Редакция газеты сообщает, что им удалось найти этого легендарного человека, контр-адмирала в отставке Валентина Степановича Козлова, жившего тогда в Москве и после публикации «Севастопольской газеты» о статье албанского журналиста Бидо Ибрахими, приславшего в редакцию теплое и взволнованное письмо с краткими воспоминаниями о трех годах своей службы на Средиземном море (1958-1961 г.г.) в качестве командира средней подводной лодки «С-360» 40-ой бригады подводных лодок, базировалась временно с разрешения албанского руководства во Влерском заливе Адриатического моря.

Так кто же он такой, этот человек из легенды, о котором вот уже четыре десятилетия помнят албанские подводники и знает албанская молодежь, но мало что известно у нас? О наших подводных лодках, базировавшихся в Средиземном море и подводной лодке «С-360» под командованием капитана 3 ранга Козлова В.С., наделавшей так много шума в западной печати в начале 60-х годов своей своеобразной «атакой века», напугавшей президента США Д. Эйзенхауэра, у нас не было ничего известно в течение почти 40 лет из-за пресловутой «секретности».

Сам автор этой атаки, будучи отважным до дерзости командиром подводной лодки в молодые годы и став умудренным опытом, адмиралом ГШ ВМФ, многое пережившим в своей жизни в последующие годы, всегда был и остался исключительно скромным человеком, не любящим никакой суеты и шумихи вокруг своего имени. Поэтому и первые публикации о событиях в истории советского ВМФ – базировании соединения подводных лодок в Албании появились под авторством В.С. Козлова только через много лет в «Красной Звезде» и «Морском сборнике» в начале 90-х годов («Морской сборник» № 6 – 1994 г. и «Красная Звезда», 11 октября 1995 г.), а затем в третьем томе издания «Три века Российского флота» (изд. ЛОГОС, СПб.1996 г.).

Вспомним конец 50-х и начало 60-х годов прошлого века. «Холодная война» набирала темпы. Американцы создали свой пресловутый 6-ой флот в Средиземном море с целью не допущения распространения «коммунистической заразы» на балканские страны и север Африки, насытив свой флот громадным количеством новейших по тому времени сил и средств ведения войны на море. Еще с октября 1946 г. в Средиземном море начали базироваться в начале один, а потом два авианосца с общим числом более 200 палубных самолетов. А с февраля 1950 г. оперативные силы ВМС США на Средиземном море стали именоваться 6-м флотом.

Естественно, что побережье Средиземного моря, принадлежащее странам – союзникам США (Италии, Франции, Испании, Греции), острова, принадлежащие этим странам «на всю катушку» стали использоваться США для базирования кораблей и авиации, для развертывания разнообразных средств наблюдения, слежения и разведки за всем, что летает над морем, плавает на воде и под водой, передвигается по суше.

Советский Союз, отвечая на вызов США, среди других мероприятий стратегического характера, развернул в Средиземном море эскадру своих военно-морских сил. В начале там была развернута отдельная бригада подводных лодок (40-ая ОБПЛ), в которую сперва вошли четыре ПЛ проекта 613 («С-241», «С-241», «С-358» и «С-360» и плавбаза). Первые наши лодки ошвартовались у пирса в удобной глубоководной гавани порта Влера в августе 1958 года. Через год сюда перебазировались еще 8 подводных лодок и плавбаза. Такое солидное соединение подводных лодок чрезвычайно беспокоило американцев, не давало им «спокойно спать».

Естественно, командование 6-го флота США делало все возможное, чтобы воспрепятствовать нашим подводным лодкам вести боевую подготовку в районах «открытого» моря и тем более, развертыванию лодок из баз на просторы Средиземного моря: благо сил и средств у них для этой цели переизбыток был.

Необходимо сказать, что непосредственному приходу наших подводных лодок в Средиземное море предшествовали большой значимости события, связанные с Египетской революцией, всколыхнувшей весь арабский мир, и высадкой английского и американского десанта на побережье Ливана и Иордании.

Хочу напомнить, что руководству Советского Союза в то время придавало уверенности в проведении своих стратегических мероприятий, в том числе и активной политики в Средиземном море, то благоприятное для нас обстоятельство, что были получены уже первые плоды развития и развертывания ракетно-ядерных сил и средств, заложенные еще при жизни И.В. Сталина. 15 мая 1957 года начались испытания первой межконтинентальной ракеты «Р-7» на Байконуре. Уже 21 августа был произведен успешный запуск первой межконтинентальной баллистической ракеты, а 4 октября 1957 г. был запущен первый искусственный спутник Земли; с этого времени началась космическая эра в истории человечества.

Несколько позднее, в декабре 1959 г. первые советские межконтинентальные ракеты «Р-7» с ядерными боевыми частями были поставлены

на боевое дежурство (объект «Ангара» в глухой тайге Архангельской области). Это событие стало, в прямом смысле эпохальным: оно означало конец неуязвимости заокеанских и других государств, от которых исходила угроза ракетно-ядерного нападения на СССР. К концу 1960 г. на боевом дежурстве находилось уже 178 ракет средней дальности, позволяющих поражать любые объекты на территории стран НАТО, началось строительство более 200 шахтных и наземных пусковых установок. На флоте, правда, кроме дизельных торпедных, других лодок у нас не было, но работы по крылатым ракетам подводных лодок, по первой баллистической ракете для ПЛ «Р-11Ф» и по проектированию первых атомных подводных лодок уже шли.

Все это способствовало тому обстоятельству, что инициатива Главкома ВМФ адмирала С.Г. Горшкова о переброске нескольких лодок в Средиземное море и организации их базирования в дружественной тогда Албании нашла поддержку среди руководства страны (Албания была участницей организации Варшавского Договора). В ответ на предложение Н. Хрущева «заиметь свой подводный флот» руководство Албании с удовольствием согласилось.

Контр-адмирал В.С. Козлов вспоминает: «Вскоре по прибытии (советских пл – авт.) состоялась официальная передача кораблей дружественному государству, на которой присутствовали министр обороны Албании В. Балуки и командующий ВМС каперанг Т. Сейку. Оба военачальника входили в ближайшее окружение албанского лидера Э. Ходжи и позднее были уничтожены по подозрению в симпатии к СССР и «шпионаж в его пользу»...».

Лодки стали выходить в море под албанским флагом. «А выходить в море приходилось часто, т.к. албанские экипажи, которые предстояло обучать, были укомплектованы малограмотными новобранцами, к тому же боявшимися сложной техники» – пишет В.С. Козлов («Красная Звезда» 11.10.1995 г.). В конце 1959 года командир 40 ОБПЛ боевой контр-адмирал С.Г.Егоров получил приказание Главкома одну из подводных лодок бригады подготовить к длительному походу на всю автономность без всплытия в надводное положение через все Средиземное море до Гибралтара и обратно. Выбор пал на пл «С-360», т.к. она считалась лучшей лодкой бригады по всем показателям боевой подготовленности. К тому же, при инспектировании бригады лодок командующим Черноморским флотом адмиралом В.А. Касатоновым, он именно на этой ПЛ выходил в море с учебной целью для выполнения задач боевой подготовки. Были задействованы 4 лодки и 2 эсминца Черноморского флота, изображающих отряд боевых кораблей США. Задача, поставленная лодкам, заключалась в воспрепятствовании прорыва кораблей США в центральную часть Адриатического моря. Во время учений предполагался выход подводных лодок в торпедную атаку с фактической стрельбой «практическими» торпедами (с учебными головными частями, без боевого заряда).

Командир «С-360» своевременно обнаружил корабли «противника», скрытно сблизился на дистанцию торпедного залпа и успешно провел торпедную атаку, выпустив торпеду, которая, как и было задумано, прошла под целью. Командующий флотом при разборе учений дал хорошую оценку действиям командира и экипажа, отметив высокое тактическое мастерство командира и отличную подготовленность личного состава. Очевидно, эта оценка командующего флотом не последнюю роль сыграла, когда встал вопрос о посылке лодки в весьма сложный поход по маршруту, неизведанному нашими подводными силами. Вот что пишет В.С. Козлов: «Южные акватории только обживались нашими подводными лодками, и во всем приходилось становиться первопроходцами. Тот поход был по своему уникальным: его маршрут проходил вдоль линий интенсивного судоходства, к тому же рядом было несколько морских полигонов, на которых часто гремели залпы различных средств поражения. Кроме того, «средиземку» буквально прочесывали разнородные силы противолодочной обороны, каждый день на палубы

авианосцев (в то время в Средиземном море находились авианосцы «Франклин Рузвельт» и «Рэндольф» – авт.) садились самолеты и вертолеты палубной авиации».

Конечно, кроме испытания новых тогда еще подводных лодок проекта «613», в южных широтах, изучения их обитаемости, гидрометеорологических условий Средиземного моря, освоения новых районов плавания, перед экипажем стояла основная задача проведения разведки по выявлению сил и средств американских ВМС, методов и способов их действий. Кроме всего этого, не последней задачей было проверить в деле тактико-технические характеристики нового проекта ПЛ, который стал основным в нашем ВМФ в 60-ые годы. Предстояло проверить возможности лодки при фактическом «взаимодействии» с силами и средствами «живого» (реального) вероятного противника.

Экскурс в «Средиземноморскую» историю.

Когда-то Средиземное море было театром военных действий, где Отечественный Военно-морской флот прославили выдающиеся русские флотоводцы Спиридонов, Ушаков, Сенявин, Грейг.

Именно здесь во время русско-турецкой войны 1768-1774 гг. вице-адмирал Г.А. Спиридонов, командуя русской средиземноморской эскадрой, наголову разбил турецкий флот в Чесменской бухте. Здесь же одержал свои блестящие победы в 1772-1773 гг. вице-адмирал А.Н. Сенявин.

Во время русско-турецкой войны 1787-1791 гг. вписали золотую страницу в историю русского флота моряки под командованием адмирала Ф.Ф. Ушакова.

Здесь же русская эскадра под его командованием уже в 1798 г., воюя на стороне Турции против французов, освобождала Ионические острова. Ф.Ф. Ушаков непосредственно участвовал во взятии всех островов (Цериго, Зенте, Кефалония, Санта-Мавра, Корфу). Взятие о. Корфу, казалось бы неприступной крепости, является непревзойденным образцом оперативно-тактического искусства флотоводца, отваги и мужества офицеров и матросов кораблей. Перед началом штурма Корфу был взят о. Видо, прикрывающий вход в бухту о. Корфу. «Неприступная» крепость была взята штурмом русскими десантниками за несколько часов.

Адмирал Ф.Ф. Ушаков на свой страх и риск законодательно учредил и оформил дальнейшее существование жителей Ионических островов, образовав независимую Республику Семи Соединенных Островов (Корфу, Зантия, Кефалония, Итаки, Санта-Мавра, Пакоса, Цериго). Подготовил и передал жителям этих островов Конституцию государства, по которой весьма широкие права получило т.н. «третье сословие» – самых бедных людей островов.

19 августа 1799 г. объединенная эскадра русских и неаполитанских кораблей под командованием адмирала Ушакова высадила десант, который вступил в Рим.

Надо отметить, что в это же время знаменитый английский адмирал Нельсон, имея в своем распоряжении эскадру, в которой находилось 2700 моряков, не смог взять о. Мальту и обратился за помощью к Ф.Ф. Ушакову. Ушаков согласился принять участие в штурме о. Мальта, подготовил эскадру в составе 7 кораблей, фрегата, 8 малых судов с 2000 гренадеров на борту и вышел из Неаполя, направившись к Мальте. Однако получил приказ возвратиться эскадру в Черное море.

Отличились русские моряки в боях на Средиземном море и под командованием контр-адмирала Д.Н. Сенявина в 1806-1807 гг., воюя против Франции и Турции. 10 марта 1807 г. русские моряки совместными действиями кораблей артиллерии и высаженных десантников овладели крепостью на о. Тенедос, откуда начали патрулирование (крейсерствование) к Дарданелльскому проливу. Входящий в эскадру отряд под командованием капитан-командора А.С. Грейга 19 июня 1807 г. преследовал разбитую русскими турецкую эскадру, шедшую к острову

Тенедосу, чтобы вновь овладеть им. Грейг взял в плен адмиральский корабль турок. 21 июня по приказу Сенявина Грейг атаковал турецкие корабли в заливе Монто-Санто. Турки выбросились на мель и сожгли свои корабли, чтобы они не достались русским.

Так что и 200 лет назад, и 300 лет назад Средиземное море было ареной жарких схваток русских моряков, показавших примеры бесстрашия, мужества, верности присяге и русскому Флагу, преданности Родине.

Ареной ожесточенной борьбы было Средиземное море и в период Первой и Второй мировых войн. Именно здесь в 1916 году отличился знаменитый подводный ас, командир немецкой ПЛ «U-35» Арно-де-ле-Перье, совершив 4 боевых похода, добившись непревзойденных за всю войну результатов. В течение этих 4-х походов он потопил 230000 тонн торгового тоннажа противника.

Здесь же в 1916-1917 гг. отличились немецкие подводные лодки «U-21», «U-52», «U-47», «U-32», потопившие соответственно – французский крейсер «Адмирал Шарнер» (январь 1916 г.) и 3 французских линейных корабля: «Сюфферен» (ноябрь 1916 г.), «Голуа» (декабрь 1916 г.) и «Корнелиус» (январь 1917 г.).

На минах, поставленных «U-73» у о. Мальта, подрывался английский линейный корабль «Рассел» (апрель 1916 г.), а на минах поставленных австрийской ПЛ в районе Порт-Саида подрывались итальянский линкор «Регина Маргарита» (декабрь 1916 г.) и русский крейсер «Пересвет» (январь 1917 г.). В марте 1917 года немецкая ПЛ «U-64» потопила торпедами французский линейный корабль «Дантон».

В это же время подводная лодка «U-52» в течение 20 суток уничтожила 9 пароходов и несколько парусников общим водоизмещением 41000 тонн, действуя в районе к югу от Ниццы и у Гибралтарского пролива.

В марте-апреле 1917 г «U-35», которая за два боевых похода общей длительностью 35 суток потопила у Алжирского побережья и в Гибралтарском проливе около 65000 тонн торгового тоннажа.

В декабре 1917 года ПЛ «U-38» потопила французский крейсер «Шаторено».

Итак за каких-то полтора года немецкие подводники потопили 5 линейных кораблей и 2 крейсера противника, не считая нескольких десятков гражданских судов. А с учетом действий итальянских подводных лодок союзники потеряли 9 крупных боевых кораблей (линкоров, крейсеров). Все эти победы в Средиземном море были гордостью подводников «Рейхсмарине».

Прекрасно зная историю флота, командир советской ПЛ «С-360» хорошо понимал, что эти выдающиеся победы немецких подводников в тех районах, где он сейчас шел, были обусловлены тем, что, во-первых, командиры немецких лодок правильно выбирали районы оперативных действий, отвечавшие характерным особенностям путей в Средиземном море и их изменчивости в ходе борьбы. Во-вторых, слабостью противолодочной обороны союзников (потери подводных лодок были исключительно малы: немцы здесь потеряли не более 3-4 лодок).

Хорошо знал В.С. Козлов, что во Второй мировой войне немецкие подводники, действуя в Средиземном море, тоже имели определенные успехи. Но он знал так же, что успехи немецких подводных асов во Второй мировой войне тоже были обусловлены слабостью противолодочной обороны противника. Как только силы и средства ПЛО усилились, организация противолодочного воздействия улучшилась, так сразу же успехи эти пошли на убыль, а потери подводных лодок стали значительны. Так за всю войну через Гибралтарский пролив в Средиземное море немецкое командование направило 62 подводные лодки VII серии, и ни одна не вернулась в Германию, все они погибли. Результаты их действий в Средиземном

море в целом довольно впечатляющие: 37 военных кораблей и 137 торговых судов (503000 тонн), но цена одной погибшей ПЛ получилась не такой уж высокой – 3,2 потопленных цели на одну погибшую ПЛ. Это значительно меньше, чем, например, у наших подводников Балтики. Каждая наша ПЛ обошлась немцам 4-мя потерянными кораблями и судами.

Конечно, в Средиземном море условия для боевых действий лодок были значительно труднее, чем на просторах океана, но по трудности с Балтикой и они не сравнимы.

Разумеется, все это знал командир «С-360» и хорошо понимал, что после войны силы и средства ПЛО значительно развелись и усилились а ТТХ послевоенных лодок не особенно-то отличались от немецких ПЛ Второй мировой войны XXI серии.

Так что одной из актуальных целей его похода и было выявление способности наших лодок послевоенной постройки скрытно развешиваться в любой район Средиземного моря, прорываться через этот мощный противолодочный заслон, организованный командованием США и НАТО.

Однако, В.С. Козлов прекрасно знал и то, как героически и в каких неимоверно жестких условиях действовали наши подводники, особенно, подводники Балтики, прорываясь через, казалось бы, абсолютно неодолимые преграды. Это вдохновляло его и вселяло уверенность, что с поставленной задачей он обязательно справится. Эту уверенность он внушал всему экипажу лодки, особенно офицерам: «Почему мы не сможем, если смогли наши предки, если смогли немецкие подводники, если в более трудных условиях смогли советские подводники.

«То был один из первых походов советской подводной лодки в Средиземное море из Адриатики до Гибралтара и обратно только в подводном положении. Подготовка к такому походу проводилась скрытно, как и сам поход... Естественно, в поставленных мне задачах подчеркивалась необходимость постоянного соблюдения скрытности во время похода.... Рубочный люк я задраил через некоторое время после ночного отхода от причала. Погрузившись, незаметно выбрались из залива, на выходе из которого дежурил албанский МПК. Комбриг, доверяя мне провести поход самостоятельно, без опеки старших на борту, напутствовал действовать по обстановке и быть внимательным.

... Вода и воздух, напичканные разнообразной электроникой и прочими противолодочными устройствами, несли дизельной лодке постоянную угрозу ее обнаружения»– пишет В.С. Козлов.

Надо отметить, что на первых наших подводных лодках, оборудованных устройством РДП, как и на первых немецких лодках, оборудованных «Шнорхелем», системы эти имели весьма существенный недостаток: воздушная труба для забора воздуха обеспечения работы дизелей и газовая – для выхлопа отработанного газа были размещены рядом, в одном подъемном устройстве, т.е. довольно часто выхлопные газы засасывались в лодку через воздухозаборник, создавая невыносимые условия для дыхания личного состава в отсеках. Днем подводная лодка двигалась под водой на тактически выгодной глубине, ночью всплывала в перископное положение и становилась под РДП. Естественно при движении под РДП была большая опасность столкнуться с каким-либо надводным движущимся объектом, т.к из-за шума работающих дизелей в приповерхностном слое воды гидроакустик, несущий вахту на весьма несовершенной по тем временам гидроакустической станции, мало что мог услышать. Чрезвычайно были сложными условия обитания личного состава в отсеках при температуре забортной воды + 20 градусов и полном отсутствии каких-либо кондиционирующих систем. В отсеках температура доходила до 40-50 градусов. Особенно тяжело было вахтенным в дизельном отсеке, когда лодка шла под РДП, производя зарядку аккумуляторных батарей. Вся надежда при уклонении от обнаружения работающих РЛС возлагалась

на устройство «НАКАТ», чутко фиксирующее работу РЛС самолетов и надводных кораблей и дающее возможность успешно сняться с РДП и уйти на глубину в случае опасности обнаружения. Совершать такой маневр приходилось довольно часто. В.С. Козлов вспоминает, что становиться под РДП и сниматься с него по команде «срочное погружение» приходилось по 10-15 раз в сутки (можете посчитать, сколько раз приходилось это делать за все время автономного плавания). Практически каждые сутки всю ночь, а часто и днем, экипаж находился на постах по «боевой тревоге». Некоторый отдых наступал только в дневное время, когда большей части экипажа, кроме смены, несущей вахту, разрешалось отдыхать.

«Южные ночи кромешно темны, а кругом полно разнотоннажных судов: встречаются рыболовные фелюги и сейнера, у которых иногда нет положенных ходовых огней. Отсюда бди в оба и надежда только на перископ, т.к. в активном режиме, для соблюдения скрытности, свои радиотехнические средства использовать нельзя. Так что задача со многими неизвестными, ее-то мне было предписано решать, наряду с главной – ведением разведки» – вспоминает командир «С-360».

Основную угрозу для подводной лодки представляли тогда базовые противолодочные самолеты «Нептун» и уже появившиеся в то время новые американские самолеты «Орион», оснащенные новыми более современными средствами обнаружения подводных лодок и способные вести многочасовое патрулирование даже при довольно сложных гидрометеорологических условиях. Сложность соблюдения скрытности плавания заключалась еще и в том, что командир лодки вынужден был регулярно всплывать под перископ на «сеанс связи» и давать радио при прохождении т.н. «контрольной точки». Само – собой следовало доносить по радио на командный пункт в случае какого-либо чрезвычайного происшествия или события, требующего неотложного доклада в соответствии с полученными указаниями. А так как в то время на вооружении лодок еще не было системы быстродействующей связи (СБД), то любое включение радиопередатчика на время нескольких минут фиксировалось службами радиоперехвата противника и давало ему возможность понять, что в таком-то районе возможно нахождение подводной лодки, а, соответственно, в предполагаемый район немедленно направлялся «Нептун» или «Орион» с ближайшей авиабазы.

При приближении подводной лодки к Гибралтару радиоразведчик доложил о перехвате радиопозывных авианосца «Франклин Рузвельт». Следовательно, в любой момент следовало ожидать самолеты авианосца, что не замедлило и произойти. Как бы то ни было, лодка скрытно дошла до назначенной точки в Гибралтаре, штурман взял пеленги через перископ на приметные огни южного берега Европы и северного берега Африканского континента, определил местонахождение лодки. Командир произвел донесение на Центральный командный пункт и дал команду рулевому поворачивать на обратный курс.

В.С. Козлов пишет: «В полученной по радио информации, я уведомился о переходе ОБК США во главе с флагманом крейсером «Де-Мойн» из греческих Афин в один из европейских портов. Сообщение сразу же заинтриговало, как только на карте мы со штурманом провели небольшие расчеты. Вполне вероятно наша встреча в Тунисском проливе на следующие сутки. И хотя прямого указания о поиске и слежении отряда кораблей мне не поступало, решил от заманчивой встречи не уклоняться, наоборот, сблизиться и разведать, что позволит обстановка. Не часто попадаются американские флагманы. Я не знал еще тогда, какого высокого гостя они несут на своем борту... А задумал я по боевому сблизиться по акустическим данным с отрядом, выявить главный объект – флагмана, условно атаковать его торпедами и записать звуковую характеристику. После расхождения с ОБК подвсплыть и донести на ЦКП».

Было чем «заинтересоваться» командиру советской лодки. Цель-то весьма «заманчива»: водоизмещение тяжелого крейсера «Де-Мойн» (бортовой номер 134) – 21500 тонн, вооружение: 9 орудий главного калибра 203 мм, 6 спаренных 127 мм артиллерийских установок, 8 спаренных 76 мм зенитных автоматов, вертолет. Мощность двигателей – 120000 л.с. Основные размерения: 218,5 м х 23 м х 7,9 м. Штатный численный состав экипажа – 13000 человек. Разумеется, с президентом США была «свита» помощников и представителей служб Пентагона, ЦРУ и т.д. – общей численностью около 100 человек.

Несмотря на навигационные сложности района, пройдя через который «С-360» должна сблизиться с американским ордером («солидная материковая отмель, местами рифы и банки, а по середине серая громада острова Пантелерия. Вдобавок интенсивное двухстороннее судоходное движение, попутные и встречные супертанкеры и всякая мелочь»), задуманное командиром лодки было успешно выполнено. Акустики обнаружили шум винтов групповой цели, командир объявил: «Боевая тревога! Торпедная атака!» При приближении к групповой цели стали четко прослушиваться шумы винтов крейсера и кораблей охраны. Рассчитав необходимые данные для производства залпа и сблизившись на заданную дистанцию, командир дает команду на пуск торпед «условно». В боевой обстановке крейсер, наверняка, получил бы по заслугам...

«Вдруг на приборах и планшете изменения гидроакустических пеленгов показало поворот отряда на новый курс. Мы оказались в центре ордера. Крейсер громыкает почти рядом. Ухожу глубже, акустик уже прослушивает посылки гидролокаторов кораблей охраны в активном режиме». Убедившись, что явных признаков обнаружения лодки нет (характер работы гидроакустических станций кораблей не меняется, корабли идут постоянным курсом без резкого маневрирования), командир принимает решение всплыть под перископ, убедившись, что корабли удалились на безопасную дистанцию.

В этом месте хочу сделать отступление. В.С. Козлов нигде: ни в отчете за поход, ни в публикациях об этом не писал, но в разговоре со своими сослуживцами – подводниками-ветеранами признался: «Мне уж очень захотелось через перископ сфотографировать американский тяжелый крейсер, а поэтому я решил подвсплыть под перископ».

Подняв перископ и быстро обведя им по горизонту, командир вдруг увидел, что рядом с лодкой, почти вплотную стоит эсминец без хода. «Едва успел крикнуть «оба полный вперед! Боцман ныряй на глубину...!», как в сторону лодки со стороны корабля посыпался «горох» эхопосылок. Недооценил я противника! Вероятно, акустики ОБК засекали неизвестный подводный объект и оставили для выяснения соглядата. Появление же перископа стало подтверждением, кого они «законтачили» – пишет командир «С-360». Вот тут-то и началось... Можно представить, что происходило на американском флагмане, когда было получено донесение, что рядом с ним, где на борту находится сам президент США, вдруг появилась советская подводная лодка (кроме советской, никакая другая лодка оказаться здесь не могла). Мгновенно все силы были брошены на то, чтобы заставить подводную лодку всплыть. Толщу воды прорезали гидроакустические посылки гидролокаторов, в воду полетели малогабаритные (сигнальные) глубинные бомбы-гранаты... Зная, что дизельная лодка далеко уйти под водой не сможет и вынуждена будет рано или поздно всплыть в надводное положение, американские корабли начали долгое и изнурительное преследование ее. В воздух были подняты самолеты с авианосцев и самолеты базовой патрульной авиации «Орион», сбрасывающие гидроакустические буи.

Никто тогда из нашего командования и, разумеется, командир лодки не знал, что в ВМС США существовало директивное указание о самых решительных мерах, вплоть до применения оружия в отношении обнаруженных неопознанных

подводных лодок в ближайшей зоне авианосных ударных групп или корабельных ударных группировок.

Маневрируя под слоем «скачка», изменяя курс и скорость, резко изменив генеральное направление движения в сторону островов (Лампедуза и Лемкос), отказавшись от подвсплытия на очередные сеансы связи, в течение 3-х суток командир уклонялся от преследовавших лодку сил и средств ПЛО и успешно оторвался от них. Командир вспоминает, что экипаж лодки и все механизмы ее, работали как единый живой организм, надежно, слажено и точно, как часы. Убедившись, что признаки поиска лодки остались далеко к северу, командир подвсплыл под перископ и сделал донесение на Центральный командный пункт – ЦКП (с опозданием на 3 суток). Естественно, что как и у американцев, в Москве тоже произошел переполох. Только не за судьбу президента, а за судьбу лодки. Кое-кто из главного командования ВМФ решил, что с лодкой произошло что-то непредвиденное.

«В канун нового 1960 года прошел скрытно во Влерский залив. С большим облегчением, что все уже позади, с трудом при помощи кувалды открыл, показавшийся мне особенно тяжелым, прикипевший рубочный люк. Глотнул впервые после месячного перерыва свежий воздух так, что голова подзакружилась. Встречали нас без нынешних торжеств. Семей тогда на причалы не допускали, друзья пришли, несмотря на поздний час, и командование. Бодро доложил о выполнении задачи, рассказал об обнаружении и уклонении. И отправился спать после многих бессонных ночей...» – вспоминает командир лодки.

Командир бригады подводных лодок контр-адмирал Егоров был вызван в Москву для объяснений по поводу нарушения скрытности подводной лодкой «С-360». Большое начальство было в гневе и приказало подготовить приказ о снятии командира лодки с должности. Попытка командующего ЧФ адмирала В. Касатонина защитить командира ни к чему не привела.

Спасение пришло от ... Н.С. Хрущева. Когда ему доложили о публикациях в зарубежной прессе («раскопали» досужие американские журналисты), о переполохе, устроенном советской лодкой, «перепугавшей» президента США, находившегося на борту крейсера «Де-Мойн», Хрущев был весьма доволен, «хохотал» и приказал поощрить и командира лодки и весь экипаж. Вскоре В.С. Козлов был назначен заместителем командира бригады подводных лодок.

А вскоре произошел разрыв дружеских отношений Албании и Москвы в связи с невосприятием Э. Ходжой критики культа личности И.В. Сталина. В мае 1961 г. плавбаза и 8 подводных лодок покинули албанскую военно-морскую базу и перешли в Либаву, к месту нового базирования. 4 подводные лодки и плавбаза достались Албании. Разумеется, остались в албанской базе все оборудование, учебные кабинеты, запасы материальной части и оружия.

А поход советской лодки «С-360» под командованием В.С. Козлова и сам командир этой лодки остались в памяти не только коллег – командиров албанских подводных лодок, но и в самой народной памяти этой прекрасной средиземноморской страны, обросли некоторыми действительно бывшими, но и не бывшими, выдуманностями подробностями, стали легендой.

И если сейчас, по прошествии более, чем сорок лет, албанский выпускник школы пишет, что хочет быть командиром подводной лодки – «призрака», как советский командир «Юрий Козлов», значит след в истории флота и в памяти дружеского народа остался навсегда.

Это потом, ровно через 20 лет (в 1979 году) целая эскадра новейших надводных кораблей в составе 2-х авианосцев (авианесущие крейсера «Минск» и «Киев», сопровождаемые шестнадцатью другими боевыми кораблями) гордо пройдет на глазах всего мира через все Средиземное море до Гибралтара под нашим советским военно-морским флагом на гафелях кораблей (по моему мнению,

самым красивым военно-морским флагом всех морских стран). На каждом из этих авианосцев будет до 50 самолетов вертикального взлета и противолодочных вертолетов. Кроме этих 18 боевых кораблей пройдут вместе с ними несколько кораблей обеспечения и две подводные лодки. Только эти лодки будут атомные и нуждаться в подвсплытии для зарядки батарей не будут. Но это будет через 20 лет, а тогда первая «эска» проложила путь, по которому ходили потом другие наши корабли 5-ой, средиземноморской эскадры, озадачивая штабы американских военных и государственных «стратегов» и наполняя гордостью сердца советских людей. (Надо сказать, что после этого похода командир ПЛ и несколько других членов экипажа попали в госпиталь в результате отравления газами).

А несколько раньше, всего лишь через 6 лет после похода «С-360» сюда придет советская атомная подводная лодка «К-27». Задача для нее будет поставлена, что и для «С-360» (разведка и выявление действий противолодочных сил и ударных авианосных соединений, испытание новой ПЛ с уникальной ядерной энергетической установкой – реактор на основе жидкометаллического теплоносителя, – выявление районов действий американских лодок, разумеется, теперь атомных).

Конечно, все это надо было делать скрытно. Но в отличие от «С-360», о присутствии которой никто не должен был знать, «К-27» ставилась задача продемонстрировать в американско-натовской вотчине присутствие советских атомных лодок, показать наши возможности в ракетно-ядерном противостоянии на море. В отличие от «С-360» АПЛ, естественно, выходила не из Черного моря, а из Баренцева. Со своими задачами «К-27» успешно справилась. Пройдя через Баренцево и Норвежское моря, преодолев передовую противолодочную зону у Фарерских островов, выйдя в Атлантику, пройдя мимо берегов Англии, Франции, Испании, Португалии лодка через Гибралтарский пролив вошла в Средиземное море, кишачее разного рода гражданскими судами и военными кораблями. Все было в этом походе: и многочисленные уклонения от различных «целей», и обнаружение американских АПЛ, и скрытный выход на авианосец «Рендольф» – флагманский корабль ударной группировки «Альфа», и демонстрация Советского флага, и успешное уклонение и отрыв от сил ПЛО (что не особенно-то трудно было сделать, пользуясь большой скоростью и глубиной погружения, ограниченной только глубиной места). Была встреча и с нашим крейсером «Михаил Кутузов». А в целом за поход, длившийся 2 месяца (24 суток на переход в район патрулирования и обратно и 36 суток в районе) было пройдено 15000 миль.

Кстати, когда «К-27» «подставила» себя для обнаружения, то вся АУГ «Альфа» вместе с авианосцем, на борту которого находилось 52 самолета разного назначения и несколько вертолетов, оказалась бессильна, несмотря на то, что и все современные средства и способы обнаружения ПЛ были задействованы, и базовая авиация в поиске ПЛ участвовала. Через каких-то полчаса после «контакта» АПЛ исчезла в глубинах Средиземного моря и больше ни разу нигде и ни кем не отмечалась. (Подробно об этом походе см. А.П. Михайловский «Вертикальное всплытие», Санкт-Петербург 1995 г.)

... Так закончилась эта «средиземноморская эпопея» командира советской подводной лодки «Юрия Козлова», как называют его албанские друзья. После этого началась другая жизнь и другая служба, не менее наполненная разного рода событиями, сложностями, риском, опасностями, победами и радостями, и горечами утрат...

Вот как сам Валентин Степанович рассказывает в письме к своему другу в Албанию о своей жизни после возвращения в Советский Союз (с его разрешения привожу это письмо полностью):

«Здравствуйте, мой боевой товарищ ПЕТРИТ.М.

В неуловимом беге Времени много прошло изменений в мире и в нашей жизни. Теперь мы в возрасте ином и чувствуем и мыслим по иному, больше живем памятью о прожитом и пережитом. Добрым воспоминаниям у меня, моей супруге и моих давних сослуживцев остается пора пребывания в стране Горных орлов – в Албании.

Весьма тронут Вашим письмом, в определенной мере удивлен, что кто-то мое командирское имя тех давних лет покрыл ореолом особого героизма. Все мы выполняли, как позднее говорили, интернациональный долг, несли непростую подводную службу вдали от Родины. Много воды утекло с тех пор, многое ранее закрытое, стало достоянием широкой общественности. О моем походе я смог открыто сказать только в начале 90-х годов, кое-что почерпнуть из архивных документов. Появились страницы, о нашем временном пребывании в Адриатике и плавании в Средиземном море, в официальных открытых источниках. Кое-что я опубликовал, ибо второй моей профессией стала журналистика. Перебрался на закате жизни в Ленинград, где живут и работают моя дочь, зять в недавнем пролом тоже подводник, любимый внук окончивший Нахимовское училище, а сейчас курсант Высшего военного института радиоэлектроники. После 45 лет службы в ВМФ пописываю воспоминания, редактирую газету «Ветеран-подводник», состою в Редакционном совете журнала «Подводный флот». Так что при деле, как у нас говорят и хотя идет восьмой десяток лет в полную отставку выходить не хочется. Будучи в Ленинграде (не могу привыкнуть к наз. С-Петербург) часто встречался с бывшим комбригом С.Г. Егоровым, многое он мне рассказал о той «албанской эпопеи», чего мы как подчиненные в то время и не знали. Летом я похоронил С. Егорова, опубликовал в газете и журнале некролог. Человек он был незаурядный, командовал эскадрой лодок на Севере, был начальником кафедры (подводной) в военмор. Академии. Встречал и еще некоторых товарищей по Влерскому заливу и Пашалиману в Москве, Севастополе и здесь, многих уже не стало.

Спасибо Петрит за приглашение посетить Вашу солнечную и зеленую страну, о которой мы с Игорем Комаровым еще не раз вспомнили, когда в прошлом месяце он был у меня. Опробовали коньяк, надо заметить более лучшего качества, чем был в 50-х годах.

К сожалению, ныне добраться до Вас сложнее: года, здоровье, да и на сто долларовую пенсию далеко не улетишь.

Вероятно в следующем месяце выйдет наш журнал, в котором я сделал публикацию воспоминаний о «Средиземноморской школе» за подписью С. Егорова и своей. Сейчас занят составлением небольшой книги, посвященной 90-летию Адмирала Флота Советского Союза С.Г. Горшкова (скончался в 1988 г.). Создатель ракетно-ядерного океанского флота Сов.Союза вошел в историю, как видный флотоводец, пробывший у руля мощного флота 30 лет. Из этих лет половину я был близок к нему, служа в его непосредственном подчинении, часто сопровождая в командировках, визитах. Три года назад участвовал в подготовке его мемуаров к изданию, в книге есть страницы посвященные встречам в Албании с вашим руководством, в т.ч. с Бекирой Балукой, Тэме Сейку. Жаль, что книга вышла малым тиражом и уже разошлась.

Желаю Вам и Вашим близким доброго здоровья, всяческих успехов в делах и работе. Был бы признателен, если Вы напомните о моей персоне Марку Плани и Шукури Чуке с передачей приветов и добрых пожеланий, а также Бидо Ибрагими, книгу которого я получил, как и переведенную главу, где говорится обо мне.

Уверен, годы совместной боевой работы в то сложное время, гостеприимство Вашего народа (особенно в первые годы нашего обитания в Пашалимане), останутся навсегда доброй памятью простых людей и моряков наших стран.

С глубоким уважением Валентин Козлов. 20 октября 1999 г.»

К этому письму хочу добавить, что уходя вместе с бригадой в 1961 году из Албании на Балтику, Валентин Степанович оставлял Средиземное море не надолго. Уже в конце следующего года он переводит две подлодки из Либавы в Александрию, чтобы передать их египтским ВМС.

Несколько месяцев 1963 года он оказывает помощь местным подводникам осваивать переданные лодки в качестве советника.

Эту работу прерывает вскоре назначение В.С. Козлова командиром бригады лодок на Балтийском флоте. А в 1964 году последовало приказание Главного штаба: «Комбригу Козлову возглавить деятельность отряда кораблей в Средиземном море по выявлению районов начавшегося патрулирования ПЛАРБ США...»

В течение пяти месяцев (июнь-октябрь) эту задачу решали 5 подводных лодок БФ и СФ, два морских тральщика, попеременно 2 плавбазы БФ и СФ при тыловом обеспечении вспомогательными судами ЧФ.

Специально сформированный штаб из 12 офицеров проделал большую работу по обеспечению активных поисковых действий подлодок, получивших ни один контакт с ПЛАРБ. То были первые подобные действия наших лодок в Средиземном море, откуда стала исходить ядерная угроза Советскому Союзу его союзникам по Варшавскому договору.

Одновременно надводные силы отряда обследовали и протралили ряд якорных точек (районов) на всем Средиземноморском театре, который впоследствии использовались долгие года силами созданной 5 эскадры ВМФ.

Подводную службу Валентин Степанович продолжал до 1968 года уже в должности начальника штаба объединения лодок, насчитывающего более 50 единиц (Ныне осталось в этом объединении не более 2-х лодок). Затем состоялась назначение на высокую должность – заместителя начальника штаба БФ – начальника боевой подготовки флота. Пять лет пришлось руководить и организовывать все виды боевой подготовки всех родов сил БФ, представлявших в тот период грозную силу на Северо-Западном морском театре нашей страны.

Последние почти 15 календарных лет контр-адмирал В.С. Козлов проходил службу в «коридорах власти» ВМФ, в начале руководя отделом Боевой подготовки (вроде и привычная работа, да масштаб ее простирался на все 4 флота и флотилии). Пришлось не раз бывать в разных базах и пунктах дислокации сил ВМФ. Выходить на кораблях в море и океан, планировать учения, в том числе, и под руководством Главкома ВМФ С.Г. Горшкова – флотоводца мудрого и взыскательного. В Средиземное море адмиралу Козлову пришлось выходить в качестве лица проверяющего тактическую готовность офицеров 5 эскадры в середине 70-х годов. Как известно С.Г. Горшков, сам, будучи человеком незаурядным, обладавший большим умом, колоссальной энергией, выдающимися организаторскими и дипломатическими способностями, и в свой аппарат подбирал незаурядных людей.

В 1977 году состоялось новое назначение, на этот раз на малознакомое направление служебной деятельности. Поручил Главнокомандующий заниматься Валентину Степановичу делами международными. Более 10 лет оправдывал он высокое доверие С.Г. Горшкова, руководя международным военным сотрудничеством ВМФ. Ряд стран потребовалось посетить, в том числе сопровождая Главкома на переговоры, официальные визиты, деловые встречи, организовывать прием зарубежных военных организаций и военно-морских руководителей. В те годы авторитет и международная значимость советского флота, как и страны в целом, был высок. ВМФ долгие годы оставался надежным инструментом внешней политики нашей страны.

Богатый служебный опыт В.С. Козлова интерес к многим проблемам современности и широкий общий кругозор позволили, находясь на службе, заниматься писательской и журналистской работой. Он сотрудничал с авторским коллективом при издании «Военной энциклопедии», часто публиковался в журналах и других СМИ на тему истории ВМФ. Ныне автор трех книг, одна из которых посвящена выдающемуся флотоводцу XX века С.Г. Горшкову, другая вобрала в себя воспоминания участников боевых походов подводных лодок («Фронт проходил под водой», С.Пб. 2004 г.)²

Обе эти книги с автографом В.С. Козлова находятся сейчас на моем столе. Об этих книгах я скажу несколько позднее, а пока отмечу только, что все упомянутые этапы интереснейшей жизни этого поистине легендарного человека – еще не все. До этого была еще «одиссея» с настойчивыми попытками 15-16 летнего мальчика из г. Гусь-Хрустального Владимирской области прорваться на фронт с двумя своими ближайшими друзьями, техникум, потом во главе этой троицы семнадцатилетних друзей поездка на крыше вагона через города и села, разрушенные войной в каспийский город Баку (особенно запомнился проезд через разрушенный до основания Сталинград). Затем – поступление в Высшее военноморское училище, участие в высадке десанта на территории Ирана в конце войны. Блестящее окончание училища, добровольный выбор места службы на подводных лодках Камчатской военной флотилии, романтика дальневосточных морей, освоение бескрайнего Тихоокеанского театра, флотские будни офицера подводника (с лейтенантской должности штурмана до командира соединения подводных лодок). Это – тоже целая «эпопея». Обо все этом надо писать и писать... Это сейчас и делает член Союза журналистов РФ В.С. Козлов. А еще он состоит в руководстве Объединенного Совета ветеранов – подводников, является редактором газеты «Ветеран-подводник», членом редколлегии «Морской газеты», состоит в редакционном совете журнала «Подводный флот», пишет глубокие и интересные статьи в журналы и газеты.

В своих статьях и очерках он меньше всего упоминает о себе; больше всего пишет о друзьях, собратях – подводниках, с кем вместе проходил службу, кого хорошо знал и ценил. С чувством глубочайшего уважения вспоминает о тех, кто ушел уже в «мир иной». И, конечно, с большой теплотой и любовью пишет о подводниках – участниках Великой отечественной войны, проводит большую работу, чтобы убедить тех, кто воевал на «подводном фронте», кто прошел «подводный ад», написать свои воспоминания о пережитом, собирает, обрабатывает и обобщает эти воспоминания, составляя и редактируя книги, подобные той, что упомянута выше («Фронт проходил под водой». Автор этой книги Аркадий Елюшкин, гвардии старшина 1-ой статьи знаменитой подводной лодки «Л-3»). Главную задачу во всем этом он видит в выполнении своего «долга по патриотическому воспитанию граждан России на морально-боевых ценностях защитников Отечества».

Кстати, рассказывая о своем «вояже» под водой через все Средиземное море, В.С. Козлов пишет, в частности: «Много лет спустя, вспоминая этот поход со своим тогдашним старпомом, ставшим потом командиром атомохода И.В. Соколовым, мы пришли к заключению, что нам здорово повезло при таком режиме плавания...». Речь идет о плавании под РДП в сплошной тьме, когда не видно ни линии горизонта, ничего вокруг. Повезло, что в море, кишачем разного рода плавучими средствами, где вероятность столкновения была исключительно высока, все обошлось благополучно.

И далее он говорит: «Все годы командования лодкой и целым соединением я оставался, как бы, фаталистом, сам подразделял командиров на везучих и не везучих.... Моя командирская практика, включая и командование

соединением, прошла, к счастью, без серьезных ЧП и без потерь людей, хотя были и возгорания баков батарей и поступление воды в отсек».

Конечно и «везение» и «фатализм», но главное, очевидно в том, что В.С. Козлов на всех своих командных должностях, исключительно требовательно относясь к себе, строгие, порой непонятные для некоторых требования предъявлял к своим подчиненным. Особенно в отношении того, что касалось вопросов подготовки и использования оружия, отработанности экипажа по использованию средств движения при всех режимах работы, способности личного состава каждого отсека вести борьбу за живучесть в самых необычных условиях, которые могут встретиться в практике боевых и повседневных действий. Отсюда и многократные тренировки с отработкой навыков действий по разнообразным вводным, насыщенность суток, выделяемых для боевой подготовки в базе и с выходом в море, как можно более полезной деятельностью, бережное отношение к времени, предусмотренному планом БП. При этом, будучи широко эрудированным офицером, В.С. помнил и руководствовался высказыванием М.В. Фрунзе: «Обучение должно быть поставлено так, чтобы живо заинтересовать обучаемых, пробудить и развить в них любовь к военному делу и желание усовершенствоваться». Именно так он проводил обучение, будучи командиром лодки. Такую же практику обучения внедрял на всех лодках соединения, которым командовал. Думаю, что именно это и проявилось потом в том «везении», когда были серьезные происшествия, неизбежно случающиеся в многолетней практике: ни одно из них не привело ни к гибели людей, ни к гибели лодок.

Застав войну, общаясь с командирами подводных лодок, участвовавших в войне, В.С. учился сам и учил своих подчиненных на опыте войны, который для проведения боевой подготовки был неопеним. Учить тому, что нужно для ведения успешных боевых действий. Действовать так, чтобы побеждать. Рисковать, если это требует обстановка, но рисковать разумно. Действовать отважно и дерзко, но опять же не безрассудно. Этими правилами руководствовался и командир лодки, капитан 3 ранга и командир соединения подводных лодок контр-адмирал В.С. Козлов.

В настоящее время, когда пишутся эти строки (начало 2004 г.) он заканчивает работу еще над одной книгой о подводной войне и над книгой своих мемуаров о всем виденном и пережитом. В эту книгу должны войти и интересные эпизоды о том, как он мальчишка из глубины России дослужился до адмиральских должностей и встал в один ряд с прославленными военными моряками, внесшими свой немалый вклад в становление и развитие самого мощного в мире Военно-морского флота Советского Союза. И, конечно, войдут в нее воспоминания о друзьях-товарищах, о простых и ставших известными всей стране людях, о встречах с зарубежными друзьями и вероятным противником.

И обязательно в его будущих книгах (как и в тех, которые уже вышли), будет и критика того, что по его мнению, мешает жить и развиваться и Флоту и России в целом.

Будучи настоящим патриотом Флота и Родины он хорошо помнит высказывание В.Г. Белинского: «Патриотизм состоит не только в пышных возгласах и общих местах, но в горячем чувстве любви к Родине, которое умеет высказаться без восклицаний и обнаруживается ни в одном восторге от хорошего, но и болезненной враждебности к дурному, неизбежно бывающему во всякой земле, следовательно, во всяком отечестве».

«Болезненной враждебностью к дурному» во многом наполнена его литературно-общественная деятельность, а не одним «восторгом от хорошего». И уже чего вообще нет в его работе, так это «пышных возгласов и общих мест».

Именно «болезненной враждебностью к дурному», что происходит в нашем отечестве, в частности, к тому, что происходит в области духовно-нравственного воспитания, как мне кажется, руководствовался Валентин

Степанович Козлов, когда писал предисловие к книге «Фронт проходил под водой»: «... Все меньше живых свидетелей – участников самой кровопролитной войны 1941-1945 годов. В неумолимом беге времени и из-за прошедших перемен в стране уходят в забвение суровое и страшное время фашистского нашествия испытания, выпавшие на долю нашего народа в то время.

Более чем десятилетнее военно-историческое «беспамятство» и опошление недавнего прошлого – советского периода – в наших СМИ, а также в отдельных произведениях художественной и исторической литературы сказались отрицательно на патриотическом и нравственном воспитании нового поколения. Нынешняя молодежь плохо разбирается в отечественной истории, подвергаясь информационному псевдоисторическому прессингу.

Свыше сотни учебников по истории нашей Родины используются в российских школах, в них авторы в искаженном виде преподносят «новейшую историю XX века», с тенденциозно подобранными фактами, особенно относящимися к Великой Отечественной войне и цене ее Победы.

Полки книжных магазинов переполнены переводной литературой, прославляющей подвиги фашистских воздушных и подводных асов и их военачальников. В «правдоискательство» ударились и современные военные историки, отдающие предпочтение архивным зарубежным (бывшего противника) данным, в оценке деятельности в минувшей войне Советского ВМФ и, прежде всего, подводников. Фальсификаторы и пасквилянты от пера преподносят читателю случаи и фактики сенсационного характера, зачастую очерняющие светлую память героически сражавшихся военных моряков и видных флотских начальников.

Подлинную правду войны помогают восстановить воспоминания ее участников. Живой историей войны остаются ветераны, у которых фронт проходил в море, под водой, в боевых походах к вражеским портам и базам, на коммуникации, используемые судами и кораблями противника...».

Полностью разделяя мнение уважаемого ветерана-подводника, не могу с ним согласиться только в одном: не на зарубежные архивы опираются «историки» (именно в кавычки я ставлю это слово), которые занимаются фальсификацией и очерняют память наших военных моряков, сражавшихся на воде и под водой. Дело в том, что после капитуляции к нам попали архивы из военно-морских баз на Балтике. Это была, в основном, техническая документация по подводным лодкам, их оружию, системах поиска, слежения, противодействия и т.д. Оперативно – тактическая документация, в том числе, журналы боевых действий штабов флотилий подводных лодок, отчеты командиров подводных лодок и т.д. попали к американцам и англичанам (после захвата ими военно-морских баз на территории Франции, Италии, Германии, штаба управления боевыми действиями и Главного штаба «Кригсмарине», находящегося в последние дни войны под Парижем).

И хотя была договоренность между странами – победительницами об обмене информацией из захваченных архивов, ни американцы, ни англичане нам ничего не передали. Более того, американцы засекретили всю захваченную документацию и только в середине 70-х годов они начали рассекречивать ее. Вот с этого времени и пошел этот поток книг американских и английских авторов, где они, естественно, с выгодой для себя стали превозносить немецких подводных асов (чем сильнее побежденный враг – тем больше славы «победителю») и принижать действия наших военных моряков.

Так что не на зарубежные архивные источники опираются наши «правдоискатели», а на западную литературу, в которой появившаяся документальная информация преподносится, зачастую, в искаженном виде.

В заключении предисловия В.С. Козлов пишет: «К сожалению, пока собирался и обрабатывался материал сборника, изыскивались средства для его издания, некоторые авторы воспоминаний ушли из жизни. Книга для всех боевых

ветеранов будет как бы литературным памятником». Действительно, из 12 авторов книги ушли из жизни уже 4 человека.

Заканчивая этот рассказ о подводнике В.С. Козлове, разменявшем уже восьмой десяток лет жизни, хочется пожелать ему здоровья, не иссекаемой энергии, успешного выполнения задуманного, такой же неизбывной любви к Флоту и Родине, преданности подводному братству, какие они есть в нем сейчас. И, конечно, по-прежнему такого же уважения и любви к нему всех, кто его окружает и знает.

К тому, что выше рассказано об этом легендарном подводнике, должен добавить, что В.С.Козлов, являясь человеком высочайшей культуры и интеллигентности (в самом лучшем понимании этого слова) живет большой духовной жизнью: любит и прекрасно разбирается в живописи и классической музыке, любит театр и практически не пропускает ни одной художественной выставки, довольно часто проходящих в городе. С горечью отмечает значительный перевес на этих выставках работ с уклоном в «концептуальный авангардизм», разного рода «творческие» выверты, прикрывающие примитивный уровень профессионализма авторов, а зачастую, – просто отсутствие таланта и полную бездарность. И искренне радуется, когда видит талантливые реалистические работы в лучших традициях русской классической живописи, убеждаясь, что русское изобразительное искусство не умерло, талантов на Руси всегда было достаточно, есть они и сейчас, особенно в глубинной России, подальше от «цивилизации» столичных городов.

Автору, профессионально занимающемуся живописным ремеслом, в частности, акварелью, особенно отрадно видеть в лице Валентина Степановича большого любителя и знатока акварели, прекрасно разбирающегося в этом непростом искусстве.

Последняя «атака века» XX-го.

«Не тот мужественен, кто лезет на опасность, не чувствуя страха, а тот кто может подавить самый сильный страх и думать об опасности, не подчиняясь страху»

К.Д. Ушинский

После того, как я напомнил кое-что об «атаках века» подводников разных стран в годы Первой и Второй мировых войн тем, кто что-то знал о них и рассказал тем, кто мало знал или вообще ничего не знал в этой области (думаю, что большая часть массового читателя действительно мало знает об этом), расскажу более подробно об одной выдающейся атаке советской атомной подводной лодки американской авианосной ударной группы, состоящей из 4-х атомных кораблей и нескольких кораблей с обычной энергетической установкой, случившейся в период «холодной войны» в Тихом океане.

И хотя атака эта была «виртуальной» – без фактического применения оружия, по своей неординарности, накалу нервного и физического напряжения экипажа подводной лодки, оперативно-тактическому мастерству командира ее, по значению для Военно-морских сил СССР и США она вошла в мировую историю подводного флота, в частности, в период «холодной войны», как «атака века». Это была последняя «атака века» прошедшего. И хотя прошло уже более 35-ти лет с того времени, когда это случилось, в нашей открытой печати о ней нигде не упоминалось. Длительное время это было невозможно по соображениям секретности. А когда стало возможным что-то опубликовать, у нас в стране начался «перестроечный» период, приведший к развалу Советского Союза, переоценке ценностей, охаиванию Вооруженных Сил, на которые тратилось «слишком много» средств, оплевыванию не только достижений послевоенного периода и подвигов в период противостояния с

США и НАТО, названный «холодной войной», но и героических побед нашего народа в период Великой отечественной войны.

К тому же и сам автор «атаки века» – тогда капитан 2 ранга, а ныне контр-адмирал в отставке Николай Тарасович Иванов, будучи человеком отважным и мужественным, обладающим незаурядным умом и имеющим твердые принципы и убеждения и при этом являясь честным и скромным человеком, не любит шумихи вокруг своего имени и долгое время никому не разрешал что-либо публиковать на эту тему, – даже своим друзьям.

Первая и единственная публикация об этой «атаке века» под названием «Вахта мужества» появилась в журнале «Капитан-Клуб» № 3 за 2003 г. за подписью автора, пишущего эти строки. Естественно, на трех с половиной журнальных страницах с пятью снимками иллюстраций по тексту удалось сказать лишь немного главное, тогда как некоторые интересные подробности обо всем, что произошло, остались «за кадром».

Вот поэтому и хочу воспользоваться представившейся возможностью, чтобы рассказать об этом несколько подробнее. Считаю, что о таких «золотых» страницах послевоенной истории нашего подводного флота, как и истории его периода Великой Отечественной войны, должны знать все.

Прошло время. Атака эта вошла в академические учебники по военно-морской тактике в программах отечественных высших военно-морских учебных заведений, как образец оперативно-тактического мастерства, умения использовать географо-временные и гидрометеорологические факторы, глубокого знания самых разнообразных сторон вероятного противника, блестящего умения управления боевым кораблем и использования его оружия.

Разумеется, как было и во время войны, успех зависел от слаженности всего экипажа, где ошибка и промах одного могли привести к гибели всех. Но так же, как и во время войны, этот успех, прежде всего, зависит от командирских и человеческих качеств того, на ком лежит груз ответственности за командование кораблем.

Вся деятельность командира подводной лодки, а особенно действия его при управлении в боевых условиях в какой-то мере является творческой. Не только знание и умение, приобретенный опыт и мастерство, но и способность к восприятию всего нового, что появляется в командирской практике современного, сложнейшего подводного флота с его мощнейшим оружием, но и командирская интуиция и способность реализовать свое командирское право на риск – все это имелось в командире ПЛАРК «К-10».

Когда, мне, как будущему автору статьи о нем, удалось убедить его, что рассказать об этой «атаке века» необходимо (воспользовался дружбой с ним с 1961 года, когда начинал службу в лейтенантском звании и должности младшего штурмана на РПКСН первого поколения в 15 эскадре подводных лодок Камчатское военной флотилии, где Н.Т. Иванов был помощником командира), то он о себе почти ничего не рассказывал. Говорил о своих офицерах, старшинах и матросах, вспоминая о них с любовью и гордостью. Говорил он о своем старпеме В. Тутурашвили, о «золотом» механике (командире БЧ-5) Э. Дешевом, о командирах боевых частей А. Ларичеве, А. Матросове и других. Однако мне хочется рассказать здесь именно о самом командире этой лодки и об этой его атаке, не только согнавшей спесь с американских военно-морских вояк, но и весьма посрамившей их в этой пресловутой «холодной войне», о «победе» в которой американская да и вся западная пропаганда продолжают трубить во все трубы. Не отстают от них, подлаивая и подпевая, и наши отечественные либерально-демократические выкорышки, продолжающие поливать грязью советские и российские Вооруженные Силы.

Так как речь пойдет об атаке подводной лодкой авианосного ударного соединения в Тихом океане, то уместно сообщить, что из 20-ти потопленных подводными лодками авианосцев (из всех 43-х потопленных) 13 погибли от атак подводных лодок в Тихом океане (4 авианосца США и 9 японских). Всего на Тихоокеанском театре военных действий во время Второй мировой войны погибло 33 американских и японских авианосца, в Атлантике – 10 американских и английских.

Предшественник.

Прежде чем говорить об атомном авианосце «Энтерпрайз», снова вернусь к истории и немного расскажу о его предшественнике – авианосце «Энтерпрайз» Второй мировой войны, чтобы понять, почему американцы свое любимое детище – первый в мире атомный авианосец назвали эти именем.

Построенный в соответствии с решением Конгресса об увеличении перед Второй мировой войной сил ВМС на 11% авианосец «Энтерпрайз» вошел в состав флота к началу войны вместе с другими шестью авианосцами. Полное водоизмещение 27100 тонн, на борту по штату 72 самолета: 18 истребителей, 36 пикировщиков и 18 торпедоносцев. Блестяще провоевав до конца войны, в 1947 году был выведен в резерв, а затем снова введен в боевой состав флота в 1953 году и переклассифицирован в противолодочный, в середине 1958 года сдан на слом.

Это самый прославленный авианосец США Второй мировой войны, получивший 20 «Звезд» из 22 возможных: участвовал в 20 авианосных сражениях из всех 22, происходящих на Тихом океане за время войны.

Временами в самые тяжелые для США периоды войны он оставался единственным боевым авианосцем на всем Тихом океане. Много выпало на долю этого корабля: атаки подводных лодок, попадания авиационных бомб, смертоносные атаки камикадзе, которые в общей сложности обрушивались на него 3 раза и, конечно, блестящие победы во многих сражениях.

В момент нападения японцев на Пирл-Харбор «Энтерпрайз» находился в 200 милях от ВМБ и не смог принять активного участия в битве 7 декабря 1941 года: 2 самолета разведчика и 18 торпедоносцев успели перелететь с авианосца на сухопутный аэродром ВМБ и приняли кое-какое участие в отражении атак, но эффективно действовать не смогли. В этот день «Энтерпрайз» потерял в общей сложности 5 разведчиков-бомбардировщиков и 5 истребителей, а сбит был его самолетами всего лишь один японский самолет «Зеро».

Первых своих побед «Энтерпрайз» добился, когда, ведя активную оборону в составе соединения из 4 авианосцев, участвовал в сражениях у атоллов Кваджелейн, Вотье, Малоэлап: самолеты «Энтерпрайза» уничтожили транспорт водоизмещением 6500 тонн и охотник за подводными лодками, а также повредили несколько других некрупных кораблей. В общей сложности авиация «Энтерпрайза» уничтожила несколько десятков японских самолетов, как в воздухе, так и на аэродромах. Сам «Энтерпрайз» потерял здесь лишь 5 своих самолетов.

В апреле 1942 года «Энтерпрайз» совместно с «Хорнетом» участвовал в первом налете на Токио. Ущерб, причиненный бомбардировкой был невелик, но он поднял дух союзников и заставил японцев вернуть столь нужные повсюду истребители в метрополию. В моральном отношении этот налет на Токио сыграл такую же роль, как налет нашей дальней авиации Балтийского флота в 1942 году на Берлин.

В июне 1942 года «Энтерпрайз» вместе с «Хорнетом» и «Йорктауном» участвовал в боях у о. Мидуэй. В соединение американцев входило 7 тяжелых крейсеров, 1 крейсер ПВО и 17 эсминцев. С японской стороны в сражении участвовало 4 авианосца, 2 линкора, 10 тяжелых крейсеров, 3 легких крейсера, 21 эсминец, несколько мелких кораблей (тральщики, охотники за подводными лодками) и 16 транспортов.

Положение американцев было не завидное. Достаточно сказать, что во время одной из атак под адским огнем японцев погибло 37 торпедоносцев из 41, участвовавших в атаке. Однако в целом в боях у о. Мидуэй американцы добились блестящих успехов: было уничтожено 4 японских авианосца, их летчики и авиамеханики погибли. Эти потери для японцев оказались роковыми. Бой у о. Мидуэй стал первым поражением японцев с 1532 года, когда корейский флотоводец Ли Сунн-Син уничтожил японский флот под командованием Хидеэсси у берегов Кореи.

В августе 1942 года в составе соединения из трех авианосцев (все с теми же – «Хорнетом» и «Йорктауном») «Энтерпрайз» участвует в боях у Восточных Соломоновых островов. В этих боях он получил тяжелые повреждения от попадания 3-х авиабомб, потерял несколько десятков человек личного состава, но продолжал сражаться. Летчики «Энтерпрайза» совместно с летчиками других авианосцев уничтожили японский авианосец, эсминец, 61 самолет, 2 летающие лодки и 3 базовых бомбардировщика. Кроме того, самостоятельно они уничтожили транспорт водоизмещением 9300 тонн и повредили легкий крейсер.

В октябре 1942 года совместно с «Хорнетом» «Энтерпрайз» участвовал в сражении у о. Санта-Крус против 4-х японских авианосцев. С двух сторон в общей сложности было задействовано 6 линкоров, 8 тяжелых крейсеров, 3 легких крейсера, 50 эсминцев и несколько подводных лодок. В этом сражении авианосец «Хорнет» погиб, а «Энтерпрайз» был серьезно поврежден: тремя попавшими в него авиабомбами была повреждена палуба и бортовая обшивка, несколько цистерн с горючим дали течь, возникло несколько пожаров, погибло более 40 человек личного состава. Один из летчиков «Энтерпрайза» Батч О Хара, особенно отличившийся в этом сражении, был признан первым асом флота и награжден медалью Конгресса.

Отличился «Энтерпрайз» и в крупнейшей битве авианосцев у Мариинских островов в июне 1944 года, где у США было 15 авианосцев, 6 линейных кораблей, 5 крейсеров, 35 эсминцев, 700 самолетов, а у японцев – 9 авианосцев, 5 линейных кораблей, 7 тяжелых крейсеров, 15 эсминцев и около 400 самолетов. В общей сложности за 2 месяца боев американцы уничтожили 3 авианосца и несколько других боевых кораблей японцев общим водоизмещением 110000 тонн, а также 1223 самолета. Американцы потеряли 358 самолетов, но все авианосцы сохранили.

Активное участие принимал «Энтерпрайз» в битве у Филиппинских островов в июле 1944 и у острова Формоза в октябре 1944 года. Испытал он на себе в этих боях атаки камикадзе («божественный ветер»).

Были в биографии «Энтерпрайза» еще и бои в проливе Суригао, где японцы потеряли линейный корабль и эсминец, а также – участие в боях в Южно-Китайском море, когда в январе 1945 года в него вошел 101 американский корабль. За две недели боев здесь было потоплено 40 японских кораблей и уничтожено 1457 самолетов.

На заключительном этапе войны «Энтерпрайз» участвовал в боях у о. Новодзима в феврале 1945 года (было уничтожено 393 японских палубных самолета и 250 самолетов на аэродромах, а потеряно 83 своих самолета) и у о. Окинава в марте 1945 года, где американцы подверглись атаке 355 камикадзе и 344 других самолетов. А всего со стороны японцев действовало 3000 самолетов, многие из которых пилотировали камикадзе. Камикадзе и летчики японских авианосцев в этих боях утопили 31 корабль, но не крупнее эсминца, зато повредили 2 эскадренных авианосца, 3 эскортных авианосца, 8 линкоров, 2 тяжелых крейсера, 27 эсминцев и 56 других, более мелких боевых кораблей и судов. Японцы потеряли около 180 кораблей, в основном мелких, однако среди потопленных оказался и гордость японского флота – линейный корабль «Ямато». В общей сложности американцы уничтожили в этих боях 2336 японских самолетов. В одном из эпизодов этих боев 14

мая 1945 года при налете 26 японских самолетов, 25 из которых были сбиты, единственный уцелевший самолет, ведомый камикадзе ефрейтором Томи Зай, врезался в «Энтерпрайз», пробил несколько палуб и взорвался, вызвав пожар. Потеряв 13 человек убитыми и 64 ранеными, «Энтерпрайз» продолжал сражаться, пока через 16 дней снова не подвергся атаке камикадзе, был основательно поврежден, после чего убыл в ремонт на ВМБ Улити и больше уже в боях не участвовал.

Даже это далеко не полное перечисление героических дел «предшественника» показывает, что американцы по праву гордились своим «двадцати звездным» авианосцем и когда встал вопрос, как назвать новый, первый в мире атомный авианосец, открывший новую эру в развитии авианосного флота, сомнений ни у кого не возникло – «Энтерпрайзом».

«Король океанов».

Закончилась Вторая мировая. Союзники отпраздновали свою победу над Германией и Японией. Авианосцы доказали, что именно они являются основой военно-морской мощи. Но появление атомной бомбы, казалось, сводило на нет усилия по наращиванию ударных сил, так как один самолет с атомной бомбой имел такую же мощь, как 2000 авианосных самолетов (примерно 20-25 авианосцев) или 2000 тяжелых бомбардировщиков «В-29» – «летающих крепостей».

Так что триумф авианосцев совпал с самым тяжелым часом авианосной авиации. Многим казалось, что атомная бомба и дальний бомбардировщик, а позднее крылатые и баллистические ракеты окончательно похоронят авианосцы и вычеркнут из состава флотов крупные надводные корабли. Развитие авианосцев было поставлено под большой вопрос. В Англии с окончанием войны была отменена постройка 9 ранее заложенных авианосцев; довоенные авианосцы – ветераны пошли на слом, многие авианосцы были переоборудованы, часть выведена в резерв. В 1947 году в составе боевых сил оставалось лишь 3 авианосца.

В США тоже началось резкое сокращение числа боевых авианосцев, однако к концу 1947 года в составе действующего флота числилось еще 20 авианосцев, большинство из них было достроено после войны. Так как у США имелись свои интересы в Европе, то из общего количества 11 авианосцев решено было держать в Атлантике, а 9 – на Тихом океане.

Опасаясь «проникновения коммунизма» в Западную и Южную Европу, США организовали поход тяжелого линейного корабля «Миссури» в сопровождении крейсера и эсминца в Средиземное море. Это послужило началом базирования главных единиц флота в Средиземном море. Во второй половине октября 1946 года в Средиземное море прибыл ударный авианосец «Франклин Д. Рузвельт» с 123 самолетами на борту, обладающий мощностью авиации большей, чем любая средиземноморская держава в то время. За этим первым авианосцем прибыл второй – «Рэндольф»: началось постоянное присутствие ВМС США в Средиземном море. 1 июня 1948 года американские ВМС в Средиземном море получили название 6-го оперативного флота, а с 12 февраля 1950 года стали называться просто – 6-ой флот.

Не оставляли своим вниманием американцы обстановку и на западе Тихого океана. Авианосцы регулярно появлялись у берегов Китая, базирясь на Японию и Циндао.

Победоносное наступление Китайской народной армии выбросило националистов с материкового Китая и вынудило их укрепиться на Формозе. Сознавая важность этого района и стремясь не допустить распространения «коммунистического Китая» на юг, США организовали 7-ой оперативный флот в августе 1949 года, а с февраля 1950 года – 7-ой флот.

Несмотря на необходимость держать боеготовые корабли ВМС на Атлантике и Тихом океане, дискуссии о судьбе авианосцев продолжались.

Сторонники развития мощных ВВС пытались доказать, что появление реактивной авиации, способной нести атомное оружие на значительное расстояние, полностью заменяет авианосцы. Такая точка зрения начала преобладать в Конгрессе. Однако нашлись военно-морские специалисты и, в первую очередь, адмирал флота Эрнест Дж. Кинг, который при выступлении на Комиссии Конгресса заявил, что функции и возможности авианосцев не ограничиваются морскими операциями и охраной трансокеанских путей, что в будущих войнах целями флота станут все сухопутные цели, которых можно достигнуть с моря. Анализируя опыт прошлой войны, он убедительно доказал преимущества авианосной авиации за счет мобильности и подвижности перед авиацией сухопутной; что касается войны на море, то из 43 погибших во Второй мировой войне авианосцев только 1 был потоплен базовой авиацией и лишь 3 от атак камикадзе.

В конце – концов было принято решение продолжать развитие авианосцев. В 1952 году был заложен новый авианосец «Форрестол» водоизмещением 59900 тонн, обладающий скоростью около 35 узлов и имеющий на борту около 100 самолетов, воплотивший в себе все достижения в развитии НТП в области кораблестроения и учитывающий опыт войны.

Показала возросшее значение авианосцев и подтолкнула США к дальнейшему их развитию и война, начавшаяся в Корее. Всего во время войны в Корее было задействовано 17 американских авианосцев, которые сделали 25000 самолетовылетов. Кроме того, 30000 самолетовылетов было сделано с австрийского и 4 британских авианосцев.

Дальнейшее развитие событий в мире: война Франции с Индокитаем, участие ВМС в событиях Лаоса, Таиланда, Суэцкой операции (столкновение Египта с Израилем за Суэцкий канал), высадка десанта в Ливане с вертолетоносцев и др. показали, что роль авианосцев в локальных войнах неопределима.

Официальной политикой США и НАТО было: «любое посягательство коммунистов на «свободный мир» должно быть встречено быстрым и сокрушительным возмездием американских ядерных сил». Но истинные намерения американских «стратегов» четко обозначились еще в конце Второй мировой войны, когда американцы испытали, а потом сбросили атомную бомбу на Хиросиму и Нагасаки: разгромить с помощью атомного оружия Советский Союз.

На ударные авианосцы типа «Форрестол» возлагалась в связи с этим особая задача. Мобильность, возможность доставить 50 атомных бомб к любому району, доступному для плавания авианосцев, полная независимость от баз ВВС – вот особые преимущества авианосной авиации.

С 1951 года по 1957 год американцы один за другим построили 7 суперавианосцев, последним из которых был атомный авианосец «Энтерпрайз». С появлением на вооружении ВМС атомных подводных лодок, вооруженных 16 баллистическими ракетами типа «Поларис» (ПЛАРБ типа «Джордж Вашингтон») противники авианосцев снова оживились, упрекая Конгресс в том, что миллиарды долларов были потрачены впустую, так что после «Энтерпрайза» наступил перерыв в строительстве атомных авианосцев до 1968 года, когда был заложен атомный авианосец нового типа «Нимитц» и построено 10 авианосцев этого типа. А тогда, после 1958 года было построено 2 новых, но не атомных авианосца: «Америка» и «Кити Хок».

Был в истории авианосцев США период, когда очень серьезно встал вопрос о целесообразности строительства не только атомных, но и обычных ударных авианосцев. Возмутителем спокойствия стал не кто иной, как Роберт Макнамара, тот самый «умница Макнамара», который когда-то еще молодым офицером инициативно провел колоссальную работу во главе с группой «мозговой центр» по резкому сокращению ненужных, избыточных запасов разного рода, хранящихся на многочисленных складах, что позволило сэкономить для флота несколько

миллиардов долларов. К 1962 года он стал уже Министром обороны и большим сторонником оценки всех программ вооружений по критерию «эффективность – стоимость». Отвергнув строительство второго атомного авианосца и приняв решение вместо него начать строительство более дешевого авианосца с обычной энергетической установкой (ударный авианосец «Джон Кеннеди» был заложен в 1964 году), он вызвал такую бурную реакцию со стороны ВМС, что Конгресс США принял решение провести слушания в объединенном Комитете Конгресса по атомной энергии. На этих слушаниях столкнулись две альтернативные точки зрения, обоснования по которым выдвигали: с одной стороны Министр обороны и Директор института оборонных исследований и техники – против строительства атомных авианосцев, а с другой – министр ВМС Ф. Корт и начальник штаба ВМС адмирал Д.Макдональд. Победила точка зрения сторонников атомных авианосцев, в результате чего Комитет рекомендовал подготовить план оснащения атомными машинами строящиеся авианосцы. Однако, строительство новых атомных авианосцев возобновилось лишь через 4 года, в 1968 году, когда был заложен авианосец новой серии «Нимитц».

Война во Вьетнаме, начавшаяся в начале 1965 года, снова подтвердила целесообразность существования авианосцев. Здесь нет необходимости подробно останавливаться на действиях американских авианосцев. О том, какой вред нанесли авианосцы Вьетнаму, много писалось и говорилось в свое время всеми СМИ. Взрывы мостов, плотин, железных дорог, электростанций, уничтожение установок ПВО, борьба с истребителями МИГ-17, МИГ-19 и МИГ-21, появившимися на вооружении ВВС Северного Вьетнама – вот основные задачи, выполняемые авианосцами. Страшные бомбардировки, выполняемые совместно с дальними стратегическими бомбардировщиками, пресловутое «ковровое бомбометание», использование усовершенствованных авиабомб и напалма принесли неисчислимы беды вьетнамскому народу: общая численность погибшего мирного населения Вьетнама в этой жесточайшей войне составила около 2,5 млн. человек. По данным американской печати ежемесячно в самый разгар бомбежек на Вьетнам сбрасывалось свыше 80000 тонн бомб, а за все время Вьетнамской войны на землю Вьетнама обрушилось в 2,5 раза больше взрывчатых веществ, чем израсходовано всеми воюющими сторонами во Второй мировой войне. Только в течении одного 1968 года в бомбардировках Вьетнама участвовало 14 ударных авианосцев, а в среднем почти постоянно в Юго-Восточной Азии присутствовало 5 авианосцев.

Среди тех авианосцев, что воевали во Вьетнаме, находился и новый «Энтерпрайз». Американцы не любят распространяться о своих потерях, однако доподлинно известно: в среднем за всю войну каждый из воевавших авианосцев потерял по одному своему комплекту самолетов, примерно по 90 – 100 штук. Не обошла в этом смысле судьба и «Энтерпрайз». Он, как и другие авианосцы, каждый раз уходил в метрополию на отдых и профилактику с потрепанным составом своего комплекта истребителей, бомбардировщиков, разведчиков. Потери американцев особенно усилились, когда наряду с МИГами и зенитной артиллерией на вооружении Северовьетнамской армии появились зенитные ракетные комплексы типа «Нива». В среднем каждый авианосец стал терять 10-15 самолетов в месяц.

Впрочем, еще до войны во Вьетнаме «Энтерпрайз», спущенный на воду в ноябре 1961 года, сумел отличиться. Первые годы (месяцы даже) существования нового авианосца совпали с периодом больших международных кризисов: возведение Берлинской стены, Карибского кризиса.

Во время Карибского кризиса «Энтерпрайз» в паре с авианосцем «Индепенденс» патрулировал у берегов Кубы, осуществляя поддержку ВМБ Гуантанамо, а также обеспечивая блокаду Кубы и недопущения прорыва советских подводных лодок.

В общей сложности в это время он имел на борту около 100 самолетов различных типов и фактически был главным авианосцем из всех 8 ударных и противолодочных авианосцев, участвующих в блокаде Кубы, к кому было привлечено особое внимание прессы.

После Карибского кризиса дважды побывал в Средиземном море (3 месяца в 1962 году, 8 месяцев в 1963 году). На следующий год он снова побывал в Средиземном море в течение 4-х месяцев, после чего совместно с атомным крейсером «Лонг Бич» и атомным фрегатом УРО «Бейнбридж» пошел в кругосветное плавание, длившееся с заходами в ВМБ Бразилии, Австралии, Пакистана и Новой Зеландии более трех месяцев. В общей сложности было пройдено 30565 миль со средней скоростью 22 узла. Опять все СМИ захлебывались от восторга, называя это соединение атомных кораблей «чудом техники XX века», «неустрасимым, «неотразимым» и т.д. Сравнивали это плавание с кругосветным плаванием в подводном положении американской атомной подводной лодки «Тритон» в 1961 году и даже с полетом Юрия Гагарина. Конечно, вспомнили они и знаменитое кругосветное плавание в 1907-1909 годов американских линкоров.

В общем-то американцам было чем гордиться: это соединение атомных кораблей не только подтвердило все заложенные в концепцию строительства этих кораблей ТТХ, но всему миру продемонстрировало, что подобное соединение может длительно в течение многих месяцев автономно действовать в любом районе мирового океана (конечно, за исключением Арктического бассейна, покрытого льдами), независимо от береговых баз.

Прежде чем перейти к «противнику», продемонстрировавшему, что и этот супер корабль – «король океанов», может быть не только уязвим, но и вообще оказаться на дне вместе со своим охранением, остановлюсь несколько на ТТХ этих кораблей.

Авианосец «Энтерпрайз» был построен на верфи в Ньюпорт-Ньюс и вступил в состав ВМС 25 ноября 1961 года. В основу проекта была заложена конструкция «Форрестола», но внешний вид его резко отличался от авианосцев этого типа за счет характерной формы башни – «острова». До «Энтерпрайза» атомным кораблем, вошедшим в состав ВМС, был только атомный крейсер «Лонг Бич». На авианосце было установлено 8 реакторов А2W, представляющих собой вариант реактора S2W, установленного на первой атомной подводной лодке. Водоизмещение авианосца 90970 тонн, длина по полетной палубе 332 м, ширина 76,8 м, осадка 11,9 м, мощность силовой установки 28000 л.с., скорость хода 34 узла. Вооружение: 2х8ПУ ЗРК «Си Спэрроу», на борту 90 летательных аппаратов (2 эскадрильи истребителей F-4 «Фантом» (по 12 самолетов в каждой), 2 эскадрильи штурмовиков А-7 «Корсар» или А-4 «Скайхок» (по 14 самолетов), эскадрилья всепогодных штурмовиков А-6 «Интрудер» (12 самолетов), эскадрилья тяжелых штурмовиков разведчиков RA-5C «Виджелент» (12 самолетов) 4 самолета ДРЛО «Хокай», несколько самолетов радиоэлектронной борьбы ЕКА-18 «Скайуорриер», несколько самолетов-заправщиков КА-3В. Применение атомной силовой установки позволило увеличить почти в 3 раза (с 5900 тонн до 15000 тонн) по сравнению с кораблями типа «Форрестол» запас авиационного топлива. Смонтированные на авианосце паровые катапульты «С-13» долгое время являлись самыми мощными в мире. Численность личного состава 6300 человек.

За время войны во Вьетнаме «Энтерпрайз» успел несколько раз побывать в боях. Не обошлось на «Энтерпрайзе» и без крупных пожаров (таких как на авианосце «Форрестол», когда погибло 134 человека, 62 ранено, уничтожено было 29 и повреждено 42 реактивных самолета); пожар произошел в январе 1969 года, когда корабль находился в районе Гавайских островов. От самопроизвольного взрыва ракеты, подвешенной под крылом «Фантома», сдетонировали 9 бомб по 300-

400 кг каждая. Погибло 28 человек, уничтожено 15 самолетов, тяжело повреждено 32 самолета.

Хотя с момента вступления в строй «Энтерпрайза» прошло 40 лет, однако он до сих пор состоит в боевом составе ВМС. Планируется заменить его только в 2013 году.

Как и любой большой боевой корабль, авианосец «Энтерпрайз» исключительно сложная организационно-техническая, так называемая «большая система». Большое число личного состава, громадное количество горюче-смазочных материалов, большое число боеприпасов примерно 30-ти различных видов, сложность хранения, подготовки, обеспечения подъема самолетов на палубу из ангаров и их взлета – все это требует колоссального труда по отработке организации взаимодействия, тренировок по борьбе за живучесть и т.п. Кроме того, на авианосце много разного рода вспомогательных механизмов: самодвижущийся подъемный кран, 9-10 подвижных компрессоров, 10 гидравлических лебедок, 20-25 самолетных тягачей, 9-10 прицепов с жидким кислородом, 15-16 тяжелых прицепов для транспортировки двигателей и хвостовых секций самолетов для их ремонта, 10-12 автопогрузчиков. Самой большой боевой частью авианосца является авиационная, насчитывающая 500-650 человек, а всего непосредственно связанных с полетами и с обеспечением – 3000 человек.

