

Сергей ЧЕРКАШИН
 Андрей БЫКОВ |Фото|

ДЕДУШКА ГЕРМАНСКОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА? ИЛИ...

*«...Посему, как преступлением одного всем человекам осуждение, так правдою одного всем человекам оправдание к жизни...»
 Римлянам, Гл. 5, 18*

...Темный силуэт проявился подомной как всегда внезапно, хотя и не неожиданно. Более того, весь путь по спусковому концу проходил в напряженном неведении: насколько точно опустился груз ходовика. Ведь буквально 20-метровый промах – и добраться до объекта в почти полном мраке на глубине 78 метров будет задачей практи-

чески нереальной. Но все прошло идеально, Серега Борисов так наострил буй, что я не удивлюсь, если в следующий раз груз попадет прямо в рубочный люк. Спусковой конец вывел нас точно в середину корпуса, прямо к боевой рубке. Очередной выдох в клапанную коробку ребризера смешался с радостным урчанием, что, несомненно, выражало присущее нашему народу, но редко проявляемое чувство глубокого удовлетворения...

• Год 1919, 26 апреля. По приказу английского оккупационного командования буксир «Елизавета» вывел на внеш-

ний рейд Севастополя последние лодки бывшей черноморской подводной бригады: все три лодки типа «Нарвал» («Нарвал», «Кит» и «Кашалот»), две типа «Барс» («Гагара» и «Орлан»), новейшую «АГ-21», пять старых лодок («Карась», «Скат», «Налим», «Лосось» и «Судак»), а также подводный минный заградитель «Краб». После этого у них открыли все люки и пробили борта. Заполняясь водой, лодки одна за другой ложились на дно. Еще одна подводная лодка – «Карп» – в этот же день была затоплена в Северной бухте. В конце 20-х – начале 30-х годов большинство из этих кораблей ЭПРОМом были подняты и отправлены на металл. Но не все... На дне остались: «Кашалот», «Гагара», «Скат» и «Карась». •

...Подводная лодка лежит практически на ровном киле. Корма сильно зарыта в ил. Палуба в носовой части серьезно повреждена, в правом борту в районе носовых горизонтальных рулей зияет пробоина.

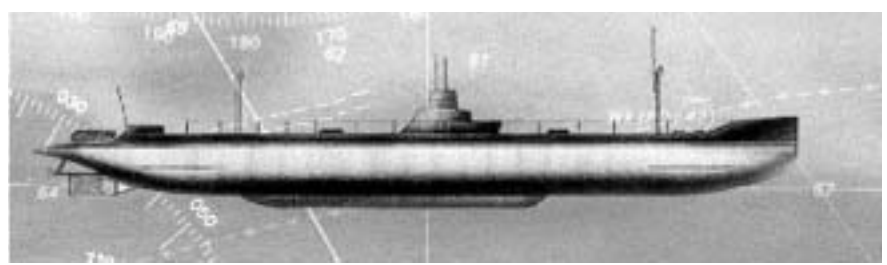
Сразу же бросаются в глаза очень малые размеры рубки, да и общие габариты лодки явно не превышают 40–45 метров в длину. На «Кашалота» это явно не тянет, его длина – порядка 70 метров. Характерный профиль рубки с наплывом в носовой части наводит на крамольную мысль, что на дне покоится именно «Карась», создание которого связано с весьма интересной историей...



• Из всех морских держав Германия была последней, принявшей подводную лодку. Действительно, она заказала свою первую лодку только за 10 лет до начала I Мировой войны. Своей медлительностью в восприятии нового оружия она в большой степени обязана противодействию адмирала фон Тирпица. В 1901 году, выступая в рейхстаге, адмирал сказал, что Германия благодаря конфигурации своих берегов и по географическому расположению портов не испытывает никакой нужды в подводных лодках, которые он считал чисто оборонительным оружием. В другой речи Тирпиц снова заявил: «У нас нет денег для расхода на экспериментальные корабли. Мы должны предоставить подобную роскошь более богатым государствам, вроде Франции и Англии».

В феврале 1902 года верфь «Германия» (Deutsche Werke Kiel AG) начала работать над проектом небольшой экспериментальной подводной лодки. Эта лодка была построена на личные средства фирмы, по ее собственной инициативе и под ее ответственность. В то время германское морское министерство отказывало в выделении каких бы то ни было денег для постройки подводного корабля.

Россия с началом своей неудачной войны с Японией стала щедрым (и не слишком разборчивым) патроном экспериментальных подводных лодок. Экспериментальная лодка Круппа была приобретена Россией и стала подводной лодкой «Форель» русского флота.



