

В. В. БАЛАБИН

АНГЛИЙСКАЯ СУБМАРИНА ПОД ВОЕННО-МОРСКИМ ФЛАГОМ СССР

Шел тревожный 1919 год. К Петрограду рвались войска генерала Юденича, пытавшиеся захватить город с суши. В Финский залив, угрожая северной столице со стороны моря, беспрепятственно вошла объединенная эскадра Антанты под командованием английского адмирала В. Коуэна. Особенно вызываясь вели себя корабли Королевского флота Великобритании, составлявшие большинство эскадры.

В сложившейся обстановке постановлением Совета обороны республики Красному Балтийскому флоту предписывалось оказывать огневую поддержку приморскому флангу армии, но самое главное — всеми наличными силами надежно защищать морские подступы к Петрограду, активно противодействуя кораблям интервентов. С этой целью на флоте был спешно создан Действующий отряд в составе линейных кораблей «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», крейсера «Олег», эскадренных миноносцев «Азард», «Амурец», «Всадник», «Гавриил» и «Гайдамак», минных заградителей «Нарова» и «Урал», восьми тральщиков, шести сторожевых кораблей и шести подводных лодок. Начиная с 29 мая корабли Действующего отряда ежедневно выходили в море для выполнения специальных боевых заданий.

4 июля 1919 г. на разведку неприятельских сил в очередной поход вышли эскадренные миноносцы «Азард» и «Гавриил» (командиры Н. Н. Несвицкий и В. В. Севастьянов). Их прикрывал следовавший на некотором удалении линкор «Петропавловск» (командир П. Ю. Постельников). Никто тогда не мог предположить, что этот поход станет знаменательным в судьбе «Азарда» и войдет в боевую летопись советского Военно-Морского Флота.

В 17 ч. 37 мин. в районе Копорской губы, расположенной у южного берега Финского залива, с эсминцев одновременно заметили слева по курсу пенистые следы двух торпед, движущихся прямо на них. В тот момент никаких кораблей и судов в заливе не было и, значит, атаковать могла только вражеская подводная лодка, притаившаяся где-то рядом. Удачно сманеврировав, оба эсминца своевременно уклонились от опасности, и торпеды прошли мимо цели. Спустя считанные секунды прямо по курсу «Азарда» на расстоянии приблизительно 5 кабельтовых* неожиданно показались боевая рубка и часть корпуса подводной лодки. Вероятно, она не сумела удержаться на глубине после торпедного залпа, — такое в практике подводного плавания иногда случается, — и ее выбросило на поверхность**. Увидев перед собой лодку противника, эсминцы, по приказанию находившегося на борту «Азарда» начальника дивизиона Л. Н. Ростовцева, полным ходом пошли на таран и тотчас же открыли артиллерийский огонь. Более метким оказался комендор с «Азарда» С. Богов. Первым же снарядом, выпущенным из 102-миллиметрового носового орудия, он попал точно в рубку подводной лодки, и, спасаясь от таранного удара, она быстро ушла под воду. Вскоре на этом месте послышался оглушительный взрыв. Докладывая по прибытии на базу начальнику Действующего отряда С. Н. Дмитриеву о результатах похода, Л. Н. Ростовцев в своем рапорте

* 1 кабельтов=0,1 морской мили.

** Существует также мнение [1, с. 244], что лодка специально подвсплыла, для того чтобы проверить, как ее торпеды поразят русские корабли. С этим трудно согласиться, так как англичане имели возможность скрытно из-под воды наблюдать за обстановкой на поверхности в перископ, не подвергая экипаж смертельной опасности.

указывал, что «на месте лодки появился громадный столб воды не менее чем при взрыве мины заграждения, черного цвета, и видны были летящие в воздух обломки. На месте взрыва, до которого оставалось только 15–20 саженей*, был сильный водоворот, с громадной силой выходил воздух, образуя белую пену» [2, л. 29]. Причина взрыва оставалась неясной.

Как потом выяснилось, эсминец «Азарт» потопил новейшую подводную лодку английского военно-морского флота L-55, за что командира корабля Н. Н. Невисского в числе первых моряков наградили орденом Красного Знамени. О гибели своей лодки официально сообщило британское адмиралтейство.

Прошло несколько лет после того памятного события. L-55 по-прежнему лежала на дне моря, и казалось, что о ней давно забыли. Но вот осенью 1926 г. во время боевого траления в Копорской губе один из советских тральщиков случайно зацепил и поднял на борт прицельное устройство от 4-дюймовой пушки, принадлежавшее, как было установлено, подводной лодке L-55. Погибшая английская субмарина сама напомнила о себе и, как выяснилось, весьма кстати. Дело в том, что в середине 20-х гг., завершив техническую реконструкцию флота, СССР впервые приступил к строительству современных боевых кораблей, отдавая предпочтение подводным лодкам. Принятой в ноябре 1926 г. Советом Труда и Оборона шестилетней программой военного судостроения предусматривалась постройка наряду с подводными кораблями 12 подводных лодок новых проектов.