Кстати, именно «Энтерпрайз» до сих пор считается рекордсменом по числу вылетов в день – 211, из которых боевых (во время войны во Вьетнаме) было 177.

Планирование, организацию и обеспечение всех боевых и учебных задач, поставленных авианосцу и всем подразделениям, на нем размещенным, выполняет оперативная боевая часть, состоящая из нескольких дивизионов: боевого управления, управления авиацией, службы погоды, автоматизированной обработки данных оперативно-тактической разведки, ремонта радиоэлектронной аппаратуры и др.

Не останавливаясь подробно на организации боевой деятельности авианосца, отмечу только, что командиру подводной лодки, ставящему перед собой задачу атаки авианосца, надо не только знать досконально ТТХ авианосца и кораблей, входящих в АУГ, но и иметь хорошее представление об организации его действий во время перехода или ведения боевых действий (количество и тип самолетов, взлетающих в тот или иной период времени, интервалы взлета и посадки, ТТХ задействованных самолетов и их возможностей по обнаружению подводных лодок и нанесению удара, цикличность смены самолетов, находящихся в воздухе и т.д.).

Чтобы дать представление о других атомных кораблях, входящих в АУГ во главе с «Энтерпрайзом», приведу основные тактико-технические характеристики их.

Атомный ракетный крейсер «Лонг-Бич». Водоизмещение 17350 тонн, скорость 30,5 узлов, дальность плавания 36000 миль, мощность энергетической установки 100000 л.с., 2 реактора, паротурбинная установка с электроприводом, 2 винта, длина 220 м, ширина 22,2 м, осадка 7,9 м. Вооружение: 1х2 ЗУР «Талос» 40 ракет, 2х2 ЗУР «Терьер» 240 ракет, 1 установка противолодочных управляемых ракет «Асрок», 2х1 127 мм универсальных орудия, 2х3 305 мм торпедных аппаратов ПЛО, 2 вертолета ПЛО. Экипаж – 985 человек.

Атомный фрегат «Бейнбридж». Водоизмещение 8580 тонн, скорость 30 узлов, дальность плавания 45000 миль, мощность энергоустановки 60000 л.с., 2 реактора, 2 турбозубчатых агрегата. Размеры 172,5х17,6х1,9 м. Вооружение: 2х2 ЗУР «Терьер» 80 ракет, 1 ПЛУР «Асрок», 2х2 16 мм зенитных автомата, 2х3 305 мм торпедных аппарата ПЛО. Экипаж – 451 человек. Для управления зенитными

управляемыми ракетами установлено 4 радиолокационные станции типа AN/SPG-55.

Атомный фрегат «Траксан». Водоизмещение 9200 тонн, мощность энергоустановки, размеры, оружие, практически такие же, как и у «Бейнбриджа», только осадка на 1,5 м больше и дополнительно на вооружение 2 торпедных аппарата 533 мм. Экипаж 479 человек.

Согласитесь, что такое мощное авианосно-ударное соединение по праву заслуживало эпитетов «неустранимого» и «неуязвимого», а авианосец «Энтерпрайз» не случайно был назван «Королем океанов». Однако жизнь показала, с беспощадной убедительностью: все эти прекрасные ттх и восторженные отзывы имеют весьма относительный характер и верны, когда хорошо отлаженная и несокрушимая сила не находит должного противодействия. Что блестяще и продемонстрировал Н.Т. Иванов, командир советской атомной подводной лодки.

Атака.

Лето 1968 года. Разгар войны во Вьетнаме. Все до единого американские авианосцы воюют, поочередно сменяя друг друга, и группами по 4-5 постоянно присутствуют у берегов Северного Вьетнама. Одни своими самолетами наносят удары по целям Северного Вьетнама, другие находятся на переходе в метрополию или, наоборот, из метрополии в Южно-Китайское море, третьи – в ВМБ метрополии, проходят ремонт и профилактику (7 суток), отдых личного состава.

На этот раз авианосная ударная группа во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз» в очередной раз спешила во Вьетнам, пересекая Тихий океан с востока на запад. Атомный ударный авианосец (Attack Aircraft Carrier), имеющий буквенное обозначение CVAN в сопровождении атомного крейсера УРО (Guided Missile Cruiser), обозначаемого как CGM, а также двух атомных фрегатов (Guided Missile Frigate) «Бейнбридж» и «Траксан», имеющих буквенное обозначение DLG, строго выполняя правила перехода морем, с поднятыми в воздух разведчиками – самолетами ДРЛО, истребителями в соответствующем случае количестве, шел с максимально возможной скоростью. Надо сказать, что, кроме атомных кораблей охранения, в составе АУГ были и эсминцы с обычными парогенераторными установками, но переход не считался длительным, эсминцы уверенно выдерживали заданную скорость (расход топлива не ограничивал скорость движения).

А в это время на расстоянии от АУГ, равном примерно 800 миль, в заданном районе несла боевую службу советская ПЛАРК проекта «675», имеющая тактический номер «К-10», командиром которой был капитан 2 ранга Иванов Николай Тарасович, грамотный и опытный подводник. Хотя в качестве командира подводной лодки на боевую службу в автономку он шел впервые, но за «кормой» у него было уже несколько боевых служб на подводных лодках различных проектов, в том числе и на ракетных подводных крейсерах стратегического назначения (РПКСН). В качестве штурмана одной из подводных лодок участвовал он в переходе двух наших подводных лодок с Северного флота на Тихоокеанский флот вокруг Южной Америки через пролив Дрейка. В числе прошлых автономок запомнилась особенно одна, когда на дизельной подводной лодке проекта «611» – «Б-71» он, будучи штурманом, участвовал в переходе с Северного флота на Тихоокеанский южным путем по маршруту, проложенному недалеко от Антарктиды. Нелегким был этот поход. Прежде всего потому, что во время плавания экипаж лодки потерял двух своих товарищей: старшего помощника командира и доктора, погибших по разным причинам. Было это в 1959 году, а, следовательно, к моменту этой автономки на «К-10» прошло ровно 9 лет с тех памятных и трагических дней. Но прерву разговор об автономке и кое-что напомним об АПЛ проекта «675» и, конкретно, о ПЛАРК «К-10». Подводная лодка атомная с крылатыми ракетами (ПЛАРК) «К-10» проекта «675» была заложена в цехе ССЗ № 199 в Комсомольске – на Амуре 24.10.1962 года и включена в состав флота 15.10.1966 года. Это была 24-я подводная лодка данной

серии. Всего с 1963 года по 1968 год было построено 29 подводных лодок данного проекта на двух заводах: в Северодвинске (Северное машиностроительное предприятие, № 402) и в Комсомольске-на Амуре (завод имени Ленинского комсомола № 199).

ПЛАРК «К-10» была восьмой, построенной в Комсомольске; к моменту ее постройки ССЗ приобрел уже достаточный опыт, качество постройки было высокое, что и показала 26-и летняя служба этой подводной лодки.

Подводные лодки проекта «675» были спроектированы на базе АПЛ проекта «659» (ракетный комплекс – П-5, предназначенный для стрельбы по береговым целям). В ОКБ В.Н. Челомея на базе ракетного комплекса П-5 был разработан ракетный комплекс П-6, предназначенный для стрельбы по кораблям, в частности, по авианосным ударным соединениям.

С появлением на вооружении ВМС США в начале 60 годов новых истребителей-перехватчиков F-4 «Фантом», оснащенных всекурсными ракетами класса «воздух-воздух» ALM-7 «Спэрроу», а также палубных самолетов дальнего радиолокационного обзора E-2A «Хоукэй», глубина обороны авианосного соединения возросла до 250-300 км.

Для противодействия таким АУГ потребовалось создание противокорабельных ракет нового поколения, имеющих дальность, превышающую глубину противовоздушной (противоракетной) обороны АУГ.

Под руководством В.Н. Челомея работы по созданию крылатой ракеты большой дальности начались еще в 1956 году. Корабельная и ракетная аппаратура системы управления комплексом разрабатывалась в НИИ-49 (НПО «Гранит») под руководством Н.А. Чарина. Чтобы иметь возможность использовать ракетное оружие по подвижной цели на расстояние несколько сот километров, необходима была надежная разведка и целеуказание в океанской зоне. Для решения этой задачи в НИИ радиоэлектроники (НПО «Квант») под руководством главного конструктора И.В. Кудрявцева была создана разведывательная система «Успех», размещаемая на специально разработанных носителях ОКБ А.Н. Туполева – «ТУ-16МРЦ» и «ТУ-95МРЦ». На этих самолетах размещалась мощная радиолокационная система обнаружения морских целей и передачи сигналов РЛС на подводную лодку, где осуществлялась обработка данных и ввод данных целеуказания в ракетный комплекс.

Фактически в Советском Союзе впервые в мире создавалась разведывательно-ударная система (РУС), в состав которой входили средства разведки, ударное оружие и их носители (подводные лодки, надводные корабли и самолеты).

Задачи управления полетом ракет (нескольких ракет в залпе) и наведение этих ракет на цели при помощи радиолокационного визира решались корабельной автоматизированной системой «Аргумент».

Если в состав обнаруженного морского объекта (в частности, АУГ) входило несколько целей, то в системе предусматривалась возможность их избирательного поражения путем трансляции на борт подводной лодки с борта ракеты радиолокационного изображения цели и передачи команд на выбор цели с борта подводной лодки на ракеты.

При подвсплытии на перископную глубину (на сеанс связи) и получении команды с ГКП на применение ракетного оружия, подводная лодка устанавливает связь с самолетом разведки и целеуказания, получает от него данные на экран своей РЛС о надводных целях. Командир корабля анализирует обстановку, назначает цель для ракетного удара. Операторы боевого информационного поста определяют координаты цели (пеленг и дистанцию), после чего эти данные вводятся в корабельную систему управления оружием (ракетным комплексом).

Одновременно производятся расчеты по оценке досягаемости цели, ожидаемой вероятности обнаружения цели радиолокационным визиром ракеты. После принятия окончательного решения на производство атаки подводная лодка ложится на боевой курс, выполняя предстартовую подготовку, всплывает в надводное положение и производит ракетный залп. По отметкам пеленга на радиолокационном экране оператором осуществляется управление полетом каждой ракеты. Если ракета начинает отклоняться от заданного направления, оператор возвращает ее в плоскость стрельбы. Как только корабельная система управления покажет, что ракета достигла расчетной дальности, оператор дает команду на включение радиолокационного визира ракет и передатчиков радиоканала для трансляции полученной информации. После захвата цели радиолокационным визиром ракеты по команде оператора она переводится в режим самонаведения. За несколько километров до цели, кроме режима самонаведения в горизонтальной плоскости, вводится режим самонаведения в вертикальной плоскости, и ракета пикирует на цель.

И хотя комплекс П-6 имел существенный недостаток (надводный старт и необходимость несколько минут находиться в надводном положении – до 10 минут при пуске первых четырех ракет в залпе и до 20 минут при пуске всех 8 ракет), он давал Советскому флоту ощутимые преимущества в борьбе с крупными надводными кораблями противника.

В 1956 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР начались работы по созданию ПЛАРК проекта «675» в ЦКБ МТ «Рубин» под руководством главного конструктора П.П. Путинцева. Кроме использования ракет П-6, предусматривалась возможность использовать ракеты П5М для удара по ВМБ, портам, промышленным и административным центрам.

В 1963 году головная ПЛАРК проекта «675», построенная на заводе в Северодвинске, вошла в строй.

Основные ТТХ ПЛАРК проекта «675»: длина наибольшая 115,4 м, ширина 9,3 м, осадка 7,5 м, водоизмещение 5760 тонн, полная скорость подводного хода 29 узлов, предельная глубина погружения 300 метров, автономность 50 суток, экипаж 137 человек. Вооружение: 8 крылатых ракет П-6 (4К88), размещаемые в контейнерах вне прочного корпуса, поднимающихся в стартовое положение на угол 14 градусов. Длина ракеты 10,8 м, диаметр 0,9 м, размах крыла 2,5 м, стартовая масса 5300 кг, масса боевой части 500 кг, скорость 1,3 М, максимальная дальность стрельбы 350 км, высота полета 400-7500 м, перед атакой цели – снижение до 100 м. Маршевый и стартовый ракетные двигатели твердотопливные. Торпедное вооружение включает в себя четыре носовых торпедных аппарата калибра 533 мм – максимальная глубина стрельбы 100 м и два 400 мм торпедных аппарата – максимальная глубина стрельбы 250 м. Общий боекомплект торпед – 20 шт. В состав энергоустановки входят два реактора ВМ-А по 70 мВт, две паровых турбины, два главных турбозубчатых агрегата. Мощность главной энергетической установки 39000 л.с. Кроме того, два дизель – генератора – ДГ-400 (дизели М-860), два электродвигателя «подкрадывания» – ПГ-116 по 900 л.с.

Как и другие подводные лодки этого проекта, не успевшие пройти модернизацию, «К-10» имела на вооружении гидроакустический комплекс «Арктика-М», навигационный комплекс «Сила-Н675», гирокомпас «Маяк», астронавигационную систему «Лира-П», лаг, автопрокладчик, эхолот и другое оборудование, соответствующее уровню научно-технического прогресса в области создания подводного флота начала 60-х годов.

Естественно, чтобы успешно выполнить ракетную атаку, нужна согласованная и четкая работа многих операторов различных боевых частей и служб. А чтобы добиться быстроты и безошибочности действий операторов, нужны были многочисленные тренировки, упражнения, учения. Достаточно сказать, что

только лишь для того, чтобы определить место подводной лодки и поправку системы курсоуказания с помощью астронавигационной системы, необходима одновременно слаженная работа астронавигационного расчета в составе пяти человек во главе со штурманом (командиром БЧ-1).

О сложности работы ракетного расчета говорить не приходится. Это многое позднее, когда на вооружении ПЛАРК появились ракеты П-500 комплекса «Базальт» с дальностью действия 500 км и скоростью 2,5 М, а на лодке была размещена аппаратура системы космического целеуказания «Касатка-Б», работа операторов несколько облегчилась. И только, когда появился ракетный комплекс «Гранит», позволяющий производить подводный старт на дальность 550 км по системе «выстрелил-забыл», а ракеты самостоятельно не только находили цель, меняли траекторию при приближении к цели, но и осуществляли радиоэлектронное противодействие и выбирали главную цель, работа операторов в корне изменилась в сторону упрощения и облегчения, хотя требовательность к знаниям личного состава своей матчасти и умению ее обслуживать не уменьшилась.

... Итак, пошел второй месяц, как ПЛАРК «К-10» находится в автономке, несет боевое патрулирование в соответствии с заданием, выданным перед походом – «боевым распоряжением», оформленным в виде нескольких страниц машинописного текста с указаниями на действия по маршруту перехода, а также – в районе патрулирования. Все это вместе с генеральной картой, на которой были проложены курсы движения в район и возвращения в базу, отметки контрольных точек (когда подводная лодка должна давать радиосигнал по СБД – по аппаратуре быстродействующей связи), с указанием времени занятия района и выхода из него, было запечатано в специальном конверте. Конверт этот был вскрыт месяц назад в точке начала плавания под водой (точки погружения), внимательно прочитан командиром, старпомом и замполитом, и прочитанное удостоверено ими своими подписями, они трое знают, куда идти и что делать. Но вот уже и переход в район позади, и плавание длительное время в районе разными курсами и скоростями, как правило, незначительными, чтобы не создавать излишнего шума и не мешать работе своих гидроакустиков, порядком поднадоело. Довольно буднично и однообразно проходят сутки за сутками. Жизнь в лодке идет в соответствии с распорядком дня: обслуживание приборов и систем, проведение занятий по специальности и тренировок на боевых постах, отработка боевых расчетов по использованию ракетного и торпедного оружия. Замполит, как ему и положено, организует проведение политзанятий, выпуск боевых листков и стенгазеты, внимательно следит за тем, чтобы не пропустить чей-либо день рождения из членов экипажа, организовать поздравление, как это принято по давнишней традиции.

Механики внимательно несут вахту, проводят соответствующие регламентные проверки и контроль всех систем и приборов БЧ-5, обеспечивая необходимый режим движения лодки, снабжение электроэнергией всех потребителей, не забывая о камбузе, душе, санузлах и т.п.

Химики контролируют содержание различных газов в отсеках, вносят предложения для включения системы регенерации воздуха. Доктор контролирует приготовление пищи, снимает пробу, следит за соблюдением санитарных норм в отсеках и правил личной гигиены, оказывает необходимую помощь тем, кто занемог или получил какие-то царапины или травмы; вместе со своими помощниками – химиками-санинструкторами еще и еще раз проводит занятия по отработке действий на случай возможной операции кому-либо из членов экипажа. В последнее время что-то «модной» стала операция по удалению аппендикса: на многих лодках, проходящих боевую службу, такая операция теперь не редкость.

Штурманы «колдуют» у себя в штурманской рубке, оценивают точность места после последнего его определения, составляют прогноз погоды по полученной гидрометеороинформации (кодированных международным гидрометеорологическим

кодом радиотелеграмм), наносят на гидрометеорологические бланки центры пониженного и повышенного давления (циклоны и антициклоны), проводят изобары, определяют силу и направление ветра, которые ожидаются в районе плавания, а, следовательно, и степень волнения моря. Заботит штурманов и то, что американцы периодически выключают основную радионавигационную систему для определения места – «Лоран-С», а отечественные РНС средневолнового диапазона не охватывают зону патрулирования (аппаратуры спутниковых навигационных систем тогда еще не было; вернее она уже была, но были далекими от совершенства и не на всех лодках устанавливалась). Следовательно, вся надежда на астронавигационную систему, для использования которой необходима «облачность с пояснениями», а еще лучше чистое небо.

Радисты и радиометристы готовят аппаратуру для подвысплытия под перископ на очередной сеанс связи. Помощник командира очередной раз проверяет провизионку и аварийные бачки (горький опыт некоторых других автономок говорит о том, что были случаи, когда в оставшиеся до конца автономки несколько дней приходилось питаться сухим пайком). Старпом после несения очередной командирской вахты отдыхает у себя в каюте.

Командир, как всегда, в центральном посту. На время всей автономки его «командирской каютой» стало командирское кресло в центральном посту, и здесь же раскладывается «раскладушка».

Обычно выходу на боевую службу предшествует длительная подготовка, связанная с очередными сдачами всех курсовых задач БП, многочисленными выходами на короткий срок в полигоны и районы БП, и «разборы полетов» всякого рода, нервотрепка, связанная с различного рода проверками вышестоящих штабов. При плановой подготовке к боевой службе эта повседневная суeta перед выходом в автономку так выматывает, что хочется поскорее уйти в море, подальше от жизненных мелочей и от начальства «отдохнуть».

На этот раз все было по – другому. Подводная лодка по плану ставилась в планово-предупредительный ремонт, в док, все лишнее (запасы, вооружение) было выгружено. Но в связи с «Чехословацкими событиями» все резко изменилось: все боевые корабли должны были покинуть базы, разойтись в «точки» рассредоточения или выйти в океан по спецзаданию на боевое патрулирование.

Прибывший на борт ПЛ Командующий флотилией передал приказание: к утру загрузиться «по полной схеме»: ракетами, оружием, топливом, провизией, патронами регенерации, произвести проверку всех систем и доложить о готовности выйти в море по спецзаданию. Ни одной минуты никто в экипаже не отдыхал, принимая то и дело доставляемые на пирс, где стояла ПЛ, положенные запасы и оружие (торпеды и ракеты со спецчастями), производя проверку всех корабельных приборов и систем и т.д. Дело осложнялось тем, что в одной из систем ракетного комплекса не проходило электропитание нужного напряжения, а причину неисправности специалисты береговой базы долго обнаружить не могли. В конце-концов все было доставлено, погружено, размещено, закреплено по штормовому. После напутствия и инструктажа командования АПЛ точно по плану вышла в море. Вроде бы, командиру и отдохнуть можно было, как и всем членам экипажа. Всем другим можно, но только не командиру.

Какой здесь может быть отдых? Атомная подводная лодка это система посложнее космического корабля, да и потенциальная опасность выше. А главное – на совести и душе командира ответственность за жизнь более сотни молодых людей, у каждого из которых есть родители, семьи, у некоторых – дети.

...Целый прошедший месяц не было ни одной ночи (дня) спокойного отдыха на нормальной командирской койке. Вся жизнь здесь, в центральном посту. Да и сна нормального все это время не было. Так себе, не сон, а какая-то полудрема с всегда обостренным слухом, готовностью услышать доклад акустика о шуме винтов

или тревожный сигнал об аварийной обстановке. Расслабляться нельзя ни на день, ни на час, ни на минуту, чтобы, в случае возникновения аварийной ситуации, пресечь возможное распространение аварии в «зародыше». Именно так, потому что весь опыт борьбы с авариями на подводных лодках показывает, что развитие ситуаций вплоть до критической происходит исключительно быстро. Все земные заботы остались на берегу. Здесь совершенно другая жизнь, другое время, другая атмосфера. Весь мозг, вся психика, вся сущность человека перестроены на одну задачу: выполнить задание Родины (по другому задачи на службу никто из подводников не расценивал), сохранить всех до единого членов экипажа, с достоинством и честью, с ощущением удовлетворения от честно выполненного долга вернуться в родную базу. Единственное отвлечение от бдения на командном посту – ежедневный обход всех отсеков подводной лодки, общение с членами экипажа. Это – закон, нерушимое правило командирской практики хорошего командира корабля.

За последний месяц этой автономки были обнаружения сигналов РЛС противолодочных самолетов «Орион», что вынуждало прерывать сеанс связи и определение места с помощью астронавигационной системы. Несколько раз акустики докладывали о шуме винтов проходивших надводных судов. По опыту многочисленных походов наших подводных лодок, как тех, на которых ходил сам в различных офицерских должностях, так и тех, о которых знал по различного рода разборам на командирских совещаниях, командир прекрасно представлял, что за лодкой могут следить не только «Орионы», но и подводные лодки противника.

По своим данным и по данным ГКП он знал, что развертывание в район патрулирования, прохождение стационарных гидроакустических барьеров прошло скрытно (в противном случае, ГКП уже сообщило бы об этом, так как о любом обнаружении наших ПЛ американцы «звонят во все колокола»). Тем более, что по их предположениям в районе развертывания авианосцев в Южно-Китайском море они ожидали появления большого числа наших подводных лодок (Американский аналитик и морской историк Норманн Полмар договорился до того, что предположил наличие там 80 советских лодок). 80 лодок это – чушь, конечно, но все-таки несколько лодок, вполне возможно, могли там патрулировать. Правда, после окончания войны во Вьетнаме американцы сообщили, что советских лодок у берегов Вьетнама не было.

Для того чтобы убедиться, что нет противолодочного слежения, командир «К-10» использовал все разработанные к тому времени способы, которые «родились» на опыте боевой службы наших подводных лодок различных проектов, в том числе и проекта «675». Именно для лодок этого проекта, пожалуй, самых шумных из всех АПЛ первого поколения, задача скрытного плавания была особенно актуальной. Время от времени меняли режим движения под водой, переходя на «режим подкрадывания». В этом случае, если было слежение со стороны подводных лодок противника, то он вынужден, потеряв шумовой контакт, начинать работу своего гидроакустического комплекса в активном режиме, а дальность обнаружения гидроакустических сигналов значительно дальше, чем дальность обнаружения по ним подводной лодки.

Хорошо сознавал командир и тот факт, что шла ожесточенная война во Вьетнаме, которая в любой момент могла превратиться в мировую войну. Не случайно же и наличие атомного оружия на борту подводной лодки. Это обстоятельство накладывало на командира еще большую ответственность.

Конечно, он был уверен в себе, так как имел опыт несения боевой службы, да и на управление лодкой имел допуск уже к трем проектам (дизельной торпедной, РПКСН и ПЛАРК)

А кто хоть какое-то представление имеет, как дается это право носить на правой стороне груди серебряный значок «Командира подводной лодки», знает, что

это такое – «Сдача на допуск». Одних только разного рода документов (руководств, наставлений, инструкций, уставов, приказов и т.п.) надо знать более 700; само собой надо прекрасно знать устройство подводной лодки, всех ее механизмов, систем и приборов, средств и систем борьбы за живучесть, ракетного и торпедного оружия. Надо уметь управлять подводной лодкой во всех режимах, переводить из одного режима в другой, знать и уметь использовать оружие подводной лодки (особая трудность в сдаче на допуск заключалась в том, что сдавать приходилось в 3-х экзаменационных комиссиях: в штабе дивизии, штабе флотилии и штабе флота. А комиссии эти, как правило, укомплектованы такими «зубрами» – каждый по своей специальности, что прежде чем поставить зачет, «вывернут наизнанку»). Уверен он был и в своих офицерах, так как за время совместной службы много «соли с ними съел» и знал, кто чего стоит. Знал, что и старшинский и рядовой состав экипажа в случае планируемых (ожидаемых) событий будет делать то, что ему положено: для этого и отрабатывались навыки, доводились до автоматизма. Но как поведут себя офицеры, старшины и матросы в чрезвычайных условиях, в критической ситуации, сказать и предвидеть не может никто.

Знания – знаниями, умение – умением, уверенность – уверенностью, но бдительность и внимание, своевременное реагирование на доклады из отсеков, быстрая оценка обстановки, внимательны, но быстрый анализ складывающейся ситуации и четкие, грамотные решения, своевременные и понятные команды, мобилизующие и заставляющие делать подчиненных единственно то, что в данной обстановке нужно. Вот что постоянно занимает мысли командира, вот что его беспокоит.

Еще в молодые годы, приняв решение связать свою судьбу с подводным флотом, он много и охотно увлекался историей флота: в романтическое время обучения в Высшем военно-морском училище перечитал всю начавшую после войны выпускаться литературу, посвященную Второй мировой и Отечественной войне. Обладая прекрасной памятью, хорошо помнил высказывания многих известных русских и мировых «морских авторитетов». С молодых лет запали ему в душу слова командира фрегата «Диана», Василия Михайловича Головина, сказанные им еще два с половиной века назад: «Если мореходец, находясь на службе, претерпевает кораблекрушение и гибнет, то он умирает за отечество, обороняясь против стихий, имеет полное право наравне с убиенными воинами на соболезнование и почитание его памяти от соотчичей».

В этой связи нередко приходили в голову командира мысли о погибшей всего лишь несколько месяцев назад подводной лодке родной ему 29-ой дивизии 15 эскадры подводных лодок – РПКС «К-129»; наше высшее руководство не удосужилось к тому времени объявить во всеуслышание о гибели лодки и 98-и членов ее экипажа. Именно где-то в этом районе, где находилась сейчас «К-10», погибла «К-129» (тогда он не знал еще, что наше «родное правительство» и через 6 лет, когда американцы поднимут с глубины 5 км первые два отсека лодки и сообщат, что в первом отсеке обнаружены тела 6 советских подводников, не признает гибели подводной лодки и будет молчать, «набравши в рот воды»).

Хорошо помнил командир и слова знаменитого русского флотоводца адмирала Степана Осиповича Макарова: «Моряк должен свыкнуться с мыслью умереть в море с честью. Должен полюбить эту честь».

Разумеется, читал он и о немецких, японских и американских подводниках, которые имели тоже своих героев и свои победы и свои поражения. Навсегда запомнились ему слова главкома ВМС Германии гросс-адмирала Карла Денница, сказанные им в мемуарах «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне»: «Единственная в своем роде морская дружба, вырастающая из общности судьбы, из отсутствия различий в положении членов экипажа, где все зависят один от другого и где никто не лишний, восхищала меня. Каждый подводник ощущает

величие океана, величие своей задачи и чувствует себя богаче всех королей. Иной судьбы он не хочет».

Эти романтические строки опытного немецкого моряка, написанные им в возрасте 70 с лишним лет, особенно тронули молодого тогда офицера-подводника, но и теперь, когда этот офицер стал командиром атомной подводной лодки, они не изгладились из памяти.

Помнил командир и высказывание адмирала Ивана Степановича Исакова, который вспоминал, что будучи командиром эсминца на Каспии в 20-ые годы, выходя в море, всегда настраивал себя на возможность худшего варианта развития событий, а поэтому, когда такой вариант наступал, он был готов к этому. Если же худшего не произошло, то он испытывал ощущение облегчения и радости.

Поэтому, когда при очередном сеансе подвсплытия на связь с ГКП пришло радио, что в таком-то районе обнаружена АУГ во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз», идущая таким-то курсом и такой-то скоростью, в связи с чем командиру дается задание по возможности перехватить АУГ, установить контакт техническими средствами, произвести учебную атаку, ввести слежение и ждать указаний, ничего неожиданного для себя командир не почувствовал. Он был готов к этому.

Он знал, что наши подводные лодки уже неоднократно устанавливали «контакт», проводили слежение за АУГ и даже прорывались во внутрь ордера, сближались с авианосцем на дистанцию торпедного залпа. Правда, с усовершенствованием средств противолодочного оружия и системы обнаружения лодок это стало очень редким явлением, а атомные лодки, начинавшие вести слежение за АУГ, как правило, из-за своей большой шумности обнаруживались силами и средствами ПЛО.

Знал он и об опыте трехгодичной давности наведения АПЛ «К-181» проекта «627» под командованием капитана 2 ранга В.С. Борисова на американский авианосец «Саратога» в Северной части Атлантики и слежение за авианосцем в течение 4-х суток. При этом АПЛ «К-181» не только скрытно проникла во внутрь ордера АУГ, но и некоторое время следовала за авианосцем, записывая шумы его винтов.

Не особенно смущало его и то обстоятельство, что авианосец был атомный и в составе АУГ было еще три атомных корабля. Беспокоило только резкое ухудшение погоды, что могло сорвать ракетную атаку.

Москва предупредила о том, что к району патрулирования приближается мощный тайфун. Но командир и без этого сообщения знал о приближении тайфуна, координаты его центра, скорость и направление движения: штурман получил при очередном сеансе связи кодированную метеосводку из ГМЦ Токио и Кадьяка, нанес обстановку на метеорологическую карту и доложил командиру.

Тайфун стремительно приближался, а, значит, о «классическом» наведении лодки на цель с помощью самолетов-разведчиков ТУ-16МРЦ и ТУ-95МРЦ думать не приходится: в такую погоду они не полетят, следовательно, сближения с АУГ и атаку ее придется выполнять по целеуказаниям, выработанным автономно своими средствами.

Это потом, через 10 лет, в 1978 году на вооружение был принят космический разведывательный комплекс с космическими летательными аппаратами, оснащенными специальными радиолокационными системами, обеспечивающими двухсторонний боковой обзор, всепогодное и круглосуточное обнаружение надводных целей. А после модернизации морского космического разведкомплекса, существенного повышения его тактических и технических характеристик, позволившего значительно повысить полетный ресурс (в 5-10 раз), увеличить полосу одновременного обзора и резко поднять вероятность обнаружения

цели, ее распознавания и селекции на фоне каких бы то ни было помех, задача наведения подводной лодки на цель существенно облегчилась.

С принятием на вооружение ВМФ ПЛАРК третьего поколения проекта «949», где устанавливался вновь разработанный корабельный пункт приема информации, появилась возможность практически непрерывно следить за АУГ, знать его местонахождение, курс, скорость и состав без всплытия в надводное положение. Надежность обнаружения цели, наведение ПЛАРК на нее и мощность 24-х ракетного залпа, производимого с дистанции, превышающей зону противовоздушной и противоракетной обороны, а также и более совершенные ракеты, имеющие возможность противодействовать средствам радиоэлектронной борьбы, по праву дали возможность назвать эти ПЛАРК «убийцами авианосцев». К тому же еще и безнаказанными, имеющими возможность из под воды выпустить ракеты, используя принцип: «выстрелил-забыл», погрузиться на рабочую глубину и быстро уйти от возможного преследования силами ПЛО.

Постоянное знание местоположения цели, быстрота и четкость наведения на нее подводной лодки обеспечивались за счет сведения к «нулю» времени устаревания данных, что было основной причиной трудности наведения без космических аппаратов или и по космическим аппаратам, но до принятия на вооружение морского космического разведкомплекса. Но все это будет потом, а сейчас – значительная дискретность прохождения спутника над районом цели, узкая полоса захвата, время приема и обработки полученной информации на береговых пунктах, передача этой информации на ГКП, передача ее с ГКП на подводную лодку, дискретность подвсплытия подводной лодки на сеанс связи – все это приводило к тому, что подводная лодка получала данные несколько часовой давности, а то и вообще полусуточной или даже суточной.

К тому же и точность выдачи координат цели не превышала 70-80 миль. Можно себе представить, какой получалась вероятность своевременного выхода подводной лодки на дистанцию залпа через несколько часов после получения информации.

Не случайно та же АПЛ «К-181» по наводке с ГКП несколько суток искала авианосцы, перегонявшаяся ГКП-шниками из одной части Атлантического океана в другую: вначале ее направили от Фарерских островов к Азорским, затем в Северо-восточную часть океана, в сторону восточного побережья США (на перехват авианосца «Америка»), потом – в совершенно противоположную – к берегам Карибского моря. Когда ни там, ни там АУГ обнаружена не была, приказали переключиться на другой авианосец, выходящий из Средиземного моря через узкий Гибралтарский пролив. Вот тут-то, обойдя Бермуды и пройдя весь океан с запада на восток, подводная лодка, наконец, и обнаружила АУГ, но теперь уже не во главе с «Америкой», а с «Саратогой».

Не случайно и то, что тремя годами позже, в 1971 году командир ПЛАРК «К-7» проекта «675» капитан 1 ранга А.С. Берзин, находясь на боевой службе в Тихом океане, принял решение отказаться от проведения учебной атаки группы транспортов, несмотря на то, что старший начальник, находящийся на борту лодки, настаивал на атаке. Командир, отказавшись от атаки, поступил совершенно правильно, так как данные о местонахождении целей, переданные с самолета ТУ-95МРЦ за 8 часов до сближения с целью, устарели настолько, что вероятное место группы транспортов представляло эллипс длиной 108 и шириной 32 мили. Атака по среднему пеленгу и дистанции даже ракетами с атомной боевой частью мало, что могла дать.

По данным ГКП, «Энтерпрайз» со своим охранением находился в 700-800 милях от «К-10». Теоретически задача сближения с целью, если знаешь, ее курс, скорость и примерные координаты, несложна (кто из офицеров подводников не знает задач по «торпедному треугольнику?»). Но практически при таких низких

точностях знания координат, больших расстояниях и времени устаревания данных, задача эта оказывается весьма сложной, а порой и неразрешимой. Элементарный расчет показывает, что ошибка в направлении движения к цели в 1 градус не позволит лодке выйти на дистанцию залпа даже по самым удаленным от центра ордера кораблей АУГ. К тому же, через полтора суток сближения даже на самой большой для подводной лодки скорости 27-28 узлов (именно столько времени необходимо было идти до цели), авианосец, немного изменив свой курс и скорость, может оказаться в районе, радиусом несколько десятков миль и площадью до 500 тыс. квадратных миль.

Получив приказание ГКП на 4-х часовой сеанс связи, рассчитав вместе со штурманом (командир и сам был отличным штурманом) и начальником РТС направление в предполагаемую точку упреждения, командир принимает решение идти на максимально возможной скорости 28 узлов.

Прекрасно понимая, что при такой скорости его лодка шумит «на пол океана», а также и то, что дальность обнаружения гидроакустическими средствами американских АПЛ раз в 10 больше чем у наших (такой была реальность при наличии у нас АПЛ первого поколения), он предусматривает ряд мер обеспечения скрытности на основе опыта боевой службы, накопленного лодками первого поколения. Не в последнюю очередь предусматривает изменение скорости хода, глубины погружения в зависимости от гидрологии, предпочитая идти не на рабочей глубине, а поближе к поверхности начавшего очень сильно волноваться океана, не выходя на глубины, меньше опасных от столкновения с надводными кораблями. Предусматривается и отворот от курса вправо и влево для прослушивания шумов и работы ГАС в кормовых секторах и т.д.

Усилившейся шторм дает о себе знать: при очередном сеансе связи сигналов работы РЛС AN/NPS-80 противолодочных самолетов «Орион» (основная «рабочая лошадка» американских противолодочников) нет и в помине (полеты прекращены). При замедлении хода во время подвсплытия на сеанс связи ни шума винтов, ни работы лодочных гидроакустических станций не наблюдается. Следовательно, никакого слежения за лодкой нет.

При приближении к расчетной дистанции для производства ракетной атаки по трансляции объявляется: «Корабельному боевому расчету – готовность № 1». Прибывшему в центральный пост личному составу боевого расчета зачитывается боевое распоряжение и назначается время пуска ракет. Отработанный личный состав хорошо знает, кому и что делать.

После докладов командиров БЧ-1 и БЧ-2 о готовности к предстартовой подготовке командир еще раз, последний, проверяет расчеты на карте штурмана и, убедившись, что просчетов и промахов нет, дает команду по трансляции: «Учебно-боевая тревога!». Через минуту, после доклада старпома о готовности подводной лодки к бою, командует: «Учебная ракетная атака! Начать предстартовую подготовку! Атакуем американский атомный авианосец «Энтерпрайз»!

По приказанию командира БЧ-2 в приборы управления ракетной стрельбой вводятся координаты цели, ее курс и скорость. Из штурманской боевой части с соответствующих приборов и систем в ракетный комплекс поступает информация о своем курсе, скорости, координатах. Ракеты приводятся в готовность к пуску. Ракеты «оживили», все системы и приборы работают четко, как единый организм. Далее командир должен дать команду боцману всплывать на перископную глубину (предварительно напомнив гидроакустикам прослушать горизонт, хотя они и без того его прослушивают). После поднятия перископа и осмотра горизонта должна быть команда командира: всплыть в надводное положение, продуть главный балласт, а после этого: «Поднять контейнеры!». После того, когда контейнеры подняты, дается команда на открытие крышек контейнеров и производство пуска ракет.

Но ничего этого в данном случае не будет, никаких команд на всплытие и пуск ракет, хотя и условный, командир не дает. Шторм развился до такой силы, что при всех заполненных цистернах лодку буквально выбрасывает с глубины 40 метров, а на глубине 150 метров все еще ощущается качка. (Бывший командир электромеханической боевой части этой ПЛ капитан 1 ранга в отставке Эдуард Дешевой вспоминает, что он готов был, чтобы «загнать лодку на глубину», дать команду принять воду в трюм). Атака отменяется, объявляется «отбой боевой тревоги и готовность № 2».

Это через год, тоже на боевой службе в Тихом океане на другой АПЛ в паре с еще одной АПЛ такого же проекта по полной программе будет выполнено наведение лодок на соединение американских кораблей во главе с линкором «Айова» с помощью самолетов-разведчиков «ТУ-16МРЦ» и «ТУ-95МРЦ». Правда, с различного рода сложностями, но будут получены данные целеуказания и задача по нанесению ракетного удара (условно) 16-ю ракетами (4 залпа по 4) будет успешно выполнена. Но это будет через год, а сейчас выполнение ракетной атаки невозможно.

Ракетная атака невозможна, но есть 6 торпедных аппаратов с общим запасом 20 торпед.

Командир принимает решение продолжать сближение с АУГ, попытаться прорвать противолодочное охранение и выйти на авианосец в торпедную атаку.

Прекрасно зная ТТХ кораблей АУГ и предполагая, что скорость АУГ значительно снизилась из-за шторма, командир совместно со штурманом еще и еще раз рассчитывает скорость и курс на сближение с противником. С большой трудностью удерживая лодку в перископном положении при очередном сеансе связи, получает уточненную информацию с ГКП. Расчетные данные, выполненные на подводной лодке, подтверждаются: лодка уверено сближается с АУГ. При последнем сеансе связи командир группы ОСНАЗ (радиоразведки) докладывает, что четко слышна работа радиомаяка авианосца, радиоэфир заполнен обеспокоенными голосами командиров кораблей АУГ, открытым текстом выражающих опасение за сохранность кораблей и личного состава при таком шторме. Снижение скорости АУГ позволяет и лодке значительно снизить скорость сближения, а, следовательно, и значительно уменьшить свою шумность.

Командир АПЛ прекрасно понимает, что сейчас творится в этом «плавучем городе» – АУГ, где в общей сложности около 10000 человек личного состава и громадное количество различного рода боевой и вспомогательной техники. О полетах самолетов ДРЛО и ПЛО да и вообще каких-либо летательных аппаратов нет и речи. Все закреплено по штормовому, наверняка, что-то из этого «количества» превращается в «качество»: слетает со своего места, разбивается, ломается и т.д. Все эти камбузы, столовые, бани, магазины, бары (все это есть на авианосце) тоже подвергаются качке и тряске, что-то падает, бьется, грозя нанести травмы личному составу. Состояние этого личного состава можно представить, так как подавляющее большинство его во всех флотах мира основательно подвержено морской болезни. К тому же, именно личному составу авианосца приходится тяжелее всего, так как размах (амплитуда) качки (при длине его более 300 метров и ширине более 70 м громадный).

Естественно, вахта несется везде: в машинных отделениях, в рубках гидроакустиков, радиометристов и т.п. Но вот качество обеспечения наблюдений всех уровней, наверняка, далеки от желаемых. В этом командир убежден, так как знает, что даже здесь, на подводной лодке, под толщей воды в несколько десятков метров, многие из личного состава подвергаются укачиванию.

... Лодка продолжает сближаться с целью. Гидроакустик докладывает, что наблюдаются посылки гидролокаторов AN/SQS-25, которые имеются на вооружении кораблей охранения.

Следующий доклад: прослушивается шум винтов групповой цели из нескольких кораблей. Все правильно. Расчеты подтвердились: лодка точно вышла на АУГ. С приближением к цели характер работы гидроакустических средств не изменился, ни частота посылок, ни круговой режим обзора не меняется. Вывод: лодка не обнаружена. Да и как в подобных условиях можно ее обнаружить, если она находится под «слоем скачка» – границы резкого изменения скорости звука в воде, а приемопередатчики гидроакустических станций надводных кораблей расположены в днищах их, на глубине нескольких метров от поверхности воды, т.е. в самом неблагоприятном слое, с точки зрения прохождения гидроакустических сигналов. Гидроакустик четко слышит и видит на экране ГАС надводные цели. Гидроакустики надводных кораблей не слышат и не видят ничего: в хаосе взбаламученной жестоким штормом воды, в шуме и грохоте волн на экранах ГАС сплошные засветки (помехи). Боевой информационный пост докладывает, что предположительно скорость АУГ не более 5-6 узлов, курс несколько изменен в связи с необходимостью удерживания направления около 30 градусов к волне для уменьшения качки. БИП наносит на планшет расположение кораблей в порядке по данным гидроакустиков и указаниям командира корабля. Вот когда пригодились знания и ТТХ кораблей и тактики их действия, порядка расположения кораблей охранения в составе АУГ. По уровню шума от работы винтов кораблей производится выделение (селекция) целей: авианосец, атомный крейсер, другие корабли охранения.

Это значительно позже, через несколько лет, когда на надводных противолодочных кораблях появятся гидроакустические комплексы с опускаемыми антеннами, лодка окажется в равных условиях с ними. А пока таких комплексов нет, условия чрезвычайно благоприятны для подводной лодки и, наоборот, неблагоприятны для надводных кораблей. Винты кораблей «молотят» на «полную катушку»: только бы не допустить опасности опрокидывания кораблей и непредсказуемого дрейфа.

Командир принимает решение: обойти по корме ближайший корабль охранения и выйти на дистанцию торпедного залпа по авианосцу. Вместе со штурманом определяет курс и скорость движения; расстояние до АУГ позволяет перейти на режим «покрадывания», добываясь минимально возможной бесшумности. По трансляции: «Учебная боевая тревога! Торпедная атака! Атакуем атомный авианосец «Энтерпрайз»!. Все необходимые данные о дистанции, скорости хода и курса авианосца вносятся в торпедный автомат стрельбы, данные о своих элементах движения поступают от приборов и систем БЧ-1 автоматически. Дается команда на установку глубины хода торпед с расчетом их прохождения под днищем авианосца или попадания в борт. Последние контрольные проверки и сличение данных, выданных торпедным автоматом стрельбы и штурманом. Командир утверждает курс и скорость целей, делаются соответствующие записи в «Журнал боевых действий». Командир подводной лодки командует: «Торпедные аппараты – товсь!». После получения доклада из первого отсека: «Торпедные аппараты – «товсь» Выполнено», командир командует: «Торпедные аппараты – условно пли!». После выполнения торпедной атаки лодка ложится на курс уклонения и отрыва от сил ПЛО, погружается на соответствующую глубину и дает соответствующий ход.

Трудно себе представить, что было бы с авианосцем, если б велись боевые действия и все 6 торпед, выпущенные из торпедных аппаратов, достигли цели. Еще более трудно представить, что было бы, если б было не 6, а лишь одна торпеда, но атомная... Акустик докладывает, что никаких изменений в работе ГАС противника не наблюдается, ни скорость, ни курс кораблей не меняются. Значит ни о каком обнаружении подводной лодки нет и речи.

Быстро посоветовавшись со старпомом и замполитом, командир принимает решение сблизиться с авианосцем на кратчайшую дистанцию и нырнуть под него. Американцев можно понять: не до атак им сейчас. Все внимание – работе механизмов и технических систем, чтобы не допустить поломок и неисправностей, могущих привести к нарушению безопасности плавания и живучести.

Немного поправляется курс, несколько увеличивается глубина погружения и вот уже «К-10» под днищем авианосца, как под футбольным полем. Замполит по трансляции объявляет: «Товарищи офицеры, старшины и матросы! Мы находимся под американским атомным авианосцем «Энтерпрайз» – единственным в мире!». По отсекам раздаётся: «Ура!». «Согласуя» свой курс и скорости с курсом и скоростью авианосца, строго контролируя глубину погружения и отслеживая работу гидроакустических средств кораблей, одну за одной проводит командир лодки атаки по кораблям охранения до полного «израсходования» торпед и «потопления» всех кораблей охранения (навряд ли еще когда-либо представится такой удобный случай потренироваться на «живых» мишенях), Никакой речи о возможности обнаружения АПЛ не может быть: шум от работы ее винтов и все другие шумы от работы лодочных механизмов сливаются с шумами авианосца и «глушатся» ими. Акустики записывают шумы всех кораблей АУГ и буквально «глохнут» от шума авианосца, находящегося в нескольких десятках метров от подводной лодки. (8 реакторов, соответствующее количество турбин и гребных винтов)

В таком положении, маневрируя в центре АУГ и под днищем авианосца, «К-10» провела более 13 часов, выполняя все возможные атаки, записывая шумы кораблей противника, проводя мероприятия и принимая меры по обеспечению скрытности плавания и безопасности.

Затем, по мере утихания шторма и увеличения скорости движения АУГ, лодка замедлила ход и оторвалась от авианосца на малом ходу, уйдя за пределы ордера, в его кормовой сектор. Удалившись на безопасное расстояние от АУГ, «К-10» подвсплыла под перископ, по СБД сделала донесение о выполненных действиях и, получив «квитанцию» на доклад и указания на дальнейшие действия, пошла вслед за АУГ, соблюдая все меры скрытности. С улучшением погоды в воздух стали подниматься самолеты, чье барражирование предусмотрено организацией действий соединения американских кораблей на переходе морем. Заработали самолетные РЛС, обеспечивая дальнейшее и ближнее обеспечение ПВО, ПРО и ПЛО. Лодка, находясь за пределами дальней зоны обнаружения, несколько раз выполняла «условно» ракетные атаки по полной и сокращенной схеме, продолжая слежения за АУГ до получения команды с ГКП о его прекращении.

Получив указание ГКП прекратить слежение и возвращаться в базу, перейти на восьмичасовой сеанс связи, командир вместе со штурманом рассчитал курс и скорость на переход в базу. Снова все пошло своим чередом: вахты, очередная помывка в душе, обслуживание механизмов, политзанятия и т.д. По опыту зная, что разного рода аварии и другие ЧП случаются, как правило, в конце похода, когда личный состав устает, расслабляется, командир вместе со старпомом, заместителем и командирами боевых частей позаботились, чтобы этой «расслабухи» не получилось.

Вот как коротко в нескольких строчках юмористы из экипажа «К-10» изложили эту историю с атакой «Энтерпрайза»:

```
@Z_TBL_BEG = COLUMNS(3), DIMENSION(IN), HGUTTER(0.0555),  
VGUTTER(0.0555), BOX(Z_DOUBLE), HGRID(Z_SINGLE), VGRID(Z_SINGLE),  
KEEP(OFF)
```

```
@Z_TBL_BODY = TABLE TEXT, TABLE TEXT, TABLE TEXT
```

```
, «Недавно Пентагон решил подбросить
```

```
Сюда крупнейший свой авианосец. В Москве кривую провели – И вмиг  
Мыколу навели.
```

Подводники! Мотай себе на ус: Один храбрец похерет Весь АУС»,
(АУС – авианосное ударное соединение)

@Z_TBL_END =

....Вот уже позади и Япония, Курильские острова. А вот и «родная»
Авачинская сопка и родная ВМБ Крашенниникова.

Написать об этой «атаке века» было не трудно. А вот выполнить все это
стоило такого нервного и физического напряжения, потребовало такой выдержки,
мужества, хладнокровия и напряжения ума, что людям, далеким от всего этого «не
понять, на весах не взвесить», как сказал поэт. Это теперь, когда уровень
автоматизации оснащения разного рода большими ЭВМ и «карманными»
компьютерами достиг такой степени, что 90% расчетных работ берет на себя эта
электроника. А тогда, боле тридцати лет назад, на лодках превалировала
электромеханика, а электроники было относительно немного. Вместо нее
приходилось «включать» мозги. От уровня их развития, от умения наблюдать,
анализировать, обобщать, принимать решения на основе сделанных выводов
зависело все. И, конечно, надо было хорошо владеть вычислительной математикой,
уметь считать (производить расчеты и оценивать вероятности),

... «К-10» подходила к базе, командиры боевых частей уже готовили
отчеты, а командир лодки готовился к докладу, так как знал, «разбор полетов» будет
с пристрастием: разрешение-то нырять под атомный авианосец ему никто не давал.
Но главное – поставленную задачу он выполнил, все члены экипажа были живы и
здоровы, подводная лодка в хорошем техническом состоянии и в любой момент
может выйти в океан.

Он выполнил поставленную задачу, многому научился и многое узнал.
Правда, он не знал тогда еще, что за 2 года до этого выхода в океан на боевую
службу, до этой дерзкой атаки, главный штаб ВМС США по согласованию с
Пентагоном, Конгрессом и

Президентом принял решение для обеспечения безопасности АУГ
«уничтожать в мирное время советские АПЛ, обнаруженные и не всплывшие в
радиусе 100 миль от американских авианосцев», А в начале 1968 года Верховное
Главное Командование НАТО утвердило «Положение о вступлении в бой», где в
случае обнаружения неопознанных подводных лодок в радиусе 100 миль от АУГ
предписывалось применять предупредительные сигналы взрывами, вынуждая
подводную лодку всплыть. В случае, если лодка не всплывала, то она должна быть
атакована противолодочным оружием и уничтожена. Вот так!

А какой вой когда-то, еще в середине 50-х годов, подняли СМИ тех же
Соединенных Штатов, когда один из наших МПК обнаружил американскую лодку в
заливе Петра Великого Японского моря, в наших территориальных водах, и когда
лодка не среагировала на предупредительные взрывы и не всплыла, он атаковал ее
глубинными бомбами. К счастью американских подводников они сумели на полном
ходу выйти в воды открытого моря. (К слову, после этого случая около 35-40 лет ни
одна американская АПЛ в наши воды не входила и только, почувствовав
безнаказанность в последние 10-15 лет, американские подводники стали регулярно
нарушать наши территориальные воды: дошло до того, что даже столкновение с
нашими лодками в этих водах начали происходить). Вот такая «железная» логика:
нам нельзя в своих водах, а им можно в океане, в водах открытого моря.

Долгое время не знал командир «К-10» и того, что после получения от
своей разведки информации об этой атаке и о том, что советская атомная подводная
лодка в течение 13 часов находилась в центре АУГ и под днищем их «славы и
гордости»– атомного авианосца «Энтерпрайз», американцы устроили со своими
противолодочниками, офицерами ВМС и ЦРУ свой «разбор полетов» с самыми
серьезными выводами для некоторых руководящих флотских персон. Реакция
американских стратегов на это событие была весьма бурной. Ведь в случае боевого

«соприкосновения» этот гигантский по водоизмещению, почти 100 тысячный атомный монстр со всеми своими 90 «Фантомами», «Корсарами», «Виджилентами» и т.д. непременно ушел бы в морскую пучину, унося с собой почти 6,5 тыс. человеческих жизней своего экипажа и авиаторов. Разумеется, в этом случае не могли бы остаться в безопасности другие корабли АУГ, находящиеся в непосредственной близости от авианосца. Страшно даже представить, в какой огненно-водяной котел мог бы превратиться весь этот кусочек океана, где было сосредоточено 14 атомных реакторов и несколько десятков боевых ядерных зарядов (без учета энергоустановки и оружия лодки). К тому же еще не факт, что АПЛ «К-10» была бы уничтожена кораблями охранения, так как в этом кипящем огненно-водяном котле (в случае использования атомного оружия) не АПЛ, а именно корабли охранения могли оказаться в критическом состоянии. Лодка, наоборот, на максимальной скорости и максимальной глубине могла оторваться от преследования, используя при этом с целью обороны оставшееся торпедное оружие.

Военные системотехники и аналитики, специалисты по исследованию операций ЦРУ и Пентагона хорошо просчитали всё и с точки зрения оценки этой атаки по тому самому макнамаровскому критерию «эффективность-стоимость», принятому сейчас во всем мире. И с этой точки зрения, даже без учета оперативно-стратегического результата, экономические потери могли бы быть просто несопоставимы. Пришлось руководству ВМС «стоять на ковре» и перед комиссией по безопасности Конгресса. Для недопущения подобной «наглости русских подводников» был принят ряд организационно-технических мер, некоторые поправки в тактику действий АУГ. В частности, в состав АУГ для обеспечения охраны против подводных лодок противника начали включать свою подводную лодку, благо к тому времени и средства звукоподводной связи «надводный корабль – подводная лодка» и «подводная лодка – подводная лодка» достигли такого уровня, что могли обеспечить надежную связь командования АУГ с командиром подводной лодки без риска для подводной лодки быть утопленной своими силами ПЛО.

Резонанс в ВМС США от этой «атаки века» был большой. А что у нас? А у нас после тщательно разбора в штабах всех уровней вплоть до главного штаба ВМФ действия командира были признаны со всех точек зрения правильными. Командование соединения подготовило представление на присвоение командиру «К-10» звания Героя Советского Союза, но звание он не получил, так как один высокопоставленный «политический рабочий», без чьей подписи представление не имело силы, заявил, якобы: «Иванов – командир молодой и все награды у него впереди».

Конечно, командир был поощрен... тремя биноклями (от командования флотилии, от командования флота и от Главного командования ВМФ – (фантазии у начальников маловато)).

А потом:

```
@Z_TBL_BEG = COLUMNS(3), DIMENSION(IN), HGUTTER(0.0555),  
VGUTTER(0.0555), BOX(Z_DOUBLE), HGRID(Z_SINGLE), VGRID(Z_SINGLE),  
KEEP(OFF)
```

```
@Z_TBL_BODY = TABLE TEXT, TABLE TEXT, TABLE TEXT
```

, «Снова море,, опять все – то же: Прочный корпус и ночи без снов,,
Ветер соленый,, ну так и что же? Ведь это – жизнь в конце – концов!»,

```
@Z_TBL_END =
```

Снова были флотские будни, автономки, как на АПЛ этого же проекта, так и на других. Потом командование ракетноносцем стратегического назначения проекта «667А», учеба на курсах в Военно-морской академии, командные должности в соединении и объединении стратегических подводных лодок на Камчатке, где он начал службу молодым офицером, отработка новых экипажей на вновь поступающих лодках, «вывозка» в море молодых командиров АПЛ и т.д. В

соответствии с положением о прохождении службы и занимаемой должностью своевременно было получено звание контр-адмирала.

После 20 лет службы на подводных лодках на Камчатке приказом Министра обороны был переведен в Ленинград. На несколько предложений «почетных» должностей отказался. Согласился на скромную должность начальника кафедры Высших офицерских классов ВМФ, несколько лет воспитывал и обучал молодых командиров подводных лодок второго и третьего поколения. Некоторые из этих его учеников сами стали адмиралами, кое-кто – Героями Советского Союза, но по-прежнему с глубоким уважением относятся к своему бывшему учителю.

А сейчас этот скромный, внешне красивый человек, с доброй душой, умной головой и «железными» нервами живет в Санкт-Петербурге, воспитывает своих внуков, живет большой духовной жизнью, любит живопись и музыку (как и его собрат по подводному флоту контр-адмирал В.С. Козлов, о котором речь шла раньше) и не любит «высовываться»

Если вы встретите его на улице и заговорите с ним, то никогда не подумаете, что этот скромный, интеллигентный мужчина, разговаривающий ровным негромким голосом, внимательно слушающий собеседника – тот самый «морской волк» и «подводный ас», кто является автором последней «атаки века» XX-го, вписавший одну из «золотых» страницы в историю Российского Военно-морского флота.

IV

Подводные асы «холодной» войны.

«Мы хотим сохранить от наших предшественников не пепел, а огонь».

(Ж.Жорес)

После разговора о подводных асах Второй мировой и Великой Отечественной войн, считаю необходимым коснуться темы отечественного подводного флота и советских подводников послевоенного времени.

Начну я этот разговор с упоминания далекой теперь от нас русско-японской войны 1904-1905г.. Вот уже сто лет прошло с тех героических и трагических для нас дней беспримерной в истории защиты морской крепости Порт-Артур, героической гибели крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», трагического исход прорваться из Порт-Артура во Владивосток 1-ой эскадры русского флота и полного разгрома Японцами 2-ой русской эскадры.

Целые тома по истории русско-японской войны написаны за эти сто прошедших лет, высказано много разного рода мнений о причинах поражения России в той войне, приведено много цифр, фактов, аргументов в сотнях книг и тысячах страниц с подробным описанием, как и что там происходило.

Казалось всё уже сказано. История-наука и такая область развития человечества, которая переделке не подлежит. А то, что было и прошло, не вернешь и не переделаешь. Но вот оказывается, что с «новых» позиций всё можно перевернуть с ног на голову, «по-новому» пересмотреть и переоценить.

Нынешние «демократические» подонки добрались и до этой столетней давности войны. Мало им лжи, клеветы и грязи, вылитые на участников Великой Отечественной войны, от полной гибели в которой нас «спасли американцы с англичанами». Дорвались они и до русско-японской войны. Некий «всезнающий» питерский профессор, «крупный специалист» по истории отечественного флота, которому спокойно спать не дают «демократические тараканы» в башке и корыстное желание заработать «зелёные», в очередной раз (который уже?) открыл «Америку». Оказывается и крейсер «Варяг», и канонерская лодка «Кореец», вступившие в бой при попытке прорыва из порта Чемульпо с 14-ю японскими кораблями (6-ю крейсерами и 8-ю миноносцами), погибли совершенно бесславно, не нанеся повреждений ни одному японскому кораблю. Оказывается и командиры кораблей

В.Ф. Руднев и Г.П.Беляев «бездарны» и экипажи их кораблей действовали не так, как подобает, и никакого геройства не проявляли. Доказательства? Вот они: «Японцы не подтверждают повреждения своих кораблей». Откройте глаза, профессор, протрите «очки – велосипед», почитайте воспоминания непосредственных участников этих сражений (кстати, и японских тоже)! Даже они, японцы, наши враги восхищались мужеством наших моряков и отдавали им должное в своих высказываниях. Этот всезнающий «исследователь» считает, что командир «Варяга» поступил дурно, не бросив «Корейца» и не попытавшись в одиночку прорваться из заблокированной гавани. И невдомёк этому «специалисту», что это поражение российского флота, бой и гибель «Варяга» и «Корейца» стоят десятки иных морских побед. Героический бой и гибель этих 2-х кораблей не только всколыхнули всю Россию, не только заставили «разуть» глаза самым высоким госчиновникам вместе с царём на истинное положение дел с ВМФ, но и подняли буквально весь народ на помощь в возрождении флота. А с точки зрения патриотического воспитания народа героический бой в Чемульпо вообще мало с чем можно сравнить в истории российского флота. На подвиге «Варяга» воспитывались несколько поколений отечественных моряков на протяжении всего XX века. Нет никакого сомнения, что и в XXI веке этот «миф» о легендарном подвиге русских моряков в 1904 году останется бессмертным примером отваги и мужества, верности и преданности своему долгу, своей присяге, своему флагу и Родине.

...В одной из передач по ТВ, посвящённой 100-летию гибели «Варяг» и «Корейца» увидел на экране красующегося в форме военно-морского офицера этого «телезвездун»-«знатока истории».

Не позорьте погоны господин профессор! Снимите их!

Об основных причинах поражения России в той войне никто не сказал убедительнее и лучше, чем В.И.Ленин в своей небольшой статье «Падение Порт-Артура». Коренные причины этого были в реакционности и гнилости царизма, неспособности высшего военного командования, недостаточной боевой подготовке и низкого качества резервистов-пополнения, набравшегося из старшего поколения бывших солдат, недостаточности материально-технического обеспечения войск. Говоря о поражениях в Цусимском проливе и под Порт-Артуром, Ленин отметил, что это было «...не только военное поражение, а подлинный крах самодержавия (В.И.Ленин Собрание соч. 5-ое изд.)

Безусловно, Ленин прав, хотя он не стал подчёркивать одной важнейшей детали: бездарности, трусости и предательства высших государственных и военных чиновников. Именно бездарность, трусость и предательство тех, кто планировал, организовывал и пытался проводить крупные военные операции, всё погубили.

Ложные, несоответствующие действительности оптимистические доклады приближённых царя до начала военных действий, необоснованные панические доклады в ходе войны, низжайший уровень компетентности и полная бездарность в военных вопросах самого царя (которого нынешние церковные иерархи хотят сделать святым). И, конечно, предательство.

Это позорное поражение потерпели именно они, власти предрежащие, за глупость и дурость которых, своей кровью и своими жизнями расплачивались солдаты и матросы, армейские и флотские офицеры, непосредственно участвовавшие в битвах на суше и море. Как раз эта-то составляющая русских вооружённых сил – солдаты, матросы, офицеры проявили себя блестяще, показав такие яркие примеры беззаветного мужества и героизма, которые остались примером для будущих поколений на века.

К сожалению, в высшем руководстве русской армии и флота были лишь единицы таких светлых умов, способных организаторов, умниц – стратегов и

тактиков, как адмиралы С.О.Макаров, Эссен, генералы Р.И.Кондратенко, Белый, Надеин. К тому же, лучшие из них – С. О. Макаров и Р.И.Кондратенко, являвшиеся душой и главными организаторами обороны, так несвоевременно погибли.

Японцы, сосредоточив при осаде Порт-Артура громадные силы и средства, считали, что крепость будет взята через одну максимум через две недели. Порт-Артур продержался 328(!) дней. Превосходство японцев в живой силе было пятикратное. Японцы имели на вооружении своей армии мощную осадную артиллерию, попадания снарядов которой не выдерживали никакие укрытия. Снабжение боеприпасами непрерывно обеспечивал флот. Корабли флота обеспечивали и мощную поддержку арт-огнём.

Поражают результаты соотношения потерь японцев и русских при осаде и обороне крепости. Вдумайтесь: японцы (по японским данным) потеряли 110000 человек, русские потери составили 12657 человек (по официальному отчету Главного хирурга 3-го армейского Восточно-Сибирского Корпуса Б. Гюббента). В среднем соотношение погибших японцев и русских 9 к 1.

Лучше, чем что-либо другое, свидетельствует об этой «блестящей» победе японцев признание командующего японскими войсками под Порт-Артуром генерала, барона Ноги: «...Единственное чувство, которое я в настоящее время испытываю, это стыд и страдание, что мне пришлось потратить так много человеческих жизней, боеприпасов и времени на недоконченное мероприятие...»

«Недоконченное» потому, что он говорил это в своем письме к своему другу генералу Тераучи ещё до падения Порт-Артура. А Порт-Артур в это время ещё мог бы сражаться и сражаться. Судите сами: из всех 60-и укреплений крепости потеряно было только 20 (одна треть). В крепости прочно держали оборону 25 тысяч бойцов, закалённых предыдущими боями, полных сил и уверенности в победе (в ожидании помощи армии генерала Куропаткина). Целыми и невредимыми оставались 600 орудий с запасом 200 тысяч снарядов, 4,5 миллиона патронов. Ещё на два месяца хватало продовольствия на весь гарнизон крепости. Никто из защитников крепости и помыслить не мог о сдаче.

Но поступил приказ предателя Стесселя: крепость сдать. Это было полной неожиданностью для самих японцев, несмотря на то, что они ранее предлагали сдаваться.

И даже, несмотря на приказы о сдаче Стесселя, Фока, Вирена, матросы и офицеры продолжали сражаться. Так из заблокированной гавани порта прорвались миноносцы «Властный», «Бойкий», «Смелый», «Сердитый».

Вспомните, как сражались крейсера «Рюрик», «Грозовой», «Аскольд», «Новик», миноносец «Стерегающий» порт-артурской эскадры, как сражались и погибали, уходя на дно с неспущенным Андреевским флагом корабли 2-ой Балтийской эскадры в Цусимском сражении.

А что убедительнее может свидетельствовать о доблести защитников Порт-Артура, чем глубокое уважение бывших врагов – японцев, поставивших памятник с выбитыми на граните словами: «Здесь покоятся останки Русских героев, павших, защищая Порт-Артур». Обратите внимание: не просто «русских солдат» или «русских защитников крепости», а «Русских героев». При этом слово «Русских» с большой буквы. И памятник этот был поставлен ещё в 1907 году (кстати, он сохранился и до сего времени). На обратной стороне памятника надпись: «Воздвигнут японским народом в 1907 году». Японцы воздвигнули памятник и командиру «Варяга».

Да, в Чемульпо есть памятник в ознаменование подвига «Варяга» и «Корейца». А этим конъюнктурщикам – «гробокопателям», подобным питерскому «псевдоисторику», пытающимся развенчать подвиги русских солдат, матросов и офицеров в русско-японской войне и опорочить их светлую память, посоветовал бы почитать хотя бы японца Тадеучи Сакурайя «Живые ядра. Очерк боевой жизни

японской армии под Порт-Артуром» (СПб.1909г) или англичанина Сеппинга Райта «С адмиралом Того». Описание 7-месячной действительной службы под его командованием». (СПб.1913г.), Норригарда Б.» Великая осада Порт-Артура и его падение» (СПб.1906г), Барлетта Э.А. «Осада и капитуляция Порт-Артура» (СПб.1907г.). Все эти книги есть в Центральной военно-морской библиотеке. Это к тому, что любят ссылаться все эти «новые специалисты» на иностранные источники. Между прочим, и соотечественников, непосредственных участников и свидетелей русско-японской войны, не мешало бы почитать. Таких как Костенко М.И., Куропаткин А.Н., Булгаков Ф.И., Семёнов В. И., Романовский Ю., Егорьев Е.А., Гамильтон Я., Беломор А., Дубинский Д. и другие. Все они писали о том, что видели, в чём участвовали, ещё до этого «октябрьского переворота 1917года», как вы называете Великую Октябрьскую революцию, а, следовательно, над ними не довлел никакой «советский режим» или «культ личности».

Говорю это всё в предисловии к этой главе потому, что, как и в русско-японскую войну, так в «холодную» – «Третью мировую» мы потерпели позорное поражение, главным образом из-за бездарного руководства зажавшейся и разложившейся верхушки властей предрезавших и их циничного и подлого предательства.

Наши Вооружённые силы всех видов и родов войск не проигрывали эту последнюю «Холодную войну». Они потерпели поражение потому, что их развалили так называемыми «реформами» их «вожди». Рядовые солдаты, матросы, старшины и сержанты, офицеры, непосредственно возглавлявшие подразделения, части и корабли, соединения и объединения, чётко и самоотверженно в полном соответствии с клятвой – «Присягой», которую они все приняли, выполняли свой служебный долг. Выполняли порой в весьма сложных условиях, создавшихся не только объективными причинами, но и нередко по вине некомпетентного, головотяпского и идиотского руководства этих самых «высоких» гражданских и военных руководителей, особенно – из числа высших партийных «профессионалов». Много разного рода драматических и трагических событий случилось именно по вине тех, кто «учил, как...выполнять решения партии», как самоотверженно трудиться, обеспечивая «безопасность страны и сохранение мира во всём мире», как надо умирать, если будет необходимость при выполнении своего долга перед Родиной.

Именно они, эти «учителя» и оказались потом в первых рядах «перестройщиков», а свой «воспитательный процесс» повернули на 180 градусов, «разоблачая» и обличая и советскую власть, и Армию, и Флот. Предатели. Другого названия им нет. В их числе: в подпевалах, холуях, приспособленцах – не последнюю роль играют и эти «историки», кто раньше пел дифирамбы советскому военному руководству и восхвалял героическую историю Вооружённых сил, а теперь поносит их и «развенчивает».

В обоснование вышесказанного предлагаю хотя бы кратко рассмотреть, в каком состоянии был наш Военно-Морской флот, какой уровень эксплуатации и обслуживания военной техники имел наш личный состав, каким был уровень боевой подготовки и использования вверенного оружия, управления всем тем, что доверил нам народ. Речь пойдёт, в основном, только о Военно-Морском флоте, в частности, о подводном. Возможно, кое-что будет затронуто и по другим родам войск.

Мы не проигрывали «холодную войну» на воде и под водой.

Не было нашего поражения в этой войне, как об этом трубят разного рода «демократические» ублюдки и подпевающие ми некоторые из нынешних «деятелей», в какой-то мере связанные с подводным флотом. Тем отвратительнее и подлее роль этих дельцов, приспособившихся к «демократическому» режиму. Предателей с продажной совестью и мозгами, «перевернувшимися» в сторону американских «общечеловеческих» ценностей.

О том, что мы не проигрывали «холодную войну», убедительно неопровержимыми фактами, железной логикой, четко и предельно ясно показал в своём прекрасном 2-х томном труде (общий объём около 1400 страниц) умница писатель-публицист и историк Максим Калашников. Эти две книги («Сломанный меч Империи» и «Битва за небеса»), вышедшие в издательстве «Крымский мост»-9ДФ в 2002 году в серии «Великое противостояние» должны, на мой взгляд, быть настольными для каждого молодого человека, которому предстоит жить и творить в XXI веке.

Нигде: ни на суше, ни в космосе, ни в воздухе, ни в океане и его глубинах – нигде мы не проигрывали американцам в Великом 45-летнем противостоянии после Второй мировой войны. У нас, разумеется, были некоторые временные отставания по каким-то направлениям НТП, но эти отставания мы ликвидировали, благодаря великим талантам русского народа и «тоталитарной» командно-административной системе: мы всегда успешно, с наименьшими затратами и большей эффективностью находили гениальный выход – свой «лом» против их «приёмов». Зато во многих областях НТП, в частности, в некоторых военных технологиях мы опережали американцев на много лет. Многие из тех достижений, которых добились наши учёные, конструкторы, инженеры, рабочие, военные, кто создавал, испытывал и эксплуатировал вооружения, и до сегодняшней поры являются недоступными для наших вероятных противников.

Вот что говорит по этому поводу М.Калашников: «Нет, мы не проигрывали 3-ю Мировую войну! Великая Империя СССР опережала США в полувекковой гонке вооружений. Она создала образцы неотразимого оружия. И не русские, а американцы должны были рухнуть от изнурения.

Под старой партийно-советской оболочкой зрела новая сила, клокочущая космическими энергиями. В недрах ВПК был накоплен громадный запас фантастических технологий, трудились армии талантливых людей. Русские могли совершить рывок в новую цивилизацию, пред которой померкло бы «японское чудо».

Мы не знали о том, что имели. Дурацкие порядки скрывали от нас великолепие мощи страны.

Запад сделал всё, чтобы убить Империю изнутри. Собственные выродившиеся верхи подло ударили нам в спину».

Каково было положение ВМФ, в частности, в подводном флоте, постоянным читателям «Дуэли» кое-что известно, хотя бы, их таких публикаций автора как «Флот» («Дуэль» № 29-2000г.), «Нужны» («Дуэль» № 8-2002г. «Советская Россия» № 27-2002г.). Частично эти вопросы затронуты в вышеупомянутом труде М.Калашникова. Между тем, подробный разговор о подводном флоте, о том, как и где мы отставали от США, а потом обошли их и оставили далеко позади, в чём мы всегда были впереди «планеты всей», какие подвиги совершали наши подводники в послевоенное время, заслуживает особого внимания. Об этом можно написать не один том.

Не ставя перед собой задачу сколько-нибудь подробно рассказать о русском прорыве в Мировой океан, о наших «прорывных» из XX-го в XXI-й век подводных технологиях, рекордах и победах в подводной «холодной войне», остановлюсь только на перечислении некоторых из фактов и событий, где мы были первыми и «самыми-самыми».

1. Возможности нашей плановой социалистической экономики, в частности судостроительной промышленности, были поистине поразительны. Вдумайтесь, читатель: только за одну пятилетку, например, с 1967 по 1972г. наш ВМФ получил от промышленности 63 (!) атомные подводные лодки, из которых 31 – РПКСН (ракетные подводные крейсера стратегического назначения), 14 ПЛАРК (подводные лодки атомные с крылатыми ракетами) и 18 многоцелевых АПЛ. В

среднем по 12 АПЛ в год! Таких темпов не знало ни одно государство мира, включая и пресловутую сверхдержаву США.

Всего за 45 послевоенных лет у нас было построено 245 атомных ПЛ различных классов – более половины всех, построенных в мире.

2. В соответствии с Постановлением Совета министров от 9 сентября 1952 года, подписанным И.В.Сталиным, начались работы по проектированию атомной подводной лодки.

Первая советская атомная ПЛ, заложенная в г. Молотовске (Северодвинске) в 1955 году и переименованная флоту в опытную эксплуатацию в 1959 году, в отличие от американской АПЛ «Наутилус» создавалась сразу полноценным боевым кораблём. «Наутилус» рассматривался американцами лишь в качестве объекта для дальнейшего выбивания средств на развитие подводного флота и стенда для наработки опыта (об этом пишет «отец» атомного подводного флота адмирал Риквер). Кстати, и вторая американская АПЛ «Сивульф» тоже была не полноценной боевой, использовавшейся по большей части как не вполне удачный стенд.

Вторая наша АПЛ (проекта 627 А), спущенная на воду в том же 1959 году, была уже первой серийной торпедной АПЛ в серии из 12 единиц. (Американцы к этому времени, построив 4 АПЛ типа «Наутилус» и 5 АПЛ типа «Сивульф», серийное строительство ещё не начинали).

Первая советская атомная лодка превосходила первую американскую по всем ТТХ: скорость 30 узлов (на 8 узлов больше, чем у американцев), глубина погружения 300м (на 90м больше). Превосходила она американскую АПЛ и по малозумности. Кроме того, атомный реактор нашей АПЛ требовал менее частых перезарядок, а сами эти перезарядки были короче по времени.

К сожалению, при освоении первых АПЛ не обошлось без жертв, как часто случается при всех великих свершениях. Между прочим, как на «Наутилусе», так и на «Сивульфе», серьёзных аварий с облучением личного состава было довольно много (больше, чем на наших первых АПЛ), хотя обошлись они без смертельных исходов.

Однако в американской прессе не встречается резкой критики своих первенцев: американцы в отличие от наших нынешних «демократических» вырожденков, хорошо понимали и понимают, как, в какое время и для чего строились атомные подводные лодки.

Создание атомной подводной лодки – величайшая революция в подводном кораблестроении. Задача, сопоставимая по сложности и новизне с созданием первых космических кораблей, была решена у нас за неполные 6 лет. В целом в создании первой АПЛ принимали участие 20 конструкторских бюро, 35 научно-исследовательских институтов и около 80 заводов – поставщиков оборудования – всего 135 предприятий и организаций.

Первые АПЛ проложили дорогу атомному флоту, позволили накопить бесценный опыт проектирования и строительства новых, сложнейших во всех отношениях кораблей.

Наш долг не только сохранить этот величайший опыт, полученный первопроходцами, кто создавал, испытывал и осваивал первые АПЛ, но и помнить о тех, кто отдал всему этому свои жизни. Уважительное, трепетное и бережливое отношение к своей истории, священная память о погибших – вот что нужно.

Однако снова и снова кое-кто будоражит вопросы о нашем технологическом отставании, о ненужности всего, что было достигнуто, о неоправданности затрат и т.д.

Между прочим, атомные подводные лодки 1-го поколения успешно выполняли свои задачи, несли боевую службу, в том числе, слежение за американскими авианосцами, до конца 80-х годов.

3. Когда началась активная подготовка к развалу великого Советского Союза, то, прежде всего, информационно-психологический удар был нанесён по Вооружённым силам. Все мы помним, сколько оголтелой, облыжной критики обрушилось во всех СМИ на нашу Армию и Флот. Основным аргументом критики атомного подводного флота была шумность наших лодок, значительно большая, чем у американских, и большее количество разного рода аварий. Кстати, и сегодня, когда вся бывшая секретная информация стала доступной всем, кому не лень, то, как из рога изобилия, «посыпались» книги об авариях на наших АПЛ и разного рода трагических происшествиях. И практически нигде – ни в одном СМИ, ни в печати, ни по телевидению не прочитаешь, не увидишь и не услышишь, о тех грандиозных достижениях, что были совершены в послевоенный период.

Много говорилось о том, что наши АПЛ на порядок шумнее американских, что наши «мастодонты» глухи и слепы, а вот АПЛ у «цивилизованных» американцев – «другое дело».

Отчасти это действительно так и было: АПЛ 1-го поколения, особенно ПЛАРК, намного уступали американским серийным АПЛ по гидроакустическим характеристикам: малому шумности, дальности обнаружения кораблей противника гидроакустическими средствами.

Но отставание значительное по этим вопросам было только до момента, когда начали строиться атомные лодки второго поколения, основной задачей которых было противостояние американским ПЛ, в частности, ПЛАРБ (атомные ПЛ, вооруженные баллистическими ракетами).

Атомные лодки 2-го поколения: торпедные (проекта «671», «671РТ» и «671РТМ») и ракетно-торпедные (проекта «670», «670М») были на порядок шумнее лодок 1-го поколения и, хотя и уступали несколько американским по этому показателю, но со своими боевыми задачами успешно справлялись. Немалая заслуга в этом экипажей лодок во главе со своими высококвалифицированными профессионалами – офицерами, в частности, командирами ПЛ.

«Черный принц». В период с 1967 по 1984г. Флот получил 48 лодок проекта «671» и его модификаций.

Преимущество по сравнению с аналогичной американской АПЛ типа «Стерджент» было: по скорости – на 4,5 узла, по глубине погружения на 100метров. По тому времени это были самые совершенные АПЛ в мире. При проектировании этого проекта АПЛ на основе большого опыта эксплуатации атомных лодок 1-го поколения было принято несколько исключительно эффективных целенаправленных решений, ставших в дальнейшем классическими при создании АПЛ 3-го и даже 4-го поколений. С особой тщательностью были проработаны вопросы, связанные с ядерной энергетической установкой. Интенсивная эксплуатация лодок этого проекта в течение 25 лет нахождения их в составе ВМФ показали, что вопросы эти были решены блестяще: серьезных аварий, связанных с АЭУ не было.

Одним из достоинств этого проекта было наличие системы автоматизированного регулирования атомной энергетической установки и главного турбозубчатого агрегата, что позволило одному оператору управлять оборотами турбин и мощностью реактора при помощи минимального количества действий.

Значительно по сравнению с АПЛ 1-го поколения была повышена надёжность основного оборудования в результате проведения колоссальной работы по реализации повышенных требований к более чем 1000 наименований изделий. Ресурс до заводского ремонта был доведён до 50000 часов, срок службы до капитального ремонта – 10 лет.

Выработка кислорода для обеспечения жизнедеятельности под водой с избавлением от пресловутых патронов регенерации воздуха (одной из основных причин пожаров на ПЛ), а также принятие на вооружение буксируемой антенны

«Параван» давали возможность лодке длительное время обходиться без всплытия в перископное положение.

На модернизированной АПЛ «671РТ», кроме торпед, появились ракетоторпеды. Общий объём боезапаса был увеличен в полтора раза (до 40 единиц). Кроме того, на этой ПЛ были установлены торпедные аппараты калибра 650 мм для торпед с ядерной боеголовкой, со скоростью 50 узлов и дальностью 50 км.