Тактико-технические характеристики подводной лодки «Карась»:

Водоизмещение	надводное 209 т, подводное 235 т
Длина	39,62 м
Ширина	3,12 м
Осадка	2,82 м
Мощность моторов	2х200 л. с.
Мощность электромоторов	2х180 л. с.
Скорость хода максимальная:	
надводная	10,6 уз
подводная	8,3 уз
Дальность плавания экономическим ходом:	
над водой	1250 миль
под водой	80 миль
Глубина погружения	до 30 м
Экипаж	29 человек
Вооружение	1 457-мм торпедный аппарат 2 457-мм аппарата Джебцецкого

чески испытывали их и не выпускали до тех пор, пока не получили данные для проектирования своей собственной первой подводной лодки, которая, конечно, оказалась лучше наших.

Таким образом, на русские деньги немцы учились подводному плаванию, а потому сразу же смогли приступить к постройке основного типа, из которого

просто улучшенным и слегка увеличенным вариантом типа «Карп». В этих трех русских лодках видно развитие германской субмарины – комбинации из двойного корпуса Д'Эквили и кертинговских двигателей тяжелого горючего. Только когда Крупп подводной лодкой типа «Карп», построенной для России, продемонстрировал создание типа подводного корабля реального боевого значения, немцы заказали для своего флота лодку подобного же образца. •

...Сколько раз ловил себя на мысли, что корабли – это не просто технические сооружения, пусть даже весьма совершенные, а некие одухотворенные существа. Им так же, как и людям, присущи все этапы развития: от зачатия, мучительных родов, через непростое взросление к зрелости. Им дают имена, оформляют прописку, их обучают, экзаменуют и устраивают на работу. Их моют и наряжают, лечат от болезней и травм. Они весьма прожорливы и, как и положено живым существам, имеют тенденцию, скажем мягко, загрязнять окружающую среду. Их посылают убивать и быть убитыми, их нередко предают и продают. В общем, все как у людей. Как и люди, корабли имеют свою непростую судьбу, когда героическую, а когда и не очень, и свой конец. И как люди, они погибают, в лучшем случае – от старости, но чаще – в расцвете сил, а то и вовсе в юном возрасте. Каждый корабль – это яркая личность со своим непредсказуемым характером. И при всем при том это существо очень доверчивое и ранимое. И совершенно не может жить без человека, безропотно связывая с ним свою судьбу, прочно влезая ему в душу и, тем самым, одушевляясь само. Трагический симбиоз...



В самом начале 1904 года вспыхнула русско-японская война, а в июне того же года Россия заказала Круппу три подводные лодки, ставшие известными позднее как лодки типа «Карп» («Карп», «Карась», «Камбала»). Этим трем лодкам было суждено оказать заметное влияние на развитие германских подводных сил.

«Камбала», «Карась» и «Карп» строились три года, так как немцы, не имея опыта в постройке подводных судов, вся-

создавался подводный флот, чуть было не обеспечивший Германии победу в войне 1914–1918 годов (мнение не бесспорное, но интересное).

Лодки типа «Карп» прошли испытания и совершили переход в русский порт Либаву под своими машинами. Они представляют собой реальное начало развития германского типа подводной лодки, так как первая лодка, построенная для германского флота, U-1, была



«Карась» в Южной бухте

● Подводные лодки типа «Карп» относились к полуторакорпусному типу. Прочный корпус был разделен поперечными переборками на семь отсеков, которые были соединены между собой болтами. Второй и шестой отсеки были оборудованы входными люками. Над четвертым отсеком находилась прочная рубка, также имевшая входной люк.

В верхней части корпуса во всю длину лодки размещалась надстройка, носовая оконечность которой имела характерную приподнятую форму, в кормовой части надстройки располагалось ограждение газовыххлопной трубы, напоминающее небольшую рубку; для вентиляции внутриотсечного воздуха и обеспечения работы керосино-моторов в носовой и кормовой частях были предусмотрены заваливающиеся вентиляционные трубы. В надстройке находились запасы топлива и масла и баллоны воздуха высокого давления. Система погружения имела 13 ЦГБ (шесть внутренних и семь вне прочного корпуса). Дифференциальная цистерна одна – носовая. Прежде чем пускать двигатели, приходилось ставить высокую и тяжелую выхлопную трубу, и лодка должна была идти в надводном положении. Перед погружением ту же самую трубу нужно было снять и убрать – процедура, значительно увеличивавшая количество времени, необходимого для приготовления к погружению лодки. ●

...Еще в первое погружение на эту лодку год назад меня несколько сбивала с толку непонятная конструкция перед рубкой. На первый взгляд, очень похоже на палубное орудие с приподнятым под углом около 30 градусов стволом. Но на «Карасе» пушек быть не должно. Позже, правда, выяснилось, что «ствол» имеет деревянную структуру, и скорее всего это остатки мачты, что уже вполне вероятно: на лодках этого типа были установлены мачты, совершенно нетипичные конструкции для более поздних проектов.

В том же прошлом году было еще одно мнение: обнаруженная лодка является германской, но это предположение бы-

ло отвергнуто после того, как очистили шкалу машинного телеграфа на ходовом мостике. Под стеклом ясно проступили надписи команд на родной кириллице. «Стоп», «Малый вперед» и т.д. не оставили никаких сомнений в национальной принадлежности субмарины...

