

ИСТОРИЯ ОДНОГО КОРАБЛЯ

Исполнитель работы: Саблина Татьяна (3 курс СПХФА)

Постройка. Балтийский флот. Северный флот (1927–1939 гг.)

В 1925 году встал вопрос о проектировании и постройке подводных лодок для молодой Республики Советов. По существующей в 1920-е годы



*Б. М. Малинин на палубе
подводной лодки «Волк»*

классификации военно-морской флот должен был располагать позиционными и эскадренными подводными лодками, а также подводными крейсерами. Первые должны были действовать против надводных сил противника в ограниченных операционных зонах. Эскадренные лодки предназначались для действий совместно с эскадрой надводных кораблей. Подводные крейсера должны были действовать в отдаленных районах мирового океана на коммуникациях противника, применяя в равной степени и торпедное, и артиллерийское оружие, а также и мины. Особое техническое бюро по подводному судостроению при Научно-техническом комитете Морского ведомства (Остехбюро) разработало несколько вариантов проектов подводных лодок.

Из представленных проектов крейсерской лодки водоизмещением 1430 т и позиционной лодки водоизмещением 890 т в конце 1926 года штаб РККФ остановился на втором проекте, поскольку предполагалось в первую оче-



Подъем флага на подводной лодке Д-2. Фотография 1938 г.

редь строить подводные лодки для Балтийского и Черноморского флотов. Действия больших лодок в восточной части залива осложнялись узкими и извилистыми фарватерами, наличием большого количества островов и мелей. Председатель Реввоенсовета и Наркомвоенмор М. В. Фрунзе про-

вел в Ленинграде совещание, где рассматривалась возможность решения проблемы технического проектирования лодок без привлечения зарубежных специалистов.

Созданное для этой цели конструкторское бюро (Техбюро 4 Балтийского завода) возглавил талантливый инженер-кораблестроитель Борис Михайлович Малинин, проявивший себя еще при постройке подводных лодок типа «Барс» в 1916–1917 гг., впоследствии доктор технических наук, профессор, лауреат Государственной премии. В качестве научных консультантов были приглашены наиболее известные ученые – академик А. Н. Крылов, профессора П. Ф. Попкович и Ю. А. Шиманский.

В мае–июне 1933 года три балтийские лодки, переименованные в 1934 году в Д-1, Д-2 и Д-3 (по первой букве имени головной подводной лодки «Декабрист»), перешли по только что открытому Беломоро-Балтийскому каналу на Север, став первыми подводными кораблями нового Северного флота. Во время перехода на стоянке лодку посетили руководители Советского правительства – И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, С. М. Киров и дали высокую оценку подводной лодке и ее экипажу. Д-2, как и другие подводные лодки этой серии, использовалась для подготовки кадров подводников. Опыт эксплуатации самих лодок, вооружения и техники был применен для проектирования и постройки подводных лодок последующих серий.

5 марта 1927 года состоялась торжественная закладка подводных лодок «Декабрист», «Народоволец» и «Красногвардеец» в присутствии руководителей армии и флота. Еще три подводные лодки этой серии «Революционер», «Спартаковец» и «Якобинец» начали строить в Николаеве для Черного моря. Постройка двигалась медленно по ряду объективных причин, но в октябре 1931 года «Народоволец» вслед за «Декабристом» вошел в состав Морских сил Балтийского моря.



Подводная лодка «Декабрист» на переходе по Беломоро-Балтийскому каналу. Фото 1933 г.

По своим боевым задачам эти лодки относились к типу позиционных. Они предназначались для действий против надводных кораблей противника в ограниченных районах Балтийского моря с применением преимущественно торпедного оружия. Лодки I серии были способны действовать на удалении от баз, атаковать торпедами с дистанции 10–15 каб, вести арт-огонь по целям с дистанции примерно 5–7 миль.

На Северном флоте лодкой командовал опытный подводник Лев Михайлович Рейснер.



*Подводная лодка Д-2 в составе Северного флота.
Фотография периода 1934–1939 гг.*



*Обед на верхней палубе подводной лодки Д-2. Белое море.
Фотография 1938 г.*



*Подводная лодка Д-2 в Северной Атлантике
обеспечивает радиосвязью самолет В. Коккинаки. 1939 г.
Репродукция с картины худ. М. Кузнецова*

Вторая мировая война (1939–1945 гг.)