К тому же, эти АПЛ были оборудованы новейшей, не имеющей мировых аналогов, системой слежения за подводными и надводными кораблями противника по кильватерному следу.

Дальнейшее последовательное совершенствование АПЛ этого проекта, запасы на модернизацию, заложенные в период разработки, позволили создать ещё более совершенную АПЛ проекта «671РТМ».

Принятие на вооружение новой реактивной торпеды ВА-111 («Шквал»), обладающей скоростью до 200 узлов, возможность транспортировки и применения специальных диверсионных снарядов «Сирена», оснащение новыми имитаторами «МГ-74» («Корунд») – сделали эту лодку ещё более опасной для врага.

Принятие на вооружение новой крылатой ракеты подводного старта «Гранат», обладающей дальностью 3000 км, скоростью 0,9 М, способностью лететь с огибанием местности, оснащение этой ракеты ядерной боевой частью мощностью 200 кт, возможность стрельбы из штатных торпедных аппаратов калибра 533 мм превратили эту АПЛ по-настоящему в многоцелевую, способную выполнять стратегические задачи. АПЛ этого проекта продемонстрировали довольно значительные поисковые возможности. Например, автономки в Средиземном море иногда продолжались до 90 суток вместо положенных 60 – ти.

По своим ТТХ и боевым возможностям эта АПЛ ни в чём, кроме малозумности, не уступала американской многоцелевой АПЛ 4-го поколения «Сивульф». Если учитывать, что «Сивульф» вооружена «Томагавком», уступающим «Гранату» по скорости (0,7М) и по дальности (максимальная дальность последней модификации – 2 500 км), то можно уверенно сказать, что наша АПЛ 2-го поколения превосходила американскую АПЛ 4-го поколения, вошедшую в состав ВМС США на 25 лет позже нашей. Отставание было по шумности, но и эта проблема вскоре нашими конструкторами была решена. Нельзя забывать, что «Сивульф» обошлась США 2,2 млрд. долларов, что на порядок выше затрат на строительство нашей АПЛ.

Относительно небольшие по водоизмещению (5 250 тонн), быстроходные (33,5 узла), с предельной глубиной погружения 400 метров, с неограниченной мореходностью, способностью производить торпедный залп с глубины 250 метров, имеющие на вооружении гидроакустический комплекс 2-го, а затем 3-го поколения, позволяющий слышать цель на дистанции более 200 километров, оснащенные совершеннейшим по тому времени оружием, эти АПЛ доставляли американцам много хлопот и неприятностей.

В историю ВМФ АПЛ проекта «671» и «671РТ» вошли двумя «малыми битвами за Атлантику» (по выражению последнего Главкома советского ВМФ адмирала В.Н. Чернавина). Не может не вызывать гордости за советский подводный флот такой факт, как две проведенные в 1985 г и 1987 г. блестящие операции «Апорт» и «Атрина», когда одновременно по 5 лодок скрытно покидали базу и развёртывались в Атлантике, выполняли поставленные перед ними задачи (ведение разведки, слежение за АУГ и ПЛАРБ, вскрытие маршрутов развёртывания и районов патрулирования американских и натовских АПЛ).

Американские и натовские силы ПЛО были «поставлены на уши». Практически все ВМС их на Атлантике были брошены на поиск советских АПЛ. Кроме кораблей, находящихся на патрулировании, были развёрнуты 3 специальных корабля дальней гидроакустической разведки, дополнительно 6 атомных подводных

лодок, 3 эскадрильи противолодочных самолётов. Океан «кипел» от множества выброшенных с самолётов гидроакустических буев, малогабаритных глубинных бомб комплексных систем обнаружения ПЛ, от работы в активном режиме корабельных и вертолётных гидроакустических средств поиска, других основанных на самых разных принципах действия, систем подводного и надводного обнаружения. Все - безрезультатно.

Во время первой операции лишь одна наша АПЛ была единожды обнаружена, да и то уже после возвращения в базу. Во второй операции лишь на 8-е сутки завеса АПЛ была обнаружена и за двумя АПЛ «увязались» силы ПЛО; оторваться от преследования полностью не позволило решение командования ВМФ, строго ограничивающее применение дорогостоящих средств противодействия и маскировки. Средства эти использовались, но в ограниченном количестве. Применив эти средства в полной мере, лодки могли бы успешно оторваться от сил ПЛО.

Как наш Главный штаб ВМФ, так и командование ВМС США пришли к одному, печальному для США выводу: для полного контроля океана в случае массового выхода наших АПЛ ни у американцев, ни у НАТО в целом сил недостаточно.

Во время операции «Апорт» одна из АПЛ («К-324») трижды имела контакт с американскими ПЛАРБ и многоцелевыми АПЛ, и общее время слежения за ними составило 28 часов.

АПЛ «К-197» в течение шести суток вела слежение за ПЛАРБ, из которых 5 суток – по кильватерному следу и еще сутки – с помощью ГАС в пассивном режиме. Необходимо подчеркнуть, что это были скрытные слежения.

Во время операции «Атрина» американцы изрядно перетрусили, так как классифицировали наши АПЛ, как ракетные с баллистическими ракетами, и доложили об это президенту Рейгану.

Надо отметить, что в 1986 году был совершен двухмесячный поход на боевую службу в Атлантику одновременно пяти атомных подводных лодок проекта «671РТМ». Фактически целая дивизия однотипных лодок находилась в плавании в подводном положении. Дивизия участвовала в трех поисковых операциях (было обнаружено 15 иностранных подводных лодок, за некоторыми из которых велось слежение в течение нескольких часов, до 10-11 часов). Как результат действия дивизии АПЛ было вскрытие подводной обстановки в районе патрулирования ПЛАРБ типа «Огайо» у восточного побережья США и в восточной Атлантики, а также зафиксированы были районы патрулирования ПЛАРБ США, Англии и Франции в Норвежском море.

Высокие боевые возможности АПЛ этого проекта и многочисленность серии предопределили их службу на Северном и Тихоокеанском флотах, в Индийском океане, за что они получили прозвище «рабочих лошадок». А американцы за внешнюю красоту и изящество форм, обусловленные рубкой ограждения выдвигаемых устройств лимузинного типа, и превосходные обтекаемые формы корпуса прозвали эту АПЛ «чёрным принцем».

Многие из этих АПЛ по несколько суток осуществляли слежение за американскими АУГ и ПЛАРБ, совершали переходы с одного океанского театра на другой, побывали в районе Центрального Арктического бассейна, совершили по 15 автономных походов.

«Гремучие змеи океана».

Одновременно с торпедными 2-го поколения АПЛ ВМФ получал ракетно-торпедные АПЛ проекта «670» и «670М», основной задачей которых было уничтожение ПЛАРБ, а также борьба с АУГ.

В период с 1967 по 1980 г. было построено 17 АПЛ данного проекта. На лодках этого проекта впервые в мире были установлены ракетные комплексы с

ракетами, стартующими из-под воды. Американский «Суб-Гарпун» появился на их АПЛ только через 10 лет.

К тому же, все три ракетные комплекса АПЛ этого проекта («Аметист», «Малахит» и «Оникс») превосходили по своим ТТХ «Суб-Гарпун», который тоже активно, со временем усовершенствовался, но так и не приблизился к нашим.

Например, «Малахит» превосходил самый совершенный «Суб-Гарпун» по основным показателям: дальности стрельбы (150 км и 130 км – соответственно), скорости (1М и 0,9 М – соответственно) и весу боевой части (у нашего -840 кг, у американского 227 кг – более чем в 2 раза меньше). Одна из этих АПЛ успела пройти модернизацию под новую ракету «Оникс».

Ракета подводного старта «Оникс», относящаяся к 3-му поколению, успешно «адаптировалась» к лодкам проекта 670. Выдающиеся ТТХ этой ракеты: дальность стрельбы 320 км, скорость 2,5 М, вес боевой части 200 кг, высота полёта над водой несколько метров и сегодня, после 12 –ти лет со дня принятия её на вооружение, недоступны американцам.

Ракета «Оникс», будучи в любое время готовой к старту, могла храниться в контейнере весь срок боевой службы, не требуя для контроля ее состояния вскрытия транспортно-пускового контейнера.

Появление этих лодок с 24 –мя ракетами подводного старта на путях следования американских АУГ было весьма неприятным сюрпризом для американского командования. Если даже наши «ревущие коровы» (АПЛ 1-го поколения проекта «675» с крылатыми ракетами надводного старта) умудрялись скрытно сблизаться с АУГ на дистанцию не только ракетного, но и торпедного залпа, о чём рассказано в предыдущей главе, и много нервов потратили американцы до того, как они (американцы) научились более-менее обнаруживать эти АПЛ, засекая места их всплытия в дальней противолодочной зоне ПЛО, то лодки проекта «670», зачастую, даже в благоприятную для действия самолётов ПЛО погоду скрытно сблизались на дистанцию действия своих ракет. Если же в районе действия АУГ были штормовые условия, авиация не летала, а гидроакустические комплексы надводных кораблей оказывались в значительно худших условиях по сравнению с аналогичными комплексами лодок, то лодки в буквальном смысле становились хозяевами положения.

К тому же, на последних лодках проекта «670М» стояли гидроакустические комплексы «Скат», способные обнаружить шумы кораблей АУГ на дистанции, сопоставимой с дальностью действия оружия (более 230 км). Это обстоятельство позволяло полностью реализовать принцип: «обнаружил цель – выпустил ракеты – забыл», используя максимальные возможности по скорости и глубине погружения, отрываясь от сил ПЛО.

Неслучайно противолодочники США и НАТО стали называть эти лодки «гремучими змеями океана». Имелось в виду, конечно, не только то, что на высоких скоростях они довольно шумны, но и, прежде всего, – неотвратимость ракетного удара с полной гарантией поражения цели: ракета, летящая на высоте нескольких метров со скоростью в 2,5 раза больше скорости звука, неожиданно вылетев из – под воды, уже через 3 с небольшим минуты оказывалась над целью. Шансов на самооборону от такой ракеты не остается.

Бывший командующий 6-м флотом США, вице-адмирал Букгалтер писал, что в «ужасно шумной экватории Средиземного моря», под каждым советским кораблем слежения или под проходящими танкерами ему просто мерещились крадущиеся «Чарли» (так американцы обозначали АПЛ проекта «670»), возможности которых « существенно превосходили средства защиты американских кораблей».

Если говорить о шумности – («гремучести») АПЛ этого проекта, то на полном ходу она действительно была значительной, но в ультразвуковом диапазоне

частот не превышала 80 децибел, в звуковом диапазоне была 110 децибел, в инфразвуковом – около 100, причем большая часть шумового диапазона совпадала с естественными звуками моря. На средних и малых скоростях шумность резко снижалась. Фактически эта была самая малозаметная АПЛ второго поколения. Неслучайно эти лодки не редко подолгу скрытно осуществляли слежение за американскими АУГ. Например, одна из них более шести суток «вела» американский авианосец.

Эти подводные лодки успешно выполняли боевые задачи в океане, держа под контролем американские АУГ, совершали групповые переходы с одного океанского театра на другой южным путём и подо льдами Арктики, участвовали во многих учениях океанского масштаба. К тому же, АПЛ этого проекта были идеальными по критерию «стоимость-эффективность».

После того, как одна из этих АПЛ побывала 3 года в аренде у Индии и за это время около года провела в автономных плаваниях, индусы не только попросили в аренду АПЛ, но и пытались купить хотя бы одну из лодок за очень высокую цену, однако политическое руководство нашей страны отказало им в этой просьбе.

Каждая из этих лодок в среднем совершила от 10 до 15 автономных походов. При этом за всю службу этих лодок аварий с автономными энергетическими установками не было ни разу.

Американцы весьма опасались этих «гремучих змей» видимо, неслучайно, что все до единой 17 лодок в кратчайшее время с 1991 по 1996 гг. были списаны, не прослуживши практически и половину своего срока. И хотя использовались эти лодки довольно интенсивно (боевая служба на Атлантике, Тихом океане, Индийском океане, плавание подо льдами Арктики, в том числе и со всплытием в районе относительной недоступности, обеспечение скрытного развертывания стратегических ракетноносцев, например, через Курильские проливы, переход с одного театра на другой и т.д.), но списывать их начали тогда, когда уже осуществлялось переоснащение их новыми ракетными комплексами. Служить большинство из них могло бы еще лет 10-15. (Отмечу, что одна из этих АПЛ провела на боевой службе в Индийском океане 9 месяцев).

Так вот эти прекрасные «живые» лодки второго поколения были списаны и утилизированы, а десятки «мертвых» лодок первого поколения все еще продолжают отстаиваться у отдаленных пирсов военно-морских баз, создавая реальную угрозу экологической безопасности.

4. «Золотая рыбка» Особого разговора заслуживает АПЛ 2-го поколения проекта «705», история, которой началась ещё около 50-ти лет назад и, которая в конце 50-х годов сделала малоэффективным практически всё противолодочное оружие США того периода. Эта лодка – малогабаритный комплексно-автоматизированный высокоскоростной атомный «подводный истребитель-перехватчик» – один из самых интересных и необычных объектов в мировом подводном кораблестроении.

Не останавливаясь подробно на особенностях этого проекта, упомяну только о некоторых («прорывных») характеристиках его.

Во-первых, это самая малая по водоизмещению боевая АПЛ в мире (3500 тонн), за исключением нашей АПЛ проекта «627». Американский «Наутилус» – не в счёт, т.к. он, по сути, не был боевой АПЛ.

Во-вторых, высочайшие ходовые и маневренные качества этой ПЛ, обусловленные её архитектурой, новым типом атомной силовой установки (с жидкометаллическим охлаждением), гидродинамической отработкой корпуса и рулевым управлением, и через 42 года после её создания не превзойдены ни одной АПЛ мира и являются эталоном для лодок будущего.

Опыт создания этой уникальной АПЛ показал высочайший научно-технический потенциал СССР, исключительно высокий уровень профессиональных

знаний и подготовки советских учёных, конструкторов, инженеров, техников, рабочих, личного состава ВМФ.

Это самая маневренная атомная ПЛ в мире: набор полной скорости за 1 минуту, разворот на обратный курс (на 180 градусов) – за 42 секунды.

Одна из этих АПЛ, находясь на боевой службе в Атлантике в начале 80 годов, установила своеобразный рекорд, когда в течение 22-х часов осуществляла слежение за атомной ПЛ США, всё время оставаясь в её кормовых курсовых углах (в т.н. «мёртвой зоне» – самое неприятное положение для АПЛ при взаимном обнаружении и маневрировании для возможной атаки: цель в секторе кормовых курсовых углов наиболее неблагоприятное положение для обнаружения её гидроакустическими средствами). Что только ни предпринимал командир американской АПЛ (увеличение скорости до самой полной, резкое изменение курса с полной циркуляцией, погружение на глубину, превышающую рабочую), но оторваться от нашей АПЛ не смог. Слежение было прекращено только после приказа с Главного командного пункта.

Это единственная подлодка в мире, способная уклониться от сверхскоростной торпеды (подводной ракеты) «Шквал». Это самая автоматизированная АПЛ в мире. Экипаж по штату 30 чел, что в несколько раз меньше, чем на всех других АПЛ, в том числе, американских АПЛ 4-го поколения типа «Вирджиния», начавших строиться. В принципе этой АПЛ мог управлять (включая использование оружия) экипаж всего лишь из нескольких человек.

Всплывающую спасательную камеру, обеспечивающую спасение всего экипажа АПЛ «сухим способом», по праву можно назвать вершиной конструкторских разработок. Это было сделано впервые в мире.

Выполненная из титановых сплавов, обладающая антикоррозийностью и значительной «незаметностью» от электромагнитных средств обнаружения противолодочных сил, имеющая скорость 41 узел (скорость АПЛ сопоставима со скоростью торпеды), предельную глубину погружения 420 м, солидный запас оружия и уникальную маневренность, АПЛ данного типа была грозной силой для американских ВМС, в частности, для ПЛАРБ.

Установка на этом проекте жидкометаллического реактора (ЖМР), где теплоносителем была смесь легкоплавких металлов, свинца и висмута, была тоже «прорывным» фактором. Впервые такой реактор был создан и установлен на АПЛ проекта «645» в 1962 году.

Преимущество такой энергетической установки очевидны: компактность, малощумность, значительно меньшие габариты, более быстрый набор скорости, меньше время для запуска, значительно меньшая опасность возникновения аварии.

ПЛ этого проекта (6 единиц) в период с 1979 по 1986 гг. выполнили 32 боевых службы, в среднем по 50 суток каждая. В походах выполняли они и задачи выявления позиций развёртывания и патрулирования американских ПЛАРБ, и слежение за авианосными ударными соединениями, и плавали подо льдом в центральном районе Арктического бассейна, и «соревновались» с многоцелевыми американскими АПЛ по взаимным «атакам». Например, в 1986 г. во время учений «три АПЛ проекта «705» были развёрнуты в районе Лафонтенских островов для слежения за АУГ во главе с авианосцем «Америка». Как вспоминает командир ПЛ «К-64», капитан I ранга А. С. Пушкин, «три АПЛ осуществляли слежение за соединением, совершенно не напрягая усилий. И столько дней, сколько продолжалось слежение, всё соединение кораблей находилось под угрозой полного уничтожения» (Б. В. Григорьев «Корабль, опередивший время. История создания и эксплуатации АПЛ проекта «705». С-Пб 2003 г.)

Подо льдами Арктики несли лодки боевую службу в 1980 и 1983 гг. «Эти корабли ... находились в строю в постоянной готовности к использованию по

назначению (не менее 80%) поэтому участвовали практически во всех учениях СФ и ВМФ на Атлантическом театре» – вспоминает командир 6-ой дивизии АПЛ в 1981-85 гг., контр-адмирал О. М. Фалеев (в той же книге Б. В. Григорьева «Корабль, опередивший время»). В этой же книге приводятся интересные воспоминания бывшего командира «К-123», капитана I ранга А. С. Богатырёва: «...В начале 1980-х гг. при обнаружении многоцелевой АПЛ ОВМС НАТО, когда её командир понял, что за ним уже ведётся слежение около часа, он начал активно маневрировать, чтобы занять позицию в нашем кормовом секторе. Но мы, постоянно поддерживая контакт, не дали ему выполнить этот маневр. В результате получилось движение 2-ух ПЛ по кругу в течении 22-х часов с периодическими постановками на стабилизатор глубины без хода иностранной ПЛ, да иногда и нашей «для отдыха». Но, в основном, наша лодка ходила «по кругу», держа «иностранца» в центре. Командир иностранной субмарины понял, что из круга ему не вырваться, поскольку его радиус был небольшим, и существовала большая опасность столкновения. Я тоже рисковал, но был уверен в маневренных возможностях своего корабля и в мастерстве экипажа. Риск подтверждался теоретическими расчетами и практикой. Если бы иностранная лодка пошла на меня (худший вариант), то при максимальной перекладке вертикального руля в обратную сторону и увеличении хода даже до полного (можно было дать самый полный) я бы расходился безопасно. Но «иностранец» об этом не знал, считая, наверное, что у русских «поехала крыша», и поэтому терпеливо ждал, когда мы прекратим эти «безобразия». В конечном итоге я получил приказание с берегового КП прекратить слежение, и мы мирно разошлись».

Здесь речь шла об американской АПЛ типа «Стёржент», являющейся многоцелевой и имеющей водоизмещение 4500 тонн. Если же «в поле зрения» АПЛ проекта «705» попадала американская ПЛАРБ, например, типа «Огайо» (водоизмещением более 18 000 тонн), у которой маневренность на порядок хуже, то она, в случае боевых действий, была бы обречена.

Из-за существенной дороговизны эта АПЛ получила прозвище «Золотой рыбки», а за превосходные (прорывные) ТТХ её можно назвать «бриллиантом в короне русского подводного флота». В США не было и нет ничего подобного. С 1962 г. по 1972 г. у нас было построено 7 АПЛ этого проекта. Эта «великолепная семёрка» была поистине «бриллиантом» ВМФ.

5. К числу «прорывных» относится и первая отечественная АПЛ с титановым корпусом проекта 661, переданная Флоту в 1962 году. На государственных испытаниях эта АПЛ показала устойчивую рекордную скорость 44,7 (!) узла, не превзойденную ни одной АПЛ в мире и через 40 с лишним лет, до настоящего времени. Во время госиспытаний скорость кратковременно превышала даже 45 (!) узлов.

Кстати, эту АПЛ наши подводники тоже называли «Золотой рыбкой», а американцы прозвали её «серебряным китом», т.к. титановый корпус её при некотором освещении принимал серебряный оттенок.

Именно на этой АПЛ был установлен первый в мире ракетный комплекс с низколетающей ракетой подводного старта «Аметист».

Обладая на больших скоростях повышенной шумностью, эта АПЛ без особого труда обнаруживалась противолодочными силами. Однако фантастическая скорость её поражала и давала ей большие преимущества. По воспоминаниям командира американского авианосца «Саратога» он испытал «чувство ужаса», когда, убедившись, что за ним неотступно следует подводная лодка, он решил оторваться от неё, дав самый полный ход (около 33-х узлов). Вдруг командир авианосца обнаружил, что этот НПО (неопознанный подводный объект) быстро обошел его и оказался впереди по курсу.

Кстати, во время одной из своих боевых служб в Атлантике в 1971 г. эта АПЛ провела под водой 70 суток и лишь 1 раз всплывала в надводное положение.

6. «Барракуда». С корпусами из титановых сплавов были и лодки проекта «945», которые не только превосходили американские многоцелевые АПЛ по вооружению, но и не уступали им в скрытности. Таких лодок с 1982 по 1993 г. у нас было построено 6 единиц.

АПЛ этого проекта и через 20 лет после принятия в состав ВМФ первой из них сохраняют лидерство по минимальности магнитного поля.

На этих АПЛ был установлен мощный противолодочный комплекс «Водопад» (калибр 533 мм), а позднее – ракетный комплекс «Ветер» (калибр 650 мм). «Водопад» позволял производить старт ракето-торпеды с глубины 150 м. Время предстартовой подготовки было сокращено до 10 сек.

Противолодочный комплекс «Ветер» имел дальность стрельбы в 2 раза больше, чем «Водопад» (до 100 км) и мог комплектоваться боевой ядерной частью.

Вооружены были эти АПЛ и новой самонаводящейся в 2-х плоскостях телеуправляемой торпедой ТЭСТ –71 с максимальной глубиной поиска и поражения до 400 м.

Обладая глубиной погружения до 700 м, скоростью 35 узлов, мощным ракетно-торпедным оружием, имея незначительную шумность и мощный гидроакустический комплекс «Скат-К», эти АПЛ являются грозным оружием не только для подводных лодок, но и для АУГ противника. В боекомплект лодки включены и крылатые ракеты нового поколения «Гранат», позволяющие наносить удары и по береговым целям на дистанции 3000 км.

7. Напоминаю читателям, что выше речь шла о подводных лодках 1-го и второго поколения, по всем характеристикам превосходящих американские АПЛ, кроме малозумности.

С появлением в составе советского ВМФ АПЛ 3-го поколения американцы утратили монополию на малозумность и фактически стали отставать от нас.

«Барс». По признанию командования американских ВМС, с появлением у нас АПЛ проекта 971 («Барс») «русские конструкторы ликвидировали отставание по малозумности значительно раньше, чем ожидалось». Впервые в истории отечественного подводного кораблестроения новая АПЛ превзошла лучший американский аналог – многоцелевую АПЛ 3-го поколения «Лос-Анджелес». Этот технологический «прорыв» произошел ровно 20 лет назад, когда первая АПЛ данного проекта, заложенная в г. Комсомольск-на-Амуре, вступила в состав ТОФ в 1984 году. Во время испытаний было продемонстрировано достижение качественно более высокого уровня скрытности, в 4-4,5 раза ниже самой малозумной АПЛ 2-го поколения проекта «671РТМ». Фактически ещё 20 лет назад мы вышли в лидеры по этому важнейшему для подводных лодок тактическому показателю.

Эта АПЛ имеет мощное ударное вооружение, значительно превосходящее по числу, калибру торпедных аппаратов и боекомплекту ракетно-торпед потенциал любых отечественных и зарубежных ПЛ аналогичного назначения.

Об этой АПЛ следует рассказать более подробно. Функции этой многоцелевой АПЛ исключительно велики и разнообразны: она может наносить удары по береговым объектам, топить надводные корабли и подводные лодки, осуществлять минные постановки, вести разведку, участвовать в проведении операций специального назначения, скрытно плавать во всех морях и океанах, поддерживать связь с ГКП без всплытия на поверхность. На лодке был установлен новый гидроакустический комплекс «Скат-3» (МГК-540) с цифровой обработкой информации, позволяющей производить значительно более точное выделение сигнала на фоне помех и более точную классификацию целей.

На основе опыта создания автоматизированной АПЛ проекта «705» на этой АПЛ были реализованы новаторские решения по комплексной автоматизации

боевых технических средств, сосредоточение всех видов управления АПЛ и её вооружения в едином центре – ГКП.

Как и на АПЛ «705», была установлена всплывающая спасательная камера. Главный командный пункт, всё основное оборудование, боевые посты и рубки размещены в амортизированных зональных блоках, представляющих собой пространственные каркасные конструкции с палубами. Это позволяет обезопасить оборудование и личный состав от динамических воздействий, возникающих при подводных взрывах, и существенно уменьшает акустическое поле АПЛ.

Высокопрочная сталь с пределом текучести 100 кг/мм кв., из которой построен прочный корпус, позволяет лодке спокойно погружаться и плавать на глубинах до 600 метров.

Развитая система двухкаскадной амортизации значительно снижает структурный шум. Каждый механизм размещён на амортизированном фундаменте. Все зональные блоки изолированы от корпуса лодки резинокордными пневматическими амортизаторами, что фактически образует второй каскад виброизоляции.

Экипаж АПЛ всего 73 чел., что в 2 раза меньше, чем на АПЛ типа «Лос-Анджелес» (141 чел.), на 61 чел. меньше, чем на американских АПЛ 4-го поколения типа «Сивульф», вошедших в строй на 15 лет позднее, и на 40 чел меньше, чем на АПЛ 4-го поколения типа «Вирджиния», поступление в состав ВМС первой из которых ожидается в 2004 году. Кстати, у АПЛ типа «Вирджиния» глубина погружения будет на 100 с лишним метров меньше, чем у «Барса». Лодка имеет энергетическую установку мощностью 50 000 л.с., один вал с лопастным винтом с улучшенными гидроакустическими характеристиками и уменьшенной частотой вращения. Подводная скорость 35 узлов (такая же, как у американских АПЛ 4-го поколения).

В случае выхода из строя главной энергетической установки предусмотрены аварийные источники электроэнергии и вспомогательные средства движения под водой, обеспечивающие скорость около 5 узлов. Два подруливающих устройства, два дизель-генератора по 750 л.с. и запас топлива для работы в течение 10 суток – всё это не только позволяет без особого труда швартоваться у пирсов, но и обеспечивать солидный резерв для восстановления главной энергетической установки при её выходе из строя.

На лодках этого проекта установлена чрезвычайно эффективная система обнаружения подводных лодок и кораблей противника по кильватерному следу, которая опробована на АПЛ проекта «671» последней постройки. Эта система позволяет обнаруживать след подводной лодки противника, спустя многие часы после её прохождения и, повторяю, не имеет аналогов в мире.

Суммарный боекомплект составляет более 40 единиц, используемых (выстреливаемых) из 4-х 533 мм и 4-х 650 мм торпедных аппаратов. Торпедно-ракетный комплекс позволяет стрелять ракето-торпедами «Водопад» и «Ветер», торпедами «Шквал», любыми другими торпедами и крылатыми ракетами «Гранат».

На АПЛ последних годов постройки, в частности, на «Гепарде», спущенном на воду в 2003 году, имеются на вооружении новые универсальные глубоководные самонаводящиеся торпеды УГСТ с мощной теплоэнергетической установкой и солидным запасом топлива, обеспечивающими скорость торпеды 50 узлов, дальность стрельбы – 50 км. Глубина хода торпеды до 500 метров, масса взрывчатого вещества 200 кг. Торпеды с такими выдающимися ТТХ нет на вооружении ни одной АПЛ в мире.

Кроме того, продолжается совершенствование ракето-торпед с комплектованием их второй ступенью – подводной ракетой АПР – 3М (калибр 355 мм масса боевой части 75 кг), имеющей гидроакустический тракт самонаведения с

радиусом захвата 2 км. Эта «умная» ракета поражает цель точно в середину корпуса подводной лодки. Регулируемый турбоводомётный двигатель на смеси высококалорийных топлив обеспечивает высокую скорость сближения с целью, что чрезвычайно затрудняет применение средств гидроакустического противодействия.

Скорость более 100 км в час и способность ракето-торпеды поразить цель на глубине до 800 м делает перспективу уклонения от неё чрезвычайно зыбкой. При точности целеуказания со среднеквадратической ошибкой до 500 м вероятность поражения цели приближается к 0,9-1.

Испытания последней из построенных АПЛ проекта «971» («Гепард») показали, что она по малозумности превосходит (или равна) АПЛ 4-го поколения типа «Сивульф» и практически недостижима для обнаружения самым высокоэффективным гидроакустическим комплексом США ВQQ-5 на дальностях, выходящих за пределы 10 км при благоприятных гидрологических условиях. Даже при незначительном шторме обнаружить «Гепард» гидроакустическими средствами практически невозможно.

Ещё 9 лет назад, в 1995 году, после контакта АПЛ проекта 971 с американской многоцелевой АПЛ у восточного побережья США начальник оперативного отдела ВМС США адмирал Д. Бурда заявил, что эта АПЛ по малозумности соответствует требованиям к АПЛ 4-го поколения.

Заявление это было сделано через 4 года после того, как в 1991 году в конгрессе США был поднят вопрос о мерах по исправлению в пользу США сложившихся обстоятельств с подводными лодками. Одной из первых мер предполагалось потребовать от России придать гласности свои долгосрочные программы в области подводного кораблестроения, а также во время очередных переговоров с российским руководством потребовать снятия с вооружения наших АПЛ ракет-торпед «Шквал», «Водопад» и крылатой ракеты «Гранат» головки с ядерным вооружением. Американцы серьезно перепугались этого неотразимого оружия, а наши «вожди» ещё при «общечеловеке» Горбачёве в 1989 году исключили системы с ядерным оружием этих ракет-торпед и этой ракеты.

Кстати, во время югославско-натовских событий в 1999 году одна из этих АПЛ находилась в Средиземном море. Зная об этом (очевидно/через разведку) натовцы бросили на охоту за ней несколько десятков единиц разнообразных сил ПЛО: самолеты, противолодочные корабли, атомные подводные лодки. Результатов – никаких!

Вот таким было наше «отставание» во второй половине «холодной войны» и особенно последних лет 10-15 её. Здесь нет нужды рассказывать о нашей ПЛАРК 3-го поколения проекта 949, вооруженной ракетами П-700 ракетного комплекса «Гранит». Скорость ракеты 2,5М, дальность 550 км, мощность боевой части около 500 кг, способность АПЛ без всплытия на поверхность в реальном режиме времени с помощью космической разведывательной системы знать надводную обстановку, из-за пределов противолодочной обороны АУГ нанести по ней мощный ракетный удар из-под воды своими 24 –мя ракетами, обрушив на неё 12 тонн боезаряда, а потом скрытно уйти из района старта на большой скорости и на глубине, недоступной для большинства видов противолодочного оружия, с полным правом позволили назвать эту АПЛ «Убийцей авианосцев» (см. «Дуэль № 8-2000 г.).

8. Чтобы перейти к стратегическим подводным ракетноносцам, необходимо несколько слов сказать о нашей первой атомной ПЛ 2-го поколения с баллистическими ракетами подводного старта проекта «667А».

В начале 60-х годов мы существенно отставали от США по морским стратегическим ядерным системам. В конце 1960 г в США вышла в океан первая ПЛАРБ типа «Джордж Вашингтон», вооруженная 16 баллистическими ракетами «Полярис А1», имевших дальность стрельбы 2200 км.

У нас в это время на вооружении ВМФ были дизельные стратегические ракетноносцы с тремя ракетами Р-13 надводного старта проекта «629» с дальностью стрельбы всего лишь 650 км, а так же дизельные (проекта «629А») и атомные (проекта «658»), вооруженные ракетным комплексом Д-4 с тремя ракетами подводного старта Р-21, обладающие дальностью стрельбы 1420 км.

В 1967 году, когда в составе наших ВМФ вошла первая АПЛ проекта «667А», имеющая 16 ракет подводного старта, обладающая дальностью 2400 км, у американцев на вооружении ПЛАРБ уже стояли модернизированные баллистические ракеты «Полярис А2» с дальностью действия 2800 км. Как видим, отставание по дальности было незначительное, но в количественном отношении число ПЛАРБ превышало число наших РПКСН в несколько раз. Проведя работы по усовершенствованию баллистических ракет, мы одновременно высочайшими темпами стали строить свои АПЛ проекта «667А» и уже к 1973 г (т.е. через 5 лет) построили 34 РПКСН (в среднем по 7 стратегических ракетноносцев в год). В этом же году на вооружении наших ракетноносцев поступили ракеты Р-27У, обладающие дальностью действия 3000 км. Мы практически сравнялись с американцами по дальности баллистических ракет.

В этом же, 1973 году на вооружение наших новых стратегических ракетноносцев проекта «667Б» поступил ракетный комплекс РСМ –40 с ракетой Р-29, имеющей межконтинентальную дальность – 7800 км. Эта была первая в мире морская баллистическая ракета межконтинентальной дальности. Мы не только сравнялись с США, но и обошли их. К тому же, уже к 1977 году мы имели 18 РПКСН с таким ракетным комплексом. На эти ракетноносцы позднее были поставлены ракеты Р-29У, имеющие дальность 9 100 км. Шло интенсивное усовершенствование ракетного оружия и исключительно интенсивное наращивание мощи морской составляющей «триады» ядерных сил.

К 1989 мы построили 77 атомных стратегических ракетноносца проекта «667А», «667Б», «667БД», «667БДР» и «667БДРМ». Правда, к этому времени, построенные 20 лет ракетноносцы «667А» уже выводились на списание.

В прошлом году ветераны-подводники, проектировщики, строители первенца – стратегического ракетноносца 2-го поколения «К-137» вместе с теми, кто «прошёл» через него (испытывал, осваивал, ходил на нём в автономки на боевую службу в Атлантику) ответили славную дату 35-летие со дня принятия его в состав ВМФ.

Отрадно отметить, что на торжественном вечере, посвященном этой знаменательной дате в качестве почётного гостя присутствовал легендарный советский подводник, ещё во время Великой Отечественной войны командовавший подводной лодкой («Малюткой» «М-90»), а в последствии начальник Главного штаба ВМФ, Герой Советского Союза, Адмирал Флота Г.М. Егоров. Именно он вместе с Главкомом адмиралом С.Г. Горшковым командовали Военно-Морским флотом в самый бурный период его развития.

Вот когда не помешало бы показать на всю страну тех ветеранов, кто создавал этот РПКСН и эксплуатировал его, обеспечивая паритет с США по стратегическим вооружениям. К слову, через этот ракетноносец «прошло» и в последствии получило высокое звание Героя Советского Союза и Героя Социалистического труда 5 человек (3 и 2 – соответственно), 25 человек стали адмиралами.

Создание первого подводного стратегического ракетноносца 2-го поколения положило начало строительству самой мощной в мире группировки морских стратегических сил, и было поистине революционным (прорывным) событием в жизни нашего ВМФ.

Именно создание этого РПКСН послужило толчком к стратегическому выравниванию ядерных сил стратегических противников – СССР и США.

К началу 90-х годов, к моменту невиданного в мире предательства руководства Империи – Великого Советского Союза наш ВМФ имел на своём вооружении не только большее количество атомных стратегических ракетоносцев с баллистическими ракетами, но и по качеству наши РПКСН, в частности ,3-го поколения ни в чём не уступали американским ПЛАРБ, а кое – в чём (например, по ТТХ ракет) опережали их.

Как уже говорилось выше, именно у нас впервые в мире была создана межконтинентальная баллистическая ракета подводного старта.

Именно у нас впервые в мире была реализована возможность наведения баллистической ракеты по звёздам (астрокоррекция).

Именно у нас впервые в мире появилась лодочная баллистическая ракета с отдельными боевыми частями индивидуального наведения.

Именно у нас впервые в мире появилась лодочная баллистическая ракета, оснащённая средствами преодоления ПРО противника.

Именно у нас впервые в мире была создана система защиты ракет от несанкционированного пуска («электронный ключ»), обеспечивающая осуществление пуска только после получения приказа Верховного командования.

Вот таким было наше «отставание» в «холодной войне» по этому важнейшему вопросу «океанского паритета».

Особого разговора заслуживает в связи с этим РПКСН проекта «667БДРМ» – последней модификации АПЛ семейства «667»-х, явившейся переходным от 2-го к 3-му поколению. Основным оружием ракетоносца стал ракетный комплекс РСМ – 54 с ракетами, имеющими увеличенную дальность стрельбы, повышенную точность и значительно больший радиус развода боевых блоков, дающий возможность поражать одной ракетой объекты, разнесённые друг от друга на значительные расстояния.

По своим боевым возможностям эти ракеты превосходят все модификации американского ракетного комплекса «Трайдент», имея при этом меньшую массу и габариты

В результате принятия целого ряда серьёзных мер по снижению шумности этот РПКСН по гидроакустической защищённости сравнялся с американской ПЛАРБ 3-го поколения типа «Огайо». Гидроакустический комплекс 3-го поколения «СКАТ – БДРМ» по своим характеристикам не уступает ни одному из американских комплексов, в том числе, и новейшему «ВQQ -5».

Имея на вооружении комплекс радиосвязи «Молния-Н», позволяющий принимать на две буйковые антенны радиосообщения, целеуказания и сигналы космической навигации, ракетоносец этого типа может подолгу находиться на глубине в ожидании сигнала на применение оружия. В состав ракетного комплекса входит 16 трёхступенчатых жидкостных амкулированных ракет Р-29 РМ, обладающих дальностью 9300 км и не требующих особых усилий для выполнения сколько-нибудь заметного объёма работ при хранении на борту (в шахтах).

Эта ракета на сегодня обладает самыми высокими в мире энергомассовыми характеристиками: при длине 14,8 м, диаметре 1,9 м, стартовой массе 40,3 т. она способна на максимальную дальность забрасывать массу 2,8 т., равную забрасываемой массе более объёмной и более тяжелой американской ракеты «Трайдент – III». Ракета имеет возможность оснащаться головной частью из 10 разделяющихся блоков индивидуального наведения. Пуск ракет может осуществляться единым залпом из любой точки Мирового океана, в любых погодных условиях, при любом шторме на поверхности моря. Повышена стойкость по сравнению с другими ракетами к поражающим факторам ядерного взрыва, обеспечена возможность пуска ракет по настильной траектории с использованием космической навигационной системы, а также возможность пуска ракет при стоянке РПКСН у пирса ВМБ.

По заключению отечественных и американских специалистов этот ракетный комплекс превосходит новейший американский комплекс «Трайидент – III» по таким характеристикам, как точность поражения целей и способность преодолевать противодействие средств противоракетной обороны противника.

РПКСН проекта «667БДРМ» стал одним из первых отечественных атомоходов, практически полностью неуязвимым в районах своего боевого дежурства. Обладая предельной глубиной погружения 650 м, исключительно высокой скрытностью от средств обнаружения (американский гидроакустический комплекс ВQQ-5 противолодочных АПЛ, наиболее совершенный из всех, способен обнаружить наш ракетноносец на дистанции лишь не более 10 км хотя бы при малейшем шторме на море); с учётом того, что боевое дежурство несётся, как правило, вблизи своих берегов, в районах, хорошо прикрытых противолодочными силами, этот ракетноносец является ракетно-ядерной системой наиболее надёжной, мобильной, скрытной, практически неуязвимой и в любой момент готовой нанести точнейший и неотразимый удар в заданный район (по заданной цели).

Всего с 1984 г по 1992 г у нас было построено 8 РПКСН этого проекта, и пока все они ещё находятся в строю (руки демократических «стратегов» пока ещё не дотянулись до них).

9. Именно в нашей стране ещё 20 лет назад была построена боевая АПЛ проекта «885» с фантастической глубиной погружения – 1127 (!) м, недоступной ни для какого вида нынешнего противолодочного оружия. Именно этой

АПЛ впервые в мире был произведён торпедный залп с глубины 800 метров. Всё это по праву можно внести в книгу рекордов Гиннеса.

10. 19 лет назад у нас в состав ВМФ вошла дизельная ПЛ проекта «877» – самая бесшумная в мире, прозванная американскими и натовскими противолодочниками «чёрной дырой в океане».

11. В середине 80-х гг. XX века мы минимуму на лет на 15-20 опережали всех по созданию двигателей замкнутого цикла (ДЗЦ) и двигателей на основе электрохимических генераторов (ЭХГ). Практически силовые установки того и иного типа были уже созданы. Мы фактически были уже готовы (стояли на пороге), чтобы начать серийное производство новейшего класса ПЛ с почти такими же ТТХ, как атомные (по возможности находится без всплытия на средних скоростях), но значительно более дешёвых, а главное, более скрытных, так как даже суперсовременные средства обнаружения (в частности, по термическому и радиационному следу) обнаружить эти лодки были бессильны. Например, с помощью ДЗЦ обеспечивалось многосуточное подводное плавание без всплытия на поверхность на расстояние 4000 миль.

Со всех точек зрения, создание подводных лодок с двигательными установками ДЗЦ и ЭХГ было бы ещё одним поистине фантастическим прорывом в XXI, а, возможно, и в XXII век.

12. Мы первыми в мире создали не имеющий аналогов спутниковый разведывательный комплекс «Легенда», дающий возможность подводным лодкам, находящимся на глубине, принимать в реальном режиме времени информацию о надводной обстановке не только в районе боевого патрулирования, но и во всей акватории плавания.

Не останавливаясь на оружии подводных лодок, отмечу только:

1. Именно нам принадлежит, пока ещё, недостигнутая ни кем в мире скорость крылатой ракеты подводного старта (у ракеты «Оникс» скорость на конечном участке траектории 3М).

2. Пока ещё самая дальнеходная крылатая ракета подводного старта находится на вооружении наших подводных лодок (ракета «Гранат» имеет дальность 3000км).

3. Именно мы, пока ещё имеем самые лучшие в мире ракето-торпеды противолодочных комплексов, обладающих большей, чем у американцев (и у кого бы то ни было) дальностью стрельбы и способностью достигать подводную цель даже на глубине 1000 метров.

4. Никто в мире, кроме нас, не имеет, пока ещё, ракето-торпеды, выстреливаемой из торпедного аппарата с глубины 800 метров.

5. Никто не мог «тягаться» с нами по минному оружию. Наши морские донные мины могли не только ставиться на глубинах, недоступных ни для кого другого государства, но мины эти имеют возможность удалиться от постановщика мин на несколько десятков миль, используя свою многоканальную систему обнаружения цели, наводиться на неё и преследовать. Такое «пассивное» оружие могло бы сыграть в будущей войне весьма активную роль. Даже лучший американский аналог нашей мины СМДМ – их донная мина SLMM была в 3 раза меньше по мощности боевого заряда и уступала по глубине постановки в полтора раза.

Уступала нашему аналогу по всем показателям и самодвижущаяся донная американская мина-торпеда «Кэптор», о которой много писалось в зарубежной отечественной прессе в связи с подозрениями о причинах гибели «Курска»

6. Никто в мире не имел и до сего времени не имеет ничего подобного нашей мине ПМК-1 с ракетным двигателем. Дальность хода этой самодвижущейся мины невелика, но скорость её движения фантастическая для такого вида оружия. С глубины 400 метров она может ударить в днище корабля (транспорта) через 7 секунд с момента старта. Попробуйте уклониться от этого удара, даже если вы обнаружите (услышите) её. Да и мощность её головной части в несколько раз превосходит мощность, например, того же «Кэптора».

Говоря о Военно-Морском флоте и подводных лодках, не могу не коснуться и надводных кораблей. И в этой области у нас тоже были несомненные достижения, представлявшие собой национальную гордость. У нас, конечно, не было таких атомных мастодонтов, как американские авианосцы типа «Нимитц», но другие надводные корабли разных классов, ни в чём аналогичным кораблям США не только не уступали, но и во многом превосходили их.

В пресловутые «застойные» годы у нас были спроектированы и построены 4 атомных тяжелых крейсера проекта «1144», вооруженных 20-ю крылатыми ракетами «Гранит» (надводный вариант), имеющих дальность, как и ракеты для подводных лодок, 550 км, скорость полёта 2М и вес головной части 740 кг. Обладая лучшими в мире комплексами ПВО и ПРО дальнего и ближнего действия («Форт» и «Кортик» – соответственно), способностью обнаруживать воздушные цели на расстоянии до 500 км, они по праву считались самыми мощными в мире атомными надводными кораблями аналогичного класса. Это признавали американцы. Кроме всего прочего, эти корабли были вооружены самыми совершенными противолодочными комплексами, способными не только обнаружить и поразить подводные лодки противника на дистанции нескольких десятков километров, но и создать не пробиваемую противоторпедную завесу.

Не останавливаясь подробно на других надводных кораблях 1-го ранга, дам кое-какую информацию по атомным крейсерам. Более 20-ти лет прошло с момента принятия на вооружения нашего ВМФ первого атомного надводного корабля. Тяжелый атомный ракетный крейсер «Киров», переименованный в «Адмирал Ушаков» – головной в серии проекта «1144», являвшийся любимым детищем С.Г. Горшкова не имеет аналогов в мире среди кораблей подобного класса. Этот во многих отношениях уникальный корабль, как и «Петр Великий» (последний корабль в серии из 4-х), возможно будет последним в мире представителем классических атомных ракетных крейсеров. «Петр Великий» по своим ТТХ

превосходит американский корабль этого класса CG «Порт Роял», вступивший в состав ВМС США в 1994 году, на 14 лет позже «Кирова» и на 8 лет позже «Петра Великого», спущенного на воду в 1986 году. Предполагалось, что будет построено 7 тяжелых атомных крейсеров этого проекта и 4 авианосца типа «Ульяновск», но «новое мышление» наших «вождей» угробило реализацию этой программы. «Зарезан» был «Ульяновск», сняты со строительства 5-ый и 6-ой атомные крейсера («Дзержинский» и «Россия»), первый из которых был уже заложен под номером 804. (По американским данным, всего в серии должно был быть 9 атомных крейсеров: кроме уже упомянутых, планировалось построить еще 3 – «Жданов», «Свердлов», «Железняков». Однако всем этим планам С.Г. Горшкова не суждено было сбыться.

Можно много рассуждать на тему: нужны такие корабли или нет. Много было и есть у них противников, однако никто другой как американцы с завистью смотрели на такой корабль и, по некоторым сведениям, работают над проектом некоего подобия «корабля-арсенала» с ТТХ, близкими к «Петру Великому».

Напомню некоторые тактико-технические характеристики тяжелого атомного ракетного крейсера проекта «1144». Водоизмещение – 26396, размеры – 251,2 x 28,5 x 10,1 м, скорость – 32 узла, 2 реактора, 140000 л.с. Дальность плавания – 14000 миль при скорости 30 узлов. Экипаж – 655 человек. Вооружение: ракетный комплекс «Гранит» (20 пусковых установок с ракетами ЗМ-45, ядерная боевая часть – 500 кт, фугасная – 750 кг, дальность стрельбы 550 км, скорость – 2М – превосходство над американским «Томагавком» противокорабельного варианта по дальности на 100 км, по скорости – в 2 раза). К цели ракета может приближаться на малой высоте на скорости 1600 км/ч. При залповом пуске одна из ракет является управляющей – идет выше остальных и корректирует их полет. Если ее сбивают, в режим управляющей переходит следующая. На подходе к цели включается режим самонаведения по нескольким каналам, ракеты разлетаются веером, увеличивают скорость и выходят на цель с разных направлений. До сегодняшнего времени ни одна страна мира, в том числе и США, не имеют средств для реальной борьбы с ракетами комплекса «Гранит».

Зенитное вооружение:

– ЗРК «Форт» – многоканальный комплекс – 12 ракет по 6-ти целям одновременно. «Форт» – корабельный вариант сухопутного ЗРК «С-300», принятого на вооружение почти 20 лет назад. Старт ракет осуществляется вертикально с интервалом 3 секунды. Дальность – свыше 90 км, высота поражения цели – 25 м – 25 км. Боезапас ракет – 96 штук ;

– ЗРК «Оса-М». Дальность стрельбы 1– 8 км, высота поражения 15-5800 м. На «Петре Великом» ЗРК «Кинжал». Дальность стрельбы 10-6000м, высота поражения цели 10-6000 м;

– «Кортик». Служит для автоматического обнаружения и поражения низколетящих целей на дистанции 1,5 – 8 км ракетами и 500 м артиллерией, высота поражения цели 10 – 4000 м.

Противолодочные ракетные комплексы:

– «Метель» (на «Кирове»), «Водопад» на других кораблях серии. Фактически это ракета противолодочного назначения с подвешенной авиационной торпедой АТ-2М. Дальность стрельбы 6– 50 км, дальность входа торпеды 8 км, глубина поражения цели – 500 м, боезапас – 10 штук, размещенных в подпалубном погребе. Ракето – торпеды комплекса «Водопад» размещены в 2-х пятитрубных неповоротных направляющих аппаратах, с одной перезарядкой (запас 20 ракет-торпед). Из этих же торпедных аппаратов 533 мм можно производить пуск ракет «Гранат» или торпед «Енот-2».

Артиллерия: две одноствольных артустановки «АК-100» (общий боезапас 700 выстрелов), позднее – новые «АК-130» (боезапас 350 выстрелов).

Дальность стрельбы той и другой 21,5 – 23 км – соответственно, темп стрельбы 60-90 выстрелов в минуту. «АК-130» ведет стрельбу автоматически без вмешательства человека («полный автомат», до полного израсходования боезапаса).

Противоторпедное оружие:

– «Удав-1М». Реактивный комплекс противоторпедной защиты.

Поражение самонаводящихся торпед одним залпом с вероятностью 0,76-0,8, прямоидущих торпед – 0,9.

В составе комплекса автоматизированная 300 мм 10-ти ствольная пусковая установка, приборы управления стрельбой, гидроакустическая станция, реактивные снаряды (отводные и заградительно-глубинные). Готовность после обнаружения цели – 15 секунд.

Комплекс построен на принципе постановки на пути следования торпед «дрейфующих завес» нескольких типов. Первая завеса из реактивных снарядов-отводителей, создающих гидроакустическую ложную цель. Вторая – заградительно-глубинные снаряды – минирование участка на пути приближения торпед к цели. В случае прорыва торпед – стрельба заградительными снарядами в режиме глубинной бомбы. Кроме торпед этими же снарядами можно поражать любые другие подводные цели, в частности, подводные лодки. Дальность стрельбы снарядов-отводителей 700 – 3000 м, заградительными – 100 – 2000 м.

Для противоторпедной защиты предусмотрено и использование 2-х шестиствольных установок «РБУ-1000» с боезапасом 72 реактивно-глубинной бомбы и одной двенадцатиствольной «РБУ-6000» с боезапасом 108 глубинных бомб.

Предусмотрена мощная система постановки помех, противодиверсионные гранатометы «МРГ» по 30 залпов на каждый (гранты «РГ-55»).

Как видим, тяжелы атомный ракетный крейсер проекта «1144» – фактически мощный, мобильный, хорошо защищенный от всех видов оружия ракетный, противокорабельный, противоздушный (противоракетный) и противолодочный (противоторпедный) арсенал, по праву составляющий честь нации.

В этот же период были спроектированы и построены эсминцы проекта «956» и большие противолодочные корабли проекта «1155». Это перворанговые корабли (не только по водоизмещению), вооруженные комплексами противокорабельного, противоздушного и противолодочного оружия, способные противостоять любым оперативным соединениям надводных кораблей, осуществлять поиск и уничтожение подводных лодок, обеспечивать развёртывание в океане своих подводных сил. По своим ТТХ это тоже были лучшие в мире корабли аналогичного класса.

Кстати, на ЭМпроекта «956» установлен артиллерийский комплекс АК-130» с РЛС «Лев-218», равного которому среди кораблей подобного класса в мире нет ни у кого. Четыре ствола за одну минуту выстреливают 6012 кг металла. Наиболее крупный артиллерийский крейсер в мире «Альмиранте Грау», принадлежащий Перу своим главным калибром может произвести залп лишь 5520 кг весом. Дальность стрельбы «АК-130» – 24,1 км, боезапас – 500 выстрелов. На ЭМ установлен и великолепный ЗРК средней дальности «Ураган» (аналог сухопутного ЗРК «Бук»). Дальность стрельбы – 25 км, боезапас – 48 ракет. Вероятность поражения самолета 2-х ракетным залпом – 0,8-0,96, крылатой ракеты – 0,5-0,86.

На последних эсминцах данного проекта стоит новый ЗРК «Ураган-Торпедо» с дальностью стрельбы 70 км и нижней границей 5 м.

Главным оружием ЭМ является ракетный комплекс «Москит-М», дальность стрельбы – 170 км, скорость – более 2М, вероятность попадания ракеты в цель 0,94-0,99.

Если бы не эти пресловутые реформы, то, возможно, был бы реализован проект замещения на этих эсминцах котлов на атомные реакторы: проект такого замещения уже существовал. Тогда таким эсминцам и вовсе цены бы не было.

Прекрасными во всех отношениях и мощнейшими для своего времени были у нас и ракетные крейсера проекта «1164», прозванные, как и ПЛАРК проекта «949», «убийцами авианосцев».

К сожалению, и крейсера, и эсминцы, и противолодочные корабли этих проектов в большинстве своем либо полностью списаны, либо находятся в резерве, требуют капитального ремонта и в море не ходят – «нет средств».

Высочайшие эксплуатационные и боевые качества показали построенные до «реформ» сторожевые корабли проектов «11540» и «11541». Они могли быть вооружены пятью вариантами противокорабельных ракет, зенитным ракетным комплексом вертикального старта, двумя вариантами артиллерийских комплексов, установкой для стрельбы ракетами-торпедами, реактивной бомбомётной установкой, имели на вооружении мощнейший гидроакустический комплекс. На них могут базироваться 2 варианта вертолётов.

И по ударной мощи ракетного оружия и, в особенности, по зенитной и противолодочной защите эти СКР значительно превосходили все зарубежные аналоги. Были у нас спроектированы и построены лучшие в мире по ТТХ корабли других классов и рангов. Опережающими темпами развивались корабли разведки (в частности, атомный корабль разведки «Урал», единственный в мире), корабли слежения за космическими объектами, корабли спасатели подводных лодок, малые боевые корабли (в частности, лучшие в мире ракетные катера на подводных крыльях и воздушной подушке). Были у нас спроектированы и почти построены прекрасные авианосцы типа «Ульяновск».

«Прорывным» в XXI век был наш отечественный корабль на воздушной подушке «Бора» (водоизмещение 150 тонн, скорость 55 узлов, 8 крылатых ракет «Москит» – скорость 2М, дальность 120км). Ничего подобного ни у американцев и нигде в мире нет и до сих пор.

Нет, пока ещё, в мире ни у кого и экранплана, подобного нашему ЭП «Лунь», обладавшему скоростью 500 км/час, имевшему водоизмещение 600 тонн, вооружённому 6-ю ракетами «Москит».

Ничего нет в мире подобно нашему экраноплану ВВА-14 («Змей Горыныч»), имевшего массу 55 тонн, способного взлетать вертикально, летать на высоте 10000 м со скоростью 620км/час, как самолет. Мы имеем лучший в мире самолет-амфибия А-40 «Альбатрос», который установил 142(!) мировых рекорда.

Всё это у нас было на вооружении, реально существовало, испытывалось, эксплуатировалось, кое-что осталось и сейчас.

А в разрабатываемых проектах были ещё более удивительные, фантастические достижения. Например, экраноплан «Летающие крылья» весом 700-1200 тонн или экраноплан невероятного веса 4000 тонн, обладающий скоростью 550 км/час.

Был разработан проект (и обоснована экономическая выгода, обеспечивающая миллиардные доходы от реализации) целого ряда экранопланов: от «малюток» (грузоподъёмность 60 тонн, скорость – 350 км/час, расстояние 3 тыс.км) до такого «чуда техники», как экраноплан, способный нести 3750 тонн груза со скоростью 700 км/час на расстояние 18000 км.

Ничего подобного ни у кого в мире не было в проектах разработанному у нас экранолету, способному 200 тонн груза перемещать со скоростью 1000 км/час на расстояние 8600 км. Такой экранолёт в качестве десантного воздушного корабля мог перебросить в кратчайший срок на громадное расстояние 2000 человек десантников.

В нашем народе, который ругают сейчас все, кому не лень за его недостатки, всегда были и есть, пока ещё, и талантливые конструкторы, и талантливые инженеры, и талантливые рабочие. Например, продолжают творить «чудеса» наши талантливые специалисты-проектировщики и строители, создавая новые проекты надводных кораблей и подводных лодок. Не останавливаются на достигнутом создатели лучшей в мире многоцелевой АПЛ 3-го поколения проекта «971» и «родоначальники» многоцелевой АПЛ 4-го поколения проекта «885» («Северодвинск») проектировщики конструкторского бюро «Малахит». Прекрасной получилась дизельная подводная лодка проекта «677» («Амур») у создателей самой глубоководной АПЛ «Комсомолец» – конструкторского бюро «Рубин». Лучший в мире на сегодня в своём классе является ракетно-артиллерийский катер проекта «12300» («Скорпион») разработанный специалистами с из ЦМКБ «Алмаз» с использованием технологии «Стелс». Специалисты этого бюро сумели достигнуть небывалого в мире на кораблике водоизмещением всего лишь 470 тонн одновременно разместили установки противокорабельных ракет («Урал» или «Яхонт»), зенитный ракетный комплекс «Каштан» и 100 мм артиллерийское орудие «А-1907». По ударной мощи и противовоздушной обороне катер достиг уровня современного корвета (СКР) или малого фрегата (эсминца).

Нельзя не гордиться нам таким «прорывным» достижением, как реактивный гидросамолёт «АН-200».

Не надо забывать, что первые в мире ракетные катера были построены у нас (первый РК проекта «183Р», судостроительная фирма «Алмаз» в Ленинграде). Именно такой катер произвёл «шок и трепет», когда двумя ракетами развалил на 2 части израильский эсминец во время арабо-израильской войны.

Ещё в 1978 году был спроектирован и построен уникальный малый ракетный корабль проекта «1240» «Ураган» с автоматической системой управления подводными крыльями. Этот катер мог двигаться со скоростью боузлов и применять все виды вооружения на волнении до 5 баллов.

Лучшим в мире и на сегодняшний день является большой ракетный катер проекта «1241» «Молния».

Несколько возвращаясь к нашим достижениям в подводном кораблестроении, не могу не сказать о наших глубоководных подводных аппаратах различных проектов и исследовательских ПЛ, в том числе с атомными энергетическими установками. Наши глубоководные обитаемые аппараты, например, «Поиск-2» проекта «1832» и «Поиск-6» проекта «1906», могли погружаться на глубины до 2000 м и 6000 м – соответственно. В 1992 г. был заложен и в 1998 г. спущен на воду, а в 2000г. вошёл в строй глубоководный аппарат с титановым корпусом проекта «1681» («Русь»), весом 25 т., глубиной погружения 6000 м. Иллюминаторы, научно-исследовательская аппаратура, манипуляторы и проч. – всё это позволяло экипажу решать большой объём задач по исследованию Мирового океана. Были спроектированы и построены суда-носители глубоководных аппаратов.

Существовали у нас проекты переоборудования АПЛ постройки 70-х гг. во всеширотные грузоподъёмные и научно-исследовательские атомоходы. Такие атомоходы, имеющие на вооружении хорошие навигационные комплексы и навигационные обнаружители полыней и разводей, превосходные системы связи, телевизионную и другую электронную аппаратуру, могли производить не только большой комплекс научных исследований (гидрологических, геологических, гидрофизических, гидрохимических, океанографических и т. д.), но и перевозить довольно объёмные твёрдые и жидкие грузы. Громадные по объёму ракетные шахты, свободные от ракет, позволяют это делать. К тому же, был и опыт использования ракетных шахт для перевозки грузов. Проблема снабжения топливом северо-восточных регионов была бы облегчена в несколько раз. Ведь переход такого

транспорта (танкера) из Мурманска, например, на Чукотку или Камчатку мог совершаться за 7-10 суток. Существовал проект и подводного грузового танкера-атомохода, который мог бы перевозить до 30000 тонн жидкого топлива со скоростью 20 узлов через любые районы Мирового океана, в том числе и в Арктике.

Можно было бы и дальше перечислять, где мы были первыми и «самыми-самыми», но и из того, что выше сказано о наших достижениях 20-30-летней давности, можно уверенно делать вывод: за 10-15 лет до нового, XXI века мы стояли на пороге создания никем в мире невиданных и никому в мире недоступных военно-морских систем, сравнимых, по сложности и важности с космическими системами.

Не только в военно-морских технологиях, но и в самых различных других областях развития науки и техники мы имели прорывные достижения: наш отечественный русский космос, наша авиация, ядерные технологии, лазерная техника, электроника для ВПК, наши скоростные торпеды, глубоководное противолодочное оружие, сверхскоростные крылатые ракеты, комплексы ПРО и ПВО, гидросамолеты, экранопланы, экранолеты, корабли на воздушной подушке – все у нас было на уровне самых современных мировых достижений НТП. Принято считать, что мы сильно отставали от США в области компьютеров. Но мы ведь ещё в 1978 г. создали первый в мире компьютер с открытой «RLSC-структурой». Мы опережали США на 15 лет. А к 1999 г. наши учёные и конструкторы создали лучший в мире процессор – основа любого компьютера. Ещё в 80-х гг. у нас была создана серия отечественных суперкомпьютеров типа «Эльбрус», которые использовались при проектировании воздушно-космического корабля «Буран».

Мало, кто знает, что ещё в 1955 г. у нас должны были появиться отечественные персональные компьютеры, но смерть Сталина во многом оборвала этот взлёт нашей компьютерной мысли и компьютерных технологий. Новым «вождям» не очень то было нужно это направление в развитии НТП.

Наши учёные из Новосибирска разработали технологию получения монокристаллического алюминия, металла такого же, как алюминий, веса, но прочного как сталь. При этом был разработан дешёвый способ его получения. Применение этого металла в авиастроении, кораблестроении, космонавтике обещало произвести технологическую революцию. Громадный эффект сулило применение этого металла при производстве компьютерных дисков. К сожалению, «вожди-реформаторы» наплевали на всё это. Пермский завод, способный производить такой металл, был загублен с помощью «приватизации».

Громадный экономический и боевой эффект (в случае применения при создании военной техники) сулила разработка нашими учёными технологии безвакуумного напыления металлов. Здесь мы тоже опережали всех.

Ни в чем и нигде не уступали мы этим, самым «цивилизованным». Во многих областях мы опережали всех, в том числе и США, на 10-15-20 лет.

Мы были на пороге нашего триумфа; первое десятилетие XXI века, а, следовательно, и весь XXI век мог быть «нашим». А теперь, когда мы уже 15 лет топчемся на месте, и никаких перспектив движения вперед не предвидится, к концу реализации американских планов по «Единой перспективе-2010» мы отстанем от них лет на 20-30 лет и, возможно, навсегда.

Все эти реализованные и нереализованные проекты, о которых говорилось выше, начали уничтожаться еще при «перестройщике» Горбачеве, а окончательно загублены его последователями.

Ни в качественном, ни в количественном отношении по ядерным вооружениям мы не отставали от США. К концу застойных 80-х годов в составе отечественного ВМФ был 61 РПКСН (в США – 38 ПЛАРБ). Общее количество баллистических ракет на атомных подводных ракетносцах было у нас и США 922 и 672 соответственно. Правда, у нас количество ядерных боеприпасов на РПКСН из

общего их числа составляет 26% (в ракетных войсках стратегического назначения – 61% и в дальней авиации 13%). У американцев на ПЛАРБ имелось 55% всех ядерных боеприпасов, в авиации – 28% и на сухопутных баллистических ракетах – 17%. Но это не имело существенного значения, т.к. общее число боезарядов СССР и США было примерно равным (10872 и 11602 – соответственно).

Мы не проигрывали «холодную» войну. Не мы, а американцы должны были рухнуть в гонке вооружений, разрабатывая свои дорогостоящие проекты, т.к. наши талантливые ученые, конструкторы, инженеры, рабочие всегда находили свой «лом» против их «приемов» – более эффективное и значительно менее затратное решение. Мы не проигрывали эту войну. Нас сдала (предала) зажавшаяся и разложившаяся партийно-номенклатурная «элита». Ее беспрецедентное по подлости и невиданное в мире по масштабам предательство погубило Советский Союз, похоронило многие величайшие достижения в мировом научно-техническом прогрессе, угрозило (в том числе, и в буквальном смысле слова) многих выдающихся авторов «прорывных открытий и технологий: ученых, конструкторов, инженеров.

Последний Главком ВМФ Советского Союза и первый Главком ВМФ России адмирал флота В.Н. Чернавин в своих мемуарах «Атомный подводный...» (М. 1997 г.) пишет, что после операции «Атрина» ордена подводникам «вручал М.С. Горбачев, в голове которого уже тогда, надо полагать, роились тезисы новой «оборонной доктрины». Но кто из стоявших на палубах подводных кораблей мог подумать в ту торжественную минуту, что все нечеловеческие усилия по поддержанию стратегического паритета с Западным миром будут сведены к нулю усилиями сначала рьяных перестройщиков, а потом и просто предателей нашего народа». Сказано правильно. Но так сказать мог я и такие как я – офицеры ВМФ, бывшие далеко от «верхов», «стоявшие на палубах подводных кораблей» или находящиеся уже в отставке. Ну а Вы – то, уважаемый адмирал, ведь не пятым колесом в колеснице были, а Главнокомандующим ВМФ.

Весь бардак творился на Ваших глазах. Почему Вы, за которым стоял весь могучий ВМФ оказались в стороне от «политики»?

Мы могли их смести с лица земли.

Начало 60-х годов. Ведущие державы мира приняли на вооружение своих армий ядерное оружие. И хотя в 1963 году было заключено международное соглашение о запрещении ядерных испытаний в космосе, над водой и в воздухе, подземные испытания его продолжают. Гонка вооружений наращивает темпы. Впереди всех идут США. В 1953 году мы первыми в мире испытали водородную бомбу, совершив прорыв в сложнейших внешнеполитических условиях. Однако по общей мощи ядерного потенциала, включая в него средства доставки ядерного оружия, США опережают нас.

Через год, в 1954 году они принимают на вооружение ядерную бомбу, которую имеют возможность доставить к цели такие стратегические бомбардировщики как «В-36», «Б-47», а несколько позже «Б-52».

У нас в это время с доставкой до цели ядерного боеприпаса – большая проблема. На вооружении нет ни дальних бомбардировщиков, ни стратегических ракет, хотя работы над тем и другим интенсивно ведутся. В 1951 году конструкторские бюро В.Мясищева и А.Туполева приступили к разработке стратегических бомбардировщиков «М-4» и «ТУ-95». В 1953 году началось проектирование оперативно-стратегического беспилотного самолёта снаряда ТУ-121. В 1954 году начались работы в конструкторском бюро С.Королёва над созданием межконтинентальной баллистической ракетой «Р-7». Одновременно начались работы над крылатыми стратегическими ракетами «Буря» и «Буран» в конструкторском бюро С.Лавочкина и В.Мясищева. В 1964 году конструкторское бюро В.Макеева приступило к созданию межконтинентальной баллистической ракеты РСМ-40 для подводных лодок. Но результаты всех этих работ обозначатся

позднее; к 1973 году станет очевидно, что в Советском Союзе создана т.н. стратегическая ядерная триада. Но всё это будет потом, а пока, в самом начале 60-х годов о каком-то стратегическом паритете с США и речи не могло быть.

Американцы ещё в конце войны получили образцы немецких баллистических ракет «ФАУ-2» вместе с их главным конструктором Вернером фон Брауном и начали интенсивные работы по созданию ракетных носителей ядерного оружия. Уже 16 апреля 1946 года на полигоне Уайт-Сендз был произведён пуск первой трофейной ракеты. В 1954 году фирма «Конвэр» получила заказ на разработку первой баллистической ракеты большой дальности, впоследствии названной «Атлас». Через два года (в 1956 году) в США на вооружении появилась первая тактическая ракета с ядерной боевой частью «Редстоун».

В это же время начались испытания баллистических ракет средней дальности «Юпитер» и «Тор», которые уже в 1958 году были приняты на вооружение. В этом же, 1958 году во время испытаний ракеты «Атлас-Д» была достигнута дальность 9500 км. Это было осуществлено впервые в мире. В 1961 году межконтинентальная баллистическая ракета (МБР) «Титан-1» была принята на вооружение.

На территории Германии, вошедшей в зону контроля СССР после заключения мира, попала база ракетного центра на основе которого был создан научно-исследовательский институт «Нордхаузен», который возглавил генерал Лев Гайдуков. Главным инженером и заместителем начальника НИИ был назначен Сергей Королёв, который 27 июля 1944 года был досрочно освобождён из заключения со снятием судимости.

К августу 1946 года сотрудники «Нордхаузена», приложив немало усилий, набрали значительное количество деталей, достаточное для сборки 20-и ракет «ФАУ-2». Примерно половина ракет была собрана в Германии и вывезена в Советский Союз.

В июле 1947 года началось строительство полигона для испытаний баллистических ракет в Астраханской области, в ста километрах от Сталинграда. В это же время было принято решение правительства СССР о проведении в сентябре-октябре 1947 года опытных пусков двух серий ракет «А-4», собранных в Германии и СССР на базе материальной части ракет «ФАУ-2». Было проведено 11 пусков ракет, из которых 5 успешных. Средняя, достигнутая дальность ракет составила 274 км, максимальная высота полёта 86 км, стартовая масса 12,7 тонн.

14 апреля 1948 года вышло постановление правительства о начале разработки баллистической ракеты «Р-1» под руководством С. Королёва. Всего в создании ракеты принимали участие 13 НИИ и КБ и 35 заводов.

Уже осенью 1948 года первая серия этих ракет прошла лётные испытания. Заданные точности попадания (20 км по дальности и 8 км в боковом направлении) были достигнуты. До конца 1948 года в рамках лётно-конструкторских испытаний было выпущено 10 ракет, в 1949 году – 20 ракет, а ноябре 1950 года первая советская баллистическая ракета «Р-1» была принята на вооружение. Максимальная дальность «Р-1» была 270 км, стартовая масса 13,4 тонн. Длина ракеты 14,6 м, диаметр корпуса 1,65 м. Масса боевого заряда обычного взрывчатого вещества 785 кг, круговое вероятное отклонение на полную дальность 1500 м.

В 1949-50 годах И.В.Сталиным подписывается постановление правительства о разработке морского варианта ракет «Р-1» для вооружения подводных лодок. Однако в силу чрезвычайных технических сложностей проект реализован не был.

В ноябре 1951 год на вооружение была принята БР «Р-2» с дальностью действия 600 км.

Весной 1953 года прошли успешные испытания БР «Р-5М», имеющей дальность 1200 км.

21 августа 1957 года был осуществлён первый удачный пуск межконтинентальной баллистической ракеты «Р-7» на расстояние 5600 км. Пуск производился с полигона Байконур (Казахстан). Головная часть упала на полигоне Кура (на Камчатке).

В июне 1958 года началось серийное производство этих ракет на Куйбышевском авиазаводе №1, ранее выпускавшем бомбардировщики «ИЛ-28» и «ТУ-16».

20 января 1960 года боевой ракетный комплекс «Р-7» был принят на вооружение, и вскоре первая МБР была поставлена на боевое дежурство. МБР «Р-7» находилась на вооружении до 1968 года. На её основе позднее была создана самая массовая в мире серия космических ракет-носителей «Восток», «Восход», «Молния», «Союз» и их модификаций. Эти ракеты вполне обоснованно можно занести в книгу рекордов Гиннеса: с начала их эксплуатации в 1957 году до 1999 года с космодромов и полигонов страны было произведено 1650 успешных пусков.

15 мая 1960 года на боевое дежурство был поставлен ракетный комплекс «Р-12» с дальностью действия 4500 км.

В это же время к постановке на боевое дежурство была готова межконтинентальная баллистическая ракета «Р-16» с дальностью действия 13000 км (масса стартовая – 140 тонн, длина ракеты 34,3 м диаметр корпуса 3 м).

Как видим, с сухопутными баллистическими ракетами у нас в стране к началу 60-х годов был «полный порядок». Успешно шло развитие баллистических ракет разного назначения от тактических до стратегических. Но вот по морским баллистическим ракетам мы в это время значительно отставали от США.

К концу пятидесятых годов США в странах НАТО разворачивают позиции стратегических ракет средней дальности действия, под угрозой которых оказываются крупнейшие промышленные центры СССР.

В это же время на вооружение ВМС США принимается новый («революционный») вид вооружений, мобильный, скрытный и «неотразимый» – атомные подводные лодки с баллистическими ракетами подводного старта (ПЛАРБ), имеющими дальность стрельбы 2200 км. В 1960 году ВМС имеют уже 3 ПЛАРБ типа «Джордж Вашингтон» по 16 баллистических ракет на каждой.

Чем адекватным мы могли ответить на это? В результате «бурной деятельности» реформатора Н.Хрущёва основным видом вооружения ВМФ СССР в это время были дизельные подводные лодки проектов «613» и «611», общее количество которых к 1960 году мы «наклепали» 365 единиц. Кроме того, к этому времени мы имели ещё 15 дизельных подводных лодок проекта «641». И хотя у нас вслед за США с опозданием в 3 года велось строительство атомных лодок, но к 1960 году главным оружием наших лодок были лишь традиционные торпеды.

Это потом, в 1967 году, когда ВМС США будут иметь уже 41 ПЛАРБ, у нас на вооружение будет принята первая атомная подводная лодка проекта «667А» с баллистическими ракетами подводного старта. Количество ракет, как и на американских будет 16, но по дальности стрельбы эти ракеты будут уступать американским и шумность наши лодки будут иметь значительно большую, чем американские. Значительно хуже по ТТХ будут гидроакустические комплексы наших атомных лодок.

В 2005 г. исполнится ровно полвека, как в Белом море, впервые в мире был осуществлён пуск баллистической ракеты с ПЛ. Произошло это 16 сентября 1955 г. в 17.32. С этого момента началась эра стратегических подводных сил страны. Родоначальниками этих сил были главные конструкторы:

С.П.Королёв – в ракетостроении и Н.Н. Исанин – в подводном кораблестроении. Первый пуск баллистической ракеты был произведён с ПЛ проекта «В-611» («Б-67», командир ПЛ капитан 2 ранга В. К. Коробов, в последствии, – адмирал). Первая подводнолодочная баллистическая ракета «Р-11Ф»

имела надводный старт и незначительную (всего лишь 150 км) дальность и массу боевого блока 1100 кг., но эта ракета дала «путёвку в жизнь», «проложила путь» последующим, более совершенным и мощным ракетам, стартующим из-под воды, имеющим дальность свыше 9000 км, многоблочную головную часть, способность лететь не только по баллистической, но и т. н. «настильной» траектории.

На вооружении ВМФ ракета «Р-11ФМ» была принята в 1950 г. Однако за эти 4 года, со дня пуска первой в мире баллистической ракеты с ПЛ, американцы сумели опередить нас в этой области, т. к. у нас в тот период основные силы и средства были брошены на создание сухопутных баллистических ракет.

К началу 60-х годов ничего близкого ПЛАРБ «Джордж Вашингтон» мы противопоставить не могли.

В поисках выхода из положения Совет министров СССР по предложению Главкома ВМФ С.Г.Горшкова принимает решение о строительстве в кратчайший срок серии дизельных ПЛ, вооруженных баллистическими ракетами. В специальном конструкторском бюро «Малахит» под руководством Главного конструктора Н. Исанина на базе ПЛ проекта «611» разрабатывается проект дизельного подводного ракетносителя (проект «629») с ракетным комплексом «Д-2» (главный конструктор В.Макеев). В составе комплекса 3 баллистические ракеты надводного старта с дальностью действия 650 км.

...В 1959 году первый ракетный подводный крейсер стратегического назначения (РПКСН – так будут в дальнейшем называться все наши подводные лодки с баллистическими ракетами) вошёл в строй и был принят на вооружение ВМФ. Всего в короткий срок с 1959 по 1962 годы было построено 23 РПКСН проекта «629». Кроме того, с 1960 по 1962 годы было построено 8 атомных РПКСН проекта «658», имеющих на вооружении тот же ракетный комплекс Д-2. Позднее большая часть РПКСН проекта «629» и «658» прошли модернизацию под новый ракетный комплекс Д-4 с ракетами «Р-21» подводного старта, имеющими дальность стрельбы 1420 км (проект «629А» и «658М»).

Таким образом, к началу 60-х годов мы имели 31 подводный стратегический ракетоносец, далекий по ТТХ от американских ПЛАРБ. Именно с этих ракетоносцев начал зарождаться тот ракетно-ядерный океанский паритет с США, который был достигнут к середине 70-х годов и продолжался до самого конца XX века.

Боевая служба – так стала называться сложившаяся к началу 60-х годов высшая форма поддержания в боевой готовности сил ВМФ в мирное время.

Это потом, к середине 70-х годов число кораблей, несущих боевую службу, вышло за 100 единиц, и в середине 80-х годов в различных районах Мирового океана несли боевую службу в среднем ежедневно 150-160 боевых кораблей и судов обеспечения различных классов, в числе которых до 40 подводных лодок различных проектов.

А пока, в начале 60-х годов боевая служба только началась. РПКСН начали регулярное патрулирование у восточного и западного побережья США, в Атлантическом (СФ) и Тихом (ТОФ) океанах. Правда, и в 80-е гг., когда из 41 американских ПЛАРБ 30 постоянно находились в океане (вели боевое патрулирование или отрабатывали задачи боевой подготовки в полигонах ВМБ), у нас при наличии 84 РПКСН в океане на боевой службе и в районах боевой подготовки тоже находилось не более 30 единиц. Объясняется это тем, что коэффициент оперативного использования ПЛАРБ США был 0.7, а у нас этот коэффициент для РПКСН был 0.25. Но как бы то ни было, в эти годы в среднем у нас примерно, как и у США по 10 атомных стратегических ракетоносцев находились в океане в немедленной готовности к нанесению ракетно-ядерного удара. Стратегический океанский паритет, между США и СССР, установившийся в середине

70-х годов, продолжал быть устойчивым и не вызывающим сомнения до начала 90-х годов, до начала т.н. «реформ» Вооруженных сил.

В начале 60-х годов основная тяжесть по задаче ракетно-ядерного противостояния на море выпала именно на долю РПКСН проектов «629» и «629А». На ТОФ первым на боевую службу вышел РПКСН «К-126» 29-й дивизии 15-ой эскадры Камчатской военной флотилии под командованием капитана 1-го ранга Г.М.Иванова. Сознвая важность точности и надежности навигационного обеспечения пуска баллистических ракет в случае необходимости (координат места старта и поправки курсоуказания – точного направления на объект удара), командование флотилии принимает решение прикомандировать на поход второго штурмана, допущенного к управлению штурманской боевой частью и имеющего опыт обеспечения ракетных стрельб. Этим штурманом, наряду со штатным, которым был капитан-лейтенант

Г. Г. Фадеев (впоследствии – капитан I ранга, старший преподаватель Высших офицерских классов ВМФ), выпала честь быть автору этих строк.

