

ТРАНСОКЕАНСКИЙ ПЕРЕХОД ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ТОФ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Юрий Михайлович ЗАЙЦЕВ,
кандидат исторических наук, на-
чальник кафедры тактики ВМФ
и военной истории ТОВМИ
им. С.О. Макарова, капитан
1 ранга

С первых дней Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот стал резервом воюющих флотов и сухопутных фронтов. Тысячи офицеров, старшин и матросов пополнили корабли Балтийского, Черноморского и Северного флотов, морские стрелковые бригады, соединения береговой и железнодорожной артиллерии. Личный состав передавался как в составе экипажей кораблей, так и отдельных команд специалистов.

4 сентября 1942 г. Государственный комитет обороны принял решение об усилении Северного флота за счет перевода с Тихого океана шести подводных лодок. В развитие директивы ГКО СССР Нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов издал приказ от 9 сентября 1942 г., который гласил:

«1. Подводным лодкам С-51, С-54, С-55, С-56, Л-15 и Л-16¹ произвести скрытный переход из своих баз в Полярное через Панамский канал с готовностью выхода для подводных лодок типа «Л» к 25 сентября, типа «С» к 5 октября 1942 г.

2. Пополнение запасов и необходимый ремонт производить в портах: Петропавловске-Камчатском, Датч-Харборе, Сан-Франциско, Панаме, Галифаксе, Рейкьявике.

3. До Петропавловска-Камчатского подводные лодки подчиняются Военному совету ТОФ, с момента выхода из Петропавловска и на переходе до Англии и Исландии переходят в непосредственное подчинение Народному комиссару ВМФ. На переходе из Англии и Исландии в Полярное подчиняются Военному совету Северного флота»².

К переходу были отобраны новейшие подводные лодки типа «С», собранные во Владивостоке непосредственно перед войной и уже в ее ходе, и подводные лодки типа «Л», принятые в состав флота в 1938 г.

Необходимость срочного усиления Северного флота и тяжелые ледовые условия определили маршрут подводных лодок, который для субмарин типа «С» был разбит на участки: Владивосток—Петропавловск-Камчатский, Петропавловск-Камчатский—Датч-Харбор, Датч-Харбор—Панама, Панама—Галифакс, Галифакс—Англия и Исландия, и, наконец, Англия и Исландия—Полярный.

Подводные лодки должны были совершать переход в надводном положении, погружаясь только при необходимости уклонения в случае явной опасности. Применение оружия разрешалось только при нападении на лодку противником и невозможности уклониться маневром³.

На время перехода подводные лодки были объединены в три группы:



Командир подводной лодки «С-54» Д.К. Братишко



Командир подводной лодки «Л-15» В.И. Комаров.



Командир подводной лодки «С-51» И.Ф. Кучеренко.

первая — подводные лодки «Л-15» (командир — капитан-лейтенант В.И. Комаров) и «Л-16» (командир — капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров). Старший группы — командир «Л-16»;

вторая — «С-54» (командир — капитан-лейтенант Д.К. Братишко) и «С-55» (командир — капитан-лейтенант Л.М. Сушкин). Старший группы — командир «С-55»;

третья — «С-51» (командир — капитан-лейтенант И.Ф. Кучеренко) и «С-56» (командир — капитан-лейтенант Г.И. Щедрин), Старший группы — командир 3-го дивизиона подводных лодок капитан 1 ранга А.В. Трипольский.

10 сентября командиры подводных лодок «Л-15» и «Л-16» капитан-лейтенанты Д.Ф. Гусаров и В.И. Комаров были вызваны к командиру Петропавловской военно-морской базы (ПВМБ) капитану 1 ранга Д. Пономареву, который поставил задачу разработать детальный план перехода ПЛ из Петропавловска-Камчатского в Полярное генеральной скоростью 8 узлов и довел приказ Наркома ВМФ только в части, касающейся подводных лодок типа «Л». Старшим группы на период перехода был назначен командир «Л-16» капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров. 14 сентября командиры доложили о завершении расчетов перехода, который должен был занять 122 суток⁴. Экипажи подводных лодок тем временем были заняты подготовкой материальной части к плаванию, пополнением запасов топлива, оружия и продовольствия.

20 сентября командиры подводных лодок были извещены о том, что планы переходов утверждены командующим ТОФ вице-адмиралом И.С. Юмашевым. В этот же день подводная лодка «Л-15» впервые вышла в море с новым командиром для отработки элементов срочного погружения, управления подводной лодкой в подводном положении, сдачи задач со стрельбой практическими торпедами.

По возвращении с контрольного выхода 24 сентября на борту плавбазы подводных лодок «Саратов» командиры получили последний инструктаж командира Петропавловской ВМБ капитана 1 ранга Д. Пономарева и командира 3-го ОДПЛ В. Киселева. Вечером для офицеров уходящих подводных лодок на плавбазе «Саратов» был устроен прощальный ужин, на котором присутствовали офицеры других ПЛ.

Таким образом, окончательная подготовка подводных лодок типа «Л» к межфлотскому переходу заняла две недели, и именно столько же находился



Командир подводной лодки
«С-56» Г.И. Шедрин.



Дивизионный штурман 3-го
дивизиона подводных лодок
ТОФ В.Ф. Паластров.



