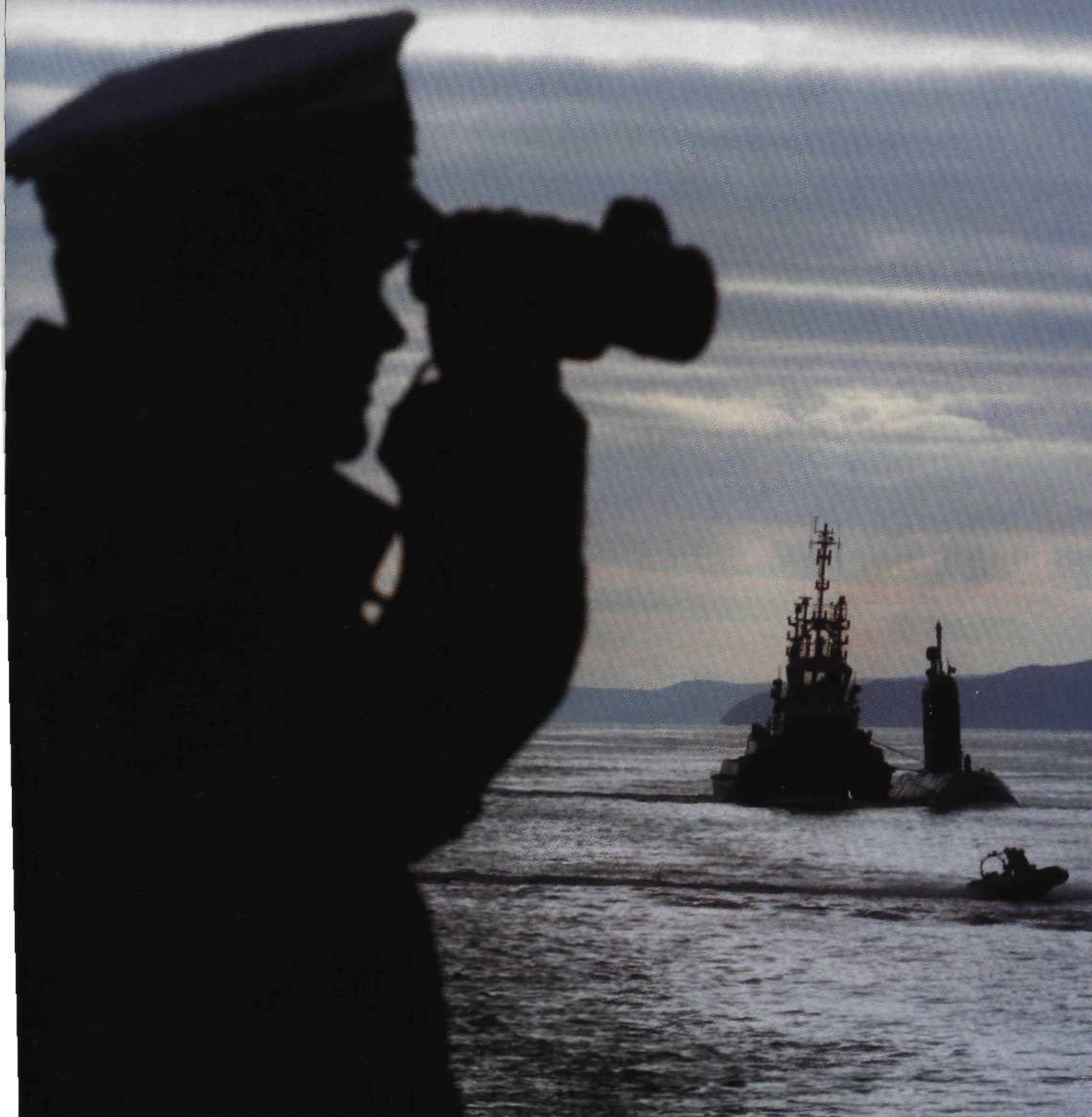


СПРАВОЧНИК

КАТАСТРОФЫ ПОД ВОДОЙ

12 АВГУСТА 2005 ГОДА ИСПОЛНЯЕТСЯ ПЯТЬ ЛЕТ КАТАСТРОФЕ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ К-141 «КУРСК». К ЭТОЙ ГОДОВЩИНЕ «ВЛАСТЬ» ПОДГОТОВИЛА СПРАВОЧНИК, В КОТОРЫЙ ВОШЛИ КАТАСТРОФЫ РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ СУЩЕСТВОВАНИЯ ВОЕННОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА.



Авторы-составители: Михаил Лукин, Кирилл Урбан.

Чрезвычайные происшествия отбирались по следующим критериям: в результате инцидентов погибли люди, субмарины входили в боевой состав флота; катастрофа произошла не в результате действий противника. В ряде случаев технические описания упрощены, чтобы суть происшедшего была понятна не только специалистам.

Авторы будут благодарны за любые замечания и уточнения, которые можно направлять электронной почтой по адресу lukin@kommersant.ru. Секретносителей просим не обращаться.

Тяжелые аварии и катастрофы преследовали подводный флот с момента его зарождения, а первые подводные лодки были форменными «плавучими гробами». 20 июня 1774 года англичанин Джон Дей открыл список жертв подплава, погибнув при погружении «подводного шлюпа» *Magia*. Два экипажа вместе со своим изобретателем Горацио Ханли унесла в 1863 году *Hunley*, а первый боевой успех подводных сил (17 февраля 1864 года *Hunley* взорвала корвет северян) стал последним и для третьего экипажа этой субмарины.

Начало широкого освоения подлодок военными флотами на рубеже XIX и XX веков сопровождалось валом аварий — тогдашние крохотные подводные суденышки горели, взрывались, отравляли и удушали свои команды, тонули от течей или простого захлестывания волной через люки. И сейчас, более чем столетие спустя, когда человечество научилось создавать небывалые по своей мощи и размерам подводные корабли, служба на них остается одной из наиболее опасных профессий. Люди, плавающие на самых передовых в техническом отношении подлодках, по-прежнему находятся внутри тонких металлических скорлупок, подвергающихся колоссальному давлению морской воды. Несмотря на развитие современных средств акустики и навигации, под водой субмарины все равно остаются в значительной мере «слепыми». Вооружения, средства регенерации воздуха, мощнейшая электроэнергетика с массой кабелей высокого напряжения и распределительных щитов — все это остро ставит проблемы взрыво- и пожароопасности на подлодках. Внедрение в подводном флоте ядерной энергетики добавило еще один комплекс рисков. Необычайная сложность современной техники резко повысила требования к уровню подготовки личного состава, при этом сохраняется ситуация, когда даже небольшая ошибка одного может привести к тяжелейшим последствиям и стать роковой для всего экипажа. В то же время средства спасения по объективным технологическим причинам по-прежнему остаются на достаточно невысоком уровне, не гарантируя ничего и никому и делая саму возможность спасения людей, как и раньше, в значительной мере случайной.

Как видно из справочника, Россия и СССР лидируют по числу подводных аварий и катастроф. Но здесь следует учитывать ряд обстоятельств. Советский подводный флот с середины 1950-х (а до этого и короткий период предвоенного времени) был самым многочисленным в мире, что само по себе неизбежно давало большее количество чрезвычайных происшествий по сравнению с другими странами. При этом по многим техническим

Самые крупные катастрофы подводных лодок

	Дата	Принадлежность лодки	Название лодки	Число погибших
1	18 февраля 1942 года	Франция	Surcouf	159
2	10 апреля 1963 года	США	SSN-593 Thresher	129
3	11 января 1962 года	СССР	Б-37 и С-350	122
4	12 августа 2000 года	Россия	К-141 «Курск»	118
5	31 января 1918 года	Великобритания	K4, K17, K14, K22, K6	115
6	3 октября 1943 года	США	SS-197 Seawolf	110
7-8	1 июня 1939 года	Великобритания	Thetis	99
7-8	22 мая 1968 года	США	SSN-589 Scorpion	99
9	8 марта 1968 года	СССР	К-129	98
10	13 июня 1944 года	Япония	I-33	91

Государства, потерявшие наибольшее число подлодок

	Страна	Число катастроф	Число погибших
1	СССР и Россия	69	1316
2	Германия	68	1308
3	США	44	1131
4	Великобритания	36	958
5	Франция	24	676
6	Япония	13	618
7	Италия	6	192
8	Турция	2	113
9	Китай	3	не менее 87
10	Пакистан	1	82

Причины аварий

В отечественном подводном флоте наиболее частой причиной аварий с гибелью личного состава следует признать пожар на борту. Из представленных в справочнике 69 катастроф в 16 (около 23,2%) случаях причиной аварии было возгорание. Сопоставимой с пожаром причиной является взрыв на борту — 14 случаев (20,3%). Прочие технические неисправности приводили к гибели людей 12 раз (17,4%). По 11 раз (15,9%) причинами катастроф становились столкновения или поступления воды в прочный корпус. В двух случаях (2,9%) причиной гибели людей стали аварии реактора. Причины трех аварий (4,3%) отечественных субмарин не установлены.

Среди причин катастроф на подлодках всего мира, включая Россию, на первое место выходят столкновения — 88 случаев (31,5%). Второй причиной являются взрывы на борту — 57 случаев (20,4%). В общемировой практике неизвестна причина 15,8% катастроф (44 случая) — это существенное отличие от российской статистики. Поступление воды в прочный корпус явилось причиной гибели подводников в 32 представленных в справочнике случаях (11,5%), различные технические неисправности — 22 (7,9%), пожары — 21 (7,5%), навигационные аварии — 6 (2,2%), ошибки экипажа — 4 (1,4%), в двух случаях моряки погибли из-за плохих погодных условий (0,7%). Радиационные аварии на подлодках в мире не так часты, как на отечественном флоте. Если в России и СССР из 69 аварий две были связаны с радиационным заражением, то среди 210 иностранных была только одна такая авария. Все же за время существования атомного подводного флота аварии реакторных установок приводили к гибели личного состава только трижды, что составляет чуть более 1% от всего числа катастроф.

Самые аварийные отечественные проекты

Всего с 1904 года отечественные судостроительные заводы передали флотам Российской империи, СССР и Российской Федерации 1065 подводных лодок 71 проекта. На этих кораблях произошло 69 аварий с гибелью личного состава, вошедших в настоящий справочник. Погибли 1316 человек, 24 лодки были безвозвратно потеряны для боевого состава. Одна лодка — К-159 — затонула при буксировке на утилизацию. Аварии, в которых погибли люди, произошли на лодках 36 отечественных проектов и пяти иностранных. Наиболее аварийными следует признать проекты 627/627А «Кит» и 675, на которых произошло по пять аварий. По четыре аварии произошло на лодках X серии Щ («Щука») и проектов А615 и 641. По три на лодках типа «Сом» и проекта 658. Стоит отметить, что массовость проекта не означает его повышенную аварийность. Так, например, известно лишь об одной катастрофе на самых массовых советских лодках проекта 613 (с модификациями), которых было построено 215 единиц.

аспектам советские подлодки долго отставали от аналогичных кораблей более развитых западных государств.

Статистику аварийности советского атомного подводного флота сильно портит значительное количество тяжелых происшествий, связанных с энергетическими установками отечественных атомных подводных лодок первого поколения в первые 10–15 лет их эксплуатации (до начала — середины 1970-х). ВМ-А и ряд других корабельных систем не отличались надежностью. И если ВМС США достаточно осторожно внедряли атомную энергетику и строили небольшое количество своих атомных субмарин первого поколения (всего 15) мелкими сериями или вообще разнотипными, с применением разных образцов ядерных энергетических установок, то в СССР, руководствуясь, очевидно, пресловутым лозунгом «догнать и перегнать», с конца 1950-х развернули крупносерийное строительство атомных подводных лодок сразу по нескольким проектам (всего было построено 56 лодок). И это при том, что еще не было окончательных результатов испытаний первой отечественной атомной подлодки К-3 («Ленинский комсомол») и ее энергетической установки. Результатом массового внедрения неотработан-

что в последние три десятилетия причины большинства известных происшествий с американскими подлодками были не техническими, а навигационными. То есть ВМС США удалось создать весьма эффективную систему подготовки личного состава ПЛА и их относительно безаварийной эксплуатации. Советский, а ныне российский флот такой системы явно не создал. За последние полтора десятилетия вообще можно говорить только о существенной деградации, даже по отношению к советскому уровню. Более того, кризисное состояние системы подготовки кадров ВМФ и обеспечения боеготовности подводных сил, похоже, даже не осознается должным образом современным военным руководством. В этом смысле гибель «Курска» в 2000 году нельзя назвать случайной — она в очередной раз высветила серьезнейшие проблемы отечественного флота, отнюдь не сводящиеся к пресловутому недофинансированию.

Материал, собранный в справочнике «Власти», дает обширную пищу для сравнений, выводов и анализа тяжелых происшествий на мировом подводном флоте. Так, известно, что официальной причиной катастрофы «Курска» был признан взрыв торпедного боезапаса в результате самопроизвольного воспламенения торпеды с

двигателем на перекиси водорода. Критики официальной версии часто говорят о том, что взрыв торпеды без внешнего воздействия невозможен. Между тем только в период Великой Отечественной войны советский флот безвозвратно потерял три подлодки из-за взрыва торпедного боезапаса в базах, а взрыв торпед на субмарине Б-37 в Полярном в 1962 году вообще стал одной из самых страшных катастроф в истории подводного плавания. Известно также по меньшей мере два случая крупных аварий на подводных лодках из-за самопроизвольного воспламенения перекисных торпед — на английской Sidon в 1955 году и на советской С-384 в 1966-м. Таким образом, гибель «Курска» при всей драматичности, к сожалению, вовсе не является чем-то из ряда вон выходящим и имеет достаточно длительную мрачную предысторию. То же самое можно сказать и о ряде других аварий и катастроф подводных лодок, что становится ясным после изучения справочника, предлагаемого «Властью».

МИХАИЛ БАРАБАНОВ, научный редактор
журнала «Экспорт вооружений»

Список использованных в справочнике аббревиатур с разъяснением отдельных технических терминов см. на стр. 86.



Александр Покровский
ПИСАТЕЛЬ,
БЫВШИЙ ПОДВОДНИК

Будет «Курск»

Подводные лодки горели и тонули всегда. С гибнущей подводной лодки спасались редко. Разве что всплывут вовремя да вовремя подадут команду на оставление корабля. Команду подаст командир. Вот только хватит ли у него на это смелости? Если не хватит, то люди будут падать в воду кто в чем и от холода у них будет останавливаться сердце, а если хватит, то люди останутся живы, а командир пойдет под суд. Самый главный и самый надежный механизм на подлодке — это человек. И на этого человека действуют магнитные, электрические и тепловые поля. И еще на него действуют химические вещества и радиация. И еще на него действует неустойчивое давление воздуха внутри лодки. И еще через два месяца плавания у него окончательно сбиваются биоритмы в организме и начинается бессонница, галлюцинации и прочие чудеса. Вот и выживай после всего этого. И ведь выживают, самое удивительное. Все на молодости, конечно. Подводники — люди очень молодые. Средний возраст — 25 лет. В 30 плавать уже тяжело. В 38 — почти невыносимо. 38 — это средний возраст командиров лодок, и командиры лодок в море почти не спят. А походы могут быть по 90 суток, и их может быть два в году, а еще дежурства, ракетные и торпедные стрельбы и множество коротких выходов в море — по 270 суток ходовых в год. И так можно служить лет по десять подряд. В 39 лет после автопомки утром невозможно проснуться. Ты понимаешь, что встать надо, но голова мотается по подушке, глаз не открыть, и все тело вдруг наливаются свинцом. А что будет, если годами не плавали, не трепировались, да и техника строилась не пойми сколько лет, а потом вдруг на нее посадили экипаж, да как начали его гонять, гонять, гонять, отрабатывать, чтоб они света божьего не видели, «за себя и за того парня», чтоб компенсировать нехватку опыта и то, что все уже давно стило и годами не ремонтировалось, что все растащено и продано? Отвечаем: будет «Курск». И он будет не последним.

ГИБЕЛЬ «КУРСКА» ВОСРЕ не является чем-то из ряда вон выходящим и имеет длительную мрачную предысторию

ной техники стали многочисленные аварии на ПЛА, в том числе и с человеческими жертвами. Низкая надежность энергетических установок привела к тому, что первые советские атомные субмарины, несмотря на значительное число ПЛА, номинально введенных в состав военно-морского флота, в первые годы своей службы были практически небоеспособны. Впрочем, в дальнейшем их ядерные энергетические установки были доведены до требований нормальной эксплуатации.

Ключевым фактором аварийности советских атомных подлодок в последующий период (вплоть до наших дней) стали, насколько можно судить, трудности в обеспечении их хорошо подготовленным личным составом и организации службы. Сувеличением количества атомных субмарин в строю ситуация только ухудшалась. В результате в 1980-е годы ВМФ СССР безвозвратно потерял три ПЛА (К-429, К-219 и «Комсомолец»), случались тяжелые аварии. В то же время ВМС США, потеряв две атомные подлодки в начальный период освоения ядерной энергетики (Thresher и Scorpion), с 1968 года не имели ни одной катастрофы атомных субмарин. И это при том, что американцы всегда использовали подводные силы значительно интенсивнее, чем СССР и Россия. Заслуживает также внимания тот факт,



Катастрофы подводных лодок СС

Крупнейшие катастрофы подводных лодок СССР и России

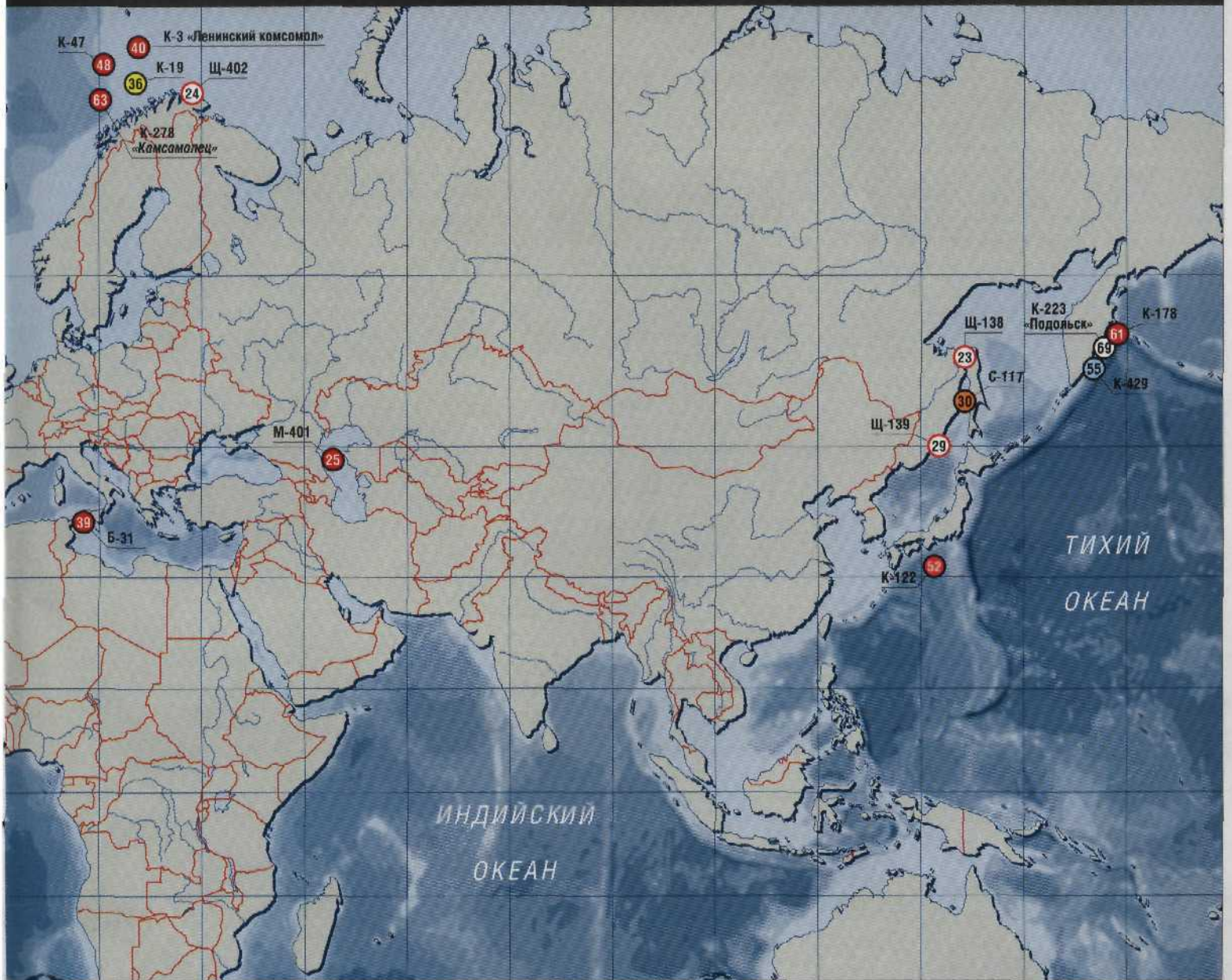
Дата	Название лодки	Число погибших	Номер в справочнике	
1	11 января 1962 года	Б-37 и С-350	122	37
2	12 августа 2000 года	К-141 «Курск»	118	67
3	8 марта 1968 года	К-129	98	41
4	27 января 1961 года	С-80	68	35
5-6	25 июля 1935 года	Б-3	55	15
5-6	13 ноября 1940 года	Д-1 «Декабрист»	55	18
7-8	15-16 декабря 1952 года	С-117	52	30
7-8	11 апреля 1970 года	К-8	52	43
9	22 мая 1931 года	№9 «Рабочий»	46	11
10	7 апреля 1989 года	К-278 «Комсомолец»	42	63

Обстоятельства аварии

- Авария реактора
- Столкновение
- Взрыв
- Техническая неисправность
- Пожар
- Поступление воды
- Неизвестны

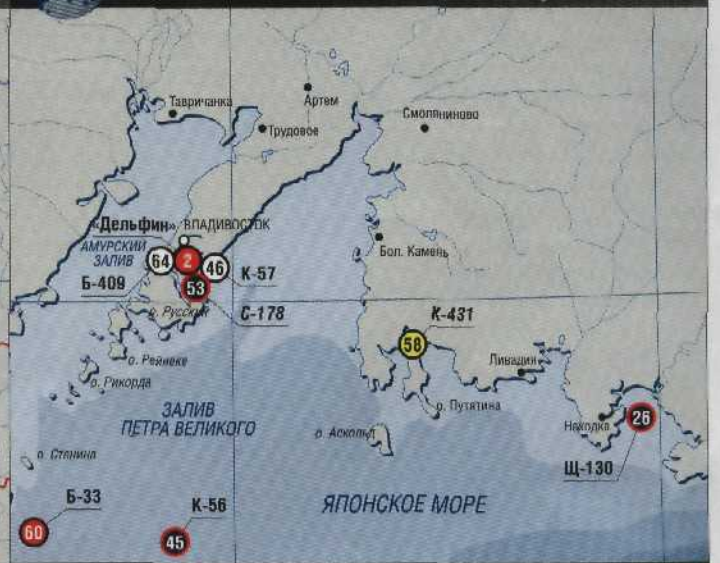


СР и России



Черное море

Японское море



1. «Дельфин», 16 июня 1904 года.