Следует отметить, что советское подводное кораблестроение (как, впрочем, и вся отрасль) переживало тогда далеко не лучшие времена и нуждалось в помощи, в том числе и зарубежной. Большинство судостроительных предприятий еще не полностью восстановили свои производственные мощности. Отсутствовала материально-техническая база для проведения экспериментальных исследований в области теории и практики подводного плавания. Ощущалась острая нехватка высококвалифицированных кадров судостроителей-подводников, особенно инженеров-конструкторов. В 1919 г. от сыпного тифа умер основоположник русской школы подводного кораблестроения, создатель многих типов подводных лодок, в том числе знаменитых «барсов», профессор И. Г. Бубнов. Некоторые из его сподвижников (М. Н. Беклемишев, Н. Н. Кутейников, М. П. Налетов и др.) по разным причинам отошли от подводных дел. Другие, например С. К. Джевецкий, проживали за границей и практически утратили связь с Россией. После окончания гражданской войны на смену «старой гвардии» пришла сравнительно небольшая группа кораблестроителей-подводников во главе с Б. М. Малиновым. К сожалению, многие из них не обладали должным профессиональным опытом, не имели необходимой теоретической подготовки и к тому же были надолго оторваны от живой проектно-конструкторской деятельности. Оно и понятно: ведь последнюю подводную лодку, спроектированную в России, заложили в 1916 г., т. е. почти 10 лет назад.

«Трудно приходилось нам, молодым инженерам, — вспоминал впоследствии один из участников строительства первых советских подводных лодок Николай Павлович Болгаров, — ...в судостроении был многолетний перерыв. То, что строилось в царской России, потеряло техническую ценность и не могло служить нам образцом. А от нас требовалось сооружать корабли, оборудованные новейшей техникой. Не раз в процессе постройки вставали такие препятствия, которые казались непреодолимыми из-за отсутствия необходимого опыта. Да и посоветоваться было не с кем. Старые мастера и инженеры, строившие устарелые теперь лодки

* 1 сажень=213,36 см.

типа „Касатка“ и „Барс“, рады были нам помочь, но сами отстали» [3, с. 69]. Продолжая невеселые рассуждения Н. П. Болгарова, создатель первых советских лодок Б. М. Малинин писал в своей автобиографии: «Приходилось одновременно решать три задачи, тесно связанные друг с другом: вести разработку и постройку лодок, тип которых у нас был до того времени неизвестен; создавать и немедленно практически использовать теорию подводных лодок, которой у нас в Союзе также не было; воспитывать в процессе проектирования кадры конструкторов-подводников...» (цит. по [4, с. 33]). Любопытно, что назначенный руководителем технического бюро № 4 по проектированию подводных лодок (Техбюро № 4)* Б. М. Малинин имел в подчинении всего... 6 человек.

Реально оценив свои возможности, советские специалисты пришли к верному выводу о том, что, опираясь только на собственные, подчас устаревшие знания и опыт, быстро преодолеть накопившиеся за годы вынужденного простоя технические трудности, а также ликвидировать отставание в теории и практике отечественного подводного кораблестроения будет чрезвычайно сложно. Поэтому параллельно с созданием советской школы самое серьезное внимание уделялось тщательному изучению и внедрению зарубежного опыта проектирования и постройки подводных лодок. Советских конструкторов особенно интересовали сведения о новейших образцах военно-морского оружия и техники, тактико-технических элементах новых лодок, технологии их строительства и т. д. Располагая подобной информацией, можно было сравнить и оценить боевые и эксплуатационные качества иностранных и своих подводных лодок и при необходимости своевременно внести улучшения в конструкцию последних. Между прочим, правительство СССР придавало важное значение вопросам подводного судостроения за рубежом и всячески поощряло интерес к ним со стороны ученых, конструкторов и производителей.

Завершив на этом краткий экскурс в историю советского судостроения середины 20-х гг., продолжим, однако, рассказ о судьбе подводной лодки L-55. Случайная «встреча» с ней тральщика осенью 1926 г. навела специалистов флота и промышленности на дельную мысль об использовании погибшей лодки в качестве вещественного источника информации. Возникло естественное желание детально ознакомиться с ее вооружением, устройством и особенностями конструкции. В тот период Великобритания входила в число ведущих морских держав мира, и любые хранившиеся в тайне достоверные сведения о подводной лодке L-55 могли быть полезны.

Лодки этого типа строились англичанами тремя сериями в течение 10 лет, вплоть до 1926 г., и считались одними из лучших в своем подклассе. L-55 относилась к последней, наиболее совершенной серии, и весной 1919 г. вошла в состав подводных сил Королевского флота. Вскоре английское морское командование выставило ее вместе с двумя однотипными подводными лодками на боевую позицию между мысом Долгий и Деманстейской банкой в Копорской губе для поиска и уничтожения русских кораблей. Здесь она и погибла.

По данным популярного британского справочника «Джен» [5], L-55 имела следующие тактико-технические характеристики: длину 76,6 м, ширину 7,7 м и осадку 4 м, надводное водоизмещение 960 и подводное — 1150 т, мощность двигателей надводного хода 2х1200 и подводного — 2х800 л. с., скорость хода в надводном положении 17,3 и в подводном — 10,5 узла**, дальность плавания экономической

* В 1933 г. на базе Техбюро № 4 было создано Центральное конструкторское бюро подводного кораблестроения (ЦКБС-2).

** 1 узел=1 миля в час.

скоростью* под дизелями 6000 и под электромоторами — 100 миль, рабочую глубину погружения 50 м. Вооружение состояло из шести носовых 553-миллиметровых торпедных аппаратов с четырьмя запасными торпедами и двух пушек калибра 100 мм. Экипаж насчитывал 40 человек [5].