Автор к этому времени имел уже опыт двух автономок (на ПЛ проектов «613» и «611»), но эта автономка имела особое значение, т.к. была автономкой – в полном смысле, боевой службой, с задачей, во что бы-то ни стало достигнуть заданного района патрулирования и, патрулируя в районе весь предусмотренный планом срок, быть в готовности нанести ракетно-ядерный удар. О важности похода можно было судить хотя бы по такому факту, что, кроме командования дивизии, эскадры и флотилии, на лодку прибыл и провёл инструктаж заместитель командующего флотом по боевой подготовке. Между прочим, этот высокий начальник, подчёркивая важность задачи, при выступлении перед личным составом, допустил серьёзный «прокол». Он сказал, что «успешность выполнения экипажем поставленной руководством страны задачи будет тем более высока, чем лучше экипаж не будет знать, куда он идёт». Разумеется, эта фраза имела обратный резонанс: даже те из матросов и старшин, кто никогда особенно – то не интересовался, в каком районе ходила ПЛ, стали проявлять интерес к тому, куда же они ходили. После похода специалистам особого отдела пришлось разбираться, каким образом и с какой целью координаты района плавания и позиции патрулирования оказались в записной книжке одного из старшин, хотя допуск в штурманскую рубку был строго ограничен. В дальнейшем на долю автора выпало ещё несколько раз побывать в подобных походах, каждый из которых имел свои особенности, включая весьма драматические события, но именно эта первая боевая служба запомнилась в деталях на всю жизнь, как и первая в жизни автономка на ПЛ проекта «613» четырьмя годами ранее. Информация, полученная из разведанных о появлении у берегов США советских подводных лодок с баллистическими ракетами, вызвала серьёзную озабоченность в Пентагоне и Конгрессе США. В случае пуска баллистических ракет с подводной лодки всего лишь через 6-7 минут важнейшие объекты на территории США в прибрежной полосе (а именно в таких районах находятся они, как со стороны Атлантического так и стороны Тихого океанов), оказываются подвергнутыми мощнейшему ядерному удару. По существу, такие, например города, как Сан-Франциско, Сан-Диего, Бремертон, могли бы быть в буквальном смысле снесены с лица Земли. Незначительная точность попадания ракет (плюс-минус 4км от точки прицеливания) и малое количество их компенсировались громадной мощностью головок боевых частей ракет. По некоторым данным мощность эта составляла 1,5 МГт, что в 70-80 раз больше, чем мощность АБ, сброшенной на Хиросиму.

Американское командование принимает решение на резкое усиление системы обнаружения советских подводных лодок, слежения за ними по маршрутам перехода, выявление районов боевого патрулирования.

Конгрессом США утверждается выделение громадных средств на развёртывание в Атлантическом и Тихом океанах стационарных систем гидроакустического обнаружения подводных лодок (мощные якорные гидроакустические буи, системой кабелей связанные с береговым управляющим и контрольным центром, снабжённым современной электронно-вычислительной техникой). На Тихоокеанском ТВД такая система располагалась вдоль донного океанского хребта Императорских гор и перекрывала громадный район северной части океана от Алеутских до Гавайских островов.

Кроме того, новые противолодочные самолёты «Орион» (вместо «Нептунов») оснащаются новейшими, разнообразными по принципу действия системами обнаружения ПЛ. Система «Джули» – гидроакустические буи, сбрасываемые с самолёта. Система «Джезбел» – гидроакустические буи в сочетании с малогабаритными глубинными бомбами-гранатами: сигналы взрыва гранат, отраженные от корпуса ПЛ, принимаются гидроакустическими буями, с которых на противолодочный самолёт немедленно уходит радиосигнал, принимаемый бортовым вычислительным комплексом «Навдак». В дополнение к этому, на вооружение «Орионов» поступает аппаратура «Сниффер»-газоанализатор, (фиксирующий наличие углекислого газа, содержащегося в отработанном газе дизелей), дающий возможность наблюдать газовый след ПЛ при движении над водой или в режиме РДП. Кроме этого, поступила на вооружение и аппаратура «Клинкер», позволяющая обнаруживать ПЛ по кильватерному следу, фиксирующемуся из-за перемешивания слоёв воды при движении ПЛ под водой.

Активнейшим образом, как и раньше, используются самолётные РЛС, только теперь они более совершенные. Для снижения эффективности наших разведывательных корабельных станций, предназначенных для обнаружения работы РЛС, американские противолодочники отработывают разнообразные («хитрые») режимы и приёмы использования РЛС (с пониженной мощностью, излучение в задней полусфере и т.д.). В случае срабатывания гидроакустического буя стационарной океанской системы немедленно к предполагаемому району нахождения ПЛ с ближайшего аэродрома направляются находящиеся на дежурстве «Орионы», способные в течение длительного времени, сменяя друг друга, «висеть» над «подозрительным» районом и при обнаружении ПЛ, так «прицепится» к ней, чтобы заставить её всплыть в надводное положение (время пребывания под водой дизельных ПЛ вполне ограничено и даже при использовании всего запаса средств РДУ – регенерационные установки для сжигания углекислого газа и выделения кислорода – никак не превышает недели).

А обнаружение ПЛ и невозможность её оторваться от слежения противолодочных самолётов – это провал, срыв боевой задачи, графика удержания объектов США под прицелом баллистических ракет, невыполнение приказа Главного командования ВМФ и Министра обороны (следовательно, – «указаний партии и правительства»).

Таким образом, скрытность плавания, как и раньше, была важнейшим условием выполнения задачи. Только теперь эта важность усиливается многократно, если иметь ввиду, с каким оружием на борту и с какой целью движется ПЛ.

Всё это вынуждало подводные ракетносцы с момента выхода из базы (точки погружения) и до момента возвращения (точки всплытия и встречи с кораблём – «контролёром») плавать в подводном положении. Для дизельных ПЛ, из-за малой среднесуточной скорости движения и большой удалённости районов патрулирования, время такого подводного плавания (под электромоторами и в режиме РДП) было весьма значительным. Для тихоокеанских ракетносцев оно составляло 80-90 суток.

Для сведения тех, кто не знает: режим РДП это движение ПЛ на перископной глубине при работе дизелей, воздух к которым поступает через

«воздушную шахту», «торчащую» над водой. У немцев это устройство имело название «Шнорхель».

Плавание в режиме РДП является особенно опасным и предполагает особую отработанность и слаженность личного состава. Опасность эта обусловлена тем, что в случае провала на глубину больше допустимой, требуется срочная остановка дизелей и немедленная дача хода электромоторами. В противном случае шахта РДП захлёстывается водой. Не остановленный вовремя дизель «заглатывает» громадное количество отсечного воздуха, что вызывает сильное его разрежение, резкое падение давления и, естественно, сказывается на физическом состоянии и здоровье личного состава. Несвоевременная дача хода электромоторам при заглохнувшем дизеле может привести ПЛ к провалу на аварийную (более предельной) глубину, так как при движении под РДП ПЛ находится с заполненными цистернами главного балласта. Опыт показывает, что «падение» лодки на такую глубину происходит исключительно быстро. Только мгновенная реакция и умелые действия экипажа спасают от катастрофы.

Кроме того, такой режим плавания опасен из-за возможности столкновения с другими плавающими объектами (кораблями, судами), т.к. гидроакустическая аппаратура в поверхностном слое воды да ещё и при значительных собственных шумах от работающих дизелей – малоэффективна, а наблюдение визуальное в перископ на всегда позволяет вахтенному офицеру обнаружить «опасную цель», особенно в неблагоприятных гидрометеоусловиях. К тому же, с целью скрытности плавания я, подводная лодка не использует свой радиолокатор, и встречному судну трудно увидеть ПЛ, имеющую над водой лишь перископ и воздушную шахту с антенной станции обнаружения работы РЛС.

Поэтому весь личный состав дежурной (вахтенной) смены всё время плавания под РДП находится в постоянном напряжении с чувством обострённого внимания, в немедленной готовности выполнить команды, поступившие с командного пункта («центрального поста»).

Дело осложняется тем, что ракетоносец не только должен своевременно занять район патрулирования, но и в назначенное время проходить т.н. «контрольные точки» по маршруту перехода, в которых командир обязан дать радиосигнал по СБД (система быстродействующей связи). Это необходимо Главному командному пункту для слежения и управления.

Но за светлое время суток, когда ПЛ вынуждена идти на глубине, она проходит не более 3-4-х десятков миль. Следовательно, чтобы выдержать график среднесуточного продвижения, она должна на максимально возможной скорости навёрстывать недостающее расстояние, двигаясь под РДП. А движение под РДП ограничено гидроусловиями, в частности, – волнением моря не более 5 баллов. Но условия эти в широтах, где проходили маршруты продвижения ракетоносцев, особенно в зимнее время, как правило, штормовые. Нередко шторм достигает силы 8-9 баллов, когда не только под РДП невозможно, но и в надводном положении плавание чрезвычайно затруднено и опасно.

Командиры РПКСН вынуждены были, чтобы не сорвать график продвижения по маршруту, плавать в режиме РДП с нарушением руководящих документов по использованию средств движения, при шторме 6-7 баллов, полагаясь на высокий уровень профессионального мастерства экипажа и надёжность работы техники.

Естественно, в таких условиях трудности несения вахтенной службы возрастают многократно, значительно увеличивается степень риска. Приходится очень часто вынужденно «сниматься» с РДП, испытывать резкие перепады давления в отсеках, держать весь экипаж в режиме «боевой тревоги». Нередко большое количество забортной воды проникает в прочный корпус через воздушную шахту РДП при сбое системы автоматического перекрытия шахты, т.н. «поплавка».

Зачастую командир РПКСН принимал решение всплыть и двигаться в надводном положении, пользуясь тем, что в шторм 8-9 баллов «Орионы» не летают. В этом случае все, стоящие на «верхней вахте», вынуждены были пристёгиваться к ограждению рубки монтажными ремнями, а верхний рубочный люк задраивался, т.к. волны нередко не только захлёстывали командирский мостик, но и переваливались через него. Согласитесь, что нести вахту в таких условиях, да ещё и в зимнее время при отрицательной температуре воздуха и ледяной воде мало приятного. Конечно, это была вынужденная мера из-за необходимости зарядки аккумуляторных батарей т.к. скорость продвижения по маршруту при таком шторме не превышала подводную на «эконом-ходе» и никакого выигрыша в продвижении это не давало. При благоприятных условиях для движения при РДП возникает другая проблема: опасность обнаружения противолодочными самолётами вероятного противника, несущими постоянное боевое дежурство.

По этой причине возникает необходимость по несколько раз за ночь сниматься с РДП по команде «срочное погружение». Иногда по возвращению после плавания в таких условиях подводная лодка оказывалась с «ободраным» ограждением рубки, а иногда эта рубка бывала почти полностью «раздетой». Надо сказать, что у лодок проекта «629» ограждение рубки было весьма объёмное из-за необходимости ограждения ракетных шахт, выходящих за прочный корпус на несколько метров и имеющих диаметр около двух метров. Так вот, например, после одной из автономок «родная» для автора ПЛ «К-163» вернулась с разрушениями (полной потерей) 102 кв.м ограждением рубки и почти полностью оголёнными ракетными шахтами. Это дало повод командиру «Ориона», наблюдавшего всплытие ПЛ по окончании похода перед встречей с кораблём-«контролёром», передать на свой командный пункт открытым текстом радио: «Русская подводная лодка серьёзно повреждена и терпит бедствие».

Несмотря на все эти и другие трудности и препятствия, наши «рабочие лошади» (так сами подводники называли лодки проекта «629» и «629А», как называли потом «рабочими лошадками» АПЛ проекта «671», имеющие другое предназначение, но особенно интенсивно выходившие в Мировой океан), зачастую скрытно прорывались через противолодочные рубежи и положенное время маневрировали на позиции в районе «ожидания», в готовности к использованию своего страшного ядерного оружия.

Позднее дизельные РПКСН были сменены атомными, имеющими возможность боевое патрулирование вести на более значительном расстоянии от берегов США. Однако из-за значительной шумности эти ракетноносцы нередко обнаруживались и оказывались объектами слежения противолодочных сил США и НАТО. И только с поступлением на вооружение ВМФ стратегических ракетноносцев с межконтинентальными баллистическими ракетами появилась возможность нести боевое дежурство, не выходя далеко в океан: в районах, например, Баренцева и Охотского морей. К тому же и шумность этих РПКСН не превышала шумность американских ПЛАРБ. При этом боевую службу эти ракетноносцы несли в сопровождении атомных противолодочных лодок с превосходными ТТХ.

Но в начале 60-х годов на боевом дежурстве у нас не было ни морских, ни сухопутных (наземного и шахтного базирования) межконтинентальных баллистических ракет нужного количества (в 1960 году в готовности к пуску находились лишь баллистические ракеты «Р-7» в количестве 178 единиц).

Таким образом, наши РПКСН проекта «629» («629Б») были основным морским стратегическим оружием и важнейшим компонентом наших общих ядерных сил, непосредственно готовых нанести ракетно-ядерный удар в ответ на «удар возмездия» (так назывался официально принятый США в 1953 году «новый курс» в соответствии с их стратегией и политикой силы).

Все мы, кто нёс боевую службу на своих подводных ракетносцах, хорошо понимали, что шло ожесточенное соревнование в гонке вооружений, «холодная» война разворачивалась на полный ход, напряжённость международной обстановки была такова, что в любой момент мир мог оказаться на грани ядерной войны (вспомните кубинский кризис, американо-вьетнамскую войну, арабо-израильские войны).

Но все мы (офицеры, старшины, матросы) воспитывались тогда под лозунгом: «Раньше думают о Родине, а потом о себе». Поэтому вся боевая подготовка, вся воспитательная работа с личным составом экипажей ПЛ была направлена только на одно : во что бы то ни стало, «кровь из носу», а задание Родины (именно так мы воспринимали боевую службу) должно быть выполнено.

И не думали мы тогда, что значительная часть трудностей, которые нам приходилось преодолевать, тех «подвигов», которые мы вынуждены были совершать, могло бы не быть, если бы высокие военно-морские начальники и государственные деятели осуществляли более разумное руководство и не принимали малокомпетентных, а порой головоупящих и просто идиотских решений.

Настраиваясь на необходимость выполнить «задание Родины», несмотря ни на что, сознавая всю важность и ответственность дела сохранения мира на Земле, мы уходили в автономку на 2-3 месяца, расставались со своими близкими, зная, что всё это время мы не будем даже знать, что там в наших семьях за эти 2-3 месяца может случиться (один из законов боевой службы – ничего не сообщать подводнику, находящемуся в море, что бы на берегу с его родными и близкими не случилось). Мы особенно-то не задумывались о том, что, в сущности, мы были самыми настоящими заложниками, своеобразными «камикадзе».

Все мы верили в «партию и правительство», в то, что мы обязательно вернёмся из такого похода. Подавляющее большинство личного состава экипажей ракетносцев даже не осознавало, что посылая нас в поход, высокое начальство, по существу, ставило на нас «крест». Только командиры ракетносцев и некоторые офицеры, более других умеющие думать и самостоятельно мыслить, понимали, что, в случае возникновения ракетно-ядерного конфликта, мы обречены.

Ведь при пуске ракет (особенно из надводного положения) координаты района, откуда произошёл пуск, мгновенно засекаются противником, и уже через 20-30 минут, максимум через 1 час, авиация, поднятая с ближайших аэродромов, оказывается над РПКСН. Даже на максимальной скорости под водой дизельная ПЛ в течение 1 часа не могла уйти от точки старта на расстояние более 15-16 миль (полностью разрядив при этом свои аккумуляторные батареи). Следовательно, через этот промежуток времени РПКСН оказывается под «градом» противолодочного оружия. В случае применения атомных глубинных бомб «Лулу» или «Бетти» (именно так назывались ГБ, имевшиеся на противолодочных самолётах США), РПКСН неминуемо был бы уничтожен. Между прочим, в таком же положении оказывался ПЛАРК 1-го поколения после нанесения удара по берегу или АУГ. Правда, шансы тут несколько повышались из-за возможности атомной лодки сколько угодно длительно на максимальной скорости уходить от преследования. Однако, необходимость ПЛАРК во время пуска находится в надводном положении в течение 10 минут при 4-х ракетном залпе и 20 минут при 8-и ракетном («полным бортом») шансы на отрыв от преследования существенно снижались.

Со стратегической точки зрения потеря РПКСН была оправданной, а потому в руководящих документах на поход («задание на боевую службу»), где всё чётко было расписано: как что и когда надо делать, куда наносить удар и т.д., никогда ни слова не говорилось о том, как действовать после нанесения удара. И высшее командование ВМФ, и командир РПКСН прекрасно понимали: шансов на возвращение исключительно мало, их вообще не следует принимать в расчёт. Вероятность гибели была близка к единице.

Можете представить, уважаемый читатель, какая моральная ответственность и какая психологическая нагрузка ложилась на командира РПКСН. Ко всему прочему, командир ракетноносца мог быть человеком, начавшим ядерную войну, т.к. тогда ещё ни у американцев, ни у нас не было на вооружении т.н. «электронного ключа», без срабатывания которого, пуск ракет без команды с ГКП был невозможен. (Кстати, как уже сказано выше, именно у нас впервые в мире появился этот «ключ»). Предусмотренные организационные «страховочные» меры для предотвращения несанкционированного пуска, в частности, вскрытие по сигналу с ГКП пакета с боевым заданием, когда должно было присутствовать 4 или 5 строго определённых должностных лиц, мало, что решали. Тогда, конечно, ещё не было и разговоров о «международных террористах» или каких –либо авантюристах, способных начать войну (проверка, со всех точек зрения, при назначении на командные должности была тщательной), но полной, 100% гарантии не было. Не случайно же и этот самый «электронный ключ» потом был введён.

О командирах РПКСН 60-х годов должен быть отдельный разговор, что не входит в задачу автора. Можно только констатировать, что, как правило, это были высокопрофессиональные, подготовленные во всех отношениях, преданные своему делу офицеры, на плечи которых ложился невероятный груз ответственности и за выполнение поставленной задачи и за жизнь личного состава экипажа. В связи с этим хотелось бы выразить своё глубочайшее уважение и преклонение перед мужеством и нелёгкой долей тех из бывших командиров РПКСН проекта «629» («629Б»), кто пока ещё жив. К большому сожалению, некоторые уже ушли в мир иной после окончания службы или погибли при исполнении своего служебного долга, как капитан 1-го ранга В.И.Кобзарь – командир «К-129».

Назову только фамилии 4-х бывших командиров, с кем автору довелось в качестве командира штурманской боевой части участвовать в походах на боевую службу в 60-е годы это: капитаны 1-го ранга Г. М. Иванов, А. А. Каутский И. И. Людмирский, В. С. Сергеев, о погибшем РПКСН «К-129» под командованием капитана 1-го ранга В.И.Кобзарь уже было сказано в СМИ. Хотел бы отметить только, что на «К-129» автор был в качестве штурмана на её последнем перед боевой службой, т.н. «контрольным» выходе. Всех офицеров экипажа автор знал лично: четверо из них механик капитан 3 ранга Н.Н.Орехов, командир ракетной боевой части капитан 3 ранга Г.С.Панарин, командир группы этой части капитан-лейтенант В.М.Зуев и штурман капитан-лейтенант Н.И.Пикулик были личными друзьями автора. Нельзя, конечно, не вспомнить здравствующего ныне легендарного подводника послевоенного поколения, командира единственного стратегического соединения ТОФ (в то время) –29-ой дивизии контр-адмирала В.А. Дыгало, который впервые на ТОФ в 1960 году произвёл пуск баллистической ракеты, будучи командиром ПЛ проекта «АВ-611», под руководством которого 29-я дивизия в 1967 году была удостоена ордена Красного Знамени. К сожалению, после гибели «К-129» об этом кое-кто стал забывать, а после наступления «нового» времени и вовсе замолкли и забыли окончательно.

Не могу не отметить, если уж выпала мне такая возможность, заместителя командира РПКСН «К-163» капитана 2-го ранга И.М.Скворцова, ставшего впоследствии заместителем члена Военного Совета ТОФ. Это был один из редких настоящих комиссаров послевоенного поколения. Вот кое-что из того, что характеризовало его, как настоящего коммуниста, а не члена партии с билетом в кармане. При однажды возникшем пожаре в отсеке, где расположены электродвигатели лодки, он по сигналу аварийной тревоги мгновенно бросился в аварийный отсек, заdraил за собой переборочную дверь и начал руководить борьбой за выживание: пожар был потушен менее, чем через 2 минуты.

В случае с атомной торпедой (во время резкого маневрирования при уклонении от противолодочных сил американцев торпеда сорвалась со стопора и,

двигаясь в торпедном аппарате взад-вперёд, ударялась в переднюю крышку аппарата своей головной частью), о котором шла речь выше, он решительно и настойчиво выступил в защиту командира лодки, который не был виноват, но которому грозило снятие с должности, т.к. московские военно-морские бюрократы с Большого Козловского переулка (Главный штаб ВМФ), напуганные случившемся именно в командире увидели «козла отпущения». И хотя замполиту самому грозило снятие с должности, он сумел защитить командира.

Лучшие человеческие качества проявил этот комиссар при разборе дела двух молодых лейтенантов РПКСН, вернувшихся с боевой службы после 3-х месячного пребывания в море и «вырвавшихся» их ВМБ Б. Крашенинникова, где базировалась эскадра подводных лодок, в город Петропавловск-Камчатский (по делам службы) и «загудевших» в городе.

Желание поужинать в местном ресторане под музыку и танцы с молодыми девушками закончились весьма плачевно. В результате драки с местными моряками – рыбаками, тоже вернувшимися с моря и отмечавшими своё прибытие в родной порт в этом же ресторане, оба лейтенанта, находясь в состоянии «подпития», попали в комендатуру. Политработники объединения подводных лодок, которым стало известно о случившемся, развили «активность» с целью наказать провинившихся так, чтобы другим неповадно было. Надо было «калёным железом» бороться с пьянством, выполняя решения партии. А тут представилась возможность «отличиться» перед высшей партийной властью: «пресечь безобразие». Разумеется, офицерская карьера лейтенантов могла быть загублена, несмотря на то, что и служба у них шла хорошо, дело они своё знали, любили подводный флот и свою службу, (оба в последствии закончили Военно-Морскую академию, стали капитанами 1-го ранга).

Так вот И.М.Скворцов, прекрасно зная, чем может кончиться для них «разборка» их поступка, и, хорошо понимая состояние офицера-подводника, впервые в жизни вернувшегося из автономки (у которого и без выпивки слегка кружится голова от успеха за выполненное дело, от ощущения молодости, здоровья, гордости за свою профессию), взял на себя ответственность за их «перевоспитание», убедив высшее начальство, что не надо раздувать этот инцидент на весь флот. Провёл с провинившимися мужской разговор «по душам» и убедившись, что оба искренне переживают и раскаиваются в своём поступке, дальнейший ход делу не дал и тем самым спас молодых офицеров.

Конечно, эти и подобные поступки находили большой отклик матросов, старших офицеров подводной лодки. Должен сказать, что за свои 32 календарных года службы я впервые встретил такого политработника, который прекрасно знал каждого члена экипажа, знал, «кто, чем дышит», кто на что способен. Достаточно сказать, что он находил время для переписки со всеми родителями матросов и старшин подводной лодки. Разумеется, и уважением экипажа он пользовался большим. Члены экипажа считали его, наряду с командиром, «отцом родным».

Многое выпало на долю тех подводников, кто нёс боевую службу в 60-е годы. Много разного рода драматических и трагических событий произошло. Только из того, что автор мог бы рассказать, как участник и очевидец, можно назвать и пожар в отсеке, и провал на глубину значительно больше предельной, и гибель инженер-механика лодки вместе со старшиной команды электриков в Охотском море перед форсированием лодкой 300-километровой ледовой перемычки. И многочисленные пуски баллистических ракет по Камчатскому полигону Кура в самых различных гидрометеоусловиях, в том числе, при облачности 10 баллов, исключаяющей возможность произвести контрольную проверку системы курсоуказания астрономическим способом с помощью астронавигационной системы, и стрельба учебной торпеды по американской АПЛ, «пасшейся» в нашем районе боевой подготовки, и т.д.

...Именно в это время (в 1961 году) произошла авария на атомном стратегическом подводном ракетоносце «К-19» (командир РПКСН капитан 2-го ранга Н.Затеев) в Северной Атлантике (аварийный разогрев атомного реактора, грозивший превратить управляемую ядерную реакцию в неуправляемую, в тепловой взрыв. Своими героическими усилиями экипаж «К-19» фактически уберёт тогда мир от глобальной ядерной катастрофы, при этом 8 членов экипажа погибли. Именно в 60-е годы (март 1968г.) погиб и дизельный ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-129» (командир капитан 1-го ранга В.И.Кобзарь) в Тихом океане. Вместе с РПКСН погибли все до единого члены экипажа (всего 98 человек)...

Безусловно, осуществляя боевое дежурство в океане, мы тогда были обречены в случае возникновения боевых действий. Но до того как погибнуть, мы были способны снести с лица земли самые крупные военно-промышленные центры США, а, следовательно, этим самым мы выполняли свою главную задачу, своё дело в создании ракетно – ядерного паритета и сохранения мира на Земле в 60-е годы.

Сейчас, по прошествии четырёх десятков лет, думать об этом страшно, но реальность времени «холодной войны» была такова, что она в любой момент могла превратиться в «горячую», а, следовательно, это могло привести к глобальной катастрофе всего человечества. Особенно напряженной обстановка в мире была во время т.н. «локальных» конфликтов, в частности, в странах Ближнего Востока или во время американо-вьетнамской войны. И на американских ПЛАРБ и на многоцелевых лодках, и на наших РПКСН, ПЛАРК и торпедных лодках было оружие (ракеты, ракета-торпеды, торпеды) с атомными боевыми частями.

В 1968 году, когда шла американо-вьетнамская война и происходил арабо-израильский конфликт, наши РПКСН, несущие боевую службу в Атлантике и Тихом океане могли снести с лица Земли крупнейшие центры США. Командир ПЛАРК «К-10» капитан 2-го ранга Н.Т.Иванов, о котором рассказано выше, мог превратить в кипяще – горящий ад американское ударное соединение во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз», а командир ПЛАРК «К-172» (тоже, как и «К-10» проекта «675»), несший боевую службу в Средиземном море, капитан 1 – го ранга Н. А. Шашков, своими 8-ю крылатыми ракетами П-6 с ядерном зарядом мог снести с лица Земли весь Израиль, т.к. общая мощь этих зарядов была примерно в 50 раз больше, чем мощь атомной бомбы сброшенной на Хиросиму. И нет никакого сомнения в том, что эти два русских Николая (Иванов и Шашков) безусловно выполнили бы приказ Верховного Командования, если бы эти локальные войны разрослись до глобальных масштабов.

В этом нет сомнения ещё и потому, что оба эти командира были настоящими подводными асами. О том, в каких условиях действовал Н.Т.Иванов на ПЛАРК «К-10» при «атаке» АУГ во главе с «Энтерпрайзом» я выше уже рассказывал. У командира «К-172», действовавшего в Средиземном море, буквально напичканном разного рода гражданскими судами (сухогрузные транспорты, пассажирские лайнеры, яхты) и патрулировавшими боевыми кораблями 2-х авианосных ударных соединений во главе с авианосцем «Америка» и «Форрсетол» (по некоторым сведениям там было 3 авианосца) были ещё большие трудности. Над районом, где вела патрулирование «К-172», постоянно «висели» по нескольку (порой более десяти) палубных самолётов. К тому же заданный режим подвсплытия на сеанс связи с интервалом 2 часа создавал высочайшее физическое и моральное напряжение, т.к. практически при каждом подвсплытии станция обнаружения работы РЛС фиксировала излучение, и радиометристы непрерывно докладывали о радиолокационных сигналах различного «усиления» (в зависимости от расстояния до самолёта, ведущего поиск). Конечно, риск попасть под таранный удар любого плавсредства и быть обнаруженным противолодочными силами был чрезвычайно велик. К тому же, можно и не говорить, как о само собой разумевшемся риске, если

на лодке постоянно в разных режимах работают два атомных реактора, на борту 8 ядерных ракет и 20 торпед, их которых минимум две с атомными боевыми частями. Безусловно, и американские ПЛАРБ и многоцелевые АПЛ, патрулировавшие в различных районах Мирового океана, тоже были готовы нанести ядерный удар по крупнейшим промышленным центрам Советского Союза. Разумеется, и командиры американских лодок испытывали не меньшее напряжение, т.к. развёрнутых в океане наших противолодочных сил было достаточно, и они тоже делали своё дело, держа под контролем подводные лодки и надводные соединения кораблей США, осуществляя их поиск и слежение за ними. Конечно, ни с той, ни с другой стороны всё, что было развёрнуто в океанах и морях, проконтролировать не было физической возможности, а потому взаимные удары ракетно-ядерным оружием вполне могли состояться. О последствиях таких ударов можно не говорить.

Безусловно, понятно и не вызывает сомнения, что именно боевое дежурство наших РПКСН, ПЛАРК и торпедных лодок, развёрнутых во многих районах океана соединений надводных кораблей не дали развиться дальше и израильской агрессии на Ближнем Востоке, и другим локальным конфликтам, которых было в разное время «холодной войны» предостаточно.

Конечно, кто нёс боевую службу и на РПКСН 1-го поколения в начале 60-х годов и те, кто вёл боевое патрулирование в последующие годы «холодной» войны, были заложниками большой политики. Но такова была реальность этого «Великого противостояния». И ни у кого не должно возникнуть сомнения, что тогда Советский Союз способен был нанести ракетно-ядерный удар в случае агрессии вероятного противника. Причём удар возмездия был бы неотвратимым и сокрушающим.

Подвиги и достижения

Заканчивая это «лирическое» отступление, должен отметить, что РПКСН проекта «629» и «629А» даже и с появлением в нашем ВМФ атомных РПКСН 2-го поколения проекта «667А», «667Б», «667БД», т.е. до 80-х годов продолжали выполнять свои задачи, обеспечивая «океанский паритет».

Не останавливаясь подробно о достижениях и подвигах наших подводников времени «холодной войны», упомяну только о некоторых, наиболее ярких и показательных цифрах и фактах, вполне отдавая себе отчёт, что это будет далеко не полный их перечень.

1. Более 300 походов наших атомных лодок разных проектов в Арктический бассейн, в том числе, в его Центральную часть и точно в район Северного полюса.

У американцев таких походов (одиночных и групповых) было на порядок меньше.

О важности и значительности таких походов говорить нет необходимости. Кроме большого объема информации, нужной для научно-исследовательских работ в этой части Земного шара, громадное значение эти походы имели с точки зрения освоения района для ведения боевых действий, в частности, для боевого дежурства и производства пуска баллистических ракет по важнейшим государственным центрам и объектам противника, находящимся в глубине территории страны. Как известно из района Северного полюса до любой точки планеты, находящейся к северу от экватора, расстояние кратчайшее. К тому же, в этих районах, покрытых вечным льдом, исключается действие каких-либо корабельных соединений, имеющих в своём составе противолодочные силы и средства, а действие береговой (дальней) авиации ПЛЮ практически дают нулевой результат.

Нельзя не отметить в связи с этим самое длительное за всю историю подводного флота плавание в Арктике РПКСН проекта «667БДР» «К-254» (командир капитан 1 ранга А.И. Шевченко) в 1985 году, когда ракетноносец из общих

80-ти суток плавания 54(!) провёл подо льдами, на глубинах более 150 метров (при этом 17 суток РПКСН находился подо льдом толщиной 50 (!) метров).

Следует упомянуть и плавание в 1982 году РПКСН этого же проекта «К-211» (командир капитан 2 ранга А.А. Берзин) по всему периметру Северного Ледовитого океана в подводном (подлёдном) положении.

Конечно, заслуживают упоминания плавания наших атомных лодок «ползком на брюхе» подо льдами Чукотского моря при переходе с СФ на ТОФ. Глубины не более 50 метров, блуждающие отмели с осевшими на них огромными ледовыми массивами, расстояние 3-4 метра от корпуса АПЛ до нижней кромки пакового льда толщиной 11-15 метров и глубина под килем 4-5 метров создавали особо трудные условия для плавания. Моральное и физическое напряжение людей достигало предела, т.к. приходилось управлять всеми системами корабля, не полагаясь на автоматизацию.

В связи с этим следует отметить столкновение РПКСН проекта «667Б» «К-279» (командир капитан 1 ранга В.А. Журавлёв) в 1984 году в центре моря Баффина на глубине 197 метров с айсбергом. (По официальным иностранным и отечественным справочникам глубина самых крупных айсбергов не достигала более 160 метров). К счастью, столкновение на скорости 7 узлов не привело к серьёзным повреждениям, и РПКСН благополучно вернулся в базу.

Только РПКСН проекта «667БДР» после 1980 года совершили 7 одиночных переходов подо льдами Арктики с Северного на Тихоокеанский театр военных действий.

2. Неоднократно наши АПЛ всплывали в разводьях, а также и из-под льда многометровой толщины в «колодце», образованном торпедным залпом боевых торпед. Выполняли стрельбы баллистическими ракетами после всплытия подобным образом. Проводили наши РПКСН пуски баллистических ракет и из приполюсного района. Остановлюсь на арктических плаваниях несколько подробнее.

Американцы первыми начали активное освоение Арктики с помощью подводных лодок. Сразу же после Второй мировой войны (в 1946 году) пять дизельных подводных лодок США побывали в арктических водах.. В 1946-1947 гг. была организована и проведена большая по масштабам Арктическая экспедиция под кодовым наименованием «Операция Хайджамп». Фактически американцы первыми начали и освоение и Антарктических районов. Вслед за первой (вышеупомянутой экспедиции) было осуществлено и несколько других. Значительные исследования по возможности дизельной ПЛ плавать в ледовых условиях Арктики были проведены в 1947 году подводной лодкой «Карп», оборудованной эхоледомером. В 1952 году через Берингов пролив в воды Арктики пошла дизельная ПЛ «Редфиш». Все эти походы показали, что использование дизельных лодок в районах Арктики малоперспективно.

С началом поступления в состав ВМС атомных ПЛ интерес к Арктике значительно возрос. После последних походов 2-х дизельных ПЛ («Хардер» и «Траут») в 1959-1960 гг. походы дизельных ПЛ прекратились. Однако сразу же начались попытки плавания в Арктике атомных ПЛ. Пять попыток достигнуть Северного полюса было предпринято АПЛ «Наутилус». В июле 1958 года сделать это ей, наконец-то, удалось. Лодка нашла «спасительную» впадину, ведущую из Тихого океана в глубоководную часть Центрального Арктического бассейна и через Северный полюс вышла в Гренландское море. Несомненно, это был большой успех американцев. С этого момента началась практическая реализация грандиозной «Арктической программы» с помощью АПЛ. Естественно, это событие стало мировой сенсацией, раздутой западными СМИ до космических масштабов (сравнивали с запуском первого в мире спутника в СССР).

«Арктической программой» предусматривалось изучение условий и возможностей атомными лодками пересечь арктический район в любом месте от побережья Северной Америки до Арктического побережья СССР, наносить удары по коммуникациям Северного Морского пути. Особенное значение приобрела Арктика с появлением на вооружении американских ВМС АПЛ с баллистическими ракетами на борту, в частности, ПЛАРБ с ракетами средней дальности «Полярис».

С дальнейшим развитием многоцелевых АПЛ американцы начали планировать их активное использование в случае войны для нанесения ударов ракетами «Томогавк» при всплытии их из-под льда или при нахождении в чистой ото льда воде, в полыньях и разводьях (особенно в летние месяцы).

Еще в 1956 году один из сенаторов США (Г. Джексон) совершил полет над Арктикой и по его запросу начальник штаба ВМС адмирал А. Берг подготовил обстоятельный доклад, убедительно обосновав возможности АПЛ плавать по паковым льдами. После этого была принята специальная программа «Программа оборудования подводных лодок для низкотемпературных и арктических плаваний» (Submarine Cold Weather and Arctic Material Program). В штабе ВМС в 1959 году был создан отдел по изучению действий боевых кораблей в Арктике. В период с августа 1957 года по август 1958 года 5 попыток плавания в Арктике совершила АПЛ «Наутилус». В 3-х первых попытках лодка провела в среднем от 19 до 80 часов подо льдами. В четвертом и пятом походах подо льдом было пройдено 970 и 1830 миль со средней скоростью 12 узлов. В 1958 и в 1959 годах два арктических плавания совершила АПЛ «Скейт», пройдя подо льдом 2405 и 3090 миль соответственно, в течение 254 и 288 часов. Американцы чувствовали себе «на коне». Пропаганда США старалась всюду: передачи по радио и ТВ, многочисленные кино- и видеофильмы, одна за другой книги об этих походах заполнили эфир и печать. Направленность всей этой пропаганды имела цель показать, какие американские подводники «самые крутые» и какова она, Америка, во всем самая первая и «самая – самая». Конечно, не последней целью всей этой пропагандистской шумихи было привлечение американской молодежи для службы в подводном флоте.

Эйфория и ажиотаж по поводу «блестящих, невиданных и неслыханных» достижений, никому, кроме американских подводных ассов, недоступных «подвигов» достигла эпогея в 1960 году после 2-х очередных походов атомных лодок «Сарго» и «Сидрэгон» (в январе и августе – соответственно). Эти лодки в общей сложности провели подо льдом около 1500 часов, пройдя более 12000 миль. В этом же 1960 году подледное плавание в Арктике совершила ПЛАРБ «Джордж Вашингтон». Особый шум западные СМИ подняли в связи с тем, что во время этого двухмесячного плавания (в целом от выхода из ВМБ до возвращения) ПЛАРБ за несколько суток прошла по маршруту, вдоль всей протяженности, которого имела возможность пуска баллистических ракет по территории Советского Союза. И хотя американцы многое по результатам этих походов скрывали (например, толщину льда, который проламывали лодки при всплытии, конкретные маршруты переходов в Арктическом районе, координаты точек всплытия и т.д.), но в целом информации в открытой печати было довольно много. Очень быстро после окончания походов появились книги такие как «Навигация под полярным льдом» (автор Джексон), «Оборудование подводных лодок для плавания в Арктике» (автор Дж. Стронг), «Подо льдом к полюсу» (автор Дж. Калверт – командир АПЛ «Скейт»).

Герой Советского Союза контр-адмирал Л.М. Жильцов, бывший командир знаменитой советской АПЛ «К-3» («Ленинский комсомол»), первой из советских АПЛ, достигшей Северного полюса, один из авторов книги «Атомная подводная эпопея» (М. 1994 г.) писал: «Я часто задавался вопросом, чем объяснить опубликование в США материалов, представляющих ценнейшую информацию о подледных плаваниях потенциальному противнику? Разумное объяснение, мне кажется, кроется в ее сугубо техническом характере в сочетании с уверенностью в

том, что русские не смогут воспользоваться этой информацией еще долгие годы. Учитывая закрытость нашей страны в конце 50-х– начале 60-х годов, мощь ее научного и промышленного потенциала была гораздо менее очевидна вне ее пределов. Мы же были готовы к тому, чтобы достичь небывалых свершений подручными средствами».

Можно соглашаться или не соглашаться с мнением Л.М. Жильцова, но факт остается фактом: американцы с большой помпой, широко и открыто делились своими «секретами» о подводных плаваниях, на весь мир пропагандируя свои «феноменальные» достижения, очевидно, действительно были уверены, что никому в мире, кроме них, они не «по зубам».

И вот настал 1962 год. И как гром с ясного неба сообщение ТАСС о том, что советская АПЛ достигла Северного полюса и благополучно вернулась в базу.

На этом монополия США на Арктику закончилась. Вслед за «К-3» в Центральный Арктический бассейн пошли другие АПЛ Советского Союза. И вот уже в американском журнале «Орданс» (сентябрь-октябрь 1970 г.) появляется статья заместителя начальника Морских операций США Б. Клэрка, в которой он пишет: «Советский Союз обладает самым современным подводным флотом в мире. Этот флот является крупнейшим из всех, что когда-либо создавалось в мирное время, и крупнейшим из всех, которым обладала какая-либо страна».

Американцы судорожно пытались сгладить эффект от походов наших АПЛ в Арктике. Для этой цели они организуют несколько одиночных и групповых походов АПЛ (2-х и 3-х одновременно) с неоднократным всплытием в разных районах Арктики, в том числе и в районе Северного полюса. Западная пропаганда трубит об этом во весь голос, но никакой сенсацией это теперь уже не является. Наши АПЛ разных проектов начинают интенсивно плавать во всех районах (мелководных и глубоководных) Арктического бассейна, всплывать в полыньях, разводьях, в районах паковых льдов с проломом льда толщиной до 1,5 м рубкой, с подрывом льда толщиной несколько метров торпедами. Лодки делают переходы с одного океанского театра на другой (с Северного флота на ТОФ и обратно), плавают, входя в Арктику их Гренландского, Баренцева, Берингова морей, проходят через пролив Девиса, море Баффина, проливы Барроу, Ви-Кунт-Мелвилл, Мак-Коро и т.д. Всплывают в полыньях и разводьях в районе подводного хребта Ломоносова, в околополюсных районах и точно в районе Северного полюса. Кроме торпедных и многоцелевых АПЛ, систематические плавания в Арктике проводят наши РПКСН. Не только плавают, но и производят стрельбы баллистическими ракетами.

Ажиотаж по поводу арктических побед американским подводных асов в начале приутих, а потом и вовсе прекратился. Наши атомные ПЛ стали доминировать в Арктике. Так было до начала пресловутого «реформирования» в наших Вооруженных Силах и ВМФ, в частности. Если в целом к началу 90-х годов прошлого века наши атомные ПЛ совершили в 10 раз больше походов подо льдами, чем американские, то в «новой» России, почти за 15 лет даже припомнить хотя бы один-два похода.

3. Первый (и единственный) в мире 16-ти ракетный залп баллистическими ракетами («полным бортом») – ПЛАРК проекта «667БДРМ» («К-407»), командир капитан 1 ранга С. А. Егоров.

4. Единственный и первый в мировой практике запуск ИСЗ баллистической ракетой подводной лодки. Снова отличился РПКСН «К-407», но уже под командованием капитана 2 ранга Моисеева А. А.

5. Первые в мире пуски торпеды и ракеты с атомной боевой частью.

6. В общей сложности 122 наши подводные лодки участвовали в различных региональных конфликтах в качестве фактора, сдерживающего агрессоров, и не давших развиться конфликтам до мирового масштаба. В том числе,

участвовали и подводные лодки с атомными торпедами и атомными ракетами на борту.

7. Первый в мире (и единственный) групповой переход дизельных ПЛ «Б-90» и «Б-88» с огибанием 4-х континентов вокруг Африки и Австралии в подводном положении (переход с СФ на ТОФ в 1959 году, длившийся 150 суток. Весь переход прошёл скрытно от сил и средств ПЛО США и НАТО.

8. Прорыв в 1966 году АПЛ 1-го поколения проекта «627» (командир капитан 1 ранга Борисов В.С.) – в центр АУГ во главе с авианосцем «Саратога» и 4-х суточное слежение за АУГ. Будучи обнаруженной силами ПЛО, АПЛ успешно оторвалась от преследования.

9. Дерзкая «атака века» АПЛ с крылатыми ракетами 1-го поколения проекта «675» («ревущей коровы») под командованием капитана 2 ранга Иванова Н.Т. в 1968 году во время американо-вьетнамской войны. Был посрамлён первый и единственный в мире, «непобедимый», «неустрасимый», «непреступный», «король океанов» – атомный авианосец «Энтерпрайз». ПЛАРК «К-10» в условиях штормовой погоды скрытно прорвала противолодочное охранение из 3-х атомных кораблей (крейсера и 2-х фрегатов) и нескольких эсминцев, когда АУГ находилась в центре Тихого океана и в очередной раз двигалась, к берегам Вьетнама для выполнения своих «чёрных дел». Прорвав охранение, ПЛАРК сблизилась с «Энтерпрайзом» на дистанцию торпедного залпа, произвела залп торпедами (условно), а затем поднырнула под авианосец и 13 часов находилась под его днищем, маневрируя под ним (вместе с ним), производя условные торпедные атаки по кораблям охранения, записывая шумы кораблей, соблюдая меры скрытности и безопасности. С утиханием шторма лодка успешно вышла из-под авианосца, оторвалась на дистанцию ракетного залпа, продолжала скрытно следить за АУГ до получения команды РКП о возвращении в базу.

10. Прорыв в Северную Атлантику, минуя западный противолодочный рубеж (Гренландия-Исландия – Шотландия), АПЛ «К-524» проекта «671РТМ» в 1986 году (командир ПЛ кап. 1 ранга В.В. Протопопов)

Это было небывалое по маршруту, сложное, опасное и интереснейшее плавание. Подводная лодка, выйдя из Западной Лицы и погрузившись, пошла на север к архипелагу Земли Франца Иосифа. Впервые в мире прошла в подводном положении через мелководную зону этого архипелага, а затем кратчайшим путём, пройдя чуть ли не через Северный полюс, обогнула Гренландию с северо-востока. Выйдя в море Линкольна, лодка прошла через узкие и мелководные проливы Робсон и Кеннеди, отделяющие Гренландию от архипелага Королевы Елизаветы. Затем через проливы Кейна и Смита вышла в Баффинов залив. После этого, без труда пройдя через пролив Дэвиса, вырвалась в Лабрадорское море, сливающееся с Атлантическим океаном.

Пройдя на юго-восток от полуострова Лабрадор, минуя по правому борту остров Ньюфаундленд, проникла в Саргассово море и вышла на позицию стрельбы по Нью-Йорку. Своими дальнобойными низколетящими ракетами «Гранат», оснащёнными ядерными боевыми частями, она могла бы устроить большой «шок и трепет» в случае необходимости. Во время этого похода АПЛ ни разу не была засечена системами обнаружения и поиска ПЛ США и НАТО. По пути следования лодка встретила американский АУГ во главе с авианосцем «Америка», скрытно атаковала его (конечно, условно). При этом лодка находилась некоторое время внутри ордера АУГ на дистанции торпедного залпа до кораблей охранения и авианосца.

Этот сложный поход (масса мелей, неизвестные течения, большое количество айсбергов: например, Баффинов залив был просто забит айсбергами, в изобилии откалывающимися ото льдов Гренландии) длился 80 суток, 54 из которых проходило подо льдами, на глубинах более 150 метров.

11. «Увод» АПЛ «К-324» проекта «671РТМ» в 1983 году значительного фрагмента сверхсекретного низкочастотного бронированного кабеля антенны новейшей американской системы подводного наблюдения TASS.

Ведя наблюдение за американским фрегатом «Макклой», проводившим испытание системы, и записывая информацию о параметрах работы системы, наблюдая организацию и особенности взаимодействия надводного корабля со своими подводными лодками и компонентами развёрнутого в районе стационарного комплекса дальнего гидроакустического обнаружения, подводная лодка скрытно маневрировала вблизи «Макклоя». В результате этого 400 метров кабельной антенны намоталось на гребной винт АПЛ; лодка вынуждена была всплыть, в связи с чем, естественно, была обнаружена американцами. Командование ВМС США быстро прислало в район обнаружения два эсминца типа «Спруенс», получивших задание любыми средствами не позволить советским подводникам завладеть антенной. Советское командование на помощь лодке прислало ближайшее к району судно «Алдан», которое отбуксировало АПЛ на Кубу. Уникальное двухмесячное плавание в подводном положении 2-х атомных лодок «К-133» и «К-116» в февралемарте 1966 года с переходом из Западной Лицы (Северный флот), в бухту Крашенинникова (Тихоокеанский флот). Выйдя из Западной Лицы, лодки прошли через Норвежское море, повернув на юг, пересекли всю Атлантику, обогнули Южную Америку, пройдя через пролив Дрейка направились вдоль западного побережья Южной Америки, пересекли Тихий океан и прибыли на Камчатку.

12. Первый в истории переход в составе тактической группы двух АПЛ «К-38» и «К-323» проекта «670» и «671» с СФ на ТОФ вокруг мыса Доброй Надежды в 1971 году. Переход длился 107 суток, лодки двигались в подводном положении, держа связь, друг с другом по системе ЗПС (звукоподводная связь); одна ПЛ шла на глубине 100 метров, другая на 150 метрах.

13. Переход в 1976 году РПКСН «К-171» проекта «628» и торпедной АПЛ «К-469» проекта «671» с СФ на ТОФ с огибанием Южной Америки через пролив Дрейка. Лодки шли на удалении всего 18 кабельтовых друг от друга на разных глубинах, поддерживая связь по ЗПС, до экватора. После пересечения экватора каждая АПЛ пошла на Камчатку по своему отдельному маршруту. Выполняли переход и другие АПЛ. Например, в 1979 году два РПКСН проекта «667БДР» «К-455» и «К-490» тоже перешли с СФ на ТОФ, огибая мыс Горн. При этом, как и раньше плавание это в течение февраля-марта прошло скрытно от сил и средств ПЛО США и НАТО.

14. В 1984 году АПЛ «К-314» проекта «671» (командир кап. 1 ранга А.М. Евсеенко), осуществляя слежение совместно с ВПК «Владивосток» за АУГ во главе с авианосцем «Китти Хок», охраняемого семью кораблями эскорта, в Японском море непреднамеренно оказалась под авианосцем. Во время подвсплытия на перископную глубину для уточнения надводной обстановки пропорол днище авианосца своим гребным винтом. Прореха в днище авианосца оказалась длиной 40 метров и через неё в изобилии начал выливаться мазут. Авианосец вынужден был малым ходом уйти в японскую базу, и был поставлен в док. Лодка на буксире была приведена в б. Чажма. Командир АПЛ за такой «подвиг» получил серьёзное взыскание, а командование американских ВМС ещё раз убедилось, что хваленая противолодочная система АУГ далека от совершенства и абсолютно не обеспечивает защиту АУГ от ударов даже торпедных советских АПЛ 2-го поколения, не говоря уже о многоцелевых АПЛ 3-го поколения.

Думаю, что всего выше перечисленного вполне достаточно, чтобы сказать: наши подводники послевоенного периода были достойны своих старших собратьев – подводников Великой Отечественной войны. Многие командиры лодок (как дизельных, так атомных были настоящими подводными асами).

Обеспечивая стратегический океанский паритет с США и НАТО, советские корабли проводили ежегодно около 350 выходов на боевую службу. В том числе, только подводные лодки, осуществляя патрулирование в назначенных районах, готовые нанести удар баллистическими ракетами, проводя слежение за американскими АУГ, выявляя районы патрулирования ПЛАРБ США и НАТО, проводили до 200 боевых служб (автономок) в Арктике, Атлантике, Тихом и Индийском океанах, в Средиземном море.

Например, в начале 80-х годов только РПКСН Северного флота ежегодно выполняли свыше 60 походов на боевую службу. Многоцелевые и торпедные АПЛ в эти годы проводили до 100 автономок в океане ежегодно. Только 56 РПКСН проекта «667» и «667» выполнили до 590 боевых патрулирований.

При этом можно отметить несколько выдающихся достижений. Таких, например, как полугодичное боевое дежурство РПКСН подо льдами одного из северных морей, пуск ракет с ракетноносцев стоящих у пирсов ВМБ, одновременное боевое дежурство до десяти РПКСН в готовности нанести ракетно-ядерный удар из районов Атлантического и Тихого океанов.

Именно РПКСН, несущие постоянное боевое дежурство, были наиболее устойчивым, скрытым, относительно дешёвым и безопасным для государства компонентом ядерной триады.

Нет, дорогие товарищи, не проигрывали мы «холодную войну» под водой ни в чём: и лодки наши с их неотразимым оружием были ни в чём не хуже американских, и подводники наши ни в чём не уступали американским, например, по результатам разборок – анализа столкновений под водой наших и американских ПЛ во всех 20-ти случаях виноваты в большей степени оказывались командиры американских лодок, имевшие на тот момент на вооружении своих ПЛ лучшие по ТТХ гидроакустические средства.

Многие наши подводные лодки совершали такие уникальные по слаженности и продолжительности походы в труднейших условиях, что американцам и не снилось.

Не случайно в послевоенный период 74 подводника были удостоены высшей награды Родины – звания Героя Советского Союза. За «просто так» никогда эти звания не присваивались.

К началу 90-х мы имели больше атомных ПЛ, чем их имели США и НАТО. Отставание наше по гидроакустическим характеристикам (малошумности, ТТХ гидроакустических комплексов), а также по количеству и ТТХ баллистических ракет было лишь временное. С появлением у нас АПЛ 3-го поколения с начала 1980-х годов мы обогнали США по малошумности и сравнялись с ними по ТТХ гидроакустических комплексов. Ещё раньше, в середине 70-х годов мы не только догнали, но и превзошли США по ТТХ баллистических ракет подводных лодок. А по крылатым ракетам ПЛ мы были впереди них всегда.

Наш послевоенный подводный флот в полной мере был способен выполнить поставленные перед ним задачи, т.к. не только по количеству, но и по качеству ни в чём не уступал американскому.

Наш подводный флот периода «океанского паритета» мог из-под воды нанести сокрушительный ракетно-ядерный удар одновременно по всем крупным стратегическим объектам США и НАТО. (Вспомните только РПКСН проекта «941» («Тайфун») с его 200-ми ядерными зарядами, мощность удара которого в 2 раза превосходила мощность новейшей американской ПЛАРБ типа «Огайо»).

Наш подводный флот с его лучшими в мире крылатыми ракетами атомных подводных крейсеров, ракетно-торпедами и торпедами многоцелевых АПЛ мог разгромить любые военно-морские группировки противника, в том числе и АУГ.

Наши «мирные» подводные асы были на голову выше «крутых» американских командиров ПЛ, воспринимаемых всем миром какими-то

суперменами (по голливудским фильмам). Наши командиры лодок превосходили американцев и по уровню оперативно-тактического мастерства и по уровню т.н. «человеческого потенциала».

Разумеется, нельзя сказать, что всё было хорошо и гладко. Было много ошибок, объективных и субъективных причин, приводивших, например, к неоправданно большому количеству проектов (в отличие от американцев) подводных лодок одного и того же назначения (только лодок с крылатыми ракетами дизельных и атомных было 11 проектов, атомных торпедных ПЛ – 7 проектов).

Была серьезная недооценка системы базирования с современной инфраструктурой, соответствующей ремонтной базой, мощной системой противоракетного и противовоздушного прикрытия. Необоснованный отказ от развития одних проектов АПЛ и систем их оружия в пользу новых. Это приводило к распылению средств и не давало возможности довести до совершенства уже испытанные и проверенные временем системы. Консерватизм и плохое использование достижений зарубежных конструкторов (например, число забортных отверстий на АПЛ 1-го и 2-го поколения на порядок выше лодок США), устойчивая приверженность наших «флотоводцев» к 2-х корпусным лодкам, обеспечивающая повышенный процент непотопляемости, прокладка внутриотсечных кабельных и трубопроводных трасс по бортам ПЛ по всему диаметру прочного корпуса (вместо прокладки в одном канале, расположенном вдоль всего корпуса на одной из палуб с обеспечением максимальной доступности) и др.

Нередко среди «больших начальников», определяющих политику программ подводного кораблестроения и развития флота, случались люди, недостаточно компетентные, с ограниченной способностью заглядывать вперёд и принимающие решения на уровне головоуятия.

Было много тяжелых трагедий, связанных с гибелью людей. И в этом случае основная вина лежит на тех, кто в своё время принимал решения, приводящие в последствии к тяжелой аварии, или проявил нерешительность, некомпетентность, боязнь взять на себя ответственность, а, проще говоря, проявил трусость за свою шкуру.

Разговор об ошибках, авариях, трагедиях – это трудная тема, не входящая в задачу автора в связи с нашим «проигрышем» «холодной войны» под водой.

Ещё раз утверждаю: «холодную войну» мы не проигрывали. Нас сдала (предала) московская партийно-номенклатурная «элита». Именно беспредельное и беспрецедентное предательство прогнившей партийной верхушки погубило нас.

* * *

Прославленные подводники Великой Отечественной, успевшие написать свои книги (П.Д. Грищенко, А.М. Матиясевич, Н.И. Виноградов, Я.К. Иоселиани, А.И. Колышкин, Ю. Русин, Г.И. Щедрин и др., а также бывшие командующие флота А.Г. Головкин, В.Ф. Трибуц, Ф.С. Октябрьский, Народный комиссар ВМФ Н.Г. Кузнецов, Главком ВМФ С.Г. Горшков) многие рассказали о действиях подводников во время Великой Отечественной войны. Разумеется, не все. Не смогли всего рассказать и советские историки, занимавшиеся исследованием боевых действий подводных лодок, например, такие как В.И. Ачкасов, А.В. Басов, Н.В. Большаков, Л.А. Власов, В.И. Дмитриев, Г.М. Гельфонд, И.А. Козлов, Р.Н. Мордвинов, В.М. Мосцеев, И.Н. Ревенко, А.И. Сумин, О.Г. Чемсеев, М.И. Хаметов, В.С. Шломин и др. Тема эта неисчерпаема. По сути ведь о каждой подводной лодке, вышеперечисленной, о каждом экипаже этих лодок и командирах можно написать целые книги.

Тот же выдающийся подводник, адмирал Н.И. Виноградов, награжденный восьмью орденами, среди которых флотоводческий орден Ушакова 1-ой степени за номером три, пишет, что, конечно, не все удалось рассказать о

подводникам своей бригады: «Разве расскажешь, к примеру, обо всех боевых походах? Даже просто перечислить их и то сложно. Разве расскажешь обо всех подвигах, мужественных поступках, смелых решениях, дерзких поисках? Ведь этим заполнен практически каждый военный день».

Разумеется, и мне, назвавшему свою книгу «Подводные асы», немного удалось рассказать о наших подводниках, как Великой Отечественной, так и «холодной войны». Да такую задачу я и не ставил перед собой. Мне хотелось лишь, основательно изучив обширный материал по действиям немецких и наших подводников во время Второй мировой войны, показать, что наши воевали не хуже прославленных на весь мир западной пропагандой немецких подводных асов. В какой-то мере защитить их честь и достоинство от клеветы и лжи «новых» историков. Не смог я «пройти мимо» – умолчать о клевете и лжи, что выливается современными и идеологическими прихлебателями на наш послевоенный подводный флот, наших подводников периода «холодной войны». Попытался показать, что не подводники проиграли «холодную войну» под водой, а руководители государства – «вожди», стоявшие у государственного «руля» – ренегаты и те, кто оказался в руководстве Вооруженными Силами, в том числе, и в ВМФ, сделав карьеру не по своим способностям и талантам, лишь благодаря «личной преданности» и «гибкости позвоночника», способности «адаптироваться» под начальство, «ползать на брюхе» и проявить «высокую степень холуяжа». О последних («героях» новых времен) я постараюсь сказать в следующей главе

V

Ренегаты

«Сравнить предателя не с кем и не с чем. Думаю, что даже тифозную вошь сравнение с предателем оскорбило бы»

(М.Горький).

«Для измены Родине нужна чрезвычайная низость души»

(Н.Г.Чернышевский)

Теперь, когда мы несколько разобрались с вопросом о том, кто во Второй мировой войне был действительно подводным асом, а кого в асов превратила пропаганда, тогда как, на самом деле, они были лишь «ассаами», подошло время кое-что сказать о предателях. Не о предателях, бывших во время Второй мировой войны, а о нынешних, кто является порождением т.н. «хрущевской оттепели», предательская деятельность которых привела нас к поражению в Третьей мировой – «холодной войне».

Прежде всего это относится к тем руководителям партии и правительства, кто был у власти последние 15-20 лет существования Советского Союза. А так же и к тем, «жалкою толпой стоящим у трона» (вернее не «стоящим», как у Лермонтова, а «ползающим на брюхе», как у В.Розова), кто прислуживал и продолжает прислуживать «вождям», независимо от того, социалистический строй был в стране или бандитский, «неразвитый» капитализм, какой существует сейчас.

Все они вместе виноваты в том, что случилось с нашей Родиной и ее многострадальным, терпеливым и мужественным народом. Народом, который сокрушил опасного и сильнейшего врага, в считанные недели и месяцы поставившего на колени и заставившего работать на себя практически всю Европу. Народом, который спас от фашизма весь мир, а теперь превратился в ... население, в «электорат», в «козлов» (по «Дуэли»), а вернее – в «баранов», покорно идущих вслед за козлами-провокаторами.

Громадная армия рвачей, захребетников, паразитов-приспособленцев всех мастей не успокаивается на «достигнутом» – продолжает клеветать, обливать грязью все самое святое, что было и есть у нашего народа, его героическую историю и его «корни». Особенно достается от них советскому периоду нашей страны, в том

числе, – истории Великой Отечественной войны. Лгут, искажают, подтасовывают факты, «вытаскивают» и выискивают, «высасывают из пальца» были и небылицы о том, что составляет славу и доблесть нашего народа, о тех, кто представляет его национальную гордость. «Бомбардировке» подвергается все, начиная с А.С.Пушкина, который, по мнению нынешнего министра культуры Швыдкого (сторонника и защитника порнографии и мата в «литературном» языке) «устарел», и кончая героями Великой Отечественной войны.

... Не знаю, насколько правдив был М.С.Горбачев, когда говорил, что он «давно», еще когда был никем, понял, что «мы не туда идем» и поставил себе цель развалить партию и «систему», встав во главе партии и государства. Скорее всего, он блефует, набивает себе цену перед «хозяевами». Видимо, все же перерождение его было постепенным: от социал-соглашательства к социал – либерализму и социал-предательству, приведших его, в конце концов, к роли откровенного холуя у американских хозяев. Он сейчас пыжится, дает интервью, рассказывает о своем «подвиге», приведшем к развалу Советского Союза и обрушению всей социалистической системы.

Думаю, что «хозяева» давно еще «вычислили» его, сделав на него ставку, досконально изучив и поняв, что это болтливый, тщеславный, лживый и трусливый человек как раз тот, кто им нужен. Они попали в точку. Свою роль, предназначенную для него «кукловодами», он выполнил хорошо. А потом в дело были подключены другие «вожди», обладающие не менее, чем он «достоинствами», которые были использованы в полной мере.

Слабаки и трусы

Разного рода демократические «теоретики сапога», утверждают, что Советский Союз развалился потому, что так и должно было случиться, что это было предопределено. Было предопределено потому, что «путь, по которому мы шли, был тупиковым», что он был «в сторону от прогрессивного развития человеческого общества». Это, конечно, чепуха и бредятина, оспаривать которые нет смысла.

Когда «неперевернувшиеся» члены компартии, а так же все порядочные и умеющие думать люди говорят, что все, случившееся со страной, есть результат предательства, они, безусловно, правы.

Предательство «верхушки» партии и тех государственных структур, в чьих руках была власть. Предательства гнусного, подлого и глобального по масштабам.

А началось оно, это предательство, еще со времен этой самой «хрущевской оттепели». Достигло своего апогея, когда высший государственный пост в стране занял Горбачев.

В народе было принято считать, что при всех наших недостатках, при всем том «социалистическом бардаке», который имел место быть в стране в тот период, когда у «руля» стояли безвольные, инертные, заевшиеся, разложившиеся, «потерявшие нюх» правители, все равно случиться чего-либо катастрофического со всеми нами ни в коем случае не может. Этого не должно и «не может быть потому, что не может быть никогда» (по академику А.Н.Колмогорову).

Этого не должно было быть потому, что на страже государственных интересов стоял такой надежный и проверенный государственный орган, как КГБ. Защита национальной безопасности и государственных интересов была святой обязанностью КГБ. К тому же, когда во главе партии и государства стал Ю.Андропов, вся власть в стране перешла к КГБ.

Но именно КГБ оказался не только «слабым звеном» в системе, когда начался государственный переворот, но и более, чем кто-либо другой, готовым к принятию нового буржуазного порядка, к установлению в стране господства бандитского капитализма и «демофашистского» режима, приведшего страну практически к полному краху. Очевидно, что и КГБ в какой-то мере было

своевременно подготовлено к этому (речь идет не о рядовых сотрудниках, выполнявших свой долг в соответствии с присягой, а о руководителях этого ведомства).

Размышляя над тем, как случилось, что во время контрреволюционного переворота в стране, а потом обрушения Вооруженных сил и, в частности, флота не нашлось в стране и, в том числе, в ВМФ человека, который бы, имея за своими плечами такую мощную силу, мог бы пресечь начавшуюся вакханалию, мародерство, развал и раскол флота, я пришел к выводу, убедившись еще раз, что история повторяется: многое, что происходило с нашим флотом 100 лет назад, по основным своим чертам схоже с тем, что произошло 10-12 лет назад, а началось еще лет 15-20 до нынешнего времени.

Офицер Российского императорского флота, публицист и писатель В.И.Семенов (1867-1910), участник обороны Порт-Артура и Цусимского сражения, а так же свидетель и участник работы в составе разного рода групп и комиссий под непосредственным руководством высших военно-морских начальников, ветеран Тихоокеанской эскадры, побывавший в японском плену вместе с вице-адмиралом З.П. Рожественским (до войны 1904-1905г.г.), успевший послужить 3 года с вице-адмиралом С.О.Макаровым в Кронштадте, после войны написал свою знаменитую трилогию «Расплата», выдержавшую в период с 1906 по 1913 год шесть изданий. В эту трилогию вошли три весьма объемных книги: «Порт-Артур и поход второй эскадры», «Бой при Цусиме» и «Цена крови».

Как человек незаурядного ума и прекрасных академических способностей, воспитанник «школы С.О.Макарова», каковым он себя считал, он в своих книгах, написанных на основе дневниковых записей, смог создать поистине «энциклопедию» по истории русско-японской войны 1904-1905 г.г., скрупулезно проанализировать, обобщить объемный материал и сделать выводы.

Внимательно вчитываясь в это своеобразную летопись русского Военно-морского флота конца XIX и начала XX века, сравнивая то, что происходило тогда с тем, что произошло через 100 лет, в конце XX-го и начале XXI века, убеждаешься, что горькие уроки тех трагических событий остаются не учтенными и до сей поры, а обстановка на флоте, в особенности, «вокруг» флота, в высших эшелонах власти такова, как будто не прошло этих 100 лет, не было ни Первой, ни Второй мировых войн, что к тому развалу, что мы имеем в стране и на флоте мы пришли вполне логично и закономерно в результате предательства «вождей» и «рабской» покорности, безволия и трусости подчиненных.

Чтобы не быть голословным, приведу кое-что из этого капитального труда.

Вот, например, что пишет автор в связи с трусливым побегом наместника, адмирала Е.И.Алексеева, покинувшего Порт-Артур по «высочайшему указанию». Да и не просто втихую покинувшего крепость, но еще и перед своим отъездом распорядившегося обезоружить корабли эскадры, орудия свести на берег для «подкрепления береговых бастионов».

После того, как В.И.Семенов, бывший в то время старшим помощником командира крейсера «Диана», спросил своего командира, только что вернувшегося после «общего сбора» флагманов в штабе наместника, где был подписан «акт самоупразднения флота», почему в протокол не записано прямо, что это приказание наместника, «к чему эта комедия», к чему «весь этот протокол, под которым не упоминается его имени» (Алексеева – авт.), командир крейсера, капитан 2 ранга Н.М.Иванов «возражал крайне смутно, ссылаясь на то, что нечего разговаривать, когда приказывают, что все равно из протеста ничего не вышло бы...

Иные не допускают мысли, чтобы решение совета могло быть predeterminedено наместником, а я утверждаю, что в той атмосфере, которая была им создана, члены различных совещаний только и думали о том, как бы угадать мысли

его превосходительства. Кто умел их угадывать – преуспевал: кто плохо угадывал, но старался – к тому отношение было снисходительное, – но кто смел «свое суждение иметь» – над тем можно было поставить крест». Не то же было и у нас в ГШ ВМФ, когда начался весь этот горбачевско-ельцинский бардак?

Те, кто был в это время «приближен» к ГШ ВМФ, знают, что после некоторого «шока» со стороны высшего руководства начался «мандраж» под тезисом: «ни в коем случае не допустить участия флота в политике». Даже одна попытка опытного и честного адмирала, командующего Черноморским флотом М.Н. Хронуполо действовать в соответствии с присягой, которую он однажды и на всю жизнь принял, привела к тому, что вскоре был снят со своей должности и никто из его прямых начальников даже не посмел его защитить. А «вина»-то этого адмирала была лишь в том, что он без разрешения своего начальника (Главкома ВМФ) по приказанию заместителя Министра обороны генерала армии Варенникова об усилении охранной зоны вокруг аэродрома ПВО в Бельбеке послал небольшой отряд морских пехотинцев (две роты). Об этом пишет в своих мемуарах бывший Главком Советского Союза адмирал В.Н. Черкавин («Атомный подводный ...Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов». М.1997г.) А произошло это в период того самого преступного ГКЧП, главными «героями» которого были Горбачев, Язов и др.

Оказывается поступок адмирала Хронуполо вызвал резкое неудовольствие и Горбачева и его «врага» Ельцина и «нашей безапелляционной прессы в лице некоторых демократических изданий в Москве и Ленинграде ...» как пишет Чернавин.

Послушаем, что говорит В.И. Семенов: «...В первые дни войны, после того как крепость и эскадра были захвачены врасплох, все начальствующие лица Порт-Артура жили под гнетом неизвестности и страха, но не за судьбу крепости или эскадры, а за свою собственную, всецело зависящую от того, как ... он взглянет на происшествие, как повернет дело...»

Рассказывая о своих впечатлениях в первые дни пребывания в Порт-Артуре, еще не осажденном с суши, В.И. Семенов пишет: «... Впечатление было ... весьма странное... Казалось, только что совершившиеся грозные события (имеется в виду начало войны с Японией – авт.) не слишком занимали общественное мнение: чувствовалось, что все живут под гнетом страха, но не за судьбу эскадры или крепости, а за свою собственную, притом не в смысле покушения на жизнь и достояние со стороны врага, а в смысле ... благорасположения начальства. Как-то еще обернется дело? Кто окажется виноватым? Не влететь бы в грязную историю. Эти вопросы, видимо мучили всех – и высоких и малых чинов!

...Все либо отмалчивались, либо отговаривались незнанием ... Ведь излагая факты, надо было осветить их с той или другой точки зрения ... а это было «крайне опасно!» ... Видимо, из опыта прежних лет всякий знал, что смелый отзыв, самостоятельное суждение немедленно, неисповедимыми путями достигнут туда, куда следует, и неосторожный (часто недоумевая – в чем дело) вдруг почувствует на себе карающую руку ... это не было проявлением суровой дисциплины ..., ведь дисциплина – есть сознательное подчинение закону всех, от самого младшего до самого старшего «не только за страх, но и за совесть», а здесь был только страх, страх перед всемогущим, безответственным начальством ...»

Ни то же было в нашем «генералитете-адмиралитете» в Вооруженных силах? Кто из этих приближенных думал об Армии и Флоте в момент этого предательского переворота? Собственная шкура – вот что занимало умы наших «полководцев» и «флотоводцев». При этом в «передовиках» оказались почти поголовно «полит рабочие» – офицеры, генералы и адмиралы полит органов Армии и Флота.

Можно задать вопрос, почему они так быстро «повернулись на 180». Ответ прост: они были готовы. Они были подготовлены той атмосферой угодничества и подхалимства, отсутствием реальной ответственности за дела, культура сытой, комфортной и беззаботной жизни, отрывом от народа (от солдат, матросов, старшин и офицеров кораблей, частей, соединений).

К тому времени в Армии и Флоте уже был вытравлен «всякий живой дух, намек на личную инициативу», как пишет Семенов. А политорганы, набравшие после смерти И.В.Сталина непомерные властные полномочия (совместно с руководством КГБ) сумели даже людям «храбрым и разумным внушить сознание полной бесполезности всякой попытки повлиять на принятое ... решение, мало того – внушить, что малейшее несогласие» с взглядом начальника (политработника) есть уже преступление».

Наша большая беда в том, что руководство КГБ, зная практически все, что замышлялось против СССР (разведка-то у нас работала великолепно), ничего не предприняло, чтобы пресечь эти злоеющие замыслы.

Еще в июне 1991 г. председатель КГБ СССР Крючков представил доклад Верховному Совету на его закрытом заседании. Из этого доклада было четко видно, что задумано ЦРУ, как и какими методами это осуществляется.

Вот что говорилось в этом докладе, в частности: «...В этих целях (разложение советского общества и дезорганизация социалистической экономики – авт.) американская разведка ставит задачу осуществить вербовку агентуры влияния из числа советских граждан, проводить их обучение и в дальнейшем продвигать в сферу управления политикой, экономикой и наукой Советского Союза. ЦРУ разработало программу индивидуальной подготовки агентов влияния, предусматривающую приобретение ими навыков шпионской деятельности, а также концентрированную политическую и идеологическую обработку.

Кроме того, одним из важнейших аспектов подготовки такой агентуры является преподавание методов управления в руководящем звене народного хозяйства. Руководство американской разведки планирует целенаправленно и настойчиво, не считаясь с затратами, вести поиск лиц, способных по своим личным деловым качествам в перспективе занять административные должности в аппарате управления и выполнять сформулированные противником задачи. При этом ЦРУ исходит из того, что деятельность отдельных, не связанных между собой агентов влияния, проводящих в жизнь политику саботажа в народном хозяйстве и искривления руководящих указаний, будет координироваться и направляться из единого центра, созданного в рамках американской разведки. По замыслу ЦРУ, целенаправленная деятельность агентуры влияния будет способствовать созданию определенных трудностей внутриполитического характера в Советском Союзе, задержит развитие экономики, вести научные изыскания в Советском Союзе по тупиковым направлениям.

При выработке указанных планов американская разведка исходит из того, что возрастающие контакты Советского Союза с Западом создают благоприятные предпосылки для их реализации в современных условиях. По заявлениям американских разведчиков, призванных непосредственно заниматься работой с такой агентурой из числа советских граждан, осуществляемая в настоящее время американскими спецслужбами программа будет способствовать качественным изменениям в различных сферах жизни нашего общества и, прежде всего, в экономике. И приведет в конечном счете к принятию Советским Союзом многих западных идеалов»,

Каждую приведенную строчку из доклада КГБ можно прокомментировать и «проиллюстрировать» конкретными примерами, как все задуманное ЦРУ было осуществлено. Осуществлено все это было весьма эффективно. Для реализации этих задач в мощной и разветвленной системе ЦРУ

существуют не только специальные отделы, но и целые управления, директораты (ниже кратко это будет показано).

Как видим, и руководство КГБ всезнало и Верховный Совет был извещен. Только вот Председатель КГБ с этим докладом запоздал лет на 10 (по какой причине, мне неизвестно. Только не думаю, что он узнал все, что задумано в ЦРУ, только накануне контрреволюционного переворота в стране – доклад-то в 1991 году был представлен).

В докладе говорится, что «американская разведка ставит задачу осуществить вербовку агентов влияния...» и т.д. Задача эта была к 1991 году уже выполнена. И конкретные «агенты влияния» были известны КГБ (их особенно-то и искать не надо было: все, кто проходил какую-то «стажировку» в США, без сомнения, прямо или косвенно «прошли» через ЦРУ).

Не говорится почему-то в докладе (упоминается только вскользь) о колоссальной работе ЦРУ по реализации «программы Даллеса», направленной на идеологическое и морально психологическое разложение населения СССР, особенно молодежи. Для этой цели тоже спецподразделения в ЦРУ существуют и громадные средства выделяются. Эта сторона деятельности по подготовке населения «к восприятию» того, что было запланировано, несомненно, даже более важна, чем развал экономики.

В докладе говорится, что ЦРУ «исходит из того, что возрастающие контакты Советского Союза с Западом создают благоприятные предпосылки...». Работа для реализации этих предпосылок была начата ЦРУ еще лет за 25-30 до начала «этих самых реформ»: не случайно же всех записных «демократов», начиная с первых диссидентов, так беспокоило отсутствие «свободы», так они орали о необходимости разрушения «железного занавеса».

В своих мемуарах В. Крючков оправдывается, говорит, что докладывал Горбачеву, «положил на стол» папку с документами, неопровержимо свидетельствующими о связи А. Яковлева со спецслужбами США. Но ведь Яковлев был в это время главным идеологом партии. Вместо того, чтобы его немедленно подвергнуть аресту и поднять вопрос на Политбюро ЦК партии, он «положил на стол» папку. И Горбачев «принял меры»: побеседовал со своим коллегой и ... проигнорировал все, что было в папке.

Обладая всей полнотой власти, именно Председатель КГБ имел полное право и обязан был немедленно арестовать Ельцина, как предателя и изменника Родины во время «форосского спектакля» с «главным героем» его – Горбачевым.

Тогда не было бы того страшного беспредела, который произошел и продолжает происходить в стране, того стыдного унижения ее на международной арене, когда каждая «шавка» может «плюнуть в лицо» и вообще «вытереть ноги» о нас.

Ни разрушение ВПК и всей промышленности, ни разрушения Армии и Флота не было бы.

Не было бы потери нескольких миллионов человеческих жизней за все эти «реформаторские» годы, не было бы ежегодного уменьшения страны на 1млн. человек. Не было бы снижения средней продолжительности жизни до 49 (!) лет. Не снизилось бы потребление нефти на внутренние нужды в стране до 70%, а производство металла в 10 (!) раз. Не снизилось бы производство турбин в 56 (!) раз, экскаваторов в 140 (!) раз, автомашин в 450 (!) раз. Не возросло бы количество больных туберкулезом в 3 раза, а сифилисом в 50 (!) раз. Не было бы в стране 52.5 млн. человек, страдающих психическим расстройствам разной степени.

Не было бы чеченской войны с тысячами жертв, не было бы терактов в стране, число которых в среднем перешло за полтысячи в год. Не убивали бы в стране по 30-40 тысяч человек в разного рода бандитских разборках и нападениях на ни в чем не повинных граждан. Не совершалось бы до 3-х млн. преступлений в

год. Не было бы миллионов беспризорных и не посещающих школу детей. Не разгуливали бы на свободе около 7000 (!) убийц, совершивших преступления, остающиеся нераскрытыми.

Не было бы у нас в стране ни «шоковой терапии», ни грабительской «приватизации», ни «дефолта».

Не было бы этого мародерского беспредела в экономике, политике, культуре, идеологии...

Какая-то особенно рьяная демофашистская сволочь заикнулась о необходимости «Нюрнбергского процесса» над КПРФ, как преемнице КПСС. Такого кошмара не будет никогда. А вот подобный процесс, суд народа над всей этой отечественной «элитой» – предателями-«перевертышами» и их сподручными обязательно рано или поздно произойдет. Произойдет потому, что геноцид и пособничество ему (а именно это произошло и происходит в стране) есть величайшее преступление, не имеющее срока давности.

Всего этого национального бедствия не произошло бы, если бы наш главный «страж» национальной безопасности – Комитет государственной безопасности сработал в лучших традициях чекистского органа, созданного в свое время честнейшим и чистейшим человеком – «железным Феликсом»,

К сожалению, руководители этого органа оказались слабаками и трусами, побоявшимися, как они говорят, «пролить кровь». Кроме воя «забугорных кукловодов», трусливого и жалкого подвывания отечественных «правозащитников» и «борцов за свободу», ничего бы не произошло. Не было бы никакой крови! А теперь она уже пролилась в громадном количестве и продолжает литься. При этом «вожди» 80 – 90-х годов – прямые виновники всех этих преступлений вместо того, чтобы сидеть в тюрьме, разъезжают по миру, утопая в роскоши, наслаждаясь «цивилизацией», безмятежной жизнью, пользуясь полнейшей безнаказанностью под гарантией неприкосновенности.

...Продолжаются обрушения домов, мостов, водопроводных, тепловых и канализационных систем. Падают самолеты и вертолеты, тонут надводные суда и подводные лодки, взрываются поезда и автомобили. Замерзают зимой дома, поселки и целые города. Начали разрушаться грандиозные сооружения для развлечения и отдыха «новых русских» и других, сумевших приспособиться и приспособиться к новому режиму... И никто в стране за все это никакой ответственности не несет...

О том, что в стране произошло невиданное, беспрецедентное предательство властных структур – это правда. Не понимает этого только дремучий, вконец задуренный «демократическими» либерал – реформаторскими СМИ, средний «россиянский» обыватель или полный идиот.

Все это правда. Правда, но не вся.

«Элита»

Для того, чтобы свершилось это вселенское предательство, нужна была целенаправленная подготовка. Нужна была работа не только по разложению и подкупу руководителей партии и государства (это сделать было не так уж и трудно: почва для этого была готова). Нужно было проведение громадной работы по подготовке населения страны к восприятию этого предательства, этих мерзостно-пакостных перемен. Работа по моральному разложению и оболваниванию населения страны, превращению людей в покорных, равнодушных и тупых обывателей, разучившихся думать своими мозгами, верящих тому, что вещает «говорящая голова» с экрана телевизора.

Особое внимание было направлено на молодежь, чтобы превратить ее в «пофигистов» и «дофенистов», которым все «по фигу» и «до фени». Превратить в «Иванов, не помнящих родства», в таких молодых людей, кто живет по этому самому принципу, который кто-то из авторов «Дуэли» определил, как «ж. – с. – т.»: «жри –

спи – трахайся». Превратить в «овощи», которым думать не надо. «Наслаждайся», «лови кайф», «оторвись на полную катушку» – вот лозунги, которыми пичкает молодежь нынешнее «демократичное» ТВ.

Превратить молодых людей в «скотов», идеал которых: импортный лимузин, «накрученная телка» на коленях, «мобильник» на шее и банка импортного пива в руке.

Надо с горечью признать, что цель, которую ставят перед собой все эти бжежинские, киссинжеры, тетчеры и стоящие за ними «денежные мешки» во многом достигнута. Достигнута даже раньше и с большим эффектом, чем предполагали.