Командир ПЛ «С-55» Л.М. Сушкин (в центре) с командиром
штурманской БЧ Александровым и командиром БЧ-2 Каза-
ковым. 1943 г.

в должности командир «Л-15», а в море с новым для себя экипажем — четверо суток, чего явно было недостаточно не только для того, чтобы досконально проверить материальную часть, но и познакомиться с личным составом, с которым предстояло совершить межфлотский переход.

Первыми в 08.30 25 сентября из Петропавловска-Камчатского в поход вышли подводные лодки типа «Л». Только после выхода в море из Авачинской губы командир «Л-15» В.И. Комаров проинформировал личный состав о целях, маршруте и сроках перехода. Факт того, что подводникам-тихоокеанцам доверен столь ответственный поход, воодушевил моряков, которые заверили командира, что приложат все знания и опыт для обеспечения безаварийного плавания.

Проверка практической подготовленности экипажей не заставила себя долго ждать — 1 октября в 11.00 на подходе к военно-морской базе США Датч-Харбор был обнаружен самолет. Подводные лодки произвели срочное погружение. По условиям похода срочное погружение при обнаружении авиации подводные лодки должны были совершать самостоятельно, не дожидаясь сигналов с головной ПЛ. Американские летчики, а это был американский самолет, по достоинству оценили отработанность советских экипажей⁵.

Спустя два часа подводные лодки в точке рандеву встретились с американским сторожевым кораблем, который конвоировал их в базу. На причале, к которому ошвартовались подводные лодки, была организована торжественная встреча. Большое количество солдат, матросов, офицеров и гражданских лиц тепло приветствовали советских подводников. Тех же в свою очередь удивила излишняя осведомленность наших союзников — даже матросы знали состав подводных лодок и маршрут их движения. Именно от них командиры наших подводных лодок узнали, что из Владивостока под командованием капитана 1 ранга А.В. Трипольского следом за ними выходит дивизион подводных лодок типа «С»⁶.

4 октября командир военно-морской базы Датч-Харбор провел инструктаж командиров советских подводных лодок на период перехода в Сан-Франциско. Подводным лодкам был назначен подвижный район движения размерами 30 на 50 миль, за который они не должны были выходить. Связь с подводными лодками обеспечивали радиостанции «Датч-Харбор» и «Сан-Франциско», а прикрытие — подводные лодки и авиация ВМС США⁷.

Утром 5 октября после дифферентовки в гавани подводные лодки в сопровождении американского фрегата «РВ-142» вышли в море. К вечеру фрегат закончил эскортирование и лег на обратный курс в базу, пожелав подводникам счастливого плавания. Далее корабли шли самостоятельно при пасмурной погоде в условиях большой океанской зыби. Только в ночь с 10 на 11 октября ветер стих и зыбь уменьшилась. Этой же ночью подводные лодки едва не столкнулись с неопознанным транспортом, разойдясь с ним на дистанции 100—200 м. Осталось тайной: чье это было судно, как оно оказалось на контркурсе наших подводных лодок, и его роль в дальнейших событиях. А дальнейшие события были таковы, что требуют детального освещения.

К утру 11 октября ветер стих, погода прояснилась, зыбь практически прекратилась. В 11.05 на подводные лодки поступила радиограмма, в которой наряду со сводками с фронтов была информация об отмене в Красной Армии и Военно-морском флоте института военных комиссаров и введении института заместителей командиров по политической части. В 11.10 на головную подводную лодку «Л-16» был передан семафор для старшего военкома перехода батальонного комиссара И.М. Смышлякова с просьбой сообщить, как понимать последнее сообщение о военкомках. Был получен ответ, что военком «Л-15» старший лейтенант С.Н. Ганопольский с данного момента является заместителем командира по политической части.

В 11.14, когда командир «Л-15» капитан-лейтенант В.И. Комаров находился в центральном посту, раздался сильный взрыв, от которого содрогнулся даже корпус подводной лодки. В это время на мостике находились вахтенный офицер лейтенант И.И. Жуйко и вахтенный сигнальщик старший матрос Смольников⁷, кроме того, на барбете кормового орудия был старший военфельдшер Н.П. Комашко⁸. «Взлетев» на мостик, В.И. Комаров увидел впереди по курсу на дистанции трех кабельтовых «Л-16», которая с дифферентом 40—50° на корму погружалась в океан, а над корпусом лодки — опускающийся черный столб воды с соляром и фрагментами легкого корпуса кормовой части головной ПЛ. Это произошло в точке с координатами Ш=45°41' сев., Д=138°56' зап. на глубине места 4888 м⁹.

Стремительность событий застала врасплох вахтенного офицера «Л-15», который до прибытия на мостик командира не подал никаких команд на уклонение от ПЛ противника. Придя в себя, лейтенант Жуйко доложил, что вместе с сигнальщиком видели в 10—15 м по носу «Л-15» след двух торпед.



Офицеры и старшины 3-го дивизиона подводных лодок ТОФ с американскими офицерами в Кокосоло (Панама). 2 декабря 1942. Стоят: в центре командир 3-го дивизиона ПЛ ТОФ Герой Советского Союза капитан 1 ранга А.В. Трипольский, слева от него — командир подводной лодки «С-51» И.Ф. Кучеренко и командир подводной лодки «С-56» Г.И. Шедрин, справа — (между американскими офицерами) командир подводной лодки «С-55» Л.М. Сушкин и командир подводной лодки «С-54» Д.К. Братишко.