Из приведенных здесь характеристик наибольшее внимание привлекала необычно высокая скорость L-55, вызывавшая определенные сомнения. В самом деле, имея почти такое же водоизмещение, как, например, советская подводная лодка «Декабрист» (934 т), и одинаковую с ней мощность главных механизмов, английская лодка, если верить «Джену», развивала полную скорость хода в надводном положении почти на 3 узла больше. Каким образом англичанам удалось добиться такой быстроходности? Или же в справочник вкралась досадная (или умышленная) опечатка? Для того чтобы получить правильный ответ на эти вопросы, необходимо было предварительно исследовать форму обводов лодки, конструкцию гребных винтов и провести ходовые контрольные испытания.

По всем действовавшим тогда международным законам уничтоженная в территориальных водах СССР английская субмарина являлась трофеем Морских Сил РККА, и после короткого обсуждения этой проблемы в «верхах» решили ее поднять и как следует обследовать. Но прежде требовалось уточнить место гибели L-55 и отыскать саму лодку. Такой приказ в ноябре 1927 г. получили тральщики «Змей» и «Клюз» и, не мешкая, приступили к его выполнению.

Кроме осеннего ненастья, поиск затонувшей лодки значительно осложняли минные заграждения, щедро выставленные английскими кораблями в несчастье для них 1919 г. по всей акватории Копорской губы. К осени 1927 г. наши тральщики успели уничтожить лишь мины, установленные на глубинах до 40 футов**, но оставшиеся нетронутыми противолодочные мины нижнего яруса (60 футов) представляли большую опасность для выполнения поисковых работ. Тем не менее, действуя очень аккуратно, умело используя придонные тралы и миноискатели, «Змей» и «Клюз» вскоре обнаружили на дне залива большую массу металла. Погрузившийся под воду водолаз, однако, не смог ее найти. Тогда решили попробовать отыскать лодку путем волочения по грунту снятых с тральщиков четырехпалых якорей (кошек). И не ошиблись: 20 ноября кошка более удачливого «Змея» зацепилась за какое-то донное препятствие, которое, ко всеобщей радости моряков, оказалось разыскиваемой подводной лодкой, о чем уверенно доложил спущенный под воду по якорь-цепи кошки водолазный инструктор Н. С. Хроленко. По его словам, L-55 лежала на глубине 32 м. Таким образом, проявив смелость и находчивость, команды тральщиков «Змей» и «Клюз» отлично справились с поставленной командованием задачей.

По решению правительства организацию и производство всего комплекса работ по подъему английской подводной лодки поручили созданной в 1923 г. по инициативе Ф. Э. Дзержинского Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН), передав в ее распоряжение спасательное судно-катамаран «Коммуна» (б. «Волхов»), оснащенное четырьмя мощными гинями*** общей грузоподъемностью 1000 т. Для выполнения подводных работ была сформирована отдель-

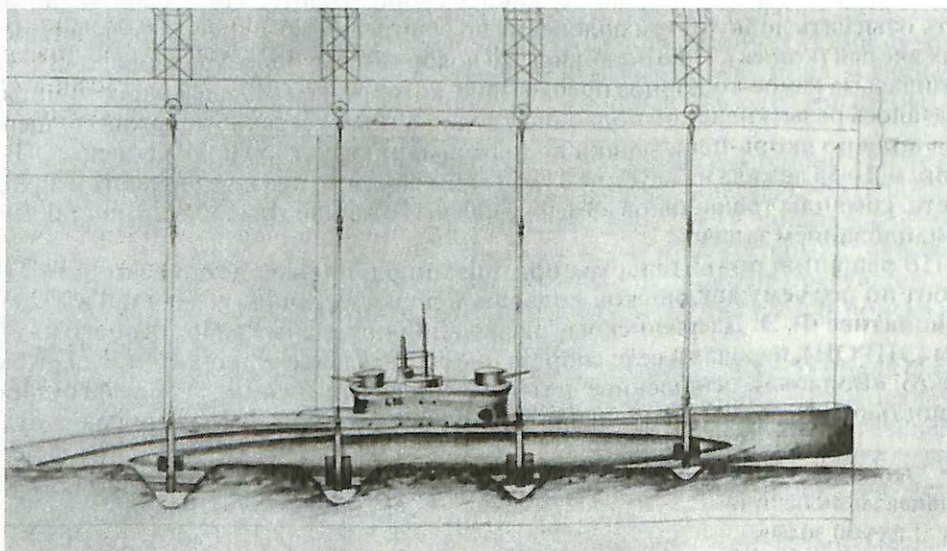
* Экономическая скорость корабля — скорость, достигаемая при минимальном расходе топлива на милю пути.

** 1 фут=0,3048 м.

*** Гини — судовое палубное устройство, состоящее из системы блоков большой прочности, через которые пропущены рабочие тросы, наматываемые при подъеме груза на барабан электролебедки.



*Группа специалистов Балтийской водолазной партии во главе с Ф. А. Шпаковичем
(второй слева во втором ряду)*



*Схема расположения заведенных под днище L-55 металлических полотенец,
подвешенных к гиням «Коммунь»*



Подъем L-55. На носовом орудии водружен советский флаг

ная водолазная партия, куда вошли лучшие специалисты ЭПРОН во главе с начальником оперативной части Экспедиции старейшим мастером подводного дела Ф. А. Шпаковичем.