Санкт-Петербург, причальная стенка Балтийского завода.

Лодка класса «Дельфин» бензиновая торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — лейтенант А. Черкасов.

Во время учебного погружения командир не успел задрать рубочный люк, через который, по конструкции, стравливался воздух. Испугавшись, один из членов экипажа попытался выбраться через полузакрытый люк. Застыв в нем, он только увеличил поступление воды. Попытка продуть цистерны не дала результата, лодка затонула. Спаслись 2 офицера и 10 человек экипажа, сумавшие открыть люк и выплыть из лодки. Всего погибли 24, спаслись 12 человек.

Винновым признан погибший временно исполняющий обязанности командира лейтенант Черкасов. 18 июня 1904 года лодка была поднята и в дальнейшем отремонтирована.

2. «Дельфин», 5 мая 1905 года, Владивосток.

Лодка класса «Дельфин» бензиновая торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — лейтенант Георгий Завойко. При ремонте вертикального руля были вскрыты кормовые бензиновые цистерны. На время вентиляции на лодке оставили двух вахтенных. В нарушение приказа они пустили на борт постороннего, интересовавшегося службой на подводном флоте. Вероятно, был включен рубильник освещения, который дал искру, ставшую причиной взрыва паров бензина. Лодка загорелась, затем раздался второй взрыв, и «Дельфин» затонул на глубине 14 м. Спаслись удалось только одному из вахтенных. Всего погибли 2 человека, 1 спасся.

Оргыводов не последовало. Лодка была поднята и отремонтирована. Продолжила службу, выведена из боевого состава в 1917 году.

3. «Стерлядь», 4 октября 1906 года, город

Либава (Лиепая, Латвия).

Лодка класса «Сом» бензиновая торпедная; разработчик — Джон Филип Голланд (Holland Torpedo Boat Co.); командир — лейтенант Иван Ризнич.

На стоящей у борта плавбазы лодке произошел взрыв аккумуляторных газов. Взрыв не был сильным, и прочный корпус не пострадал.

Погиб 1 человек, 4 получили ранения.

Оргыводов не последовало. Лодка осталась на плаву, продолжила службу. В 1918 году захвачена германскими войсками и сдана на металлолом.

4. «Камбала», 29 мая 1909 года, Черное море,

близ Севастополя.

Лодка класса «Карл» (проект «Е») керосиновая торпедная; разработчик — Раймондо Поренцо Эквилей (F. Kurr AG); командир — лейтенант Михаил Аквилонев.

Во время ночной учебной атаки и полуподводном положении из-за ошибочной команды командира лодка столкнулась с броненосцем «Ростислав». Субмарина раскололась на две части и моментально затонула. Спаслись удалось только командиру, находившемуся на мостике.

Всего погибли 20 человек, 1 спасся.

Командир лодки был приговорен к шести месяцам заключения в крепости. Носовая часть была поднята.

5. «Дракон», 14 августа 1909 года, Санкт-Петербург.

Лодка класса «Кайман» бензиновая торпедная; разработчик — Саймон Лэк (Lake Torpedo Boat Company).

Во время достройки на заводе из-за небрежности команды во время приема бензина произошел взрыв. Полученные в результате взрыва повреждения задержали вступление лодки в строй до ноября 1911 года.

Всего погибли 3 человека, спаслись 15.

Оргыводов не последовало. Впоследствии лодка участвовала в первой мировой войне, в начале 1918 года захвачена немцами в Ревеле. Уведена в Германию и сдана на металлолом.

6. «Пескарь», 13 июля 1913 года, Балтийское

море, между Либавой (Лиепая) и Ревелем (Таллин), у маяка Баггафен.

Лодка класса «Сом» бензиновая торпедная; разработчик — Джон Филип Голланд (Holland Torpedo Boat Co.); командир — капитан второго ранга Вурм.

Лодка в шестибалльный шторм буксировалась плавбазой «Хабаровск». Буксир неожиданно остановился, и лодка, потеряв скорость, ушла носом под воду. При этом были смыты находившиеся на палубе командир и инженер-механик, спасти их не удалось. Вода начала поступать в балластные цистерны, клапан вентиляции которых оказался открытым, затем — через верхний рубочный люк. Один из членов экипажа сумел закрыть его и спас корабль.

Всего погибли 2 человека, спаслись 20.

Причиной гибели людей была названа неосторожность самих погибших. Начальники, отдавшие приказ о переходе в шторм, получили взыскания. В дальнейшем лодка успешно заверши-



Командир подлодки «Дельфин» 16 июня 1904 года во время погружения не успел задрать рубочный люк

ла переход и продолжила службу. В 1918 году захвачена германскими войсками и сдана на металлолом.

7. «Акула», 14 ноября 1915 года, Балтийское море,

между Либавой (Лиепая) и Мемелем (Клайпеда).

Лодка класса «Акула» дизельная торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — капитан второго ранга Николай Гудима.

Точная причина гибели лодки неизвестна, наиболее вероятная версия — после постановки мин снизилась остойчивость, субмарина перевернулась и затонула во время шторма.

Всего погибли 35 человек.

Оргыводов не последовало. Лодку решили не поднимать.

8. «Сом», 10 мая 1916 года, Балтийское море

в районе Оландсгафа.

Лодка класса «Сом» (Holland 7P) бензиновая торпедная; разработчик — Джон Филип Голланд (Holland Torpedo Boat Co.).

Во время патрулирования в подводном положении лодка столкнулась со шведским теплоходом Angermanland. По словам капитана теплохода, он видел перископ лодки, двигавшейся к нему. Для досмотра он застопорил ход, однако экипаж «Сомы» не видел маневра, лодка врезалась в теплоход и затонула.

Всего погибли 18 человек.

Оргыводов не последовало. Лодку решили не поднимать.

9. «Волк», 19 мая 1916 года, Балтийское море

в районе города Норрчеллинга (Швеция).

Лодка класса «Барс» дизельная торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — старший лейтенант И. Мессер.

При обслуживании правого гребного электродвигателя при невыясненных обстоятельствах погиб матрос-моторист.

Всего погиб 1 человек, спаслись 32.

Оргыводов не последовало. Лодка прервала поход и вернулась на базу. Менее чем через месяц вновь вышла в поход. Исключена из состава флота в 1935 году.

10. АГ-15, 8 июня 1917 года, Балтийское море.

Лодка класса АГ дизельная торпедная; разработчик — Джон Филип Голланд (Holland Torpedo Boat Co.); командир — лейтенант М. Максимович.

Во время учебного погружения лодку стало затопливать через открытый кормовой люк. Корабль успели покинуть 4 человека, один из которых не умел плавать и утонул. Лодка легла на грунт на глубине 27 м, в носовом отсеке оставались в живых 11 человек. Спасательное судно не могло оперативно подойти к месту аварии, и моряки решились на самостоятельный выход. Открыв люк, они в воздушном пузыре выбросились на поверхность. Спаслись удалось только 5 морякам.

Всего погибли 18, спаслись 8 человек.

Винновником катастрофы признан кок, не сообщивший командиру об открытии люка для проветривания. 16 июня 1917 года лодка была поднята. Впоследствии ее отремонтировали и вернули в строй. Взорвана экипажем в 1918 году из-за угрозы захвата германскими войсками.

11. № 9 «Рабочий» (бывший «Ерш»),

22 мая 1931 года, Финский залив.

Лодка класса «Ерш» («Барс») дизельная торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — краском Н. Царевский.

Во время совместных учений лодка столкнулась с ПЛ № 4 «Красноармеец». «Рабочий» получил пробоину величиной с ладонь, однако заделать ее команде не удалось. Лодка затонула вместе со всем экипажем на глубине 84 м.

Всего погибли 46 человек.

Оргыводов не последовало. 21 июля 1933 года лодка была поднята, ее восстановление признано нецелесообразным.

12. № 16 «Металлист» (до 1931 года АГ-21,

с 1934 года А-5), 8 июня 1931 года, Черное море, близ Севастополя.

Лодка класса АГ дизельная торпедная; разработчик — Джон Филип Голланд (Holland Torpedo Boat Co.); командир — краском М. Бебешин.

Во время учебных стрельб лодка из-за неправильного маневрирования столкнулась с эсминцем «Фрунзе» и затонула. Всего погибли 24, спаслись 9 человек.

Ошибочными признаны действия командира лодки М. Бебешина. 10 июня 1931 года лодка была поднята. После ремонта вернулась в строй. Участвовала во второй мировой войне. Исключена из состава флота в середине 50-х годов.

13. «Гарибальдиец» (с 1934 года Л-4,

с 1949 года Б-34), 28 августа 1934 года, Черное море.

Лодка класса ЛЛ («Ленинец») дизельная торпедная; разработчик — Научно-технический комитет управления РККФ, КБ под руководством Б. Малинина;

командир — капитан-лейтенант Иван Бурмистров.

Во время учений во втором отсеке взорвалась аккумуляторная батарея. Начался пожар, и лодка стала наполняться дымом. Командир дал команду на всплытие и эвакуацию через рубочный люк. При взрыве погибли 4 человека, 1 скончался в госпитале от отравления продуктами горения.

Всего погибли 5 человек, спаслись 73.

Оргвыводов не последовало. Лодка была отбуксирована на базу, отремонтирована и продолжила службу. Участвовала во второй мировой войне (23 боевых похода, 4 потопленных судна). Исключена из состава флота в 1954 году.

14. «Сталинец» (до 1931 года «Марксист», с 1934 года П-2), 5 сентября 1934 года, Балтийское море.

Лодка класса П1 («Ленинец») дизельная торпедная; разработчик — Научно-технический комитет управления РККФ, КБ под руководством Б. Малинина; командир — Г. Иванов.

Лодка вышла в море для боевой подготовки. На борту находились командир дивизиона А. Таубе и дивизионный инженер-механик Карл Григгайтис (впоследствии ставший директором НИИ военного кораблестроения, известного как ЦНИИ имени академика А. Н. Крылова). Григгайтис измерил содержание водорода в отсеках, доложил о его опасной концентрации и предложил всплыть для проветривания. Однако комдив, ссылаясь на свой опыт работы на лодках предыдущих поколений, решил не прерывать выполнения задачи. Через некоторое время на борту прогремел взрыв, начался пожар. Среди погибших оказался и сам комдив.

Всего погибли 6, спаслись 38 человек.

Оргвыводов не последовало. На лодках этого типа изменили систему вентиляции аккумуляторных ям. Впоследствии лодка вернулась на базу и продолжила службу. Участвовала во второй мировой войне, в ноябре 1941 года подорвалась на минах и затонула.

15. Б-3 («Большевик», «Рысь»), 25 июля 1935 года, Финский залив.

Лодка класса «Барс» дизельная торпедная; разработчик — Иван Бубнов; командир — краском А. Голоднов.

Во время учений лодка, на борту которой находились курсанты и преподаватели военно-морского училища, столкнулась с линкором «Марат» и затонула на глубине 56 м.

Всего погибли 55 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка была поднята 2 августа 1935 года, не восстанавливалась.

16. М-90, 15 октября 1938 года, Балтийское море, Ораниенбаумский рейд.

Лодка класса XII М дизельная торпедная; разработчик — НИИ военного кораблестроения; командир — капитан-лейтенант А. Климов.

Лодка выходила из гавани в надводном положении и на рейде столкнулась с посыльным судном ЛК-1 («Якобинца»). Получив пробоину, лодка затонула, упершись форштевнем в грунт. Погибли люди, находившиеся в полностью затопленном втором отсеке, остальным удалось покинуть М-90.

Всего погибли 4, спаслись, по разным данным, от 16 до 18 человек.

Командир лодки получил три года тюрьмы, затем вернулся на флот, участвовал во второй мировой войне. Лодка была поднята, после ремонта вернулась в строй. Участвовала в финской и второй мировой войнах (шесть боевых походов). Исключена из боевого состава флота в 1952 году.

17. Ш-424 (ранее Ш-312, 321), 20 октября 1939 года, Баренцево море, выход из Кольского залива.

Лодка класса X Ш («Щука») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан третьего ранга Константин Шуйский.

Командир Ш-424 перед выходом в море заболел, и ему на смену был направлен командир ремонтировавшейся Ш-401. При выходе из залива вахтенный заметил на расстоянии 35 кабельтовых (6,5 км) рыболовецкий траулер РТ-43. Лодка и траулер

не смогли разойтись и столкнулись. Лодка получила пробоину в районе рубки. На борту началась паника. Команды офицеров, направленные на спасение корабля, не выполнялись. Через три минуты лодка затонула на глубине 250 м. Спаслись только моряки, находившиеся на мостике.

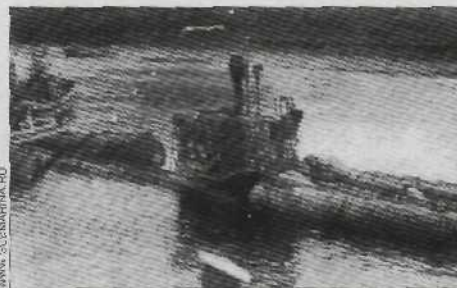
Всего погиб 31 человек, спаслись 10.

Командир ПЛ Константин Шуйский и капитан траулера А. Дружинин приговорены к расстрелу, политрук Кондаков — к десяти годам лагерей, поцман В. Соколов — к шести годам. Старшему Алексею Малышеву, штурману Гаврилову, командиру БЧ-3 Синякову, торпедисту Ваханову, командиру отделения штурманских электриков Рыбакову объявлены взыскания. Шуйскому расстрел заменили лагерями и отпустили во время ВОВ. Лодку было решено не поднимать.

18. Д-1 «Декабрист», 13 ноября 1940 года, Баренцево море, Мотовский залив.

Лодка класса Д («Декабрист») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина, командир — капитан-лейтенант Ф. Ельцищев.

Лодка (первая построенная в СССР) вышла в море для отработки учебной торпедной атаки после «подныривания». С момента выхода из Екаторининской гавани и до прибытия в точ-



Затоноувшая 27 января 1961 года в Баренцевом море подводная лодка С-80 была обнаружена лишь спустя семь лет

ку погружения лодку визуально наблюдали береговые посты службы наблюдения и связи. В 13.45 один из постов доложил, что видит Д-1 под перископом. Лодка произвела успешную учебную торпедную атаку, больше лодку никто не видел, на радиодиаграммы из штаба флота «Декабрист» не отвечал. К полному было объявлено о начале спасательной операции: на поиски вышли все боеготовые корабли Северного флота под руководством командующего флотом А. Головки. Однако за несколько суток поисков удалось обнаружить лишь масляные пятна, обломки деревянных конструкций, спасательный круг, индивидуальный пакет первой медицинской помощи и фрагменты других деталей, которые могли принадлежать лодке. Основной версией гибели командование признало провал на глубину ниже предельной, после чего «Декабрист» был раздавлен давлением.

Всего погибли 55 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка так и не была найдена.

19. Ш-405, 11 августа 1941 года, Балтийское море, западнее мыса Ристна.

Лодка класса X-бис Ш («Щука») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан-лейтенант Илья Сидоренко.

Лодка возвращалась с боевой позиции на базу при сильном волнении. Командир отдал приказ перейти из крейсерского (надводного) в позиционный (полупогруженное) положение, оставаясь на полном ходу. Командир БЧ-5, дав приказание вахтенному ЦП о приеме главного балласта, ушел в дизельный отсек. Не перекрыв шахты вентиляции, вахтенный начал принимать главный балласт, к тому же не сработало дистанцион-

ное управление клапанами вентиляции цистерн. Лодка стала резко погружаться с большим дифферентом на нос. Спасая корабль, вахтенный офицер закрыл входной люк, в результате оставшиеся на мостике командир, помощник командира и два младших офицера погибли. Через рубочный люк и шахты вентиляции в лодку попала вода, что усилило дифферент. На глубине 60 м лопнула обшивка цистерн средней группы, и субмарина провалилась на глубину. Лодка легла на грунт на глубине 125 м (при предельной глубине погружения 90 м), но экипажу удалось всплыть.

Всего погибли 4, спаслись 34 человека.

Вина была возложена на погибшего командира лодки и командира БЧ-5, покинувшего ЦП. Лодка смогла вернуться в Таллин. После ремонта участвовала в боевых действиях, в июне 1942 года погибла при невыясненных обстоятельствах.

20. С-32, 6 сентября 1941 года, Черное море.

Лодка класса IX-бис С дизельная торпедная; разработчик — IVS (Голландия) и КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан-лейтенант Стефан Павленко.

Лодка обнаружила два вражеских танкера. Командир принял решение атаковать их в надводном положении и дал команду боевой тревоги. Вахтенному ЦП показалось, что дана команда на срочное погружение, и он самостоятельно открыл клапаны вентиляции главного балласта, после чего подлодка начала погружаться. Командир поздно заметил погружение лодки, однако успел спрыгнуть вниз и задрал рубочный люк, чтобы предотвратить гибель субмарины. Оставшиеся на мостике 4 человека верхней вахты погибли.

Всего погибли 4, спаслись 42 человека.

Винником признан старшина первой статьи Рязников, дежуривший на ЦП и не расслышавший команду. Лодка всплыла, но тела вахтенных не нашли. В дальнейшем субмарина продолжила службу (13 боевых походов), в июне 1942 года, выполняя рейс в Севастополь, была потоплена немецким бомбардировщиком.

21. С-9, 7 ноября 1941 года, Балтийское море, близ о. Ханко.

Лодка класса IX-бис С дизельная торпедная; разработчик — IVS (Голландия) и КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан-лейтенант Сергей Рогачевский.

Во время боевого похода лодка повредила о грунт один из винтов и рули. Затем при всплытии командир допустил ошибку, и субмарина поднялась кормой к штормовой волне в 8–9 баллов. Командир, вахтенный командир и сигнальщик вышли на мостик. Лодка имела малую плавучесть и, накрытая попутной волной, получила значительный крен с дифферентом на нос. В субмарину через рубочный люк начала поступать вода. Лодка провалилась на глубину 56 м и ударилась о грунт. Затопление было предотвращено закрытием рубочного люка, но все находившиеся на мостике утонули.

Всего погибли 3, спаслись 43 человека.

Винником назван погибший командир. Лодке удалось всплыть и вернуться на базу. Впоследствии субмарина участвовала в боевых действиях (пять боевых походов), погибла при невыясненных обстоятельствах в августе 1943 года.