Мгновенно оценив обстановку, В.И. Комаров отвернул вправо от генерального курса на 90° , дал полный ход, а с обнаружением перископа атаковавшей подводной лодки объявил артиллерийскую тревогу и произвел 5 выстрелов в направлении перископа из 45-мм орудия. В период артогня подводная лодка следовала противолодочным зигзагом¹⁰.

С большой долей уверенности можно говорить о том, что подводная лодка капитан-лейтенанта Д.Ф. Гусарова была атакована японской ПЛ «И-25» под командованием капитана 3 ранга Мейдзи Тагами, возвращавшейся с боевого задания у побережья штата Орегон. Имея всего лишь одну торпеду и приняв наши подводные лодки за американские, Тагами с дистанции 450 м атаковал одну из ПЛ, которой оказалась «Л-16»¹¹. К такому выводу многие специалисты пришли после прочтения русского перевода книги Моцутира Хасимото «Потопленные. Японский подводный флот в войне 1941—1945 гг.».

Однако до сегодняшнего дня остаются некоторые вопросы. Во-первых, случайно ли «И-25», возвращавшаяся по дуге большого круга в базу, оказалась на маршруте наших ПЛ или это результат халатности американцев в соблюдении скрытности перехода советских подводных лодок? Во-вторых, как на маршруте перехода наших подводных лодок на дистанции одного кабельтова в ночь перед гибелью «Л-16» оказался неопознанный транспорт, когда в подвижном

районе разворачивания советских ПЛ посторонних кораблей не должно было быть? В-третьих, чье судно находилось справа в 40—50 кабельтовых от генерального курса наших ПЛ в 11.14 11 октября и стало свидетелем гибели подводной лодки Д.Ф. Гусарова¹²? В-четвертых, насколько были оправданы первоначальные предположения наших подводников, офицеров США, Канады и Англии о том, что «Л-16» стала жертвой случайной или ошибочной атаки американской подводной лодки¹³? Можно, конечно, подвергнуть сомнениям доклад вахтенного офицера и сигнальщика «Л-15» о наблюдении следа двух торпед в 15—20 м по носу своей ПЛ, ведь, как сказано выше, японская «И-25» имела всего одну торпеду. Тогда чьи торпеды или торпеда попала в «Л-16»? В-пятых, где находилось противолодочное охранение ВМС США, о котором говорилось на инструктаже командиров перед выходом подводных лодок из Датч-Харбора? И, наконец, в-шестых, чем объяснить столь замедленную реакцию президента США Ф.Д. Рузвельта, направившего И.В. Сталину свое соболезнование по поводу потери «Л-16» только 30 декабря 1942 года? Этот документ стоит того, чтобы привести его полностью.

«Ф. Рузвельт И.В. Сталину. Я обратил внимание на радиосообщение из Токио о том, что 12 октября в Тихом океане японская подводная лодка потопила подводную лодку союзной нации.

Вероятно, это касается Вашей подводной лодки «Л-16», потопленной противником 11 октября в то время, когда она находилась по пути в Соединенные Штаты с Аляски, и я посылаю Вам выражение сожаления по поводу потери Вашего корабля с его доблестной командой и выражаю мою высокую оценку вклада, который вносит в дело союзников также Ваш доблестный Военно-Морской Флот в дополнение к героическим победам Вашей Армии. 30 декабря 1942 года»¹⁴.

И.В. Сталин, всегда пунктуальный в переписке с главами союзных держав, никак не отреагировал на послание президента США. Почему? По некоторым данным, Токийская радиостанция передала сообщение об успехах Мейдзи Тагами 27 декабря 1942 г. Тогда логично, что спустя три дня Ф. Рузвельт направил соболезнование И.В. Сталину. Но неужели военно-морское командование США не сообщило ранее своему президенту о гибели союзной подводной лодки в зоне своей ответственности и он случайно узнал об этом из радиосообщения?

Остается еще одно сомнение, которое следует рассмотреть ниже.

В опубликованных изданиях Г.И. Щедрина, И.А. Быховского и Г.И. Мишкевича высказываются различные версии и обстоятельства гибели «Л-16». Свое предположение высказал и командир «Л-15» В.И. Комаров. Не приписывая кому-либо «авторства» трагедии, он считал, что Д.Ф. Гусаров, обнаружив перископ подводной лодки, начал уклонение срочным погружением, и в этот момент торпеда попала в дизельный отсек ПЛ.

Бесспорно только одно — потеря нашей подводной лодки может свидетельствовать о том, что американские союзники безответственно подошли к обеспечению перехода советских подводных лодок в своей зоне: командиры подводных лодок не были информированы о том, что у северо-западного побережья США действуют японские ПЛ, хотя и, наверняка, имели такие данные, так как в начале октября подводная лодка «И-25» потопила два танкера в районе Сиэтла; не было организовано противолодочное охранение подводных лодок; со стороны союзников не была соблюдена скрытность перехода, о которой так заботилось командование ВМФ СССР и ТОФ.