Еще более десяти лет назад та молодежная шваль, которая, одурев от алкоголя и наркотиков, оборзев и обнаглев от вседозволенности и безнаказанности, под руководством московского подонка Станкевича сносила памятник Ф.Э. Дзержинскому на Лубянке, уже была готова и к этому варварству, и к восприятию горбачевских «общечеловеческих ценностей».

Шайка зарубежных кукловодов торжествует. Радует, что без «горячей» войны достигнут «потрясающий» результат, какого не смог добиться даже Гитлер, подмяв под себя почти всю Европу и бросив против СССР все ее военно-промышленные и людские ресурсы. Торжествует и радуется, и не только не скрывает, но, наоборот, нагло и открыто во всеуслышание объявляет, что средства, «потраченные на Россию», не пропали.

Только в одном вся эта забугорная шайка «хозяев мира» не сходится и спорит: сколько потрачено. Одни говорят, что несколько миллиардов долларов, другие – несколько десятков и даже сотни миллиардов.

Думается, что значительно меньше. Меньше, т.к. в нашем государстве нашлось много мерзавцев, мгновенно учуявших поживу и во все тяжкие ринувшихся помогать осуществлению дьявольских планов. Прежде всего, это наша отечественная «творческая» интеллигенция. Та самая интеллигенция, которая во все времена была лизоблудствующей и подхалимствующей властям предрержащим. Интеллигенция, видя пошлость, безделье, безволие и трусость которой, Александр Блок обратился с призывом слушать и ловить «музыку революции» и которую В.И. Ленин метко и хлестко назвал «г...м» нации.

Да и продалась-то эта «творческая» интеллигенция за не особенно большие «зеленые серебряники» в силу своей холуйской, пресмыкательской и приспособленческой сути.

Таких честных и преданных своему делу и поистине талантливых творцов, как застрелившиеся В. Маяковский и А. Фадеев, умершие своей смертью М. Шолохов и Л. Леонов или ныне живущий патриарх советской драматургии В. Розов, или несгибаемый Ю. Бондарев, – всегда было единицы. В подавляющем большинстве вся эта «творческая» рать всегда и раньше-то была бездарными себялюбцами и эгоистами, для которых интересы и чаяния народа не существовали. (Особенно подлую роль сыграли здесь т.н. «шестидесятники» хрущевской «оттепели»). А нынешние «творцы», еще вчера воспевающие достижения советского народа, певшие дифирамбы советским вождям и «прогибающиеся» вместе с «линией партии», бросились с пеной у рта доказывать, какой «блякой» была эта советская власть, как она их притесняла и как они всегда «боролись» с ней (сидя у себя на кухнях и держа кукиш в кармане. Пистолет-то взять в руки трусость не позволяла).

Особенно омерзительно слушать, когда уже убеленные сединами, обвешанные разными советскими орденами, награжденные государственными премиями (в том числе, сталинскими и ленинскими), теперь, выступая по юбилейным датам на ТВ, обливают грязью и И.В. Сталина, и партию, и советскую власть, давших им в жизни все.

О тех, кто сегодня является опорой властей, о всей этой «демократической» шушере – «академиках» разного рода виртуальных академий, лауреатах всяких тусовочных премий, организаторах и участниках разнообразных бизнес-шоу-балаганов, говорить противно.

Все эти нынешние «философы», «политологи», «социологи», создатели и руководители всяческих «фондов», «исследовательских центров», «правозащитники», астрологи и колдуны, хронические «кандидаты в депутаты» и прочие прохиндеи – просто паразиты. Сюда же относится и подавляющее большинство членов федерального собрания. Живущие за счет народа, жрущие и пьющие, наслаждающиеся материальным достатком, веселящиеся и отдыхающие на зарубежных курортах и ни за что не несущие ответственности – вот на кого опираются нынешние «вожди». Все они вместе озабочены только одним: как бы подольше закрепиться у своих «кормушек. Всех их объединяет в одну «стаю единомышленников» боязнь эти кормушки потерять.

То же относится и к представителям «культуры» во главе с министром Швыдким – ярким поклонником «шедевров» мирового искусства – нескольких «черных квадратов» Малевича, создателя и ведущего пошлейшей телепрограммы «Культурная революция», объявившего, что «русский фашизм страшнее немецкого».

Находящиеся «под крылом» такого министра все эти «смехуечники-юмористы», безголосые певцы-прыгуны и «обезьяны» с «мыслями-скакунами» и «либеральными тараканами» в головах, телезвездуну и телезвездуньи во главе с «академиками»-поводырями: познерами, сванидзями и прочими шустерами – все они, как первые, вторые, так и третьи, считают себя «элитой».

Но не элита это, а действительно дерьмо нации.

Так вот это дерьмо – порождение горбачевских перестроечных «общечеловеческих ценностей» и сыграло свою позорнейшую и поганейшую роль в превращении нашего народа в «население», в этот самый «электорат», к которому власти предержавшие постоянно обращаются с призывом к «примирению и консолидации». (Боятся все же. Боятся, что терпение может лопнуть: «электорат» снова в Народ превратиться может).

Именно это «элитное» дерьмо способствовало своей деятельностью превращению значительной части населения в инертное, пассивное, ни во что не верящее и спящее «быдло», всякий раз голосующее во вред себе или вообще отсиживающиеся в своих «норах».

Крохоборы

При всем этом самым настоящим быдлом, безвольным, мягкотелым и трусливым оказались многие генералы, адмиралы и высшие офицеры, стоящие во главе силовых структур, в частности, в МВД, Армии и Флоте.

Получив из рук Ельцина свободу воровать и грабить то, что принадлежит народу и государству, они вслед за высшими гражданскими государственными чиновниками принялись растаскивать и разбазаривать все, что находилось на балансе Вооруженных сил. Дело дошло даже до продажи за «копейки» иностранным покупателям боевых кораблей с секретным и сов секретным оборудованием и техникой. Растаскивались и продавались в громадных количествах нефтеналивные суда и десантные корабли, другие вспомогательные суда, катера, плавсредства. Были проданы на «ИГОЛКИ» два самых мощных современных надводных боевых корабля – авиа несущие крейсера «Минск» и «Новороссийск», имеющие водоизмещение по 40 с лишним тыс. тонн и стоящие по 2 с лишним миллиарда долларов (проданы за 4.5-6 млн. долларов).

Глядя на свое высшее начальство, на своих генералов и адмиралов-крохоборов, пустились во все тяжкие воровать и тащить все, что плохо лежит, их подчиненные.

Почему же нельзя воровать офицерам рангом пониже, чем их начальники – воры генералы и адмиралы? Почему нельзя «увести и загнать» табельное имущество части или свое обмундирование прапорщику, мичману, сержанту и старшине, солдату и матросу, если их начальники растаскивают и продают корабли и суда, бронетехнику и автомобили, бетонные плиты посадочных полос стратегических аэродромов?

Ф. Энгельс еще в 1870 г. в статье «Расцвет и упадок армий» писал: «...Казнокрадство, использование служебного положения в корыстных целях, всеобщее злоупотребление общественным положением ради личных интересов – все то, что составляло основу режима Второй империи – охватило и армию. Если Осман и его шайка нажили миллионы на грандиозной парижской афере (речь идет о махинациях префекта департамента Сена Османа, который в 50-60-гг. XIX века занимался «перестройкой» Парижа – авт.), если все ведомство общественных работ, каждый контракт, заключенный правительством, каждая гражданская должность открыто и бесстыдно превращались в средство ограбления народа, как же могла армия одна остаться добродетельной, ..., армия, управляемая людьми, охваченными такой же жадной обогащения, как и более удачливые штатские придворные прихлебатели? ... Когда начались ... хищения военного имущества и т.д. с целью образования доходов, секретно выплачиваемых военным министерством императору; когда в силу этого на высших должностях в армии должны оставаться лица, посвященные в эту тайну, которых поэтому нельзя смещать, что бы они ни делали и как бы они ни пренебрегали своими обязанностями, тогда деморализация распространилась и на строевых офицеров. Мы далеки от утверждения, что расхищение общественных средств стало среди них обычным явлением; но презрение к своим начальникам, пренебрежительное отношение к служебному долгу и упадок дисциплины были неизбежными следствиями... Вся система прогнила насквозь; атмосфера коррупции ... подействовала, наконец, и на главную опору этой империи – армию, и в час испытания эта армия не могла противопоставить неприятелю ничего, кроме славных традиций и врожденной храбрости солдат, а одного этого недостаточно, чтобы армия осталась первоклассной».

Написано это было более 130 лет назад об армии Наполеона, но слово в слово относится это и к нашей нынешней армии. Однако такого количества генералов, адмиралов и высших офицеров-воров и такого масштаба воровства, как в нынешних Вооруженных силах «новой» России, никогда и нигде в мире не было. Ни Наполеону, ни Энгельсу никогда бы и присниться не могло, что в армии и на флоте ворами могут оказаться едва ли не 200 генералов и адмиралов, что составляет 10% всего генералитета Вооруженных сил. Именно против такого количества их было возбуждено уголовное дело. Некоторые центральные газеты даже опубликовали полный список этих «защитников» Родины. Дошло до того, что уголовниками-ворами стали даже начальник ГШ ВМФ и заместитель Министра обороны. К сожалению, все они отделались легким «испугом». А если кто и осужден, то это, в основном «пешки», не главные воры. Да и осуждены-то они, в основном, «условно» и на незначительные сроки.

Но другого от нынешних властей предержащих и ожидать нечего. Как правило, в тюрьму попадают укравшие «деревянные» рубли, а те, кто растащил и разграбил общенародное, государственное и военное имущество на миллионы «зеленых», находятся на свободе, наслаждаются жизнью. Все это потому, что своим награбленным капиталом они служат режиму и подкупают не только чиновника любого ранга, который им нужен, но и «высоких» государственных «деятелей», приближенных к «трону».

О том, как «сберегали» наш флот, я расскажу несколько позднее. А пока продолжу разговор о том, как удалось всей этой мерзости-пакости восторжествовать в нашей стране.

«Рычаги»

Для того, чтобы сработала эта «мина замедленного действия», чтобы вся эта «элита» вместе с «вождями» пришла в движение, ее, конечно, нужно было подготовить, организовать из нее полноценную «пятую колонну». Не только «образумить» и направить «элиту и вождей», но и организовать их действия по разложению народа.

Не буду по пунктам перечислять то, предусматривалось т.н. «Программой Даллеса», о которой так много говорилось и писалось в патриотических СМИ. Трудно утверждать, является ли то, что приписывается А. Даллесу, основателю и первому руководителю Центрального разведывательного управления, сформулировано им лично, но то, что силы, средства и методы, которые были предусмотрены в этой программе, сработали исключительно эффективно, сомнений нет. Удар был нанесен точно – в самые основы: по национальному сознанию, национальной гордости, по вере народа в святые идеалы и принципы.

Любовь, верность и преданность своему отечеству, «в глубоком, страстном и бескорыстном желании ему добра и просвещения; в горячем сочувствии ко всему хорошему в нем и благородном негодовании против того, что замедляет путь к совершенству» (по Н.А. Некрасову) – вот, что было основной целью этого удара.

Что бы там ни писали и ни говорили забугорные и отечественные «теоретики сапога» о «естественности и неизбежности» развала Советского Союза и краха «советского тоталитарного режима», но факт есть факт.

Управлялся весь этот «процесс» из-за рубежа. Одним из основных органов, откуда шло это управление, является ЦРУ.

Не случайно в каждом из 4-х Директоратов ЦРУ, предусмотренных организационной структурой, существуют Управления, в число задач которых входили вопросы, непосредственно связанные с деятельностью против бывшего Советского союза.

Эти задачи и вопросы ставились и перед Оперативным директором, и перед Научно-техническим, и перед Информационно-аналитическим, и даже перед Административным.

Добывание информации силами структурной разведки, организация и проведение тайных операций, обеспечение агентурной разведывательной деятельности разведки – все это было в первую очередь направлено на СССР.

Управление тайных операций, Управление внешней контрразведки, Управление технических служб, Центр по борьбе с терроризмом и наркотиками – все это работало против нас.

Кроме того, Отдел иностранных ресурсов, Отдел международной деятельности, Отдел прикрытий, Отдел коммерческих мероприятий – все они имели основной задачей: изучение сильных и слабых мест СССР, выискивание «точек уязвимости», лазеек и путей для нанесения информационного удара.

На эту же цель работали и Отделы моделирования процессов и сбора информации, и Управление радиоперехвата, и Управление информационных ресурсов, и Информационная служба по зарубежному вещанию

Основным структурным подразделением в Информационно-аналитическом директорате являлось Управление по Советскому Союзу (теперь – по РФ).

Существует и отдельно Управление анализа информации об иностранных лидерах, в задачи которого входило всестороннее изучение

иностранных лидеров (прежде всего, Советского Союза), анализ их сильных сторон и слабостей, подготовка характеристик на них и компрометирующих материалов.

Кроме того, по определению одного из ведущих специалистов по вопросам разведывательной деятельности США Д. Рычельсона, в задачу ЦРУ входит подготовка «тайных операций». Непосредственным руководством этим в ЦРУ занимается

Управление тайных операций, входящее в Оперативный директорат.

К функциям этого управления относятся:

«.,Оказание влияния на политических, государственных, военных и общественных деятелей зарубежных стран.

2.Создание выгодной США ориентации общественного мнения в зарубежных странах.

3.Оказание финансовой поддержки и материальной помощи, (включая снабжение оружием и боеприпасами) политическим партиям, группам, фирмам, организациям и отдельным лицам, деятельность которых отвечает интересам США

4.Пропагандистские мероприятия.

5.Экономические мероприятия.

6.Политические и полувоенные акции с целью поддержки или свержения существующих в зарубежных странах режимов.

7.Физическая ликвидация отдельных лиц.»

Это управление к началу 90-х годов в своем составе имело более 1200 сотрудников.

Мне неизвестно, как изменилась структура и задачи ЦРУ в связи с развалом Советского Союза, но то, что сказано выше, опубликовано в книге Алена Даллеса «Искусство разведки», вышедшей у нас в 1992 году. (Структура ЦРУ в ней приведена на 1989 год.)

По данным американской печати в 1988/89 финансовом году примерная численность ЦРУ превышала 20 тыс. человек. Бюджет ЦРУ в это время составлял 4 млрд. долларов, а бюджет всего разведывательного сообщества, куда входят ФБР, разведслужбы ВМС, министерства армии, разведывательное управление Министерства обороны и т.д. – 25 млрд. долларов.

В 1989 г. бюджет ЦРУ составлял уже 10 млрд. долларов. Можно представить, каков он сейчас, если предусматривался ежегодный рост его на 20%. В целом с 1990 по 2000 г. только на техническое перевооружение разведки было затрачено более 100 млрд. долларов.

В период подготовки и проведения предательской горбачевской перестройки у нас в стране антисоветская направленность ЦРУ еще больше усилилась. (В это время к власти в США пришел Р. Рейган).

По данным сенатского комитета по разведке за 1986г. две трети ассигнований, выделяемых на разведку, расходилось на деятельность против Советского Союза.

В 1986 г. в ЦРУ был разработан перспективный десятилетний план деятельности с ориентацией на ее дальнейшее усиление против СССР.

В 1989 г. в США был создан специальный Центр изучения затеянной Горбачевым перестройки. В состав Центра вошли представители ЦРУ, Разведывательного управления Министерства обороны, Управления разведки и исследований государственного департамента. Деятельность этого центра курировал лично заместитель Министра обороны США по военно-политическим вопросам П.Вулфовит, неоднократно побывавший в СССР.

В задачу этого Центра входило не только слежение за событиями в СССР в ходе перестройки и подготовка ежедневных докладов лично президенту

США и другим членам Совета национальной безопасности, но и «корректур» процесса, который «пошел».

Директор ЦРУ, которым был в то время У.Уэбстер, неизменно подчеркивал, что «работа, проводимая против СССР, будет оставаться основным направлением деятельности ЦРУ по сбору и анализу разведывательной информации на 90-ые годы».

Особый интерес для ЦРУ представлял «военный потенциал Советского Союза, его попытки расширить влияние в мире».

И снова одной из задач ЦРУ была подрывная деятельность, прежде всего, информационно-идеологическая. По мнению Уэбстера, ЦРУ «обеспокоено происходящими в СССР преобразованиями во всех сферах общественной жизни и хозяйственной деятельности.» Он заявил, что «советская перестройка ставит перед американской разведкой ряд весьма важных проблем», в связи с чем США «должны уделять более пристальное внимание процессам политической борьбы, происходящим в Советском Союзе».

Вкладывая громадные деньги в подготовку «процесса», который «пошел», и в «корректур» его, закулистные кукловоды не были уверены, что все пойдет успешно, побаивались, что вдруг что-то существенное и неучтенное сыграет «не в те ворота», «процесс» пойдет не туда, куда нужно и захлебнется.

Думается, что именно с целью недопущения чего-либо «непредвиденного» и был спровоцирован этот пресловутый ГКЧП, об истинном назначении которого знали не более одного, двух человек из его состава.

Вот именно в этот момент была прекрасная возможность у КГБ повернуть этот самый «процесс» не «в ту сторону» – для этого у КГБ было все: информация, сила, возможности, конституционное право. Не было одного: умного и волевого руководителя.

Вместо того, чтобы подвергнуть аресту и Горбачева, и Ельцина, КГБ начал подлую деятельность «нашим и вашим», а потом и полностью перешел на сторону предателей.

Опасались ЦРУшники напрасно. Цели десятилетней программы осуществились. К власти в стране пришли те, кто им был нужен; народ, предварительно превращенный в «население», был уже подготовлен и «воспринял» и государственный переворот, и расстрел парламента, и «новую» плеяду вождей – преемников первых, ельцинских либерал реформаторов. «Воспринял» и снова и снова продолжает тупо наступать на одни и те же грабли.

Деньги, предусмотренные на дальнейшую поддержку «процесса», продолжают работать, «финансовая поддержка и материальная помощь политическим партиям, группам, фирмам, организациям и отдельным лицам, деятельность которых отвечает интересам США», продолжают обеспечиваться.

А все эти «отдельные» лица, партии и организации, «настроенные по-американски», мы можем ежедневно лицезреть по телевизору. Они не только не скрываются, но и, наоборот, «выпячиваются», показывая свои «заслуги» в этом самом «процессе» – в либеральных «реформах», которые продолжают вести страну к гибели.

Естественно, что не ЦРУ и Разведывательное сообщество вместе с ФБР и другими органами США являются основными «кукловодами» во всем этом. Им принадлежит, конечно, важная роль. Но и они, вместе с Рейганом, старшим и младшим Бушами и Клинтон – всего лишь – передаточное звено, рычаги и винтики в той дьявольской машине, которой управляют «водители» мирового правительства, «Четвертого рейха», как определили его авторы книги «Гнев орка», вышедшей в 2003 г., Максим Калашников и Юрий Крупнов.

В мою задачу не входит углубление этой темы, а потому, возвращаясь к причинам того, что случилось со страной и со всеми, необходимо подчеркнуть, что

не «промышленный застой» и не «проигрыш» холодной войны, а хорошо рассчитанный подлый удар в наши «основы», тщательная и умелая подготовка его, начавшаяся задолго до кровавых 90-х годов, страшное поражение в информационной войне в сочетании с беспримерным предательством «вождей» привели к тому, что имеем.

В состав «передаточного звена», «рычагов» и «винтиков», о которых сказал выше, особенно в руководящие органы (например, того же ЦРУ), которые непосредственно направляли и руководили всеми процессами, как правило, входили люди умные и преданные своему Делу.

Думающие, прежде всего, об интересах Дела, а не о своих шкурных. Вот что записано в «Кодексе поведения сотрудника ЦРУ», принятом в 1978 году, в пункте под номером 1: «Руководствоваться высокими моральными принципами и ставить интересы страны превыше интересов любого лица, партии или правительственного учреждения». Да и другие требования этого кодекса, как будто с известного нам и заплеванного либерал реформаторами «Морального кодекса строителя коммунизма» переписаны.

Аллен Даллес в уже упомянутой книге «Искусство разведки» пишет: «Государственная служба – это привилегия, а не право, и для того, чтобы оставаться на государственной службе, человек должен соответствовать определенным нормам морали, требованиям более высоким, чем те, которые предъявляют другим людям».

Я не знаю, какие «нормы морали» имел в виду А. Даллес, говоря о требованиях к государственному служащему, «более высоких», чем к другим людям. Но знаю, что со своей задачей работники ЦРУ справились успешно. Особенно те, кто занимался изучением политических, государственных и общественных деятелей, оказывал влияние на них, играя на их слабостях, таких как тщеславие, корысть, стремление к власти, желание свое место в государственной службе превратить в «государственную кормушку».

Хорошо была проведена работа по выгодной для США ориентации общественного мнения в нашей стране.

Успешно справились со своей задачей те, кто отвечал за «оказание финансовой и материально-технической помощи партиям, группам и фирмам, организациям и отдельным лицам, деятельность которых отвечает интересам США». Вот откуда кормились и кормятся все эти «СПС», «Яблоки», многочисленные «фонды», «фирмы», и «отдельные лица» проамериканской ориентации (в том числе, и в правительстве, и федеральном собрании при проталкивании законов и принятии решений, выгодных для США.) Не прямо, а опосредованно, конечно, получают эту «материальную помощь» ведущие работники СМИ, прежде всего, телевидения. Вот откуда эти бешеные оклады и гонорары в 100 и 1000 раз превосходящие средние по стране.

Особенно эффективно были отработаны и дали чрезвычайный успех пропагандистские мероприятия по организаций тайных и явных диверсий по моральному разложению населения нашей страны.

Удар был нанесен точно: по национальной Памяти, национальному самосознанию, национальному духу, национальной гордости, самоуважению и вере в Идеалы. Они сумели достичь громадных успехов по промыванию мозгов, оболваниванию и оскотиниванию среднего российского обывателя. И сделали это изощренно и искусно, направив основные усилия на подрыв наших «корней».

«Корни»

«Что такое Родина? Это – весь народ, совершающий на данной площади свое историческое движение.

Это – прошлое народа, настоящее и будущее. Это – его своеобразная культура, его язык, его характер, это – цепь свершаемых им революций,

исторических скачков, узлов нашей истории». Это сказал великий русский писатель Л.Н. Толстой.

А вот что он же сказал о патриотизме: «Патриотизм – это не значит только одна любовь к своей Родине. Это гораздо больше... это – сознание своей неотъемлемости от родины и неотъемлемое переживание с ней ее счастливых и несчастных дней» (везде выделено мною – авт.).

Можно до бесконечности цитировать классиков литературы, историков, философов, выдающихся военных и общественных деятелей разных стран и народов о Родине и патриотизме. Все они нашли прекрасные слова, чтобы выразить свои глубокие мысли на эту тему. Тема эта глубока и неисчерпаема. Каждый, кто любит свою Родину, может сказать что-то об этом великом и святом понятии.

Но я приведу еще одно высказывание. Это мысли нашего современника, ныне покойного, талантливого советского писателя, лауреата Ленинской премии Василия Пескова. Именно им высказанное, кажется мне более понятным и близким.

«Из чего вырастает огромная человеческая любовь ко всему, что умещается в одном слове – Родина?»

Родина – это очень много. Это и тропинка с бродом через ручей, и пространство в одну шестую всей земной карты. Это самолет в небе, и птицы, летящие на север над нашим домом. Родина – это растущие города и малые в десять дворов деревеньки. Это имена людей, названия рек и озер, памятные даты истории и планы на завтрашний день. Это ты и я с нашим миром чувств, нашими радостями и заботами...

Родина подобна огромному дереву, на котором не сосчитать листьев. И все, что мы делаем доброго, прибавляет сил ему. Не всякое дерево имеет корни. Корни питают дерево, связывают его с землей. Корни – это то, чем мы жили вчера, год назад, сто, тысячу лет назад. Это наша история. Это наши деды и пращуры. Это их дела, молчаливо живущие рядом с нами, в степных каменных бабах, резных наличниках, в деревянных игрушках и диковинных храмах, в удивительных песнях и сказках. Это славные дела полководцев, поэтов, борцов за народное дело...

Человеку важно знать свои корни – отдельному человеку, семье, народу – тогда и воздух, которым мы дышим, будет целебен и вкусен, дороже будет взрастившая нас Земля и легче будет почувствовать назначение и смысл человеческой жизни...

Без прошлого невозможно ни понять хорошо, ни оценить по достоинству настоящего. Дерево нашей Родины – оно целое: зеленая крона и корни, уходящие в землю...

Солнце на земле одинаково светит для всех, но человеку с Родиной оно светит ярче...

Ощущение прошлого в прямой связи с тем, что тебя окружает, с тем, что тебя касается в жизни, всегда давали человеку необходимое равновесие в размышлениях о смысле жизни и о своем месте в ней» (выделено мной – авт.).

Подорви корни и дерево засохнет, а потом и вовсе сгинет, ничего от него не останется. Подорви корни, составляющие основу нашей Родины, и она погибнет. Конечно, одно из основных составляющих этих корней – наша история. Далекая и близкая. Героическое и трагическое прошлое нашей страны, страдания и мужество ее народа. И, конечно, это история Великой Отечественной войны. И величайшая Победа нашего народа в этой войне.

Клеветники

Первой жертвой тотального наступления в информационно-идеологической войне стали наши Вооруженные силы. Именно на Армию и Флот пошел одним из первых грязный вал лжи и клеветы. Началась оголтелая компания по переворачиванию с ног на голову событий и фактов, фальсификации, ополчению

и осквернению всего самого святого для нас, связанного с нашими Армией и Флотом, их победами над врагами Родины, начиная со времен Ивана Грозного и заканчивая афганской войной. Чего мы только ни насмотрелись и ни наслушались?

Среди прочего массовым потоком «поперла» литература с пересмотром и «ревизией» всего, что было в войне: подлого и низкого, высокого и благородного. Например, Герой Советского Союза, профессор, доктор военных наук, генерал-лейтенант Д. М. Карбышев, который в 1941 году во время боев в Западной Белоруссии, был тяжело контужен и попал в плен, а потом зверски замучен фашистами, оказывается «ни какой не патриот», а «фанатичный коммунист», верный слуга «тоталитарного режима» и преданный «поклонник Сталина». А предатель генерал-лейтенант А. А. Власов, бывший командующий 2-ой ударной армией Волховского фронта, сдавшийся в плен в июле 1942 года и перешедший на службу к гитлеровцам, оказывается «патриот» и «борец против Сталинского режима».

Между прочим, Д. М. Карбышев в партию вступил лишь в 1940 году, а предатель Власов, казненный по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР, состоял членом партии около двадцати лет.

Появились в огромном количестве книги и статьи в газетах и журналах, где утверждается, что Победы в войне с гитлеровскими фашистами мы добились только одним способом – «закидали своими трупами немецкие окопы» (по В. Астафьеву).

Один демократический «правдописец» дописался до того, что сообщил «сенсационную новость». Якобы, в конце сентября 1939 года советское командование устроило провокацию в Балтийском море, потопив своими же подводными лодками два вспомогательных судна КБФ: пароход «Металлист» и теплоход «Пионер». Были человеческие жертвы.

Автор этой «сенсации» пишет: «Именно в это время в базу подводных сил КБФ в Ораиенбаум прибыл Главком ВМФ; кроме того, причастными к провокации считают командующего флотом В. Ф. Трибуца и курирующего операцию А. А. Жданова». Следовательно, они и организовали провокацию. Разумеется, еще и замнаркома И. Исаков, который «лично организовал поиск польских субмарин по всему финскому заливу». И, конечно, надо понимать, за всем этим стоял «кровавый диктатор» И. В. Сталин. Правда, автор оговаривается: «Впрочем, до сих пор в этой истории еще считается много «белых пятен»».

Вот и разберись с этими «белыми пятнами», прежде им «бухать в колокола» и черной краской мазать и советских военно-морских начальников и балтийских подводников. И эту чушь публикует журнал «Родина» в номере, посвященном 300-летию Российского ВМФ («Родина», № 7-8, 1996 г. Статья В. Стрелецкого «В сентябре 39го»).

Оказывается, И. В. Сталин был бездарен, растерялся в начале войны, а будучи Верховным главнокомандующим, «управлял по глобусу». Что и летчики, и танкисты, и моряки наши, в том числе и подводники, воевали скверно по сравнению с немцами. Что и тактика наших армии и флота и стратегия Верховного командования были никуда не годны. Например, «лучше было бы сдать Ленинград, и тогда не было бы столько жертв». И, главное, что «не было никакого массового героизма советских людей при защите Родины». Что главную роль во всем сыграл приказ Верховного Главнокомандующего № 227 от 28 июля 1942 года, в котором указывалось, что железным законом для войск должно быть: «ни шагу назад», а отступление каралось смертной казнью. Что заслуга в Победе принадлежит штрафникам и бойцам заградительных отрядов.

Особенно озверела вся эта орава «новых историков» с «новыми» перестроечными «тараканами» в головах, когда был развален Советский Союз и окончательно утверждена «свобода слова», вседозволенности словоблудия. Еще бы:

надо помогать властям, предержавшим навечно закрепить вновь установившийся режим, а самим закрепиться у своей кормушки, благо платят за «участие» неплохо. А свое «активное участие» надо обязательно проявить и показать (если не делами, так хоть подлаиванием в общей «волчьей стае», подмахиванием хвостом).

Тут уж, как «черты из табакерки» вывалилась целая армия «новых» исследователей – гробокопателей, ринувшихся наперебой разоблачать «легенды и мифы» нашей истории, «чтобы народ знал правду».

Одна за одной, а иногда и одновременно появились публикации в центральных газетах и журналах о том, что массовый героизм – это выдумка. Что не было у нас ни Зои Космодемьянской, ни Лизы Чайкиной. Что не было никаких молодогвардейцев. Что не было не только 600 летчиков, повторивших подвиги Гастелло и Талалихина, но и самих этих легендарных летчиков не было. Что старшина 2-ой статьи Николай Каплунов, подорвавший противотанковыми гранатами несколько фашистских танков, будучи тяжелораненым, это – выдумка политотдельцев. Что старшина Николай Вилков закрыл амбразуру японского дота во время штурма на о. Шумму, будучи в пьяном виде. Что не было никаких героев панфиловцев под Москвой.

Что массовое партизанское движение в Белоруссии это мелочь по сравнению с еврейским восстанием в Варшавском гетто. Только, между прочим, белорусские партизаны уничтожили, ранили и взяли в плен 50000 фашистов и их пособников, пустили под откос 11128 вагонов и уничтожили 355 танков и бронемашин, 187000 автомашин, 7300 км линий связи, взорвали 5529 мостов, вывели из строя и захватили 7234 вагона и 2195 поездов. А восставшие в гетто, которым «сознательно не помогла Красная Армия» (находившаяся тогда в нескольких сотнях км от Варшавы), убили всего лишь 3-х (!) немецких солдат.

По результатам «исследований» подобных писак и «Варяг» с «Корейцем», и «Стерегающий» – мифы, и Александр Маринеско, торпедировавший фашистский лайнер «Вильгельм Густлоф», потопил не шайку фашистских руководителей Главной военно-морской базы Данциг и «цвет» подводного флота «Кригсмарине» – около 100 экипажей для новых подводных лодок, а более 6000 «мирных немецких граждан».

И, оказывается, никакой атаки Н.А. Луниным фашистского сверхтяжелого линкора «Тирпиц» не было. Все это, по мнению авторов – легенды и мифы, предназначенные для оправдания жестокости Сталина и укрепление его диктаторского режима.

А некий «историк флота» в угаре «демократического» триумфа в собачковском Санкт-Петербурге и в подхалимском раже дошел до того, что обвинил в шкурничестве бескорыстнейшего и честнейшего человека, легендарного подводника Великой Отечественной войны А. И. Маринеско. По его мнению, после потопления 10 февраля 1945 г. фашистского транспорта «Генерал фон Штойбен» водоизмещением 14600 тонн, на котором ушли на дно 3700 фашистов, командир «С-13» умышленно дал радио в штаб флота, что потопил не транспорт, а крейсер, т. к. за потопление крейсера командиру ПЛ выплачивали денежное вознаграждение в соответствии с Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 31 мая 1943 года №761-18де почти в 7 раз больше, чем за потопление транспорта. Кроме того, этот «теоретик сапога», очевидно, никогда не стоявший на мостике ПЛ даже в штильную погоду, а не то, что в зимнюю штормовую ночь со снежными зарядами, когда А.И. Маринеско преследовал и выходил в атаку на этого «Генерала фон Штойбена», поставил под сомнение не только всю документальную статистику Второй Мировой войны, но и совершенно секретные приказы советского командования по результатам боевых действий советских войск. Например, приказ Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова № 0050 от 7 февраля 1943 года «Об итогах боевого использования подлодок ВМФ за полтора года войны и задачах на 1943 г.»

В пункте 1 этого приказа говорится о том, что советские подводники за первые полтора года войны потопили 189 транспортов, 5 эсминцев, 10 сторожевых кораблей, 7 подлодок, 1 канлодку, более 20-ти мелких и вспомогательных судов противника водоизмещением 1,3 млн. тонн и кроме того, повредили 10 транспортов, 1 линкор и 2 тральщика (итого выведено из строя 245 судов и кораблей). Как будто в совершенно секретном приказе нарком нагло врет о достигнутых победах. В приказе, который, в общем – то нацелен на анализ недостатков, упущений, недоработок, промахов. В пункте 3 этого приказа нарком отмечает 22 серьезнейших недостатка в планировании, руководстве и ведении боевых действий, в боевой подготовке личного состава, в использовании опыта, в оценке результата атак и т. д. По мнению этого остепененного профессорским званием «специалиста» все это – липа, т. к. за всю войну наши подводники потопили «только 126 целей». Основной довод этого оценщика боевых действий: «нет подтверждения результатов со стороны противника». Как будто противник только и занимался тем, что подтверждал наши данные. О потоплении пресловутого «Вильгельма Густлофа» и то только через 2 месяца появилось сообщение в немецких СМИ.

Может быть, и вообще о подобных «историках» можно было бы и не говорить, если бы они в своих «новых» изысках не переплывали даже Геббельса. Например, этот же профессор утверждает, что командир ПЛ «Л-3» вместе со своим экипажем, который только за один поход получил 54 высшие награды Родины (см. выше), потопил «всего лишь одну цель». Следовательно, 8 орденов, которые П. Д. Грищенко получил за всю войну, выданы ему за «липовые» заслуги?

Наглости и бесстыдности этого завравшегося деятеля от истории нет предела. За Героем Советского Союза Г. И. Щедриным он признает только 2 потопленные цели (Г.И. Щедрин за боевые заслуги получил 7 орденов, в числе которых орден Нахимова), а 16 командиров ПЛ – Героев Советского Союза вообще не попали в перечень самых результативных командиров ПЛ, составленный этим «профессором». Не вошли в этот список ни Герой Советского Союза Грешилов М.В. (8 орденов, среди которых ордена Ленина, Красного Знамени, Нахимова), ни Герой Советского Союза Травкин И.В. (10 орденов, среди которых орден Ушакова, американский орден «Морской Крест»), ни Герой Советского Союза Алексеев Б.А. (8 орденов), ни Герой Советского Союза Лунин И.А. (8 орденов, среди которых орден Ушакова, орден Британской империи), ни Герой Советского Союза Стариков В.Г. (8 орденов, среди которых орден Ушакова).

За легендарным командиром ПЛ «Лембит» Героем России Мятясевицем А.М. этот «историк» признает лишь 9 потопленных целей. Тогда как фактически (по подтвержденным данным) им было потоплено 9 военных кораблей и 16 транспортов, водоизмещением около 19000 и 47000 тонн – соответственно. Вот кто был отправлен на дно выпущенными торпедами и подорвался на минах, выставленных ПЛ Мятясевича:

– в 1941 г. учебное судно «Дойчланд» (10000 т.) – в районе о. Борнхольм; транспорт «Варлатен» (5800 т.) – в том же районе; тральщик (250 т.) и посыльное судно «Поркалла» (100 т.) – в Выборгском заливе;

– в 1942 г. – железнодорожный паром «Штарке» (2460 т.) – в районе о. Борнхольм; два транспорта по 2600 тонн водоизмещения в районе о. Уте; транспорт «Финлянд» (2300 т.) – так же в районе о. Уте;

– в 1944 г. – в районе порта Кольберг – транспорт «Хельма Лоу» (2400 т), тральщик (520 т.), буксир «Пионер» (200 т.), транспорт «Швансен» (2100 т.); в районе мыса «Брюстерорт – транспорт «Диржау» (5000 т.), транспорт «Эберхад» (750 т.), транспорт «Эйхсберг» (2600 т.), транспорт «Элис» (1900 т.); в районе о. Уте – подводная лодка «U-471»;

– в 1945 г. – у мыса Брюстерорт – транспорт «Лютьсхорн» (1950 т.), тральщик «M-421» (530 т.); в районе мыса Риксхефт – сторожевой корабль «VS-301»

(2100 т.), сторожевой корабль «VS-1014» (2100 т.), сторожевой корабль «VS-343» (2100 т.), противолодочный корабль «U1-1108» (560 т.), транспорт «Берлин» (5300 т.) – в районе порта Кольберг и транспорт «Дрейхдейк» (9350 т.) в районе мыса Риксхефт.

Из всего этого количества потопленных целей 4 были отправлены на дно в результате торпедной атаки и 21 – подорвались на минах, выставленных этим минным заградителем.

Надо заметить, что этот «специалист», как и другие подобные ему, кто «копает» и льет грязь на наших легендарных командиров лодок, никогда не пытались даже при их жизни что-то подобное вываливать. Когда были живы еще А.И. Маринеско, П.Д. Грищенко, Г.И. Щедрин, И.В. Травкин, Н.А. Лунин, С.П. Лисин, Н.А. Колышкин и др., то подобные «историки» сидели, забившись в щели и только втихаря «подбрасывали» свои «творения» в партийные и государственные органы, писали доносы. А ныне последователи тех «правдоискателей», пользуясь «свободой слова» и полнейшей безнаказанностью за ложь и клевету, распоясались во всю.

Когда были живы подводные асы, о которых речь шла выше, можно было и по «мордасам» схлопотать за такую «объективность», тем более, что каждый из них был способен это сделать (и делал, как А. И. Маринеско или П. Д. Грищенко) в защиту своей чести и достоинства. А теперь никого из них в живых нет, т. ч. «зеленый свет» открыт – пиши, что хочешь, если тебе платят «зелеными».

Ниже, привожу сведения о достоверно установленных победах «Л-3» (командир лодки до 18 марта 1943 года – капитан 2 ранга Грищенко П. Д., с 18 марта 1943 до конца войны – капитан-лейтенант Коновалов В. К., ставший Героем Советского Союза).

Итак, в результате действий подводного минного заградителя «Л-3» потоплены:

– в 1941 г. – тральщик «Гюнтер» (300 т.), транспорт «Полукс» (3161 т.), транспорт «Эгерау» (1142 т.), транспорт «Хеннин» (764 т.) – в восточной части Балтийского моря;

– в 1942 г. – танкер (15000 т.) – в юго-западной части Балтийского моря, транспорт «Лильевальш» (5122 т.), транспорт (2600 т.), шхуна «Фледервейн» (200 т.), транспорт (8000 т.), транспорт (3000 т.), подводная лодка (700 т.) – в районе о. Борнхольм, к западу от него, транспорт «Гинденбург» (8000 т.) – в районе о. Уте, транспорт (2600 т.), эскадренный миноносец (1600 т.) – к востоку от о. Борнхольм, транспорт «Вольфрам» (8648 т.), транспорт «Остланд» (2151 т.);

– в 1943 г. – транспорт «Морис Фердинанд» (1757 т.), транспорт «Грундзее» (866 т.) – в восточной части Балтийского моря;

– в 1944 г. – транспорт (2600 т.), транспорт «Шпресуфер» (2600 т.), эскадренный миноносец «Т-34» (1600 т.), СКР «SV-53» (2100 т.) – к западу от о. Борнхольм;

– в 1945 г. – транспорт «Хенри Лютекс» (1411 т.) – в восточной части Балтийского моря, ледокол «Полукс» (5408 т.), ТЩ «М-3188» (300 т.), транспорт «Гойя» (5600 т.), транспорт «Роберт Милльс» (985 т.), СКР «SV-112» (2100 т.) – в южной части Балтийского моря.

Таким образом ПЛ «Л-3» отправила на дно 7 военных кораблей «Кригсмарине» (8700 т.) и 21 транспорт (78000 т.). Из общего количества потопленных целей 9 уничтожены торпедами, 19 подорвались на минах, выставленных этой ПЛ.

Как видим, результаты «минной войны» были особенно впечатляющими. «...Если бы в компанию 1942 г. у нас были бы мины, боевой успех лодок наверняка был бы во много раз больше» – так писал А. М. Матиясевич в своей книге «По морским дорогам» (Л. 1987 г.).

Однако, «историк»-профессор, о котором выше шла речь признает за «Л-3» количество потопленных целей в три раза меньше, хотя 30% из всех 28и потопленных подтверждены двумя источниками, а почти 40% – тремя.

Да что и говорить об этом оборзевшем профессоре, если в список самых результативных командиров советских подводных лодок во время войны он не включил даже признанного во всем мире подводника № 1 А.И. Маринеско, которому англичане у себя в Англии собираются ставить памятник за то, что он сорвал планирующееся блокирование их страны более, чем ста новейшими подводными лодками Германии?

Правда, этот теоретик оговаривается, что приведенные им данные «условны в том смысле, что их нельзя воспринимать как абсолютные цифры» (подготовил себе запасную площадку на всякий случай). Условность, а вернее фальшивость эта тем более очевидна, что, например, к числу действовавших во время войны наших лодок он добавил «всего лишь» 10, а число потопленных кораблей и судов на одну погибшую нашу ПЛ уменьшил «всего лишь» в 3-4 раза.

И это еще не все новые «открытия Америки».

Оказывается Герои Советского Союза, такие как Стариков В.Г. (18 торпедных атак – 32 выпущенные торпеды), Кесеаев А.Н. (10 атак, 17 – торпед), Калинин И.А. (6 атак, 16 – торпед) вообще не потопили ни одного корабля и судна, а такие Герои Советского Союза, как Травкин И.В. (20 торпедных атак – 50 выпущенных торпед), Фисанович И.И. (13 атак – 20 торпед), Иосселиани Я.К. (19 атак – 31 торпеда) потопили лишь по одному судну. По мнению этого теоретика и такой прославленный подводный ас как Лунин Н.А. (13 атак – 28 торпед) потопил лишь два судна.

Этому писаке-профессору вместе с его напарником-соавтором с «французской» фамилией, видимо, невдомек, что в сталинские времена звание Герой Советского Союза и по 7-8 самых высоких орденов Родины, среди которых флотоводческие, не за красивую офицерскую выправку, должность командира ПЛ и нулевые результаты атак давали.

А мы еще рассуждаем о геббельсовской пропаганде и лжи. Подобного уровня лжи и клеветы никаким Геббельсам не снилось.

Ну, как можно еще назвать этих «новых исследователей-разоблачителей», профессоров – перевертышей, как ни иудами? Этим болтунам-теоретикам, рассуждающим об уровне оперативно-тактического мастерства командиров советских подводных лодок, обвиняющим их в ложных докладах командованию о результатах атак, приписывающим шкурные интересы в связи с различием вознаграждений за потопленную цель, хотелось бы задать вопрос: а стоял ли хоть кто-нибудь из них хотя бы раз на командирском мостике ПЛ, спускался ли в прочный корпус и знает ли, хотя бы, как устроен подводный галюн.

В общем-то, плодовитости всей этой мерзостно-пакостной швали и обилию публикаций этой грязи удивляться не приходится. За «зеленые» не только отдельного мерзавца можно купить, но и даже многочисленные партийные организации можно создать или устроить переворот и раскол в уже созданных, как это сделал Березовский с партией, исключившей его из своих рядов, купив лидеров региональных отделений партии. Нечто подобное произошло с КПрФ из-за того, что отпора «своим мерзавцам» (по Ленину) эта партия не дает. Попытки их разгрома и избавления от них предпринимает весьма робкие с многочисленными оговорками и извинениями.

Если в руководстве партии, считающей себя единственной защитницей народа находятся «вожди», не смущающиеся брать подачки и продаваться за «зеленые» какому-то долларовому миллионеру, засланному в ее ряды для организации развала и уничтожения, то что говорить о других проходимцах, с

готовностью берущихся опорочить и обгадить все, что заказчик пожелает? Всем им одно слово – предатели.

Не хотелось мне называть пофамильно кое-кого из особо рьяных «демократических писак-историков», взявшихся переписывать историю. Ветераны Великой Отечественной, живущие в Ленинграде (нынешнем Санкт-Петербурге), кто каким-то образом связан с ВМФ или интересуется историей флота, в частности, подводного, знают подобных «корифеев», живущих в Санкт-Петербурге. Знают они и о «перевернувшихся» «доброжелателях» и «ревнителей правды» о флоте, оказавшиеся теперь в ближнем зарубежье и тоже льющих на него грязь оттуда. Не хотелось мне этого делать, т. к. противно. Но как говорится «достали». Особенно после того, как на экранах ТВ появился очередной «телезвездун», плодовитый, универсальный «летописец», уверяющий миллионы телезрителей, что подвиг «Варяга» и «Корейца» это миф, состряпанный в пользу и оправдание бездарного царя Николая II и его окружения из бездарных военных и военно-морских чиновников. Что царь был на редкость бездарен и военно-морские чиновники были невежественны и тупы, согласен полностью. Но вот насчет того, что командиры наших легендарных кораблей были заурядны и не «те» решения принимали, что старшины, матросы и офицеры кораблей никаких подвигов не совершали, увольте!

Вот для тех, кто утверждает, что ни в Порт-Артуре, ни при Цусиме никаких подвигов не совершалось, а так же для «сберегателей» отечественного флота в поганые ельциновские времена привожу одно высказывание итальянского военного моряка – свидетеля Цусимских событий и пару примеров о том, как погибали командиры кораблей разных стран, верные своему Долгу и Флагу.

Капитан 1 ранга маркиз де Баленкур: «...Возможно, что некоторые не назовут русских героями; для них это название связано с понятием удачи или победы; но скажу сразу, что приговоренный к смерти, хотя и невинный, не может дать пример более высокой и доблестной покорности судьбе. И мы моряки, которым завтра, быть может, предстоит пережить на наших броненосцах те же испытания, давно уже поголовно готовые, в случае надобности, погибнуть в пучине стихии, которую мы сами себе избрали, пошлем, за неимением лавров, самый благородный и прочувствованный братский прощальный привет могиле наших храбро сражавшихся собратий, покоящихся ныне на дне океана». Ну, как еще можно назвать, если не героической, гибели 22-х боевых кораблей с поднятыми флагами и 6000 членов экипажей ушедших вместе со своими кораблями в морскую пучину?

Как, если не героическим можно назвать бой флагманского корабля 2-ой эскадры – броненосца «Князь Суворов», который в течение нескольких часов, будучи подвергнутым, ожесточенному огню нескольких японских броненосцев и крейсеров, продолжал сражаться до последней минуты, отстреливаясь из последнего (из всех 12-ти) 76 мм орудия, до момента, когда несколько японских миноносцев выпустили по нему с дистанции 1,5-2 кабельтовых семь 356 мм мин Уайтхеда (2 или 3 из них попали в броненосец). При этом к концу боя броненосец только чудом оставался на плаву, имея несколько десятков разного рода пробоин в бортах ниже и выше ватерлинии, с развороченными башнями главного калибра (были уничтожены все до единого 305 мм орудия), со снесенными мачтами и дымовыми трубами, разрушенными носовыми и кормовыми командными пунктами, изрешеченными осколками и превращенными в груды металлического и деревянного хлама надстройками, трапами, шлюпками. Окутанный дымом и пламенем, с телами погибших и обгоревших, перемешанными и скрученными вместе с металлом офицеров и матросов, с водой, врывающейся через пробоины ниже ватерлинии и захлестываемый волнением в пробоины, находящиеся выше ватерлинии, неузнаваемый даже теми, кто оставался на нем в живых, он как заколдованный шел вперед, управляемый машинами (без руля) в окружении кораблей японской эскадры, продолжая стрелять. Оставшиеся в живых члены экипажа, задыхаясь от

дыма и газов разрывающихся снарядов, продолжали бороться с врагом, водой и огнем. В общей сложности в броненосец попало более 100 снарядов калибра от 120 до 305 мм. Погибло на нем 925 офицеров, кондукторов и нижних чинов.

Вот они кто посмел своими нечистыми перьями коснуться святых имен П.С. Нахимова, В.Ф. Руднева, Г.П. Беляева, Н.А. Лунина, А.И. Маринеско, других героев войны 1904-1905 г. г. и Великой Отечественной, кто «мусором своих измышлений» и «ядовитой слюной нигилизма» (по В. Проханову) – «новых» исторических «исследований» засоряет мозги среднему «россиянину», особенно – молодым людям: В. Доценко, В. Лурье, Стрижак, А. Платонов, И. Дороготов, А. Тарас.

Уймитесь, господа хорошие! Если вы такие много знающие «энциклопедисты», то, возможно помните А. Дюма-сына, который сказал когда-то: «Никогда не поздно замолчать, если знаешь, что лжешь». Ну, а если вы этого не знаете, то послушайте одного всемирно известного исторического энциклопедиста и классика: «Лгать самому себе для своей выгоды – подделка; лгать для выгоды другого – подлог; лгать для того, чтобы повредить – клевета; это худший вид лжи» (Ж-Ж Руссо).

Для чего же врите вы? Может ответ на этот вопрос прост, как пареная репа – за «зеленые»? Тогда это уж совсем наиподлейший и наигнуснейший вид лжи.

Болтовня, блеф и показуха

США, НАТО, Китай – весь мир бережет и готовит свои Армии.

А что мы сделали со своими Армией и Флотом за последние годы?

Что разработали, спроектировали, построили для ВМФ «в новой демократической» России?

В чем наша морская политика (перспектива 10-15 или 20 лет)?

Американцы продолжают наращивать и развивать свои вооружения, а мы...»клепаем» новых генералов (по сообщениям СМИ накануне Дня защитника Отечества в 2003 г. Президент подписал Указ о присвоении генеральских званий 80-ти полковникам). Да и вообще в целом не много ли нам 700 или 800 генералов и адмиралов, имеющих сейчас в Вооруженных Силах (по «Российской газете») при разваливающемся Армии и Флоте?

Развал флота продолжается. Продолжается и болтовня о «морской стратегии».

Не так давно один известный «новый флотоводец» защитил докторскую диссертацию в Центре оперативных разработок по политологии. Между прочим, в одной диссертации с красивым названием «Стратегия государства по защите национальных интересов России в Мировом океане» много действительно «новых» мыслей высказано. Но о диссертации несколько ниже, а пока вот о чем. В славной истории отечественного Военно-Морского Флота много прославленных имен адмиралов, которые были крупными учеными, не только в области океанографических исследований, кораблестроении или вооружении, но в области фундаментальных и прикладных наук: физики, химии, радиолокации гидроакустики и пр. Были среди них и ученые, создавшие капитальные труды в области истории, тактики ВМФ, оперативно-тактического искусства.

Можно долго перечислять эти славные имена: Н.Ф. Головин, Ф.Ф. Матюшкин, И.И. Бутаков, С.О. Макаров, Л.В. Колчак, И.С. Исаков, А.И. Берг, Л.А. Владимирский, С.Г. Горшков и др. Но никто из них диссертаций не защищал. И не только потому, что такого в практике не было, но главным образом, потому что подготовкой этих самых диссертаций им заниматься было некогда. Все они были Демократами, служили своему Делу и ученые звания получали за результаты этих Дел.

Находясь на ответственной должности во главе громадного разваливающегося флота, где тысячи и тысячи нерешенных вопросов и проблем, заниматься диссертацией – это какой-то нонсенс.

Можно сказать, что тема-то важная: прежде, чем что-то создавать, надо определить что, разработать военно-морскую политику на перспективу с учетом новых требований XXI века. Все это – правда. Но, во-первых, для этого не диссертация нужна, а четко продуманный, выверенный стратегический план, убедительные и неопровержимые обоснования для «выбивания» средств на эти планы из высших правительственных инстанций, настойчивое и «громкое вторжение» с этими «планами» не только в узкий правительственный круг, но и в Госдуму.

(Вспомните, как Колчак выступал в Госдуме в 1908 году, обосновывая выделение средств для финансирования работ по строительству современных кораблей для Морского министерства России. Еще более яркий пример – волевая настойчивость с «железной» логикой убедительности С.Г. Горшкова, когда он организовывал создание мощнейшего ракетно-ядерного флота).

Кстати, о том, какой нужен России флот еще около 100 лет назад сказал этот же А.В. Колчак и 30 лет назад С.Г. Горшков. Лучше, чем они определить, какой нужен России Флот, чтобы обеспечить защиту ее интересов в Мировом океане, не определишь. Надо делать Дело, а не диссертации защищать.

А теперь два слова об этих самых «новых» мыслях нашего «флотоводца». Вот, например, одна из них: «...Зато мы превосходим противника стратегически» и «Вооруженная борьба на морях будущего должна рассматриваться и анализироваться как процесс противоборства сложных боевых систем ВМС противника и ВМФ РФ, ход и исход которого предполагается не количественно-качественным соотношением сил сторон, а придаваемым боевым системам функциональными основными свойствами».

Вот оказывается в чем дело! На счет «противоборства сложных систем» все понятно. А вот на счет того, что от «количественно-качественных соотношений сил сторон» ничего не будет зависеть в будущей войне – это уж чересчур: видимо, в конец от безделья замучились и заучились консультанты и оппоненты «флотоводца», вставив ему в доклад или согласившись с этой чушью. И эта белиберда была высказана в большой аудитории, состоявшей не только из членов Ученого совета академии, но и других «умных» представителей науки, Министерства обороны, некоторых других членов Правительства и самого Президента страны. Ученый совет зачел это «открытие Америки» как докторскую диссертацию. Это утверждение можно считать «открытием века» и на Нобелевскую премию представить.

А мы то, дураки, считаем, что надо повышать именно качество вооружений, производить необходимое их количество, повышать уровень профессиональной подготовки для эффективного использования, отрабатывать навыки в борьбе за живучесть. А, оказывается, можно без всего этого обойтись и в «вооруженной борьбе на море» можно успешно «противодействовать боевым системам противника», исключительно благодаря талантам командования, которое «превосходит противника стратегически».

И с такими «стратегами» мы рассуждаем о «защите национальных интересов в Мировом океане»!?

Таких военных руководителей в нашей стране еще никогда за всю ее историю не было: самодовольных, самоуспокоенных при все ухудшающемся состоянии Армии и Флота и совершенно не понимающих, каким критериям должны соответствовать Вооруженные силы в XXI веке.

Ведь идиоту понятно, что если мы будем тратить на фундаментальную и прикладную науки, в том числе, на военную, на НИР и НИОКР в области обороны

столько, сколько тратим сейчас, то через 3-5 лет мы безнадежно и навсегда отстанем в области научно-технического прогресса от всех т.н. «прогрессивных» стран, а еще лет через 5 окончательно загубим и всю нашу промышленность, сравнившись с малоразвитыми странами 3-го мира (по многим показателям мы уже и сейчас плетемся среди этих стран и даже не в первых рядах).

Фарисейски болтаем о «Великой державе», о «любых точках Мирового океана», о том что «все задачи по сохранению и развитию морской ядерной составляющей, которые необходимо решить, полностью выполняются», о «стратегическом превосходстве» (из выступлений В.В. Путина и В. Куроедова). А офицерские семьи имеют такие скудные бюджеты, что не способны выписать даже одну единственную газету «Красная звезда»; 40% молодых офицеров подают рапорты, не желая продолжать службу (из бесед

В. Путина с молодыми офицерами во время встречи на Советании офицеров); 50% лейтенантов после окончания училищ и получения диплома о высшем образовании разбегаются (закон позволяет это делать через полгода после окончания учебы).

Командир стратегического ракетносца и даже Командующий флотом получают меньше, чем самый ничтожный клерк в чубайсовской системе и любая выпускница финансово-экономического вуза, если ей повезет устроиться в «фирму».

Летчики-истребители, дослужившиеся до майоров, не поднимаются в воздух (из выступления бывшего Главкома ВВС). Морские офицеры, представляемые к назначению командирами кораблей, не имеют опыта самостоятельного плавания на боевой службе, практики использования оружия своих кораблей (учебных пусков ракет, стрельб артиллерией, торпедных атак, минных постановок и т.д.).

Надводные корабли и подводные лодки не отрываются от стенок и причалов военно-морских баз.

Моторесурсы всех типов созданных еще при советской власти ракет, в том числе, баллистических, заканчиваются к 2007-2010 году. Новыми ракетами флот не пополняется. Дошло до того, что даже обычных артснарядов для практических стрельб корабельной артиллерии не хватает.

В академию Генерального штаба и Военно-Морскую академию недобор. Ни о каком конкурсе и отборе лучших офицеров, как это было раньше, нет и речи: принимают на основе «собеседования».

Продолжают устраивать разного рода «показухи». Такие, как прокручивание по ТВ одних и тех же кадров документальной хроники советских времен с показом современной авиации, танков, орудий, кораблей на учениях 20-25 летней давности. Кадров полигонных испытаний новейших танков, самолетов, вертолетов. Только ни слова о том, что практически ничего из показанного нет у нас на вооружении даже в единичных экземплярах.

Изредка проводятся показушные стрельбы, как это было на СФ в присутствии на борту РПКСН Президента. На всю страну демонстрируется встреча дизельной ПЛ, вернувшейся из автономки и подогнанной к «парадному» причалу перед окнами штаба ТОФ. Десятки корреспондентов, фото и радио репортеров, множество встречающих с цветами. Оркестр, жареный поросенок. Еще бы: это действительно событие, т.к. случилось оно впервые за последние годы. Раньше-то автономка была привычным делом и в начале 80-х годов ежегодно число их переваливало за несколько десятков.

До этих пресловутых «перемен» автономки были повседневным делом подводников, т. к. они хорошо усвоили бессмертный завет выдающегося адмирала С.О. Макарова: «Помни войну!».

Возвращение подводной лодки из автономки было праздником для экипажа ПЛ, личного состава соединения, друзей, родных и близких вернувшихся из

длительного и нелегкого плавания. Но никогда это не проходило под такой шум, трескотню, показ по центральным каналам ТВ на весь мир. В этом никогда и нужды не было. Конечно, излишней секретности было «до дури» (изредка-то это можно было показывать, чтобы средний российский обыватель знал, что есть люди, которые ради его спокойной жизни лишаются многого из привычного, комфортного, отдают свое здоровье, а иногда и жизни). Но было Дело. Оно было важным и необходимым для страны.

А теперь «необходима» именно эта показуха, чтобы внушить населению, что все идет, как надо, все «путем», что флот «на страже», «обеспечивает», «способен» и т. д. А главное, чтобы обыватель (он же электорат) понимал: лица, стоящие у руля государства, и также во главе основных военных структур, «рулят» нормально, а не имитируют руководство и управление.

Именно имитируют – вот что они делают, а не руководят. И при этом разводят демагогию о высоких материях – защите Отечества.

А не показухой ли и блефом можно назвать выступление Министра обороны на спуске на воду в Северодвинске после капитального ремонта РПКСН «Дмитрий Донской»? Министр перед многочисленной аудиторией работников завода и перед телекамерами (а, следовательно, перед миллионами телезрителей) сказал, что «это впервые», что это «наш ответ США на их выход из договора по ПРО». А какой это «ответ» и что тут «впервые», если «Дмитрий Донской» – РПКСН проекта 941 был построен еще 18 лет назад и сегодня является, пожалуй, единственным из всех 6-ти построенных стратегических ракетоносцев этого проекта, не выведенным в резерв?

К тому же, до того времени, как он станет боеготовым, нужно целый ряд испытаний разного рода пройти, провести отработку и сдачу экипажем несколько задач Курса боевой подготовки.

При этом надо учесть, что «наш ответ» заключается, очевидно, в модернизации РПКСН с заменой его ракетного комплекса на ракеты, имеющие вместо 10 отдельных боевых блоков каждой из 20-ти его баллистических ракет, моноблочные головные части.

Не думаю, что министра «подставили» те, кто готовил ему торжественную речь, а сам он не понимал, что говорит. А если все понимал и говорил это, то с какой целью? Опять же, чтобы показать, что «рулят» они верным курсом?

Из этой же серии показух и эти последние учения на флотах в 2003-2004 гг., о которых много говорили и показывали СМИ. Главком выходит в море на БФ. Это событие, конечно. Несколько кораблей, из которых ни одного 1-го и 2-го ранга. Да и Главный-то вышел на сторожевике (фрегате, как теперь говорят). Да и позорнейший факт, когда в 2002 году для учения в больших международных учениях стран Балтийского бассейна из 69-ти кораблей, задействованных в учениях, наш БФ смог выделить только один единственный корабль – СКР «Неустршимый». А были времена еще не так далекие, когда на учения в Балтийское море одновременно выходили до 100 кораблей разных классов.

Много шума в СМИ было поднято по поводу «стратегического» учения с полетом нескольких бомбардировщиков в Индийский океан. Для летчиков стратегической авиации это был подлинный праздник и победа. «Праздник» потому что это было выполнено после длительного многолетнего перерыва, а «победа» потому, что все машины вернулись в базу, ни одна «не грохнулась», никто не погиб. Ведь машинам-то этим по 25-35 лет, у всех многократно продлен моторесурс и то, что никто не разбился, это большая удача. И, разумеется, пот, кровь, нервы, здоровье, как авиамехаников, готовивших их к полету, так и самих летчиков, выполнивших этот полет. Все они, кто принимал участие в этом мероприятии (от рядового авиамеханика до командира авиасоединения) достойны награды. А вот

чего достойны высшие военные и гражданские «вожди-руководители», приведшие авиацию в такое состояние?

А что же, если ни блеф, ни показуха, ни пиаровская предвыборная акция были эти учения в индийском океане с участием, кроме стратегической авиации, нескольких надводных кораблей

Тихоокеанского флота, если финансы на обеспечение этого учения были выделены не из бюджета Министерства обороны, а из какого-то резервного президентского фонда? Благо, выборных компаний у нас много (на носу выборы Президента) – глядишь опять какое-нибудь учение проведено будет. Вот Касьянов доложил президенту, что резервный фонд на 100 млрд. рублей готов: что-нибудь и на флот отвалит (какой-нибудь миллиард – как раз на ремонт одного атомного крейсера хватит).

Не удивлюсь, если примерно за месяц – полтора до выборов президента повторится что-то подобное, как четыре года назад, когда президент вышел в море на стратегическом подводном ракетоносце и дал команду на пуск баллистической ракеты.

Возможно, и теперь найдутся средства из «резервного фонда» и опять какую-нибудь показуху устроят: например, подъем президента в воздух на стратегическом бомбардировщике и пуск крылатой ракеты по морской или сухопутной цели (вот был бы эффект! Имидж, уже переваливающий за 70%, сразу бы за 100% перескочил). Или выход президента в море на какой-нибудь многоцелевой атомной лодке, а лучше – опять на РПКСК, и снова пуск баллистической ракеты.

Конечно, это снова для подводников будет «праздник»: годами-то стоять у стенки, не используя ракет для учебных пусков, тяжело. Флот, конечно, снова «на уши» встанет. Нужно ведь будет и безопасность первого лица в государстве обеспечить и всю «систему» и для обеспечения выполнения «поставленной задачи» задействовать.

Не дай бог что-нибудь сорвется или какое-либо ЧП случится, ведь на весь мир опозоримся. Это раньше полеты стратегических ракетоносцев с пуском ракет и ракетные стрельбы подводных лодок были регулярной практикой боевой подготовки, а теперь об этом, как об «эпохальном» событии СМИ растрезвонивают по всему миру.

И, конечно, СМИ опять постараются. Растрезвонят на весь мир. Жаль только, что подобные мероприятия рассчитываются теперь не на мировое общественное мнение, а на задуривание отечественного электората. Американское и натовское командование-то знает, что, если президент поднимется в воздух на стратегическом ракетоносце, то этот ракетоносец будет старый, лет 20-25 назад построенный, а если выйдет в море на РПКСК, то, как и 4 года назад, это будет единственный в соединении ракетоносец, готовый выйти в море и выполнить ракетную стрельбу. (Вспомните, как 4 года назад по ТВ был показан сюжет, когда в ответ на восторженные отзывы о том, что повезло командиру РПКСН «Карелия» – «вывезти» в море президента, командир сказал, что конечно повезло, т. к. его ракетоносец был в соединении (а, может быть, и на всем СФ) единственным, боеготовым на тот момент).

Хотелось бы верить, что за 4 года президентства В. Путина изменилось что-то в ВМФ в лучшую сторону, но жизнь показывает, что надежды эти иллюзорны. Время от времени происходит какой-то показушный «всплеск», продемонстрируется что-то на остатках от того мощного военного потенциала, что был создан при советской власти лет 15-20 назад, и опять все замрет до следующих выборов Госдумы или президента. Боюсь только, что к следующим (2008 г) выборам и показуху-то не на чем будет организовывать.

Примечание. Пока рукопись книги готовилась к изданию прогноз автора осуществился почти на 100%. За полтора месяца до президентских выборов

на СФ было проведено 2-3х суточное учение с выходом президента в море на несколько часов на РПКСН проекта «941» («Архангельск») – единственном боееспособном из оставшихся четырех РПКСН этого проекта. Президенту должны были показать пуск из-под воды баллистических ракет РПКСН проекта 667 БДРМ («Новомосковск»). Президент вместе со своим окружением в назначенное время поднялся в ограждение рубки «Архангельска», простоял там в ожидании пуска ракеты минут 20-30. Но ракеты из-под воды так и не показались – пуск сорвался.

Неудачу решили сгладить на другой день пуском ракеты РПКСН «Карелия»: того самого ракетноносца, который 4 года назад демонстрировал для президента «высокую боевую готовность». Но и эта затея – «показуха» провалилась: ракета вышла из-под воды, но, как было показано по ТВ, при выходе на траекторию полета начала отклоняться от заданного курса и сработал «самоликвидатор» – ракета разрушилась и упала в воду недалеко от РПКСН.

Печально и стыдно за флот и страну, за то, что наш некогда могучий ракетный атомный подводный флот всему миру продемонстрировал «высокий» уровень своей «боевой готовности». Вдвойне стыдно за такого Главкома, который оказался неспособным не только «продемонстрировать», что требовалось, но и снова, как и после гибели «Курска», на всю страну и весь мир лгал. На другой день после срыва пуска ракеты «Новомосковска», он, выступая по центральному ТВ, «сообщил», что ракета не вышла из-под воды, т. к. «так было спланировано» – пуск двух баллистических ракет был условный – «электронный». Это было сказано уже после того, как СМИ неоднократно сообщали, что все готово: и РПКСН, и «поле» на полигоне «Курэ» (на Камчатке) для «приема» головных частей ракет. И президента, ждущего выхода ракеты из-под воды на мостике «Архангельска», показали, и первоначальные сообщения СМИ после неудачи со стрельбой были о том, что «сработал спутниковый электронный сигнал на запрет старта». При этом на лице Главкома, показанном на экране ТВ крупным планом, что-то не было заметно ни единого признака покраснения от стыда. (Очевидно правда, что краснеют когда вынуждают врать, только люди совестливые).

Может быть, наконец-то, теперь, после очередного двукратного провала и этого вранья – всего этого позорища на весь мир Главком ВМФ – ставленник Ельцина подаст в отставку?

Кстати РПКСН «Новомосковск» и «Карелия» – это стратегические подводные ракетноносцы 3-го поколения – лучшие наши атомные стратегические ПЛ проекта 667 БДРМ с лучшими в мире ракетными комплексами. Тот и другой ракетноносец, сданные промышленностью флоту 12-13 лет назад имеет каждый свою интересную историю. Например, «Новомосковск» под командованием капитана 1 ранга Егорова С. А. в 1991 году в соответствии с программой «Бегемот» впервые в мире успешно выполнила уникальную стрельбу полным боекомплектом в 16 ракет комплекса РСМ-54 из подводного положения. Через 7 лет (в 1998 г.) именно этот ракетноносец, которым командовал уже капитан 2 ранга Моисеев А.А. произвел впервые в мире запуск спутника на околоземную орбиту из-под воды. Немецкий космический аппарат (коммерческий спутник «Турбсат-Н» успешно был выведен на орбиту с заданными параметрами).

А РПКСН «Карелия» 10 лет назад (в 1994 г.) под командованием капитана 1 ранга Юрченко Ю.И. совместно с АПЛ «Б-414» проекта 671 РТМК (нынешнее название лодки «Даниил Московский») совершил Арктический поход со всплытием в географической точке Северного полюса.

Каждый из этих ракетноносцев за время своего существования произвел до 2х десятков практических стрельб баллистическими ракетами. Все эти стрельбы прошли успешно. Можно отметить, что РПКСН такого же проекта «К-129» (капитан 1 ранга Соловьев В.Е) в 1985 году совершил Арктический поход в район Северного полюса, всплыл в полынье, проделанной боевыми торпедами во льду

многометровой толщины для выполнения ракетной стрельбы. Кстати это было уже не первое всплытие таким же образом советских АПЛ, в том числе и РПКСН. Например, РПКСН «К-92» проекта 667 БД (капитан 2 ранга Патрушев В.В.) еще 22 года назад (в 1982 г.), проломив лед с помощью торпедного залпа, всплыл в надводное положение и осуществил пуск баллистических ракет.

Естественно, и в те далекие теперь времена, особенно, когда производились пуски баллистических ракет с подводных ракетносцев 1-го поколения, были неудачи. Но т. к. для производства практических стрельб боевые расчеты готовились тщательно, стрельбы производились довольно часто, экипажи были отработаны хорошо, то случаев срыва стрельб по вине личного состава почти не было. Например, автор, будучи штурманом на РПКСН 1-го поколения, а потом контролером № 1 (по штурманской части) на РПКСН 2-го поколения, 16 раз участвовал в ракетных стрельбах. Все эти стрельбы прошли успешно, кроме одной (в 1962 г.), когда ракета «Р-13» стартовала и поднявшись на высоту несколько десятков метров, не вышла на заданную траекторию, перевернулась, с работающим двигателем вошла в воду и взорвалась.

Не знаю, что установила комиссия при расследовании срыва пуска БР «Новомосковска» и «Карелии», но уже сейчас начали появляться в СМИ разные версии. Например, о том, что срыв пуска «обеспечили» американские службы радиопротиводействия, блокировав со спутника радиосигнал с ГКП («радиоэлектронный ключ») и другой подобной чепухе.

Раньше, при советской власти мы все (особенно те, был причастен к Вооруженным силам) сетовали на излишнюю секретность, отсутствие информации о наших достижениях в других областях военно-технического прогресса, о которых мы узнавали из зарубежных публикаций. Очевидно, мы были правы, т. к. эта система постепенно отучила наш народ гордиться своими достижениями. С другой стороны, умолчание о том, что рождалось в недрах ВПК, и информация о чем недоступной была для наших вероятных противников, приносило огромную пользу, когда вдруг при каком-нибудь очередном военном параде на Красной площади или на каком-нибудь международном авиа-шоу мы ошарашивали весь мир какими-то новыми, «прорывными» технологиями или системами вооружений. Помните, как это было в 60-70е, и частично, в 80ые годы? Дрожала Красная площадь от гула проходившей по ней военной техники, но дрожали и колени у наших врагов во всем мире.

Теперь же мы ринулись в другую крайность. Вместо того, чтобы демонстрировать миру свои достижения, реализованные в материальных военных объектах, принятых на вооружение, начали на весь мир болтать («сообщать сенсационные новости», как выражаются телевизионщики) о том, что у нас будет создано лет через 10. При этом умалчивается правда, о том, что речь идет о системах, рожденных и почти действенных до принятия на вооружение еще при советской власти лет 15-20 назад, но потом «заторможенных», а иногда и вовсе почти угробленных.

Не трудно догадаться для чего это делается. Если никаких реальных результатов прогресса за последние 15 «революционных» лет нет, а показать, что «рулеж» идет правильно, властям предрержащим надо чем-то убедить в этом «электорат» (перед очередными выборами). Вот и рождаются проекты таких «показух»: либо с демонстрацией по ТВ «достижений» 15-20 летней давности (благо, показать – то есть что – секретных военных теле- и киносъепок во время разного рода испытаний было предостаточно), либо с организацией «масштабных, небывалых последние 20 лет учений», какие, например, были проведены в феврале 2004 года, либо с сообщением из самых «высоких уст» о том, например, что у нас разрабатывается «не имеющая аналогов», глобальная ракетно-ядерная система – наш «несимметричный» адекватный ответ на выход США из договора по ПРО, И что система эта появится на вооружении лет через 6-8. То же относится и к разговорам о

достижениях в космической области. Система – новый космический корабль вместо «Союза», который будет к 2010 году (будет ли?) уже рекламируется по ТВ на весь мир.

Ничего реального-то на сегодня показать нечего. Что это, если ни показуха в связи с выборами?

Наших «вождей» нисколько не смущает, что вместо демонстрации нашей военной мощи получилась демонстрация нашего постыдного состояния, что мы не продемонстрировали «высокую боевую готовность» нашего ракетно-ядерного флота, а опозорились на весь мир.

... Не смогли произвести хотя бы один из 3-4х запланированных пусков баллистических ракет. Но ведь было время, когда наш ВМФ ежедневно выполнял по несколько десятков «практических» стрельб ракетами и торпедами, а в море одновременно находилось до 50 подводных лодок.

Командующий авиацией Балтийского флота генерал В. Секерин говорит, что Вооруженные Силы «испытывают неконтролируемый распад своей боевой авиации».

Ему вторит начальник службы безопасности полетов ВВС генерал-майор О. Коляда, который утверждает, что быстрое развертывание сил авиации в случае военной угрозы или ухудшения финансирования ВВС может привести к увеличению числа авиационных происшествий и катастроф, т. к. в ВВС нет никакого резерва старших командиров, имеющих опыт полетов, а молодые летчики имеют исключительно малый средний налет. Оба эти генерала считают, что через 5 лет может сложиться такая ситуация, что не останется никого, кто мог бы выполнять боевые задачи, т. к. все летчики 1-го класса уволятся со службы, а вновь подготовить других летчиков до этого уровня нет возможности, потому что средний годовой налет летчика в авиации всех видов в несколько раз меньше требуемого (на отработку задач боевой подготовки топлива нет).

Эти генералы нашли в себе мужество четко сказать об этом вопреки мнению своего начальника – Главкома ВВС генерал-полковника В. Михайлова, оптимистично утверждающего в своем докладе о том, что с налетом у летчиков все в нормально.

К сожалению, в ВМФ не нашлось ни одного из действующих адмиралов, который мог бы открыто сказать: заверения Главкома ВМФ, что мы «почти ничего не потеряли», что ВМФ «способен в любых районах Мирового океана...» – вранье чистой воды.

А что касается вопроса о морской доктрине, о том, каков он должен быть у морской державы («демократическая» демагогия о том, что мы не США, окруженные океанами, а сухопутная держава, и потому нам и флот большой не нужен – ложь, т. к. из 60 тыс. км наших границ 40 тыс. относится к морским границам), то об этом еще в 1908 г. в своем докладе «Какой нужен России флот» сказал А. В. Колчак: «России нужна реальная морская сила, на которой могла бы быть основана неприкосновенность ее морских границ и на которую могла бы опереться независимая политика, достойная великой державы, т. е. политика, которая в необходимом случае получает подтверждение в виде успешной войны». Вот и все: глубоко, кратко, четко.

С той поры прошло более девяноста лет, отгремели две мировые войны, приутихла «холодная война», нет больше великой морской державы – СССР. Многие изменилось, в том числе, и в развитии ВМС всех стран. Но роль флота не только не уменьшилась, но значительно возросла, т. к. именно с моря удары становятся определяющим фактором, влияющим на ход войны. Это хорошо подтвердилось и последними тремя агрессиями США (против Ирака, Афганистана, Югославии). Особенно важное значение приобрела морская мощь государств в связи с принятием на вооружение флотов ракетного оружия большой дальности действия. Адмирал

Флота Советского Союза С. Г. Горшков еще более четверти века назад писал, что направления ударов с моря «могут стать главными. Ныне флот своими ударами с моря способен изменить ход и исход вооруженной борьбы даже на континентальных театрах военных действий». Если исходить из классического определения Доктрины, как «учения, научной или философской теории, политической системы, руководящего теоретического или политического принципа (например, военная доктрина) или нормативной формулы» (БСЭ. Т.8, 1972 г. или «Словарь иностранных слов» М. 1955 г.), то морская доктрина для Великой морской державы, которой мы хотели бы остаться, не может и не должна меняться со временем. Цель-то должна быть прежней: нужно иметь «реальную морскую силу», с помощью которой и свои громадные морские границы можно было бы защитить, и на которую могла бы опереться «независимая политика, достойная Великой державы». Разумеется, если эта политика действительно независимая, а на подтверждение такой политики «в виде успешной войны» способно руководство страны.

К сожалению, и политика нынешних наших «вождей» исключительно далека от «независимой», а о подтверждении политики в виде «успешной войны» и говорить не приходится.

Неслучайно (не без влияния «новой» теории, изложенной в докторской диссертации Главкома Куроедова) появляются в печати статьи о том, что в новых условиях, когда у нас нет средств содержать мощный флот, а, например, Дальний восток в будущей войне «не будет играть определенной роли», то целесообразно на Тихоокеанском флоте оставить только некоторые надводные корабли для охраны прибрежных районов, а весь атомный флот сосредоточить на Северном флоте. Чтобы «не распылять силы» и чтобы противник мог уничтожить всю оставшуюся ракетно-ядерную мощь государства одним сосредоточенным ударом.

Хотел бы ошибиться, но, видимо, нынешние наши «морские стратеги» не знают ни историю нашего флота, ни историю страны. Ведь еще на рубеже XIX и XX веков во внешней русской политике на первый план выдвинулись задачи обороны дальневосточных рубежей страны, возник насущный вопрос о создании свободной морской силы, которой можно было бы маневрировать между Балтийским морем и Тихим океаном. Еще тогда развернувшаяся в штабах дискуссия о сравнительной роли Армии и Флота в защите Дальневосточного побережья завершилась победой тех, кто отстаивал точку зрения, что при слабости сухопутных сил, находящихся на Дальнем Востоке, и ограниченных возможностей переброски контингентов по только что построенной Транссибирской магистрали главной силой на востоке должен стать флот. Еще тогда, российское правительство понимая, что отсутствие на нашем Тихоокеанском побережье незамерзающего порта существенно ограничивает возможности флота, заключило с Китаем арендный договор на порт Дальний и Порт-Артур сроком на 25 лет. (Это после Второй мировой войны «миротворец» Н. Хрущев «подарил» эти порты – прекрасные военно-морские базы с соответствующей инфраструктурой китайцам).

Разрешить проблему организации обороны Дальнего Востока царизму тогда не удалось. Из-за бездарности российского военного и военно-морского руководства, а, главным образом, из-за разлагающего самодержавного режима России, не выдержавшего соревнования с молодым японским империализмом и прямого предательства некоторых военных должностных лиц, Россия потерпела позорное поражение в русско-японской войне 1904-1905 г. г.

Это поражение заставило царское правительство во многом пересмотреть отношение к флоту, начать его реорганизацию.

Однако, косность и неповоротливость самодержавно-бюрократического режима, засилья в верхних эшелонах руководства Вооруженными силами бездарных «полководцев» и «флотоводцев», наподобие нынешних, привело к тому, что через 10 лет, к началу Первой мировой войны ВМФ России оказался не

готов. Не было необходимого количества надводных кораблей, а еще хуже дело обстояло с подводными лодками. В то время, когда Германия и Англия имели в составе ВМС уже по 20-25 подводных лодок, в составе ВМФ России, в серийном производстве не было ни одной подводной лодки. Балтийский завод к 1905 году построил только 4 ПЛ конструкции Бубнова и Беклемишева, отправленные во Владивосток. Была куплена одна подводная лодка у американцев (лодка «Фултон» фирмы «Гогланд»). К началу войны в Петербурге Бубнов создал новые конструкции лодок «Миного» и «Акула» (водоизмещением 117 и 370 тонн – соответственно), началось строительство более современных лодок «Барс» и «Морж» (водоизмещением 758 т.), но программа по строительству 30 таких лодок выполнена не была, т. к. заказанные для них в Германии электродвигатели были конфискованы перед началом войны. В целом в составе ВМФ России к началу Первой мировой войны было лишь 11 подводных лодок разных типов, некоторые из которых не были в полной мере готовы к ведению боевых действий.