22. М-33, 23 июня 1942 года, Новороссийск.

Лодка класса XII М дизельная торпедная; разработчик — НИИ военного кораблестроения; командир — капитан-лейтенант Дмитрий Суворов.

После откачки бензина во время пуска вентиляции в третьем отсеке произошел взрыв паров бензина, приведший к пожару. 7 человек обгорели, один из них скончался. Погиб 1 человек, спаслись 19.

Оргвыводов не последовало. После ремонта лодка вернулась в строй, участвовала в боевых действиях. В августе 1942 года подорвалась на mine. В 1951 году поднята и сдана в металлолом.

23. Щ-138, 18 июля 1942 года, Николаевск-на-Амуре.

Лодка класса X-бис Щ («Щука») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан-лейтенант Владимир Гидульнов. На стоянке на базе на лодке произошел взрыв запасных торпед во втором отсеке, в результате которого была практически полностью уничтожена носовая часть субмарины. Лодка затонула в считанные минуты. Получив в результате взрыва пробоину, погрузилась по рубку также стоявшая рядом Щ-118, однако на этой лодке никто не пострадал. Командование не стало расследовать причины взрыва, посчитав его диверсией. Всего погибли 35 человек.

Во взрыве обвинили старпома П. Егорова, объявленного японским шпионом. Перед арестом он застрелился. Лодка была поднята в августе 1942 года (по другим данным — в 1943 году), через три дня вновь затонула при шторме и вновь была поднята. Восстановление признано нецелесообразным.

24. Щ-402 (до 1937 года Щ-314), 14 августа 1942 года,

Баренцево море, Танафарь-орд.

Лодка класса X Щ («Щука») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан третьего ранга Николай Столбов. Лодка осуществляла зарядку батарей. Получив сообщение о сильном запахе кислоты в пятом отсеке, вахтенный ЦП с разрешения вахтенного командира, но с нарушением инструкций переключил дувной вентилятор с аккумуляторных ям на вентиляцию отсека. Через полчаса в ямах второго и третьего отсеков концентрация водорода превысила допустимую. Случайная искра привела к взрыву и пожару. Оказать помощь людям, находившимся в двух пострадавших отсеках, не удалось, так как взрывной волной заклинило двери. В числе погибших был командир лодки.

Всего погибли 19, спаслись, по разным данным, от 18 до 21 человека.

Причинами аварии были названы нарушение правил эксплуатации, техническая безграмотность и халатное выполнение экипажем своих служебных обязанностей. Экипажу удалось запустить дизели, лодка вернулась на базу, впоследствии была отремонтирована. Участвовала в боевых действиях, погибла в сентябре 1944 года (по одной из версий, по ошибке потоплена советским самолетом).

25. М-401 (затем КБП-26), 23 ноября 1942 года,

Каспийское море.

Лодка класса 95 дизельная торпедная; разработчик — ОКБ-196; командир — М. Шейхатович. М-401 (лодка 95-го проекта с единым двигателем, работающим по замкнутому циклу) проходила заводские испытания под водой. В дизельном отсеке заклинило кислородный клапан, что привело к быстрому росту давления, а затем и пожару. Командир лодки принял решение всплывать. В это время один из авторов проекта энергоустановки В. Дмитриевский, заметив возгорание через иллюминатор на переборке, самовольно вошел в аварийный отсек. Одежда на нем загорелась, и он был вынужден покинуть отсек. На ЦП его потушили. Опасаясь повышения из-за нагрева давления в кислородном баллоне, он вновь без разрешения открыл клапан стравливания кислорода в ЦП. Одежда на нем снова вспыхнула, огонь перекинулся на ЦП. Пожар был потушен только после всплытия. Спасли Дмитриевского не удалось. Всего погиб 1 человек.

Виновником признан погибший автор проекта энергоустановки В. Дмитриевский. В 1948 году ему посмертно была присуждена Сталинская премия. Лодка была отбуксирована на базу. Ремонт из-за отсутствия уникальных запчастей затянулся, и испытания лодка закончила только в 1945 году. В 1959 году исключена из состава флота.

26. Щ-128 и Щ-130 (с 1949 года С-130),

31 августа 1943 года, Японское море, залив Америка.

Лодки класса X Щ («Щука») дизельные торпедные; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина. Во время учебных стрельб Щ-130 столкнулась с ПЛ Щ-128. Обе «Щуки» отрабатывали выход в ночную атаку, поочередно занимая указанное место на полигоне. Во время очередной смены командир Щ-128 направил корабль к месту стрельбы без разрешения командования. Щ-130 еще не успела покинуть позицию и была таранена в правый борт. В районе пятого дизельного отсека образовалась пробоина. Лодка погрузилась на дно на глубине 36 м. По аварийному бую с затонувшей «Щукой» была налажена телефонная связь. Выяснилось, что в затопленном пятом отсеке остались старшина группы трюмных Иван Орлов и старшина второй статьи Василий Носик, которые остались живы благодаря воздушной подушке.



Подлодка К-19 24 февраля 1972 года едва не затонула в Северной Атлантике. За многочисленные аварии ее прозвали Хирасимой

Однако легкие морзянок разьедали пары соляра из пробитой цистерны. Поняв, что им не продержаться до прибытия спасателей, старшина Орлов попросил перед смертью принять его в партию. Его заявление было удовлетворено через несколько минут. Через 67 часов 19 минут после аварии Щ-130 подняли с помощью понтонов. После расследования экипаж Щ-130 перевели на ЧФ, а экипаж Щ-128 — на подку Щ-130. Всего погибли 2 человека, 35 спаслись.

Командир Щ-128 Аркадий Кучер, будущий вице-адмирал, за нарушение правил навигации снижен в звании с капитан-лейтенанта до старшего лейтенанта. Щ-130 была отремонтирована и вновь вошла в строй. Выведена из боевого состава флота в 1956 году.

27. М-51, 22 сентября 1943 года, Черное море,

в районе Очамчыры.

Лодка класса VI М дизельная торпедная; разработчик — Научно-технический комитет управления РККФ, КБ под руководством Б. Малинина; командир — капитан-лейтенант Михаил Голубев. При переходе из крейсерского (надводного) положения в позиционное (полупогруженное) на ходу под дизелями лодка начала принимать балласт и ушла под воду с открытым рубочным люком. Субмарина погрузилась на глубину 13 м с затопленным ЦП. 11 подводникам удалось покинуть корабль и вплавь добраться до берега. В числе 8 погибших был командир корабля. Всего погибли 8, спаслись 11 человек. Виновником назван погибший командир. Через три дня субмарина была поднята и впоследствии восстановлена. Выведена из боевого состава флота в 1944 году.

28. TC-2 (бывшая румынская S-2 Marsuinul, затем — H-40, С-40), 20 февраля 1945 года, Поти (Грузинская ССР).

Лодка класса Rechinul дизельная торпедная; за основу разработки лодки был взят немецкий проект IA; командир — капитан третьего ранга А. Алиновский. Во время стоянки в порту на лодке взорвался торпедный боезапас. Лодка затонула. Всего погибли 14 человек. Оргвыводов не последовало. Через восемь дней лодка была поднята. В 1950 году из-за невозможности восстановления исключена из состава флота.

29. Щ-139 (ранее Щ-315, Щ-423, затем С-139),

25 апреля 1945 года, Японское море, залив Владимир, бухта Северная.

Лодка класса X Щ («Щука») дизельная торпедная; разработчик — КБ под руководством Б. Малинина. На стоявшей в бухте лодке взорвался торпедный боезапас. Субмарина получила пробоину в прочном корпусе и села на грунт на глубине 7,5 м. Всего погибло неустановленное число подводников. Оргвыводов не последовало. 7 мая 1945 года лодка была поднята, впоследствии отремонтирована и возвращена в строй.

30. С-117 (ранее «Макрель», Щ-117),

15–16 декабря 1952 года, Японское море.

Лодка класса V-бис «Щука» дизельная торпедная; разработчик — Научно-технический комитет управления РККФ, КБ под руководством Б. Малинина, командир — капитан второго ранга Василий Красников. Лодка должна была принять участие в учениях. На пути к району маневров ее командир доложил о том, что из-за поломки правого дизеля субмарина идет в назначенную точку на одном двигателе. Через несколько часов он сообщил об устранении неисправности. Больше лодка на связь не выходила. После того как С-117 не появилась в заданном районе, была начата спасательная операция. Поиски продлились почти год, но не дали никаких результатов. Наиболее вероятной причиной катастрофы был назван провал на глубину. Также не исключен подрыв на mine или атака американской ПЛ. Всего погибли 52 человека.

Военно-морскому министру Николаю Кузнецову, командующему 7-м Тихоокеанским флотом вице-адмиралу Георгию Холостякову, начальнику штаба контр-адмиралу Анатолию Родионову объявлены выговоры. Командир бригады капитан первого ранга Прокофьев, начальник штаба бригады Бодаревский и начальник политотдела бригады капитан второго ранга Никулин были понижены в должностях. Лодка так и не была найдена.

31. М-259, 12 августа 1956 года, Финский залив.

Лодка класса А615 дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»). В дизельном отсеке произошел взрыв и начался пожар. 4 подводника от полученных ожогов скончались. В качестве причины происшедшего были названы конструктивные недостатки лодок проекта А615 — они имели единый двигатель для подводного и надводного хода, при этом для работы дизеля под водой использовался сжатый кислород и химический поглотитель извлекостного типа. Конструкция оказалась весьма пожароопасной (взрывы газовой смеси происходили даже при пониженном содержании кислорода), из-за чего эти лодки подводники впоследствии прозвали «зажигалками». Всего погибли 4 человека. Оргвыводов не последовало. Пожар был потушен, лодка всплыла и вернулась на базу.

32. М-255, 1956 год.

Лодка класса А615 дизельная торпедная, разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»), командир — С. Савкин.

Пожар в машинном отделении. По всей вероятности, он был вызван теми же причинами, что и у М-259, — конструктивными недостатками двигателя.

Всего погибли 7 человек.

Оргвыводов не последовало.

33. М-200 «Местъ», 21 ноября 1956 года.

Балтийское море, Суурупский пролив.

Лодка класса XV «Малютка» дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»); командир — капитан третьего ранга Александр Шуманин.

Лодка вышла из Таллина в Лиепаю под руководством нового командира, ранее не служившего на «Малютках». На борту находился начштаба бригады капитан второго ранга Юрий Штыков. Сигнальщик на дистанции в 40 кабельтовых (7,5 км) заметил огни эсминца «Статный», шедшего встречным курсом. По правилам корабли должны были разойтись левыми бортами, но Шуманин почему-то отдал приказ расходиться правыми. Когда корабли сблизились, столкновения еще можно было избежать. На «Статном», видя неадекватность маневра ПЛ, сбавили ход. Но Шуманин неожиданно скомандовал «Лево на борт», подставив лодку под таранный удар эсминца. Получив пробоину в районе пятого и шестого отсеков, М-200 быстро затонула, опустившись на глубину 53 м. На воде остались 8 моряков с мостика, 2 из них утонули. В первом, третьем и четвертом отсеках в живых остались 28 подводников. Спустя час через аварийный буй была установлена связь с первым отсеком, где находились 6 человек. Остальные отсеки уже затопило. На место прибыли спасательные суда. Попытки отбуксировать лодку на мелководье или поднять ее с помощью крана окончились неудачей. Только через сутки командование разрешило подводникам выходить из лодки в индивидуальных аппаратах. Тогда же из-за поднявшегося шторма спасательные суда отнесло в сторону, телефонный кабель оборвался. Вернуться на место спасатели смогли только ночью 23 ноября, но все моряки к тому времени уже погибли. Как выяснилось, после обрыва связи ослабшие подводники начали самостоятельно покидать отсек. Мичман, шедший первым, открыл люк, но выбраться из него не смог. Он умер от сердечного приступа, закрыв товарищам путь к спасению.

Всего погибли 36, спаслись 6 человек.

Командир подлодки капитан третьего ранга Александр Шуманин и командир эсминца капитан третьего ранга Савчук получили по три года лагерей. Оба вышли из заключения досрочно. Савчук впоследствии был восстановлен в звании и продолжил службу. Лодка поднята через шесть дней. Не восстанавливалась.

34. М-256, 26 сентября 1957 года, Балтийское море.

Таллинский залив.

Лодка класса А615 дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»),

командир — капитан третьего ранга Юрий Вавакин.

Лодка проводила замеры подводных скоростей на мерной линии, когда произошел взрыв дизеля. Моряки в четвертом и пятом отсеках погибли мгновенно, начался пожар. ПЛ всплыла и встала на якорь. На море был шторм, но личный состав пришлось вывести на палубу, так как лодка была загазована. Чтобы смягчить последствия возможных повторных взрывов, были открыты газоотводы шестого отсека и переборочные двери между шестым и седьмым отсеками. Через газоотводы лодку стало заливать, и через 3 часа 48 минут после всплытия она потеряла продольную остойчивость и затонула. Часть эки-

пажа ушла под воду вместе с ПЛ (так как была пристегнута к леерам), часть замерзла в холодной воде. Вблизи от терпящей бедствие М-256 находились подошедшие на помощь эсминцы «Спокойный», спасательное судно и ПЛ С-354. Однако они заранее не сняли экипаж с лодки, опасаясь взрыва на ее борту. Всего погибли 35, спаслись 7 человек.

Комиссия по расследованию причин аварии обвинила погибший экипаж в неправильных действиях при борьбе за сохранение корабля, а спасателей — в пассивности. Оргвыводов сделано не было. Лодка была поднята спасательным судном «Коммуна».

35. С-80, 27 января 1961 года, Баренцево море.

Лодка класса 644 дизельная, с крылатыми ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан третьего ранга Анатолий Ситарчик.

Лодка не вернулась на базу с полигона. Поисковая операция результатов не дала. Только спустя семь лет С-80 была найдена. Подъем позволил выяснить причины и обстоятельства катастрофы. Во время погружения поплавковый клапан шахты РДП не сработал из-за обледенения, так как его обогрел был отключен. В прочный корпус стала поступать вода. Трюмный машинист растерялся и не смог закрыть шахту. Также не уда-



Одной из причин аварии лодки К-219 в Атлантическом океане названо «сокрытие аварийной ситуации»

лось закрыть второй запор шахты вручную — шток клапана погнуло давлением поступающей воды. Экипаж опоздал с продуванием главного балласта на 30 секунд, не был дан ход главными электродвигателями. Скорость ПЛ упала до нуля, и с большим дифферентом она упала на грунт. Избыточное давление разрушило переборки второго, третьего и четвертого отсеков, личный состав в них погиб. После этого в живых остались 24 подводника, но им не удалось покинуть лодку в индивидуальных аппаратах.

Всего погибли 68 человек.

В катастрофе обвинен экипаж лодки. В 1968 году спасательное судно «Алтай» обнаружило ПЛ на глубине 196 м. Для подъема субмарины было построено специальное судно «Карпаты». Лодка была поднята 24 июля 1969 года, впоследствии разделана на металл.

36. К-19, 4 июля 1961 года, Норвежское море.

Лодка класса 658 атомная, с баллистическими ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан второго ранга Николай Затеев.

К-19, первая ракетная ПЛА СССР, следовала в Северную Атлантику на учебные стрельбы. На 16-е сутки плавания в шестом (реакторном) отсеке лопнула трубка, которая вела от первого контура реактора к манометру. В результате давление в первом контуре упало с 200 до 150 атмосфер, однако манометр показывал нулевое давление. Не удостоверившись, что давление и температура остаются в пределах нормы, командир принял решение смонтировать нештатную систему подачи в реактор холодной воды через систему охлаждения подшипников электродвигателя. При монтаже подводники вскры-

ли находящийся под давлением первый контур, после чего произошел взрыв и выброс пара. Поскольку реакторный отсек в тот момент вентилировался в атмосферу, то взрывной волной, прошедшей по трубе, вырвало кусок рубки. 8 подводников получили смертельные дозы радиации и ожоги и в течение недели умерли. Связаться с берегом командиру К-19 не удалось из-за повреждения антенны главного передатчика. Однако с помощью аварийного передатчика на помощь были вызваны находившиеся в районе две дизельные ПЛ. Через них была налажена связь с берегом и эвакуирована часть экипажа. На вторые сутки после аварии командир К-19 Николай Затеев принял решение оставить лодку, так как лодка была уже полностью заражена. На четвертые сутки к месту аварии подошли эсминцы, которые приняли на борт экипаж и отбуксировали аварийную ПЛ на базу. Кроме моряков, работавших в реакторном отсеке, большие дозы радиации получили еще 42 члена экипажа.

Всего погибли 8, спаслись 96 человек.

Комиссия по расследованию причин аварии не нашла вины экипажа и даже отметила героические действия подводников. После эвакуации экипажа лодка была отбуксирована на базу. При ремонте был вырезан и заменен реакторный отсек.

37. Б-37 и С-350, 11 января 1962 года,

Баренцево море, Кольский залив, Екатерининская гавань базы Полярный.

Лодки класса 641 и 633 соответственно, дизельные торпедные; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин») и ЦКБ-112 «Лазурит»; командиры — капитан второго ранга Анатолий Бегеба, капитан второго ранга Олег Абрамов.

Б-37 готовилась к походу в море, экипаж проводил плановый осмотр и проверку оружия и технических средств. В 8 часов 15 минут в торпедном отсеке начался пожар (по одной из версий, из-за сварочных работ), через десять минут приведший к взрыву боезапаса. Взрывом оторвало всю носовую часть лодки вплоть до рубки. Части субмарины разбросало в радиусе до 1 км. Стоявшая рядом у пирса ПЛ С-350 получила повреждение прочного корпуса, были затоплены первый и второй отсеки, в результате погибли 11 моряков. В кормовых отсеках Б-37 оставались живые моряки, однако спасательная операция не была проведена, и они утонули вместе с лодкой. Причина трагедии не установлена. Наиболее вероятными версиями считают проведение нерегламентированных работ с использованием открытого огня или дефект торпеды.

Всего погибли 122 человека, спасся один.

Командующий Северным флотом адмирал Андрей Чабаненко был снят с должности и переведен в Генштаб, Анатолий Бегеба оправдан в суде, но отстранен от службы на подлодках. Б-37 была поднята, затем выведена из состава флота. С-350 также была поднята, после ремонта вернулась в строй. Исключена из состава флота в 1982 году.

38. М-258, 25 сентября 1965 года, Балтийское море, в районе острова Осмусаар.

Лодка класса А615, дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»).

Лодка находилась на учениях. В 7 часов утра при всплытии в надводное положение произошел взрыв аккумуляторной батареи под настилом коридора шестого отсека. Взрывом вырвало переборочную дверь из шестого в седьмой отсек. Погибли 4 моряка в седьмом отсеке. Командир ПЛ отдал приказ стравить жидкий кислород за борт и подал сигнал о помощи. Спустя два часа к месту катастрофы подошел малый противолодочный корабль МПК-488 и отбуксировал ПЛ на базу.

Всего погибли 4, спаслись 38 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка была отремонтирована.

39. **Б-31**, 15 июля 1967 года, Средиземное море, Тунисский пролив.

Лодка класса 641, дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»); командир — капитан третьего ранга Олег Бочкарев. С началом арабо-израильской войны лодка была направлена в район конфликта. В трюме ЦП произошло возгорание топлива, вылившегося через неплотное соединение трубопровода. Средства пожаротушения оказались неисправными, и подводникам пришлось покинуть отсек. При эвакуации в трюме остались 4 моряка, которые задохнулись в дыму. Всего погибли 4, спасся 71 человек. *Оргвыводов не последовало. После ремонта лодка продолжила службу.*

40. **К-3 «Ленинский комсомол»**

(с 1989 года Б-3), 8 сентября 1967 года, Норвежское море.

Лодка класса 627 «Кит», атомная торпедная; разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»); командир — капитан второго ранга Юрий Степанов. Лодка возвращалась с боевой службы из Средиземного моря в подводном положении. В первом отсеке начался пожар из-за прорыва масла из системы гидравлики и попадания масляных паров на горящую лампу электросветильника. При переходе личного состава во второй отсек огонь перекинулся и туда. Подводники в обоих отсеках сгорели заживо. Для разведки обстановки во втором отсеке был открыт переборочный люк, и на ЦП хлынул едкий дым. После этого лодка всплыла. На помощь К-3 пришли спасатели и сменная команда, но экипаж отказался покидать лодку и сам довел ее до базы. Комиссия, расследовавшая аварию, решила, что пожар возник по вине одного из погибших матросов, закурившего в отсеке. По другой версии, причиной прорыва масла стала установка нештатной прокладки в штуцере гидравлической машинки. Всего погибли 39, спаслись 65 человек. *Оргвыводов сделано не было. Субмарина самостоятельно вернулась на базу и после ремонта продолжила службу. Выведена из боевого состава в 1989 году.*

41. **К-129** (до 1967 года Б-103), 8 марта 1968 года, Тихий океан, район Гавайских островов.