После неоднократного обследования места гибели товарищей, которое ничего не дало (на поверхности воды был только соляр — людей и предметов



Город Гринок (Великобритания). Офицеры подводных лодок «Л-15» и «С-54» с английскими союзниками. В центре — командир подводной лодки «Л-15» капитан-лейтенант В.И. Комаров, крайний слева — командир «С-54» капитан-лейтенант Д.К. Братишко.

В.И. Комаров не обнаружил), в 12.00 «Л-15» продолжила движение в Сан-Франциско. Гибель боевых друзей наложила тяжелый отпечаток на настроение подводников. После общего собрания, которое провел командир, бдительность при несении вахты утроилась, отработка мероприятий по борьбе за живучесть корабля и технических средств стала еще более интенсивной.

Дальнейший одиночный переход проходил относительно спокойно в благоприятных погодных условиях. Эти последние дни до захода в Сан-Франциско командир практически не сходил с ходового мостика. 15 октября в назначенной точке randevу «Л-15» встретила с американским эсминцем, который начал эскортирование подводной лодки в базу. Утром 16 октября при входе в Сан-Франциско погода вновь ухудшилась, упал густой туман. В туманной дымке едва удалось избежать очередной трагедии — подводную лодку чуть не таранил американский транспорт. Только мгновенная реакция командира и умелые действия электриков на станции главных электромоторов спасли корабль. Для флотов всего мира существует правило — когда в порт (базу) входит или выходит подводная лодка, обычно рейд перекрывается во избежание случайного столкновения. США не являлись исключением, и обеспечение своих подводных лодок таковым и было. Возникает вопрос — это очередная халатность со стороны союзников или нечто другое?

После прохода моста «Золотые ворота» в 14.15 к борту подводной лодки подошел разъездной катер, с которого высадились три американских офицера и офицер торгового представительства СССР в США капитан 3 ранга Гизатулин. Естественно, что первый вопрос к командиру был: «Где находится „Л-16“?». Не имея никаких инструкций на случай гибели одного из кораблей,

и не зная истинного виновника потопления «Л-16», В.И. Комаров вынужден был излагать легенду, которую подготовил заранее. Суть легенды сводилась к тому, что подводные лодки в 11.15 11 октября погрузились для дифферентовки, а через 30 минут, когда «Л-15» всплыла, подводную лодку Д.Ф. Гусарова не обнаружили. Вызов гидроакустическими средствами результата не дал, что случилось с «Л-16», никто не знает.

К 15.00 подводная лодка «Л-15» ошвартовалась у причала судоремонтного завода г. Вальехо в устье реки Напа (около 30 миль северо-восточнее Сан-Франциско), где ее встречали офицеры-представители командования ВМС США и командир соединения американских подводных лодок контр-адмирал Фриделло. До 18.00 командира «Л-15» капитан-лейтенанта В.И. Комарова представляли официальным лицам и командованию ВМБ Сан-Франциско, и всех их интересовала судьба «Л-16». Командир был вынужден излагать придуманную им версию. Только к 18.00 на борт подводной лодки прибыл Генеральный консул СССР в Сан-Франциско Я.М. Ломакин, которому он доложил фактические обстоятельства гибели «Л-16». Вместе с Я.М. Ломакиным В.И. Комаров выехал к начальнику разведки ВМБ Сан-Франциско, где, краснея от стыда за вынужденную ложь, доложил о том, что фактически наблюдал в день гибели «Л-16»¹⁶.

Таким образом, военно-морское командование США узнало о гибели советской подводной лодки уже 16 октября. Явно, что переход совершался не без ведома президента США и находился под его контролем. Поэтому удивляет, что Ф. Рузвельт «случайно» узнал об этом из токийского сообщения, т.е. спустя более двух месяцев после трагедии.

Подводные лодки «С-51», «С-54», «С-55» и «С-56» 3-го ДПЛ 1-й БПЛ находились в море на отработке задач под руководством комдива Героя Советского Союза капитана 1 ранга А.В. Трипольского, когда ему была доставлена шифрограмма об оставлении района боевой подготовки и возвращении в базу. С возвращением в базу командир получил приказание выгрузить топливо, боезапас и встать на гарантийный ремонт в Дальзавод. В период ремонта на подводных лодках было установлено устройство беспузырной торпедной стрельбы (УБТС), лодки были поставлены в сухой док. Сроки ремонта и докования были настолько сжаты, что даже вызвали сомнение опытных командиров в возможности уложиться в них.

20 сентября командира дивизиона А.В. Трипольского и командиров «эсок» вызвал к себе командир бригады капитан 2 ранга А.И. Родионов. После короткого заслушивания о ходе ремонта и проблемах, он довел содержание приказа Наркома ВМФ от 9 сентября 1942 г. без упоминания о подводных лодках типа «Л». Только тогда командирам стала ясна причина спешки.

Ремонт материальной части шел с большим физическим напряжением личного состава в соответствии с графиком, но оставалась одна проблема, которую решить было невозможно — на трех из четырех подводных лодок были изношены аккумуляторные батареи. При плавании в подводном положении значительно повышалась температура электролита, что вызывало повышенное газообразование и возможность взрыва водорода. Аккумуляторные заводы, эвакуированные из прифронтовой зоны, продукции не давали, а на флоте запасов батарей не оказалось. Именно это обстоятельство определило организацию перехода — в надводном положении, погружаясь только в случае обнаружения противника.