Разработкой технического проекта предстоящих судоподъемных работ руководил бывший подпоручик царского флота талантливый корабельный инженер Тимофей Иванович Бобрицкий, имевший на своем счету 10 поднятых военных кораблей и гражданских судов, включая подводные лодки. Определив расчетным путем массу L-55 (не более 860 т) и сопоставив ее с фактическими возможностями грузоподъемных средств «Коммуны», Т. И. Бобрицкий предложил поднимать затонувшую английскую лодку с помощью четырех (по числу гиней) гибких металлических полотенец, симметрично подведенных под ее днище и соединенных верхними концами с гинями судна-спасателя. В отличие от громоздких и неудобных в обращении понтонов, которые широко использовались в судоподъемном деле, предложенный Бобрицким способ был более надежным, простым и, что особенно важно, полностью исключал деформацию поврежденного корпуса лодки. При твердом грунте морского дна наиболее сложной и трудоемкой стала бы, пожалуй, заводка металлических полотенец под днище лодки. Но, к счастью, L-55 лежала на мягком (смесь песка и глины) грунте, что значительно облегчало работу водолазов.

Проект Т. И. Бобрицкого не вызывал сомнений, и в июле 1928 г., после тщательной и всесторонней подготовки, ЭПРОН приступил к операции по подъему английской подводной лодки L-55. Нужно сказать, что почти весь июль на море стояла на редкость неустойчивая погода со шквалами. К тому же в Копорской губе все еще сохранялась минная угроза. Поэтому судоподъемные, водолазные и иные работы шли очень медленно и были связаны с определенным риском. Например,

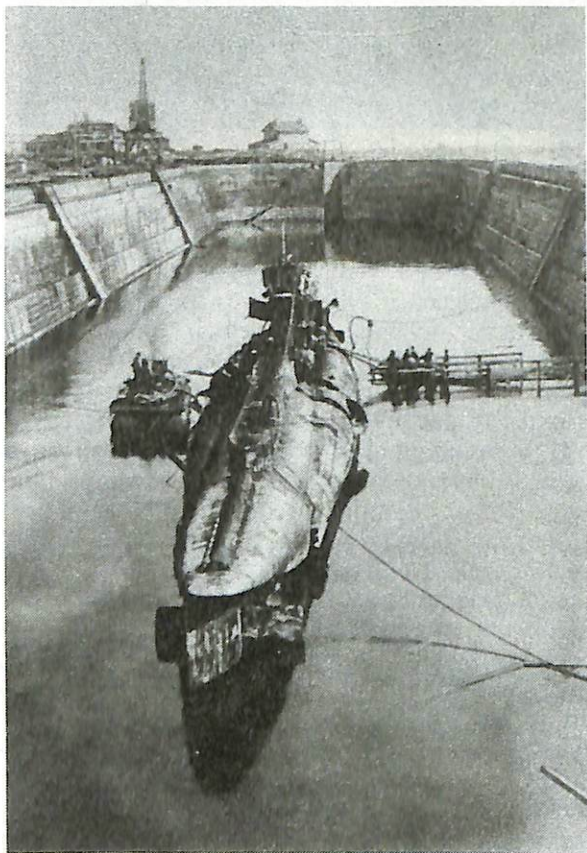
когда однажды «Коммуна» стояла в заданной точке с опущенными в воду тросами и шлангами и не имела возможности дать ход, вблизи нее вдруг всплыла английская мина. К счастью, она прошла под самым бортом спасательного судна, не задев его, и все окончилось благополучно.

Утром 11 августа подводную лодку L-55 без особых приключений наконец-то подняли гинями на поверхность и тут же наскоро заделали зиявшую в корпусе огромную пробоину. В тот же день, соблюдая необходимые меры предосторожности, спасательное судно «Коммуна» взяло курс на Кронштадт и после суточного перехода вечером 12 августа отшвартовалось у стенки кронштадтского паровозного завода. Операция по подъему английской подводной лодки была успешно завершена. 13 августа на L-55 побывали наркомвоенмор и председатель Реввоенсовета СССР К. Е. Ворошилов, начальник Морских Сил РККА Р. А. Муклевич и начальник Морских Сил Балтийского моря М. В. Виктор. Они поздравили эпроновцев и помогавших им военных моряков с успешным окончанием судоподъемных работ и поблагодарили за службу. На следующий день L-55 ввели в один из кронштадтских доков и поставили на клети.

При очистке и осмотре отсеков лодки были обнаружены останки 38 погибших английских подводников, о чем Советский Союз немедленно уведомил правитель-

ство Великобритании и предложил ему принять тела моряков для захоронения на родине. По договоренности между Англией и Норвегией для выполнения этой деликатной миссии с согласия СССР в Кронштадт прибыл норвежский транспорт «Трору». 30 августа 1928 г. на кронштадтском рейде в присутствии главного командования порта, представителей Наркомата иностранных дел, штаба Балтийского флота и норвежского консула на транспорт погрузили 38 гробов с останками членов команды L-55. В тот же день «Трору» вышел в море, взяв курс на Англию. Характерно, что в свое время английское адмиралтейство утверждало, что потерь среди личного состава затонувшей подводной лодки L-55 почти нет [6, с. 316].