Лодка класса 629А, дизельная с баллистическими ракетами; разработчик — ЦКБ-16 (КБ «Малахит»); командир — капитан первого ранга Владимир Кобзарь. В назначенное время лодка, находившаяся на боевом патрулировании, не вышла на связь. Была организована масштабная поисковая операция, однако установить место гибели субмарины не удалось. Существует четыре версии катастрофы: затопление через шахту РДП, столкновение с американской ПЛА Swordfish (после гибели К-129 она, по данным разведки, пришла в японский порт Йокосука с сильными повреждениями), столкновение с надводным судном, взрыв аккумуляторных батарей. Всего погибли 98 человек. *Оргвыводов не последовало. Координаты места катастрофы узнали ВМС США — их акустические системы зафиксировали подводный взрыв. Убедившись, что СССР прекратил поиск К-129, американцы приступили к секретной операции по подъему субмарины с глубины 5200 м, получившей кодовое название Jannifer. В 1974 году США сумели поднять два носовых отсека — во время подъема корпус лодки переломился. Советское руководство не смогло противодействовать этой операции.*

42. **К-27**, 24 мая 1968 года, Баренцево море.

Лодка класса 645, атомная торпедная; разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»); командир — капитан первого ранга Павел Леонов.

На К-27, лодке с реактором с жидкотеплоносительным теплоносителем, проводилась проверка работы ГЭУ в режиме полного хода. Еще на базе командир БЧ-5 Алексей Иванов требовал температурной регенерации теплоносителя, окислявшегося из-за течи, и записал в журнале «БЧ-5 к выходу в море не готова». При работе энергоустановки на полной мощности окислы теплоносителя закупорили урановые каналы в реакторе левого борта, и он стал быстро терять мощность. Реактор не был вовремя заглушен, в результате сгорело до 20% процентов тепловыделяющих элементов, и ядерное топливо было разнесено по первому контуру. Кроме того, произошел выброс радиоактивных газов, которые распространились по отсекам. В реакторном отсеке радиационный фон достигал 1000 рентген в час, в районе парогенераторов — 1500 рентген в час (в 75 тыс. раз выше нормы). Командир лодки дал команду всплыть и идти на базу под реактором правого борта, однако экипажу и командованию об аварии реактора не сообщил. Впоследствии он объяснил это тем, что «не хотел сеять панику». Все находившиеся на борту (кроме подводников, на лодке были гражданские специалисты) переоблучились. Непосредственно после аварии умерли 4 подводника, еще один (из второго экипажа) погиб позже.



Сигнал о бедствии с подводной лодки К-27 «Комсомолец» из-за помех был принят в штабе только с восьмого раза

Всего погибли 5 человек, спаслись 140. Командир лодки получил выговор по партийной линии и был переведен на преподавательскую работу. Лодка была признана непригодной для эксплуатации. Однако после усиления биологической защиты она еще почти 10 лет простояла в Грехмихе, где на ней проводили различные технические эксперименты. В 1981 году затоплена в Карском море.

43. **К-8**, 11 апреля 1970 года, Атлантический океан, Бискайский залив.

Лодка класса 627А «Кит», атомная торпедная; разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»); командир — капитан второго ранга Всеволод Бессонов. При возвращении с боевой службы на глубине 120 м практически одновременно в третьем и седьмом отсеках произошло короткое замыкание, вызвавшее пожар. Лодка всплыла. Через несколько минут вышла из строя силовая электросеть, сработала аварийная защита реакторов. Отказали системы связи, и командир лодки не смог сообщить об аварии. В горящих отсеках погибли 15 подводников, еще 15 из восьмого отсека получили смертельные отравления. Вскоре из-за загазованности были покинуты кормовые отсеки. Прочный корпус стало заливать водой, субмарина начала терять остойчивость. Через некоторое время к месту аварии приблизился канадский транспорт Cluv de oge, но на просьбу о помощи он не откликнулся. На вторые сутки к ПЛ подошел болгарский транспорт «Авиор», принявший на борт часть моряков и передавший сообщение об аварии. К концу третьих суток после аварии к лодке прибыли советские суда. Темнота и шторм не позволили взять лодку на буксир. Командир ПЛ с 21 подводником (в основном офи-

церами) остались на лодке — попытку завести буксир надеялись повторить утром. Однако ночью лодка окончательно потеряла запас плавучести и затонула на глубине около 4,5 тыс. м вместе с оставшимися на ней моряками. Всего погибли 52, спаслись 73 человека.

Комиссия заявила, что авария вызвана исключительно «техническими причинами». Действия экипажа признаны верными. Погибший командир лодки был удостоен звания Героя Советского Союза, награждены были и другие члены экипажа. По одной из версий, Всеволод Бессонов вместе с группой офицеров вернулся на лодку после того, как получил от командования указание любой ценой бороться за спасение лодки. Лодка не была поднята.

44. **К-19**, 24 февраля 1972 года, Северная Атлантика, 1100 км северо-восточнее острова Ньюфаундленд.

Лодка класса 658, атомная с баллистическими ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»); командир — капитан первого ранга Виктор Кулибаба. Лодка возвращалась с боевого патрулирования. На глубине 120 м в девятом отсеке произошло возгорание масла, вытекшего из гидропривода захлопки фильтра дождя угарного газа ФМТ-200Г. Пока матрос, обнаруживший возгорание, звал старшину, начался пожар. Личный состав, кроме расписанных по боевой тревоге, покинул отсек. Все оставшиеся в нем погибли. Пожар перекинулся в восьмой отсек. Угарный газ проник и в другие помещения лодки, где также погибли люди, которые не могли покинуть боевых постов, обеспечивая подъем К-19 и сброс аварийной защиты реакторов. Всплыв, лодка оказалась без хода, так как не удалось запустить дизель-генераторы. В десятом отсеке оказались отрезанными 12 человек, которые пробыли в заточении 24 дня. В спасательной операции приняли участие более 30 кораблей и судов ВМФ. В условиях сильного шторма удалось эвакуировать большую часть экипажа К-19, подать на лодку электричество и ВВД и отбуксировать ее на базу. Всего погибли 28, спаслись 76 человек. *Действия экипажа признаны правильными. Командир лодки Виктор Кулибаба награжден орденом Красного Знамени, командовавший моряками десятого отсека Борис Поляков был представлен к званию Героя Советского Союза, но получил только орден Красной Звезды. Лодка была отбуксирована на базу, восстановлена, после чего продолжила службу до 1990 года. За многочисленные аварии получила на флоте кличку Хиросима. В 2003 году утилизирована.*

45. **К-56** (с 1992 года Б-56), 13 июня 1973 года, Японское море, залив Петра Великого.

Лодка класса 675, атомная с крылатыми ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»); командир — капитан второго ранга Леонид Хоменко. Лодка в надводном положении шла на базу ночью после выполнения учебных стрельб в сопровождении крейсера «Владивосток». С крейсера доложили об идущей навстречу надводной цели, посоветовали включить радар и подготовиться к расхождению. Налетел туман, и, когда РЛС все-таки была включена, на экране возникли отметки сразу четырех целей. В этой ситуации на ЦП не смогли быстро сориентироваться в направлении и скорости движения окружающих судов. Внезапно из тумана появились ходовые огни судна «Академик Берг». Пытаясь избежать столкновения, старпом командовал «полный назад», но избежать столкновения не удалось. Судно на скорости 9 узлов ударило в правый борт К-56. На стыке первого и второго отсеков образовалась четырехметровая пробоина. Во второй отсек, переполненный людьми (на лодке кроме основного находился второй экипаж и гражданские

специалисты), начал поступать хлор, выделившийся из аккумуляторных батарей. Все находившиеся в отсеке погибли. От полного затопления лодку спас находившийся во втором отсеке командир БЧ-5 капитан второго ранга Леонид Пшеничный, который успел загерметизировать кормовую переборку. Подводники первого отсека смогли организовать борьбу за спасение лодки. Командиром было принято решение выбросить лодку на отмель, что предотвратило окончательное затопление первого отсека.

Всего погибли 27, спаслись около 140 человек.

В столкновении был обвинен экипаж подлодки и частично судна «Академик Берг», которое двигалось на выход из залива по входной линии фарватера. Действия командира ПП по борьбе за спасение лодки были оценены как нестандартные и эффективные. Лодка была отбуксирована на базу на понтонах, восстановлена, продолжила службу до 1992 года.

46. К-57 (с 1979 года К-557, с 1992 года Б-557),
25 января 1975 года, Владивосток.

Лодка класса 675, атомная с крылатыми ракетами;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»).

Лодка находилась на базе. После проведения внутри субмарины покрасочных работ, произошел несанкционированный пуск системы пожаротушения пятого отсека. В результате двое подводников отравились смесью паров этиленового лака и фреона.

Всего погибли 2 человека.

Оргыводов не последовало. Лодка была отремонтирована, введена в строй. Исключена из боевого состава в 1992 году.

47. К-77 (затем Б-77), 20 марта 1975 года,
Атлантический океан, Бискайский залив.

Лодка класса 651, дизельная с крылатыми ракетами;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Альберт Левин.

На глубине 80 м в пятом отсеке произошло возгорание станции включения групп аккумуляторной батареи. Был подан сигнал аварийной тревоги. Приготовили к действию систему ЛОХ, однако фреон пошел не в пятый, а в седьмой отсек, к чему находившиеся там моряки не были готовы. Лодка всплыла, возгорание было потушено с помощью установки ЦП. 12 подводников седьмого отсека, не успевшие подключиться к индивидуальным дыхательным аппаратам, получили отравления. Двое из них погибли.

Всего погибли 2 человека, спаслись 76.

Винным в аварии был назван судоремонтный завод: в переключателе ППС был оставлен гаечный ключ, вызвавший замыкание; при сборке системы ЛОХ была перепутана маркировка. Лодка была отремонтирована, продолжила службу. В начале 1990-х годов продана в Финляндию. В настоящее время — экспонат военно-морского музея в городе Провиденс (штат Род-Айленд, США). Использовалась при съемках фильма «К-19: The Widowmaker».

48. К-47 (с 1993 года Б-47), 24 сентября 1976 года,
Северная Атлантика.

Лодка класса 675, атомная с крылатыми ракетами;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»).

Лодка находилась на боевом дежурстве. На глубине 40 м из-за короткого замыкания возник пожар в восьмом отсеке, где находится пульт ГЭУ. В отсеке остались три вахтенных офицера, продолжившие управлять ГЭУ, выполняя команды с ЦП. Благодаря им лодка смогла всплыть, пожар был потушен. Однако все трое вахтенных отравились угарным газом — для переговоров с ЦП им приходилось вынимать загубник изолирующего противогаза.

Всего погибли 3 человека, спасся 101.

Оргыводов не последовало. Устройства для ведения переговоров в изолирующем противогазе так и не были созданы. Лодка вернулась на базу, была отремонтирована. В 1994 году выведена из боевого состава флота.

49. К-387 (с 1992 года Б-387), 18 октября 1976 года,
Баренцево море.

Лодка класса 671РТ «Семга», атомная торпедная;

разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»).

На лодке произошла авария ГЭУ (разрыв главного конденсатора).

Всего погибли 2 человека, спаслись 86.

Оргыводов не последовало. Лодка была отремонтирована, вернулась в строй. Исключена из состава флота в 1995 году.

50. К-115, 16 января 1977 года, Тихий океан.

Лодка класса 627А «Кит», атомная торпедная;

разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»).

В пятом отсеке из-за попадания масла произошло возгорание и взрыв регенеративного патрона индивидуального дыхательного устройства. Прежде чем моряки покинули отсек, один подводник получил значительные ожоги и скончался.



По итогам расследования катастрофы ПЛА К-141 «Курск» были уволены или понижены в должности 14 высокопоставленных офицеров

Погиб 1 человек, спаслись 103.

Оргыводов не последовало. Лодка вернулась на базу, была отремонтирована. В 1987 году выведена из боевого состава флота.

51. К-171, 28 декабря 1978 года, Тихий океан.

Лодка класса 667Б «Мурена», атомная с баллистическими

ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Эдуард Ломов.

Лодка возвращалась после стрельб на базу в надводном положении. Работал один реактор, на втором в это время проводились профилактические работы, в ходе которых из-за неправильных действий личного состава была переопрессована подпиточная емкость. Несколько тонн воды вылилось на крышку реактора. Командир БЧ-5, Герой Советского Союза капитан третьего ранга Юрий Топтунов, желая скрыть аварию, не дожидаясь случившегося командир лодки и приказал вывести реактор на мощность, чтобы выпарить воду и провентилировать помещение. В какой-то момент командиру БЧ-5 показалось, что испарение идет слишком медленно. Чтобы лично оценить обстановку, он и еще два подводника зашли в помещение реактора и задраились там. Из-за роста температуры и давления открыть люк они не смогли. Когда прибывшие на помощь моряки открыли люк, все трое уже погибли.

Всего погибли 3 человека, спаслись 117.

Оргыводов не последовало. Лодка вернулась на базу, была отремонтирована. Выведена из боевого состава ВМФ в 1995 году.

52. К-122, 21 августа 1980 года,
160 км восточнее острова Окинава (Япония).

Лодка класса 659Т, атомная торпедная;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан второго ранга Геннадий Сизов.

Лодка в спешном порядке была отправлена на боевую службу с новым командиром и старшим помощником. В подводном положении под руководством начальника штаба дивизии проводились тренировки по борьбе за спасение лодки. При переводе на грузки с одного борта на другой в седьмом отсеке возник пожар. Только через восемь минут личный состав покинул отсек и туда подали огнегаситель. В соседние отсеки стал поступать дым, и несколько подводников отравились из-за нехватки средств индивидуальной защиты (нездолго до пожара произошло возгорание гидроакустической станции, и дыхательные аппараты перенесли в центральные отсеки). Лодка всплыла, но осталась без хода и связи, большую часть экипажа вывели на верхнюю палубу. Моряки смогли вручную заглушить реактор, сняв лист в прочном корпусе над реакторным отсеком (проникнуть туда через соседние отсеки было невозможно). Сигнальными ракетами экипаж привлек внимание проходившего рядом английского газовоза Harry, с которого удалось передать донесение об аварии в штаб ВМФ. Через девять часов к месту аварии подошло учебное судно «Меридиан» Владивостокского мореходного училища, на которое перешла большая часть экипажа.

Всего погибли 14, спаслись 90 человек.

Начальник штаба 26-й дивизии капитан первого ранга Г. Завазрухин, командир лодки капитан второго ранга Г. Сизов, помощник командира капитан-лейтенант В. Савенков и командир БЧ-5 капитан второго ранга Ю. Шлыков были сняты со своих должностей. Один из погибших, мичман Виктор Белевцев, награжден орденом Красной Звезды. Первоначально причиной аварии объявили ошибку экипажа. Повторное расследование установило, что причиной пожара явились «конструктивные недостатки». Лодка была отбуксирована на базу. После ремонта ее состояние признано неудовлетворительным. В 1985 году исключена из состава флота.

53. С-178, 21 октября 1981 года, Японское море,
пролив Босфор Восточный.

Лодка класса 613В, дизельная торпедная;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан третьего ранга Валерий Маранго.

Лодка в надводном положении возвращалась на базу после замеров шумности. Двери между кормовыми отсеками по различным причинам были открыты. Одновременно из бухты Золотой Рог вышло судно «Рефрижератор-13», с чем на лодку не сообщили. Командир субмарины опаздывал на день рождения жены и, желая сократить путь, изменил курс, не сообщив об этом на базу. Старпом грузового судна также самовольно сменил курс. На обоих судах заметили встречные объекты, но никаких действий не предприняли: старпом «Рефрижератора» Курдюков принял лодку за траулер, а доклад акустика С-178 до командира не дошел. На мостике лодки судно, терпевшееся на фоне береговых огней Владивостока, заметили слишком поздно. «Рефрижератор-13» на скорости в 8 узлов ударил лодку в левый борт в районе шестого отсека. Через 20 секунд шестой отсек затопило, лодка получила сильный динамический крен, вышли из строя электросети и часть общекорабельных систем. Подводников, находившихся на мостике, в том числе командира, сбросило в воду. Через 40 секунд С-178 затонула на глубине 31 м. Из шестого отсека вода начала поступать в соседние, в них погибли еще 18 человек. В носовых отсеках остались в живых 26 моряков. Началась двухдневная спасательная операция, в которой впервые применя-

лась лодка-спасатель БС-486. Однако при выходе через торпедный аппарат погибли еще 6 подводников.

Всего погибли 32, спаслись 27 человек.

Командир лодки капитан третьего ранга Валерий Маранго и старший помощник «Рефрижератора-13» В. Курдюков осуждены на 10 лет тюрьмы каждый. 15 ноября 1981 года лодка была поднята. Ее восстановление признано нецелесообразным.

54. БС-486 «Комсомолец Узбекистана», декабрь 1981 года, Тихий океан.

Лодка класса 940 «Ленок», дизельная спасательная; разработчик — СКБ-112 (ЦКБ «Лазурит»).

Из-за прогара кольца выхлопного клапана в отсеки пошел угарный газ. Большая часть экипажа, отравившись, потеряла сознание. У двух подводников не выдержали легкие.

Всего погибли 2 человека, спаслись 103.

Оргвыводов не последовало. Лодка вернулась на базу, продолжала службу. В 1992 году выведена из состава флота.

55. К-429, 24 июня 1983 года, Тихий океан, Авачинский залив, бухта Саранная.

Лодка класса 670 «Скат», атомная с крылатыми ракетами; разработчик — СКБ-112 (ЦКБ «Лазурит»);

командир — капитан первого ранга Николай Суворов.

Лодка была срочно отправлена из ремонта на торпедные стрельбы без проверки на герметичность и со сборным экипажем (часть штатного находилась в отпуске, сменный был не подготовлен). Командир возражал против выхода в море, но командир дивизии Валерий Алкаев и начштаба флотилии Олег Ерофеев, ставший впоследствии командующим Северным флотом, его доводы во внимание не приняли. При погружении через вентиляционную систему затопило четвертый отсек, в котором находились 14 человек. Лодка легла на грунт на глубине 40 м. При попытке продуть главный балласт из-за открытых клапанов вентиляции ЦГБ большая часть ВВД ушла за борт. Были также частично затоплены первый, третий и пятый отсеки. На борту оставались 104 человека, однако имелось лишь 64 комплекта индивидуальных спасательных аппаратов ИСП-60, в части из них баллоны с дыхательной смесью были пусты. Два мичмана смогли выйти из лодки через торпедный аппарат и сообщить об аварии. Несмотря на то что спасательной операцией руководил сам командующий ВМФ Сергей Горшков, организация работ была слабой. При самостоятельном выходе личного состава из лодки погибли еще 2 моряка — один умер от сердечного приступа в торпедном аппарате, другой задулся в буйрепе спасательной вышки. Вышедшего последним командира на борту спасательного судна встретил комдив, который уговорил Суворова задним числом расписаться в журнале готовности к выходу в море.

Всего погибли 16, спаслись 104 человека.

Проявивший мужество при спасении экипажа командир лодки капитан первого ранга Николай Суворов осужден на 10 лет лишения свободы, командир БЧ-5 капитан второго ранга Борис Лиховозов — на восемь лет (оба отсидели по три года). Лодка была поднята 9 августа 1984 года. 13 сентября 1985 года затонула у стенки судоремонтного завода. Переоборудована в учебно-тренировочное судно.

56. К-131 (с 1992 года Б-131), 16 июня 1984 года, Баренцево море.

Лодка класса 675, атомная с крылатыми ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Евгений Селиванов.

Лодка возвращалась с боевой службы. Содержание кислорода в отсеках значительно превышало норму (25%). В вось-

мом отсеке мичман работал с электроточилом, инструмент дал искру. На мичмане сразу же загорелась одежда, начался сильный пожар. Двое подводников, выбежав в седьмой отсек, перенесли огонь и туда. Пламя перекинулось на устройство регенерации кислорода, и пожар перерос в объемный. Из-за неисправности систему ЛОХ смогли включить только через 20 минут. Лодка всплыла, но на поверхности осталась без хода.

Всего погибли 13, спасся 91 человек.

Главным виновником был назван погибший старшина команды электриков мичман Валентин Трубицын, использовавший нештатное электроточило. Были сняты с должностей и понижены в званиях командир лодки капитан первого ранга Евгений Селиванов, командир БЧ-5 капитан второго ранга Алексей Ефремов и начальник химслужбы лодки старший лейтенант Александр Попов. Однако прокуратура не нашла в их действиях состава преступления. Лодка была отбуксирована на базу, четыре года находилась в ремонте. В 1994 году выведена из боевого состава флота.

57. К-424, 23 октября 1984 года, Баренцево море.