Исходя из обстановки, А.В. Трипольский принял решение иметь в дивизионе две тактические группы. Одну из них он возглавил сам, держа брейд-вымпел на «С-51», командиром другой был назначен Л.М. Сушкин — командир «С-55». Переходы между базами решили осуществлять группами по одному маршруту



Мемориал подводной лодки «Л-16» в г. Вилючинске Камчатской области.
Отсюда «Л-16» вышла в свой последний поход.

с суточным интервалом. Дивизионные специалисты были распределены по кораблям — дивизионный штурман В.Ф. Паластров на флагманском корабле «С-51», дивизионный механик М.Л. Очеретин с капитан-лейтенантом Д.К. Брактишко, минер старший лейтенант В.И. Спицын на «С-55», а дивизионный связист Л.В. Бондарюк на «С-56» с капитан-лейтенантом Г.И. Щедриным. Все дивизионные специалисты (кроме механика) в ходе боевой подготовки сдали экзамен командиру дивизиона А.В. Трипольскому на допуск к управлению подводной лодкой в надводном и подводном положении и выполняли обязанности вахтенного офицера корабля. Это позволило освободить штурманов от несения вахты и сосредоточить все внимание исключительно на кораблевождении.

Сборы подводных лодок не остались незамеченными — по количеству принятых запасов и груды личных вещей провожающие догадывались, что кораблям предстоит длинный и сложный путь, но из деликатности лишних вопросов не задавали. Только несколько командиров «шук» обратились перед отходом лодок на рейд к Г.И. Щедрину с просьбой походатайствовать «там» о переводе их на действующий флот даже старпомами.

4 октября 1942 г. первая группа подводных лодок типа «С» вышла на рейд б. Золотой Рог. Проститься с экипажами и проводить лодки в поход прибыли командующий ТОФ вице-адмирал И.С. Юмашев, член Военного совета флота корпусной комиссар С.Е. Захаров и начальник штаба флота контр-адмирал В.Л. Богденко. Осмотрев корабли и проверив готовность их к походу, командующий флотом перед строем подводников сказал короткую напутственную речь, поставил задачу на переход до Петропавловска-Камчатского, пожелал счастливого плавания и сообщил, что следующее задание они получают на Камчатке.

Утром следующего дня в кильватерной колонне «С-55» и «С-54» начали движение по маршруту перехода в Петропавловск. С небольшой остановкой на рейде б. Де-Кастри, пройдя через Татарский и Первый Курильский проливы, 12 октября группа прибыла в Авачинскую губу.

С суточным временным интервалом Владивосток покинула вторая группа ПЛ под общим командованием командира 3-го ДПЛ капитана 1 ранга А.В. Трипольского, прибывшая в Петропавловск-Камчатский 14 октября. Переход обеих групп сопровождался штормовой погодой в Японском и Охотском морях.

В Петропавловске-Камчатском от друзей-подводников моряки узнали, что незадолго до их прихода в «секретный поход» проводили «Л-15» и «Л-16». Пополнив запасы топлива, продовольствия и пресной воды, 16 октября первая группа подводных лодок оставила последний кусочек советской земли и взяла курс на Алеутские острова. С прежним временным интервалом Камчатку покинула группа подводных лодок во главе с флагманом. Только после выхода в Тихий океан командиры объявили о цели похода и маршруте движения.

После четырехсуточного перехода (20 октября) «С-54» и «С-55» ошвартовались в военно-морской базе Датч-Харбор. Первые же встречи матросов с их американскими коллегами оставили, несмотря на дружелюбный прием, неприятный осадок оттого, что все заранее знали о прибытии советских подводных лодок и о том, что через некоторое время должны подойти еще две лодки. В таких условиях сложно было говорить о скрытности перехода. Дальнейшие события показали небезосновательность тревоги советских подводников.

В своем походном дневнике заместитель командира по политической части подводной лодки «С-56» старший политрук Д.Т. Богачев утром 23 октября 1942 г. записал: «...На горизонте показались первые сопки о. Уналашки». Из-за штормовой погоды патрульные корабли ВМС США в точку randevу не прибыли, и лодки, возглавляемые А.В. Трипольским, самостоятельно зашли в гавань и ошвартовались к ранее пришедшим «С-54» и «С-55»¹⁷. Таким образом, командование военно-морской базы Датч-Харбор из-за плохой погоды пренебрегло безопасностью советских подводных лодок, не организовало встречу и эскортирование их в базу.

После отдыха экипажей и пополнения запасов до полных норм, 28 октября лодки в строю кильватера, возглавляемые флагманской «С-51», в сопровождении двух американских эсминцев вышли из Датч-Харбора для следования назначенным маршрутом. Командиры получили шифрограммы о потере подводной лодки «Л-16». После выхода и возвращения эскорта в базу, подводные лодки вновь рассредоточились по группам, усилив наблюдение за окружающей обстановкой.