В 1939 году Д-2 вернулась в Ленинград для капитального ремонта, вошла в состав дивизиона строящихся и капитально ремонтирующихся лодок Учебной бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. Здесь она и встретила 22 июня 1941 года Великую Отечественную войну.

После ремонта лодка вошла в состав 1-го дивизиона подводных лодок Бригады подводных лодок КБФ. За все время войны срок боевой службы лодки составил 46,3 месяца (01.07.1941–09.05.1945 гг.). Лодка совершила 4 боевых похода (69 суток), 12 торпедных атак (выпущено 19 торпед), в результате которых потоплен немецкий транспорт «Якобус Фритцен» и серьезно поврежден паром «Дойчланд». Возможно, лодка также потопила еще два судна. Командиром Д-2 все военное время был капитан-лейтенант (впоследствии капитан 3 и 2 рангов) Роман Владимирович Линденберг. За героизм и мужество, проявленные в боях с немцами, команда лодки удостоилась многих орденов и медалей.



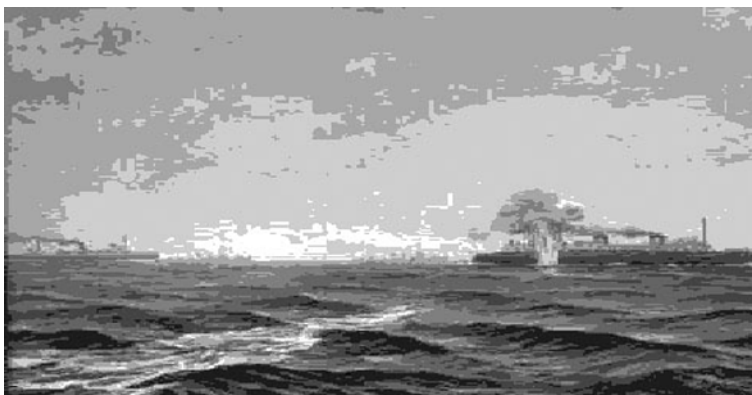
*Командиры подводных лодок Д-2 и С-13
капитаны 3 ранга А.И. Маринеско и Р.В. Линденберг (справа)*



*Командир ПЛ Д-2 капитан 3 ранга Р.В. Линденберг (справа)
и помощник командира БЧ-V инженер-лейтенант В.И. Сизов
на центральном посту ПЛ Д-2. 1942 г.*



*Подводная лодка I серии (после модернизации 1939–1941 гг.)
Рис. В. В. Шалаева из книги С. С. Бережной. Подводные лодки. Ч. 2. –1997*



*Атака подводной лодкой Д-2 парома «Дойчланд». 19 октября 1942 г.
Репродукция с картины худ. В. Овчинникова*

Первый боевой поход: 23 сентября – 4 ноября 1942 года

При выходе в район патрулирования 24 сентября лодка попала в противолодочную сеть севернее о. Гогланд. Освобождение из нее заняло двое суток, и лишь крайне неблагоприятная для действия противолодочных сил погода позволила ей избежать встречи с противником. 26 сентября Д-2 смогла окончательно освободиться от обрывков сетей и исправить повреждения вертикального руля. Затем лодка проследовала в назначенный ей район патрулирования у острова Борнхольм. У острова Эланд 3 октября 1942 г. в 9:57 лодка атаковала двухторпедным залпом из подводного положения с дистанции 6 кабельтовых конвой в составе 2 транспортов и 2 миноносцев, но промахнулась. Новой атаке помешал вражеский миноносец. 7 октября в 11:04 атаковала одиночный транспорт из подводного положения одной торпедой с дистанции 7 кабельтовых, но промахнулась. 8 октября в 22:22 атаковала одной торпедой из надводного положения с дистанции 2 кабельтовых одиночный транспорт – безрезультатно. 10 октября в 0:47 также из надводного положения одной торпедой с 3 каб атаковала одиночный транспорт и тоже безуспешно. 14 октября 1942 года

в районе Истада со второй атаки в 16:33 из подводного положения одной торпедой с дистанции 4 каб потопила одиночный германский транспорт «Якобус Фритцен» (Jacobus Fritzen, 1909 г., 4090 брт).