Лодка класса 667БДР «Кальмар», атомная с баллистическими ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»).



Прогнившая подлодка К-159 затонула во время транспортировки к месту утилизации. Из десяти подводников спасся только один

При подготовке к выходу в море из-за ошибки экипажа произошел разрыв перемычки ВВД, погибли матрос и мичман.

Всего погибли 2 человека.

Причиной аварии были признаны ошибочные действия экипажа. Лодка была отремонтирована, вернулась в строй. Исключена из состава флота в 1995 году.

58. К-431 (до 1978 года К-31), 10 августа 1985 года, Японское море, залив Стрелок, губа Чажба.

Лодка класса 675, атомная с крылатыми ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан второго ранга Лукьян Федчик.

На лодке была проведена замена активных зон реакторов. При проверке кормового реактора на герметичность выяснилось, что из-за постороннего предмета, попавшего на уплотнительное кольцо, он дал течь. Решив без огласки устранить причину, ремонтники (офицеры береговой технической базы) докладывать о ЧП не стали. При повторной операции плавмастерскую с краном качнуло волной, крышка реактора вместе с системой поглотителей поднялась слишком высоко, и началась цепная реакция. Произошел тепловой взрыв. Все, что находилось в реакторном отсеке, включая 12-тонную крышку реактора, разбросало на сотни метров. Перегрузочный домик, в котором находились офицеры, мгновенно сгорел. Пожар на борту ликвидировали путем затопления отсека. Лодка потеряла остойчивость и была посажена на мель. До 300 человек переоблучилось. Всего погибли 10 человек.

Командир 4-й флотилии подводных лодок контр-адмирал Виктор Храмцов, в момент взрыва находившийся в Москве, получил «неполное служебное соответствие» и строгий вы-

говор с занесением по партийной линии. Через два года звсказания были сняты, и Храмцова повысили в звании. Лодка не восстанавливалась, в 1987 году выведена из боевого состава флота.

59. К-219, 3 октября 1986 года, Атлантический океан, 600 миль северо-восточнее Бермудских островов.

Лодка класса 667АУ «Налим», атомная с баллистическими ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан второго ранга Игорь Британов.

Лодка находилась на боевой службе. В подводном положении при проведении маневра произошел взрыв в ракетной шахте № 6. Причиной считается неисправность клапана и попытки командира БЧ-2 устранить поступление воды в шахту нештатными способами, что привело к утечке ракетного топлива. По другой версии, причиной взрыва могло стать столкновение с ПЛА ВМС США SSN-710 Augusta. Крышку шахты сорвало, в отсеке возник пожар. Лодка всплыла, огонь был потушен. Трое подводников погибли, отравившись парами топлива и продуктами горения. Кроме того, из-за короткого замыкания сработала аварийная защита реактора правого борта. Компенсирующие решетки не дошли до нижнего положения. Вручную их опустил матрос Сергей Преминин, однако из-за разницы давлений он не смог выйти из отсека и погиб. Потеряв плавучесть из-за поступления воды через разрушенную шахту, лодка через трое суток затонула на глубине 5500 м. Экипаж был эвакуирован на подошедшее с Кубы спасательное судно «Агатан».

Всего погибли 4 человека, спаслись 115.

Причинами катастрофы названы «сокрытие аварийной ситуации, проведение нештатных операций с РК, слабое знание личным составом материальной части, неисполнительность и низкая подготовка по борьбе за живучесть корабля». Командир лодки капитан второго ранга Игорь Британов, командир электромеханической боевой части капитан второго ранга Игорь Красильников и замполит экипажа капитан третьего ранга Юрий Сергеев уволены по статье «служебное несоответствие». Уголовное дело против командира ПЛ прекратили с учетом «полного раскаяния». Погибший матрос Преминин в 1997 году был удостоен звания Героя России. Лодка не была поднята.

60. Б-33, 18 февраля 1987 года, Японское море, залив Петра Великого.

Лодка класса 641, дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан второго ранга А. Мотрич.

Лодка находилась в полигоне боевой подготовки. Из-за короткого замыкания во втором отсеке начался пожар. Двукратное включение системы ЛОХ результатов не дало. При эвакуации личного состава из второго отсека был загазован ЦП. Один подводник погиб, отравившись угарным газом. Начала плавиться переборка между вторым и первым отсеком. Командир принял решение выбросить лодку на мель и затопить первый отсек, чтобы избежать взрыва торпед. Однако в первом отсеке оставались четверо моряков, которые не могли выбраться из него и погибли при затоплении.

Всего погибли 5, спаслись 70 человек.

Действия экипажа признаны правильными. Лодка была отбуксирована на базу, где пожар был потушен. Не восстанавливалась. В 1990 году выведена из состава флота. В 1999 году продана на слом в Южную Корею.

61. К-178, 25 января 1988 года, Камчатка.

Лодка класса 658У, атомная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»).

Во время нахождения лодки на базе возникло возгорание в восьмом отсеке, в районе хранения изолирующих противогазов и дыхательных аппаратов. Из-за перегрева разуплотнился трубопровод ВВД. Опоздание с включением системы ЛОХ привело к гибели одного подводника.

Погиб 1 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка была отремонтирована, но впоследствии использовалась только в прибрежной зоне.

62. К-14, 12 февраля 1988 года,

Северный флот.

Лодка класса 627А «Кит», атомная торпедная; разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»);

На базе в трюме седьмого отсека загорелось масло. Пожар был потушен с помощью системы ЛОХ, при этом погиб один человек.

Погиб 1 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка после ремонта вернулась в строй, выведена из боевого состава ВМФ в 1990 году.

63. К-278 «Комсомолец», 7 апреля

1989 года, Норвежское море.

Лодка класса 685 «Плавник», атомная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»); командир — капитан первого ранга Евгений Ванин.

Лодка в подводном положении на глубине 300 м возвращалась с боевой службы со вторым экипажем. В седьмом отсеке начался пожар, причина которого не установлена. Огонь быстро перекинулся в шестой отсек. Из-за пожара погибли четыре моряка. Лодка всплыла и попыталась передать сигнал об аварии, однако из-за помех он был принят в штабе только с восьмого раза. На помощь ПЛА отправился самолет Ил-38, который мог сбросить спасательное снаряжение, и тихоходную плавбазу «Алексей Хлобыстов». При всплытии и выравнивании крена был израсходован ВВД и потерян запас плавучести. В прочный корпус стала поступать вода — по одной из версий, через прогоревшие прокладки ЦГБ, по другой — через открытые системы вентиляции в корме. Через шесть часов лодка получила большой дифферент на корму и затонула на глубине около 1800 м. На палубе находились 59 подводников, но они не были готовы к эвакуации и оказались в ледяной воде. Еще пятеро моряков вместе с командиром лодки капитаном первого ранга Евгением Ванниным находились во всплывающей спасательной камере. Отделившись от корабля, ВСК всплыла и сразу же затонула, из находившихся в ней остался в живых только один человек, которого выбросило наружу избыточным давлением. Воспользоваться спасательными средствами, сброшенными с Ил-38 моряки не смогли. Через час подошедшая плавбаза подняла на борт 30 оставшихся в живых подводников, трое из которых умерли на пути в Североморск.

Всего погибли 42, спаслись 27 человек.

Оргвыводов сделано не было. Командующий Северным флотом адмирал Феликс Громов продолжил службу и через три года стал главкомом ВМФ России. Лодка не была поднята.

64. Б-409, 5 сентября 1990 года,

Японское море, залив Петра Великого, бухта Улисс.

Лодка класса 641, дизельная торпедная; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Михаил Фролов.

Лодка находилась на базе. При погрузке торпед лопнул трос торпедопогрузочного устройства, погиб матрос-торпедист. Погиб 1 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка продолжила службу, в 1992 году выведена из боевого состава.

65. К-502 (затем Б-502), 29 мая 1992 года,

Североморск.

Лодка класса 671РТМК «Щука», атомная торпедная;

разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»);

командир — капитан первого ранга Василий Мельник.

Лодка обрабатывала в море курсовую задачу. Специалистами БЧ-5 была замечена неисправность компрессора высокого давления в первом отсеке. По возвращении на базу на борт субмарины прибыл начальник электромеханической службы дивизии капитан первого ранга Константин Ляшков. Когда агрегат был вновь запущен, произошел взрыв, начался пожар. Пять моряков получили ранения. Ляшков скончался по дороге в госпиталь.

Погиб 1 человек.

Оргвыводов не последовало. Лодка была отремонтирована и вернулась в строй.

66. Б-527 (до 1992 года — К-527), 26 января 1998 года,

Кольский полуостров, губа Западная Лица, причал № 4.

Лодка класса 671РТМ «Щука», атомная торпедная;

разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»);

командир — капитан второго ранга Виктор Бугрув.

**САМОМУ ЖЕСТОКОМУ
НАКАЗАНИЮ ЗА АВАРИЮ
ПОДВЕРГЛИСЬ КОМАНДИР
ПОДЛОДКИ С-178 И СТАРПОМ
СУДНА «РЕФРИЖЕРАТОР-13»,
ПОЛУЧИВШИЕ ЗА СТОЛКНОВЕНИЕ
ПО ДЕСЯТЬ ЛЕТ
ТЮРЬМЫ**

При вводе ГЭУ было обнаружено, что периферийная компенсирующая решетка реактора № 1 опустилась не до конца. Для устранения этой неисправности группа подводников отправилась в четвертый (реакторный) отсек. Там при попытке снять заглушку регулировочного винта неожиданно началось поступление в отсек воды из первого (радиоактивного) контура реактора. Пять человек получили острое ингаляционное отравление. Через час в отсек была направлена аварийная партия. Моряки ликвидировали течь и провели дезактивацию отсека. Через шесть часов после аварии в госпитале от сердечно-сосудистой недостаточности и остановки кровообращения скончался командир дивизиона движения капитан третьего ранга Сергей Соловьев, который и снимал заглушку в четвертом отсеке.

Погиб 1 человек.

Причинами аварии были названы неисправность выключателя компенсирующей решетки, технические недоработки, отсутствие в инструкциях указаний по проведению подобных работ, нарушение правил эксплуатации и низкая подготовка личного состава. Лодка была отремонтирована и вернулась в строй.

67. К-141 «Курск», 12 августа 2000 года,

Баренцево море.

Лодка класса 949А «Антей», атомная с крылатыми ракетами;

разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Геннадий Лячин.

Лодка участвовала в учениях Северного флота. Кроме штатного экипажа, на борту находилась группа офицеров штаба дивизии и гражданские специалисты завода «Дагдизель». В

11 часов 28 минут в районе маневров был зафиксирован подводный взрыв, через две минуты — еще один. После того как лодка несколько часов не выходила на связь, были организованы поисковые мероприятия. На следующие сутки К-141 была обнаружена лежащей на грунте на глубине 108 м. Неоднократные попытки спасателей проникнуть в лодку не увенчались успехом, и 21 августа было официально объявлено о гибели экипажа. Официальной причиной катастрофы назван взрыв торпедного боезапаса. Эксперты до сих пор выдвигают несколько десятков версий происшедшего.

Всего погибли 118 человек.

Командующий флотом адмирал Вячеслав Попов, начальник штаба флота вице-адмирал Михаил Моцак, командующий флотилией подводных лодок вице-адмирал Олег Бурцев понижены в должностях и затем ушли в отставку. Всего по итогам расследования были уволены или понижены в должности 14 высокопоставленных офицеров. В октябре-ноябре 2000 года с помощью норвежских специалистов была проведена водолазная операция, результатом которой стал подъем 12 тел членов экипажа. Лодка была поднята в 2001 году, после чего была утилизирована.

68. К-159, 30 августа 2003 года,

Баренцево море, 5 км к северо-западу от острова Кильдин.

Лодка класса 627А «Кит», атомная торпедная;

разработчик — СКБ-143 (КБ «Малахит»);

командир — капитан второго ранга Сергей Лаппа.

ПЛА буксировалась с базы в Гремехе в Полярный для утилизации. Ядерный реактор был заглушен. В штормовых условиях произошел отрыв понтонов, приваренных к прогнувшемуся легкому корпусу. Лодка не могла самостоятельно держаться на плаву и затонула на глубине около 170 м. Один из 10 членов швартовой команды продержался в холодной воде около двух часов и был спасен.

Всего погибли 9 человек, спасся 1.

Командующий СФ адмирал Геннадий Сучков отстранен от должности. 18 мая 2004 года по статье «Халатность, повлекшая гибель людей» приговорен к четырем годам лишения свободы условно с отсрочкой на два года. В отношении командира соединения подводных лодок капитана второго ранга Сергея Жемчужнова, руководившего переходом, возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил кораблевождения». Лодка не была поднята.

69. К-223 «Подольск», 14 ноября 2004 года,

база Вилючинск, Камчатка.

Лодка класса 667БДР «Кальмар», атомная с баллистическими

ракетами; разработчик — ЦКБ-18 (КБ «Рубин»);

командир — капитан первого ранга Андрей Хайдуков.

Во втором отсеке ПЛА матросы занимались дозаправкой водной аккумуляторной батареи. С этой целью из цистерны пресной воды № 3 вода перекачивалась в цистерну долива, а оттуда в аккумуляторную батарею. Однако в цистерне долива оказался неисправный редукционный клапан, поэтому вода в эту цистерну подавалась под большим, чем нужно, давлением. В результате цистерну долива разорвало. При взрыве один из матросов был отброшен на переборку и скончался от черепно-мозговой травмы. Еще двое подводников получили легкие ранения.

Погиб 1 человек.

Эксперты определили, что на редукционном клапане образовался коррозионный налет. Обвинение по ст. 293 УК РФ (Халатность) предъявлено старшему лейтенанту Юрию Малышеву, отвечавшему за работу механизмов, из-за неисправности которых произошло происшествие. Лодка была отремонтирована.

1. **A1** (Великобритания), 18 марта 1904 года, пролив Ла-Манш, у острова Уайт.

Лодка класса А.

Во время маневров лодка, выходя в учебную атаку, столкнулась с пароходом Berwick Castle. Получив удар в правый борт возле рубки, затонула. Капитан судна не знал о присутствии в районе подлодок и принял столкновение за попадание учебной торпеды.

Всего погибли 11 человек.

A1, затонувшая на глубине 14 м, поднята 18 апреля 1904 года и использовалась как мишень.

2. **A5** (Великобритания), 16 февраля 1905 года, Квинстаун (Ирландия).

Лодка класса А.

На лодке произошел взрыв паров бензина, вызванный течью топливного насоса.

Всего погибли 7, ранены 12 человек.

После ремонта лодка продолжила службу.

3. **A8** (Великобритания), 8 июня 1905 года, рейд Плимута.

Лодка класса А.

Лодка слишком быстро погрузилась с большим дифферентом на нос, и командир не успел закрыть люк, через который стравливался воздух. А8 моментально ушла под воду, после чего произошел взрыв аккумуляторной батареи. Большая часть подводников погибла от удушья или захлебнулась.

Всего погибли 15, спаслись 4 человека.

Лодка была поднята, восстановлена, но практически не использовалась.

4. **Farfadet Q-7** (Франция), 6 июля 1905 года, Средиземное море, у города Бизерты (Тунис).

Лодка класса Farfadet.

Во время отработки погружения лодка стала уходить под воду с большим дифферентом на нос. Командир не успел вовремя закрыть ручный люк, и через него корабль стало заталкивать. Вытесняемый забортной водой воздушный пузырь вытолкнул на поверхность трех человек. С затопленным отсеком лодка упала на дно. С берега заметили проблемы лодки и отправили к месту аварии плавучий кран, но во время подъема он сломался, и моряков спасти не удалось.

Всего погибли 14, спаслись 3 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 30 м, была поднята, восстановлена и вернулась в строй как Follet.

5. **Lutin Q-10** (Франция), 16 октября 1906 года, Средиземное море, у города Бизерты (Тунис).

Лодка класса Farfadet.

Во время учебного погружения из-за попадания камня не закрылся кингстон кормовой балластной цистерны. Лодка погрузилась ниже предельной глубины, ее корпус не выдержал и дал течь. Во время аварийного всплытия был преждевременно открыт входной люк, и лодка вновь стала погружаться. Погодные условия и отсутствие в Бизерте плавучего крана не позволили провести спасательную операцию. Весь экипаж погиб.

Всего погибли 14 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 36 м, была поднята и восстановлена.

6. **C8** (Великобритания), 13 июня 1907 года, Портсмут.

Лодка класса С.

На лодке, находившейся в достройке, произошел взрыв паров бензина.

Всего погиб 1, спаслись 2 человека.

Лодка была отремонтирована и введена в строй.

7. **Gymnote** (Франция), 19 июня 1907 года, Тулон.

Лодка находилась в доке. Когда он заполнялся водой, один из матросов, неправильно поняв команду, открыл клапаны, и вода стала поступать внутрь самой лодки. Субмарина затонула вместе с двумя подводниками, не успевшими ее покинуть.

Всего погибли 2, спаслись 2 человека.

Восстановление лодки было признано нецелесообразным.

8. **Castor** (Франция), 6 августа 1907 года.

Лодка класса Naiade.

Затонула по неизвестной причине вместе со всем экипажем. Всего погибли 7 человек.

Лодка была поднята и продолжила службу.

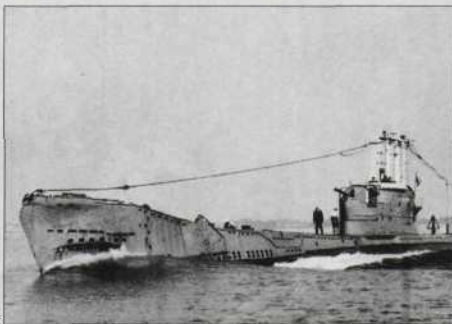
9. **Germinal** (Франция), 3 июня 1908 года.

Лодка класса Pluiviose.

Во время продувания балластных цистерн не был открыт кингстон, в результате цистерну разорвало избыточным давлением. Матрос, забывший открыть кингстон, погиб.

Всего погиб 1 человек.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.



Британская подлодка Affray затонула 16 апреля 1951 года из-за технического брака

10. **SS-4 Grampus** (А-3, США), 18 сентября 1908 года, верфь Мэр-Айленд близ Сан-Франциско.

Лодка класса Plunger.

Ошибка при швартовке на верфи привела к столкновению с баржей, после чего произошел взрыв паров бензина. Один матрос погиб, несколько получили ожоги.

Всего погиб 1 человек.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

11. **Foca** (Италия), 16 апреля 1909 года, Неаполь.

Лодка класса Glaucio.

На находящейся в гавани лодке из-за короткого замыкания произошел взрыв паров бензина и начался пожар. Для спасения от огня субмарина была затоплена на мелководье.

Всего погибли 14, спаслись 9 человек.

Лодка была поднята и восстановлена.

12. **C11** (Великобритания), 14 июля 1909 года,

Северное море, 12 миль от города Кромера.

Лодка класса С.

Во время учений лодка столкнулась с пароходом Eddystone и затонула в течение 40 секунд.

Всего погибли 13, спаслись 3 человека.

13. **№ 6** (Япония), 15 апреля 1910 года, залив Хиросима.

Лодка класса «Кайгун-Холланд» (Holland 7-P).

Во время учений подлодка стала погружаться слишком быстро, и командир не успел закрыть клапан подачи воздуха к двигателю. Забортная вода попала на аккумуляторы, кото-

рые стали выделять хлор. Продукты балластных цистерн и откачать воду не удалось, все подводники умерли от удушья. Командир, лейтенант Сакума, в предсмертной записке взял всю вину на себя.

Всего погибли 14 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 16 м, была поднята, но не восстановилась.

14. **Pluiviose** (Франция), 26 мая 1910 года,

пролив Па-де-Кале, в 3 км от порта Кале.

Лодка класса Pluiviose.

При всплытии лодка столкнулась с французским пароходом Pas du Calais. На судне заметили столкновение, но не смогли оказать помощь подводникам. Весь экипаж лодки погиб.

Всего погибли 27 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 50 м, была поднята и восстановлена.

15. **C8** (Великобритания), 16 декабря 1910 года.

Лодка класса С.

Столкнулась с плавбазой Harwich и затонула.

Всего погибли 5, спаслись 11 человек.

Лодка была поднята и восстановлена.

16. **U-3** (Германия), 17 января 1911 года, Кильская гавань.

Лодка класса «Проект „Е“».

Субмарина затонула во время учебного погружения из-за незакрывшегося клапана вентиляции. Так как лодка погрузилась с большим дифферентом на корму, осушительный насос не смог откачать воду. Три подводника, включая командира, остались в боевой рубке, остальные перебрались в нос. После подхода спасателей нос лодки подняли над водой, и через 25 часов после аварии находившиеся в носовой отсеке моряки вышли через торпедный аппарат. Попытка поднять корму и спасти людей из боевой рубки не удалась — лопнул трос. Все находившиеся там погибли от удушья.