29 октября 1942 г. в 10.35 на выходе из Берингова моря в Тихий океан проливом Акутан в черновом журнале «С-56» появилась запись, сделанная рукой главного старшины Рыбакова «Слышен сильный толчок о неизвестный предмет килем в районе второго и третьего отсеков, похоже на удар торпеды». Только 3 февраля 1943 г. в Розайте, когда подводная лодка Г.И. Щедрина встала в док, в килевой части под центральным постом было обнаружено, что нижний лист килевой коробки пробит и частично сорван, а в дереве застряли осколки ржавого металла, которые минер подводной лодки лейтенант П.П. Скопин опознал как элементы хвостовой части торпеды. В том, что это части торпеды, были основания для сомнений и у командира «С-56», и у командира дивизиона капитана 1 ранга А.В. Трипольского — ведь в период перехода было несколько касаний затопленных судов. Эти сомнения у Г.И. Щедрина развеялись уже после войны, когда он узнал о многочисленных отказах неконтактных взрывателей торпед подводных лодок США.

Первыми из «эсок» в Сан-Франциско прибыли подводные лодки «С-51» и «С-56», а 5 ноября к ним присоединились и остальные подводные лодки 3-го дивизиона.

В Сан-Франциско произошли первые изменения в составе экипажей — «С-55» и «С-56» «разменялись» старпомами. Старпом «С-56» Яков Иоффе решил на подводную лодку Л.М. Сушкина, а на его место прибыл лейтенант Владимир Гладков.

Ремонт, пополнение запасов, короткий отдых в Сан-Франциско и снова — в море. Здесь дороги подводных лодок разошлись: «Л-16» еще раньше начала самостоятельный переход к Панамскому каналу и во второй половине ноября уже стояла в военно-морской базе ВМС США Коко-Соло на Атлантическом побережье. Подводные лодки типа «С» теми же группами с временным интервалом уходили в сопровождении американских кораблей, которые после эскортирования вернулись в базу. Переход к Панамскому каналу лишней раз подтвердил требование комдива А.В. Трипольского о необходимости бдительности — 18 ноября подводная лодка «С-56» Г.И. Щедрина у Южной Калифорнии была еще раз атакована неизвестной подводной лодкой. Торпеды прошли в 50 м за кормой. Рассуждая о возможном противнике «С-56» П. Саватеев в статье «Через моря и океаны» пишет, что за два дня до выхода советских подводных лодок «С-51» и «С-56» из Сан-Франциско с полным боекомплектом вышла в море американская подводная лодка «Кэтфиш», которая следовала примерно тем же маршрутом в Коко-Соло, а там пополняла запасы и приняла шесть торпед. Не праздный вопрос: по каким целям они были применены?

В районе костариканского острова Кокос «С-56» в очередной раз подверглась безуспешной атаке неизвестной подводной лодки.

К утру 24 ноября группа подводных лодок, возглавляемая Л.М. Сушкиным, подошла к Панамскому каналу и стала на якорь. Через несколько часов к ним присоединились «С-51» и «С-56». Панамский канал проходили в составе дивизиона в течение светлого времени суток самостоятельно, а в наиболее узких местах (шлюзах) под буксировкой электровозов. К вечеру все четыре подводные лодки ошвартовались в базе США Коко-Соло, расположенной в 15 минутах езды от г. Колона¹⁸.

С приходом в Коко-Соло была закончена первая часть, причем не самая опасная, межтеатрового перехода.

Отдых личного состава подводных лодок был важным, но не основным элементом стоянки в Коко-Соло. На первом плане стоял ремонт материальной части подводных лодок, которая значительно износилась за период перехода. Несмотря на сложные климатические условия эксплуатации, советское оборудование показало себя с самой лучшей стороны. Особенно радовала подводников работа коломенских дизелей, которые строились для использования в северных и умеренных широтах, но и в условиях высокой влажности и температуры не дали ни одного сбоя.

Надо отдать должное командиру военно-морской базы Коко-Соло, который с пониманием отнесся к просьбе экипажей сделать все возможное, чтобы пребывание подводных лодок в базе не затянулось. Мастерским было дано указание принимать все заказы, с которыми они могут справиться, а в целях экономии времени на хождение в столовую, обед для команд доставлялся прямо на пирс. Меньше недели потребовалось личному составу подводных лодок для того, чтобы привести в порядок технику, произвести предупредительный ремонт.

2 декабря 1942 г. под звуки военного оркестра первыми покинули Коко-Соло подводные лодки «С-51» и «С-56», а ровно спустя сутки, в 14.00, распрощались с Панамой и остальные корабли дивизиона¹⁹.

Далее маршрут подводных лодок пролегал к острову Куба. В Карибском море, районе действия немецких подводных лодок, безопасность перехода

обеспечивали американские корабли. Один из дней этого короткого участка пути напомнил о том, что идет война. На американском корвете, сопровождавшем «С-54» и «С-55», был поднят сигнал «Слышу шум винтов подводной лодки противника». Были приняты меры предосторожности, усилена сигнальная вахта. После трехсуточного перехода в военно-морской базе Гуантанамо корабли поменяли запасы пресной воды, так как принятая в Коко-Соло вода имела болотный привкус. Эта операция заняла несколько часов, после чего подводные лодки с эскортом американскими кораблями вновь вышли в море.