Обследование лодки показало, что кормовая часть боевой рубки и треть прочного корпуса с левого борта от центрального поста и до шестого отсека полностью разрушены, причем рваные листы обшивки



Постановка L-55 в док. Вид с кормы

вмяты внутрь лодки. Сильно повреждены главные и вспомогательные механизмы, арматура и трубопроводы. В то же время аккумуляторная батарея, воздухохранители, а также снаряды и торпеды, на удивление, остались целы. Расположение, величина и характер разрушений — все свидетельствовало о том, что подводная лодка L-55 погибла в результате серьезного повреждения рубки от прямого попадания артиллерийского снаряда с «Азарда» и последующего подрыва на английской мине граждения: лодка коснулась ее при срочном погружении после неудачной торпедной атаки советских эсминцев.

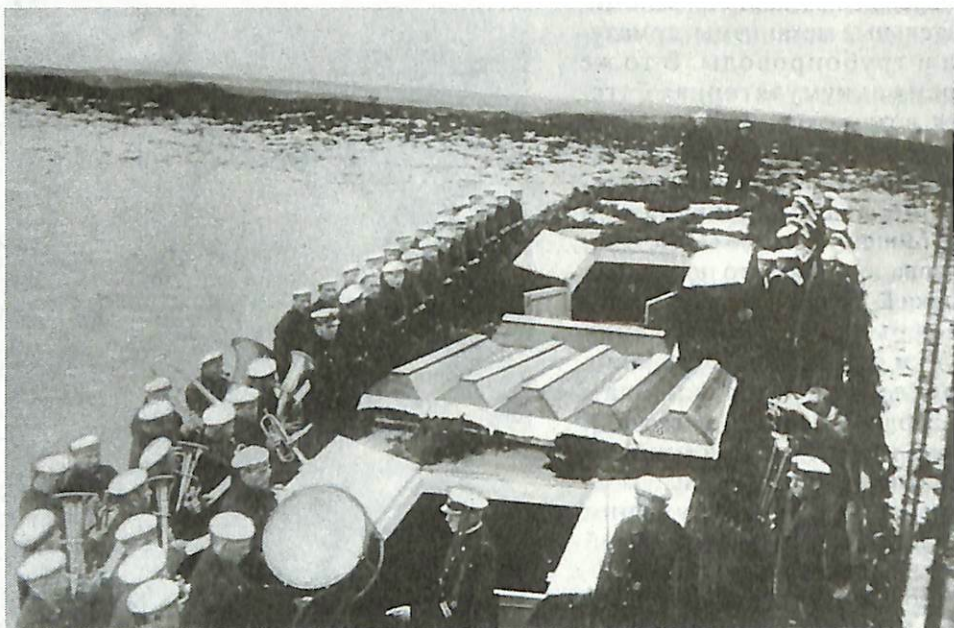
По своей конструкции L-55 относилась к полуторакорпусным подводным лодкам с расположенными снаружи прочного корпуса легкими полукруглыми булями*, где размещались цистерны главного балласта (по три с каждого борта). В России лодки с булевыми обводами прежде никогда не строились. Прочный корпус английской субмарины по длине разделялся плоскими поперечными переборками на восемь отсеков: первый — торпедный; второй, третий и четвертый — аккумуляторные (с жилыми помещениями в верхней части); пятый — центральный пост управления лодкой в подводном положении со всеми необходимыми приборами; шестой — дизельный; седьмой — электромоторный и восьмой — кормовой, где стояли рулевые агрегаты и ряд вспомогательных механизмов.

Старательно обследуя L-55, советские специалисты сосредоточили максимум внимания на технических и конструкционных новшествах, которыми можно было бы воспользоваться в практических целях, если, разумеется, эти новшества того заслуживали. Принимавший непосредственное участие в осмотре и изучении устройства L-55 председатель одной из секций Научно-технического комитета ВМС РККА будущий академик и адмирал А. И. Берг считал, что «для конструкторов лодка L-55 представляет громадную ценность и целесообразно несколько задержать готовность новых лодок с целью внесения в них некоторых улучшений» [4, с. 83]. Видимо, А. И. Берг не учел, что в ходе обследования L-55 было выявлено не-

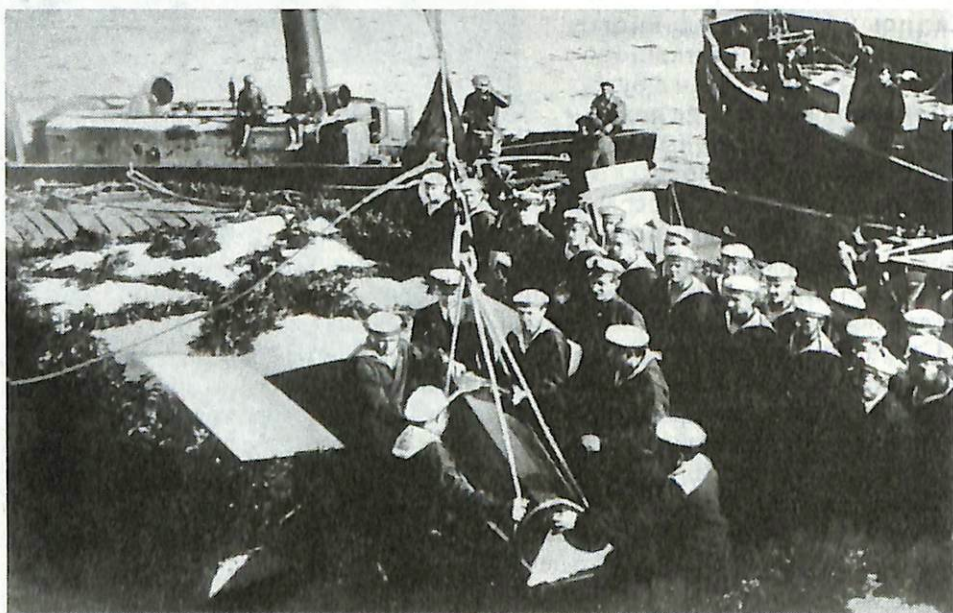


*Осмотр L-55 в доке начальником Морских Сил РККА
Р. А. Муклевичем с сопровождающими лицами*

* Були — выпуклости, обычно полукруглого сечения, расположенные вдоль бортов лодки.