Всего погибли 3, спаслись 29 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 12 м, была поднята и восстановлена.

17. **A3** (Великобритания), 2 февраля 1912 года,

пролив Ла-Манш, у острова Уайт.

Лодка класса А.

Во время учений столкнулась при всплытии с канонерской лодкой Hazard. Получив большую пробоину, мгновенно затонула.

Всего погибли 14 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 20 м, была поднята и использовалась как мишень.

18. **Vendemiaire** (Франция), 8 июня 1912 года,

пролив Ла-Манш, у мыса Аг.

Лодка класса Pluiviose.

Во время учебной атаки на перископной глубине лодка столкнулась с линкором St. Louis. Получив пробоину в районе рубки, затонула со всем экипажем. Спасательная операция не проводилась.

Всего погибли 24 человека.

Расследование не выявило вины линкора и не признало задачу учебной атаки рискованной. Причиной было названо несовершенство перископа лодки, не позволившего экипажу точно определить расстояние до эскадры. Лодка затонула на глубине около 110 м, ее поиск был признан нецелесообразным.

19. **B2** (Великобритания), 4 октября 1912 года,

пролив Ла-Манш.

Лодка класса В.

Лодка двигалась по поверхности и столкнулась с пароходом S. S. Amerika. После удара раскололась на две части и моментально затонула на глубине 36 м.

Всего погибли 15, спасся 1 человек.

20. **SS-20** (F-1, Сарп, США), 11 октября 1912 года, гавань Уотсонвилла, Калифорния.

Лодка класса F.

Во время шторма лодку сорвало со швартовых и выбросило на мель.

Всего погибли 2 человека.

Лодка была восстановлена и продолжила службу.

21. **Turquoise** (Франция), март 1913 года, Средиземное море.

Лодка класса Emerald.

Во время перехода из Тулона в Бизерту с лодки волной смыло семерых подводников.

Всего погибли 5, спаслись 2 человека.

22. **E5** (Великобритания), 8 июня 1913 года, город Харидж.

Лодка класса E.

На лодке, находившейся на базе, произошел взрыв в моторном отсеке, вызвавший пожар. Причиной было признано попадание топлива на горячий двигатель.

Всего погибли 3 человека.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

23. **A7** (Великобритания), 16 января 1914 года, район Плимута.

Лодка класса A.

Лодка пропала во время учебной торпедной атаки. Была обнаружена 22 января на глубине 60 м, но погодные условия не позволили провести спасательную операцию.

Всего погибли 11 человек.

24. **O-5** (Голландия), 31 января 1914 года, гавань Флиссингена.

Лодка класса O-2.

Подлодка, стоявшая у стенки, затонула из-за одновременного открытия внутренней и внешней крышек торпедного аппарата. Экипаж, за исключением одного моряка, успел покинуть корабль.

Всего погиб 1, спаслись 19 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 10 м, была поднята и восстановлена.

25. **Calypso** (Франция), 8 июля 1914 года, район города Тулона.

Лодка класса Cigse.

Во время учений, проводимых совместно с надводными кораблями, при движении на небольшой глубине субмарина столкнулась с эсминцем Mousqueton. Произошло это из-за неисправности рулевого механизма. Затем неуправляемую лодку протаранила однотипная ПЛ Cigse. При столкновении погибли 3 подводника. Экипажу удалось поднять лодку на поверхность и покинуть ее, прежде чем она затонула.

Всего погибли 3, спаслись 23 человека.

Лодка затонула на глубине около 150 м.

26. **AE1** (Австралия), 14 сентября 1914 года, Соломоново море, у острова Новая Британия.

Лодка британского класса E.

Затонула по неизвестным причинам во время патрулирования в проливе Сент-Джордж. На борту находился смешанный экипаж из британцев и австралийцев, который погиб целиком.

Всего погибли 37 человек.

Лодка так и не была найдена.

27. **U-18** (Германия), 23 ноября 1914 года, пролив Хокса Саунд (Оркнейские острова).

Лодка класса U-17.

Подлодка, возвращаясь после разведки главной базы британского флота в Скапа-Флоу, была обстреляна вооруженным траулерам Dorothy Gray, а затем таранена эсминцем Garry. Значительных повреждений U-18 не получила, и командиру удалось оторваться от противника, но вскоре лодка натолкнулась на подводные скалы. Повреждения вынудили экипаж покинуть корабль. По другой версии, экипаж покинул U-18 сразу после атаки британского эсминца. Все спасшиеся подводники попали в плен.

Всего погиб 1, спаслись 26 человек.

Лодка была обнаружена в 2000 году.

28. **U-31** (Германия), 13 января 1915 года, восточное побережье Великобритании.

Лодка класса U-31.

В настоящее время считается, что U-31 погибла от взрыва английской мины. Однако во время первой мировой войны существовал слух, что лодка была найдена британцами с мер-

Немецкая лодка U-28 затонула 2 сентября 1917 года в Баренцевом море из-за того, что на нее упал грузовик с подорванного ею же парохода

твым экипажем: во время ночного отдыха на грунте вахтенные матросы не смогли закрыть вентиль кислородного баллона, и экипаж во сне умер от отравления кислородом.

Всего погиб 31 человек.

Несколько месяцев ПЛ продолжала лежать на дне, пока не всплыла (благодаря просачиванию сжатого воздуха в ЦГБ) и была выброшена на берег.

29. **SS-23** (F-4, до 1911 года Skate, США), 25 марта 1915 года, Тихий океан, в 2 км от Гонолулу (Гавайи).

Лодка класса F.

Во время учебного погружения внутрь корпуса SS-23 начала поступать вода, вышла из строя аккумуляторная батарея, что привело к потере управления. Место гибели ПЛ обнаружили уже на следующий день по пятну солярки, но провести спасательную операцию не смогли из-за большой глубины на месте аварии.

Всего погиб 21 человек.

Лодка, затонувшая на глубине около 90 м, была поднята 29 августа 1915 года, не восстанавливалась.

30. **UB-3** (Германия), май 1915 года, Эгейское море.

Лодка класса UB-1.

Пропала при переходе из Адриатического моря в Константинополь.

Всего погибли 14 человек.

31. **U-30** (Германия), 22 июня 1915 года, устье реки Эмс.

Лодка класса U-27.

Во время погружения не выдержало давления и лопнуло водонепроницаемое стекло одной из цистерн. ПЛ сумела всплыть, но устра-

нить поступление воды не удалось, и лодка затонула. Спасти удалось только подводникам, находившимся на верхней палубе. Остальные погибли от удушья.

Всего погиб 31, спаслись 3 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 35 м, была поднята и восстановлена. После того как лодку подняли и вновь ввели в строй, она получила прозвище «Иона».

32. **UC-2** (Германия), 2 июля 1915 года, Северное море, у порта Ярмут.

Лодка класса UC-1.

UC-2, находящаяся на перископной глубине, была таранена британским пароходом Cottingham. Немцы считают ПЛ погибшей по боевым причинам, но капитан парохода утверждал, что столкновение было случайным. Никому из экипажа спастись не удалось.

Всего погибли 15 человек.

Затонувшую лодку подняли британцы.

33. **UC-9** (Германия), 20 октября 1915 года, пролив Ла-Манш.

Лодка класса UC-1.

Во время минной постановки подорвалась на собственной mine. Всего погибли 14 человек.

34. **Mustecip Onbasi** (Турция), декабрь 1915 года — январь 1916 года, пролив Босфор.

Лодка французского класса Emerald.

Mustecip Onbasi — бывшая французская ПЛ Turquoise, севшая на мель и захваченная турками 30 октября 1915 года. В ноябре была переименована в честь артиллериста, точный огонь которого вынудил французского капитана сдать лодку. Однако в состав турецкого флота лодка так и не вошла. При первом же пробном погружении затонула по неизвестной причине. Точное число погибших неизвестно, так как, по одним данным, на борту находился пленный французский экипаж и 11 офицеров-турок, по другим — только турки.

Всего погибли по крайней мере 32 человека.

В 1919 году лодка была поднята и возвращена Франции.

35. **E30** (Великобритания), 9 января 1916 года, у берегов Норвегии.

Лодка класса E.

На лодке, находившейся на боевом патрулировании, произошел взрыв аккумуляторных газов. Несмотря на повреждения, ПЛ смогла вернуться на базу.

Всего погибли 4, спаслись 26 человек.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

36. **SS-25** (E-2, до 1911 года — Sturgeon, США), 15 января 1916 года, у города Нью-Йорка.

Лодка класса E.

Во время испытаний аккумуляторных батарей произошел взрыв, начался пожар. В результате ПЛ затонула на мелководье. Всего погибли 4, спаслись 18 человек.

Лодка была отремонтирована, но использовалась только в опытных целях.

37. **UC-12** (Германия), 12 марта 1916 года, у города Таранто (Италия).

Лодка класса UC-1.

Во время минной постановки подорвалась на собственной mine. Экипажу спастись не удалось.

Всего погибли 15 человек.

Лодку, затонувшую на глубине 31 м, подняли итальянцы, которые восстановили ее и поставили в строй как X-1.

38. **E4 и E41** (Великобритания), 15 августа 1916 года, Северное море, у города Хариджа.

Лодки класса E.

Во время учений E41 выполняла роль мишени и двигалась в надводном положении. E4 должна была атаковать ее из подводного положения. Идя на встречных курсах, подлодки столкнулись и затонули. Экипажу E41 удалось спастись: часть подводников покинула лодку, пока она находилась на поверхности, часть — когда она уже стала тонуть.

Всего погибли 29, спаслись 30 человек.

Обе лодки были подняты и отремонтированы.

39. **Gustave Zede** (Франция), 1 сентября 1916 года, город Шербур.

Лодка класса Gustave Zede.

Во время стоянки на лодке взорвались аккумуляторные газы.

Всего погибли 4, спаслись 36 человек.

Лодка затонула, но впоследствии была поднята.

40. **Dykkeren** (Дания), 9 октября 1916 года, пролив Зресунн.

Лодка класса Dykkeren.

Подлодка столкнулась с норвежским теплоходом Vesla. Получив пробоину, затонула на мелководье. При этом 3 моряка спаслись через рубочный люк. Прибывшие на место спасательные суда сумели поднять нос лодки, и еще 5 подводников смогли покинуть ПЛ.

Всего погиб 1, спаслись 8 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 9 м, была поднята, но не восстанавливалась.

41. **N° 4** (Япония), 14 ноября 1916 года, залив Хиросима.

Лодка класса Holland.

Лодка затонула из-за взрыва паров бензина.

Всего погибли 2, спаслись 12 человек.

Лодка была поднята и восстановлена.

42. **UC-15** (Германия), ноябрь-декабрь 1916 года, Черное море.

Лодка класса UC-I.

Причина гибели UC-15 точно неизвестна. Существует версия о том, что лодка подорвалась на собственной мине.

Всего погибли 16 человек.

43. **E36** (Великобритания), 19 января 1917 года, Северное море, у города Хариджа.

Лодки класса E.

Однотипные подлодки E36 и E43 следовали с базы на патрулирование. В штормовых условиях потеряли друг друга из вида, и E43 таранила E36 в корму, после чего та затонула. Погодные условия не позволили провести спасательную операцию.

Всего погиб 31 человек.

E36 до сих пор не найдена.

44. **K13** (Великобритания), 29 января 1917 года, залив Гэрлох (Шотландия).

Лодка класса K.

Во время приемных испытаний при погружении котельное отделение K13 было затоплено через незакрытые вентиляторы. В ходе спасательной операции был поднят нос лодки, и люди вышли из нее через прорезанное в прочном корпусе отверстие. Погибли 7 гражданских специалистов и 24 военных моряка.

Всего погиб 31, спаслись 47 человек.

Комиссия назвала виновным в аварии инженера-механика, не закрывшего вентиляторы перед погружением. Лодка была поднята 15 марта 1917 года и вошла в строй как K22.

45. **F-8** (Италия), 14 февраля 1917 года, у города Специя (Лигурийское море).

Лодка класса F.

F-8 затонула во время пробного погружения, по одной из версий — в результате столкновения с итальянским судном. Спасти экипаж не удалось.

Всего погибли 20 человек.

Лодка была поднята 18 февраля 1917 года.

46. **UC-32** (Германия), 23 февраля 1917 года, Северное море, у Сандерленда.

Лодка класса UC-II.

Во время минной постановки на борту UC-32 взорвалась мина. Лодка быстро затонула, спаслись только те подводники, включая командира, которые были на мостике.

Всего погибли 22, спаслись 3 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 15 м, так и не была поднята.

47. **UB-25** (Германия), 19 марта 1917 года, Кильская бухта.

Лодка класса UB-II.

Затонула в результате столкновения с немецким миноносцем V-26. Спасти экипаж не удалось.



Американская АПЛ SSN-593 Thresher вышла в море сразу после ремонта и во время погружения затонула

Всего погибли 16 человек.

Лодка была поднята, восстановлена, но использовалась только как учебная.

48. **U-30** (Австро-Венгрия), 1–2 апреля 1917 года, Средиземное море.

Лодка немецкого класса UB-II.

U-30 вышла в море на боевое патрулирование и пропала. Точная причина неизвестна. Версии — подрыв на мине или гибель в результате отказа техники.

Всего погиб 21 человек.

49. **C16** (Великобритания), 16 апреля 1917 года, Северное море, у города Хариджа.

Лодка класса C.

Во время учений, следуя на перископной глубине, C16 столкнулась с эсминцем ВМС Британии Melampus. Лодка легла на дно. Один из подводников был отправлен за помощью через торпедный аппарат, но утонул. Командир принял решение, затопив лодку, вывести экипаж через люк. Но крышку заклинило, и все подводники погибли.

Всего погибли 16 человек.

Лодка была поднята и продолжила службу.

50. **UC-76** (Германия), 10 мая 1917 года, Северное море, остров Гельголанд.

Лодка класса UC-II.

Во время погружки мин одна из них упала в воду и взорвалась под днищем лодки. Получив тяжелые повреждения, UC-76 затонула со всем экипажем.

Всего погибли 16 человек.

Лодка была поднята.

51. **SS-8** (A-7, бывшая Shark, США), 24 июля 1917 года, Манильский залив (Филиппины).

Лодка класса A.

На лодке, недавно прошедшей ремонт силовой установки, произошел взрыв паров бензина. Командир Арнольд Маркус для борьбы с огнем оставил с собой несколько человек, а остальным приказал покинуть корабль. Вскоре к терпящей бедствие лодке подошел монитор Monadnock, который отбуксировал ее на мель. Командир покинул субмарину последним и отказывался от медицинской помощи, пока ее не получили все нуждавшиеся члены экипажа.

Через день он скончался от полученных ран.

Всего погибли 5 человек.

Лодка была выведена из состава флота, подготовлена к продаже на металлолом, но, так как покупателя не нашлось, ее использовали в качестве мишени. Именем погибшего лейтенанта Маркуса впоследствии был назван эсминiec.

52. **U-28** (Германия), 2 сентября 1917 года, Баренцево море, у мыса Нордкап.

Лодка класса U-27.

U-28 выследила британский пароход Olive Branch, перевозивший военную технику и боеприпасы из Англии в Архангельск. Конвоя у парохода не было, и командир лодки Георг Шмидт решил потопить его артиллерийским огнем. Британцам было предложено покинуть судно, что они и сделали незамедлительно. U-28 подошла к Olive Branch на 250 м и открыла огонь. Второй выстрел попал в трюм с боеприпасами, взрывом с палубы подбросило грузовой. Упав, он угодил точно в ПЛ, которая в считанные минуты затонула. Уцелевшие подводники умоляли британцев о спасении, но те оставили их в воде.

Всего погибли 39 человек.

53. **UC-42** (Германия), 10 сентября 1917 года, у берегов Ирландии.

Лодка класса UC-II.

Во время минной постановки подорвалась на собственной мине.

Всего погибли 27 человек.

Англичане обнаружили затонувшую лодку 31 октября 1917 года.

54. **UC-45** (Германия), 17 сентября 1917 года, Северное море.

Лодка класса UC-II.

Затонула во время погружения. Весь экипаж погиб.

Всего погибли 30 человек.

11 апреля 1918 года затонувшая лодка была поднята и вновь введена в строй.

55. **U-52** (Германия), 29 октября 1917 года, Киль.

Лодка класса U-51.

Лодка находилась в доке, когда на ней взорвалась одна из торпед в кормовых аппаратах. U-52 затонула. Близость спасательных средств позволила быстро поднять ее носовую часть и выволить уцелевших при взрыве подводников.

Всего погибли 5, спаслись 34 человека.

Лодка была поднята и восстановлена.

56. **U-69** (Германия), 6 декабря 1917 года, пролив Ла-Манш.

Лодка класса UC-II.

Находясь на боевом дежурстве, столкнулась с немецкой подлодкой U-96. Часть подводников спаслась и была подобрана таранившей лодкой.

Всего погибли 11, спаслись 15 человек.

57. **SS-20** (F-1, *Сарп*, США), 17 декабря 1917 года, залив Сан-Франциско, база Сан-Педро.

Лодка класса F.

При движении туманной ночью в надводном положении столкнулась с однотипной ПЛ ВМС США F-3.

Всего погибли 19, спаслись 5 человек.

Лодку, затонувшую на глубине 180 м, поднимать не стали.

58. **U-93** (Германия), январь 1918 года, пролив Ла-Манш.

Лодка класса Mittel U.

U-93 не вернулась из боевого похода. Первоначально считалось, что она была таранена английским пароходом *Vraeneil*, но позже выяснилось, что от него погибла аналогичная U-95. Всего погибли 43 человека.

Лодка была найдена в августе 2003 года. Видимых причин гибели на корпусе обнаружено не было, что дает возможность предположить техническую аварию.

59. **K4, K6, K14, K17, K22** (Великобритания), 31 января 1918 года, залив Ферт-оф-Форт (Шотландия).

Лодки класса K.

Девять эскадренных лодок класса K, которые были построены для действий совместно с надводными силами, вышли ночью на учения по отработке развертывания флота. При движении в колонне на одной из них, K14, заклинило руль, и она столкнулась с K22. Часть лодок повернула им на помощь. В результате произошло столкновение K17 с крейсером *Fearles*. Следовавшие за крейсером лодки потеряли возможность маневрировать, K4 и K6 столкнулись друг с другом. Из-за плохой видимости группа эсминцев сопровождения не успела отвернуть и прошла через находящиеся в воде подводников, спасшихся с тонущей лодки K17, убив часть из них винтами. Затем потерявшая ход K22 была по касательной таранена линейным крейсером *Inflexible*. Трагедию назвали «Битва у острова Мэй». На K4 погибли все 55 подводников, на K17 — 47 (9 спаслись), на K14 — 7, на K22 — 6.

Всего погибли 115 человек.

Лодки K4 и K17 затонули. Виновными признаны командиры лодок. Один из них отдан под трибунал.

60. **Diane** (Франция), 11 февраля 1918 года, Бискайский залив.

Лодка класса Diane.

Лодка сопровождала конвой, когда внезапно на ней произошел внутренний взрыв, причины которого неизвестны. *Diane* быстро затонула, спасти экипаж не удалось.

Всего погибли 30 человек.

61. **UB-106** (Германия), 15 марта 1918 года, Киль.

Лодка класса UB-III.

Затонула во время погружения вместе со всем экипажем.

Всего погибли 35 человек.

Лодка была поднята через три дня и восстановлена.

62. **Prairial** (Франция), 29 апреля 1918 года, гавань Гавра.

Лодка класса Pluviose.

Ночью в плохих погодных условиях лодка, находившаяся на патрулировании, была случайно таранена британским пароходом *Tropic*. Затонула буквально за минуту и опустилась на глубину около 23 м, сопровождавший ее эсминец *Chasseur II* смог подобрать из воды 6 человек.

Всего погибли 19, спаслись 7 человек.

63. **UB-65**, 10 или 14 июля 1918 года, Ирландское море.

Лодка класса UB-III.

Точная причина гибели UB-65 неизвестна. Ранее считалось, что она погибла 10 июля из-за взрыва или попадания собственной торпеды. Эту катастрофу наблюдали с американской подлодки L-2, готовящейся атаковать UB-65. По новым данным, 14 июля UB-65 потопила португальское судно *María Jose*. Всего погибли 37 человек.

64. **UC-91** (Германия), 5 сентября 1918 года,

Балтийское море.

Лодка класса UC-III.

Учебная лодка столкнулась с пароходом *Alexandra Woermann*.

Всего погибли 16, спаслись 16 человек.

Затонувшая лодка была поднята на следующий день и восстановлена.

65. **UB-113** (Германия), 14 сентября 1918 года,

Северное море.

Лодка класса UB-III.

UB-113 вышла на боевое задание и не вернулась. Никаких свидетельств ее гибели по боевым причинам нет.