В сталинские времена все эти уроки истории, связанные с развитием ВМФ, были в центре внимания. И хотя война помешала нам реализовать в полной мере кораблестроительную программу, но воевать на море было чем. В том числе и Дальнем Востоке был создан соответствующий потребностям Тихоокеанский флот. Во время войны 4 подводные лодки с ТОФа решено было передать на Северный флот. Это вынуждала сделать военная необходимость, а не «стратегические» соображения о «несущественном значении» Дальневосточной территории. Несмотря на «облачмаченную» всяческими «научными» обоснованиями, основанными на «финансово-экономических» сокращениях затрат, предательская суть подобных предложений (об отсутствии решающей роли Дальнего Востока) ясна.

Если вся основная морская мощь флота будет сосредоточена только в одном регионе, а ни Тихоокеанский, ни Черноморский, ни Балтийский флот не будут иметь нужных сил и средств, то ни одной из своих основных задач в новых условиях ВМФ выполнить не сможет. А задачи эти (если исходить из доктрины морской державы) следующие:

1. Сдерживание агрессора от попыток реализации военными средствами своих намерений против России.

2. Защита целостности и независимости государственных интересов от угрозы с морских и океанских направлений. Сюда же относится и защита морских районов народнохозяйственной деятельности от варварского их использования «соседями», и обеспечение гражданского судоходства, и обеспечения доступа к ресурсам Мирового океана.

3. Отражение агрессии противника, нанесение значительного ущерба военно-экономическому потенциалу и поражение ударных группировок ВМС (в частности, авианосных ударных групп и стратегических подводных лодок ПЛАРБ).

4. Обеспечение внешнеполитических акций и выполнение международных обязательств страны перед мировым сообществом по поддержанию мира и стабильности.

Разумеется, в каждый конкретный период времени, какая-то из этих задач выходит на передний план, но в общем и целом все они необходимы и служат одной единственной цели – обеспечения опоры для независимой политики Великой державы.

О том, что морская доктрина США по сути осталась такой же, как и 100, даже 150 лет назад, несмотря на громадные изменения мира в общественно политическом и научно-техническом отношении, говорит и «Единая перспектива – 2010», о которой говорилось выше. «Флот безраздельного господства на море» – вот в чем заключена морская доктрина США. Но ведь это то же, что было определено двумя выдающимися морскими теоретиками Мэхэном (1840-1914 г.г.) и Колумбом (1831-1899 г.г.). Первый из них – бывший президентом военно-морской коллегии, а

затем – председателем Объединенного комитета по морским делам США, издал несколько капитальных трудов, (в частности «Влияние морской силы на историю 1660-1783», «Влияние морской силы на французскую революцию 1793-1812 г. г.», в 2-х томах, «Морская сила в войне 1812 г.», в 2-х томах) еще в период, когда нынешний беспредельный бандитский капитализм США только зарождался, настойчиво и весьма убедительно доказывал, что США необходимо создать мощный военно-морской флот и установить господство на море. Он считал, что США «только путем агрессии силами военно-морского флота могут завоевать мировое господство, стать могучей колониальной державой». «Влияние морской силы» на историю состоит в том, чтобы извлечь из уроков истории выводы, которые можно было бы применить к США и тем самым вызвать правительство к деятельности направленной на создание «морской силы» способной установить господство на море» – пишет, в частности Мэхэм. Далее он доказывает, что «обладание морем или контролем над ним и пользование им являются теперь и всегда великими факторами в истории мира», что «ужасное оружие – «морская сила» – сделало Англию богатой, и, в свою очередь, защитило торговлю, с помощью которой составилось ее богатство... Ее влияние было везде, куда ее корабли могли проникнуть...Обладая морями, она везде преграждала врагу главные силы...Нужно отказаться от излишнего философствования и создать могучий флот для установления господства над другими народами (выделено мною – авт.).

А вот какое определение Мэхэм дал Морской стратегии: «Морская стратегия имеет целью обосновать, поддерживать и увеличивать, как во время мира, так и во время войны морское могущество страны». По его мнению, Морская стратегия «может одерживать победы, приобретая позиции за позициями в различных морях. Она, утверждаясь на том или ином береговом пункте, способствует обращению временной оккупации в постоянную».

Английский вице-адмирал Коломб в своем объемном труде «Морская война. Ее основные принципы и опыт» так же, как и Мэхэм считал, что морская сила – основа существования и развития морской державы, а «теория ведения войны на море является универсальной». Он писал, в частности: «Я имею твердую веру в то, что основные законы морской войны, которые я старался проследить в истории столетий,...безусловно, господствовали бы и во всякой войне, какая могла бы теперь возникнуть, – и что в подготовке и предсказании хода последней на эти законы можно было бы положиться вполне».

Перед Первой мировой войной крупным продолжателем Мэхэна и Коломба был англичанин Корбет (1854-1922 г. г.)опубликовавший книгу «Некоторые принципы морской стратегии», а в Германии – крупный военный теоретик морской министр Тирпиц (1849-1930 г.г.), являвшийся сторонником беспощадной подвойной войны.

Все эти военно-морские теоретики (и практики), разрабатывая теорию морской войны и морскую стратегию, широко использовали морскую историю на основе громадного по объему фактического материала.

Являясь свидетелями и участниками тех морских войн, которые проходили в их время, но будучи патриотами своих отечеств, они исходили, проводя свои исследования, из одной и главной цели – пользы Отечеству, чтобы «побудить правительство» к деятельности, направленной на усиление морской мощи.

Американцы, взяв на вооружение труды этих теоретиков, живших еще не только до Второй мировой войны (Тирпиц и Корбет), но и до Первой (Мэхэм и Колоб), и в XXI веке реализуют свою Морскую стратегию на принципах, разработанных ими. Меняется все: надводные корабли и подводные лодки, техника и вооружение, способы, приемы и методы ведения боевых действий на море. Но остается прежней основное – суть Морской стратегии, цель ее.

Только вот почему-то у нас среди «флотоводцев» самого высокого ранга нашлись теоретики, которые стали считать, что от «количества и качества соотношения сил» в противоборстве противников ничего не зависит, т. к. «вооруженная борьба на морях будущего» определяется не этим. При этом основной упор делается на «жесткую экономию» финансовых средств, т. к. их «крайне недостаточно» не только на развитие сил и средств, но и на элементарную боевую подготовку.

Мне пока еще неизвестны истинные причины, почему случился такой провал стрельб баллистическими ракетами подводных лодок (срыв старта 4-х БР). Причин может быть много и технического характера, однако не удивлюсь, что сами по себе эти совершеннейшие и надежнейшие ракеты не причем. Срыв мог произойти из-за элементарной неподготовленности личного состава. (не очень-то многому научишься, стреляв 1 раз в четыре года).

На что способны наши «вожди»?

Внимательно наблюдая за «деятельностью» высших руководителей государства (сознательно слово «деятельность» ставлю в кавычки, т.к. оно происходит от большого и прекрасного Деятель, а то, что приходится видеть и слышать, деятельностью назвать язык не поворачивается) и глубоко задумываясь о том, кто же они, все больше и больше убеждаюсь во мнении, что лучше для их определения подходят слова «деляга», «делаш», «имитатор», «псевдоруководитель», зависимый, ни нравственно, ни умственно не самостоятельный. Не способны они проявить твердую политическую волю в интересах защиты национального достоинства и независимости государства, во главе которого волею судьбы случилось им стать.

Если и раньше-то в истории нашей страны нередко было, когда во главе государства, ее Армии и Флота стояли люди, недостойные тех, кем командовали, кого «воспитывали» и «готовили» к подвигам, учили готовности умереть, защищая Родину, то теперь правилом стало, что высшие военные и военно-морские начальники (да и члены правительства) при всей их внешней вылощенности и «интеллигентности» отличаются удивительной тусклостью и бездарностью. И это, несмотря на их высокие генеральско-адмиральские звания, а нередко и высокие ученые степени.

Ведь аксиомой является: для того, чтобы что-то совершить, нужна, прежде всего, воля. Вспомните историю: и разрушали, и строили, и руководили всеми крупными историческими событиями люди пассионарные (по Гумилеву), волевые и Делократы (по Ю. Мухину).

А нынешние «вожди» даже эти самые «реформы», о которых СМИ прожужжали все уши, а вернее, разрушение великого государства уже 15 лет ведут, а все никак не могут довести до конца.

Четыре года назад автор высказал мысль, что агрессии в Югославии можно было не допустить, если б во главе страны стоял настоящий вождь, а не американский попугай и алкоголик («Дуэль» № 29-2000 г.). для этого достаточно было развернуть в Средиземном море пару современных атомных лодок (одну ПЛАРК, другую – многоцелевую) и во всеуслышание на весь мир предупредить, что в соответствии с Уставом ООН (параграфами такими-то) мы заявляем, что в случае начала открытой агрессии против суверенного государства – члена ООН мы наносим удар по военно-морским соединениям агрессора. (К тому же, в этот период одна наша АПЛ уже была в районе сосредоточения американских ВМС).

Повторяю это и теперь: агрессию в Ираке можно было не допустить. Для этого было вполне достаточно развернуть по паре соответствующих АПЛ в Средиземном море и Персидском заливе. Ведь даже с этими «остатками» нашего ВМФ нам под силу это сделать. Нужно было выделить по две АПЛ проекта 949 и 971,

развернуть их в пределах досягаемости их мощного и неотразимого оружия и твердо в ультимативной форме потребовать прекращения агрессии.

Представляю, как завоюют разные демосволочи, прочитав это. Да и «патриоты» всех мастей тоже воспротивятся и завопят: «Это же 3-я мировая война!?!»

Никакой 3-ей Мировой войны из-за этого не произошло бы.

Во-первых, страх потерять хотя бы 1-2 авианосца (а уничтожить их вполне под силу нашим АПЛ) заставил бы агрессора убавить пыл. (Специалисты, кто знает, что такое ПЛАРК проекта 949 – «убийца авианосцев, меня поймут»). Разумеется, что и американские военно-морские чиновники не хуже нас представляют, в какое бушующее море огня превратится авианосец, если на него одновременно (только с одной АПЛ) обрушится 12 тонн боевых зарядов. Тем более, что на каждом авианосце только авиационного топлива (бензина) 15 тыс. тонн хранится.

Во-вторых, такой решительный шаг нашей страны не только бы одобрили противники войны, но и союзники США по агрессии прижали бы хвосты. А авторитет нашего государства снова бы поднялся на ту высоту, когда нас любили друзья (и ненавидели враги), но уважали и те и другие.

В-третьих, агрессор нагл до беспредела, когда он силен и не получает должного противодействия. США – не исключение. Быстро бы вернулась память о Вьетнаме, сотнях и тысячах гробов под звездно-полосатым флагом.

Но говорить об этом только в сослагательном наклонении можно. Чтобы совершить такой шаг, нужен был стратегический ум, патриотизм, воля И.В. Сталина. А нынешние «вожди» – пигмеи и клопы по сравнению с ним.

Третьей мировой не будет, т.к. она произошла и закончилась в 1991 году. Мы в ней потерпели страшное поражение.

Можете успокоиться господа-товарищи, «демократы» и «патриоты» – этого не могло и не может случиться по одной единственной и главной причине – слабости, трусости, продажности, и предательства тех представителей руководящих структур страны, от кого зависит проявление политической воли.

Как яркий пример «отрезвляющего» действия нашего ВМФ на агрессора могу привести такой факт. Когда в декабре 1983 года вышел на боевую службу в район Северо-западной Атлантики наш первый тяжелый атомный ракетный крейсер проекта 1144 («Киров»), имевший водоизмещение 26000 тонн и вооружение, с которым по мощи не мог сравниться ни один надводный корабль в мире, то огромные силы НАТО были брошены на слежение за ним и «сопровождение» его. А в 1989 году, когда линкор «Айова» в составе ударной группы производил обстрел ливанских городов, то только появление «Кирова» в Средиземном море заставило американцев прекратить огонь. «Айова» вынужден был перейти в островную зону Средиземного моря и держаться от крейсера на расстоянии не менее 500 км. Тогда еще был Советский Союз и американцы побаивались, что «предсказуемые» ими действия советского командования могли стать непредсказуемыми. Тем более, что наши атомные лодки тогда несли боевую службу и в Атлантике, и в Средиземном море. Но если о наличии там АПЛ американцы могли только предполагать, то появление мощнейшего атомного крейсера, не имевшего аналогов в мире, было явной демонстрацией нашей силы, и демонстрация эта быстро привела в «меридиан» некоторых особо ретивых американских «стратегов».

Когда пишу эти строки, по ТВ сообщают, что в Москву прибыл генеральный секретарь НАТО, чувствующий себя победителем и хозяином положения. В Москве его встречают, как брата родного. Он выражает соболезнование в связи с очередным терактом в Чечне, где погибло и ранено около 200 человек. Он в очередной раз призывает к сотрудничеству в борьбе против

террористов. В тон ему, почти повторяя друг друга, слово в слово, говорят два наших министра (Министр иностранных дел И. Иванов и Министр обороны С. Иванов): они довольны и рады, что «соглашение о взаимодействиях с НАТО все более наполняются содержанием».

А в одной из передач по первому каналу ТВ на вопрос ведущего о том, с кем нам «надо дружить: с США или Европой», некий Лукин – вице-спикер Госдумы, не задумываясь, отвечает: «Конечно, с сильным. США сейчас сильны, а мы слабы. Следовательно, мы должны быть с ними».

Более циничного ответа придумать трудно. Пусть даже «сильный» – фашист и агрессор, но если мы слабы, то должны «дружить» (подслуживать, шестерить, пресмыкаться, подлаивать и вилять хвостом) с ним.

Вот только не мешало бы нашим «высоколобым» политикам и «стратегам» знать, что существует секретный доклад Пентагона, процитированный газетой «Лос-Анджелес Таймс» 9 марта 2002 года. А в этом докладе черным по белому напечатано, что Россия включена одной из первых в список для целей американских ядерных ударов – вместе с Северной Кореей, Сирией, Ираном, Китаем.

Не мешало бы знать и о том, что в океане продолжают нести боевую службу (патрулирование) американские ПЛАРБ и многоцелевые атомные подводные лодки. Продолжают боевое дежурство и системы сухопутных баллистических ракет. При этом они готовы к нанесению немедленного удара. А это значит, что ракеты находятся в «живом» состоянии с готовыми к действию инерциальными системами, запущенными гироскопами, с запитанными токами соответствующих напряжений боевых систем управления (БИУС).

Не знаю, как на суше, но в океане дежурных стратегических сил у нас нет.

К тому же, куда нацелены наши дежурные стратегические ракеты, если верить заявлению бывшего первого президента России ЕБНа, сказавшего, что «наши баллистические ракеты не нацелены на США»? Конечно, может быть, это – бред «сивой кобылы» (никуда не нацелены стратегические ракеты, находящиеся на боевом дежурстве), но, может быть, это боевое дежурство и вообще упразднено?

Когда эта книга выйдет из печати, будет уже известно, что В. Путин избран президентом на второй срок. Сомнений в этом нет никаких. Удивляет только позиция КПРФ, решившей выдвинуть своего кандидата для участия в этом «демовыборочном» балагане с заранее известными результатами. Вызывает сожаление, что в предвыборном шоу согласился участвовать В. Харитонов, возможно, один из совсем немногих действительно честных и порядочных людей в Госдуме. О других кандидатах не говорю.

Кроме шкурных интересов, никаких других у них нет. Это очевидно особенно, когда речь идет о кандидатах от партий, не набравших 2-3% голосов на предыдущих думских выборах. Вместо того, чтобы «застрелиться, сгореть от стыда» от такого позорного провала, они пытаются в президенты попасть, зная, что с вероятностью единица не наберут и нескольких процентов голосов избирателей.

Но в данном случае речь не о них. Речь о Верховном главнокомандующем (звание его сейчас точно не знает никто: возможно он все еще подполковник, как Николай II, а возможно и маршал, как Брежнев). Мне хочется привести цитату из характеристики, данной этому «вождю» генерал-лейтенантом Советской Армии, участником обороны Москвы 1941-42 г., участником Великой Отечественной войны Михаилом Титовым. Вот что он пишет, в частности:

«...Путин является не только порождением ельцинизма, но и продолжателем антинародной политики Ельцина.

На прошлых президентских выборах народы России выбрали не Путина, они его не знали, а скорее голосовали против ельцинизма, за надежду, что с

приходом к власти Путина, сына рабочего, Путина, бывшего работника КГБ, будет покончено с коррупцией, разворовыванием богатства народа, развалом страны, а народу будут возвращены социальные права, которые они имели в Советском Союзе.

К сожалению, народ был подло обманут. Страну, по существу, предали, а народ обрекли на вымирание. У народа была украдена Победа над фашизмом, за которую он заплатил миллионами жизней, а у старшего поколения отняли и жизнь, которую оно посвятило делу создания великой страны, а не ее разрушению.

Сегодня, как и в 1941 году, над нашей Родиной вновь нависла смертельная опасность. Более десяти лет в стране господствует антинародный, антинациональный режим, созданный международным сионизмом и его креатурой в России с помощью наших национальных предателей Горбачева и Ельцина и их подельников в результате военного переворота, совершенного в сентябре-октябре 1993 года.

Именно этот режим, именуемый сегодня режимом Ельцина-Путина, стал режимом олигархии, бандитизма, коррупции, политической проституции. Проблема сионизма в России приобрела не националистический, экстремистский характер, как это внушают народу продажные СМИ, а политико-экономический, антинародный, грабительский характер. Не антисемитизм, а сионизм стал врагом страны и русского народа! В России нет антисионизма, о наличии которого долдонят чуждые нам антирусские СМИ. В стране есть антисионизм, который будет нарастать по мере преступного развала нашей Родины, теперь уже России, режимом Ельцина-Путина. И никакими законами, сочиненными Госдумой, никто его не остановит. Русский народ имеет право защищать страну и его будущее. Так оно и будет.

К сожалению, при правлении Путина в качестве президента России продолжалось ограбление страны, захват наших богатств элитой международного сионизма и западных монополий, обнищание трудящихся масс, проводился геноцид народа, особенно русского, жизнь большинства народа стала невыносимой.

Президент Путин сам неоднократно заявлял, что «огромное количество наших граждан живет очень тяжело, живет очень бедно».

Так кому же нужен такой президент, который не может обеспечить народу нормальные условия жизни, труда и безопасности, а проводит политику, ведущую к уничтожению.

Выборы в Госдуму подтвердили стремление Путина установить в стране диктатуру этого режима и продолжить антинародную и антинациональную политику.

Выборы в Госдуму проходили в условиях откровенного давления на избирателей, можно сказать, в условиях административных и экономических угроз. Организаторы этих выборов, грубо нарушавшие законы страны, должны быть привлечены к уголовной ответственности, как и за антигосударственный переворот в октябре 1993 г. Это не политики, а уголовники. После выборов началось торжество сионизма на трупе Советского Союза, а теперь России.

Выступая на встрече с олигархами в сентябре 2003 г. Путин заявил, что «возвращения к прошлому не будет». А это значит, что продолжится преступное настоящее в самом гнусном виде: коррупция, разбой, бандитизм, взяточничество, безработица, проституция, геноцид народа.

Являясь, по существу, сторонником мирового правительства, Путин уделяет больше внимания интересам Запада, особенно США, чем интересам России.

Путин – это не президент России, а президент для России.

Путин объявляет США стратегическим партнером России. В результате этого Россия в экономическом плане становится сырьевым придатком США и Запада, а в политическом – страной с ограниченным суверенитетом.

К сожалению, русский народ утратил «инстинкт самосохранения» и легко поддается демагогии, лжи и обману. А обманутый народ может избрать

президентом даже собственного палача, что уже произошло однажды с избранием президентом Ельцина. Палач – это ведь не только тот, кто с секирой в руках управляет государством, но и тот, у кого ежегодно численность населения сокращается на миллион человек.

Только за период с 1999 по 2001 г. в стране совершено убийств и покушений на убийство 96500 и разбойных нападений 125300; в 2002 году в стране было убито 32 тысячи, и 19 тысяч скончались от тяжких повреждений («Советская Россия» от 12.12.2003г.).

При правлении Путина в стране стало страшно жить...

Но если Путин будет избран на второй срок и продолжит управление Россией так и дальше, то к середине XXI века в стране произойдет демографическая катастрофа. К 2048 году у нас будет умирать людей в 15 раз больше, чем рождаться, а по прогнозам Госкомстата, население страны к 2050 году уменьшится со 144 млн. человек до 90 млн. (газета «Завтра», №45, 2003г.)

Так нужны ли нам такой президент и такое руководство? Нет, не нужны! (выделено мною – авт.)

Путин, в прошлом советский офицер, изменил присяге, а, значит, и стране. Как офицер он потерял честь, совесть и достоинство...» («Завтра», №5 – 2004 г.)

Генералу, прошедшему всю Великую Отечественную младшим офицером, участнику великой битвы за Москву, много раз смотревшему в глаза смерти, при этой власти и этом президенте страшно жить. А вам, читатель, не страшно?

Перед очередными выборами президента (в 2004 году) все средства проправительственных СМИ много и шумно сообщали об «успехах», «экономическом росте», «стабильности» и т.д. Правда, никаких существенных цифр и фактов не приводилось, за исключением роста ВВП не то на 4, не то на 8% и «наметившемся» его росте за 10 лет в два раза.

Давайте посмотрим, как на самом деле, конкретно «улучшились» экономические показатели в стране за время президентства Путина. Вот цифры официальной статистики с 1999 по 2002 г.г., «убийственно» свидетельствующие об этом улучшении.

Произошло снижение:

- добычи нефти (млн. тонн) – в 1.5 раза (с 552 до 379)
- добычи угля (млн. тонн) – в 1.5 раза (с 410 до 256)
- вывоза древесины (куб. м) – в 3.6 раза (с 351 до 97)
- производства грузовых автомобилей (тыс. шт.) – в 4 раза (с 697 до 173)
- производства тракторов (тыс. шт.) – в 25 раз (с 235 до 9.2)
- производства зерноуборочных комбайнов (тыс. шт.) – в 8.1 раза (62.7

до 7.5)

- производства металлорежущих станков (тыс. шт.) – в 10 раз (с 64.6 до

6.5)

– производства всех видов тканей в 2.5 раза, обуви в 8.8 раза, телевизоров в 2.2 раза, пиломатериалов – в 4 раза, цемента, кирпича, других строительных материалов – в несколько раз.

Такое же положение в сельском хозяйстве: нет ни одной его отрасли, где что-то бы увеличилось. Производство мяса снизилось в 2 раза, молока в 1.5 раза, яиц в 1.5 раза. Производство шерсти снизилось в 50 раз, поголовье крупного рогатого скота в 2 раза, свиней более чем в 3 раза, овец и коз тоже более, чем в 3 раза. Посевные площади сократились почти в 1.5 раза.

В реальных секторах экономики продолжалось катастрофическое снижение всех показателей («в разы», а не в единицы процентов, как этот виртуальный рост ВВП). Так что и экономический «рост» и «стабильность» – блеф и

больше ничего. А рост экспорта сырья, за счет чего мы еще как-то держимся, это не что иное, как самая серьезная угроза безопасности страны, особенно, если хотя бы в какой-то степени задуматься о перспективах ее существования.

Одним словом, какую бы область жизнедеятельности государства мы ни затронули, везде произошло значительное ухудшение обстановки: в экономике, социальной сфере, обороне, культуре, медицине, образовании, внешней политике.

Само собой разумеется, что наибольшую реальную опасность для существования России представляет состояние ее оборонного комплекса. О чем здесь можно говорить, если техническая оснащенность Вооруженных сил доведена «до ручки»?

Доля современного оружия и военной техники в Армии и Флоте не превышает 10%. При этом 80% вооружений имеют срок службы более 10 лет, а значительная часть его уже не обновлялась 25-30 и даже 40 лет.

В последние годы среднее число преступлений в Вооруженных силах за год перевалило за 30 тысяч. Вот и сейчас, когда пишутся эти строки (9.03.2004 г.) – сообщение по ТВ: во Владивостоке с одного их военных складов украдено 17 пулеметов, 61 автомат и одна снайперская винтовка. С одной стороны, это страшный грабеж. С другой – это мелочь по сравнению с тем грабежом, что совершили те 200 генералов и адмиралов, о которых говорилось выше: там ведь грабеж, распродажа и разрушение не только стрелкового оружия было, но и современной военной техники, стратегических вооружений и стационарных сооружений.

Никогда еще в России, даже в самые «распроклятые» времена не было такого развала ни при одном Верховном главнокомандующем.

Президент весьма часто выступает в СМИ, «общаясь с народом». Порой говорит достаточно правильные слова и высказывает трезвые мысли. Но, к сожалению, слова эти и остаются словами. Говорится одно, делается другое. Из приведенных выше реальных показателей хорошо виден фактический результат всей этой говорильни. Да и в высказываниях своих, даже если они были правдивыми, президент постепенно стал склоняться в сторону открытого провозглашения губительного для России ельцинского курса «реформ», направленного на дальнейшую либерализацию экономики, устранение правительства от решения социальных проблем, защиту частной собственности, полнейшую неприемлемость даже каких-либо разговоров на пересмотр результатов криминальной приватизации.

Если в своем первом послании к Федеральному собранию он говорил об озабоченности демографической ситуацией в стране, упоминал об обнищании значительной части населения, о коррупции и криминалитете, о необходимости улучшения благосостояния народа, об усилении самостоятельности внешней политики, то во втором послании главной задачей он определил защиту частной собственности, продолжение либерализации экономики, демонополизации. (Как будто уже все проблемы, о которых говорилось в первом послании, решены)

Как в ельцинских «посланиях» упор был сделан на продолжение грабительской приватизации, переложение социальных программ на плечи руководителей регионов, дальнейшее насаждение «рыночных правил» везде и во всем. Этот «рынок» проник уже и в фундаментальную науку и в ВПК. Даже военные и государственные тайны стали предметом купли-продажи. Предметом «рынка» стали и наши отношения с единственным нашим другом и стратегическим союзником – братской Белоруссией. Думаю, что слова «имидж» и «имитация» во многом имеют схожий смысл – подделка, подражание, – фальшь, одним словом.

А в третьем послании, которое президент огласил 19 апреля 2002 года, главным тезисом было: «России надо быть сильной и конкурентоспособной». Это, вроде бы, правильно. И сильными и конкурентоспособными мы должны быть.

Только вот где и в чем? Президент, видимо, не видел и не читал труд А. Паршина «Почему Россия не Америка». В нем прекрасно показано, чем Россия отличается от всего мира, почему есть области ВПК, где Россия никогда не будет конкурентоспособной (и стремится к этому нам нет смысла и не нужно), почему наш отечественный капитал бежит за рубеж, почему зарубежные инвестиции в нашу страну так мизерны, чем грозит нам влезание в «петлю» мирового рынка, где мы действительно можем и обязаны быть конкурентоспособны.

И снова теперь (в этом третьем послании, как и в предыдущем) президент забыл о тех вопиющих, кровоточащих проблемах, о которых шла речь в самом начале президентства.

Так что все встало на свои места: отсутствие улучшений в чем либо (если не считать улучшением рост экспорта сырья, многократный рост капиталов у т.н. «новых русских» – воров всех мастей, и утроение числа долларовых миллиардеров) логично совпало с теоретической базой, «магистральной» линией, провозглашенной президентом в третьем послании. «Линия» эта осталась прежней – ельцинской, только немного «скорректированной» некоторыми несущественными ходами – «рокировками» в чиновничье-министерских сферах, связанных только с одним – с сохранением рейтинга (имиджа) перед президентскими выборами.

А в целом происходит не работа, действенная, приводящая к позитивным результатам, а имитация деятельности.

Кто-то из видных мыслителей, кажется, Гегель сказал, что «история учит тому, что ничему не научит». Очевидно, он прав. Но помнить историю мы все-таки должны. А опыт истории показывает, что многие большие исторические события, в частности войны, начинались внезапно, казалось бы, в мирной обстановке, не предвещавшей ничего из ряда вон выходящего.

Если в период «холодной» войны разговоров о возможности внезапного нападения вероятного противника было много, и мы, в общем и целом, были готовы к отражению агрессии, имея соответствующие системы слежения и обнаружения, силы и средства ПРО и ПВО, мощный надводный и подводный флот, хорошо оснащенные сухопутные группировки войск, соответствующую требованиям времени истребительную, штурмовую и стратегическую авиацию, то с началом забивания наших мозгов «новым мышлением», «новыми общечеловеческими ценностями» о возможности внезапного нанесения удара как-то забыли, говорить об этом перестали. Замолкли.

Вот сейчас, когда случилась бандитская расправа США с Ираком, на страницах патриотической печати много разговоров ведется о том, кто следующий. Кто на очереди подвергнуться агрессии? Перечисляют Северную Корею, Ливию, Иран и т.д. И лишь в конце ставят Россию и Китай. А если все не так пойдет? Если американские стратеги не будут до 2010 или 2015 года ждать и нападут сейчас?

В связи с этим, рискну предположить следующее. Допустим, что накануне (или за несколько дней до нападения на нас) наша зарубежная разведка сообщила о готовящемся вторжении сил стратегического авиационного командования и Военно-морских сил США. Известен состав сил вторжения. Это 150 стратегических бомбардировщиков разных типов (из более 200, имеющих сейчас у США), 150 различных типов самолетов разведки, радиоэлектронной борьбы, радиопеленгования наших систем ПВО и ПРО (таких самолетов у США сейчас 250), более 200 истребителей-бомбардировщиков разных типов. В моря, прилегающие к побережью России, разворачивается 30 многоцелевых АПЛ с «Томагавками» (из 57 имеющих) и несколько авианосцев, в том числе 5-6 атомных (из 10-ти имеемых).

Через несколько дней после этого сообщения (например, сегодня) оперативные дежурные средств ПРО и ПВО обнаружили на экранах своих радиолокационных систем армаду целей, приближающихся к границам России с

разных направлений. Об этом немедленно доложено командованию. Более того, авиация противника уже преодолела наши государственные границы. Что делать в этой обстановке? Каждый здравомыслящий даже зная, что на борту самолетов и кораблей нет ядерного оружия (именно об этом разведка сообщила), скажет, что нужно немедленно наносить удар по территории противника. Это единственный способ предотвратить нападение.

Так вот думаю, что вместо принятия быстрых и решительных действий по отражению агрессии теми средствами ПВО и ПРО, которые остались у нас и не обновляются более 20 лет, а так же – это главное – приказа стратегическим силам на пуск нескольких баллистических ракет с ядерным зарядом, московская военная «элита», парализованная страхом вместе с Верховным Главнокомандующим, начнет судорожно «обмениваться мнениями», согласовываться с разными вице-спикерами. Забудут и про «ядерный чемоданчик», будут пытаться дозвониться до американского президента, выяснять, в чем дело. Ведь Америка-то «не враг нам, а друг и партнер». Да и соглашение между нами существует о предупреждении «пусков».

А пока будут продолжаться мандраж и паника, ударом 3 или 4-х тысяч «Томагавков», самолетов, подводных лодок и надводных кораблей с высокой точностью (с помощью мощной группировки спутникового наблюдения) будут выведены из строя системы ПВО и ПРО, узлы связи, командные пункты округов и флотов, оставшиеся шахтные установки баллистических ракет, расположенные на тихоходных тягачах «Тополя», ракетные комплексы железнодорожного базирования, авиация вместе со взлетно-посадочными полосами, атомные подводные лодки, стоящие у пирсов военно-морских баз...

А потом сухопутные и морские части спецназ пожалуют «наводить порядок».

И не понадобится ядерное оружие применять, разрушать атомные электростанции, плотины, мосты. Россия и без того будет раздавлена, а разные СПСовцы, яблочники полезут к американцам с цветами в руках и слезно-сопливыми физиономиями от умиления и благодарности за «окончательное избавление от тоталитаризма» и «торжество демократии».

При этом СМИ, в частности, все каналы ТВ тут же перестроятся и снова вылезут на экраны те же рожи: разные жванецкие, петросяны, винокуры, киркоровы, познеры, сванидзе, киселевы и другие прыгуны-скакуны – «бойцы политического фронта».

Хотел бы ошибиться, но не верю я нынешним «вождям» ни на один грамм.

Не предпримут ОНИ никаких решительных действий для спасения нашей Родины в случае внезапного нападения мощного противника, который «сильнее нас».

А что уж рассуждать о возможности недопущения агрессии против Югославии, Ирака, еще кого-то, кто на очереди?

Спрашивается: почему вся демократическая шваль так радовалась «победе» США над Ираком? Ведь не из-за того, что теперь американцы взяли под контроль нефтяные запасы Ирака?

А радуются они потому, что, смертельно боясь, что нынешний режим в России недолговечен и будет уничтожен рано или поздно, вдруг увидели надежду: США их спасут в случае чего, да и население России, в частности, та его часть, которая протестует против действий нынешних властей предрержащих, присмирееет немного, устранившись горького опыта Ирака. Откровеннее всех и во всеуслышание выразил свой восторг «крутой демократ» собчаковской поры, бывший мэр Москвы Г. Попов в газете «Московский комсомолец»: «Нетрудно понять, что точечные бомбардировки разрушили не только режим Хусейна. Они нанесли сокрушительный

удар по планам тех, кто мечтает о новом «народном» режиме для России. Теперь ясно, что даже если они захотят и восстановят советскую власть, это будет сугубо временная акция. А дальше – точечные удары и трибунал». Запугивает «демократический стратег». На точечные американские удары надеется.

Все эти гавриилы, немцовы, лукины и другие хакамады радуются «победе» своих друзей и союзников, пугают «томагавками», а сами смертельно боятся. Страшится, что рано или поздно придется ответить за то зло, которое сотворили они в нашей многострадальной России. Придется отвечать перед Судом народа.

Не знаю, читали ли наши современные «стратеги» труд известного русского военного теоретика военно-морского дела профессора и начальника Морской академии генерал-майора Н.Л. Кладо (1874-1919г.г.) «Этюды по стратегии», изданные в 1912 г. и переизданные в 1997г. Так вот, анализируя наше тяжелейшее поражение в Цусимском сражении, он писал, в частности: «Одна из основных причин наших неудач – это незнание. Но есть и другая и столь же важная причина, бороться с которой еще труднее, чем с незнанием, так как она, при известных условиях, свивает очень прочное гнездо в человеческой душе. Эта причина – рабство мысли и поступков, рабство не только перед высшими и сильными, но и перед равными и низшими – рабство перед средой... отсутствие так называемого гражданского мужества».

Думаю, что незнание реального положения дел, но еще больше, именно «рабство мысли и поступков ... отсутствие гражданского мужества» – вот основные черты наших теперешних «вождей» и «стратегов».

Снова и снова возникает вопрос: что же делать? Как спасти страну и народ от окончательного разрушения и уничтожения? Что сделать, чтобы во главе государства и всех его властных структур встали Делократы, которые не боятся ни работы, ни ответственности за ее результаты, не боятся не только потерять свою свободу, но и жизнь ради Дела, которое они делают, Дела реального и быстрого возрождения Родины?

Есть, конечно, надежда, что «томагавки» и американские морские пехотинцы «спасут», когда страна будет парализована точечными ударами, а ядерное оружие начнет браться под контроль американскими спецназовцами.

Может быть тогда население начнет становиться народом, как это ни раз случалось в истории страны?

Как бы ни грабили нас всех олигархи, сколько бы капиталов ни уходило за кордон, но Россия, по мнению академика Д.С. Львова все еще остается самой богатой страной в мире по природному капиталу. Например, по сравнению с США по этому показателю мы богаче в 9 раз. Да и совокупный трудовой, производственный и природный капитал на душу населения у нас достаточно еще велик – 400 тыс. долларов и не на много мы отстаем в этом вопросе от США (в США – 460 тыс. дол.).

В связи с этим возникает законный вопрос: зачем нам так унижаться и лебезить перед США? Зачем начисто забывать, что мы – Россия с тысячелетней героической историей? Где наша гордость, наше чувство собственного достоинства?

Когда наши отечественные «водители-предатели» готовили развал Союза, то где-то в среде представителей «пятой колонны» возник термин «Верхняя Вольта с баллистическими ракетами». В это понятие, естественно, вкладывался иронический, презрительный и оскорбительный смысл, как для Советского Союза, так и для Верхней Вольты – крошечного государства на западе Африки с площадью 274.2 тыс. кв. км и населением 10.3 млн. чел. Так вот эта маленькая бедная страна с населением едва ли не меньшим, чем в одной только нашей столице, освободившись от колониальной зависимости в 1960 г., пережив 12 государственных переворотов и две революции, сознавая свое географическое положение в самом сердце Западной

Африки, на перекрестке наземных и воздушных путей сообщения, понимая свою заметную роль в межафриканских связях, гордо назвала себя Буркина-Фасо. В переводе с французского это примерно звучит так: «Страна достойных людей». Только за одно это можно уважать этот малочисленный, но гордый, с чувством своего достоинства народ и брать с него пример. А мы ... чувствуем свою «вину», что не бросились вслед за «хозяином» на растерзание Ирака и не одобрили вместе с Францией и Германией этого бандитизма.

Конечно, дипломатия дипломатией, но стоило ли в «благодарность» за то, что натворили в Ираке два победоносных «вождя-полководца» Буш и Блэр, приглашать их в качестве самых почетных гостей на празднование 300-летия Санкт-Петербурга? В Петродворце для них был устроен пир, доселе не виданной по роскоши.

После этого празднования наш президент на встрече руководителей «восьмерки» во французском курортном городе Эвене, оправдывая действия Буша сказал, что «война была продиктована необходимостью самоутвердиться». Ничего себе самоутверждение кровью и гибелью тысяч убитых и раненых ни в чем не повинных людей!

При этом наш президент еще выразил удовольствие и радость, что Буш удостоил нас чести лицезреть его в нашем городе. «Он мог обидится и не приехать, но Буш избрал другую тактику, выбрал другой путь», – изрек наш президент. Вот радость-то – «хозяин» снизошел. Ну как по-другому, если не заискиванием и пресмыкательством перед агрессором, наплевавшим на решение Организации Объединенных наций, можно это назвать? Это, конечно, «дипломатия», но не унижаться же до такой степени, демонстрируя это на весь мир!

Не знаю, как вам, читатель, а мне стыдно и за нашу страну и за президента.

Уже после того, как закончил рукопись этой главы, названной «Ренегаты» (конец января 2004 года), в связи с 80-летней годовщиной со дня смерти В.И. Ленина по ОРТ прошла поганейшая передача «американца» – известного телезвездун и шоумена, ведущего программы «Времена». Поистине, не было и нет, видимо, более мерзкой и более пакостной программы, чем эти подлые «Времена».

В качестве основных героев на эту передачу были приглашены три самых рьяных «жрица» и ненавистника советской власти и Ленина, три отъявленных ренегата, еще недавно воспевавших его: А. Яковлев, М. Захаров и В. Ерофеев. Чего только ни наслушались телезрители от этой «команды» идеологических «вожаков»: ложь, клевета, передергивание фактов, фальсификация истории, шулерские методы ведущего, «затыкающего рты» оппонентам своих сторонников. Снова, как и раньше, эти ненавистники всего советского и русского все поставили с ног на голову, пытались убедить присутствующих в аудитории и вместе с ними миллионы телезрителей, что Ленин – это исчадие ада, виновник всех российских бед, что мавзолей Ленина необходимо снести с Красной площади.

Когда смотрел и слушал эту передачу, то подумал, что те «гробокopatели», которые гадят на ВМФ и, в частности, на подводный флот, издавая свои поганые книжонки и публикуя статьи в желтых газетах, всего лишь пигмеи по сравнению с этими «вурдалаками», что выступают по ТВ. Они, конечно, схожи в главном – в своей ненависти к русской и советской истории, к русскому народу, к его национальной памяти, а так же – в методах, которыми пытаются разложить народ, посеять в нем сомнения к нашим святым символам. Отличие их, этих пигмеев от истории, от своих «вождей»-предателей в том, что масштаб аудитории, которая слушает первых, и читателей, читающих вторых, несовместим. Однако это не значит, что вреда от их «творчества» меньше и, следовательно, и степень ренегатства их тоже не меньше.

Примерно дней через 20 после этой передачи «Времен» появилась подборка писем в «Советской России» (№23 – 2004 г.) с реакцией на очередную гнусь о Ленине и статья известного историка, социолога и патриота Сергея Кара-Мурзы. Вот что он пишет, в частности: «Передача была приурочена к 80-й годовщине со дня смерти Ленина, но никакой дискуссии по существу смысла, значения и результатов «программа Ленина» не предполагала и возможности такой дискуссии не дала. Но эта передача не была и просто антиленинской. Главной целью ее было именно осквернение символов, каким давно уже является образ Ленина. Выполнялось это с демонстративным «перебором», с заведомо оскорбительной фразеологией, с полным пренебрежением к исторической правде и к чувствам значительной части населения РФ. Единственной разумной целью передачи такого типа (а В. Познер – человек явно разумный) является стравливание разных частей общества, и, следовательно, дестабилизация общественного сознания накануне выборов президента...

Но это все не главное. Эта передача, на мой взгляд, высветлила вопрос, который мы всегда затрагиваем как-то вскользь – о том, какую роль играет в нашем нынешнем тяжелом кризисе особая категория людей – предатели (рenegаты). Численность этой группы невелика, речь идет не о тех массах людей, которые под давлением обстоятельств изменили присяге «в общем строю» или кривят душой, хором проклиная сегодня Советскую власть. Такой коллективный грех, конечно, не красит человека, но и не ломает его душу, он находится «под контролем» разума и совести. Почти все мы в этом грехе в той или иной мере повинны – аплодировали перестройке, не разглядели под ее шкурой врага.

Ренегаты – это «офицерский и генеральский» состав, который не под страхом смерти, а по расчету и из корысти переходит на сторону вражеской армии и выполняет в ней боевые задания против своих вчерашних товарищей. Причем, как это часто бывает, выполняет с особой энергией и жестокостью.

...Дело в том, что ренегаты постоянно находятся в состоянии сильного эмоционального стресса – в них, как говорят, клокочет «комплекс Иуды». Они вынуждены очернять и осквернять предмет своего предательства, выходя за всякие разумные пределы – это служит для них психологической защитой. Как помешанный принимает успокаивающее лекарство, они нуждаются в глотке гадости, вызывающей в их воспаленном воображении галлюцинацию их бывшей Родины как «империи зла». И тогда на минуту предатель видит себя как борца со злом. Понятно, что эта параноидальная ненависть подавляет всякую способность делать разумные умозаключения. Рассуждения ренегата, как правило, теряют всякую познавательную ценность, но зато наполнены ядом.

Еще опаснее ренегаты у власти. Тот факт, что для совершения «антисоветской революции» Горбачева – Ельцина не нашлось «честных коммунистов» и свержением советского строя занимались предатели из верхушки КПСС, во многом объясняет небывалую тяжесть и глубину нашего кризиса. «Комплекс Иуды» предопределил аномальную жестокость реформаторов по отношению к населению СССР (и прежде всего к русским, как к носителям «гена коммунизма»), и к советской хозяйственной системе, и к армии, и к науке – и так вплоть до детских садов. В своем стремлении разрушить все дотла бывшие секретари и парторги были похожи на религиозных фанатиков. Как будто по стране промчалась стая обезумевших бешеных волков. Да и не промчалась – до сих пор крутится...»

Полностью согласен с автором статьи (статья называется «Осквернение символов»). Как в каждой волчьей стае есть вожак и те, кто идет вслед за ними, так и здесь: есть «вожаки» типа этого ренегата, бывшего главного идеолога КПСС, есть те, кто следует за ними. Но только в отличие от стаи животных в геббельсовской «волчьей стае» есть еще холоуи, воюющие и подлаивающие, «виляющие хвостами»,

подбирающие остатки от того, что растерзали и сожрали вожаки. Это как раз те самые мелкие паразиты, которые пытаются «пристроиться» к основным хищникам, выслужиться перед ними, продавшись за иудины серебряники. Те, кто «нюхает и роет», стараясь отыскать что-нибудь «этакое» в героической истории страны, в частности, в истории ее Армии и Флота. А так как замахиваются-то они на самое святое в нашей жизни, «роют»-то наши корни, плюют-то на наши святыни и в наши души, то глубочайшему нашему презрению к ним нет предела. В этой связи сравнение всей этой «стаи» ренегатов с волками было бы обидно для волков, т.к. по выражению Горького «даже тифозную вошь сравнение с предателем оскорбило бы».

Примечание. СМИ сообщили, что 2 апреля 2004 года еще семь новых государств влились в блок НАТО (Эстония, Латвия, Литва, Болгария, Румыния, Словакия и Словения). Буквально на другой день на аэродромах прибалтийских стран приземлились натовские самолеты. Подлетное время для «Томагавков», например, до Ленинградской АЭС (в Сосновом Бору) сократилось до 1,5 минут.

«Невозможно не обратить внимание на то постоянство, с которым северо-атлантический альянс не замечает и не учитывает оборонные интересы России. НАТО упрямо проводит линию на расширение географической зоны своей ответственности, игнорируя ОБ ООН и международно-правовой системы в целом и не стремится брать на себя никаких официальных обязательств перед Россией. Одновременно политические и военные структуры блока осуществляют мониторинг за действиями России в сфере безопасности и оказывают планомерный нажим на нее, принуждая не проявлять активности и не восстанавливать систему обороны. Зато всячески приветствуется безудержное сокращение наших войск, разоруженческие процессы и т.н. реформирование армии.

...Создается впечатление, что наш военно-политический истеблишмент преследует какую-то мистическую цель – во чтобы-то ни стало понравиться Западу, заслужить его похвалу даже ценой унижения и сдачи национальных интересов, и прежде всего, интересов безопасности. В тоже время у НАТО четко просматривается геополитическая стратегия, реализуемая шаг за шагом и сопровождаемая улыбками, рукопожатиями и неизменными уверениями, что альянс не угрожает России». (Генерал-полковник Л. Ивашов: «Кому служит Сергей Иванов?» «Советская Россия № 46-2004 г.)

Как же отреагировали наши стратеги – «вожди-полководцы» на этот «стратегический» натовский «плевок» в лицо России? А вот как. Министр обороны РФ С.Иванов: «Переброска авиации Североатлантического альянса в государства Балтии пока не представляет угрозы для России». Начальник Генштаба еще раньше высказал «мудрую» мысль: «Угрозы с Запада для России не существует». А президент В. Путин высказался еще раньше Министра обороны и заявил, что ничего особенного в этом нет и особой озабоченности России это не вызывает.

Самолет ДРЛО (дальней радиолокационной разведки) с радиоэлектронной системой «АВАКС» летают над Латвией, Литвой и Эстонией, собирая информацию о Белоруссии и России, в течение нескольких часов стратегическая авиация НАТО может оказаться на прибалтийских аэродромах (построенных когда-то для советской авиации, в том числе, стратегической). В дополнение к уже имеющимся, построены в нарушение договора по ПРО, радиоэлектронного Центра разведки на Шпицбергене и мощной РЛС в Норвегии, ведутся работы по строительству американских РЛС в Эстонии и Латвии. Без контроля американцев и натовцев не остается ни один клочок российской территории.

Верховная рада «незалежной» Украины, еще не успевшей стать членом НАТО, принимает постановление, разрешающее войскам НАТО быстро развернуться на территории Украины, «если это необходимо для реализации общей политики альянса» Крылатые авиационные ракеты могут оказаться в 1-2 минутах лета до

главнейших стратегических объектов Санкт-Петербурга. И все это, оказывается, у наших «вождей» «особой обеспокоенности не вызывает». Более того, Министр обороны сообщает, что готовится соглашение с НАТО о возможности войск альянса на территорию России. Зачем? Для «контроля» за нашим ядерным оружием и для помощи властям предрержащим в борьбе против своего народа?

Продолжу цитировать Л. Ивашова, который в своей статье после анализа современного состояния международной безопасности подводит итог: «Таким образом, складывается более чем угрожающая ситуация для безопасности сограждан страны в целом, для самостоятельного курса развития. Не противодействовать этому преступно, ибо мировая олигархия уже, похоже, повязала российское руководство по рукам и ногам лишила его малейшей возможности действовать в пользу национальных интересов. Иначе чем объяснить заявление Министра обороны России о готовности разместить натовский контингент с вооружением и техникой на российской территории? Это – приказ мировых (вкуче с доморощенными) олигархов с целью создать правовую основу для ползучей оккупации России. Натовские солдаты будут защищать нынешнюю власть в Кремле, охранять преемственность политики разрушения Российского государства, уничтожение коренных народов и низведение оставшихся до положения рабов».

Соглашаясь с вице-президентом Академии геополитических проблем генерал-полковником Л.Г. Ивашовым, предлагаю поставить вопрос несколько по-другому. Может быть, ни кто-то другой лишает наших «вождей-полководцев» возможности «действовать в пользу национальных интересов», а сами они сознательно действуют против России? Тогда повторно возникает вопрос: чью политику проводят они и кто они? Присоединяясь к призывам Л.Г. Ивашова, отвечающего на вопрос что делать патриотическим силам России в этой ситуации:

«-...перестать надеяться на нынешнюю российскую власть – надсмотрщик мировой власти на нашей территории,
-...объединить все здоровые силы общества на противодействие оккупации российской земли,

-...разработать и реализовать стратегию совместных действий по защите национальных интересов, суверенитета и территориальной целостности России», хотел бы добавить и поставить под первым номером: объединить все здоровые силы общества для организации и проведения общенародного референдума по принятию Конституционного закона об ответственности президента и Федерального собрания за уровень жизни народа.

Ответственность перед народом по Конституции.

Закончить эту главу мне хотелось бы разговором о «мифах» и «легендах», на которые так любят ссылаться представители либерально-фашистской «исторической» литературы, вываливающие на страницах своих писаний ложь и клевету и поливающих грязью наши святыни.

Но эти две-три страницы разговора на эту серьезную тему под заголовком «Ренегаты» были бы кощунством, т.к. я упомяну в них имена реальных героев этих «мифов» и «легенд». Независимо от того, принадлежат ли эти имена нашим святым национальным героям и представителям стран – наших союзников по Второй мировой войне или нашим противникам.

А поэтому небольшой разговор на эту тему я решил выделить в отдельную маленькую главу.

VI

О «легендах» и «мифах»

«...У нас у всех есть один якорь, с которого, если сам не захочешь, никогда не сорвешься: чувство долга»

И.С. Тургенев

«Мифы» и легендарные герои этих мифов всегда были, есть и будут в любом народе и любом государстве, если народ этого государства имеет свое национальное достоинство и национальную гордость.

К тому же, в основе всех этих мифов всегда лежат конкретные подвиги людей, документальные и не опровержимые факты их героических дел. И любое уважающее себя государство стремится не только отметить своих героев должной наградой, но и превратить их в символ, пример для других людей.

Во время Второй мировой войны были свои герои-символы во всех воюющих государствах. Были такие герои среди летчиков и подводников Японии, США, были герои среди всех видов вооруженных сил Франции, Югославии, Испании и т.д.

Разумеется, были кавалеры высших государственных наград и среди подводников Германии и Советского Союза. За подвиги во время войны немецкие подводники получили 144 Рыцарских Креста из всех 7318 чел., награжденных в Германии. Еще более высокую награду (Рыцарский Крест с Дубовыми листьями и Мечами) получили 5 подводников из 150 человек, удостоенных этой награды во всей Германии. Наивысшей наградой Третьего Рейха – Рыцарского Креста с Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами – награждены 2 подводника из 27 человек, получивших эту награду.

Конечно, все эти герои стали символами в своих государствах, а их подвиги – легендарными «мифами», и никто в этих государствах не пытался лить грязь на них, в отличие от наших «демократов»-лакеев и холуев с тараканьими душонками.

Вот один небольшой пример, как надо беречь эти «символы», «легенды» и «мифы».

Этот самый Альбрехт Бранди, который вторым и последним из подводников был удостоен наивысшей награды своей страны, не вошел даже в первую тридцатку лучших подводных асов «Крингсмарине» по результативности. Как оказалось впоследствии, не подтвердились его донесения с моря о потоплении в разное время двух крейсеров и нескольких эсминцев. Но Карл Денниц, во-первых, верил своим командирам лодок и, представляя их к награде, не сомневался в их честности. Если командир с моря донес о потоплении врага, то так оно и есть. Он мог ошибиться, но не мог соврать. Сам, будучи подводником, командовавший подводной лодкой еще в Первую мировую войну, Денниц хорошо понимал, что если, например, после торпедной атаки командир услышал два взрыва, то это значит – две торпеды достигли цели, особенно при атаке самонаводящимися гидроакустическими торпедами.

Кроме А. Бранди и другие командиры лодок часто ошибались, доносили не вполне достоверные сведения, полагаясь на доклады гидроакустиков, слышавших взрывы выпущенных по целям торпед. Часто в донесениях завышался тоннаж потопленных судов, что выяснялось позднее. Многократно ошибались подводные асы №1 и №2 – Кречмер и Лют. Однако Денниц прекрасно понимал, что оценка тоннажа производилась приближенно, так как достоверное название судна известно было в редких случаях. К тому же, надо хорошо понимать душевное состояние командира, когда он после невероятного напряжения физических сил и нервов, успешно завершив атаку, делал донесение в штаб по радио, находясь в состоянии духовного подъема.

Во-вторых, хорошо понимая роль и значение воздействия на моральное состояние своих войск и населения сведений о подвигах этих самых героев-символов, ни К. Денниц, ни Геббельс, ни сам фюрер никогда даже не поднимали вопроса о лишении наград тех, кто их ранее получил. Естественно, не возникал этот вопрос и в отношении А. Бранди, который в 1944 г. был награжден высшей наградой Германии. Именно для поддержания морального духа не только воюющих на

фронтах, но и мирного населения в Германии, миллионными тиражами газет распространялись статьи о подвигах подводников, отдельными брошюрами тиражами в десятки и сотни тысяч издавались биографии лучших командиров лодок с рассказами о победах, достигнутыми их экипажами.

Не говоря об японских командиров кораблей, не покидавших свой корабль в момент его гибели в соответствии с «железными» правилами самурайской чести, можно привести подобные примеры из истории «Кригсмарине».

В миф и легенду превратился подвиг героя «Рехсмарине» Отто Веддигина, погибшего в 1915 году. Он стал символом Германии, когда командуя подводной лодкой «U-9» (в 1914 году) в течение менее часа потопил 3 английских броненосных крейсера.

Разумеется мифом для Германии стала гибель командира «карманного» линкора «Адмирал граф Шпее» капитана цур-зее Ганса Лангсдорфа. В декабре 1939 года после ожесточенного сражения с 3-мя английскими тяжелыми кораблями (тяжелый крейсер «Экзетер» и два легких крейсера «Аякс» и «Афиллес») он потопил один корабль и сам, получив серьезные повреждения, вынужден был укрыться в Монтевидео (Фокленские острова). Не успев как следует оправиться и устранить полученные повреждения, под нажимом местных властей линкор был вынужден покинуть порт через трое суток и погиб сразу же на выходе из базы. Командир линкора, отправив оставшихся в живых членов экипажа через Буэнос-Айрес в Германию, застрелился из табельного оружия. Письмо, которое он отправил на официальном бланке, гросс-адмиралу Редеру начиналось так: «Счастлив искупить жизнью тень, упавшую на честь флага...» Надо сказать, что и погиб он, завернувшись в сохраненный им императорский флаг. Да и «тень, упавшую на честь флага», он искупил еще раньше, наведя большой «шорох» в Южной Атлантике, потопив несколько грузовых судов противника и тяжелый крейсер «Экзетер».

К. Дениц считал, например, Вольфганга Люта символом не только «Кригсмарине», но и всей Германии. Такое же мнение он высказывал об Отто Кречмере, к которому испытывал особые симпатии и которого особо уважал. Национальными символами остались эти немецкие подводные асы и в нынешней Германии, даже при всем том, что все точки над «i» поставлены, давно уже подавляющее большинство немцев осудило Гитлера и тех, кто поддерживал его, за нацистскую идеологию и за кровь миллионов людей во всем мире, пролитую во Второй мировой войне.

Как же тогда мы должны относиться к своим национальным символам, к памяти людей, отдавших свои жизни за Правое дело, за жизнь и свободу нашей Родины.

К слову, о том, что «мифами» и «легендами» стала героическая гибель «Варяга», «Корейца», «Стерегущего», а сами эти корабли превратились в «символы», много уже сказано и написано. Однако в героической истории нашего ВМФ есть много и других потрясающих примеров отваги и мужества наших моряков (как в период русско-японской войны, так и в Первую мировую, и в Великую Отечественную) менее известных, а иногда и попросту забытых. Хотя примеры эти заслуживают в не меньшей степени быть «легендами» и «мифами», а корабли и люди, участвовавшие в тех героических боях – «символами».

Например, во время Первой мировой войны канонерская лодка «Сивуч» (командир – капитан 2-го ранга П.Н. Черкасов) была атакована целой эскадрой немецких боевых кораблей (линкором «Позен» – десять 280 мм орудий, крейсером «Аугсбург», дредноутом «Нассау» – орудия однотипные с вооружением «Позена», шестью эскадренными миноносцами). Одна канонерская лодка против 9 кораблей, три из которых тяжелые. Немцы приняли «Сивуч» за крейсер «Славу», которого весьма опасались, и поэтом обрушили на канлодку ураганный огонь. Командир «Сивуча», умело маневрируя под градом снарядов противника, сблизился

на дистанцию залпа своих недалёкобойных орудий и сумел нанести повреждения крейсеру «Аутсбург», сбить ему главный прожектор. До последней минуты командир не покинул свой командный пункт и ушел на дно вместе со своим кораблем. Большая часть команды погибла, 55 человек, из которых 27 были ранены, были подобраны из воды немцами и пленены.

Ни в одной из воевавших стран никогда не проводились «ревизии» героических дел своих соотечественников во время войны, никому не приходило в голову заниматься «гробокопательством», рыться в «грязном белье», отыскивая какие-то отрицательные черты в характерах героев, вошедших в историю за заслуги перед отечеством.

Однако в нашей, теперь «демократической», стране – стране, сыгравшей главную роль во Второй мировой войне, стране-победительнице, избавившей мир от фашизма, находятся мерзавцы, которые постоянно или периодически, время от времени, выдают «на гора» очередную пакость, заплывая все самое святое, чем жил народ до войны, во время войны и после ее окончания. К сожалению, среди такого отребья мелькают фамилии известных общественных деятелей, обремененных высокими научными званиями, занимающих высокие посты в руководстве высшими учебными заведениями или даже в учреждениях, непосредственно относящихся к Академии наук или общегосударственным министерствам.

Вся эта околонуучная братия из кожи вон лезет, выполняя социальный заказ властей предрежащих и, имея неограниченный доступ к СМИ, в частности, к ТВ, проводит глобальное, циничное и беспощадное «промывание мозгов» среднего российского обывателя. Ведь и разрушение СССР началось с разрушения образов наших национальных героев, мифов и легенд нашей национальной истории.

К большому сожалению, цель такой информационной войны достигается – мозги задуриваются не только у молодежной аудитории, но и у пенсионеров, ветеранов, прошедших войну. Приходится с горечью констатировать, что именно пенсионеры при очередных выборах снова и снова голосуют за разные «яблоки», «СПСы», «единоросы» и т.д. Например, это хорошо показали выборы в городское законодательное собрание Санкт-Петербурга. Вызывает некоторый оптимизм то обстоятельство, что, несмотря на тотальное воздействие СМИ, значительная часть молодежи не поддается оболваниванию. Эти же самые выборы показали, что представители КПРФ прошли в законодательное собрание именно благодаря молодежи, в частности, студентам.

В Советском Союзе за подвиги, проявленные в годы Великой Отечественной войны 11603 чел. получили высокое звание Героев Советского Союза. Среди них 23 подводника. Вот их имена: Алексеев М.С., Богорад С.Н., Вершинин Ф.Г., Гаджиев М.И., Грешилов М.В., Иоселиани Я.К., Калинин И.А., Коновалов В.К., Кучеренко И.Ф., Колышкин И.А., Кесаев А.Н., Лисин С.П., Лунин Н.А., Морухов А.С., Осипов И.Я., Перов И.С., Стариков В.Г., Травкин И.В., Трипольский А.В., Фисанович И.Ц, Щедрин Г.И.

Через 45 лет после Великой Отечественной войны (в 1990 г.) звание Героя Советского Союза было присвоено Маринеско А.И. (посмертно), а в 1995г. – звание Героя России – Мятяевичу А.М. (посмертно) – через 50 лет после Великой Победы.

Каждый из этих Героев – человек-легенда. О каждом из них надо писать книги, снимать фильмы, делать телепередачи. При советской власти кое-что было снято, написано, но о многих и раньше-то было мало известно большинству нашего населения, а теперь и фамилии-то их мало кто знает.

Горько сознавать, что нынешним властям предрежащим далеко безразлично, кто есть кто из тех, кто защищал Родину в дни смертельной опасности. Сетования патриотов о том, что о героях войны не вспоминает никто из тех

высокопоставленных лиц, кто по своим должностным обязанностям должен отвечать за патриотическое воспитание народа, в частности, молодежи, им, этим властям – «до лампочки». В связи с этим мало надежды, что П.Д. Грищенко, легендарный подводник и национальный герой русского народа, о котором говорилось выше, получит звание Героя России хотя бы к 60-летию Великой Победы и через 15 лет после своей смерти. При нынешнем политическом режиме это маловероятно.

Вот наградить высокими наградами какого-нибудь смехача-эстрадника, болтуна-политолога или трепача-«реформатора» – другое дело. А о том настоящем кощунстве и издевательстве над народом – награждении самой высшей, вновь учрежденной наградой – орденом Андрея Первозванного, которым был награжден Ельцин, и говорить не приходится.

Вот что сказал о Ельцине в своей книге «Битва за небеса» (М. 2002 г.) Максим Калашников: «В Нюрнберге в 1946 году вешали даже тех, чьи преступления не потянут на десятую долю того, что совершил «первый президент России», убийца, тупой погромщик всего и вся, кровавый трус, создатель самого воровского, самого гнилого и бессильного «государства» в мире уходит безнаказанным. Без суда уходит расчленитель России от Бреста до Владивостока, глава мерзкого клана – и тем на будущее поощряются сотни предателей и воров, порождений эпохи подонков».

Не только уходит безнаказанно, но еще с высшей наградой страны – орденом Андрея Первозванного за №1 и пожизненной индульгенцией за все прошлые и будущие преступления (ему ведь и неприкосновенность указом нынешнего президента гарантирована). К тому же, и «пенсия» на содержание семьи в 40 или 50 млн. рублей в год гарантирован. Не подавиться бы от этих невиданных щедрот преемника.

Герои «мифов» и «легенд», «символы» нашей истории и национальные герои так и останутся живыми в народной памяти, пока будет существовать наша Родина, а предатели, подобные Горбачеву, Ельцину, Яковлеву и другим более мелким личностям, предателями и останутся.

Хочу привести небольшую цитату из книги легендарного «мифического» героя Великой Отечественной войны, национальной гордости русского народа, все еще не получившего (хотя и посмертно) звания Героя Советского Союза (теперь – Героя России) Петра Денисовича Грищенко «Схватка под водой» (М. 1983 г.): «Быстро бежит время. Снова и снова мои мысли уносятся в прошлое, через которое лучше воспринимается настоящее, яснее видится будущее. Да, долог, труден был путь к победному маю сорок пятого. Чем можно измерить его, путь к Победе? Битвами, схватками с врагом на земле, в небесах и на море? Горем, страданиями, миллионами жизней? Да, всем этим, незабываемым, священным для нас. Оно, это незабываемое, вошло во многие тома истории, навсегда застыло в камне и бронзе монументов мемориалов славы. Оно и поныне звучит и волнует людские души словами стихов и поэм огненных лет. Оно вечно в памяти благодарных потомков, чье право на жизнь и на счастье было оплачено в годы войны столь дорогой ценой...» (выделено мной – авт.)

Наверное, это хорошо, что не дожил П.Д. Грищенко до «перестроечных» и «реформистских» времен, когда нашлись выродки, кто начал «рыть» под это «незыблемое, священное для нас...– незабываемое, что вошло во многие тома истории»..., что нашлись мерзавцы, «чье право на жизнь и на свободу было оплачено во время войны столь дорогой ценой», которые стали плевать на священную память тех, кто сохранил для них это право.

* * *

В сентябре 1997 года с письмом к президенту Ельцину, Председателю Госдумы Селезневу и Председателю Совета Федераций Строеву обратились 8, возможно самых известных на флоте адмиралов: Герой Советского Союза, адмирал

флота Г. Егоров, адмирал флота К. Макаров, адмирал флота Н. Сергеев, адмирал флота И. Капитанец, адмирал А. Амелько, адмирал В. Михайлин, адмирал В. Сидоров, адмирал Н. Ховрин. Все они были командующими флотами, начальниками Главного штаба ВМФ или заместителями Главкома ВМФ СССР.

В своем обращении они пишут, что ВМФ под видом «реформирования» катастрофически разрушается, что «при развитии Вооруженных Сил приоритет должен отдаваться силам и средствам, предназначенным для предупреждения возможной агрессии, обеспечения надежного отражения авиационно-ракетных ударов противника и нанесения ответного удара».

Что «Россия должна иметь Вооруженные Силы, соответствующие уровню внешних угроз, способные к оборонительным и наступательным действиям», что к 2000 году ВМФ будет не более 10% современных кораблей и самолетов, тогда как «в западных флотах новые образцы оружия и техники составляют 60-90%», что «на базе океанского ракетно-ядерного флота, с учетом экономических возможностей, необходимо создавать сбалансированный флот России» и т.д. Далее в обращении предлагается в девяти пунктах, что необходимо делать, какие «внести коррективы в план реформирования Военно-морского флота России».

Тут и предложение о переподчинении ВМФ главе государства в связи со сложностью переживаемого момента, и обеспечения финансирования флота отдельной строкой госбюджета, и сохранении оставшегося состава кораблей, в частности, морских стратегических сил. Предлагалось в этом обращении «особое внимание обратить на ликвидацию разнотипности кораблей и систем оружия, решить проблему шумности и взрывоопасности подводных лодок и универсальности надводных кораблей, их защиты от противокорабельных ракет». Обращалось внимание на безотлагательное решение вопроса об утилизации списанных кораблей, в частности, АПЛ. Говорилось о необходимости сохранить «русскую морскую школу», систему подготовки кадров для флота, «недопустить поспешности в реформировании научно-исследовательского потенциала ВМФ, усилия НИИ направить на создание кораблей XXI века».

В конце обращения говорилось : «Докладываем Вам, что наше обращение в начале 1996 года в обе палаты Федерального собрания РФ с целью оказания помощи флоту практически результатов не дало».

Вот и это очередное (сколько их было за последние 10-12 лет!) обращение «практически никаких результатов не дало». Да и как могло быть иначе?

Во-первых, во всех этих обращениях изложены банальные истины о продолжающемся разрушении флота, известные каждому, кто имеет к нему хоть какое-то отношение.

Во-вторых, в предложениях, высказанных этими уважаемыми людьми, не содержится ничего нового, кроме аксиом, не требующих доказательств и вполне очевидных для любого государственного лица, сколько-нибудь заботящегося об обороноспособности страны.

В-третьих, «поезд»-то ушел уже давно, лет за пять до этого обращения. Люди, создававшие ракетно-ядерный потенциал страны и обеспечивавшие организацию ракетно-ядерного паритета с вероятным противником (вместе с другими 700 с лишним генералами и адмиралами) одним росчерком пера нового «вождя» были выброшены из Вооруженных Сил «по возрасту», а у «руля» Армии и Флота были поставлены их «сберегатели» – разные хмельновы, куроедовы, кравченки, дейнеги, селивановы, егоровы (балтийские), которым дороже всего на свете собственное благополучие и должность поближе к «самому» были.

В-четвертых, и это самое главное, надо было, не когда известный «процесс» уже не только во всю шел, но и завершился, а еще в 1990 – 1992 гг., объединившись, встать несокрушимой преградой на пути к развалу. Ведь тогда за

этими авторитетными людьми стоял весь могучий ракетно-ядерный советский Военно-морской флот, десятки тысяч преданных Флоту и Родине моряков от рядовых матросов и старшин до старших офицеров, адмиралов и генералов.

Однако, видимо, те, кто планировал и подготавливал переворот, хорошо изучили каждого, знали, что делали. Знали, что никто из стоявших во главе силовых структур, в том числе, и в ВМФ, ни на какие решительные действия не способен.

Вот сейчас многие из тех, кто тогда проявил малодушие, нерешительность, робость и, можно сказать, трусость, оправдываются. Говорят и пишут, что во многом поверили Ельцину (Это не мудрено, так как последние годы под руководством Брежнева, находящегося уже в маразматическом состоянии, а потом – брехуна и предателя Горбачева служить было тошно), что надеялись на изменения к лучшему, что не хотели затевать «свару» с «непредсказуемыми» последствиями.

Тогда всю эту «элитку флота» можно было еще как-то понять. Но вот по прошествии 5-7 лет, когда всем и все стало понятно, когда четко проявились цели и задачи, затеянной «перестройки», когда в открытую говорилось, кто руководил всей этой контрреволюционной «бархатной революцией», обернувшейся большой кровью и невиданными разрушениями, когда уже никто не скрывал, за чьи деньги и под чью дудку плясали новые «вожди» и «вдохновители» (марионетки), обращаться к главному разрушителю, «алкоголику и кровавому погромщику» (по М. Калашникову), расчленившему страну, расстрелявшему собственный парламент и натворившему тысячи народных бед, по меньшей мере, наивно, если не сказать, глупо. А начинать обращение фразой «Уважаемый Борис Николаевич» в 1997 году...

Не думая, что в 1997 году, адмиралы, подписавшие обращение, верили, что Ельцин их услышит и внемлет их советам и предложениям. Тогда возникает вопрос, зачем они это писали. Может быть с целью оправдания перед потомками?

Ведь об этих адмиралах можно было бы писать книги, снимать фильмы, делать телепередачи. Именно они и такие, как они, стояли во главе ВМФ и вместе Адмиралом Флота Советского Союза С.Г. Горшковым создавали ракетно-ядерный флот и обеспечивали океанский стратегический паритет с США и НАТО во время «Великого противостояния» (1945-1990 гг.) все они, как адмирал флота Г.М. Егоров, могли бы стать национальными героями и национальными символами, как Н.Г. Кузнецов, С.Г. Горшков, как те герои-подводники Великой Отечественной, о которых шла речь выше.

Могли бы ..., но не станут. Никогда не станут, несмотря на их бывший большой авторитет, высокие должности в служебной иерархии, написанные и изданные некоторыми отечественными и зарубежными издательствами книги. (Должен отметить, что среди этих книг, кроме мемуаров с рассказами о себе и окружающих, есть и серьезные исторические исследования периода «холодной войны», с концептуальным анализом состояния и значения ВМФ в современном мире, размышления о перспективах развития флотов, современных и будущих войнах).

Кое кто из них имеет высокие научные звания, членство в разного рода отечественных и зарубежных академиях. Но все это не меняет дела.

Повторяю: с каким бы уважением не относились мы к ним, чтобы ни писалось и ни говорилось в их оправдание, какими бы «вескими» аргументами ни обосновывалась их пассивность, мягкотелость и самоустраненность от «политики», прощения им нет. Нет, потому, что они позволили новым «вождям» – вырождакам перечеркнуть весь их колоссальный труд, которому они посвятили свои жизни. Позволили разного рода проходимцам и мародерам развалить Флот, довести его до «ручки». Позволили унижить и оскорбить себя.

Один из этих подписантов, адмирал Амелько в своих мемуарах, вышедших из печати в середине 90-х годов, позволил себе в ироническо-

издевательском тоне высказаться по поводу гибели Маршала Советского Союза Ахромеева, бывшего начальника Генерального штаба, участника Великой Отечественной войны. Маршал Ахромеев, по сообщениям СМИ, «покончил жизнь самоубийством, повесившись на брючном ремне». Так вот адмирал Амелько съязвил, что «не нашлось шнурков от ботинок», чтобы повеситься как Сергей Есенин.

Прочитав эти откровения адмирала, автор выразил свое отношение к этому высказыванию в газете «Дуэль» (№10-2000г., статья «Адмиралы и генералы»). Вот что, в частности, было там сказано: «Не знаю на чем, на шнурках ли от ботинок, или на брючном ремне он повесился (или ему помогли это сделать), да и не так, наверное маршал должен был бы поступить, но согласитесь, что это хоть какой-то протест был, пусть и пассивный (для активного – то, может, и годы не позволили – вспомните, сколько лет ему было). Ведь известие о его смерти не только в мозгах многих военных, но и гражданских лиц что-то задело, заставило задуматься: видно действительно что-то не так в нашем «королевстве», если маршалы стали вешаться.

А что вы-то, все остальные г. маршалы-генералы-адмиралы сделали? Ведь вас золотопогонных, облепленных звездами и обвешанных орденами и медалями, ни одна тысяча была. Вы же близко стояли у «трона» и видели, какой бардак там начал твориться. Что-то, кроме публикации одного единственного открытого письма президенту в «Советской России», под которым штук 100 генеральских и адмиральских подписей стоит, ничего больше не слышно и не видно было. И не открытое письмо следовало президенту писать, рассказывая, как все разваливается на флоте (он и без вас знал, из ЦРУ информация более точная поступала и более конкретная), а стукнуть кулаком по столу и сказать твердо: «Господин хороший, что-то ты не туда зарулил и не туда прешь!» И не к президенту надо было обращаться к Армии и народу. Ведь авторитет у тех, кто поставил свои подписи, был тогда велик (одних Героев Советского Союза несколько десятков). За вами пошли бы Армия, и Флот, и народ, тем более что в Армии и Флоте на всех высших командных должностях в то время были ваши друзья, сослуживцы, ученики. А президент начхал на ваше послание (да он и не мог по- другому поступить, потому что не он «командовал парадом».

Потом, после этого обращения были и другие, но все они были полезны как «мертвому припарки». И вот это очередное (1997 г.), о котором вспоминает и которое приводит адмирал И.М. Капитанец в своих мемуарах «На службе океанскому флоту. 1946 – 1992 гг. Записки командующего двумя флотами» (М. 2000 г.)

Вспоминать это в 2000 году и приводить, очевидно, как пример заботы о состоянии флота, в 1997 году, когда флот фактически уже был развален, по меньшей мере, нетактично, чтобы не сказать, неприлично.

Так что в историю ВМФ и историю страны все эти люди войдут, конечно, но, в лучшем случае, останутся в ней только в связи с тем, что занимали высокие должности в «эпоху Горшкова».

Знаю, что кто-то, прочитав это, не согласится со мною. Но не надо забывать главного: все эти «заслуженные люди» не сдержали Военской присяги, которую принимают один раз в жизни, и по которой они торжественно клялись «до последней капли крови и самой жизни» защищать свою Родину и свой народ.

Хотел бы в связи с этим напомнить слова Цицерона, сказанные им еще за 100 лет до нашей эры: «Нам дана короткая жизнь, но память об отданной за благое дело жизни вечна».

Мне могут возразить и сказать: «А сам-то ты и такие, как ты, офицер ВМФ более позднего поколения, но тоже участвовавшие в «Великом противостоянии» и добросовестно выполнявшие свой Долг, куда смотрели и что

делали?» Отвечаю: «Мы тоже ответственны за все, что случилось. В некоторое оправдание могу сказать, что к моменту переворота и захвата власти «новыми» мы уже по несколько лет находились в отставке, а, следовательно, и раньше-то отстоявшие от властей предрержащих на слишком большом расстоянии, в тот период и вовсе были далеки от Москвы в буквальном и переносном смысле слова. Надеюсь все таки на своих военных руководителей, мы верили им и готовы были пойти за ними по первому зову. К тому же, в то время когда началась «заваруха» в столице, многие из нас толком не понимал, что происходит. Все, кто рвался к власти, кричали, что они за Вооруженные Силы, за интересы народа, за то, чтобы было «Больше социализма». Но это не снимает вины всех нас, бывших военных, так как мы тоже принимали присягу и нарушили ее».

И снова повторяю, что основная вина в допущении государственного переворота, расчленении страны и того беспредела, который последовал за тем во всех сферах жизни государства и народа, лежит на тех, кто имел за своими плечами громадную силу – Армию и Флот. Кто устранился от «политики» и, поддавшись на демагогический треп – «армия – вне политики», поверив «вождям», оказавшимся предателями, волей – неволей помог им развалить Советский Союз, сокрушить «толитарный» режим – советскую власть, осуществить мечту Гитлера и других ненавистников советского и русского народа.

Тяжко и горько это сознавать и тяжело об этом писать, но никуда от этого не денешься...

В связи с вышесказанным хочется обратить внимание вот на что.

Если посмотреть «сегодняшними глазами» на события переломного 1917 года и попытаться с расстояния без малого 90 лет посмотреть и объективно оценить поступки разных адмиралов того «смутного» времени, то можно понять, что у каждого из тех, кто остался с «белыми» и тех, кто перешел к «красным», есть своя правда. Часть из них (большая) осталась верной присяге «царю и Отечеству», другая часть перешла на сторону Советской власти, считая, что если царь «отрекся», то они отказываются от присяге ему, но остаются верными присяге Отечеству. Надо отметить, что на той и другой стороне «баррикад» оказались люди незаурядные, имевшие заслуги перед Родиной, порой талантливые и прекрасные специалисты своего Дела. Вот только кое-что о некоторых из них.

Контр-адмирал русского флота Михаил Александрович Кедров (1978-1945 гг.), участник русско-японской войны (в сражениях у Чемульпо в Желтом море и Цусимском в Корейском проливе), бывший командующий линкором «Гангут», а потом (в июне 1916 года), сменивший А.В. Колчака в должности начальника Минной дивизии на Балтике, и в октябре 1920 года возглавивший «белый» русский флот на Черном море и уведший его в Бизерту (Турция).

Контр-адмирал Михаил Андреевич Беренс (1879-1943 гг.), участник русско-японской войны. Будучи командиром миноносца «Бойкий» под огнем вражеских кораблей прорвался из Порт-Артура, потом командовал миноносцем «Новик» (с 1911 года), а в 1916-1917 гг. – линкором «Петропавловск». Революцию не принял. Служил в «белом» русском флоте на Черном и Азовском морях, а с 1920 по 1924 год был командующим Русской эскадрой в Бизерте.

Вице-адмирал Александр Васильевич Колчак (1874-1920 гг.) – один из талантливых русских моряков-ученых, исследователь Арктики, ученик и соратник адмирала О.С. Макарова, с честью выполнивший свой долг перед Родиной при защите Порт-Артура.

В Первую мировую войну командовал знаменитой Минной дивизией на Балтике, потом Черноморским флотом. Кавалер орденов «Св. Владимира IV степени», ордена «Св. Анны IV степени», ордена «Св. Георгия IV степени», ордена «Св. Станислава II степени», награжденный золотой саблей с надписью «За храбрость». Во время Гражданской войны в 1918 году он возглавил все «белое»

движение, став «Верховным правителем России» и за свою деятельность по подавлению Советской власти в последние полтора года своей жизни вошел в историю России как «кровавый адмирал».

Несмотря ни на что, все эти адмирал заслуживают уважения: они оказались до конца верными присяге, принятой ими однажды, и выполнили свой долг до конца. Можно сказать не вина их, а беда, что они не поняв и не приняв революцию, превратились в ярых врагов своего собственного народа.

Не меньшие заслуги перед Отечеством имели и другие адмиралы, которые перешли на сторону Советской власти. Например, вице-адмирал Андрей Семенович Максимов (1866-1951 гг.), участник войны с Китаем (1900-1901 гг.), командовавший миноносцем в русско-японскую войну (1904-1905 гг.). В Первую мировую войну – начальник бригады линейных кораблей Балтийского флота, с 1915 года – командир Минной дивизии БФ. Кавалер многих наград за заслуги перед Отечеством. В марте 1917 года избран Командующим Балтийским флотом, а с сентября 1917 – начальник Морского штаба Верховного Главного командования.

В историю отечественного ВМФ вошел и контр-адмирал Степан Николаевич Дмитриев (1878-1921 гг.), бывший командир миноносца «Сердитый», прорвавшийся из осажденного Порт-Артура в Чифу в 1904 году. Командир линейного корабля «Павел I» с 1915 года. Кавалер нескольких орденов, в том числе, ордена «Св. Георгия IV степени». Награжден золотым оружием. Перешел на сторону Советской власти и в годы Гражданской войны командовал «красным» отрядом кораблей Балтийского флота. В 1919 – 1920 гг. – начальник бригады линейных кораблей, участник Кронштадского восстания.

Перешел на сторону «красных» и вице-адмирал Алексей Дмитриевич Сапсай (1860-1920 гг.), бывший командующий учебными отрядами и отдельно плавающими судами Балтийского флота. Участник русско-японской войны (1904-1905 гг.) и Первой мировой войны, кавалер нескольких государственных наград. При Советской власти служил в Управлении военно-морских учебных заведений и успел многое сделать для возрождения «русской морской школы».