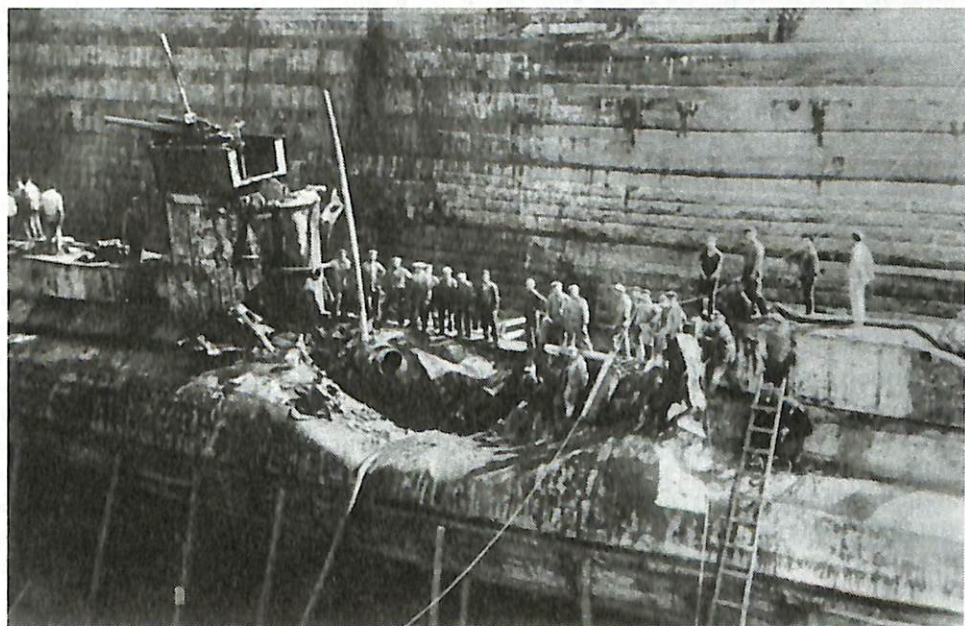
*Почетный караул советских военных моряков
у гробов с останками английских подводников с L-55*



*Перегрузка останков погибших английских подводников L-55
с баржи на борт новрежского транспорта «Трору»*



Разрушения в средней части надстройки L-55



Перед началом ремонта

мало существенных недостатков, заметно снижавших «громадную ценность» лодки (высокая и громоздкая рубка, легко поддающиеся коррозии судовые трубопроводы из железа, отсутствие кормовых торпедных аппаратов и средств регенерации воздуха в отсеках и т. д.). Поэтому среди кораблестроителей не все поддерживали столь восторженную оценку. Тем не менее в разработанном в 1929 г. общем (техническом) проекте первого советского подводного минного заградителя «Ленинец» II серии был «учтен опыт, приобретенный от изучения L-55» [7, л. 189], о чем 4 сентября 1929 г. начальник Технического управления МС РККА Н. И. Власьев докладывал начальнику Морских Сил РККА Р. А. Муклевичу. Не исключено, что именно это обстоятельство впоследствии было использовано некоторыми зарубежными историками как повод для заявлений о том, что «английская подводная лодка типа „L“, потопленная большевиками в Балтийском море и позднее поднятая со дна, стала прототипом некоторых советских проектов» [8, с. 31]. В действительности же L-55 никогда не являлась прототипом подводных лодок ВМС РККА, хотя отдельные технические решения, заложенные в ее конструкцию, советские кораблестроители сочли возможным позаимствовать. Например, при проектировании «Ленинца» они выбрали булевую форму обводов легкого корпуса, характерную для английской подводной лодки L-55. В результате повысилась остойчивость и упростилась технология постройки лодки. Кстати, похожую форму обводов имели также подводные лодки типа «Щука». Другой пример. Конструкторы «Ленинца» заменили постоянный настил над аккумуляторными ямами на съемные деревянные щиты, покрытые резиновыми коврами, отказались от индивидуальной вентиляции аккумуляторов, оставив только общеямовую, как это было сделано на английской подводной лодке. За счет этого удалось увеличить высоту жилых помещений и улучшить условия для подводников. По типу L-55 (правда, с некоторыми улучшениями) в схему электропитания вспомогательных механизмов и освещения была включена вольтодобавочная машина (бустер), обеспечивавшая стабилизацию напряжения в цепи. Для борьбы с дымностью и искрением дизелей, демаскирующими корабль, на «Ленинце» применили английскую систему охлаждения выхлопных газов посредством впрыскивания воды в газоотвод, выведенный в кормовой бурун. Кстати, система оказалась малоэффективной, и от нее почти сразу же отказались. Вот, пожалуй, и все технические новинки «английского происхождения», которыми ограничились советские конструкторы, положив в основу проекта «Ленинца» отнюдь не L-55, а собственные идеи и прогрессивные инженерные решения.