Всего погибли 39 человек.

Крупнейшее столкновение лодок произошло 31 января 1918 года у берегов Шотландии — друг с другом и с надводными кораблями столкнулись сразу пять британских лодок класса K

66. **UB-89** (Германия), 21 октября 1918 года,

Кильская бухта.

Лодка класса UB-III.

Затонула при столкновении с германским крейсером *Frankfurt*.

Всего погибло 7, спаслись 27 человек.

Лодка была поднята 30 октября, но не восстанавливалась по причине окончания войны.

67. **SS-24** (E-1, бывшая *Skipjack*, США),

29 октября 1918 года, Нью-Йорк.

Лодка класса E.

Во время ремонта взрывом аккумуляторной батареи были убиты командир лодки и один из офицеров.

Всего погибли 2 человека.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу в качестве учебной и экспериментальной.

68. **G11** (Великобритания), 22 ноября 1918 года,

Северное море, у города Хариджа.

Лодка класса G.

При возвращении с патрулирования в густом тумане выскочила на берег.

Всего погибли 2, спаслись 29 человек.

Лодка не восстанавливалась.

69. **SS-73** (O-12, США), 27 марта 1919 года,

Коко-Соло (Панама).

Лодка класса O.

Подводник погиб при погружении в водолазном снаряжении.

70. **SS-27** (G-2, бывшая *Tupa*, США),

30 июля 1919 года,

залив Нантик, Коннектикут.

Лодка класса G.

Лодка была выведена из состава флота в апреле 1919 года и использовалась в качестве мишени. Во время рутинной проверки ремонтной бригадой, состоявшей из 6 человек, ПЛ неожиданно начала тонуть. Удержать лодку на плаву не было возможности.

Всего погибли 3, спаслись 3 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 24 м, была частично поднята в 1962 году.

71. **SS-28** (H-1, бывшая *Seawolf*, США),

12 марта 1920 года,

Тихий океан, у острова Санта-Маргарита.

Лодка класса H-1.

SS-28 завершила переход с восточного на западное побережье США, двигаясь вдоль побережья Калифорнии. По одним данным, на борту начался пожар, и командир Джеймс Уэбб приказал посадить корабль на мель и покинуть его. По другим — лодка сама наскочила на подводную скалу. 4 подводника, включая командира, погибли, не сумев добраться до берега. 24 марта лодка была снята с мели спасательным судном, но через 15 минут затонула.

Всего погибли 4, спасся 21 человек.

Подъем SS-28, затонувшей на глубине около 16 м, был признан нецелесообразным.

72. **K5** (Великобритания), 20 января 1921 года,

Бискайский залив, у острова Уэсан.

Лодка класса K.

K5 пропала после погружения во время учений. В точке, где она погружалась, были найдены пятна нефти и деревянные обломки. Наиболее вероятной причиной был назван провал на глубину.

Всего погибли 57 человек.

Предположительно лодка затонула на глубине 900 м.

73. **SS-83** (R-6, США), 26 сентября 1921 года,

залив Сан-Франциско, база Сан-Педро.

Лодка класса R.

SS-83 затонула во время стоянки из-за поступления воды через торпедный аппарат. На лодке была демонтирована система блокировки одновременного открытия задней и передней крышек торпедного аппарата.

Всего погибли 2, спаслись 18 человек.

Затонувшая на глубине 10 м лодка была поднята 13 октября 1921 года.

74. **H42** (Великобритания), 23 марта 1922 года,

Средиземное море, у Гибралтара.

Лодка класса H.

Во время всплытия H42 столкнулась с эсминцем ВМС Британии *Versatile*, который разрубил ее на две части. Затонула вместе со всем экипажем.

Всего погибли 26 человек.

75. **N° 70** (затем *Ro-31*, Япония),

21 августа 1923 года,

гавань Кобе.

Лодка класса Kai-Toku-Chu.

Затонула на глубине 48 м во время сдаточных испытаний в результате поступления воды в прочный корпус.

Всего погибли 88, спаслись 5 человек.

Лодка была поднята в ноябре 1924 года.

76. **SS-142 (S-37, США), 10 октября 1923 года,**
залив Сан-Франциско, база Сан-Педро.

Лодка класса S.

Во время перезарядки батарей на лодке произошел взрыв и начался пожар. Сильные повреждения мешали борьбе с огнем. Из горящего отсека были выведены трое подводников, один из которых позже скончался. Еще двоих не удалось спасти. Отсек был задрен, но полностью выгорел из-за пожара, продолжавшегося почти сутки.

Всего погибли 3, спаслись 33 человека.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

77. **SS-66 (O-5, США), 28 октября 1923 года,**

бухта Лимон (выход из Панамского канала в Карибское море).

Лодка класса O.

Во время патрулирования SS-66 в надводном положении столкнулась с теплоходом Abangarez. Пока ПЛ погружалась, большинство подводников успело ее покинуть, но трое из них утонули. Еще два моряка остались запертыми в торпедном отсеке. Они были спасены через несколько дней, когда корабль подняли с помощью кранов.

Всего погибли 3, спаслись 18 человек.

В столкновении был обвинен капитан теплохода. Лодка, затонувшая на глубине 13 м, была поднята, но не восстанавливалась.

78. **L24 (Великобритания), 10 января 1924 года,**
пролив Ла-Манш, у города Портленд.

Лодка класса L.

На учениях лодка должна была имитировать атаку на эскадру надводных кораблей. При всплытии столкнулась с линкором Resolution. Ударом L24 разорвало на две части, и она мгновенно затонула на глубине 55 м. Плохая погода помешала провести спасательную операцию.

Всего погибли 43 человека.

79. **№ 43 (затем Ro-25, Япония), 19 марта 1924 года.**

Во время всплытия таранена крейсером «Татсута». Получив сильнейшие повреждения носовой части, затонула. Подводники, находившиеся в носовых отсеках, погибли за считанные минуты. Часть экипажа осталась в живых и даже смогла выпустить аварийный буй. Место аварии было быстро найдено, но шторм не дал провести спасательную операцию.

Всего погибли 43 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 48 м, была поднята 25 апреля 1924 года, но не восстановлена. Корпус использовался в качестве блокшива. Сдана на слом в 1936 году.

80. **Sebastiano Veniero (Италия),**
26 августа 1925 года, к юго-востоку от острова Сицилия.

Лодка класса Prova.

Затонула на глубине около 50 м в результате столкновения с грузовым судном Sarina. Экипаж спасти не удалось.

Всего погибли 54 человека.

81. **SS-162 (S-51, США), 23 сентября 1925 года,**
пролив Лонг-Айленд, у берегов штата Нью-Йорк.

Лодка класса S.

Двигаясь ночью в надводном положении, лодка была протаранена итальянским пароходом Citta di Roma. На обоих были зажжены ходовые огни, однако капитан судна не выполнил предписанного порядка расхождения. ПЛ затонула за считанные минуты. Несколько подводников, находившихся на мостике, остались на воде. Пока пароход остановился и спустил шлюпку, многие замерзли в холодной воде. Прибывшее спасательное судно

по пузырям воздуха и масла быстро нашло местоположение S-51. Но спустившиеся на дно водолазы доложили, что лодка полностью затоплена и живых подводников на ней не осталось.

Всего погибли 33, спаслись 3 человека.

Суд признал вину капитана парохода за то, что он не сбавил ход и не давал сигналов об изменении курса, но освободил от наказания. Выяснилось, что ПЛ ВМС США не обеспечены необходимыми ходовыми огнями. На заявление военных, что лодки являются специфическими кораблями, суд возразил, что тогда им стоит плавать только там, где не бывает других судов. Лодка, затонувшая на глубине 40 м, была поднята 5 июля 1926 года, но не восстанавливалась.

82. **M1 (Великобритания), 12 ноября 1925 года,**
пролив Ла-Манш, в 60 км от Плимута.

Лодка класса M.

Выйдя из Плимута для участия в учениях, лодка пропала. Капитан проходившего в районе шведского парохода Vidar сообщил, что по дороге столкнулся с неизвестным подводным объектом. Так как судно не пострадало, капитан решил, что налетел на учебную мину. При обследовании судна были обнаружены следы столкновения.

Всего погибли 69 человек.



Пропавшую в мае 1968 года американскую ПЛА SSN-589 Scorpion искали 6 тыс. человек и 400 судов и самолетов

Расследование не выявило вины экипажа парохода. Лодка, затонувшая на глубине около 150 м, была случайно найдена в 1990 году.

83. **SS-160 (S-49, США), 20 апреля 1926 года,**
в районе города Портсмут.

Лодка класса S.

Во время проверки плотности электролита была снята крышка одной из батарей. В этот момент произошел взрыв аккумуляторных газов. Тяжелые ранения получили 10 человек. Еще двое отравились во время тушения начавшегося пожара. Четверо подводников позже скончались. Спустя почти сутки на борту произошел еще один взрыв, погибших не было.

Всего погибло 4 человека.

Лодка была восстановлена и продолжила службу.

84. **H29 (Великобритания), 9 августа 1926 года,**
Плимут, верфь Devonport.

Лодка класса H.

Лодка проходила испытания после переоборудования. При дифферентовке из-за ошибки цистерны были заполнены цементом, и корабль стал погружаться. Его затопило через кормовой люк, который не был закрыт, так как через него проходил шланг. Командир пытался перерезать его, но не успел. ПЛ затонула на глубине 10 м. Погиб 1 подводник и 5 гражданских специалистов.

Всего погибли 6 человек.

Лодка была поднята в 1927 году и сдана на слом. В катастрофе был обвинен командир лодки, который, «находясь на мостике, оставался сторонним наблюдателем».

85. **SS-109 (S-4, США), 17 декабря 1927 года,**
Атлантический океан,
у полуострова Кейп-Код.

Лодка класса S.

SS-109 проводила занятия на мерной миле и, всплывая, столкнулась с судном береговой охраны Paulding. После удара Paulding остановился, спустил шлюпки и выставил буи на предполагаемом месте катастрофы. Лодка упала на дно на глубине 31 м с незатопленными торпедным и тремя кормовыми отсеками, в которых осталась большая часть экипажа. Попытка продуть балластные цистерны результата не дала, так как был пробит носовой участок системы подачи воздуха высокого давления, и ВВД израсходовали зря. Прибывшие спасатели долго не могли точно обнаружить место нахождения лодки. Через 22 часа после аварии на дно все-таки спустились водолазы, они наладили контакт с 6 подводниками, закрывшимися в торпедном отсеке. Руководство операции приняло решение подключить к балластной системе лодки шланги и подать сжатый воздух. Но все из-за тех же разрывов в системе ВВД это оказалось бесполезным. Другие попытки спасти подводников были прерваны штормом. Утром 20 декабря с лодки пришло последнее сообщение: «Мы понимаем, все в порядке». Когда водолазы смогли возобновить работы, весь экипаж S-4 погиб.

Всего погибли 38 человек.

Расследование не выявило вины экипажа Paulding, но на суде были обвинены экипажи обоих кораблей. От должности был отстранен командир сил охраны водного района контр-адмирал Брэмби — «за отсутствие инициативы и здравого смысла при руководстве работами по спасению S-4». Лодка была поднята 17 марта 1928 года и восстановлена.

86. **F-14 (Италия), 6 августа 1928 года,**
город Пула (Хорватия).

Лодка класса F.

Во время учений лодка при всплытии столкнулась с эсминцем ВМС Италии Giuseppe Missori. Получив пробоину размером 60х25 см, ПЛ затонула на глубине 37 м. Еще несколько часов подводники подавали сигналы SOS. Уже через сутки лодка была поднята. Все члены экипажа были найдены на штатных местах, погибшие от отравления хлором, выделившимся в результате попадания воды в аккумуляторные батареи.

Всего погиб 31 человек.

87. **Ondine (Франция), 3 октября 1928 года,**
у берегов Туниса.

Лодка класса Ariane.

Ondine, направлявшаяся в Тулон, столкнулась с греческим пароходом Aikaterini M. Couloudris и затонула предположительно на глубине 1500 м.

Всего погибли 43 человека.

88. **H47, L12 (Великобритания), 9 июля 1929 года,**
Ирландское море.

Лодки классов H и L.

H47 и L12 столкнулись во время учений, двигаясь в надводном положении. ПЛ шли пересекающимися курсами, и в момент расхождения H47, на которой был неисправным один дизель, резко замедлила ход. Лодки столкнулись, H47 получила пробоину и стала тонуть. L12 также начала погружаться, но экипажу удалось продуть цистерны и всплыть на поверхность.

На H47 погиб 21 подводник, на L12 — 3.

Всего погибли 24, спаслись 39 человек.

H47 затонула на глубине 90 м, L12 подобрала спасшихся и вернулась в базу.

89. **Nereus** (Греция), 11 мая 1931 года.

Ионическое море, в районе города Пиргос.

По одной версии, затонула из-за затопления корпуса, по другой — из-за столкновения. Спасти экипаж не удалось.

Всего погибли 30 человек.

90. **Poseidon** (Великобритания),

9 июня 1931 года.

Желтое море, у города Вейхай (Китай).

Лодка класса Parthian (P).

Во время учений столкнулась с пароходом Yuta. Лодка в условиях ограниченной видимости двигалась в надводном положении. Оба судна видели друг друга, но не смогли разойтись на встречных курсах (лодка делала левый поворот, капитан парохода хотел обойти ПЛ с кормы и отдал приказ на правый поворот). Части экипажа удалось выбраться из затонувшей на глубине 36 м лодки через торпедозагрузочный люк.

Всего погибли 22, спаслись 35 человек.

91. **M2** (Великобритания), 26 января 1932 года.

пролив Ла-Манш, у Портсмута.

Лодка класса M.

Пропала во время учений. Через восемь дней спасатели обнаружили ПЛ на дне на глубине 27 м с открытыми люками. Лодка была экспериментальной — на ней был установлен ангар с гидросамолетом. Обычно для ускорения запуска самолета дверь ангара открывалась, как только лодка поднималась на поверхность. Вероятно, причиной аварии стало преждевременное открытие люков ангара.

Всего погибли 60 человек.

Тела двух членов экипажа были подняты, попытки поднять лодку не увенчались успехом.

92. **Promethee** (Франция), 7 июля 1932 года.

у города Шербур.

Лодка класса Redoutable.

Новейшая ПЛ с подводниками и гражданскими специалистами на борту находилась на ходовых испытаниях. При движении в надводном положении в момент включения гидравлических муфт дизелей неожиданно открылись клапаны вентиляции. Балластные цистерны мгновенно заполнились, лодка погрузилась с открытыми люками. На поверхности остались 8 человек, находившихся в момент аварии на мостике. Один из них утонул, остальных через час спасло рыболовное судно. К моменту обнаружения лодки на глубине 70 м никаких признаков жизни в отсеках не было.

Всего погибли 64, спаслись 7 человек.

93. **SS-139** (S-34, США), 11 января 1934 года.

у Гавайских островов.

Лодка класса S.

При взрыве сигнального патрона погиб 1 человек.

94. **U-18** (Германия), 20 ноября 1936 года.

Любекская бухта.

Лодка класса IIB.

Во время учебной атаки лодка, отстрелявшись, всплыла прямо по курсу эсминца T156. Расстояние между кораблями оказалось столь малым, что попытки T156 изменить курс, а U-18 экстренно погрузиться не позволили избежать столкновения. Лодка опустилась на глубину 20 м, и лишь части экипажа удалось покинуть ее методом свободного всплытия.

Всего погибли 8, спаслись 12 человек.

Лодка была поднята 28 ноября 1936 года и отремонтирована.

95. **I-63** (Япония), 30 января 1939 года.

близ базы Сасебо (остров Кюсю).

Лодка класса Kaidai KD3.

Ночью во время учений была таранена однотипной ПЛ I-60. Вахтенный офицер I-60 принял огни I-63 за два рыбацких судна и хотел пройти между ними. После столкновения лодка затонула в течение нескольких минут, спасены были только 6 человек вместе с командиром капитан-лейтенантом Сано. По некоторым источникам, на борту I-63 в момент гибели находилась сверхмалая ПЛ Nishimura № 2.

Всего погибли 82, спаслись 7 человек.

Виновным в катастрофе был признан экипаж I-63. Командир корабля капитан-лейтенант Накагава был понижен в должности, вновь стал командиром в 1940 году. Лодка, затонувшая на глубине 100 м, была поднята в 1940 году, но не восстановливалась.

96. **SS-192** Squalus (США),

23 мая 1939 года.

залив Мэн, город Портсмут (США).

Лодка класса Sargo.

Во время учебного погружения через незакрытый клапан подачи воздуха к дизелям в лодку стала поступать забортная во-

Крупнейшая по числу жертв катастрофа произошла 18 февраля 1942 года в Карибском море — пропала французская субмарина Surcouf с 159 моряками на борту

да. Подводники, находившиеся в четырех кормовых отсеках, погибли за несколько минут. Аварийное продувание ЦГБ не дало результата. Оставшиеся в носовых отсеках подводники выбросили аварийный буй, по которому их быстро нашли спасательные суда. Все они были выведены на поверхность благодаря впервые примененному для спасения экипажа ПЛ водлазному колоколу.

Всего погибли 26, спасены 33 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 80 м, была поднята 13 сентября и вернулась в строй в мае 1940 года под именем USS Sailfish.

97. **Thetis** (Великобритания),

1 июня 1939 года.

Ливерпульский залив.

Лодка класса T.

Thetis вышел на итоговые испытания, кроме экипажа, на борту находились гражданские специалисты. Во время проверки торпедных аппаратов из одного из них хлынула вода, хотя пробный краник показывал, что он сух. Закрыть люк между вторым и первым отсеками не удалось из-за постороннего предмета. Лодка с двумя затопленными отсеками погрузилась с большим дифферентом, на поверхности осталась лишь часть кормы. ПЛ обнаружили на следующие сутки и зафиксировали с помощью тросов. Через спасательную камеру начали выходить люди, но тросы лопнули, и лодка мгновенно затонула.

Всего погибли 99, спаслись 4.

Причиной катастрофы названо «трагическое стечение обстоятельств». Лодка, затонувшая на глубине 48 м, была поднята и вошла в строй под именем Thunderbolt.

98. **Phenix** (Франция), 15 июня 1939 года.

Южно-Китайское море, бухта Камрань.

Лодка класса Redoutable.

Во время учений лодка пропала после погружения. В ходе спасательной операции на поверхности воды были найдены несколько масляных пятен, по которым определили место аварии. Случившиеся незадолго до этого катастрофы американской Squalus и британской Thetis и предвоенные настроения в Европе и на Дальнем Востоке дали прессе пищу для подозрений в диверсиях со стороны Германии. «Не кажется ли это необычным, что три демократические державы теряют три подводные лодки меньше чем за месяц?» — задавалась вопросом одна из газет.

Всего погиб 71 человек.

Точная причина гибели так и не была определена. Поднять лодку, затонувшую на глубине 115 м, не удалось.

99. **U-15** (Германия), 30 января 1940 года.

Северное море.

Лодка класса IIB.

По ошибке таранена германским эсминцем Ittis и затонула.

Всего погибли 25 человек.

100. **O-11** (Голландия), 6 марта 1940 года.

город Хелдер.

Лодка класса O-9.

O-11, вышедшая на съемки фильма, в надводном положении столкнулась с буксиром BV 3. Три человека погибли в отсеке, получившем пробину. После столкновения часть экипажа покинула корабль. После того как лодка опустилась на дно, были продукты ЦГБ, и ПЛ на некоторое время всплыла, что дало возможность спастись остальным подводникам.

Всего погибли 3, спаслись 27 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 9 м, была поднята. В мае 1940 года находившаяся в ремонте ПЛ была захвачена немцами и в 1944 году затоплена. Поднята в 1947 году и сдана на слом.

101. **Unity** (Великобритания), 29 апреля 1940 года.

Северное море, у входа в реку Тайн.

Лодка класса U (Undine).

В условиях плохой видимости столкнулась с норвежским судном Atle Jarl. Большая часть экипажа спаслась благодаря тому, что вовремя были задраены отсеки и оперативно отдан приказ покинуть корабль.

Всего погибли 4, спаслись 27 человек.

102. **Macalle** (Италия), 15 июня 1940 года.

Красное море, у города Порт-Судан.

Лодка класса Adua.

Лодка разбилась на рифах и затонула. Экипаж не спасся.

Всего погибли 45 человек.

103. **I-67** (Япония), 29 августа 1940 года.

Тихий океан, в районе островов Бонин (архипелаг Нампо).

Лодка класса Kaidai KD5.

Затонула во время учений по неизвестной причине.

Всего погибли 87 человек.

104. **U-57** (Германия), 3 сентября 1940 года.

Северное море, у города Брунсбюттель (Германия).

Лодка класса IIC.

Возвращаясь из боевого похода, U-57 столкнулась с норвежским теплоходом Rona и затонула.