● Вся история лодки уместается в нескольких строках скупого казенного текста:

ПЛ «Карась» (заводской №110) заложена в мае 1904 г. на судовой верфи Deutsche Werke Kiel AG в Киле (Германия) по заказу Морведа России и 25.07.1906 г. зачислена в списки кораблей ЧФ. Спущена на воду 30.05.1906 г., вступила в строй 10.09.1907 г. и 22.04.1908 г. доставлена по железной дороге из Либавы в Севастополь. В 1911 и 1915 гг. прошла в Севастополе капитальный ремонт. Участвовала в I мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма, на подходах к Севастополю и Констанце). 12.02.1917 г. выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Севастопольскому военному порту на хранение. 16.12.1917 г. вошла в состав Красного ЧФ, но 01.05.1918 г. была захвачена германскими оккупантами, а 24.11.1918 г. – англо-французскими интервентами и 26.04.1919 г. по приказу английского командования затоплена в районе Севастополя. ●

...Время на грунте пролетает так стремительно, что даже не замечаешь, что температура окружающей среды, мягко говоря, бодрящая (всего 6–7 °С). То ли аргоновый поддув сухаря, то ли специфика работы ребризера, а скорее какое-то животное чувство азарта не дают организму отвлекаться на всякие температурные мелочи. Свет фонаря выхватывает отдельные фрагменты, и очень непросто собрать эту мозаику в какую-то стройную целостную картину. Время всплывать, а облазить надо еще так много...

В который раз возрадуешься, что ты на ребризере, – время на декомпрессию после 14-минутного пребывания на грунте всего 34 минуты. На спарке при-

шлось бы отвисать раза в полтора дольше. С нетерпением ждешь 12-метровой отметки, именно здесь проходит основной термоклин. Дальше – веселее и, главное, значительно теплее. Можно расслабиться и перевернуть увиденное.

А перевертывать есть чего. Что-то не все гладко состыковывается. Сравнение имеющихся фотографий лодок этого типа с реальным железом наводит на крамольные мысли. А вдруг это все-таки не «Карась»? Смущает слишком маленький рубочный люк (всего около 40 см в диаметре), носовой входной люк расположен вроде бы под углом, да и леерного ограждения на рубке быть не должно. С другой стороны, одному Богу известно, какие переделки и доработки могли быть проведены за 12 лет службы. Я бы дал процентов 80 за то, что это все же «Карась». Ну очень хочется! Забьем немцам баки! Их U-1 установлена в Мюнхене в качестве музея со снятой обшивкой одного борта (что, кстати, было определено еще Версальским договором 1919 года), вся вычищенная, вылизанная, прямо игрушка. Зато ее ближайший предок и генетический прообраз лежит у нас, в родной стихии, без показной шелухи, в нетронутости величия своего почти векового естества. Кстати, в мае следующего года у «Карася» юбилей, – ровно сотня от спуска на воду. Хороший повод. Но это – в случае тех самых 80 процентов. Еще десять я бы положил на слабую вероятность того, что это «Скат», и оставшиеся 10 процентов – на «непредвиденную в море случайность». Море-то Черное. И если это так, значит, скоро появится новая статья из цикла «дедушки флота». Следите за прессой...

P.S. Уже когда материал был сверстан, я еще раз с пристрастием просмотрел видеоматериал с этого погружения, активно используя кнопку «Пауза». Как результат – стремительно нарастающее сомнение, что на грунте лежит не «Карась», а вовсе даже «Гагара»...



«Карась» на переходе



V Московский Международный
Фестиваль Дайвинга

"Золотой Дельфин"

15-18 февраля 2006 года

МОСКВА, Гостиный Двор

- ✓ 215 компаний-участников из 28 стран мира
- ✓ Более 20000 посетителей фестиваля
- ✓ Выставка-продажа снаряжения и услуг дайвинга
- ✓ Фестиваль подводных видеофильмов и фотографии - более 400 работ
- ✓ Концерты с участием звезд эстрады, шоу-программы, презентации, зрелищные мероприятия



www.goldendolphin.ru

НЫРНЕМ ?!!

Телефон горячей линии: 968-47-68

MAXIM
МУЖСКОЙ ЖУРНАЛ С ИМЕНЕМ

официальный информационный спонсор

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
АВТО
ПЛЮС АВТО

официальный информационный партнер

предельная
глубина

официальный медиа-партнер

ПРОСПОРТ

foto video

ТЕХНОЛОГИИ ПОДВОДНОГО ДИВИНГА
DIVE TEK

free time
City

МИР ПОДВОДНОЙ
ОХОТЫ
www.diveitek.ru

FLY &
dive

ПОДВОДНЫЙ
ХИМБЕК

НЕПТУН

отдых в России
...Короче там, где мы есть!