Вечер 7 декабря 1942 г., первая годовщина начала войны Японии с США, запомнился многим членам экипажей «С-54» и «С-55» до конца жизни. Еще раз все убедились в справедливости требований комдива А.В. Трипольского в необходимости бдительности. На подводной лодке «С-54» в дневное время выставилась дополнительная сигнальная вахта из двух человек, а в ночное — один. Следуя в кильватер головной подводной лодке «С-55» и американскому кораблю сопровождения, все находившиеся на мостике (командир капитан-лейтенант Д.К. Братишко, старпом старший лейтенант Г.К. Васильев, дивизионный штурман старший лейтенант В.Ф. Паластров, сигнальщик В. Глущенко и матрос-переводчик Ю.Ф. Нуджин) практически одновременно в 18.00 увидели три красных огня на мачте эскортного корабля, означавшие обнаружение подводной лодки противника. Корабль сопровождения лег на обратный курс и начал атаку подводной лодки глубинными бомбами. «С-54» начала движение противолодочным зигзагом для уклонения от возможных торпедных атак. Однако в наиболее опасном положении оказалась «С-55» — подводная лодка противника была обнаружена именно в тот момент, когда спустили на воду шлюпку для доставки на борт корабля сопровождения американского сигнальщика, и лодка хода не имела. Около 19.00 часов сигнальщик В. Глущенко, а затем и все остальные, стоявшие на мостике «С-54», обнаружили след торпеды. Грамотное маневрирование и слаженная работа всех, кто обеспечивал ход и управление подводной лодкой, помогли успешно уклониться от торпеды — она прошла в нескольких метрах от корабля²⁰.

В соответствии с планом перехода следующим портом захода подводных лодок была военно-морская база Канады Галифакс. Штормовые условия перехода способствовали его скрытности, и этот участок подводные лодки прошли относительно спокойно. Первой в Галифакс прибыла «Л-15», которая после короткого ремонта вышла в Исландию (Рейкьявик) для дальнейшего перехода в Полярное. В Рейкьявик «Л-15» прибыла с выведенными из строя кормовыми горизонтальными и вертикальным рулями. Они были серьезно повреждены в условиях шторма. Невозможность произвести ремонт в Исландии вынудила командира возвращаться в Великобританию. В г. Гринок (ВМБ Холи-Лох) «Л-15» пришла в начале февраля и стала в док. В Галифаксе разошлись пути подводных лодок 3-го дивизиона. «С-51» утвержденным маршрутом вышла в Полярное, и уже 24 января 1943 г. ее экипаж, возглавляемый И.Ф. Кучеренко, пополнил семью подводников-североморцев.

Подводные лодки «С-54» и «С-55», прибывшие в Галифакс 14 декабря, спустя одиннадцать дней вышли в Розайт (Шотландия) для ремонта и замены аккумуляторных батарей. Сюда же прибыла и подводная лодка «С-56» капитан-лейтенанта Г.И. Щедрина. Таким образом, в начале января 1943 г. три лодки дивизиона А.В. Трипольского вновь собрались вместе в Шотландии. В соответствии с договоренностью в Великобритании на подводные лодки должны были установить радиолокационные станции и активную гидроакустическую станцию, однако сроки, в которые военно-морское командование и судоремонтный

завод обязались поставить эту аппаратуру, не удовлетворили командиров «С-55» и «С-56». С окончанием докового ремонта и замены аккумуляторных батарей они покинули Розайт и через порт Лериук на Шетлендских островах перешли в Полярное. «С-56», вышедшая из Лериука на сутки позже подводной лодки Л.М. Сушкина, в пути опередила ее, и обе лодки 8 марта 1943 г. благополучно прибыли в Полярное. К этому времени подводная лодка «С-51» капитан-лейтенанта И.Ф. Кучеренко уже открыла счет боевым походам.

В Великобритании остались подводные лодки «Л-15» и «С-54», требовавшие более серьезного ремонта. На «С-54» были повреждены цистерны главного балласта и погнуты горизонтальные рули, требовался ремонт в сухом доке. На лодках, оставшихся в Англии, было решено устанавливать новую аппаратуру.

Только 10 февраля, после того как на лодку была загружена аккумуляторная батарея и отремонтированы горизонтальные рули, «С-54» вышла из дока и 19 февраля, после почти двухмесячной стоянки в Шотландии, начала переход Северным морем в Портсмут. Для обеспечения установки радиолокации и гидроакустической станции в Англии был оставлен дивизионный связист Л.В. Бондарюк, совершавший переход на «С-56».

Непосредственно отвечавший за эксплуатацию новой техники и подготовку специалистов для нее, Л.В. Бондарюк был направлен в английскую радиотехническую школу в г. Портсмуте на учебу. После нее дивизионный связист наблюдал за установкой радиолокаторов типа «286» и гидролокаторов «Асдик» на подводные лодки «Л-15» и «С-54», обучал радистов и гидроакустиков этой технике и умению ее эксплуатации. В период обучения в радиотехнической школе Л.В. Бондарюк изучил опыт боевого применения радиолокации и раздобыл у союзников данные о координатах и тактико-технических характеристиках всех радиолокационных станций Германии от Киркинеса до Гибралтара. Впоследствии эти материалы помогли подводникам при ведении боевых действий и обеспечили их скрытность.