*Группа личного состава подводной лодки Д-2
у рубки после награждения в связи с первым боевым походом*

Последняя торпедная атака за этот поход была 19 октября в 17:55 на линии Треллеборг-Засниц. Лодка из подводного положения с 6 кабельтовых выпустила 2 торпеды по конвою из 2 паромов, транспорта в охранении 5 сторожевых кораблей. В результате был поврежден железнодорожный паром «Дойчланд» (Deutschland, 2972 брт). 30 октября Д-2 начала форсировать Финский залив для возвращения в базу. По пути была обнаружена сторожевыми кораблями противника и преследовалась в течение 4-х часов. Сброшено 48 глубинных бомб.

Летом 1944 года подводная лодка получила на вооружение английскую гидроакустическую станцию «ASDIC-129» («Дракон») и систему беспузырной торпедной стрельбы (БТС).

Второй боевой поход: 2–30 октября 1944 года

Сразу после выхода начались поломки материальной части. Например, 6 октября вышел из строя вертикальный руль, и 30 минут в светлое время суток лодка находилась в надводном положении. 26 октября в 12:54 в районе Мемель-Клайпеда Д-2 смогла атаковать транспорт «Нина» («Nina»), шедший в охранении миноносца и сторожевого корабля.

В результате атаки 2 торпедами с 8 кабельтовых из подводного положения «Нина», возможно, была потоплена. После атаки подводная лодка подверглась преследованию и в результате близких разрывов глубинных бомб ее бросило на камни, заклинив вертикальный руль. Устранить неисправность в море было невозможно, и лодка направилась на базу в Турку (Финляндия), управляемая при помощи винтов.



*Поздравительная новогодняя открытка военных лет
на имя командира отделения электриков подводной лодки Д-2
старшины 2 статьи И. Я. Князева*

Третий боевой поход: 12 декабря 1944 года – 20 января 1945 года

Назначенная в тот же район патрулирования – у Виндавы, Д-2 23 декабря в 4:52 безуспешно атаковала 2 торпедами с 5 кабельтовых из надводного положения транспорт, который шел в охранении сторожевого корабля. 29 декабря в 20:01 атаковала из надводного положения 2 торпедами с 4 кабельтовых конвой из 2 транспортов в охранении 3 сторожевых кораблей. Возможно, был потоплен один крупный транспорт. 3 января 1945 года в 6:19 в том же районе лодка атаковала из надводного положения 2 торпедами с дистанции 4 кабельтовых транспорт, шедший в охранении сторожевого корабля, но промахнулась. 18 января ввиду неисправности вертикального руля и кингстонов подводная лодка получила разрешение вернуться. 20 января возвратилась в порт Ханко (Финляндия).



*Погрузка торпеды на подводную лодку Краснознаменного Балтийского флота.
Фотография 20.01.1945 г.*

Четвертый боевой поход: 20 апреля – 18 мая 1945 года

Атак противника не было. Ночью 28 апреля 1945 г. западнее Либавы в 0:40 подверглась артиллерийской атаке сторожевого корабля противника. Лодка срочно потрулилась и, уклонившись от преследования, легла на грунт. Через час всплыла и продолжила патрулирование.

Послевоенный период. Мемориальный комплекс (1945–1994 гг.)

После войны, в 1946–1955 годах, лодка входила в состав 4-го ВМФ, выполняла учебно-боевые задачи. За 10 послевоенных лет было подготовлено несколько сотен специалистов-подводников, которые продолжили службу на новых, более современных кораблях Военно-Морского Флота. В августе 1956 года Д-2, как устаревшая, была выведена из боевого состава флота и переоборудована в учебно-тренировочную станцию (УТС-6). Здесь отрабатывались приемы выхода экипажа из затонувших подводных лодок, борьба с пожаром и водой. В 1969 году на лодке была установлена мемориальная доска. Исключена из списков плавсредств флота 05.03.1987 г.