Эти адмиралы, как и многие другие старшие, и младшие офицеры царской армии (около 55000 человек) приняли Советскую власть, и перешли на ее сторону в убеждении, что они принимали присягу на службу Отечеству, а революция по своей сути была народной, чтобы там ни говорили и ни писали о ней в нынешние «реформистские» времена.

Повторяю: у каждого из тех офицеров, адмиралов и генералов, кто переходил на ту и другую сторону, была своя правда. Те кто, стал «красным», упрекали оставшихся «белыми» в том, что они превратились в ненавистников и врагов своего народа, выступая против Советской власти. «Белые» со своей стороны, оставшись верными присяге, обоснованно, с их точки зрения, перешедших к «красным» обвиняли их в ренегатстве.

Время идет, все в мире меняется, но есть общепризнанные, действительно «общечеловеческие» ценности, которые остаются неизменными во все времена, во всех странах и у всех народов – верность однажды принятой Присяге и тому Флагу, под которым присягают. Эта верность всегда и везде вызывала и вызывает глубочайшее уважение, как бы ни менялась международная обстановка, какие бы военные и социальные коллизии в мире ни происходили.

Не знаю, как наши потомки оценят пассивность, робость, инерцию и «невмешательство в политику» тех бывших советских адмиралов, о ком шла речь выше. Как бы тоже не назвали их ренегатами. По крайней мере, тех, кто нашёл на свои парадные мундиры нарукавные нашивки с «власовским триколором», это название не минует.

Напомню: «Ренегат (лат.) – человек изменивший своим убеждениям и перешедший в лагерь противников, отступник, изменник, предатель» («Словарь иностранных слов». М.1955 г.)

В переломные моменты истории нередко возникают ренегаты – предатели, которые всегда и у всех народов были и остаются предметом ненависти и презрения. Возникают и уходят в небытие.

А национальные герои «мифов» и «легенд» становятся национальными «символами» и остаются в истории государств навечно, уходя в бессмертие.

VI

Это должны знать все.

«Прятать истину есть подлость.

Лгать из боязни есть трусость».

(Н.П. Огарев)

Для сведения неуважаемых депутатов федерального собрания, проголосовавших за ратификацию Договора о СНП (в первую очередь – для депутатов представителей Вооруженных сил), а также для всех жителей России:

1. 9 марта 2002 г. газета «Лос-Анжелес Таймс» процитировала доклад Пентагона, в котором черным по белому напечатали, что Россия включена одной из первых в список американских ядерных ударов наряду с Северной Кореей, Ливией, Ираком, Сирией, Китаем ... Так что. «дружба-дружкой, а табачок – врозь».

2. В военных кругах за рубежом разрекламирована программа перевооружения ВС США под названием «Единая перспектива – 2010».

3. Существует в открытой зарубежной печати информация о докладе Пентагона, сделанном еще президенту Клинтону, под названием «Вперед с моря», а также «Об оперативной концепции ВМС».

4. Опубликован в печати и доклад под руководством Министра обороны Д. Рамсфельда по «Оценке управленческих организационных успехов космической деятельности США в интересах национальной безопасности».

5. Не скрывает Пентагон и доктрину для морской пехоты «Оперативный маневр с моря и с корабля к объекту».

6. Обильно цитировался в американской печати и доклад Министра обороны США президенту 1 октября 2001 г. под заголовком: «Всесторонний обзор состояния и перспектив развития Вооруженных сил США».

7. Не особенно-то скрывается и доклад группы «Мозговой центр» при начальнике штаба ВМС и ЦРУ «по оценке русского ВМФ после распада СССР».

8. Цитируются в открытой печати:

– Доклад корпорации «РЕНД» по результатам исследований, выполненных по заказу Министерства обороны

США по теме: «Расширение НАТО – российский фактор»,

– «Руководство по оборонному планированию», разработанное в Пентагоне,

– Доклад Министерства обороны США, представленный Конгрессу на утверждение, с названием «Стратегия национальной безопасности» в 2003 году.

9. И, наконец, широко пропагандируется среди всех родов войск «морская стратегия США на XXI век».

Выписки (распечатки) из всех этих документов лежат на моем письменном столе. Вот лишь некоторые цифры и факты из этих документов.

К чему готовятся США?

Прошу вас, уважаемые читатели внимательно прочитать нижеследующее:

1. Все стратегические бомбардировщики, которых в США в общей сложности 240 единиц (из них: 21 – бомбардировщик-«невидимка» В-2, 93 – основной бомбардировщик В-1), планируется перевооружить новыми системами

управления и оснастить новым оружием, в частности, новыми ракетами и бомбами со спутниковым наведением с помощью навигационно-связной системы «Навстар», хорошо показавшей свою эффективность во время агрессии США в Югославии и Ираке. Программа уже реализуется.

2. Все 300 военных спутников различного назначения (разведывательные, связные, радиоэлектронного противодействия, обеспечения ПРО, обеспечения систем и командных пунктов управления силами и средствами) начинают заменяться на новые. Для этой цели Конгресс утвердил 60 млрд. долларов.

3. Начата разработка проекта новейшего стратегического самолета– «суперневидимки» «X-44А».

4. Насыщаются новой аппаратурой более 200 имеемых на вооружении самолетов электронной борьбы пяти различных типов, среди которых, более 100 хорошо себя зарекомендовавших E-A-6B и 60-E-2C.

5. Продолжается пополнение ВВС новейшими истребителями– «невидимками» F-22 и новыми ракетами дальнего действия JASSM.

6. Совместно с англичанами создается перспективная наступательная воздушная система FOSSM с новыми самолетами– «роботами» «X-45», управляемых по радио.

7. К 2010 году планируется создание 10-ти аэрокосмических экспедиционных формирований (АЭФ). Для обеспечения боевых действий этих АЭФ число самолетов-заправщиков доводится до 500.

8. Ведутся интенсивные работы по созданию стратегического бомбардировщика, обладающего скоростью в несколько раз больше скорости звука Global Reach («Глобальная независимость»). Стартовая масса самолета более 200 тонн, скорость – 5-6 М.

9. Разрабатывается проект летательного аппарата «X-33», имеющего стартовую массу 130 тонн и скорость 14(!) тыс. км/час.

10. В настоящее время ВМС США имеют на вооружении более 4000 «Томагавков» и совместно с «Томагавками» авиации (более 500 единиц) способны обрушить на нас в «едином залпе» более 3000 тонн взрывчатых веществ и уничтожить 1200 объектов на нашей территории. К 2010 году они способны будут произвести «залп», который составит 10000 тонн ВВ.

11. Началась реализация программы «Space Maneuvering Vehicle», предусматривающей создание маневренного космического аппарата «X-37», в задачу которого будет входить сближение с космическими аппаратами, их обслуживание и проверка.

12. Начато развертывание 125-ти противоракетных шахтных систем на Аляске и в Гранд-Фоксе с перспективой довести их число до 400. Цель программы – широкомасштабная ПРО с задачей прикрытия на основе спутниковой системы SBIRS всей территории США.

Для реализации этой важнейшей программы создаются как космические, морские (корабельные), так и наземные системы слежения за воздушными и космическими объектами. Стратегия программы заключается в том, чтобы перехватить (не допустить падения на территорию США) крылатых и баллистических ракет, которые не смогут быть уничтожены в результате первого удара по узлам связи ракетных войск стратегического назначения, по ракетным установкам на земле, носителям ядерного оружия в море и воздухе.

13. Для обеспечения управления силами ПРО начинается строительство 14-ти специальных разведывательно-связных систем, обеспечивающих связь перехватчиков с центром управления. Планируется развернуть мощные РЛС с приемо-передатчиками на Аляске, на Алеутах и в штате Мэн, а затем – на Гавайях и в штате Мичиган.

Все это – в дополнении к тому, что они уже имеют на той же Аляске, в Гренландии, в Англии. А мы еще при Горбачеве взорвали строящийся под Красноярском мощнейший Центр слежения за воздушными и космическими объектами на базе суперсовременной РЛС. Уничтожили наши «демократы» и строящуюся РЛС дальнего обнаружения самолетов и ракет в Прибалтике. Теперь вместо контроля за космическим и воздушным пространством с Прибалтийской территории мы будем ожидать натовских крылатых ракет, которые через несколько минут могут не только над Санкт-Петербургом появиться, но и, немного позднее – над Москвой.

Уже при В. Путине уничтожен неоценимый информационно-разведывательный Центр на Кубе, позволявший осуществлять контроль не только за пуском баллистических ракет с территории США, но и за всем, что над этой территорией летает.

Американцы уже сейчас с величайшей точностью фиксируют и отслеживают по всей траектории пуски наших баллистических ракет из Баренцева моря по Камчатскому полигону. Кроме того, уже сейчас они имеют возможность контролировать практически все воздушное пространство над европейской частью территории России.

14. Осуществляя свое бандитское нападение на Ирак, наряду с интенсивным использованием старых «Томагавков» (по некоторым данным до 1000), американцы испытали в реальных условиях несколько новых, особо точных и обладающих увеличенной дальностью ракет «Tactical Tomahawk». Дальность действия этой ракеты 2700 км.

Кроме того, с 2005 года начинается замена значительной части «Томагавков» на новую сверхскоростную ракету «Fasthawk» со стартовой массой 1587 кг, дальностью полета до 1300 км и скоростью 4200 (!) км/час. Эта ракета превосходит нашу, пока еще, самую скоростную в мире крылатую ракету подводного старта «Оникс» по скорости на 1200 км/час и по дальности в 10 раз. Она более, чем в два раза уступает по дальности нашей крылатой ракете «Гранат», имеющей дальность 3000 км, но в четыре раза превосходит ее по скорости.

Ракетами «Fasthawk» планируется вооружение АПЛ 4-го поколения типа «Вирджиния», первая из которых войдет в состав ВМС в 2004 году. Не исключено, что модернизированные ПЛАРБ «Огайо» тоже будут вооружаться этими ракетами.

15. В соответствии с «Единой перспективой – 2010» начата разработка «гиперзвуковой» крылатой ракеты, способной лететь со скоростью 6М(!) на расстоянии 640 км. Масса головной части 113 кг. Эта ракета отличается от всех аналогичных своей крутой, близкой к вертикали (90 градусов) траекторией выхода на цель с высоты в несколько десятков км.

Главная цель этих ракет – наши, пока еще, лучшие в мире комплексы ПВО и ПРО «С-300» и «С-400», которые такая ракета может поразить при громадной кинетической энергии головной части даже без боевого заряда. О хваленных «Тополях М», на которые больше всего уповают наши военные госдумцы, выставляя их, как «палочку-выручалочку», и говорить не приходится. (Эти незащищенные «Тополя», вынужденные курсировать на мощных многоколесных восьмиосных тягачах по специально оборудованным дорогам из бетонных плит, – к тому же часто выходящим из строя, – прекрасно просматриваются из космоса с помощью разведывательной аппаратуры, а выведены могут быть из строя даже стрелковым оружием) Работы по этой программе ведет фирма «Rolling Phatou», выигравшая конкурс на проектирование.

16. В соответствии с планами по «Единой перспективе – 2010» американцы намереваются создать флот беспредельного господства в Мировом океане, флот «присутствия» и «вторжения». Вот что в связи с этим говорится в

«Морской стратегии США на XXI век»: «Целью ВМС является воздействие, непосредственное и решительное, на события на берегу со стороны моря в любом месте и в любое время».

Для осуществления этой стратегии создаются и новые корабли, и новые ракеты, и новые системы обнаружения и слежения за подвижными объектами над водой, под водой, в воздухе и в космосе.

Так, для тех же АПЛ типа «Вирджиния» создаются «мини-ПЛ – роботы типа «Манта» с водометными движителями, прекрасно оснащенные новейшими системами обнаружения и слежения, быстроходные, бесшумные, способные искать и уничтожать не только подводные лодки, но и мины. Предполагается, что АПЛ может быть носителем для 3-х таких «мини-пл».

Главная цель «Мант» – слежение за нашими, еще не списанными, стратегическими пл с баллистическими ракетами и многоцелевыми АПЛ и уничтожение их, как в море, так и в ВМБ.

17. Реализуя стратегию беспредельного господства на море, США обеспечивают свою морскую пехоту двенадцатью универсальными десантными кораблями типа «Тарава» и «Уосп», двенадцатью десантными вертолетоносцами типа «Сан-Антонио». Для этой же цели строятся двенадцать судов докового типа. В целом к концу первого десятилетия XXI века США будут иметь возможность в любое время развернуть 12 мобильных, хорошо оснащенных 22 амфибийных соединений трех– корабельного состава, способных высадить на побережье противника одновременно в кратчайший срок 40 тысяч десантников и около 2-х тысяч единиц бронетанковой техники.

Уже сейчас в ВМС США имеется на вооружении 36 больших десантных кораблей. Например, десантные корабли типа «Уосп» имеют водоизмещение 28200 т., скорость полного хода – 22 узла, дальность плавания – 9500 миль (скоростью 18 узлов). На борту могут находиться 12 десантных катеров типа «LCM», 18000 морских пехотинцев, 6-8 самолетов вертикального взлета и посадки типа «Харриер» (или 42 вертолета «Seahawk».

Для обеспечения десантных операций уже создан плавающий броневик АААV, сделанный из титана, керамики и композитов, с активной броней, обладающий скоростью до 20 узлов на воде и 73 км/час по суше. Запас хода – 480 км. Вооружение: 28 мм скорострельная автоматическая пушка и пулеметы. На борт такой БТР принимает 18 десантников с полной экипировкой. Каждый из этих БТР связан защищенным каналом связи со штабной машиной, имеет приемник спутниковой системы «Навстар», обеспечивающий высокоточную ориентацию на местности, и оснащен системой управления и разведки, позволяющей вести бой в автоматическом режиме.

К 2007 году США планирует иметь 1400 таких БТР.

Десантные войска получают для своей поддержки истребитель-бомбардировщик JSF с вертикальным взлетом и посадкой и десантный катер на воздушной подушке. Кроме того, ожидается поступление новой 155 мм буксируемой гаубицы с компьютерным управлением.

18. Командование авиакосмической обороны США реализует программу создания 12-ти управляемых дистанционно, необитаемых дирижаблей с большой (до 25 тыс. м) высотой полета, предназначенных для обследования по периферии территории побережья в целях предупреждения вторжения крылатых ракет с морским стартом и других низколетящих целей.

На территории бывшей советской базы ВВС Bricsen-Brand (Германия) закончена постройка крупногабаритного ангара для хранения строящегося дирижабля СL160, который будет использован в режиме летающего крана для переноса груза 100 т на расстоянии до 10000 км.

Разрабатывается проект дирижабля для разведывательных целей типа «Sky Cat», способного находиться на высоте 20 км в течение 3-5 лет.

19. Громадные средства затрачивают американцы на создание бомб, способных всю энергию взрыва превращать в сильнейший разрушительный электромагнитный импульс, в результате чего в радиусе несколько километров сжигается вся (любая) электроника и электротехника: электроэнергетика, телефонная и телеграфная связь, радиолокационные станции, компьютерные сети и ТВ – все мгновенно выходит из строя. Останавливаются электропоезда, трамваи, метро – происходит паралич всех систем управления, как в военной, так и в гражданских сферах. В западную печать просачиваются сведения, что частично некоторый опыт использования подобного оружия американцы уже получили при бомбардировках Ирака.

Кстати, еще при советской власти у нас велись работы по созданию способов и методов противодействия подобному оружию. А вот ведутся ли они теперь – вопрос.

Можно еще и еще перечислять, что намечают США реализовать в ближайшие 7-10 лет в соответствии с планами новой, невиданной по масштабам гонки вооружений для обеспечения стратегии США по глобализации. Тут и разработка цифровой системы гидроакустической связи подводных лодок между собой и с надводными кораблями для координации боевых действий, и работы по созданию новых корабельных систем боевого управления, и новые спутниковые антенны для АПЛ, новые навигационные комплексы, новые многофункциональные РЛС, новые буксируемые гидроакустические антенны, новые системы противоминной и противопожарной защиты, новые донные мины, основанные на многофункциональных системах слежения за проходящими целями (акустических, гидродинамических, сейсмических), способные бесшумно и на большой скорости сблизиться с целью и уничтожить ее. Здесь и новые системы радиоэлектронной войны, новые системы опознавания и связи, новые системы покрытия корпусов ПЛ и надводных кораблей для уменьшения эффекта поверхностного рассеяния, принципиально новые сверхскоростные торпеды, основанные на использовании суперкавитации при движении под водой, подобные нашей торпеде «Шквал», новые необитаемые подводные аппараты с глубиной погружения 2000 м для длительных океанографических работ, новые спутниковые системы для слежения за пуском баллистических ракет. Разработка новой баллистической ракеты «Минитмен – IV» вместо «Минитмен – III», создание новых лазерных гироскопов и т.д. и т.п.

При этом все вышеперечисленное либо уже есть в единичных экземплярах сейчас, либо будет осуществлено в намеченные сроки, т.к. на все это выделены определенные финансовые средства.

Повторяю, что это лишь то, что есть в известных, не скрываемых планах Пентагона.

А что у них там, в суперсекретных планах по т.н. «черным программам» (Special Access Programs), не знает почти никто. Предполагается, что таких программ до 150: на них ежегодно выделяется по несколько млрд. долларов (по некоторым сведениям – до 10 млрд.). Об этих программах из числа конгрессменов знают не более 5-6 человек.

В открытой зарубежной печати упоминается о том, что среди этих программ могут быть и разработки «абсолютного» космического оружия, связанного с психотронной войной, и разработки химико-биологических средств, и работы по созданию генно-инженерного, биологического оружия.

Все это для борьбы с мифическими «международными террористами» готовится? Надо быть полным идиотом, чтобы в это поверить.

Обосновывая свое решение голосовать за ратификацию Договора, некоторые госдумцы, представляющие Вооруженные силы, ссылаются на то, что

многие наши баллистические ракеты выработали или выработывают свой моторесурс, средств на замену нет, а потому их надо ликвидировать. «Американцы-то по этому Договору тоже свои ядерные вооружения сокращают», – говорят они.

Так вот, к сведению этих госдумцев: ни одной своей ПЛАРБ типа «Огайо», подлежащей выводу в соответствии с условиями договора ОСВ-2 (4 ПЛАРБ из имеемых 18 должны списать), американцы не уничтожают, в отличие от нас, варварским способом (с помощью тех же американцев) разделяющих свои стратегические ракетноносцы на металлолом. Все 4 ПЛАРБ, выводимые из состава стратегических ядерных сил, переоборудуются под носители крылатых ракет – модернизированных «Томагавков» или новых «Fasthawk», которые размещаются по 6 штук в каждую из 22 шахт (две шахты остаются в резерве для других целей: для обеспечения выхода из ПЛ и приема на борт боевых пловцов подразделений специальных операций – ССО).

Можете себе представить, в какой мощный, скрытный, маневренный, быстроходный плавучий арсенал крылатых ракет превращается ПЛАРБ. Ударный потенциал такого ракетноносца (132 крылатых ракеты) несоизмерим ни с чем, имеющимся в мире. При этом каждая из модернизированных ПЛАРБ, превращенная в ПЛАРК, сможет эксплуатироваться еще в течение 20 лет.

Снимаемые с многоблочных головных частей разделяющие головки индивидуального наведения американцы не уничтожают, а складывают.

А в отношении выработанного моторесурса наших баллистических ракет нет более компетентного мнения, чем мнение выдающегося русского конструктора ракетно-космических систем академика В. Уткина и разработчика, организатора производства жидкостно-космических двигателей академика П. Костина, которые гарантировали срок службы «Сатаны», например, еще 15-20 лет.

Почему американцы, ратуя за сокращение баллистических ракет, так рьяно нажимают на усовершенствование имеемых, создание новых и массовое производство крылатых ракет? Не случайно же они и все свои многоцелевые АПЛ оснащают крылатыми ракетами, новые эсминцы типа ДД-21, и новые АПЛ 4-го поколения, и переоборудуют ПЛАРБ типа «Огайо». Продолжают оснащать новыми крылатыми ракетами стратегические бомбардировщики, имеемые на вооружении, и под крылатые ракеты создают новые авиационные и аэрокосмические летательные аппараты.

Делается все это потому, что американцы, как никто другой в мире, боятся ядерной войны. Ведь если начнется большая ядерная война, то США с их громадными мегаполисами, превратятся в сплошной ад. Даже удар одной баллистической ракеты по такому центру, как Нью-Йорк, например, принесет невосполнимый урон, по сравнению с которым, разрушения 11 сентября 2001 г. покажутся комариным укусом.

Разумеется, все в мире боятся ядерной войны, никто ее не хочет. Именно поэтому и держался мир без ядерной войны все эти почти полвека после Второй мировой.

Вот и делают они сейчас все возможное для того, чтобы любыми способами сократить (уничтожить) наше ядерное оружие или, в худшее случае, сделать так, чтобы остатки его были гарантировано перехвачены американской системой ПРО, развертывание которой идет бешеными темпами.

А для того, чтобы осуществить главную свою цель – единого глобального лидера и хозяина мира, нужны именно крылатые ракеты, хорошо зарекомендовавшие себя и подтвердившие свою эффективность. При этом выполняется (обеспечивается) одно важнейшее условие: удар наноситься «длинной рукой» без угрозы потери большого числа личного состава, участвующего в агрессии.

Уже сегодня США способны обрушить на нас в «одном залпе» 4000 крылатых ракет надводных кораблей, подводных лодок и самолетов.

Может ли хотя бы кто-нибудь ответить на вопрос: как и чем мы сможем защититься, если на нас обрушится одновременно 10000 (!) крылатых ракет (так предусматривается американскими планами)?

Именно крылатые ракеты – самая страшная опасность для нас. Сокращая свои ядерные стратегические вооружения, мы развязываем руки для агрессии, где именно крылатые ракеты будут играть главную роль. Никакие наши прекрасные и лучшие, пока еще, в мире системы ПРО «С-300» и «С-400» не спасут, т.к. во-первых, их надо иметь несколько десятков полков с тысячами установок. Во-вторых, наша «дырявая» теперь система радиолокационного наблюдения, давно уже не обновляется новыми РЛС, способными обнаруживать низколетящие воздушные цели по траекториям в несколько метров от поверхности земли. Работы по замене традиционных РЛС на новые, на т.н. «не излучаемые» типа «Тамара», которые были близки к завершению, в конце 80-х годов были прекращены в результате этого самого «реформирования» и «масштабных преобразований», о которых говорит Министр обороны. (Ведь даже Москва теперь не обеспечена надежной системой ПВО и ПРО). В-третьих, именно против наших комплексов ПРО и ПВО «С-300, 400» разворачивается масштабная программа гиперзвуковой ракеты, идущей на цель по вертикальной траектории.

В случае ликвидации нашего ракетно-ядерного щита противодействовать всей этой крылатой армаде неядерных вооружений мы не сможем.

Ракетно-ядерные силы – единственный реальный фактор сдерживания агрессора. Весь мир знает, что мы никогда и ни на кого не нападаем со своим ядерным оружием. Но теперь весь мир убедился, что США, обеспечивая свои «глобальные интересы в любой точке земного шара», не останавливаются перед бандитским нападением даже вопреки решениям ООН. Именно поэтому каждое, уважающее себя государство, имеющее экономические возможности, стремится обзавестись ядерным оружием и его носителями. Только такое оружие может спасти от агрессии, подобной тем, что были в Афганистане, Югославии, Ираке. Предлог-то найдется всегда. Вот уже вопят об «угрозе» Северной Корее, об «опасности» строительства АЭС в Иране, о «диктаторских» режимах в Ливии, в Белоруссии.

Никто иной, как США больше всех в мире трещат о своих миротворческих устремлениях, развязывают гонку ядерных вооружений на Земле, невиданную по масштабам. Следовательно, уж кто-кто, а военные-то депутаты-госдумцы должны понимать, что ратифицируя Договор о СНП, они приближают войну, провоцируя агрессора для нападения.

Надо сделать все возможное и даже невозможное, чтобы сохранить свои ядерные вооружения в количестве, способном преодолеть американскую систему ПРО. В противном случае, при том финансировании, какое сейчас, да еще и при очередном резком сокращении к 2010 году наши ядерные силы «сдохнут». Вот тут-то и начнется фактическая проверка на практике того, что американцы создают в соответствии со своей «Единой перспективой 2010». В лучшем для нас случае, агрессия будет отложена еще лет на 5-10, до конца реализации всех тех грандиозных программ вооружений, о которых говорилось выше. Вероятность того, что агрессия может свершиться раньше, к концу первого десятилетия нового века, весьма велика, т.к. уже к 2010 году состояние наших стратегических ядерных сил будет таково, что остатки их без особого труда будут заблокированы американской ПРО.

Наши «вожди», «полководцы», «флотоводцы», наверняка знают, но преступно помалкивают вот еще о какой, чрезвычайно серьезной ситуации, касающейся безопасности нашего государства (о госдумцах не говорю: тем вообще на все это «начхать»).

Никто в мире, кроме нас, не сокращает свои морские вооружения. Повторяю: никто в мире. Мы единственная страна во всем мире, которая сокращает (уничтожает) свой флот.

Все разговоры наших госумцев и правительственных «миротворцев» о том, что США – наши партнеры и друзья – ложь чистой воды. Перенесение центра противодействия на борьбу с «международными террористами» – как главная задача Вооруженных Сил – провокация.

Прежде чем сообщить читателям, что конкретно планирует США еще закупить для своих ВМС, напомню, что они имеют уже сейчас.

В настоящее время в составе их ВМС имеются:

– 13 авианосцев, из которых 1 атомный «Энтерпрайз», 3 типа «Кити Хок» и 9 атомных типа «Нимитц». Напомню некоторые ТТХ авианосца типа «Нимитц». Водоизмещение 102000 т, скорость – 30 узлов, способность за сутки перемещаться на расстояние до 700 миль. Автономность – 30 суток. Интенсивность до 3-х вылетов в сутки на каждый самолет в течение 14 суток, и до 2-х вылетов в течение 30 суток. Удары по морским и наземным целям могут наноситься на глубину до 18000 км. Эшелонированная оборона всеми силами и средствами авианосного ударного соединения обеспечивается на глубину 360-600 км. Состав авиационного крыла – 80 – 100 самолетов и вертолетов различного назначения (36 истребителей-штурмовиков, 20 истребителей, 6 противолодочных самолетов, 6 самолетов ДРЛО, 4 самолета радиоэлектронного противодействия, 6 противолодочных вертолетов). Мощная ядерная энергоустановка (4 парозубчатых агрегата и 2 водо-водяных реактора – 260000 л.с.) срок службы активной зоны – 13-15 лет;

– 14 ПЛАРБ типа «Огайо» (4 других переоборудуются под новые «Томогавки»). Их ТТХ: водоизмещение – 12700 т, 1 атомный реактор, 2 паровые турбинные установки мощностью 60000 л.с. работают на один общий редуктор и одну линию вала с семилопастным гребным винтом. Скорость полного хода под водой – 24 узла. Ракетный комплекс в составе 24 баллистических ракет, 4х533 мм носовых торпедных аппарата, совершенный гидроакустический комплекс «ВQQ-6»;

– многоцелевые АПЛ типа «Лос-Анжелес» – 51 единица. Водоизмещение – 6930 т, 1 реактор, 2 паротурбинных установки мощностью 35000 л.с. Скорость полного хода – 32 узла, 26 торпед и ракет;

– 3 АПЛ типа «Вирджиния». Водоизмещение – 8060 т, мощность энергоустановки 45000 л.с., скорость – 34-35 узлов, 50 торпед и ракет. («Томогавок», «Гарпун», «МК-48»);

– 27 крейсеров типа «Тикондирога». Водоизмещение – 9500 т, мощность энергоустановки – 86000 л.с., скорость – 30 узлов, дальность плавания 6000 миль. 2 пусковых установки вертикального старта ракет по 61 ячейки каждая. Эти установки обеспечивают пуск ЗУР типа «Стандарт».

Общий запас ракет – 222. Кроме того – ЗУР «Спарроу». Обеспечивается обнаружение целей на дистанции 500 км, поиск, захват и автоматическое слежение одновременно за 200 целями, атака одновременно 16 целей. Ракето-торпедный комплекс «Асрок», несколько установок зенитных автоматов, 2х3 ТА, 2 вертолета и т.д.;

– 60 эсминцев типа «Спруенс», на вооружении которых тоже имеются «Томогавки», ЗУР «Стандарт», противолодочный комплекс «Асрок», ЗУР «Спарроу», 2 вертолета и т.д.

Не надо забывать, что Англия с Францией, имеющие в общей сложности 8 ПЛАРБ и 18 многоцелевых атомных подводных лодок, тоже не для борьбы с террористами в высокой степени готовности их содержат.

Для сведения наших записных «проамериканцев» и «миротворцев», толкующих о том, что США не являются теперь нашим противником, что они теперь – наш «партнер» и «друг» (кстати, наш президент называет Дж. Буша

лучшим своим другом): в открытой американской печати декларируется, что «преемницей существующей во время «холодной войны» доктрины сдерживания должна стать доктрина свободы действий». «Свобода» эта заключается в стратегии «уничтожение всяких предпосылок существования автономного еврозийского геополитического пространства и установления над ним американского контроля». Это четко зафиксировано черным по белому в официально принятых стратегических документах США.

Цель этой стратегии – «изолировать Россию путем создания подчиненной НАТО буферной зоны на территории бывшего Советского Союза», что сейчас успешно американцами и реализуется созданием американско-натовских баз на юге и юго-западе, на северо-западе. Правда наш президент и его ближайшее окружение, в том числе, Министр обороны, начальник Генерального штаба, члены Совета безопасности никакой «непосредственной» угрозы для России не видят. Что они, ослепли и оглохли?

То что вышеперечисленно в отношении вооружения ВМС США лишь незначительная часть того, что они имеют уже сейчас. А вот только небольшая часть открытой информации о том, как все до единой страны, имеющие военные флоты, усиливают свои ВМС для борьбы ... с «террористами»:

– к 2013 г. США планируют закупить для своих ВМС в общей сложности 260 боевых кораблей общей стоимостью 93,5 млрд. долларов;

– не собирается отставать от США и Европа, которая будет даже доминировать на мировом рынке: ВМС европейских стран собираются приобрести к этому сроку 394 боевых корабля на общую сумму 97,6 млрд. долларов;

– не намерены спать и Азия с Австралией, Латинская Америка, Ближний Восток и Северная Африка.

Вот только информация по предполагаемым закупкам подводных лодок. В общей сложности ожидается поступление в состав ВМС различных государств 133 подводных лодок, в числе которых 16 атомных 4-го поколения. 15 подводных лодок различных классов – в странах Азии и Австралии (в том числе несколько атомных в Китае). На закупку всех этих лодок предполагается затратить 75 млрд. долларов. (данные из журнала «Defence News»).

Неужели кому-то непонятно, что вся эта армада боевых кораблей общей численностью почти четыре сотни (в их числе несколько атомных стратегических подводных лодок) не для борьбы с террористами предназначена. Не говоря о США, неужели Франция, Англия, Германия с террористами своими новыми лодками воевать собираются? А Турция и Израиль, закупая новые подводные лодки у судостроителей Франции и Германии, с Палестиной или курдами собираются воевать?

Молчать об этом и говорить об «изменившихся реалиях», в соответствии с которыми главный наш враг теперь – «международный терроризм» – преступление.

... Не знаю, известен ли читателям еще один любопытный международный документ – доклад РЭНД – Корпорации: «Заключение о степени упадка России: тенденции и последствия для США и ВВС Соединенных Штатов», разработанный в январе 2003 года. Так вот в этом документе черным по белому пропечатано, что существует минимум десятков поводов для военного вторжения в нашу страну:

1. Применение Россией силы против соседних государств.
2. Похищение террористами русского ядерного оружия.
3. Гражданская война в РФ и применение в ее ходе оружия массового поражения.
4. Этнические погромы армян, грузин, азербайджанцев на юге РФ.

5. Гражданская война, которая поставит под угрозу безопасность нефтепроводов, по которым каспийская нефть гонится на Запад.

6. Крупномасштабная экологическая катастрофа, в частности, авария на АЭС.

7. Криминализация экономики РФ, превращающая ее в убежище для международных преступников и террористов, которые представляют угрозу США и Европе.

8. Попадание военной техники и технологий из РФ в руки «агрессивных режимов» и террористических групп.

Каждый из этих и других, подобных этим, поводов для нападения можно организовать, спровоцировать, что в нынешней международной обстановке особых трудностей не представляет.

Уже и сейчас нас можно обвинить (и обвиняют) и в помощи «тоталитарному режиму» Белоруссии, и в оказании помощи по созданию ядерного оружия Индии, и в передаче Ираку систем постановки помех высокоточному оружию.

Так что возможное начало «горячей» войны против нас ближе, чем думают многие.

Кто на очереди?

Глубоко заблуждаются те, кто утешает себя мыслью, что США никогда не нападут на нас, – зачем это им нужно? Вот Китай, который теперь для них – глобальный враг № 1 со своей социалистической экономикой, дающей каждые 5-7 лет удвоение ВВП, – другое дело.

Это, конечно, верно, что США готовятся к войне с Китаем, ибо боятся его, как конкурента на мировом рынке и врага № 1. Но для Китая время еще не пришло. Американцам предстоит громадная работа, с затратами многих миллиардов долларов, работу, которую они уже давно начали, по разложению КНР изнутри, как они проделали это с Советским Союзом. У нас им успешно удалось с помощью «вождей» – предателей и всей этой швали из «пятой колонны». А вот удастся ли это в Китае – большой вопрос.

А сейчас, пока Китай твердо стоит на ногах, гигантскими темпами наращивает свой промышленный потенциал, развивает свою экономику и имеет современное оружие, которым без колебания воспользуется при защите своей неприкосновенности, США боятся туда сунуться.

Уж в чем-чем, а в том, что нынешнее руководство Китая применит ядерное оружие в случае посягательства на суверенитет страны, можно быть уверенным.

Китайцы имеют на вооружении своих стратегических ядерных сил межконтинентальные ракеты наземного (шахтного) базирования «Дунфан-5», способные не только достигнуть территории США, но и перелететь через нее. Имеются у них и ракеты, аналогичные нашему «Тополю» – DF-31.

Имеют китайцы баллистические межконтинентальные ракеты «Дунфан-4» с одноблочной ядерной головной частью громаднейшей мощности – 3 мегатонны. Имеются у них ракеты с разделяющимися головными частями индивидуального наведения «Дунфан-3М» (4-5 головок).

Кроме того, обладают они и аналогом нашей «Сатаны», имеющей 10 боеголовок и обозначаемой в американских справочниках CVSS-5.

Нельзя сбрасывать со счета и современные баллистические ракеты подводного старта подводных ракетоносцев. Например, в настоящее время в Китае успешно реализуется программа по строительству пяти ПЛАРБ проекта 093 и 094 с 12-16 баллистическими ракетами типа GL-2, имеющими несколько разделяемых головных частей и дальность действия 8000 км.

А вот как оцениваются возможности Китая в докладе Пентагона «Всесторонний обзор состояния и перспектив развития ВС США» трехгодичной давности. В разделе «Угрозы национальной безопасности США в XXI веке» о Китае сказано следующее:

«Китай располагает небольшим ядерным арсеналом, однако достаточным для нанесения неприемлемого ущерба территории США и американским интересам. Пока неясно, какое влияние окажет предполагаемый китайский ядерный шпионаж на программу модернизации ядерного арсенала Китая. Однако важно отметить, что Китай имеет несколько систем ядерного оружия в стадии перспективных разработок, включая новую крылатую ракету, способную, по видимому, нести ядерный заряд, а также новые баллистические ракеты наземного и морского базирования. Грунтовые мобильные ракетно-ядерные системы обеспечивают определенную степень живучести. Стремление разработать ПЛАРБ с высокой оперативной готовностью тоже свидетельствует о том, что Китай занимается вопросами обеспечения живучести ядерных сил, и, по-видимому, в будущем будет стремиться расширить сферу своего влияния за пределы ближайшей к стране части акватории Тихого океана». (выделено мною – авт.)

Не ожидали американцы, что через три года после этого доклада Китай и ПЛАРБ уже будет иметь, и крылатую ракету, и космонавта в космос запустит, и над вопросами «обеспечения живучести ядерных сил» будет, конечно, работать, да еще как.

Как видим, китайцам есть, чем ответить на вторжение. Свои стратегические вооружения они не только не сокращают, а, наоборот, наращивают. И нет ни малейшего сомнения, что, в случае агрессии США, китайцы нанесут по ним неотвратимый удар возмездия.

Китайцев США боятся. Боятся их решимости не остановиться перед использованием ядерного оружия.

А вот боятся ли они нас?. В этом большое сомнение. Нет никакой уверенности, в том, что наши нынешние «вожди» решатся на подобный мужественный и решительный шаг в случае агрессии против нас. Даже, наоборот, есть уверенность, что в случае американской агрессии, наше безвольное и трусливое руководство вместо решительных действий начнет пытаться связываться «по прямому проводу», вести переговоры об «урегулировании» (сдаче). Хотелось бы ошибиться в этом мнении, но вся нынешняя внешняя политика, когда о нас «вытирают ноги» все, кому не лень, говорит о том, что так оно и будет.

К возможному вторжению сильного противника Россия уже практически «созрела». Так что еще лет через 10-15 она окончательно «дойдет до кондиции», когда и без всякого ядерного оружия можно будет обойтись.

К этому и стремятся США. Этому и способствуют наши госдумцы, в частности, те ее военные, кто голосует за очередное резкое (в 3 раза) снижение ядерных вооружений.

Так что в очереди для агрессии не китайцы первые стоят, а мы.

Еще какие-то 12 лет назад никто в мире не смел и подумать о посягательстве на государственные интересы нашей страны – Великого Советского Союза. А теперь пренебрежительно относятся к нам все, кто захочет.

США и НАТО создают свои военные базы в бывших советских азиатских и прибалтийских республиках, плюют на наше мнение по отношению к агрессии в Ираке, не дают использовать МКС «Альфа» без американского контроля ни по одной научно-исследовательской программе даже в мирных целях: на военные исследования – категорический запрет. (Правда, пока они нас совсем не вытесняют из своей КС – международная-то она лишь по названию. т.к. мы им нужны еще для выручки в чрезвычайных ситуациях, какая произошла, например, с их последним «челноком»). Но нет сомнения, что вскоре нас выгонят и совсем, т.к. мы свое дело

сделали – помогли создать эту станцию, обеспечить построение и доставку самых объемных и сложных блоков.

В «наказание» за поддержку американской бандитской акции в Ираке они «простив» нас, требуют от нас простить Ираку (теперь, разумеется им) Иракский долго нам 8 млрд. долларов (а эта сумма приближается ко всему нашему оборонному бюджету) и пинком отталкивают наш ЮКОС, заключивший контракты с Ираком на разработку нефти в нескольких районах.

Англичане, Дания, Грузия плюют на наши требования выдать скрывающихся там преступников...

Да что там говорить о США и Англии, если мы теперь боимся посылать свои самолеты для демонстрационных полетов на авиасалоны – боимся, что их арестуют и конфискуют!

Вот и в очередной раз в открывшемся во Франции 15 июня 2003 г. авиасалоне Россия участвовала по сокращенной программе, т.к. мы боимся некой пресловутой фирмы «Нога», которая грозит арестовать наши самолеты. А мы в т.н. «День независимости» организуем несколько минутный пролет десяти самолетов наших «Стрижей» и «Русских витязей» над Красной площадью (это, очевидно, наш «ответ» на плевок нам в лицо).

Даже мелкие государства-«шавки» арестовывают наши парусники, рыболовецкие и наливные суда, годами держат в заключении членов их экипажей (за какие-то долги частных обанкротившихся компаний, которых развелось в стране видимо-невидимо). Вот и Азербайджан туда же: арестовал наши суда без объявления причин (сообщение ТВ 3.07.2003 г).

В наших бывших прибалтийских республиках запрещают русский язык, судят наших соотечественников – ветеранов и героев Великой Отечественной войны.

Казахстан уже требует удвоить плату за аренду «Байконура» (вместо 500 млн. долларов в год – 1 миллиард).

Неужели наши «демократические» военные депутаты не понимают ничего? Неужели они глухи и слепы? Но ведь не идиоты же они, в конце концов?!

А если все понимают, слышат, видят, осознают и сознательно, плетясь в хвосте за президентской администрацией и правительством, голосуют за предложенные ими законы о постепенном «удушении» единственного нашего государственного щита – ядерных стратегических вооружений, то кто же они?

Они готовятся, а мы?

1. Ни для кого не является секретом, что в будущей войне победит тот, кто будет опережать противника в космосе.

Если американцы намерены к 2010 сформировать 10 аэрокосмических ударных соединений, то что мы можем противопоставить им? Наши «реформируемые» воздушно-космические войска?

Если в настоящее время у американцев на разных орбитах находятся более 420 «живых» спутников, из которых более 300 (!) военного назначения, то у нас – всего не более 90 спутников. Сколько из них военных, трудно сказать. Известно только, что большая часть из них выработала свой технический ресурс. Известно также и то, что до этих убудочных реформ мы имели наибольшее число спутников различного назначения на разных орбитах, начиная от самых низких и кончая геостационарными.

Если у американцев четко работает навигационно-связная система «Навстар» с 24-мя постоянно обновляемыми спутниками, то у нас в аналогичной системе ГЛОНАС («Ураган»), начавшей разворачиваться еще более 20 лет назад, всего лишь 9 спутников, ресурс большей части которых вскоре заканчивается.

Американцы, заполнив международный рынок авиационными, корабельными и предназначенными для других транспортных средств приемниками «Навстара», ежегодно получают 5 млрд. долларов дохода. А мы весь

свой гражданский, а отчасти и военный флот, перевели на эти приемники и поставили себя в полную зависимость от США.

Американцы с помощью «Навстара» планируют обеспечить надежной связью и точной навигационной информацией не только каждого командира плавающего средства, но и каждого командира танка, БТР, подразделения, даже каждого отдельного спецназовца.

А наши солдаты в Чечне таскают за плечами тяжелые ранцевые приемо-передающие радиостанции, не способные обеспечить надежной связью даже на расстоянии в несколько десятков километров. Наши морские пехотинцы, участвовавшие в боевых действиях в Чечне, таскали с собой громоздкие корабельные приемо-передатчики. Большого позора для наших «стратегов» – руководителей Вооруженных сил трудно придумать.

Разрабатывая свою программу обеспечения возможности уничтожения наших спутников, начатую еще во время существования Советского Союза, США и не предполагали, что с такой быстротой и легкостью им удастся его развалить: даже те, кто стоял «у руля» подрывной деятельности, не ожидали такого мерзкого по сути и глобального по масштабам предательства наших руководителей. Поэтому они «перебдили»: наметили к концу первого десятилетия XXI века создать мощную группировку спутников-перехватчиков, способных уничтожить до 400 русских спутников на средних орбитах и до 180 – на высоких. Оказалось, однако, что для выполнения задачи им достаточно будет и нескольких десятков перехватчиков, т.к. именно такой примерно будет состав всей нашей военно-космической группировки, если все будет идти таким образом, как сейчас.

Из всех 34-х спутников связи системы «Радуга» в настоящее время в рабочем состоянии лишь несколько (по американским данным). «На издыхании» находятся наши спутники на геоцентрических орбитах «Горизонт», предназначенных для обеспечения мобильной связью Вооруженных сил, правительства, спецслужб.

Американцы создают глобальные спутниковые системы управления, всеобщей разведки, подавления радиосвязи, обнаружения запуска баллистических ракет, контроля за нашими военно-морскими базами, слежения за нашими подвижными комплексами баллистических ракет типа «Тополь М» на колесных и железнодорожных платформах, системы тылового обеспечения и т.д.

А что мы создали за последние 10-12 лет и создаем сейчас, когда вся наша космическая промышленность дышит на ладан? Космодромы изношены и разваливаются, самые надежные в мире в прошлом и мощные ракеты-носители «Протон» терпят аварии на старте при запуске, уникальная система по изготовлению топливных баков для космического корабля «Буря» продана в Германию из-за «ненужности», секретные технологии по изготовлению мощных двигателей ракет для космических запусков проданы из-за необходимости заработать средства. Наша легендарная разведывательная спутниковая система «Легенда»: работает ли она? По некоторым иностранным источникам все ее спутники выработали свой моторесурс.

За годы перехода от социализма к бандитскому капитализму в области космонавтики у нас не только ничего не создано нового, но и устойчиво продолжает уничтожаться то, что было ранее.

На очередном «треп-шоу» известной телезвездуньи и яркой «демократки» Сорокиной 10 июня 2003 г. по 1-ой программе ТВ наш самый «главный космонавт» и угробитель КС «Мир» господин Коптев уверял, что с космонавтикой у нас не все так страшно, как говорят оппозиционеры. Он перечислял названия наших ракет-носителей и пытался примером нескольких успешных запусков последнего времени доказать, что мы «лидируем» в этой области. Только ни слова не сказал о том, что все до единого (без исключения)

носителя, о которых шла речь, созданы еще при советской власти и что все до единого запуска последних лет были осуществлены для вывода на орбиту иностранных спутников.

Поддерживая Коптева, другой «реформатор» и «большой специалист» по космонавтике – господин Явлинский, пытаясь показать свою информированность и приближенность к российской космонавтике, начал уверять, что ведомство Коптева «делает все возможное и невозможное», чтобы поддержать космонавтику, и ничего больше сделать нельзя в рамках тех средств, что предусматриваются бюджетом. При этом, узнав кое-что понаслышке, он пытался что-то лепетать о каких-то мифических, несуществующих проектах. Правда, его тут же перебил космонавт Ю. Рюмин, сказав, что это пока что разговоры беспредметные.

Об истинном положении дел определено и четко сказала Дважды Герой Советского Союза Светлана Савицкая: «Нынешнее правительство со своими ставленниками губят русскую космонавтику».

Коптев уверял, как нам выгодно сотрудничество по МКС «Альфа», а С. Савицкая сказала, что американцы плюют на нас, т.к. ни цента не выделяют на постройку космических кораблей «Союз» и «Прогресс», используемых для возвращения экипажей с «Альфы» и замене их на орбите.

Коптев напирал на то, что мы во что бы то ни стало должны выполнять свои обязательства по договоренностям о МКС «Альфа». А американцы готовы жертвовать своими и любыми другими космонавтами в случае «не выполнения Россией своих обязательств». Вот было бы много шума на весь мир о кровожадности русских, если бы мы предъявили ультиматум: «деньги на стол – будет наш космический корабль, денег нет – корабля нет». Но американцы уверены, что Россия никогда так сделать не посмеет, а поэтому можно поерничать и повыпендриваться. А потом, когда «прижмет», выделяют, как великое благодеяние, «подачку» для «спасения русской космонавтики».

Кстати, Коптев упоминал о многочисленных коммерческих запусках спутников, которые «нам очень выгодны». В связи с этим интересно бы узнать: не те ли это запуски, в отношении которых Генпрокуратура возбудила уголовное дело на основании проверки оборонного ведомства Счетной палатой. Счетная палата выявила масштабные нарушения в сфере национальной обороны, составившие «небольшую» сумму – «всего лишь» 2 млрд. 382,9 миллиона рублей.

Уверял же какой-то подонок из присутствовавших на том шоу 10 июня, что «американцы спасли нас в трудные годы после развала Советского Союза». Это примерно то же, что и уже втемяшенная во многие мозги нынешних молодых людей мысль, что не мы спасли весь мир от фашизма во Второй мировой войне, а именно они, американцы, спасли нас и весь мир.

В случае необходимости американцы вышвырнут нас из своей МКС «Альфа» и несомненно будут ее использовать в военных целях (не исключено, что уже и сейчас они используют ее «по назначению»).

А мы топим свою КС «Мир» и о создании какой-то новой станции даже «не заикаемся», т.к. теперь у нас «нет средств». Ни на что у нас теперь нет средств, тогда как даже в период нахождения у власти Брежнева, пребывавшего в последние годы в маразматическом состоянии, на все у нас средств хватало.

Вот выполним мы свои «коптевские» обязательства по обеспечению снабжения МКС «Альфа» и смены ее экипажей, подойдем к тому времени, когда американцы на основе полученных от нас технологий создадут космический корабль, подобный нашему «Прогрессу», и тогда можно буде с МКС «Альфа» проститься – причин держать нас там не будет. Нас определено «выпрут», как «Мавра», сделавшего свое дело.

В то время, когда пишутся эти строки (начало апреля 2004 года) наш народ отмечает в 43 раз День Космонавтики. Вот кое-что их интервью летчика-

космонавта 5 раз побывавшего в космосе (стартовавшего 6 раз: во время одного их стартов загорелась ракета, космонавт успел катапультироваться) кавалера 3-х орденов Ленина, ордена Октябрьской революции, высшей награды Индии и 2-х Золотых Звезд Героя – Геннадия Стрекалова.

На вопрос корреспондента о том, была ли необходимость топить КС «Мир», космонавт ответил: «Станция работала в нормальном режиме и продолжала бы проводить уникальные исследования, делать съемки, выполнять другие сложнейшие задания ну минимум как 5 лет (по мнению некоторых специалистов, предусмотренное проектной конструкцией «наращивания» станции новыми блоками позволило бы ей существовать еще десятилетия – авт.). Оставался значительный ресурс. Ничего бы с ней не случилось. И слетать можно в случае чего, новые, более совершенные приборы установить и т.д. Но нашим заокеанским партнерам конкуренты в космосе не нужны, и мы свой «Мир» сбросили в океан. Простите, не могу обо этом говорить спокойно. Но ностальгия душит по космосу – все больше обостряется чувство вины за наше отступление с космических рубежей».

На вопрос о том, разделяет ли космонавт мнение о ненужности космических исследований нищей России, Геннадий Стрекалов ответил: «Да с нами пока считаются, что у нас еще сохраняются космические приоритеты, что есть на вооружении ракеты и кое-что из стратегического оружия. Но когда в шахтах проржавеют доставшиеся от Советского Союза последние ракеты и придут в негодное состояние бомбы, – «друзья» наши заговорят куда наглее. Разговоры эти никчемные, пробаваются ими противниками того чтобы Россия была сильной, могучей державой. Она нужна всему остальному миру не более как источник ресурсов и жизнеобеспечения не русского народа, а других государств. Не понимать этого не возможно. С этими черными коварными целями была сформирована «Пятая колонна» внутри страны, она стала ее разрушительницей.

Дураки, что ли, американцы, которые выделяют из бюджета в 50 раз больше нашего на развитие космических программ и возвращаясь на Луну? Дураки китайцы, расходуя на космос средств в 30 раз больше нашего? Просто так в этом сложном мире ничего не делается, даром не дается.

Не от хорошей жизни резко сокращаются наши космические исследования, и мы все больше превращаемся в квартирантов своего угла и в вывозчиков, хотя и космического авторитета нашей стране «извоз» туристов не добавляет, много дохода не приносит – разве что на поддержку штанов. Как-то надо выживать научно-производственной корпорации при нынешних условиях».

Далее о значении космонавтики и крайней необходимости продолжения ее развития космонавт говорит: «Постоянная работа в космосе – это крепкая обороноспособность страны, большая наука, новые технологии, новые материалы, новая техника и т.д. Одним словом, – постоянный прогресс в развитии общества. Самый простой пример: телефоны-мобильники, которые теперь у каждого соплика в кармане, пришли в наш мир благодаря разработкам по космической связи.

Дело, конечно, не в сотовых телефонах и тем более не в туристах. Давайте на чистоту и по главному моменту дня: «Космос должен остаться нашим. С этой высоты выходить нельзя, устоим – выдюжит Россия и будет жить! Без России не жить человечеству. Будут у нас свои Минины и Пожарские, встанет с ними весь народ за Отечество. И будет праздник на нашей улице. И будет праздник на нашей космической улице».

Один из самых «продуктивных» и мужественных космонавтов, 6 раз стартовавший в космической ракете, давший «путевку в жизнь» космическим кораблям «Союз– Т3», «Союз-Т8», «Салют-7», «СоюзТ-11», говорит, что у него «все больше обостряется чувство вины за наше отступление с космических рубежей» и не может говорить спокойно об уничтожении КС «Мир». А наш главный нынешний

«демократический космонавт» – господин Коптев с восторгом и красной физиономией от возбуждения комментировал это злодейство – потопление «Мира» (Это видели миллионы телезрителей всей страны).

С такими космическими «вожаками» надеяться на то, что с этой «космической» высоты мы «не уйдем» и «устоим», как говорит Г. Стрекалов, наивно. К тому же, только высшие руководители страны, видимо, не понимают до сих пор, чьи интересы в космосе обеспечивают разные господа коптевы и им подобные.

2. Американцы достроили и ввели в состав ВМС свой десятый атомный авианосец водоизмещением почти 100 тыс. тонн, а мы строим корвет (сторожевой корабль) «Стерегающий» водоизмещением около 2 тыс. тонн. Заложенный два года назад, он планируется к сдаче в 2005 году.

3. Они модернизируют свои танки «Амбрас», английские «Челленджер», немецкие «Леопард-2» и французские «Леклерк», насыщая их спутниковой аппаратурой разведки, связи и управления, а мы не можем поставить в свои части ни одного современного танка «Т-90», а в Чечне воюем на «Т-62». Используем в Чечне давно устаревшие установки залпового огня «Град», как будто забыв, что у нас, еще пока, есть «новейшие» «Ураган» и «Смерч». Лучшие в мире «БМП-3» у нас закупают зарубежные «партнеры» (например, в Арабские Эмираты их около 800 ед. продано), а наша пехота в Чечне все еще на «БМП-1» и «БМП-2» воюет. «БМП-3» в составе наших Вооруженных Сил едва ли 2-3 сотни насчитывается, а «БМП-3М», оснащенных новейшими электронными системами связи и наведения, кажется, вообще нет.

4. Они создают, как отдельный род войск, силы специальных операций (ССО) в составе 46 тыс. человек, в число которых входят разведывательно-диверсионные отряды, части специальных надводных кораблей и вертолетов, подразделения с дрессированными животными, в частности, морскими львами и дельфинами, обученными производить взрывы надводных кораблей и подводных лодок, отыскивать донные мины и утерянные торпеды, охранять входы в ВМБ.

А мы разгоняем свои «Альфу» и «Вымпел», возможно лучшие в мире отряды особого назначения, ликвидируем базу дрессировки морских животных в Севастополе.

5. Они создают мощнейшую группировку десантных сил морской пехоты на базе 36-ти кораблей большого водоизмещения (десантные корабли, вертолетоносцы, десантные корабли-доки), а мы последний из 3-х больших десантных кораблей проекта 1174 (типа «Иван Рогов») водоизмещением 14 тыс. тонн построили еще при советской власти в 1989 году, а со дня постройки первого из них (головного) прошло уже более 25-ти лет, и никаких перспектив в этом вопросе не просматривается.

6. В настоящее время на всех ТВД (возможных театрах военных действий) нам противостоят вооруженные до зубов современным оружием, экипированные в удобную и прочную защитную одежду (включая бронежилеты, не пробиваемые даже из автомата Калашникова) 40 дивизий и 60 отдельных бригад стран НАТО. Кроме того, на наших восточных границах – 87 китайских дивизий, тоже не бедно оснащенных.

А мы, пытаясь как-то поддержать разваливающийся ВПК, строим новейшие корабли (эсминцы, фрегаты, подводные лодки) не только для Китая и Индии, но и лучшие в мире корабли на воздушной подушке для Греции – участника блока НАТО.

Мы все еще продолжаем сокращать и сокращать свои части. Уже сейчас общая численность вооруженных формирований почти на 400 тысяч меньше, чем в США (1 млн. 100 тыс. и 1 млн. 500 тыс. – соответственно у нас и у них. Данные на 2003 г.).

Американцы снабжают своих солдат новым стрелковым оружием – винтовкой М-4 с двумя стволами, один из которых для обычных патронов, а второй для 20 мм снарядов, разрывающихся на заданном расстоянии и способных поражать своими многочисленными осколками живую силу противника, укрывающуюся в окопах, за стенами, ограждениями.

А мы перевооружаем своих солдат со стрелковым оружием 7,62 мм на оружие калибра 5,45 мм.

Они обеспечивают своих солдат не только удобной полевой одеждой, легкими и прочными касками, но и системами ориентации на местности и связи, а наши солдаты только мечтают об одежде и всей экипировке, которые они видят в рекламных журналах (кстати, у нас есть прекрасные разработки в этой области, но на внедрение их в жизнь Вооруженных сил «нет» средств).

7. Американцы бросают миллионы долларов на разработку лазерного оружия (ежегодно около 150 млн.), а мы прекратили работы над подобным оружием, хотя опережали США в этой области, и еще в начале 80-х годов ЦКБ «Алмаз» разработало, создало лазер, который во время испытаний поразил самолет-мишень.

8. Они компьютеризируют свои Вооруженные силы, усиливают и развивают учебные центры и базы, а мы «преобразуем» свои Армию и Флот, сокращаем и объединяем высшие военные учебные заведения, называя их военными институтами (взбрела же в голову какому-то высокопоставленному идиоту такая идея), ни копейки не выделяя на замену (или хотя бы на ремонт) устаревшей учебной базы.

У американцев на завершающем этапе идут работы по гигантскому проекту «Иридум», цель которого – окружить весь Земной шар сетью многоцелевых телекоммуникационных спутников, что позволяет обеспечить глобальную компьютерную, телеграфную, телефонную и другие виды связи в любой момент времени, в любой точке суши и моря.

А у нас ведь тоже еще в конце 80-х годов была создана космическая система связи, позволяющая с помощью спутника передать любую, в том числе кодированную информацию в любую точку мира с помощью миниатюрной аппаратуры, размещаемой в обычном кейсе. При этом система значительно дешевле американской, а по ТТХ не только ей не уступающая, но и кое в чем превосходящая ее. Не могу сказать в каком состоянии эта система (проект «Гонец») находится в настоящее время, но судя по тому, что отечественные спутники уже много лет практически не запускаются, положение не ахти какое хорошее. (Для эффективного охвата всего Земного шара нужно было минимум 40-50 спутников на средних орбитах).

9. Вместо того, чтобы загружать заказами свою промышленность, выпускающую электронно-вычислительную технику, мы буквально все области жизнедеятельности государства (включая сюда и предприятия ВПК) заполнили зарубежными компьютерами. Дело дошло до того, что даже в Центре управления космическими полетами установлена американская дорогостоящая аппаратура. Но при этом, на вооружении поисковых спасательных сил, обеспечивающих спасение космонавтов, приземлившихся по «не штатной ситуации», нет ни одного средства, способного обнаружить спустившийся аппарат и его экипаж на расстоянии более 150 км. (сообщение на ТВ одного из руководителей нашего космического агентства по случаю неудачной посадки в мае месяце 2003 года экипажа, вернувшегося с МКС; отклонение от намеченной точки посадки – 500 км.: спасатели вели поиск несколько часов).

Неужели непонятно, в какую зависимость от своих вероятных противников мы ставим себя в связи с компьютеризацией на базе их компьютеров?

А впрочем, ведь США – то не противник нам, а наш «друг» и «партнер». Вот и вновь испеченный вице-премьер, не успев появиться на телеэкране, первым

делом изрек, что «нам надо переходить на стандарты НАТО». Видимо, это действительно актуально, т.к. надо «продолжать расширять меры доверия», как говорит Министр иностранных дел.

Оказывается, что все еще эти «меры доверия» малы, хотя американцы, добившиеся снятия с наших торпед «Шквал», крылатых ракет «Оникс» и ракетоторпед «Водопад» ядерных боеголовок, начинают на основе «Шквала» производить аналогичную торпеду у себя.

Продав свои ракетные двигатели к их «Атласам», мы сэкономили им миллиарды долларов, т.к. с разработкой собственных аналогичных двигателей дело у них шло очень туго, а вернее, не шло вовсе.

Переняли они у нас и технологии обработки титана (помните, несколько лет назад в Санкт-Петербурге был международный симпозиум по этому вопросу, финансируемый американцами?).

Американцы развивают свой научно-исследовательский океанографический флот, продолжают интенсивное изучение мирового океана, в том числе, и Арктического бассейна.

А мы чуть ли не полностью ликвидировали свой не только исследовательский океанографический флот, но и гидрографические суда, и теперь специалисты Главного океанографического управления, как великому событию, радуются спуску на воду единственного небольшого гидрографического судна.

Ко всему этому, наши «стратеги» – предатели продали в Канаду (а, следовательно, они и в США будут доступны) бесценные исследовательские материалы по освоению Арктики.

Проданы за «копейки» суперважные документы по технологиям создания малогабаритных ядерных силовых установок малой мощности для подводных лодок малого водоизмещения; оказались за рубежом не только наши морские крылатые ракеты «Москит», но и материалы по нашему «Граниту», по нашей «Легенде» – космическому разведывательному комплексу.

Неизвестно, есть ли у нас теперь при реализации «мер доверия», о которых печется Министр иностранных дел, что-нибудь такое из секретов государственной важности, что бы ни стало известным США.

10. С 1992 г. активно посещают делегации американских «специалистов» наши некогда суперсекретные заводы в Северодвинске и Большом Камне (в Приморье) для «оказания помощи в вопросах утилизации атомных лодок». Помощь-то они оказывают, даже финансируют уничтожение АПЛ 2-го и даже 3-го поколения, но зато более 100 АПЛ 1-го поколения, нуждающихся в утилизации в первую очередь, продолжают стоять и ржаветь у дальних пирсов военно-морских баз на Северном и Тихоокеанском флотах.

Эти самые «меры» доверия дошли до такой степени, что даже научно-исследовательские институты, конструкторские бюро и заводы, работающие по большей части на ВПК, напичканы сейчас американскими «специалистами», помогающими выполнять работы по американским «грантам». Все это делается под «шапкой» обеспечения выживаемости, недопущения развала. Как будто бы не понятно, что все эти «спецы» имеют одну главную цель: выведать, «выжать» все, что можно из тех областей нашего научно-технического прогресса, где американцы отставали или отстают. А заодно и подготовить базу к последующему банкротству (методом скупки части акций) и развалу, устранению соперника на международном рынке. (Поинтересуйтесь, пожалуйста, что произошло с СКБ Туполева).

Без нас они все еще «кувыркались» бы со своей МКС «Альфа», без нас у них в тупиковом состоянии несколько лет находились работы по ПРО. Кстати, около 40 лет они без особых успехов работали над своим суперкавитационным оружием, подобным нашему «Шквалу».

Чтобы попасть, например, на Северодвинский судостроительный завод или судоремонтный завод в п. Большой Камень, надо пройти целую процедуру на «допуск» и выписку специального пропуска. Та же система с сохранением секретности, например, боевых железнодорожных ракетных комплексов (БЖРК), предприятий ВПК, связанных с разработкой многих видов вооружений и военной техники.

Но и на судостроительные заводы, и в дивизии БЖРК, и на предприятия ВПК периодически и многократно без специальных пропусков (по спискам) толпами проходят «контролеры» – проверяющие из ведомства США.

11. Они развиваются, оснащаются, воруют и скупают секретные технологии, реализуют свои планы очередной гонки вооружений и самым активным образом готовятся к будущей войне в соответствии со своей стратегией.

А мы пишем диссертации для того, чтобы разобраться, каким должен быть наш ВМФ и его стратегия для «обеспечения интересов государства в Мировом океане на XXI век», клепаем «ученых» – адмиралов и «пачками» – полковников производим в генералы. (По сообщениям СМИ накануне Дня Защитника Отечества в 2003 г. президент подписал указ о присвоении генеральских званий 80-ти полковникам. Про адмиральские звания сообщений не было, т.к. адмиралов у нас, видимо, давно уже избыток – их значительно больше, чем боевых кораблей),

Они платят своим командирам ПЛАРБ 200 тыс. долларов в год, подчеркивая, что это столько же, сколько получает президент США, а у нас командир атомного подводного крейсера стратегического назначения и даже командующий флотом получают меньше, чем любая секретарша в ведомстве Чубайса.

Они свозят со всего мира талантливых ученых, конструкторов, инженеров, обеспечивая им прекрасные условия для договорной работы, а у нас талантливейшие специалисты в разного рода НИИ, СКТБ, предприятиях ВПК самоотверженно трудятся за нищенские оклады, порой на «голом энтузиазме» делают выдающиеся открытия, проектируют и создают «изделия», которые в мире не может сделать никто. Они работают у себя, не бегут за кордон потому, что преданы своему Делу и потому, что наша страна для них – Родина. Вот кого надо отмечать, обеспечивать условия для работы, награждать государственными премиями! А каких «академиков» разного рода «наук», лауреатов многочисленных «тусовочных» премий, какой сброд мы ежедневно видим на экранах ТВ? Кто они все эти, называющие себя «Элитой», жрущие, пьющие, развлекающиеся, наслаждающиеся жизнью? Ведь никто из них «не сеет, не пашет», не делает открытий, не конструирует, не лечит, не учит, не строит, не защищает страну, не водит поезда, суда и самолеты, не командует кораблями, воинскими частями и подразделениями, не добывает ни нефть, ни уголь, ни газ, не выплавляет чугун и сталь, не ходит в море на боевых кораблях, понятия не имеет, что такое многосуточное дежурство в подземном командном пункте полка или дивизии стратегических ракет или многомесячная автономка в дизельной или атомной ПЛ... Паразиты! – вот им определение.

12. Реализуя программу создания мощного ударного потенциала крылатых ракет новых типов, американцы громадные усилия прилагают для обеспечения защиты не только крупных стратегических объектов на территории страны: промышленных центров, военно-морских баз, аэродромов, узлов связи и т.д., но и защите кораблей всех типов. В частности, совместно с англичанами ведутся работы по системе противоторпедной защиты, продолжаются работы по усовершенствованию стационарных систем обнаружения ПЛ в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах, совершенствуются противоминные вертолетные системы.

По особой программе ведутся работы по созданию перспективных видов оружия самообороны кораблей США, основанного на использовании микроволновых высокоэнергетических лазерных систем.

Получив в свои руки образцы наших противовоздушных и противоракетных систем, они быстрыми темпами реализуют программу создания нового ракетного оружия ПВО и ПРО. А у нас...

Московское НПО «Алмаз» создало уникальную систему ПВО и ПРО, более эффективную, чем созданный им же ранее знаменитый ракетный комплекс «С-300». Результаты испытаний этой системы, получившей название «Триумф», действительно триумфальны: реальная воздушная цель была сбита на расстоянии около 200 км и на высоте около 20 км. Пока ничего подобного ни у кого в мире нет.

У нашего Министерства обороны нет средств на заказ подобных систем для наших Вооруженных сил. Но зато из-за рубежа на систему «разинули рты» много богатых потенциальных заказчиков, готовых обеспечить изготовление системы миллиардными заказами. А раз дело пахнет большими деньгами, то и в этой сфере ВПК, практически уже приватизированной, начались «разборки», как и в других полукриминальных структурах, с убийствами лидеров – представителей «стратегических собственников», грызущихся между собой из-за наживы.

Вот обо все этом, что выше сказано, надо говорить (кричать) в Госдуме нашим военным госдумцам. «Выбивать» средства на сохранение ядерных сил во что бы то ни стало. Поднимать снова и снова вопросы по изысканию средств на возрождение космических войск стратегического назначения, ВВС, ВМФ (средства есть везде, кроме госбюджета). Надо поступать так, как поступал адмирал А.В. Колчак: будучи офицером Генштаба в звании капитана 2 ранга в 1908 году, он так убедительно показал, какой флот нужен великой морской державе и так обстоятельно доказал это, что Госдума вынуждена была выделить средства на строительство крупных военных кораблей.

Надо поступать так, как делал это наш Главком ВМФ адмирал С.Г. Горшков, выбивая средства на создание могучего ракетно-ядерного флота.

А наши военные госдумцы утверждают Договор о СНП – эту очередную предательскую уступку американцам, наверняка, понимая, что сокращение ядерных сил не удаляет, а приближает нас к войне и гибели.

Допускаю, что в повседневной суете, госдумовских интригах и заботе о своих личных интересах наши госдумовские «военные специалисты» ничего не знают ни об одном из тех документов, о которых выше упомянуто. Но ведь высказывания-то президента Буша после 11 сентября 2002 г., которые цитировались всей мировой печатью, они не могут не знать. А там ведь ясно сказано: «Мы будем в войне использовать новое оружие, которое будет необходимо» или «Я попросил Вооруженные силы быть наготове, и для этого есть причины: приближается час, когда мы начнем действовать» (выделено мной – авт.).

О причине мы говорили выше. Повод для агрессии найти легче легкого. А о том, что США уже начали эту «большую» войну без применения ядерного оружия и не собираются ее останавливать, опять же сам Буш подчеркивает: «Страна должна ждать не одной битвы, а долгой компании, не имеющей равных в нашей истории» (выделено мной – авт.).

Вот что сказал по этому поводу известный русский логик и писатель А.А. Зиновьев: «Идет, уже идет война нового типа... На самом деле идет настоящая война западнистского сообщества, возглавляемого США, за мировое господство... глобализация, как любой процесс политической интеграции, не может быть «ничьей». ...фактически американцы успешно, гораздо более успешно продолжают опыт фашизма – но уже в глобальном масштабе».

А мы своей политикой сохранения дружбы с США во что бы то ни стало, способствуем осуществлению планов США, а сокращая свой ядерный потенциал, «лезем в петлю», провоцируем их на агрессию против России.

К большой (неядерной) войне США толкает то неоспоримое и грозное для них обстоятельство, что неизбежное приближение заката их экономического, идеологического и, в том числе, военного могущества, когда они могли бы диктовать свою волю всему миру, происходит исключительно быстрыми темпами.

Экономика США пока еще достаточно сильна. Но ни для кого не является секретом, что США имеют 6 триллионов государственного долга (правда, в отличие от наших «вождей» с такой прытью и ретивостью их, американцы не торопятся отдавать свои долги). По сути уже сейчас США – государство-рантье еще и государство – банкрот. В разгар «холодной войны» США производили почти 30% мирового ВВП, а сейчас американцы потребляют на 500 млрд. долларов больше материальных благ, чем производят. При этом, в число потребляемых входят и продукция высокотехнологичных и наукоемких производств, все более и более переходящих за пределы США. Монополией США остается пока разработка и производство суперсовременных вооружений, что в конечном счете, только способствует приближению обширного, всеобъемлющего кризиса.

Отдельными устрашающими бандитскими акциями, такими, как против Афганистана, Югославии, Ирака, уже свершившимися, как против Ирана, Северной Кореи или Кубы, готовящимися, от глобального кризиса, надвигающегося на США, им не спастись. Им как воздух нужны наши ресурсы, без которых никакая «глобализация» – господство над всем миром не пройдет. При существовании могучего социалистического Китая и потенциально могучей России глобальная цель США потерпит крах.

* * *

Абсолютному большинству населения страны мало что известно (кроме общих сведений) о том, что имели мы в области стратегических вооружений и что осталось от всего этого. Ничего неизвестно и о том, как варварски разрушался наш стратегический ракетно-ядерный потенциал, созданный талантливymi учеными, конструкторами, инженерами. В создании его принимали участие десятки НИИ, сотни заводов, тысячи коллективов, сотни тысяч рабочих высочайшей квалификации.

В период с начала принятия решений на создание носителей ядерного оружия до начала пресловутой «перестройки» и контрреволюционного переворота в стране велась работа над большим количеством проектов ракетных комплексов самого различного типа, отличающихся по тактико-техническим характеристикам ракет, видам носителей, системами базирования, управления, электронного противодействия и т.д. В общей сложности таких проектов было более 90. Большая часть из них была реализована, прошла испытания. Многие были приняты на вооружение, запущены в серию, несли боевое дежурство.

Если говорить только о ракетных комплексах подводных лодок, то на вооружение было принято в различное время 9 ракетных комплексов баллистических ракет и 13 комплексов крылатых ракет. Подавляющая часть их была вполне современной, отвечающей требованиям поставленных задач и не только не уступающей по ТТХ аналогичным комплексам вероятного противника, но и, зачастую, превосходящей их.

С разрушением Советского Союза сразу же за пределами России оказалось 305 шахтных пусковых установок баллистических ракет (90 ШПУ баллистических ракет «РС-58» и 40 ШПУ «РС-22» – на Украине, 104 ШПУ «РС-20» в Казахстане и 71 ШПУ «Тополь» в Белоруссии). За пределами и не принадлежащими России оказались арсеналы ракетных войск стратегического назначения в этих бывших республиках: полигон Байконур, Семипалатинский ядерный полигон,

крупнейшее конструкторское бюро «Южный», целый ряд других конструкторских и промышленных предприятий ракетно-космической отрасли.

Прекратили производство ракет Государственное предприятие «Южный машиностроительный завод» в Днепропетровске, Павлодарский механический завод в Казахстане. Прекратили выпуск межконтинентальных баллистических и ракет средней дальности Московский машиностроительный завод имени В.И. Ленина, Красноярский машиностроительный завод, Оренбургское ПО «Стрела», Омское ПО «Полет» ...

К концу 90-х годов в России осталось лишь 2 предприятия окончательной сборки твердотопливных межконтинентальных баллистических ракет наземного базирования – Пермский завод «Машиностроитель» и «Воткинский завод».

Накануне начавшегося развала СССР у нас имелось 28 ракетных соединений РВСН (ракетных войск стратегического назначения), расположенных по всей территории страны, от Белоруссии до Дальнего востока. В эти соединения входили как комплексы межконтинентальных баллистических ракет с шахтными установками, так и с железнодорожными ПУ, а также и с грунтовыми ПУ (на колесных тягачах).

Кроме того, у нас был мощнейший атомный подводный флот со стратегическими ракетами подводного старта, включающими в себя РПКСН (ракетные подводные крейсера стратегического назначения).

В общей сложности только шахтных пусковых установок межконтинентальных баллистических ракет мы имели 1398 и 490 баллистических ракет имелось на РПКСН. Кроме того, более ста БР находилось на железнодорожных и автомобильных пусковых установках.

К 2000 году у нас осталось лишь 18 соединений РВСН, из которых 10 – с базированием на тягачах (БР «Тополь»), 6 – шахтных и одна дивизия на железнодорожных платформах. Из всех шахтных соединений МБР лишь 4 с баллистическими ракетами «Р-28» («SS-18») «Сатана», которые особенно мешают американским «стратегам» и с особым старанием уничтожаются нашими «демократами» (Сколько этих пусковых установок осталось на сегодня, автору неизвестно). Одно соединение – с ШПУ баллистических ракет «УР-100Н» и одно с ШПУ, в которое входят МБР «УР-100Н», «РТ-23» и «Тополь М». (В настоящее время ни МБР «Р-36М», ни «УР-100М», ни «РТ-23» больше нигде не производятся)

В общей сложности к 2000 году оставалось в наших РВСН 750 пусковых установок МБР всех типов.

Если в 1990 у нас было 59 РПКСН, то к 2000 году оставалось лишь 16 с общим количеством 260 МБР.

17 марта 1997 г. ликвидировано Министерство оборонной промышленности. Подразделения этого министерства частично переданы в состав Министерства экономики РФ.

Ракетостроительные предприятия были переданы российскому космическому агентству, образованному в 1992 году и возглавляемому известным в стране «демократическим» космическим деятелем Коптевым, одним из главных организаторов потопления КС «Мир». Не такая ли судьба, как и КС «Мир», ждет потопления наши оставшиеся ракетные предприятия под руководством этого «стратега»?

К вышесказанному о «преобразованиях» стратегических военных потенциалов необходимо добавить, что в прошлом, 2003 году, закончился технический ресурс МБР «РСМ-52», которыми вооружены РПКСН проекта 941 («Тайфун»). В свое время их планировалось заменить по истечении ресурса на баллистические ракеты более современного комплекса «Барк», работа над которым была начата в 1984 году в нашем известном ракетном Центре имени В. Макеева в г.

Миассе. Этот комплекс предназначался для РПКСН 4-го поколения «Юрий Долгорукий». Однако в 1996 году, еще во время «царствования» Ельцина, работы над комплексом были прекращены. В том же году был прекращен выпуск нашей лучшей в мире МБР «РСМ-54» для РПКСН проекта 667БДРМ, пока еще находящихся в строю (7 единиц), которые производил Красноярский машиностроительный завод. С чем останутся наши РПКСН через 5 лет? Во что превратятся атомные подводные крейсера стратегического назначения без ракет?

* * *

Нынешний Главком ВМФ господин В. Куроедов, давая интервью газете «Завтра», опубликованному под заголовком «Подвиг сбережения флота» (), говорит: «потери не так велики, как может казаться. Сохранено почти все» и «Базы мы почти все сохранили».

Со всей ответственностью утверждаю: это ложь. Потери флота, наоборот, более значительны, чем может показаться, положение флота более трагическое, чем многие успокоенные, задурманенные и усыпленные СМИ и такими вот интервью «флотоводцев», считают.

Судите сами.

– В результате развала СССР флот потерял важнейшие военно-морские базы на Черном, Балтийском и Каспийском морях:

Таллинн, Рига, Лиепая, Одесса, Николаев, Донузлав, Керчь, Измаил. Сюда же можно отнести и Севастополь, в сражениях за который, начиная с времен его создания вместе с рождением Черноморского флота в 1783 году, пролили кровь сотни тысяч русских людей.

Главная база Балтийского флота – Балтийск Калининградской области окружена со всех сторон территорией другого государства, где в любую минуту могут оказаться войска НАТО и база наша окажется в мгновения ока в блокаде вражеских сил (в случае какого-либо военного конфликта).

В каком состоянии находятся военно-морские базы на Северном и Тихоокеанском флотах миллионы зрителей видели по ТВ, когда были показаны п. Видяево (СФ) и п. Лахтажный (ТОФ, Камчатка). Облупившиеся с выбитыми стеклами или заколоченными досками окнами здания жилых городков, захлапленными и запущенными территориями, разрушающейся инфраструктурой. Во что эти базы превращаются, когда из-за отсутствия средств у Министерства обороны их «передают гражданским властям», мы тоже видели по ТВ, когда были показаны подкальные сооружения подводных лодок в Балаклаве (Черноморский флот): полное разрушение.

– Мы потеряли 80% хорошо освоенного побережья Балтийского флота, 70% – побережья Черного и Каспийского морей. В целом границы наши урезаны до времен XV-VII вв, а от «окна», которое Петр I прорубил в Европу, осталась только форточка.

– По некоторым данным отечественной и зарубежной печати корабельный состав нашего флота сократился в 6 раз (по другим данным – в 10 раз (!) раз). По боевым возможностям наш Черноморский флот уступает Турецкому флоту в 2-3 раза, Балтийский – немецкому в 4 раза, а шведскому и финскому – в 2 раза.

Да и как может быть, если на Черноморском флоте в боевом составе один единственный корабль 1-го ранга – крейсер «Москва» и одна единственная подводная лодка – дизельная ПЛ устаревшего типа проекта 641Б? В дивизионе подводных лодок ВМБ Кронштадт всего лишь две подводные лодки, одна из которых используется в качестве учебной (для подготовки китайских и индийских подводников).

По оценке отечественных и западных специалистов по военной системотехнике и исследованиям операций наш ВМФ в настоящее время по боевым возможностям уступает американскому в 20 (!) раз.

Главком говорит, что «потери не столь велики...», а военные моряки, занимающиеся изучением состояния флота утверждают, что только в корабельном составе потери флота превышают наши потери в Цусимском сражении в 50-60 раз и около 100 раз – потери в сражении за Порт-Артур.

У меня нет конкретных цифровых современных оценок американских экспертов по состоянию нашего флота. Приведу только заключение из доклада, подготовленного для Конгресса США группой стратегических исследований – группой «Мозговой центр» при начальнике штаба ВМС и ЦРУ еще в 1995 году: «После распада ССР, Варшавского договора и последовавшего за этим резкого сокращения ассигнований угроза со стороны атомных подводных лодок ВМФ России оценивается как не очень значительная, так как число их невелико и они обладают низкой боеготовностью» (выделено мной – авт.).

Это оценка самого грозного и надежного оружия на море – атомных подводных лодок. И вывод такой был сделан еще 8 с лишним лет назад, когда еще два наших РПКСН несли боевое патрулирование в Атлантике и на Тихом океане, две многоцелевые атомные лодки пасли АУГ во главе с атомным авианосцем «Америка» и АУГ во главе с атомным авианосцем «Авраам Линкольн» (соответственно в Северной Атлантике и в Тихом океане), одна многоцелевая АПЛ действовала в Средиземном море и одна дизельная ПЛ у берегов Швеции.

А теперь нигде в Мировом океане у нас нет не только ни одной подводной лодки, но ни одного боевого корабля. А из того что осталось, 90% не отходит от причалов и пирсов, а если и выходит кое-кто изредка то не дальше акватории своей ВМБ. Снова на повестке дня постулат императрицы Анны Иоанновны: «Далеко не плавать!».

Какова же цена заявлений наших «флотоводцев» и Министра обороны о «высокой боевой готовности»?