Установка нового оборудования заняла много времени — рабочие, устанавливавшие аппаратуру, хотя и делали это добросовестно и качественно, однако явно не спешили. Несколько лучше работы продвигались на подводной лодке «Л-15», которая по завершении ремонта убыла в Полярный и 29 мая 1943 г. завершила свой многотрудный поход. Подводную лодку «С-54» одна за другой преследовали неисправности — сгорела автоматика, потекла аккумуляторная батарея, неплотно прилегли кингстоны. По словам членов экипажа, корабль стал «прирастать» к доку. Радовали победы подводников-тихоокеанцев, ранее ушедших на Северный флот: открыли боевой счет потопленным кораблям и судам противника подводные лодки «С-51» И.Ф. Кучеренко, «С-55» Л.М. Сушкина, «С-56» Г.И. Щедрина. Личный состав «С-54» и его командир капитан-лейтенант Д.К. Братишко горели желанием скорее завершить ремонт и влиться в «азиатскую эскадру» Северного флота.

Только 16 мая 1943 г. «С-54» вышла из дока, а 21 мая отдала швартовы для перехода в порт Плимут — требовалась проверка надежности работы механизмов на ходу, испытания новой установленной техники. С окончанием ходовых испытаний 23 мая «С-54» вышла из Плимута и взяла курс в залив Клайд в г. Гриннок (Шотландия). Наконец, 28 мая последняя из подводных лодок дивизиона Героя Советского Союза капитана 1 ранга А.В. Трипольского покинула Шотландию, и штормовыми морями Атлантики направилась в Баренцево море.

Ранним утром 7 июня «С-54» всплыла на траверзе о. Кильдин у входа в Кольский залив. В сопровождении торпедных катеров и катеров-охотников подводная лодка Д.К. Братишко вошла в Екатерининскую гавань. Последняя

за многомесячный переход команда: «Механизмы в исходное положение. От мест отойти. Вахте заступить по-швартовому», и экипаж, после встречи командира бригады подводных лодок прославленного подводника капитана 1 ранга И.А. Колышкина попадает в объятия друзей, с которыми совершали этот беспримерный поход.

Что бы ни говорили сегодня, как бы критично ни оценивали действия экипажей и отдельных людей в различных ситуациях на переходе, важно одно — был совершен первый в мире трансокеанский переход подводных лодок, который по протяженности маршрута и длительности плавания еще никому до этого времени совершать не приходилось. Этот переход был особо осложнен тем, что проходил в самый разгар войны как на Тихом океане, так и в Атлантике.

Была показана надежность советской техники, которая не подводила ни в северных широтах, ни при высоких температурах и повышенной влажности, ни при жестоких штормах, по сравнению с которыми картина Айвазовского «Девятый вал» выглядела по-детски.

Однако как бы хороша техника ни была, главное — люди, которые ее обслуживали. Тихоокеанский флот передал на Северный флот не только умелых специалистов, но и преданных своей Родине патриотов.

¹ Кулагин К.Л., Морозов А.М. Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии) // Морская коллекция, 2002, № 4. С. 26.

² Комаров В.И. Правда о гибели подводной лодки «Л-16». Рукопись. Архив музея ТОФ. Оп. 73, д. 14, инв. № 2127, л. 4.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 2—3.

⁵ Там же. Л. 8.

⁶ Там же. Л. 7—8.

⁷ Действительно 4 октября из Датч-Харбора в море вышла американская лодка «S-31», но с какими задачами и в каком направлении она вышла — неизвестно. Там же. Л. 8.

⁸ Архив музея ТОФ. Оп. 73, д. 13. Рукопись. Воспоминания Н.П. Комашко.

⁹ Комаров В.И. Л. 12.

¹⁰ Там же. Л. 13.

¹¹ Очевидность того, что «Л-16» была атакована именно «И-25» подтверждают японские данные об атаке в октябре 1942 г. севернее Сизэла двух американских подводных лодок, но американская сторона отрицает факт потери в этот период своих подводных лодок в Аляскинском заливе. См. Моцутира Хасимото. Потопленные. Японский подводный флот в войне 1941—1945 гг. М.: Иностранная литература. 1953. С. 23, 49, 64—65.

¹² Комаров В.И. Л. 13.

¹³ Там же. Л. 20; Щедрин Г.И. «Не ошибка, а подлость» / Красная звезда. 13 октября 1962.

¹⁴ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Т. 2. Переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэнном. М.: Политическая литература. 1989. С. 42—43.

¹⁵ Комаров В.И. Правда о гибели подводной лодки «О-16». Рукопись. Архив музея ТОФ. Оп. 73, д. 14, инв. № 2127, л. 18.

¹⁶ Комаров В.И. Правда о гибели подводной лодки «Л-16». Рукопись. Архив музея ТОФ. Оп. 73, д. 14, инв. № 2127, л. 20.

¹⁷ Там же. Оп. 74, д. 23, инв. 629, л. 5 об.

¹⁸ Архив Музея ТОФ. Оп. 73, д. 17, инв. 3879, л. 5; Д. 18, инв. 2634, л. 48.

¹⁹ Там же. Оп. 73, д. 17, инв. 3879, л. 6.

²⁰ По некоторым данным, вторая торпеда прошла по корме подводной лодки «С-54». Архив Музея ТОФ. Оп. 73, д. 17, инв. 3879, л. 7.

SUMMARY: Captain of the 1st rank Yu. Zaitsev tells in detail about Transoceanic Navigation of submarines of the Pacific Fleet to the Northern Fleet. The author describes all main events of this navigation of submarines through two oceans in the years of the Great Patriotic war.