В конце 1980-х гг. Правительство СССР приняло специальное постановление о создании мемориального комплекса, посвященного героям-подводникам Второй мировой войны, ученым, конструкторам и строителям подводного флота. В восстановлении подводной лодки участвовали Центральное конструкторские бюро морской техники «Рубин» под руководством академика И. Спасского – председателя координационного совета, Балтийский завод (директор О. Шершнев), части Ленинградской военно-морской базы под командованием адмиралов В. Самойлова и В. Селиванова. Непосредственно работы по проектированию осуществляли Е. Бутузов, В. Семенов, К. Саровайский (ЦКБ МТ «Рубин»), А. Грицкевич (Балтийский завод). Неоценимый вклад внесли ветераны-подводники. Художественно-архитектурное решение, научная разработка экспозиции подготовлены сотрудниками Центрального военно-морского музея.

Все отсеки подводной лодки, ее внешний облик воссозданы такими, какими они были в годы второй мировой войны. Экспозиция, посвященная истории Д-2 и действиям советских моряков-подводников в годы войны, размещена в помещениях аккумуляторных ям. Мемориальный комплекс подводной лодки Д-2 («Народоволец») был торжественно открыт 2 сентября 1994 года.

ОСНОВНЫЕ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Класс	Большая дизель-электрическая торпедная подводная лодка
Названия (год переименования)	«Народоволец» (05.03.1927), Д-2 (21.08.1934), УТС-6 (17.08.1956)
Тип	I серия
Главный конструктор серии	Б. М. Калинин (НТКМ, Техбюро 4 Балтийского завода)
Место постройки	Ленинград (Санкт-Петербург), Завод 189 (Балтийский)
Заложена	5 марта 1927 г.
Спущена	19 мая 1929 г.
Вступила в строй	11 октября 1931 г. Балтийский флот
Водоизмещение: – надводное – подводное	940 т 1240 т
Размеры: – длина полная – ширина наибольшая – осадка средняя	76,6 м 6,4 м 3,64 м
Скорость: – надводная максимальная – подводная максимальная	15,3 уз 8,7 уз
Дальность плавания: – надводная – подводная	8950 миль (8,9-узловым ходом) 158 миль (2,9-узловым ходом)
Энергетические установки	Дизели типа «MAN» мощностью 2х1100 л.с.; электродвигатель типа «ПГ-20» мощностью 2х525 л.с.; аккумуляторная батарея «ДК», 60 элементов
Двигатель	2 трехлопастных винта
Запас дизельного топлива (нормальный)	28,5 т
Автономность	28 суток полная под водой – 72 часа
Глубина погружения: – максимальная – рабочая	90 м 75 м
Время погружения: – нормальное – экстренное	90 сек 30 сек
Запас плавучести	45%
Экипаж: всего из них офицеров	53 чел 10 чел
Торпедное вооружение (на 1941 г.)	6 носовых, 2 кормовых 533,4-мм торпедных аппарата (боезапас 14 торпед типов «53–38У», «53–39», «ЭТ-80»)
Артиллерийское вооружение	1–102-мм орудие Б-2 (120 снарядов); 1–45-мм орудие 21К (500 снарядов); 1–7,62-мм пулемёт
Средства связи (на 1941 г.)	Система «Блокада-2»: радиопередатчики «Бриз-МК», «Окунь», Радиоприемники «Гроза-М», «Пурга», радиостанция «Рейд»

Штурманское вооружение (основное на 1941 г.)	Магнитные компасы «ГОН» и «ПАМК», гирокомпас «ГУ марка 1», навигационный радиопеленгатор «Градус-П», навигационный эхолот «ЭЛ», вертушечный лаг «ГО марка III»
Радиолокаторы	Отсутствовали
Гидроакустика (на 1941 г.)	Гидролокатор отсутствовал, шумопеленгатор «Марс-15», станция звукоподводной связи «Сириус»

Подводные лодки I серии были двухкорпусными, клепаной конструкции. В отличие от всех предыдущих типов русских лодок, прочный корпус «Декабриста» разделялся прочными водонепроницаемыми переборками на семь отсеков, сообщающимися между собой лазами и быстрозадраивающимися дверьми.

Использованная литература

1. Архивные данные военно-морского флота РФ 1910–1954, тома 4–11, Санкт-Петербург.
2. Лялина М. А. «Подвиги русских адмиралов и мореплавателей». М.: «Современник», 1996.