Детально обследуя английскую субмарину, ученые и конструкторы пытались раскрыть секрет ее быстроходности, но безуспешно. В конструкции корпуса и гребных винтов не было обнаружено ничего особенного. Более того, булевые отводы и большая высота рубочного ограждения увеличивали сопротивление воды движению L-55 и ухудшали ее ходкость как в надводном, так и в подводном положениях. Для того чтобы объяснить этот феномен и определить фактическую скорость хода, необходимо было провести ходовые испытания L-55. Экспериментально решать подобные задачи тогда еще не научились. Несмотря на трудности с финансированием и материально-техническим обеспечением, Совет Труда и Оборонны принимает решение о восстановлении подводной лодки L-55 силами Балтийского судостроительного завода и включает эту работу в первый пятилетний план военного судостроения 1928–1933 гг.

L-55 еще находилась в кронштадтском доке, когда на нее пришли первые члены экипажа: командир лодки В. С. Воробьев, старший инженер-механик К. Ф. Игнатьев, главные старшины Г. Ростов, Г. Исаков и У. Иванюк. Вскоре к ним присо-

единился старший помощник командира лодки Г. Н. Холостяков, впоследствии Герой Советского Союза, вице-адмирал, один из руководителей обороны Новороссийска в годы Великой Отечественной войны.

Большие разрушения корпуса, серьезные повреждения главных и вспомогательных механизмов, наконец, полное отсутствие какой-либо технической документации существенно осложняли задачу восстановления подводной лодки Л-55. Наиболее скептически настроенные специалисты считали эту затею практически невыполнимой и безнадежной. Однако предстоящие трудности не испугали конструкторов Техбюро № 4 (П. З. Голосовского, В. В. Перловского, К. И. Руберовского и др.), которые под руководством главного инженера Б. М. Малинина взялись за разработку технической документации, необходимой для выполнения восстановительных работ на лодке. Б. М. Малинин и его коллеги, словно художники с натуры, мастерски «срисовали» с английской субмарины около тысячи различных чертежей, а также составили очень нужные экипажу подробные инструкции по управлению механизмами, системами, устройствами. Большую помощь судостроителям в восстановлении лодки оказали опытные подводники с Л-55, особенно старейший инженер-механик подводных сил России К. Ф. Игнатьев.

Однажды подводную лодку, находившуюся на Балтийском заводе в восстановительном ремонте, посетили К. Е. Ворошилов и С. М. Буденный. Моряки поинтересовались у наркома, как будет называться корабль после подъема советского Военно-морского флага. Ворошилов высказался за сохранение прежнего, английского названия лодки, которое затем и было официально принято.

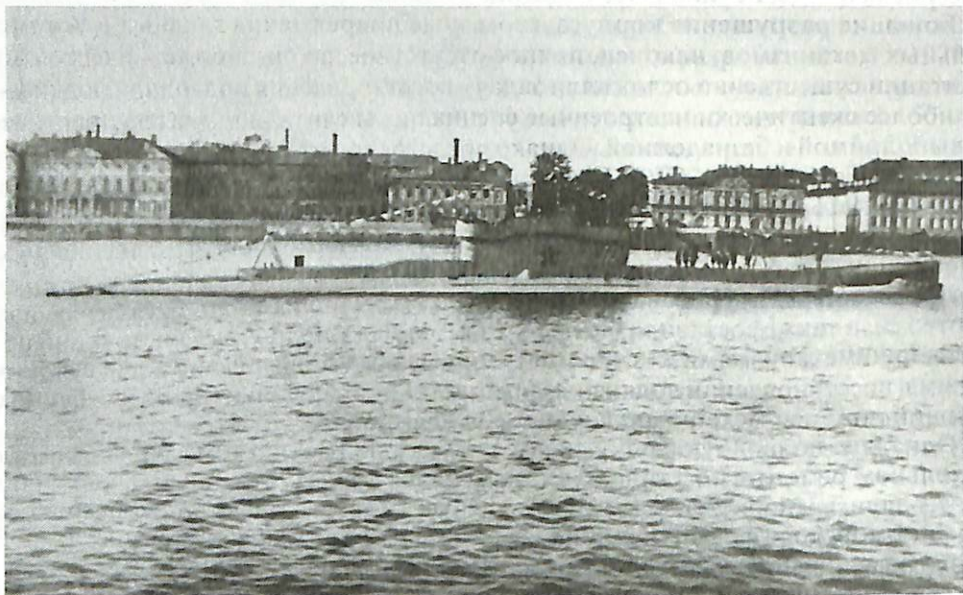
Английские подводные лодки типа «Л» имели весьма приметный силуэт, — вспоминал после войны Г. Н. Холостяков. — Из-за характерной, очень высокой рубки с вытянутым мостиком их нельзя было спутать даже издали ни с какими другими. При восстановлении Л-55 обсуждался вопрос, не следует ли несколько изменить ее внешний вид, тем более что рубка была сильно повреждена. Но решили оставить ей вместе с прежним названием «английскую» внешность. Мы видели особый смысл в том, что в лодке, принадлежащей Рабоче-Крестьянскому Красному Флоту, будут узнавать ту самую Л-55, которая была потоплена в девятнадцатом году. Пусть все, с кем придется встретиться на море, принимают к сведению, чем кончается для любителей военных авантур вторжение в советские воды! [9, с. 34].