Как по– другому, если ни ложью, можно назвать заявление Главкома о том, что «потери не столь велики, как это может казаться»? Кому он «пудрит мозги» и для чего это делается?

Не буду приводить подробные данные об этих «потерях, не столь великих», но вот только кое-что об этом.

– В боевом составе нашего ВМФ один единственный авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов», уже несколько лет стоящий в базе без хода в ожидании ремонта. Не только ен использовать свою авиацию, но и выйти в море он не может.

– Из 4-х атомных ракетных крейсеров в строю только один единственный – «Петр Великий».

– Из 6-ти стратегических подводных ракетносцев проекта 941 («Тайфун») в строю находится один единственный, прошедший «модернизацию» (вместо 10-и головных частей на каждой из 20-и баллистических ракет стало по одной). Это «наш ответ американцам на их выход из ПРО», как сказал наш Министр обороны.

– Из 30-и построенных с 1980 по 1994 г.г. кораблей 1-го ранга (эскадренные миноносцы проекта «956» и большие противолодочные корабли проекта «1155») в строю лишь несколько. (Практически все эти корабли требуют либо капитального либо текущего ремонта). Уже в течение 16-и лет (с 1988 г.) не закладывался и не строится ни один корабль 1-го или 2-го ранга.

– Все до единого корабля Тихоокеанского флота (за исключением АПЛ проекта «971») требуют капитального ремонта.

– В составе ВМФ нет ни одного большого десантного корабля, способного выйти в море. Примерно в таком же состоянии оставшиеся еще не списанными средние десантные корабли.

Когда произошла трагедия с АПЛ «Курск», то вдруг выяснилось, что у нас нет 2-х подводных лодок спасателей проекта «940». Куда-то исчезли самые мощные в мире спасательные суда «Эльбрус» и «Алагез».

Выяснилось, что практически полностью развалилась аварийно-спасательная служба. При этом Главком, отвечая на вопросы «въедливых» корреспондентов газет, что-то лепечет, что на современных лодках предусмотрена система «самостоятельного спасения», не предусматривающая наличия спасательной службы.

Были у нас первоклассные госпитальные суда «Обь» и «Енисей», рассчитанные на перевозку 400 тяжело раненных каждое, и для использования, в частности, для отдыха экипажей подводных лодок. Был мощнейший научно-исследовательский, океанографический и гидрографический флот Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны.

Сейчас трудно в это поверить, но в расцвет собчаковской «демократии» в С.-Петербурге дело дошло до того, что прекрасно оборудованные самой современной научно-исследовательской аппаратурой гидрографические и океанографические суда ВМФ (на некоторых из них было по несколько научных лабораторий), эти «стерильно чистые» белоснежные красавцы занимались перевозкой картофеля из Польши. Это предпринимал «героические» усилия для спасения питерцев от голода мэра города (правда, отказывался принимать в несколько раз более дешевую картошку из Чувашии, т.к. там все еще была «советская власть», а здесь мы одновременно и польских «демшиз» спасали).

Был флот кораблей разведки, среди которых единственный в мире атомный корабль разведки «Урал», водоизмещением 32000 тонн. А где два прекрасных корабля разведки «Маршал Крылов» и «Маршал Неделин», каждый из которых водоизмещением около 20000 тонн?

Куда исчезли красавцы-корабли, обеспечивающие космические полеты, такие как «Юрий Гагарин», «Академик Келдыш», «Космонавт В. Комаров»?

Был громадный и современный флот из нескольких сотен судов пятнадцати типов и десятков проектов вспомогательного флота: плавбазы ПЛ, корабли комплексного снабжения, танкеры, транспорты оружия, зарядовые станции, кабельные суда, плавмастерские и т.п. и т.д.

Все это-то, без чего флот ни дышать, ни жить не может, все разбазарено, продано, «приватизировано», пропито, разворовано. И никто за все эти преступления не ответил. От всего этого могучего судового и корабельного арсенала остались лишь крохи, «ошметки».

Нет сил дальше говорить на эту горькую тему: с чем мы остались. Горько, тяжело, пакостно на душе.

Многие нынешние военные и военно-морские «многозвездные» начальники, кто сейчас «рулит» Армией и Флотом, а так же и те, кто стоял у руля еще недавно (в ельцинские времена), начинают сейчас оправдываться, пишут «слезные» статьи о том, как они «ничего не могли сделать», когда разваливались Вооруженные силы (как будто они сами собой развалились или под воздействием стихийных бедствий). Другие пишут о том, как они «сберегали флот», в спешном порядке «героически» уводили его из баз с территориями наших бывших республик, третьи – о том, как они «вынуждены были» поскорее продать боевые корабли на слом, чтобы хоть «какие-то средства для флота получить».

Все валят на бывших Министров обороны, начальников Генштаба, правительство. А сами, строя из себя невинных агнецев, тогда спешили поскорее

загнать боевые корабли за валюту, т.к. боялись, что «металлолом может подешеветь».

Например, бывший начальник Главного штаба ВМФ адмирал Селиванов в газете «Завтра» (№ 2 – 2004 г.) пишет, что «Новороссийск» он продал южно-корейской фирме «Яндистрибьюшн» за 4,5 млн. долларов, т.е. «по 170 долларов за тонну неразделанного металла. Сейчас он и этих денег не стоит, за 100 долларов продать довольно трудно».

Но продавал-то он боевые корабли, а не металлолом, простоявшие в «резерве» по 4-5 лет. (Между прочим в США некоторые корабли, например, линкоры по 40 лет в резерве находились).

Мало того, что начальник ГШ ВМФ проявил инициативу по продаже тяжелых авианесущих крейсеров «Новороссийск» и «Минск» – боевых кораблей стоимостью по 2 млрд. долларов (по оценке зарубежных экспертов) за «копейки», он еще и открыто признается, что по подсказке своего помощника, который предупредил, что «если красные придут, за такое дело повесят», они решили прикрыть свой зад. Вот что он пишет: «Поэтому, чтобы себе «алиби» подготовить, отправил официальное письмо Министру обороны и Черномырдину, главе правительства. Они это решение одобрили, корабли пошли на утилизацию. А дальше, как большинство списанных кораблей, их готовили к реализации за рубеж».

В связи с этим хотелось бы узнать, куда ушли эти «заработанные на металлоломе» миллионы долларов? Построили на них что-нибудь или отремонтировали хотя бы какой-нибудь небольшой боевой корабль? (Об атомном крейсере, например, «Лазареве» (бывшем «Михаиле Фрунзе»), несколько лет, стоящем у стенки Дальзавода, уж не говорю).

Между прочим, можно было бы вспомнить и об атомных крейсерах «Нахимове» и «Ушакове», которые «уже 10 (!) лет не ходят», как пишет начальник ГШ ВМФ.

Бывший командующий ТОФ Хмельнов уверяет, что он построил квартиры для офицеров. Только неизвестно, сколько квартир и кто их получил. (Кажется, Караулов, в одной из передач по ТВ рассказывал, что командующий ТОФ построил квартиры для своих родственников, да и себя не забыл – достроил особняк на берегу Черного моря. Я, правда, не очень-то верю Караулову, но это ведь миллионы телезрителей слышали. Если он врал, подайте на него в суд за клевету).

И не вводите читателей в заблуждение, не на «иголки» пошел «Новороссийск». Его у южно-корейцев перекупили с приличной переплатой китайцы, привели в хорошее техническое состояние, и теперь, так же как и с помощью «Минска» зарабатывают на нем деньги. При этом деньги эти идут не в карман торгашей, перекупщиков, «приватизаторов» и шоуменов, а накапливаются на счетах ВМС для переоборудования этих кораблей под авианосцы. На каждом из этих кораблей обслуживающий персонал из военных моряков. Китайцы ждут результатов модернизации авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» (бывшего ТАКР «Баку») под первоклассный авианосец по индийскому заказу (на заводе в Северодвинске). Для этого авианосца индусы заказали у нас 60 самолетов «МИГ-29К» и несколько десятков вертолетов «Ка-28» и «Ка-31» (на авианосце будет размещаться примерно по 20-25 самолетов и 15-20 вертолетов – китайцы закупают с запасом на два комплекта)

Так что и «Новороссийск» и «Минск» находятся в резерве. Китайцы их тоже превратят в полноценные современные авианосцы.

Кстати, в связи с «успешной» продажей «Минска» и «Новороссийска» хотелось бы еще один вопрос задать бывшему начальнику ГШ ВМФ: куда исчез построенный для ВМФ в Финляндии уникальный, один из самых мощных в мире плавкран грузоподъемностью 1000 тонн «Механик Фотий»? Американцы пишут, что

он был «продан» в Грецию аж за 1 (!) доллар при стоимости 500 млн. долларов. Правда ли это?

Флот умирает. Корабли годами стоят у стенок и пирсов, ржавеют, личный состав без выходов в море полностью теряет квалификацию... Еще через какие-то 7-10 лет у нас флота вообще не будет (за исключением нескольких атомных подводных лодок). А Главком ВМФ Куроедов хвалится, что он создал «то, что пока не делается в других видах и родах войск... – «трехступенчатую» образовательную систему» («Арсенал» № 4, 2003 г.). Командующий Балтийским флотом адмирал Валуев уверяет: «Балтийский флот России является форпостом нашего государства на его западных границах (это с одной-то подводной лодкой – авт.), способен обеспечить военно-политическую стабильность в западном регионе, в которой заинтересованы все прибалтийские государства, и способствовать реализации национальных интересов Российской Федерации в Балтийской морской зоне» («Военный парад» № 3, 2003 г.). Не блеф ли это?

Один знакомый адмирал при разговоре о том, что могли бы сделать высшие военно-морские начальники при развале флота «сверху», в ответ на мои резкие упреки сказал: «Ты что, не понимаешь? Если б Главком или начальник ГШ ВМФ прорвался на трибуну Госдумы, например, и рассказал, как предательски разрушается флот, с него тут же бы слетели погоны». Это, конечно, «железный» аргумент.

Это «смертельная» опасность – «слетели бы погоны»! А если б он в знак протеста сам бы снял с себя погоны? Какой бы резонанс в Госдуме да и во всей стране был? Да и не только в стране. Пусть бы он не остановил развала флота, но привлек бы внимание всего народа к этому преступлению.

А то ведь вся эта мерзость-пакость творилась в спешке, «втихаря», под шумок других ельцинско-черномырдинских «преобразований».

Вспомните немного историю отечественного флота, хотя бы ту же русско-японскую войну 1904-1905 г.: командиры не покидали тонувшие корабли, погибали вместе с ними. Командир шел на дно вместе со своим погибавшим броненосцем, крейсером, эсминцем, он не мог с ним расстаться, считал своим долгом и честью погибнуть вместе с ним.

То же было и во время Первой мировой войны. Можно вспомнить хотя бы героическую гибель командира минного заградителя «Енисей» капитана 1-го ранга Константина Викторовича Прохорова (1873-1918 гг.) Активно действуя на Балтике в 1914-1915 гг., этот минный заградитель выставил более 2000 мин. Во время перехода из Ревеля в Моонзунду м. Оденхольм он был атакован немецкой ПЛ «U-26», на счету которой был и потопленный крейсер «Паллада».

Во время гибели корабля командир остался на мостике и не покинул свой боевой пост. Вместе с ним погибли 200 членов экипажа. У командира была возможность спастись, он имел полное на это право, т.к. свой долг перед Родиной он к тому времени выполнил сполна. Он был участником Цусимского сражения на крейсере «Аврора», был награжден «Георгиевским оружием» за мужество. Да и в 1914-1915 гг. он действовал героически, инициативно и умело. Не случайно уже существовал приказ о назначении его командиром крейсера, и этот поход на «Енисее» был последним для него.

Как погибали командиры наших кораблей и подводных лодок во время Великой Отечественной войны, я уже приводил примеры. Да и после войны примеров героического поведения моряков ВМФ не счесть. Вспомните, что после взрыва линкора «Новороссийск» в октябре 1955 года матросы и офицеры, оказавшиеся в «воздушной подушке», перевернувшегося корабля, видя, что помещение, в котором они находились, постепенно заполняется водой, дышать становилось все труднее и труднее, запели «Варяг» и «Раскинулось море широко». О том, как погибали подводники, спасая товарищей, я рассказывал выше. А тут адмиралы, с легкостью

продавая на металлолом прекрасные боевые корабли, не только рассуждают о цене тонны металла, но и еще цинично делятся своими воспоминаниями, сообщая, что для алиби они подготовили страховочные бумаги с подписью Главы правительства и Министра обороны.

Эти «флотоводцы» из-за боязни потерять «кормушку» пикнуть не посмели в знак протеста. Вот Селиванов пишет: «Украинцы предлагали России их выкупить (речь идет о строящихся в г. Николаеве авианосцах «Варяг» и «Ульяновск», которые были готовы на 75% и 35% – соответственно – авт.). Черномырдин меня спрашивает, нужен ли нам «Варяг». Я говорю, что, конечно, нужен. А он мне отвечает дословно: «Да вам, что ни спроси, все вам нужно. Денег нет. Обойдетесь!» В итоге Украина продала на металлолом оба корабля...» Черномырдин сказал: «Обойдетесь» и Вы, начальник Главного штаба ВМФ России «заткнулись», не посмея возразить. Эх Вы, адмирал!

Даже те, кто имел или имеет непосредственное отношение к ВМФ, не представляют масштаба того варварства, которое было учинено либеральными «реформаторами-демократами». От одного только перечня первоклассных боевых кораблей, что были в буквальном и переносном смысле слова «зарезаны» (проданы на слом, потоплены, разграблены) пробирает мороз по коже. Перечислю только некоторые боевые корабли 1-го ранга.

Крейсера:

```
@Z_TBL_BEG = COLUMNS(3), DIMENSION(IN), HGUTTER(0.0555),  
VGUTTER(0.0555), BOX(Z_DOUBLE), HGRID(Z_SINGLE), VGRID(Z_SINGLE),  
KEEP(OFF)
```

```
@Z_TBL_BODY = TABLE TEXT, TABLE TEXT, TABLE TEXT
```

– противолодочный крейсер, «Ленинград», (пр. 1123)

– противолодочный крейсер, «Москва», (пр. 1123)

– ракетный крейсер, «Владивосток», (пр. 1134)

– ракетный крейсер, «Вице-адмирал Дрозд», (пр. 1134)

– ракетный крейсер, «Адмирал Фокин», (пр. 58)

– ракетный крейсер, «Адмирал Зазуля», (пр. 1134)

– крейсер, «Мурманск», (пр. 68 бис)

– крейсер, «Михаил Кутузов», (пр. 68 А)

– крейсер, «Варяг», (пр. 1143)

– тяжелый авианесущий крейсер, «Киев»,

– тяжелый авианесущий крейсер, «Минск»,

– тяжелый авианесущий крейсер, «Новороссийск»,

```
@Z_TBL_END =
```

Большие противолодочные корабли:

```
@Z_TBL_BEG = COLUMNS(3), DIMENSION(IN), HGUTTER(0.0555),  
VGUTTER(0.0555),
```

```
BOX(Z_DOUBLE), HGRID(Z_SINGLE), VGRID(Z_SINGLE), KEEP(OFF)
```

```
@Z_TBL_BODY = TABLE TEXT, TABLE TEXT, TABLE TEXT
```

– большой противолодочный корабль, «Адмирал Нахимов», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Кронштадт», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Адмирал Макаров», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Хабаровск», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Адмирал Исаченков», (пр. 1134

А)

– большой противолодочный корабль, «Маршал Тимошенко», (пр. 1134

А)

– большой противолодочный корабль, «Адмирал Юмашев», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Адмирал Исаков», (пр. 1134 А)

– большой противолодочный корабль, «Василий Чапаев», (пр. 1134 А)

- большой противолодочный корабль, «Николаев», (пр. 1134 Б)
- большой противолодочный корабль, «Ташкент», (пр. 1134 Б)
- большой противолодочный корабль, «Владивосток», (пр. 1134 Б)
- большой противолодочный корабль, «Петропавловск», (пр. 1134 Б)
- большой противолодочный корабль, «Красный Крым», (пр. 61)
- большой противолодочный корабль, «Комсомолец Украины», (пр. 61)
- большой противолодочный корабль, «Сообразительный», (пр. 61)
- большой противолодочный корабль, «Славный», (пр. 61 М)
- большой противолодочный корабль, «Адмирал Захаров», (пр. 1155)
- большой противолодочный корабль, «Адмирал Спиридонов», (пр. 1155)
- большой противолодочный корабль, «Удалой», (пр. 1155)

@Z_TBL_END =

К кораблям 1-го ранга относятся также и списанные эскадренные миноносцы проекта 956, такие как «Отчаянный» и «Осмотрительный».

Если списание кораблей проектов 61, 58, 1123 можно еще как-то объяснить, т.к. срок службы к 1991 году выходил, то такие корабли, как БПК проекта 1134 А, 1134 Б, а особенно 1155, а также эсминца проекта 956 могли бы еще служить лет по 15-20. Тоже относится к ракетным крейсерам проекта 1134. Некоторые из них не прослужили и половины предусмотренного по ТТХ срока, даже без учета возможности модернизации, что могло бы продлить еще срок службы.

Должен отметить, что здесь перечислены далеко не все корабли 1-го ранга, списанные с 1991 года. Отдельный разговор об атомных подводных лодках. О первом поколении АПЛ речь не ведем. Речь идет об АПЛ 2-го и даже 3-го поколения, списание которых иначе, как преступлением, трудно назвать. Это варварство коснулось и РПКСН проекта 941 и многоцелевых АПЛ проекта 671 РТМ, некоторые из которых, как и надводные корабли 1-го ранга, к моменту списания не выслужили и половины положенного срока.

Выше я уже говорил, что уничтожаются (утилизируются) АПЛ 2-го и даже 3-го поколения, но более 100 АПЛ 1-го поколения, не опасные для США, но чрезвычайно опасные для нас, ожидают своей очереди в состоянии, близком к критическому. При этом замечу, что американцы ни одной своей ПЛАРБ и многоцелевой АПЛ не списали, если они прослужили менее 20-30 лет и не сделали по несколько десятков автономок (боевых служб). Например, все списанные ПЛАРБ побывали на БС в среднем по 60 (!) раз.

О других кораблях – 2-го, 3-го, 4-го ранга и вспомогательных судах самого различного назначения даже говорить страшно. Здесь шла поголовная «резня».

И вот после всего этого разбой и непотребства Главком утверждает, что «по большому счету мы мало, что потеряли».

Не знаю как Вам, читатель, а мне представляется символичным, что списанные и распродаваемые в спешном порядке «направо» и «налево» наши прекрасные боевые корабли, не хотел идти на металлолом («иголки») и «предпочитали» уйти на дно морей и океанов, не вытерпев позора, который творили «флотоводцы» – либерал-демократы. Судите сами:

- противолодочный крейсер «Ленинград», исключенный из состава Черноморского флота в 1991 году, направленный на слом в Индию, в 1994 году затонул в Атлантическом океане у берегов Африки;

- ракетный крейсер «Вице-адмирал Дрозд», исключенный из состава Балтийского флота и направленный на «иголки» в Индию, в марте 1992 года при буксировки ушел на дно;

- большой противолодочный корабль «Адмирал Нахимов», исключенный из состава Северного флота и направленный на слом в Индию, в июле 1992 года был выброшен на камни у Дурбана;

– крейсер «Мурманск», исключенный из состава Северного флота в 1992 году и тоже направленный на слом в Индию, в 1994 году затонул при буксировке в Индийском океане;

– спасательное судно «Харитон Лаптев» (проекта 850М) Северного флота в 1992 году затонул в губе Горячинской;

– БПК «Адмирал Исаков», исключенный из состава Северного флота в 1993 году, при буксировке «выбросился» на камни у о. Кильдин.

Конечно причин этих катастроф может быть несколько. Не последней из них является элементарное разгильдяйство и низкий уровень профессиональной подготовки тех, кто готовил корабли к переходу (в ту же Индию, например). Ведь вот даже перегнать АПЛ проекта «К-159» на одну-полторы сотни миль не смогли – потопили. Всеобщий развал и «раздрай», спешка в скорейшем получении прибыли на «халяву» разными военными мародерами, начиная с флотов и кончая Москвой, отразились и на способности флота выполнить такую задачу, как перегон кораблей на буксире через океан, а то и через два. Все это имело место. Но все же – все же ...

Как же назвать все эти действия наших «стратегов», если не предательством?

Приход нового Главнокомандующего 4 года назад поначалу внушал некоторую надежду кое у кого, из имеющих непосредственное отношение к оборонным вопросам страны. Но время прошло и жизнь показала, что кроме утешительных разговоров и некоторых показушных мероприятий, в лучшую сторону не изменилось ничего. Наоборот, многое ухудшилось: ликвидирован колоссальный стратегической важности радиоэлектронный Центр слежения за воздушной и космической обстановкой, располагавшийся на Кубе, оставлена важнейшая ВМБ Камрань во Вьетнаме, ликвидирована ВМБ на о. Дахлак в Индийском океане. Подпустили на расстояние нескольких минут полета крылатых ракет до С.-Петербурга натовские подразделения в Прибалтике. Оказались в досягаемости тактических ракет с территорий бывших среднеазиатских республик (где также размещаются американские воинские подразделения) наши стратегически важные промышленные центры на Урале и в Кузбассе.

«Умная и взвешенная» внешняя политика доведена до такого состояния, что даже одна из самых иждивенческих республик бывшего СССР, жившая за счет России, а теперь «независимое» государство Таджикистан, запрещает полет через свое воздушное пространство нашим самолетам, снабжающим 201-ю дивизию. Эта дивизия – основной заслон для Таджикистана от бандитов и наплыва наркотиков со стороны Афганистана. А мы не можем пресечь это циничное и подлое решение руководства этой страны, почти открыто продающееся американцам.

После распада СССР, прекращения существования Организации Варшавского Договора, приближения военных подразделений США и НАТО вплотную к северо-западным и юго-восточным границам России возможность обеспечения безопасности страны резко сократилась. «Масштабные преобразования» в ВПК и Вооруженных силах довели эти возможности до минимума. Неужели кому-то непонятно, что роль ракетно-ядерных вооружений в этой обстановке повысилась как никогда. Не понимать это может только дремучий невежа и откровенный болван. Сокращать в три раза оставшейся стратегический потенциал, как это предусматривает Договор по СНП, за ратификацию которого проголосовали госдумовцы, это – предательство.

Военно-промышленный комплекс продолжает разваливаться, выпускники лучших технических ВУЗов, таких, например, как бывшее МВТУ им. Баумана, покидают страну (по заявлению ректора этого ВУЗа уже более 500 бывших выпускников его трудятся на Америку). Вся отечественная экономика базируется на экспорте сырья, который растет по 10% в год (по заявлению премьер-министра 25

мая 2003 г. на РТР). Уже сейчас мы более, чем вдвое, превысили нефтяной экспорт последнего года советской власти: весь Советский Союз экспортировал 125 млн. тонн в год, а в одной Российской Федерации по «Энергетической стратегии», разработанной правительством, предусматривается к 2020 году экспорт 310 млн. тонн в год. При этом добываться в стране будет не более 450-520 млн. тонн. Что останется на внутренние нужды? А каково будет нашим потребителям нефти после того, как мы влезем в «петлю» ВТО и внутренние цены станут равны международным?

Впрочем, возможно, что эта «Энергетическая стратегия» на 2020 год – очередной блеф: какие там планы на 20 лет вперед, если с планами и прогнозами всего на один год у наших «стратегов» ничего не получается? Да и вообще, будет ли существовать эта «демократическая» Россия к 2020 году после осуществления американской «Единой перспективы – 2010», которая безусловно будет реализована?

Вот о чем должны заботиться госдумовцы, в частности, военные: ведь именно для целей выработки политики (законов), направленной на обеспечение безопасности страны, выбирали их в Госдуму избиратели.

А вместо этого они вместе с антинациональным лакейским большинством Госдумы голосуют за ратификацию Договора о сокращении стратегических потенциалов и вслед за СПС-яблочной шатией-братией талдычат о необходимости перехода к «профессиональной» Армии, как будто она у нас не профессиональная, а любительская.

Ведь слово-то какое взяли! Вместо того, чтобы сказать ясно и просто, что надо переходить к наемным Вооруженным силам, говорят о «профессиональных». А как переходить на «наемную» армию, если даже в нынешней армии солдаты находятся на полуголодном пайке, а офицеры не могут свести «концы с концами» своего семейного бюджета?

* * *

Американцы строго по графику реализуют свою программу строительства атомных подводных лодок 4-го поколения (30 АПЛ – общая стоимость – 60 млрд. долларов), новой серии эсминцев управляемого ракетного оружия, новой серии больших десантных кораблей, а мы 10 лет не можем достроить одну единственную свою АПЛ 4-го поколения «Северодвинск». А ведь было время, когда за 10 лет (1969-1979 г.г.) наш флот получил от судостроителей и оружейников 122 (!) атомные подводные лодки (стратегические с баллистическими ракетами, многоцелевые с крылатыми ракетами и торпедные) еще 48 дизельных подводных лодок. Итого, 170 подводных лодок (в среднем по 17 подводных лодок в год).

Кроме того, за это же время вошли в строй 2 авианесущих крейсера, один вертолетоносец, 20 крейсеров и больших противолодочных кораблей, 6 эскадренных миноносцев, более 40 сторожевых кораблей, несколько десятков ракетных катеров и малых ракетных кораблей – всего – около 130 боевых кораблей.

Примерно в эту же десятилетку наша авиация вместе с ВМФ получали до 1000 самолетов разных типов и разного назначения в год.

А что теперь? Что получил флот и авиация за последние 10 лет? Кукишь с маслом!

А что еще останется у нас через 10 лет? Что, кроме болтовни, блефа высокопоставленных военных и государственных «флотоводцев», «полководцев» и «вождей»?

Ведь даже и показуху-то и ту не на чем будет осуществлять.

Когда речь шла о «Козлове-человеке из легенды» я упомянул о наших авианосцах «Киеве» и «Минске». После того «торжественного» прохода по всему Средиземному морю «Минск» вышел через Гибралтарский пролив и в сопровождении нескольких других боевых кораблей и обеспечивающих судов

направился на ТОФ через Индийский океан с задачей ведения боевой службы в этом океане. Проходя в это время службу в штабе Тихоокеанского флота, помню с каким воодушевлением и радостью все мы встретили это соединение на своем ТВД, какой интерес и гордость за наш ВМФ вызвал доклад командира соединения об этом незаурядном походе, за время которого палубные самолеты сделали более 200 взлетов с палубы и посадок на нее, выполняя задачи боевой службы, отрываясь от авианосца, зачастую, на максимально допустимую дистанцию.

Где он сейчас этот «Минск» – бывшая наша гордость? Наши «флотоводцы» с разрешения Москвы («из-за отсутствия средств на эксплуатацию») продали его китайцам. Китайцы превратили его в шикарный развлекательный центр с музеем советского оружия и космонавтики, который посещают десятки и сотни тысяч жителей Китая (затраты на создание «Центра» давно уже окупились).

Американцы достроили и передали ВМС свой десятый атомный авианосец («Р.Рейган»), а наш авианосец (авианесущий крейсер) последней постройки («Адмирал Кузнецов») уже несколько лет дожидается ремонта (По ТВ недавно был показан: весь в пятнах сурика, с замерзшими иллюминаторами, с бездействующим личным составом. Умиравший красавец-корабль... (Пока рукопись готовилась к изданию «Адмирал Кузнецов», кажется, отремонтировали, наконец-то, но когда он еще войдет в первую линию?).

Американцы для обеспечения десантных операций создали плавающий бронетранспортер, обладающий скоростью до 20 (!) узлов на воде, корпус которого состоит из титана, керамики и композитов и планируют к 2007 году поставить на вооружение 1400 таких БТР, оснащенных самой современной электроникой и способных вести бой с наземными и воздушными целями в автоматическом режиме.

А мы на свои десантные БТР-Д ставим зенитную установку ЗУ-2-23 на ...деревянных чурбачках и растяжках. Это не анекдот. Это печальная действительность. В «Арсенале» (военно-промышленное обозрение) № 4 за 2003 г. помещен снимок этого «чуда-техники» в качестве иллюстрации к статье выпускающего редактора «Промежуточный контроль псковского эксперимента» о том, как Министр обороны С. Иванов, а так же «большие специалисты» по вопросам обороны из Госдумы вместе с журналистами, прилетевшие на 2-х самолетах из Москвы, проводили этот самый «промежуточный контроль».

Так вот, автор статьи пишет: «Один из экспонатов «выставки для министра» мог бы послужить если не упреком, то поводом для размышлений специалистов нашей оборонной промышленности. На десантном бронетранспортере установлена спаренная зенитная установка ЗУ-2-23. Причем стоит она на деревянных чурбачках и крепится с помощью тросовых растяжек. Офицеры рассказали, что аналогичные «самоделки», чуть отличающиеся по конструкции, есть и в Тульской дивизии ВДВ».

Не «упреком», как деликатно говорит редактор выпуска номера журнала об этом «чуде-техники», а обвинительным актом высшему военному руководству страны может служить этот экспонат «выставки для министра».

И эта техника стоит на вооружении самых лучших и самых образцово-показательных, «элитных» соединений наших Вооруженных сил: Псковской и Тульской дивизий ВДВ. А что же тогда об остальных соединениях говорить? При этом и БТР-Д, стоящие на вооружение дивизии, разработаны были еще 35 лет назад, т.ч. в какой мере они отвечают требованиям современной войны, каждый может судить сам.

Кстати, к разговору о «профессиональной» Армии. Автор статьи пишет, что «около 20% солдат, пришедших в дивизию в ходе эксперимента, не имеют законченного среднего образования». Как такой «профессионал» справится с современной военной техникой – то же вопрос. Впрочем, сколотить станину из деревянных чурбачков и растянуть растяжки он, очевидно, сможет и без среднего

образования. Только вот как воевать такие «профессионалы» на такой «суперсовременной» технике смогут – это уже очень большой вопрос.

Не знаю, как другим, но мне стало страшно, когда в «С.-Петербургских ведомостях» (№ 34-2004 г.) прочитал в интервью с военным комиссаром С.-Петербурга генерал-майором С. Веревкиным, что в Горвоенкомате «на воинский учет поставлены 30 мальчишек, не имеющие никакого образования. За 16 лет своей жизни они ни разу не ходили, ни в один из классов» (выделено мною – авт.).

И это в городе, считающимся одним из основных культурных и образовательных центров России. А сколько таких неграмотных мальчишек по всей России? Вот они, уже подоспевшие, вызревшие плоды «демократического» реформирования.

Это величайший позор не только на всю Европу, но и на весь мир. А наши «вожди» болтают о «профессиональной» Армии.

* * *

Когда-то корабли советского ВМФ совершали до 350 выходов на боевую службу в мировой океан ежегодно. Только подводные лодки, в основном, атомные делали по 200 автономок в год, осуществляя контроль за деятельностью ВМС США. Авианосные ударные группы, ПЛАРБ, многоцелевые атомные лодки, корабли разведки, научно-экспедиционные суда по-прежнему развернуты во всех океанах «от полюса до полюса», а нашего флага ВМФ (теперь Андреевского) не видно нигде. Посмотрите на экран электронной системы наблюдения оперативной обстановки в Мировом океане, установленный на Главном командном пункте ВМФ: Наши корабли и судов нет нигде. Везде только корабли и суда США, НАТО, Китая...

Замечу при этом, что в т.н. «застойные годы», при советской власти, когда шло интенсивное наращивание сил ВМФ, в частности атомных подводных лодок, которые поступали на флот с большой интенсивностью, проблемы с комплектованием экипажей успешно решались.

Например, при сдаче флоту от промышленности первого тяжелого ракетного подводного крейсера стратегического назначения (ТРПКСН) проекта 941 (шифр «Акула») нужно было подготовить в состав экипажа 51 офицера и около 90 мичманов. Как вспоминает бывший командир первого ТРПКСН «К-202» капитан 1 ранга В.К. Григорьев, перед укомплектованием экипажа матросами, которых по штату предусмотрено 23 человека, им «предоставили возможность выбора» и они «отобрали лучших матросов, обязательно со среднетехническим образованием» («Тайфун» № 5 – 2001 г.). Да и на других атомных лодках, особенно 2-го и 3-го поколения, экипажи почти на 100% были укомплектованы людьми, имеющими высшее или среднетехническое образование (Это к вопросу о «профессиональной» армии).

О «профессиональной» Армии.

Разглагольствуя о переходе на «профессиональную» Армию, наши «вожди»-реформаторы, видимо, так оторвались от жизни Вооруженных сил, что понятия не имеют о самых элементарных вещах, связанных не только с затратами на эту самую «профессиональную», но и на способность с такой Армией вести сколько-нибудь длительную войну.

Заглянули бы эти деятели в справочные данные по Вооруженным силам разных стран хотя бы за последние 2-3 десятилетия.

С момента начала гонки вооружений после известной речи У. Черчилля мы, начав с приличного отставания, уже к середине 70-х годов догнали США. Смогли мы это сделать не в маловажной степени и за счет того, что имели не контрактную, а призывную форму комплектования Вооруженных сил.

Элементарное сравнение эквивалентных статей расходов Министерств обороны СССР и США показывает, что у нас на содержание личного состава,

например, в 1990 году тратилось только 0,253 от расходов на эти цели США (11,97 и 47,16 млрд. долларов соответственно – в сопоставимых ценах).

На содержание и эксплуатацию военной техники мы расходовали 0,222 от расходов США (11,56 и 51,40 млрд. долларов соответственно).

Расходы на закупку вооружений были соответственно 33,208 и 47,520 млрд. долларов, т.е. у нас – 0,7 от США.

Расходы на НИОКР – 14,137 и 22,50 млрд. долларов соответственно, т.е. у нас – 0,628 от США.

Как видим, на НИОКР и закупку вооружений мы тратили количество средств, близкое к затратам на эти цели США, а на содержание личного состава и эксплуатацию военной техники – в 5 раз меньше (сведения приведены без учета ядерных вооружений). При этом надо учитывать, что количество личного состава в вооруженных силах у нас тогда было почти в два раза больше, чем в США.

Сейчас наш оборонный бюджет практически в 40 раз меньше, чем в США, а мы болтаем о переходе на «профессиональную» Армию. Президент заявил, что к 2007 году мы переведем на профессиональную основу все части постоянной готовности. Может, и перейдем, если от всех других частей с «гулькин нос» останется, а частей постоянной готовности будет и того меньше.

Анализ результатов войн XX века показывает, что им присущи колоссальные потери, которые делают малоэффективным применение наемных армий, с которыми никакое государство не в силах вести сколько-нибудь длительную войну.

Мнение о том, что современные войны, как правило, быстротечны, не совсем верно. Обычно специалисты, занимающиеся анализом и историей войн и придерживающиеся этого мнения, ссылаются на войны, которые во второй половине XX века вели США. «Победоносные» войны США были таковыми, когда они нападали на страны, имеющие военный потенциал и Вооруженные силы в сотни раз меньшие, чем силы США. Вспомните, как растерзали США крошечное государство в Карибском море – Гренаду. Так же было в Югославии, Афганистане, Ираке.

Например, во время последней агрессии в Ираке мощнейшему американскому флоту совместно с английским в составе 6 авианосцев, по преимуществу, атомных и около 100 боевых кораблей авианосных соединений противостоял иракский ВМФ в составе одного фрегата и 2-х корветов, устаревших типов.

Однако, когда война затягивается, продолжается длительное время, то не помогает даже значительное превосходство в вооружениях. Так случилось в Корее и Вьетнаме. Американцы там потерпели позорное поражение, загубили сотни тысяч и миллионы людей, но никаких своих целей не достигли. Окончательная победа оказалась на стороне противника, так как там были народные армии, воевавшие за свою свободу, за свою землю, а не наемные, воевавшие за деньги.

К тому же, ни в Афганистане, ни в Югославии окончательной победы достигнуто не было. Думаю, что в Ираке положение было бы иное, если бы ни колоссальное предательство «верхушки» иракской армии, купившейся на американские доллары. И здесь ни о какой окончательной победе речи нет: уже сейчас США не сокращают, а увеличивают группировку сухопутных войск там и пытаются привлечь «миротворцев» из других стран НАТО и стран, которые в холуйском раже перед США инициативно посылают своих «добровольцев» проливать свою кровь за американскую нефть.

«Окончательной» победы в Ираке США никогда не добьется. Пройдет «шок» от вероломного предательства «верхушки» иракской армии, продавшей за американские доллары (о том что «блицкриг» не удался, благодаря предательству ключевых лиц высшего командования Хусейна сообщил СМИ никто иной, как

бывший командующий сил коалиции генерал Томми Френкс) и солдаты «абсолютно непобедимой» армии США, состоящий из «профессионалов высшего класса» – наемников побегут, как бегут крысы с тонущего корабля. Убежден, что недалек день, когда в Ираке начнется народная война. Против внешнего врага – агрессора в национально-освободительном сопротивлении объединятся и шииты и сунниты. И начнут гореть в небе и падать «лучшие в мире» вертолеты «Апач», взрываться и переворачиваться на земле «лучшие в мире» танки «Абрамс», взлетать в воздух и разлетаться на осколки «лучшие в мире» БМП «Брэдли» разведывательные машины «Фукс» и БТР «М113». Появятся сотни тысяч убитых и раненных оккупантов, сотни тысячи дезертиров. С набором новых контрактников у американского командования возникнут чрезвычайные проблемы. Никакие «баснословные» оклады не помогут, т.к. погибать только ради денег не очень то многие захотят (хотя, естественно, какая-то часть молодых людей, которым несладко живется в процветающей, «лучшей в мире» стране, не знающая, что такое не голливудская, а настоящая кровавая война, найдется и одурманенная массовой пропагандой будет пытаться поймать свою «жар-птицу»). Но все это будет до поры до времени. И уж вовсе не будет желающих (или их будет ничтожное меньшинство, кто уже имел и опыт участия в «победоносной» войне и вырвался из «этого ада») повторно заключать контракт.

Весь исторический опыт ведения войн наемными армиями говорит о том, что как только наемники начинают получать отпор, начинают появляться убитые, раненые, контуженные, так все больше и больше появляется желающих нарушить контракт: «заболеть», «скосить» по психически больного, любыми путями удрать в метрополию. Кстати, и действительно много с психическими расстройствами военнослужащих появляется.

Так что пройдет немного времени, и у оккупантов, которые «длинной рукой» с помощью современного «высокоточного» оружия жгли и разрушали жилые дома и мечети, убивали, сжигали мирных жителей, в том числе женщин и детей, начнет гореть земля под ногами.

К тому же, до бесконечности увеличивать содержание контрактников никакого военного бюджета не хватит. Уже сейчас (по американским данным) эта война обходится США в 4 (!) млрд. долларов в месяц. Кроме затрат на вербовку и содержание контрактников громадные средства уходят на замену выбитой и выработавшей моторесурс военной техники.

А если принять во внимание, что во время операции «Шок и трепет» была задействована почти половина всех ударных сил армии США, а уже теперь (по прошествии года с начала агрессии) значительная часть боевой техники (вертолеты, танки, БМП, БТР) требует серьезного ремонта, то пройдет еще полгода и «50% боевой техники превратится в металлолом» (по оценкам американских военных экспертов).

Один из высокопоставленных американских военных, генерал-лейтенант Риккардо Санчез на совещании в Багдаде (в марте 2004 года) заявил: «Мы, фактически, похоронили в Ираке свое самое новое оружие». Не могу судить, что натолкнуло этого «вояку» на такое пессимистическое высказывание: разочарование в разрекламированных «Абрамсах», которые хорошо уничтожаются нашими старыми гранатометами, принятыми у нас на вооружение еще 30 лет назад, или из-за того, что «превосходные во всех отношениях» «Апачи», которых уже полдюжины уничтожено, чрезвычайно уязвимые оказались, или из-за низкой надежности БМП, БТР и другой «лучшей в мире» американской техники, которая в условиях высоких температур и песчаных грунтов стала буксовать и «разваливаться». Но факт остается фактом: вопреки «восторженному вою» военных комментаторов, аналитиков, сидящих за океаном в своих уютных креслах, и бодрых речей Буша о «багдадском чуде» – полной и безоговорочной «победе»,

ответственные военные, кто воочию видит положение дел, ежедневно соприкасаясь с будничными проблемами «местного уровня», трезво оценивают обстановку и видят, что радужных перспектив нет, пора убираться восвояси.

Вышеперечисленные примеры относятся к войнам противников с несовместимыми потенциалами и мощью Вооруженных сил. Если речь пойдет о противнике, имеющим современную промышленность и современные Вооруженные силы, то война обязательно будет затяжной. А в такой войне на наемных войсках далеко не уедешь. Как только они начнут нести серьезные потери, так быстро развалятся. Вся история человечества с момента существования государств и их армий – свидетельство этого.

В связи с этим позволю себе привести цитату из трудов одного из самых замечательных представителей эпохи Возрождения, итальянского политического мыслителя, писателя, историка и военного теоретика Николо Макиавелли, которого Ф. Энгельс назвал «первым достойным упоминания военным писателем нового времени». В своем знаменитом труде, трактате «О военном искусстве» он писал: «Наемные силы бесполезны и опасны: если кто-нибудь правит, опираясь на наемные отряды, он никогда не будет держаться крепко и прочно, потому что войска эти в разладе между собою, тщеславны, распущены, неверны, отважны против друзей, жалки против врагов, без страха Божия, без чести перед людьми, и гибель с ними отсрочена настолько, насколько отложено нападение. Причина этого, что в них нет преданности, ни другого побуждения, удерживающего в строю, кроме ничтожного жалования, которого недостаточно, чтобы они готовы были за тебя умереть. Они охотно согласны быть твоими солдатами, пока ты не воюешь, но едва наступает война, они бегут и уходят. Убедиться в этом было нетрудно...»

Не в том ли причина нашей затянувшейся «победы» в Чечне, что наши Вооруженные силы все меньше и меньше становятся «народными» и все более и более – «профессиональными», наемными, воюющими не за Родину, а за «бабки»? Вот и вновь формируемые по контрактному принципу части ВДВ уже подтверждают это. Многие контрактники, получая по 4000 рублей в месяц, надеются на отправку в Чечню, чтобы получать по 15000 рублей. Какие из них бойцы, способные отдать свою жизнь? Да и за что ее отдавать? За землю и ее недра, которые теперь народу не принадлежат? За фирмы, где «горбатятся» их родители и близкие, которых в любой момент могут «попереть» с работы, если не понравятся хозяину? За ворюг всех рангов, разграбивших и продолжающих грабить страну? За болтунов – госдумцев? За всякого рода «теоретиков сапога» – политологов, юристов, социологов, астрологов и прочую шолупонь, не «вылезаящих» с экранов ТВ? За капиталы Черномырдина, продавшего США 500 тонн стратегического сырья – оружейного урана? За депутатов – представителей «малых народностей»: чукчей, якутов, эвенков – Абрамовича и Кобзона? За новых долларовых миллиардеров: Невзлина, Шахновского, Лебедева и др.? За нефтяного магната Ходорковского, чей капитал, как по волшебству, за один год увеличился в 2 раза (с 4-х до 8 млрд. долларов)? За разного рода чиновничью шваль, продающуюся направо и налево, готовую выдать любую справку, подписать любой документ, лишь бы платили?

Обратите внимание, как видят свою задачу, ставят ее перед подчиненными и говорят об этом во всеуслышание перед телеобъективами и фотокамерами журналистов командиры подразделений, отправляющиеся в Чечню на очередной срок (при прощании с родственниками и друзьями на железнодорожном вокзале): «Моя главная задача – обеспечить сохранность всех». Так ведь так оно и есть: главная задача – выжить.

Но если только в этом главная задача – «всех сохранить» и «малость заработать», то война будет длиться бесконечно, даже если там не 100 тыс., а вдвое больше солдат и офицеров федеральных войск будет. Какие и сколько бы выборов там ни проводилось, диверсии, теракты будут продолжаться, партизанская война

будет вестись. (После последних выборов чеченского парламента количество покушений на представителей власти, диверсий и подрывов боевой техники на фугасах и минах не уменьшилось). Все это продолжается, солдаты и офицеры продолжают погибать и «бежать» и «уходить», как говорит Макиавелли.

Конечно, ни в коем случае нельзя приравнивать всех, кто направляется в Чечню, к таким, которые «тщеславны и распущены, неверны ... и жалки против врагов». Наоборот, были случаи, когда воевавшие там показали примеры стойкости и мужества: например, знаменитая 6-ая рота десантников, вступившая в бой с бандитами, превосходящими ее по численности почти в 10 раз. Но все-таки от фактов никуда не уйти. А факты таковы, что героических примеров все меньше и меньше становится, а многие не только военнослужащие срочной службы, но и контрактники «бегут и уходят», не видя смысла отдавать жизнь, неизвестно для чего.

Идея необходимости сохранения Чечни в составе единой России, как единого национального государства, не входит в плоть и кровь, как это было во время Великой Отечественной войны. Не видят они смысла отдавать жизнь за государство, где им ничего не принадлежит, где правит бал капитал, принадлежащий абсолютному меньшинству. К тому же, не только в Чечню, но даже на срочную службу в армию никто из сыновей тех, у кого есть в кошельке «зеленые» не попадает: от выполнения своего конституционного долга они всегда успешно «слинивают».

Никакой окончательной победы в Чечне не будет, пока у нас не будет народной, национальной Армии, которая возможна только в обществе, где есть национальное согласие. Той армии, где каждый воин прекрасно понимает, что он воюет за свою Родину. В основе этой армии всегда были и есть высокий моральный дух, высокие идеалы, ради которых в государстве в целом, а в армии, в особенности, будет достаточное количество людей, готовых не только рисковать, но и отдавать свою жизнь за свою страну и народ.

А о каком национальном согласии и «консолидации общества», к чему призывает президент, можно говорить, если СПСовцы, например, додумались до такой «гениальной» идеи: те родители, которые не хотят, чтобы их чада служили в Армии, пусть платят 600 долларов в госбюджет? Надо же! Подсчитали даже точно, сколько именно: не больше, не меньше. Видимо расчет ведется из соображений, что на покупку разных медицинских свидетельств о непригодности сыночка к службе, взятки сотрудникам военкоматов и т.д. значительно больше уйдет.

Удивляет не то, что кто-то из СПС это предложение внес.

Удивляет вполне спокойная реакция других членов Госдумы, как будто это в порядке вещей, ничего чрезвычайного не произошло. А то, что такое предложение – бомба под это самое «согласие» и «консолидацию», о которых твердят эти «демократические миротворцы», как огня опасаясь разного рода протестных выступлений – им невдомек.

А впрочем, можно и не удивляться. Нынешним властям предрежащим и «демократической» части Госдумы не национальное согласие в истинном понимании этих слов нужно, а успокоенность в обществе, равнодушие и покорность населения, чтобы оно не «возникало» и не мешало выполнять главную задачу, которую президент под номером 1 определил еще в прошлом своем послании Госдуме: обеспечить неприкосновенность частной собственности.

Особенно, собственности «олигархов», нажившихся на ограблении народа.

А на национальное согласие, на национальное объединение им глубоко «начхать», поскольку они о таких главнейших и важнейших понятиях в жизни каждого уважающего себя государства даже «не заикаются».

Частная собственность – вот «священная корова». Ведь «чем богаче в стране богатые, тем легче и бедным живется». Чем больше в стране олигархов, тем выше и «средний жизненный уровень», о чем часто говорит премьер-министр. Арифметика то простая: складываем доходы Гусинского и пенсию ветерана войны Петрова, зарплату Чубайса с зарплатой врача Иванова и учителя Сидорова и делим их на общее число: приличный средний уровень получается.

Да о вообще, при чем здесь разговор о «национальном государстве» и о «национальном единстве» если президент четко и понятно выразился: «Государство должно быть таких размеров и такого качества, чтобы эффективно решать поставленные задачи». (Гениальная мысль: от способности решать «поставленные задачи» размер государства зависит). А поскольку эффективно решать поставленные задачи мы не можем, то и Чечню надо постепенно отпустить «на волю» (что уже и началось): к тому же, прежде чем «отпустить», все, что разрушено, восстановить надо. На «выплату компенсаций» Чечне выделили уже 14,5 млрд. рублей. На 2004 г. запланировано выделить на «восстановление» 10,5 млрд. рублей. Кадыров говорит что мало: надо 24,5 млрд. рублей. И Курилы можно отдать японцам, благо там и восстанавливать ничего не надо. Японцы сами все восстановят. А потом потихоньку и Калининград немцам отдать, а Приморье – китайцам... Логика-то проста, как коровье мычание: раз эффективно «поставленные задачи» решать не можем, то надо отдать «лишние» территории, за которые наши предки сотни тысяч, миллионы жизней отдали, кровь свою проливали, отвоевывая земли у природы и защищая свою территорию от врагов.

Отсюда и «железная» логика в отношении перехода к «профессиональной» армии. Не будет государства с границей в 60 тыс. км, не надо и большой армии.

Зачем нам эти 1 млн. 200 тыс. человек регулярных Вооруженных сил, если можно будет обойтись, как в Боснии с Герцеговиной, 155-ю тысячами? А еще лучше, как в Ботсване – 9-ю тысячами.

Главное – мощные полицейские силы создать «на всякий случай». (К сведению читателей: в Южной Корее состав регулярных войск, как и у нас – 1 млн. 200 тыс. человек, а в Турции при населении 67 млн. человек – 700 тысяч).

Тогда в государстве с размерами, соответствующими способности «выполнять поставленные задачи» и «профессиональную» армию не обременительно будет содержать.

* * *

Думаю, что мало кто из граждан нашей страны, в том числе и имеющих отношение к Армии и Флоту, что-либо знает о нашей военной доктрине, принятой еще в 1993 году. Много, что написано в этой «Доктрине», но нет там одного важнейшего положения – о сохранении и развитии морской мощи государства, о развитии и совершенствовании главного компонента этой мощи – Военно-морского флота.

Наши «вожди», «полководцы», «флотоводцы» закрывают глаза на то, что военно-политическая обстановка все больше накаляется. А мы не только не продвигаемся вперед, но и, наоборот, «оттягиваемся» назад, в хвост всем другим странам. Возможно, что наши «поводыри» видят и понимают все, что происходит. Тогда возникает вполне законный вопрос: кому они служат, продолжая «реформирование» Вооруженных сил?

Не могут же они не знать, что новая военная стратегия США не скрывая, нагло провозглашает право США на прямое военное вмешательство США во внутренние дела любого государства в котором они заподозрят «ущемление американских интересов». В перечень этих потенциальных жертв входит и Россия, за происходящими событиями в которой они внимательно следят и, как определено в документах ЦРУ, будут «корректировать демократические процессы», если они

отклонятся в какую-либо сторону, т.е. пойдут не так, как они спланировали. Эта «корректировка» может вылиться в прямую агрессию против России, т.к. это предусматривается военной стратегией США.

Куда вы без народа?

В дни празднования 85-ой годовщины Советской Армии и ВМФ (8-я годовщина Дня Отечества), а так же в дни празднования 58-ой годовщины Победы в Великой Отечественной войны на всех каналах ТВ обозначился некий информационный всплеск о Вооруженных силах. Показаны были документальные фильмы о войне, кадры хроники «холодной» войны с показом военной техники, снятые еще при советской власти. Достаточно было передач с показом военной техники и оружия, которые кое в чем и сегодня еще остаются лучшими в мире.

Все это было бы хорошо, если б не знать, что показанных по ТВ лучших в мире боевых вертолетов «Ми-28», «Ка-50» и «Ка-52», созданных еще 20 лет назад, нет на вооружении ни одного вертолетного полка. А потребность этих вертолетов такова, что их надо минимум 40-50 полков. Нет у нас на вооружении в частях танков «Т-90», которые мы поставляем в Индию (о танках «Т-93» вообще речь не идет). Практически нет у нас в летных частях и современных (тоже, пока еще, лучших в мире) самолетов «СУ-27», «СУ-30» (о «СУ-33» тоже можно не говорить).

Лучших в мире многоцелевых атомных подводных лодок проекта 971 у нас считанные единицы: первая из них вошла в боевой состав ВМФ еще 20 лет назад, а последняя, заложенная еще 10 лет назад, продолжает строиться (а вспомните руганные-переруганные годы, когда мы могли по 12 атомных лодок в год передавать флоту).

Разглагольствуя о современных Вооруженных силах, высокие военные должностные лица помалкивают о том, что 40% молодых офицеров уходят из Армии, даже не дослужившись до капитанского звания (из беседы президента с молодыми офицерами за «чашкой чая» после Всероссийского совещания в апреле 2003 года). Еще два года назад 90 тыс. офицеров, многие из которых в возрасте до 35 лет, расстались с Вооруженными силами. 70% офицеров покидают службу, не прослужив и 5 лет. 50% выпускников высших военных учебных заведений через полгода демобилизуются из-за отсутствия перспектив, неприемлемых условий содержания семей.

Дошло до того, что офицерская семья не может из-за скудности семейного бюджета выписать даже одну единственную газету «Красная звезда» (опять же из беседы Верховного Главнокомандующего с молодыми офицерами).

В Армии и ВМФ – никаких перспектив, но зато присваиваются полковничьи звания разным эстрадным певцам, комедиантам-политикам из Госдумы и прочим «верным и преданным» деятелям, которые давно уже забыли, когда они проходили военные сборы, а вернее, вообще это их не коснулось. (По сообщениям СМИ звание генерал-майора получил известный «правофланговый» телезвездун Л. Якубович из «Поля чудес». Это конечно первоапрельская шутка, но то, что этот «любимец народа» на юбилей своей передачи знатный подарок получил от своих «горячих поклонников» – бочонок черной икры, а расщедрившись, выдал счастливчику – финалисту 1 млн. рублей, «отгадавшему» слово – реальность.

Накануне победного (мая) месяца все СМИ сообщили о гибели в своей неотапливаемой квартире ветерана Великой Отечественной войны, имевшего ранения и ордена. Другой участник войны, прошедший «подводный ад» – один из 2-х живущих сегодня членов экипажа легендарной ПЛ «С-13» (командир А.И. Маринеско), бывший электрик этой ПЛ ютится в малогабаритной комнатке коммунальной неблагоустроенной квартиры.

Неужели ни о чем этом не знают наши «вожди»-руководители, в том числе, и военные госдумцы? А если они не смотрят ТВ, не читают ни книг, ни газет (в Интернете-то этой информации нет), то все-таки надо знать

Не мешало бы знать всем им, нашим «вождям-поводырям» всех рангов и запомнить еще одно высказывание Макиавелли: «Цели народа более справедливы, чем у знати, которая хочет угнетать, а народ – не быть угнетенным. От знати князь может себя обезопасить, но никогда нельзя себя обезопасить от враждебного народа, хотя бы потому, что его слишком много. Без знати можно обойтись, а как князь без народа?»

К этому классическому высказыванию можно добавить:

«И никакая армия холуев и предателей народа, и никакие суперпрофессионалы из всех охранных структур от гнева этого самого народа «князя» не спасут».

Отвечать по Конституционному закону.

Снова и снова возникает вопрос: почему все это происходит с нашей великой страной, с ее многострадальным народом? Почему не прекращается этот беспредельный бардак? Почему много разного рода риторики, лицемерной болтовни о державности, народности, социальных гарантиях, правовом государстве, необходимости гражданского согласия, росте средних реальных доходов населения, «подъема национальной культуры» (из выступления президента 11 июня 2003 г. по случаю награждения деятелей культуры), о необходимости реформы образования, пенсионного обеспечения и т.д.? (Послушать президента, правительство, госдумовцев, так только о пользе народа они и думают).

Но почему все эти разговоры так и остаются пустым трепом? Почему с каждым годом жизнь большинства людей становится все хуже и хуже? С каждым месяцем, неделей, днем число людей, живущих за гранью прожиточного минимума, становится все больше (по официальным данным число таких людей за год увеличилось на несколько млн. человек и стало 39 млн. – и это только по официальным данным, в реальности их значительно больше)? Кроме, как «блефом» нельзя назвать и поставленную правительством цель – уменьшить число живущих за гранью прожиточного минимума к 2010 году в 2 раза. Впрочем, эта задача может быть выполнена, если половина таких людей к этому времени просто вымрет.

На словах – забота о Вооруженных силах, о «масштабных преобразованиях», о «высокой боевой готовности» и «уровне боевой подготовки, соответствующем требованиям»... на деле – продолжение масштабных сокращений и разрушений Вооруженных сил. Почему же?

Да потому, что никто из тех, кому положено по должностному и общественному положению отвечать по Конституции за благополучие страны и ее народа, в том числе, и Госдума со своими гражданскими и военными депутатами, ни за что не отвечают.

Власть, безответственность и безнаказанность – это гибель для государства.

В результате победы «демократии» и «завоеванной свободы» во все властные структуры проникли болтуны, бездельники, проходимцы и выжиги, приспособленцы и рвачи.

Люди без памяти, совести и чести. Зачастую на ответственных должностях находятся какие-то бездарные и безвольные ничтожества, серые и наглые личности, а порой и откровенные дураки, но зато до бесконечности преданные идеалам «демократии» и «новому курсу». Как правило, это те же самые бывшие «верные ленинцы», колебавшиеся вместе с «линией партии» и всплывшие на поверхность по закону Архимеда, как всплывает в большой клоаке самое большое дерьмо.

«Одна из современных бед России – холуяж в лампасах.

Генеральская челядь, «толпою стоящая у трона».

Сколько их, ловящих каждое слово, очередного кремлевского «небожителя», готовых поддакнуть чему угодно, поддержать любую глупость, если

только она прозвучала из «высоких уст». За ради награды или новой звезды на погонах готовых на любую авантюру и бездумную войну.

Эти «полководцы» уже давно верность Присяге понимают лишь как личную преданность очередной правящей династии, а патриотизм как раболепное холуйство перед начальством». (Владислав Шурыгин. «Завтра» № 7, 2004 г.).

То, что здесь сказано о «полководцах» еще в большей мере к «флотоводцам» относится.

Вот, например, как ползает на брюхе перед своим начальником заместитель начальника ГШ ВМФ вице-адмирал В. Ильин: «Кто больше всех в море выходит на подводных лодках? – Вы. Кто больше всех переживает за конструктивные недостатки подводных лодок? – Вы. И кто больше всех учит подводников? – опять-таки Вы. Поэтому, по праву, мы можем назвать Вас подводником № 1 сегодняшнего дня».

Можно подумать, что это анекдот. Но не анекдот это, а истинная правда. Сказано это было заместителем начальника ГШ ВМФ 22 марта 2002 г. во время презентации книги В. Шигина «Атомный подводный крейсер «Курск». Послесловие к трагедии».

Главкома, который никогда не командовал ни одним боевым кораблем рангом выше, чем тральщик, Главкома, который будучи назначен на должность ЕБНом проявил себя самым ярким «сберегателем флота», в частности, подводного, называть «подводником № 1 сегодняшнего дня»? До какой же степени подхалимства и холуяжа надо опуститься! До какого позорного «стыдобища» дойти, чтобы так лизать одно место своему шефу в присутствии многочисленной журналистской братии. Есть ли предел угодничества и пресмыкательства?

Одно дело сказать так в какой-нибудь дружеской компании, «по пьянке» (да и то только в шутку). Другое – перед отечественными и иностранными корреспондентами радио и телевидения.

Вот такие нынче «флотоводцы». Чему же удивляться, когда мы, например, по поводу того же «Курска» не услышали ни одного слова правды, кроме известной теперь всему миру, ставшей сакраментальной фразы президента, ответившего на вопрос корреспондента одной из газет, что случилось с «Курском»: «Он утонул».

Самое страшное, что во главе некоторых учреждений и предприятий, даже целых направлений развития экономических и общественных отношений стоят самые настоящие предатели, готовые за «зеленые» пойти на все.

Все это относится и ко многим госдумовцам, в числе которых и некоторые военные.

Шикарные кабинеты, оснащенные самой современной аппаратурой связи, самые дорогие компьютеры, используемые в основном для напечатания «важных» бумаг, никому и ни для чего не нужных, министерские оклады, лимузины иностранных фирм, куча штатных помощников, московские квартиры, зарубежные командировки, министерские оклады (такие же пенсии), летние каникулы (зачастую, на зарубежных курортах), полная безответственность и ко всему этому – неприкосновенность.

Какая там забота о благе народа? Богатая кормушка, шкурные интересы и полнейшая безнаказанность, что бы ни натворил. Вот что влечет подавляющее большинство кандидатов в депутаты.

А если такой деятель побыл однажды депутатом, то это уже – «диагноз»: чтобы снова «прорваться» к этой «синекуре», он пойдет на любое поганое дело. А так как все без исключения (правые, левые, центристы и прочие) открыто говорят, что деньги при выборах решают все, то и имеем мы в Госдуме, в городских и областных собраниях депутатов то, что имеем. При этом, чем выше избираемый орган, тем больше степень продажности и беспринципности.

Вот и рождается у нас «элита», которая закрывает глаза на то, что ежегодно население страны убывает более, чем на миллион человек, что смертность в два раза выше рождаемости. Как будто народ гибнет на большой войне или его косит чума.

По данным некоторых исследователей с 1991 г. по 2002 г. общее числа населения в стране сократилось на 30-35 (!) млн. человек. В 1991 г. в России проживало 149 млн. человек, а в 2002 году по результатам переписи – 145, 5 млн. человек.

Т.е. население уменьшилось на 4,5 млн. человек. Однако, при этом замалчивается одно важнейшее обстоятельство: за этот период в страну в общей сложности въехало 25 (!) млн. человек из стран СНГ и других государств. Таким образом, потери составили $(149,5 - 145,5 + 25) = 29,5$ (!) млн. человек: больше чем за всю Великую Отечественную войну (см. «Советскую Россию» № 60 от 5 июня 2003 г., статья А.Ю. Пшеницина «Идет мор»).

Председатель Госкомстата РФ Соколин на страницах «АиФ» № 24, 2003 г. почему-то говорит, что население с 1989 г. в России сократилось всего лишь на 1 млн. 800 тыс. человек (а как же результаты переписи?).

Правда, признает при этом, что в Россию ежегодно перебирается 782 тыс. человек. Следовательно, даже по Соколину более 8,8 млн. человек въехало в страну с 1999 г., а значит убыль составила $4,5+8,8=13,3$ млн. человек. А на вопрос корреспондента «АиФ»: есть ли связь между повышением уровня смертности и тем, что население в результате «экономических реформ» стало беднее, качественные продукты подорожали, медицина превратилась в платную, этот господин цинично отвечает: «Нет, конечно. В 1992 году еще ничего не успели сделать. Всеми предыдущими жизнями наших поколений было предопределено, что мы вступим в период снижения численности населения». Во дает, флагманский госкомстатист! Оказывается, что вселенский бардак в стране, обнищание миллионов, недоступность качественной медицины, резкое снижение жизненного уровня, увеличение в несколько раз различных видов болезней, о которых в России уже вообще стали забывать, не повлияло на уровень вымирания народа, что все это было «предопределено». Есть ли хотя бы капля совести у этого министра?

... Мы много лет жили под лозунгом: «готовы терпеть все, но лишь бы не было войны». Этот лозунг сыграл с нами злую шутку. Пользуясь укоренившимся в сознании населения терпением и готовностью пойти на любые жертвы, чтобы не допустить войны, и запугивая его неминуемостью Гражданской войны, «если коммунисты снова окажутся у власти», вся эта «демократическая» свора, вцепившись во власть, творит свой беспредел. Мы уже теперь живем в состоянии войны, но войны тихой и незаметной. И не замечаем, не хотим думать о том, что приближается большая война с применением самых жестоких и подлых способов и методов уничтожения людей.

А эта самая «элита», делая вид, что ничего страшного не происходит в мире (разумеется, кроме «международного терроризма» и угрозы «распространения ядерного оружия»), своей «реформаторской» деятельностью ослабляя Вооруженные силы, военно-промышленный потенциал страны, тем самым приближает эту войну, создает условия для безнаказанности агрессора, ведет страну к гибели.

Они-то надеются, в случае чего, улететь к своим капиталам за кордон (не случайно многие и недвижимостью там приобрели, и детей своих в западных школах учат, и заранее о зарубежном гражданстве позаботились).

Все это страшно. Но еще страшнее то, и это главное всего, что потеряна в народе вера, потеряна воля к жизни. У большинства населения потеряна воля к борьбе.

К большому сожалению, даже лидеры оппозиции не видят, а если видят, то не говорят о приближении войны, руководствуясь мыслью, что «не надо

разводить панику», что «американцам война против нас не нужна», т.к. при такой политике властей мы и без войны приближаемся к катастрофе. Но это не паника, а жестокая реальность. Сегодня они войну не начнут, а завтра? Война им нужна, как воздух.

Нельзя закрывать глаза, надо заглянуть вперед хотя бы лет на 7-10. Такой громадный военный потенциал, которым уже сейчас обладают США и который накопится к тому времени, не может оказаться не востребованным. Они все сделают для того, чтобы избежать ядерного возмездия и добиться своих целей с помощью самых новейших, эффективных и не отразимых средств неядерных вооружений.

Забывать войну ни в коем случае нельзя! Мы не имеем на это право!

Меня не удивляет, что наши госдумовцы, голосующие за любые законы по проектам представленным администрацией президента и правительства, в большинстве своем несведущи в вопросах истинного положения дел с настоящими, а не вымышленными угрозами нашей государственной безопасности. Среди депутатов, особо рьяно защищающих нынешний курс страны, выделяющихся высшей степенью холуйства перед президентом и его командой, как правило, преобладают люди с дремучей невежественностью по этому вопросу, свято верящие в то, что Америка «наш друг и партнер».

Но меня не только удивляет, но и до глубины души возмущает, что наше высшее руководство Вооруженных сил, зная истинное положение дел, молчит об этом и вслед за президентом и Министром обороны продолжает талдычить о «международном терроризме», как главной опасности. Молчание это предательское по сути, т.к. оно дезориентирует народ, создает общественное мнение, что не нужны нам ни какие ядерные вооружения, ни какой атомный ракетный флот, ни какие современные танковые войска: для борьбы с террористами все это не пригодно. Вот и снова у населения и у депутатов Госдумы не только сомнения возникают, но уже и возмущение в связи с некоторым (весьма незначительным) увеличением бюджетных средств на оборону. Невдомек им, что, например, флот, живущий за счет «благотворительности» какого-либо «сознательного» губернатора, это позор для государства, для его «вождей» и «флотоводцев», отвечающих за боеспособность и боеготовность Вооруженных сил. (Пока работал над рукописью, получил информацию, что ТАКР «Адмирал Кузнецов» отремонтирован, наконец-то, и выходит в море. Отремонтирован за счет средств... Московской области. Слава губернатору Громову и позор Главкому Куроедову!).

... На основании тех «открытых» источников, о которых я говорил в начале этой главы, без сомнения ясно, что США настойчиво и целеустремленно, с затратой громадных сил и средств готовятся к большой войне против нас с целью нанести быстрый обезоруживающий удар крылатыми ракетами по стратегическим объектам нашей страны с конечной целью уничтожения нашей государственности.

Исчезновение с мировой арены Советского Союза, как «сверхдержавы» и развал Варшавского Договора предопределили реальную возможность США достигнуть мирового господства и создать мировую «сверхимперию», которой будет подчинен весь мир. Это обусловлено «условиями», о которых говорится в Доктрине ВМС США, связанными, прежде всего, с резким сокращением ВМФ России, что позволяет США вытеснить Россию из активной морской деятельности, усилить неконтролируемый и безнаказанный доступ США к морским ресурсам и через несколько лет, реализовав свои цели по «Единой перспективе-2010 г.», массированным применением «безядерных» крылатых ракет в кратчайший срок парализовать все основные стратегические объекты нашей страны, систему управления и связи.

О том, что Россия мешает реализовать «национальные интересы» США и, следовательно, должна быть «устранена с пути» открыто говорят такие известные

американские общественные и государственные деятели, как П. Вулфович, Р. Чейни, Р. Перл и др.

С учетом того, что планы Пентагона по замене «Томагавков» на новые с дальностью действия 2500-2800 км. интенсивно выполняются, в России не будет ни одного промышленного района или стратегически важного объекта, недоступного для этих ракет.

Даже самые, казалось бы, неуязвимые стратегические цели в районах Южного Урала, Кузбасса и центральной части Сибири могут быть поражены новыми «Томагавками» атомных подводных лодок из районов Восточно-Сибирского, Карского и Лаптевых морей, большую часть года покрытых льдом, но в течение 4-5-и месяцев в году доступных для боевых действий по береговым объектам. Не исключено, что к этому времени на территории Афганистана и наших бывших союзных республиках Средней Азии к 2010 году будут размещены пусковые установки тактических ракет, т.ч. ледовый покров северных морей не помешает началу агрессии в любое время года.

Если учесть, что ВМС США способны обеспечивать чрезвычайно высокий коэффициент оперативного использования авианосных соединений, атомных подводных лодок и надводных кораблей управляемого ракетного оружия, то к окончанию работ по «Единой перспективе-2010» они реально могут развернуть в стратегической операции несколько мощных тактических ударных групп, в состав которых могут войти 9 атомных авианосцев, имеющих на борту ударную авиацию с наличием около 3000 «Томагавков». Из 60 многоцелевых атомных лодок к 2010 г. одновременно в морях могут быть развернуты минимум 40 с «Томагавками» на борту. С учетом того, что несколько (предположительно 4-5 ПЛАРБ типа «Огайо» к этому времени могут быть переоборудованы под КР «FasthaneK» или модернизированные «Томагавки», как выше было сказано, общее количество крылатых ракет, которые смогут быть использованы в первом ударе с атомных подводных лодок, составит около 1000. Таким образом, только с АПЛ и АУГ в одном ударе может быть использовано против нас минимум 4000 крылатых ракет.

Как и чем мы способны их отразить?

Можно было бы уповать на наш могучий атомный флот с ПЛАРК и многоцелевыми АПЛ, которые некогда несли «боевую службу» во всех предполагаемых районах размещения носителей американских крылатых ракет:

- в Норвежском море,
- в центральной части Северного моря,
- в восточной части Средиземного моря,
- у восточных берегов Камчатки и Курильских островов (Тихий океан),
- в Персидском заливе (Индийский океан),
- в Баренцевом море.

Могли наши АПЛ нейтрализовать действия американских подводных носителей крылатых ракет и в Восточно-Сибирском, Карском и Лаптевым морях.

Тем подводным флотом, что был у нас, мы могли бы, если не полностью нейтрализовать, то существенно ослабить удар крылатых ракет. А что мы сможем сделать, если к 2010 г. у большей части наших АПЛ закончится срок службы, а новых АПЛ едва ли будет построено больше одной – двух?

Об этом не только шепотом переговариваться между собой, а открыто и громко должны говорить наши «вожди», «полководцы», «флотоводцы», госдумовцы. А так как очевидно, что защитить страну от такого «парализующего» удара крылатых ракет мы не в силах (это и «ежу» понятно), то единственная возможность «обезоружить» агрессора – нанесение упреждающего ядерного удара, который мы, будем надеяться, к 2010 году еще сможем осуществить. И об этом наше Верховное главнокомандование должно через министерство иностранных дел объявить однозначно и четко на весь мир.

Только такие действия нашего руководства могут отрезвить американских «ястребов», умерить пыл и рьяность поборников создания «сверхимперии» фашистского типа.

Но только объявления во всеулышания наших решительных шагов для предотвращения готовящейся агрессии, недостаточно. Крайне необходима умная государственная программа по созданию системы предотвращения агрессии неядерными средствами и безотлагательная реализация такой программы усиленными темпами. А так как очевидно (это и не скрывается), что удар по России в неядерной войне будет наноситься с морских направлений, то, естественно, кроме сил ПВО и ПРО, мы ускоренными темпами должны возрождать свой атомный подводный флот, способный уничтожать морские носители крылатых ракет.

Многое есть в нынешней (ельцинской) конституции, но нет в ней одной важной статьи – об уголовной ответственности высших органов власти.

Нынешним властям ничего не грозит, кроме отставки, в худшем случае, (с оставлением всех привилегий). Не висит над ними «дамоклов меч» уголовной ответственности за преступления. Кто-то скажет, что это не преступления, а обыкновенное неумение руководить, неэффективность управления, неэффективность решения «поставленных задач», о чем говорит президент.

Но если это неумение и неэффективность оборачиваются гибелью миллионов людей, то что же это, если не преступление?

Вдумайтесь, уважаемый читатель в то, что заключено практически в каждом решении, принимаемом властями предрешающими, в потенциальные результаты этих решений.

Разве не преступление, когда министр экономики ратует за отмену прежних пошлин на импортные самолеты? Вместо того, чтобы вложить средства в отечественную авиапромышленность, помочь авиаторам создать малошумный двигатель для отечественной авиации и сделать ее конкурентоспособной на мировом рынке, наша авиационная промышленность откровенно и нагло утробляется.

Не преступление ли это, если практически вся обрабатывающая промышленность доводится до степени «прочей», как недавно заявил об этом премьер-министр Касьянов, которая «не влияет на рост экономики по сравнению с сырьевой», а поэтому наукоемкие, высокотехнологические производства, требующие определенных затрат, можно угробить окончательно. Чем вкладывать средства в эту «прочую» промышленность, лучше закупать зарубежную продукцию – это дешевле.

Вот уже и новый проект с «гениальной» идеей, озвученной президентом, появился – нефтепровод в Англию. Свои нефтеперерабатывающие предприятия вместе с такими же незагруженными предприятиями Белоруссии будут простаивать и разваливаться, а наша нефтяная отрасль будет на 60-70% обеспечивать потребность в сырье экономики Европы. При этом наши «демократы» радуются: «Мы такие богатые, что всю Европу кормим сырьем: нефтью, газом, лесом». Помните, как, вспоминая 1913 год, закоперщики нынешних реформ, сваливая все беды на советскую власть, вопли: «Россия половину Европы своим хлебом кормила!».

При такой политике мы вскоре бензин и керосин из-за границы привозить будем, как уже сейчас привозим парфюмерную из нашего парафина, мебель из нашей древесины, синтетику из нашего газа, обувь из нашей кожи.

Мы уже сейчас живем на «кислородном подсосе» с отключением которого в любой момент нас ожидает катастрофа. Судите сами: мы покупаем 66% лекарственных средств, более 50% масла животного, мяса, птицы, более 30% растительного масла. Это же важнейшая, жизненно необходимая продукция. Не говоря о таких высокотехнологичных товарах, как телевизоры (закупка 66%), компьютеры (закупка почти 100%). Даже по мылу мы «на крючке» находимся, закупая его 46% (опасным порогом импорта по всем товарам считается 20%).

Не знаю, с какой отрасли премьер-министр относит нашу автомобильную промышленность, авиастроение, станкостроение, промышленность по производству сельхозмашин и др. Видимо, тоже к «прочей», т.к. они не дают таких больших и быстрых поступлений для обеспечения выплаты внешних долгов. Теперь ведь выплата внешних долгов – задача № 1.

А не преступление ли, если у нас в возрождающимся и имеющим самые быстрые в стране темпы развития Кузбассе, где добывается лучший в мире по всем показателям уголь, началось его перепроизводство потому, что мы ... закупаем зарубежный уголь? Если в какой-то мере оправдана закупка украинского угля, т.к. из-за беспредельно дорогой стоимости перевозки (стоимость перевозки 1 т. угля по ж.д. больше, чем преysкуратная цена этой тонны) дешевле в западные районы страны доставлять уголь с Украины, то покупка около 30 млн. тонн в Казахстане, рядом с Кузбассом ни в какие «ворота не лезет». Причем этот уголь с большим содержанием пустой породы, высокозольный, с низкой теплотворной способностью – ни в какое сравнение не идущий с Кузбасским углем. При этом надо учитывать, что в Кузбассе добывается более 80% в стране угля особенно ценного, необходимого для металлургии – угля коксующихся марок.

А что это такое, если не преступление, когда правительство планирует к 2010 году (к году завершения американской «Единой перспективы-2010», о которой говорилось выше) сократить число работающих в металлургической промышленности на 350 тыс. человек? Для чего и почему это делается? Оказывается все это потому, что началось перепроизводство чугуна и стали во всем мире, например, надо пожалеть «бедных» американцев, которые на мировой рынок со своей низкокачественной сталью выйти не могут; для спасения своих металлургов правительство США вынуждено ограничивать импорт стали из России. Имея «переизбыток» производства стали, мы ввозим стальной прокат из Украины без всяких таможенных пошлин. Много «изделий» разного профиля, изготовленного из стали, покупаем мы на Западе, в частности, в США. Вот вам ярчайший пример «эффективности» работы правительства.

А разве не преступление, что правительство полностью устранилось от какого-либо участия даже в корпорациях, связанных с ВПК, отдав на откуп собственникам – приватизаторам? Ведь даже в таком концерне, как «Алмаз-Антей», занимающемся разработкой и производством стратегически важных для государства систем ПВО и ПРО, указ о создании которого был подписан президентом, царит беспредел. В разного рода разборках один за другим были убиты исполняющий обязанности Генерального директора И. Климов и коммерческий директор одного из предприятий, входящих в концерн, С. Щитко. Несколько ранее убит первый заместитель генерального директора «Государственного Обуховского завода», входящего в «Алмаз-Антей».

Примеров такого «эффективного» управления и решения «поставленных задач», о чем говорит президент, можно приводить великое множество.

Так вот не размеры территории страны надо корректировать, чтобы задачи эти решались эффективно, а судить «правителей» по Конституционному закону за все, что они делают с экономикой, наукой, образованием, здравоохранением, обороноспособностью.

Чтобы поставить заслон для проникновения во власть людей, о которых велась речь выше, людей без памяти, совести, чести и «слова Божия», как писал Макиавелли. Нам, как воздух, нужен Конституционный закон об уголовной ответственности властей предержавших.

Естественно, о принятии подобного закона какой-либо Госдумой и говорить нечего. Для этого нужен всероссийский референдум. Только тогда во власти пойдут люди не за «красивой жизнью» с привилегиями и

безответственностью, а Делократы, не боящиеся не только потерять свободу, но и свою жизнь, если они не выполняют своего Дела, своего Долга перед народом. Такие талантливые, честные и самоотверженные люди в нашей стране, пока еще есть. Они найдут способы эффективного управления, чтобы не приходилось президенту озвучивать «умные» идеи о «таких размерах» государства, чтобы «можно было эффективно решать поставленные задачи».

Аргументы против проведения такого референдума со ссылкой на неудачу КПРФ с попыткой провести референдум по известным 4-м вопросам не состоятельны. Этот пример с неудачей показывает только то, что ни в коем случае нельзя проявлять мягкотелость и беззубость, если грубейшим, беззастенчивым и наглым образом нарушается Конституция в ее главнейших статьях (ст.3,п.1,2,3, ст. 32, ст. 17). Грубейшим образом была нарушена и «Всеобщая декларация прав человека» (ст.21).

Нет никакого сомнения в том, что попытка «цивилизованным» путем разрешить вопрос через Конституционный суд, как это делает КПРФ, обречена на провал. Конституционный суд, без сомнения, примет решение, какое нужно Путину, правительству и их «партии». Они ведь тоже действуют так, как некий московский прокурор Цыркун, который откровенно сказал: «Я исполняю закон, но как мне прикажут, так я и сделаю» (см. «Завтра» № 24, 2003 г., статья «Закон по приказу»).

Как воздух задыхающимся в отсеках подводникам лежащей на дне и не имеющей возможности всплыть подводной лодке нужно нам народное правительство, несущее уголовную ответственность за свою неэффективную деятельность».

В таком правительстве министры, в том числе и Министр обороны, не только будут знать реальную обстановку с внутренним и международным положением страны, открыто и громко говорить, чтобы знали все о действительно имеющих место быть реальных угрозах народу и государству, но и делать все возможное и даже невозможное, чтобы угрозы эти предотвратить и обеспечить безопасность всех граждан страны. Все: и члены правительства и члены Совета Федерации, и госдумовцы не будут болтать, спорить, интриговать, делить «портфели» и кабинеты, обсуждать регламент, обливать друг-друга «помоями» и, главное, они не будут заботиться о своих шкурных интересах, а будут заниматься только Делом для которого они предназначены.

Все-все страшное, поганое, подлое и омерзительное, что случилось со страной, с народом, произошло от руководства страны. Именно и руководство, только состоящее из Делократов, до самозабвения преданных своему Делу, будет способно и угрозу стране предотвратить и из того глубочайшего кризиса, в котором она находится, вывести ее.

Победить в той «битве», о которой говорит Буш, «не имеющей равных в истории» США, мы сможем только в том случае, если во главе страны будут стоять именно такие люди: умные, энергичные, самоотверженные, по Конституционному закону несущие ответственность за благополучие народа и жизнь России в целом. В противном случае мы обречены.

И об этом тоже должны знать все.