В процессе восстановительных работ заметных переделок и перепланировок внутри отсеков Л-55 не предусматривалось, да в этом и не было необходимости.

Впрочем, — не без юмора отмечал Г. Н. Холостяков, — одно «конструктивное изменение» мы с Игнатьевым осуществили в качестве сюрприза для нашего командира. Воробьев отличался очень высоким ростом, и было ясно, что на диванчике, занимавшем всю длину командирской каюты, ему не поместиться. А рядом, за переборкой, находилась радиорубка, куда хорошо вписывалась, не мешая механизмам и радисту, небольшая выгородка, позволявшая командиру вытянуть ноги.

Эту мелкую переделку не заносили в корабельные формуляры. И когда я прослужил уже несколько лет на Дальнем Востоке, а на Л-55 сменился весь первоначальный личный состав, из техотдела Балтфлота, приступавшего к очередному ремонту лодки, пришла бумага с запросом: не известно ли мне, каково назначение «коробки», врезанной из каюты командира в радиорубку? [9, с. 35].

К 27 июля 1931 г. подводная лодка Л-55 была полностью восстановлена и предъявлена заводом к сдаче Постоянной комиссии по испытаниям и приемке кораблей. Лодкой командовал В. С. Воробьев, испытаниями руководил опытный моряк-



Английская подводная лодка L-55 под военно-морским флагом на Неве. 1939 г.

подводник Я. К. Зубарев. Приемосдаточные испытания длились три недели и в целом прошли успешно. Все лодочные механизмы и устройства работали без перебоев. Вместе с тем «...ходовые испытания показали, — указывал позже видный конструктор подводных лодок профессор С. А. Базилевский, — что данные справочника „Джен“ о высокой надводной скорости L-55 (17 узлов)*, мягко говоря, не соответствовали действительности. Несмотря на развитие дизелями их номинальной мощности и на тщательную очистку и отличное состояние наружной поверхности, наибольшая надводная скорость, которой L-55 смогла достичь на испытаниях, не превысила 13 узлов**, что было значительно ниже скорости „Декабриста“» [11, с. 84]. Вместо указанной в «Джене» максимальной скорости подводного хода в 10,5 узла подводная лодка фактически показала лишь 9 узлов. Английская лодка уступала первым подводным лодкам советской постройки не только в скорости хода, но и в торпедном вооружении, глубоководности, дальности плавания подводным экономическим ходом (100 миль против 158 миль у «Декабриста»), живучести, — но, правда, превосходила в артиллерийском вооружении.

Восстановление подводной лодки L-55 во многом оказалось полезным и поучительным. Во-первых, советские специалисты-подводники получили достоверные сведения о тактико-технических элементах, устройстве и особенностях конструкции, а также эксплуатационных качествах боевой подводной лодки одной из ведущих морских держав мира. Во-вторых, практический интерес представлял ряд

* Допущена неточность: в справочнике «Джен» за 1925 г. указана скорость надводного хода L-55, равная 17,3 узла.

** По другим сведениям [10], фактически достигнутая на испытаниях скорость хода в надводном положении L-55 составила 14 узлов, у лодок типа «Декабрист» — 14,6 узла.

внедренных на Л-55 конструктивных и технических решений, и некоторые из них были позаимствованы. Сравнивая опыт и уровень развития советского и английского подводного кораблестроения, можно было осмыслить и оценить собственные достижения и особенно недостатки в этой области корабельной науки и техники. Как считал С. А. Базилевский, такое сравнение, в частности, «...убедительно подтвердило правильность пути, по которому шло советское подводное кораблестроение» на том этапе своего развития [4, с. 34]. Наконец, нельзя забывать и о большом политическом значении восстановления подводной лодки Л-55.

7 августа 1931 г. на бывшей английской субмарине Л-55 (с 10 декабря 1932 г. — Л-55) в торжественной обстановке был поднят Военно-морской флаг СССР, и она вошла в состав подводных сил Балтийского моря. Небезынтересно, что составители английского морского справочника «Джен», когда им пришлось отнести Л-55 к кораблям Военно-Морского Флота СССР, сопроводили эту строку странным примечанием: «По неподтвержденным сведениям, снова потонула...» [12].

На самом же деле советская подводная лодка Л-55 продолжала нести службу по охране морских рубежей, с 1933 г. использовалась для испытаний корабельной аппаратуры и подготовки личного состава. В годы Великой Отечественной войны ее переоборудовали в плавучую зарядовую станцию. В феврале 1945 г. подводная лодка Л-55 была исключена из состава Военно-Морского Флота СССР.

Литература

1. Раздолгин А. А., Фатеев М. А. На рубежах морской славы. Л., 1988 г.
2. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 92. 1919 г. Д. 16571.
3. Болгаров Н. П. Рассказы о подводной лодке. М., 1960.
4. Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990.
5. Jane's Fighting Ships. London, 1925.
6. Трусев Г. М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1957.
7. РГА ВМФ. Ф. р-1483. Оп. 1. Д. 84.
8. Bezzy F. Undersea Technology. 1967. XI. Vol. 8. № 11.
9. Холостяков Г. Н. Вечный огонь. М., 1976.
10. Судостроение. 1993. № 5-6.
11. Базилевский С. А., Дмитриев В. И. Краткая история советского подводного кораблестроения. Л., 1982.
12. Jane's Fighting Ships. London, 1932.