Всего погибли 6, спаслись 19 человек.

Оргвыводов не последовало. Боевой поход был очень удачным (как минимум три потопленных судна), и командир Эрих Топп уже в декабре получил под командование новую лодку

U-552. U-57 была поднята в 1940 году и вернулась в строй в качестве учебной.

105. **SS-70** (О-9, США), 20 июня 1941 года, залив Мэн, у островов Шолс.

Лодка класса О.

SS-70 была списана еще в 1931 году, но перед войной возвращена в строй для учебных целей. Во время испытаний вместе с аналогичными ПЛ О-6 и О-10 выполнила погружение. После того как лодка не всплыла в назначенное время, началась спасательная операция. Вскоре на воде были найдены несколько предметов с лодки, что свидетельствовало о том, что корабль был раздавлен на глубине ниже предельной. Лодка затонула на глубине около 140 м.

Всего погибли 33 человека.

Приблизительное место гибели было установлено водолазами, но из-за большой глубины О-9 так и не была обследована.

106. **Umpire** (Великобритания), 19 июля 1941 года, Северное море, у города Кромер.

Лодка класса U (Udine).

Из-за проблем с двигателем лодка отстала от своего конвоя, о чем не было сообщено на конвой, следовавший встречным курсом. В результате произошло столкновение с британским траулером Peter Hendriks. Части подводников удалось покинуть лодку, затонувшую на глубине 18 м, методом свободного всплытия. Всего погибли 14, спаслись 17 человек.

107. **U-702** (Германия), 9 сентября 1941 года, Киль.

Лодка класса VIIIС.

Во время сдаточных испытаний в результате аварии погиб главный инженер.

Лодка была сдана флоту.

108. **I-61** (Япония), 2 октября 1941 года, Японское море, пролив Генкай-Нада, в районе острова Ики.

Лодка класса Kaidai KD4.

Следуя ночью в надводном положении, I-61 столкнулась с японской канонерской лодкой Saga и затонула.

Всего погибли 70 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 90 м, была поднята в феврале 1942 года, в мае 1942 года сдана на слом.

109. **U-580** (Германия), 11 ноября 1941 года,

Балтийское море, у города Мемель (Клайпеда).

Лодка класса VIIIС.

Во время учений столкнулась с судном-целью Angelburg.

Всего погибли 12, спаслись 32 человека.

Оргвыводов не последовало, командир получил новую лодку.

110. **U-583** (Германия), 15 ноября 1941 года,

Балтийское море, у города Данцинг (Гданьск, Польша).

Лодка класса VIIIС.

Столкнулась с германской ПЛ U-153. Экипаж не спасся.

Всего погибли 45 человек.

111. **U-201** (Германия), 13 декабря 1941 года,

Брест (Франция).

Лодка класса VIIIС.

Во время стоянки на борту U-201 произошел взрыв, в результате которого погиб один член экипажа.

Лодка продолжила службу.

112. **U-160** (Германия), 14 декабря 1941 года,

Данцинг (Гданьск, Польша).

Лодка класса IXС.

Во время доводочных работ на борту ПЛ, построенной за два месяца до этого, произошел пожар.

Всего погибли 7, спасся 1 человек.

Лодка продолжила службу.

113. **Ro-66** (Япония), 17 декабря 1941 года,

Тихий океан, у атолла Уэйк.

Лодка класса L4.

Во время боевого патрулирования столкнулась с японской ПЛ Ro-62.

О погибших данных нет.

114. **Ro-60** (Япония), 29 декабря 1941 года,

Тихий океан, у атолла Кваджейей.

Лодка класса L4.

Ro-60, возвращаясь с патрулирования у атолла Уэйк, наскочила на риф и затонула.

О погибших данных нет.

115. **SS-131** (S-26, США),

24 января 1942 года,

Панамский залив.

Лодка класса S.



Подлодка SSN-772 Greeneville 9 февраля 2001 года, выполняющая «прыжок косатки», врезалась в японское научное судно

SS-131, находившаяся на боевом патрулировании, при плохой видимости в надводном положении столкнулась с сопровождающим судном ВМС США PC-460. Получив пробоину в районе торпедного отсека, SS-131 мгновенно затонула, опустившись на глубину 90 м. Спасти удалось только находившимся на мостике. Из-за большой глубины на месте катастрофы спасательная операция не проводилась. В ходе расследования выяснилось, что, покидая группу лодок, в которой была SS-131, PC-460 передало предупреждение о своем курсе. Но на ПЛ его не приняли.

Всего погибли 46, спаслись 3 человека.

Оргвыводов не последовало. Спасшиеся офицеры успешно продолжили службу.

116. **U-156** (Германия), 16 февраля 1942 года,

Карибское море, у острова Аруба.

Лодка класса IXС.

Во время подготовки к артобстрелу нефтеперерабатывающего завода с орудия не была снята заглушка. При выстреле ствол разорвало. 1 подводник погиб, еще один лишился ноги и был высажен на берег.

Всего погиб 1 человек.

Командир лодки принял решение отпилить поврежденную часть ствола и во время похода успешно использовал орудие.

117. **Surcouf** (Франция), 18 февраля 1942 года,

Карибское море, недалеко от входа в Панамский канал.

Лодка класса Surcouf.

Самая большая лодка своего времени, входящая в армию «Свободной Франции» генерала Шарля де Голля, исчезла на

пути с Бермудских островов на Таити. 18 февраля американский военный транспорт Thomson Lykes, двигавшийся во встречном направлении, столкнулся с неизвестным объектом. Через минуту под килем транспорта раздался взрыв. Thomson Lykes провел на месте столкновения 9 часов, но найдено было только нефтяное пятно; ни людей, ни обломков на воде не было. Единственным кораблем, с которым мог столкнуться транспорт, был Surcouf, но никто из свидетелей не видел объекта столкновения. Версия случайного столкновения считается официальной, но выдвигаются и другие. Наиболее распространенная: сторонники вишистов подняли на лодке мятеж, и ее потопили американцы, а для спасения репутации «Свободной Франции» инцидент скрыли. Другие: американцы потопили лодку по ошибке и скрыли это ввиду нежелания портить отношения с де Голлем; лодка мистическим образом пропала в Бермудском треугольнике. Также известно, что Surcouf вышел в море с серьезной поломкой двигательной установки.

Всего погибли 159 человек.

Оргвыводов не последовало: комиссия по расследованию даже не взялась утверждать, что протаранен был именно Surcouf. Существует версия, что в 1967 году лодка была обнаружена и обследована известным океанологом Жак-Ивом Кусто, но его убедили не рассказывать об увиденном.

118. **U-595** (Германия), 1 июня 1942 года, Гданьский залив.

Лодка класса VIIIС.

Один подводник погиб в результате аварии, происшедшей во время выполнения задачи боевой подготовки.

119. **SS-216 Grunion** (США), июль 1942 года,

у острова Кыска (Алеутские острова, США).

Лодка класса Gato.

30 июля лодка получила приказ возвращаться из района патрулирования на базу в Датч-Харбор и пропала без вести. Поисковая операция результатов не дала. В японских документах нет информации о противолодочных действиях в данном районе, на пути лодки не было минных полей, поэтому велика вероятность гибели Grunion в результате аварии.

Всего погибли 70 человек.

120. **U-612** (Германия), 6 августа 1942 года,

Балтийское море.

Лодка класса VIIIС.

Во время учений столкнулась с германской ПЛ U-444 и затонула. Командир лодки снят с должности.

Всего погибли 2, спаслись 43 человека.

Лодка была поднята и в 1943 году вернулась в строй в качестве учебной.

121. **SS-164 Bass** (США), 17 августа 1942 года,

Тихий океан, у Панамского канала.

Лодка класса В (Вагасуда).

На лодке, находившейся в море, произошел взрыв аккумуляторных батарей, а затем возникли пожары в дизельном и торпедном отсеках. Огонь был потушен силами экипажа, но ПЛ потеряла ход. Большинство погибших умерли во время тушения пожара от отравления.

Всего погибли 25, спасся 31 человек.

Лодка была отремонтирована и вернулась в строй, но больше не выходила на боевые дежурства.

122. **U-222** (Германия), 2 сентября 1942 года,

Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса VIIIС.

Затонула в результате столкновения с немецкой ПЛ U-626.

Всего погибли 42, спаслись 3 человека.

123. **U-453** (Германия), 13 октября 1942 года,

Средиземное море.

Лодка класса VIIC.

Во время нахождения на базе на ПЛ произошел взрыв торпеды. Всего погибли 2 человека.

Лодка продолжила боевой поход.

124. **U-67** (Германия), 27 октября 1942 года.

Лодка класса IXC.

При загрузке торпед произошел взрыв, погиб 1 подводник.

125. **U-272** (Германия), 12 ноября 1942 года,

Балтийское море, у города Хель (Польша).

Лодка класса VIIC.

Во время учений столкнулась с немецкой ПЛ U-634, выполнявшей роль плавбазы.

Всего погибли 29, спаслись 19 человек.

126. **U-254** (Германия), 8 декабря 1942 года,

Атлантический океан, у мыса Фарвель (Гренландия).

Лодка класса VIIC.

Во время боевого дежурства столкнулась с немецкой ПЛ U-221. Обе лодки действовали против одного конвоя и в условиях плохой видимости (ночью, в шторм) наскочили друг на друга. U-221 отделалась вмятиной в корпусе, а U-254 получила пробоину и стала медленно тонуть. Около 30 подводников успели покинуть лодку. Но из-за шторма спасти удалось только одного унтер-офицера и троих матросов.

Всего погиб 41, спаслись 4 человека.

U-254 еще оставалась на поверхности, когда была обнаружена британскими кораблями и потоплена.

127. **Vandal** (Великобритания), 24 февраля 1943 года,

залив Ферт-оф-Клайд (Шотландия),

у острова Инчмарнок.

Лодка класса U (Undine).

Vandal пропала без вести во время выхода в море для боевой подготовки. Причина катастрофы не известна. Гибель по боевым причинам считается маловероятной.

Всего погибли 19 человек.

128. **U-649** (Германия), 24 февраля 1943 года,

Балтийское море, Гданьский залив.

Лодка класса VIIC.

Во время тактических занятий столкнулась с немецкой ПЛ U-232.

Всего погибли 35, спаслись 11 человек.

129. **U-5** (Германия), 19 марта 1943 года, Балтийское море,

у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса IIA.

Затонула во время учебного погружения.

Всего погиб 21, спаслись 16 человек.

130. **Delfino** (Италия), 23 марта 1943 года,

залив Таранто Ионического моря.

Лодка класса Squalo.

Выходя из порта, из-за отказа рулей Delfino столкнулась с сопровождавшим ее лоцманским судном. Получив пробоину, затонула в течение нескольких минут. Экипаж не спасся.

Всего погибли 28 человек.

131. **U-439, U-659** (Германия), 4 мая 1943 года,

Атлантический океан, у берегов Испании.

Лодка класса VIIC.

Обе лодки преследовали английский конвой в штормовую погоду. Во время всплытия U-659 таранила U-439. U-659 затону-

ла практически моментально. U-439, получившая пробоину в носовой части, осталась на плаву. Однако, приняв большое количество заборной воды, она вскоре также пошла на дно. На U-439 погибли 40 моряков, на U-659 — 44. Спасшихся подводников подобрали британские корабли.

Всего погибли 84, спаслись 12 человек.

132. **Untamed** (Великобритания), 30 мая 1943 года,

у города Кемпбелтаун (Шотландия).

Лодка класса U (Undine).

Untamed находилась на учениях, в ходе которых ее обстреливали из бомбомета с учебной яхты. После очередной отработки задачи лодка не поднялась на поверхность. Яхта прибыла к месту последнего погружения и обнаружила, что ПЛ продувает цистерны. Но субмарина так и не всплыла. Ухудшающаяся погода не дала своевременно провести спасательную операцию. Водолазы спустились к лодке только через 45 часов, когда на борту уже не осталось живых. После подъема была названа причина катастрофы — затопление прочного корпуса через неисправный клапан.

Всего погиб 31 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 49 м, была поднята и вернулась в строй под именем Vitality.

Поиски пропавшей
26 января 1968 года
израильской лодки
Dakar не прекращались
более 30 лет,
стоили \$8 млн
и увенчались успехом
29 мая 1999 года

133. **SS-89** (R-12, США), 12 июня 1943 года,

Мексиканский залив, у города Ки-Уэст (Флорида).

Лодка класса R.

SS-89 должна была продемонстрировать офицерам бразильского флота маневр погружения и выхода в атаку. Во время погружения лодку стало затапливать, по предположениям следственной комиссии — через открытый торпедный аппарат. Продувание ЦГБ результата не дало, и лодка упала на дно, на глубину 183 м. Ввиду большой глубины на месте аварии проведение спасательной операции оказалось невозможным. Спаслись только 5 членов экипажа и командир, находившиеся на мостике. Среди погибших были 2 бразильских моряка. Всего погибли 42, спаслись 6 человек.

134. **U-709** (Германия), 12 июля 1943 года,

Киль.

Лодка класса VIIC.

На борту ПЛ произошел взрыв торпед.

Всего погибли 2, спасся 1 человек.

После ремонта лодка продолжила службу.

135. **I-179** (Япония), 14 июля 1943 года, у восточного

бережья острова Кюсю.

Лодка класса Kaidai KD7.

Во время учебного погружения затонула из-за незакрытого носового люка. Спасти экипаж не удалось.

Всего погибли 79 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 80 м, была поднята в 1957 году и отправлена на слом.

136. **U-709** (Германия), 12 июля 1943 года,

Брест (Франция).

Лодка класса VIIA.

Во время нахождения на базе на ПЛ произошел взрыв торпеды.

Всего погибли 2 человека.

Лодка была отремонтирована и введена в строй.

137. **U-34** (Германия), 5 августа 1943 года,

Балтийское море, у города Мемель (Клайпеда).

Лодка класса VIIA.

Во время учений столкнулась с плавбазой Lech и затонула.

Всего погибли 4, спаслись 39 человек.

Лодка была поднята и списана.

138. **Шерн** (Швеция), 12 августа 1943 года,

пролив Кальмарсунд.

Затонула из-за столкновения с грузовым судном Birkaland.

Всего погиб 1, спаслись 30 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 8 м, была поднята.

139. **U-670** (Германия), 20 августа 1943 года,

Гданьский залив.

Лодка класса VIIC.

Во время учений столкнулась с плавбазой Volkburg, выполнявшей роль цели.

Всего погиб 21, спаслись 22 человека.

140. **U-983** (Германия), 8 сентября 1943 года,

Балтийское море, у города Леба (Польша).

Лодка класса VIIC.

На учениях столкнулась с немецкой ПЛ U-988.

Всего погибли 5, спаслись 38 человек.

141. **U-346** (Германия), 20 сентября 1943 года,

Балтийское море, у города Хель (Польша).

Лодка класса VIIC.

Во время учений затонула при погружении.

Всего погибли 37, спаслись 6 человек.

142. **SS-197 Seawolf** (США),

3 октября 1943 года,

у берегов Папуа—Новой Гвинеи.

Лодка класса Sargo.

SS-197 Seawolf потерялась во время боевого похода. Наиболее вероятной причиной считается атака эсминца ВМС США Richard M. Rowell (DE-403), не знавшего о нахождении своей лодки в районе. Также не исключается гибель в результате аварии или неучтенной атаки японцев.

Всего погибли 110 человек.

143. **SS-248 Dorado** (США), 12 октября 1943 года,

Карибское море.

Лодка класса Gato.

ПЛ, введенная в строй 28 августа 1943 года, 6 октября вышла из Нью-Йорка к Панамскому каналу. 12 октября в море была замечена неизвестная ПЛ, к ней был отправлен патрульный самолет. Заметив лодку в плотном тумане, летчик нанес бомбовый удар. Возвращаясь на базу, он обнаружил еще одну ПЛ, которая не только не ответила на его запросы, но и обстреляла его. По возвращении выяснилось, что координаты, полученные пилотом, были неверными и под бомбежку могла попасть Dorado. В ходе поисковой операции в районе атаки на поверхности моря было найдено масляное пятно. После расследования были названы три возможные причины гибели Dorado: авария, атака немецкой ПЛ или гибель от «дружественного огня». Пилот уверял, что не мог спутать американскую лодку с немецкой. После войны был зах-

вачен вахтенный журнал немецкой U-214, в котором сообщалось об обстреле этой субмарины с американского самолета в том же месте в то же время, но не говорилось об атаке со стороны ПЛ. Всего погибли 76 человек.

Имея слишком мало информации, комиссия и суд не стали называть точной причины гибели Dogado.

144. **U-718** (Германия), 18 ноября 1943 года, Балтийское море, у острова Бронхольм (Дания).

Лодка класса VIIIС.

Во время учений столкнулась с немецкой ПЛ U-476.

Всего погибли 43, спаслись 7 человек.

145. **U-738** (Германия), 14 февраля 1944 года, Балтийское море, у города Готенхафена (Гдыня, Польша).

Лодка класса VIIIС.

Во время учений столкнулась с теплоходом Егна и затонула.

Всего погибли 22, спаслись 24 человека.

Лодка была поднята в марте 1944 года, но не восстанавливалась.

146. **U-7** (Германия), 18 февраля 1944 года, Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса IIB.

Затонула во время отработки погружения. Экипаж не спасся.

Всего погибли 29 человек.

147. **U-28** (Германия), 17 марта 1944 года, город Нойштадт. Лодка класса VIIA.

Затонула у пирса из-за ошибки управления. Погиб 1 подводник.

Лодка была поднята, но не восстанавливалась.

148. **U-1013** (Германия), 17 марта 1944 года, Балтийское море, у острова Рюген (Германия).

Лодка класса VIIIС/41.

Во время учений столкнулась с немецкой ПЛ U-286 и затонула.

Всего погибли 25, спаслись 26 человек.

Лодка была поднята, но не восстанавливалась.

149. **SS-284 Tullibee** (США), 26 марта 1944 года, Тихий океан, у архипелага Палау (Каролинские острова).

Лодка класса Gato.

Во время атаки на японский конвой торпеда, пущенная с лодки, описала полный круг и попала в ПЛ. В живых остался подводник, взрывной волной выброшенный с рубки. Около суток он продержался в воде и был спасен японцами.

Всего погибли 79, спасся 1 человек.

150. **I-169** (Япония), 4 апреля 1944 года, Тихий океан, архипелаг Трук (Каролинские острова).

Лодка класса Kaidai KDB.

I-169 зашла в лагуну острова Дублон для пополнения запасов и ремонта. Часть экипажа во главе с капитаном находилась на берегу. Внезапно в небе показались американские самолеты, и вахтенный офицер дал команду на погружение. ПЛ оказалась не готова к этому (не был проверен впускной клапан), кормовые отсеки стало затопливать. Аварийное продувание цистерн результата не дало, и I-169 упала на дно. В ходе начавшейся после авианалета поисковой операции лодка была обнаружена водолазами. Сущевшими подводниками была установлена связь. 5 апреля была предпринята неудачная попытка поднять I-169 с помощью 30-тонного плавкрана. Пока разрабатывался новый способ спасения, сигналы с лодки поступать перестали. Новые авианалеты прервали операцию. В течение следующих шести недель со дна были подняты все тела подводников, а лодка разрушена глубинными бомбами. Всего погибли 32 человека.

151. **U-2** (Германия), 8 апреля 1944 года, Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса IIA.

Во время учений столкнулась с немецким траулером Helmi Sehle и затонула.

Всего погибли 17, спаслись 18 человек.

Лодка была поднята на следующий день, но не восстанавливалась.

152. **U-1015** (Германия), 19 мая 1944 года, Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса VIIIС/41.

Во время совместных учений таранена немецкой ПЛ U-1014.

Всего погибли 36, спаслись 14 человек.

153. **I-33** (Япония), 13 июня 1944 года. Внутреннее Японское море.

Лодка класса B1.

При движении в позиционном положении затонула из-за поступления воды в прочный корпус. Причины неизвестны. Лодка провалилась на глубину. Спаслись только подводники (включая командира), находившиеся на мостике.

Всего погиб 91, спаслись 3 человека.

Лодка была найдена в 1953 году, поднята и сдана на слом.



Во время перехода из Великобритании в Канаду на подлодке Chicoutimi SSK-897 произошел пожар

154. **SS-133** (S-28, США), 4 июля 1944 года, Тихий океан, Гавайи.

Лодка класса S.

SS-133 пропала после погружения во время противолодочных учений, проводимых совместно с судном береговой охраны Reliance (WSC-150). В ходе двухдневной поисковой операции найдено лишь масляное пятно на поверхности моря. Из-за большой глубины поиски на дне были невозможны.

Всего погибли 52 человека.

Комиссия, расследовавшая аварию, пришла к выводу, что причиной катастрофы стал провал ПЛ на глубину, вызванный технической неисправностью или ошибкой управления. Отмечалось, что до выхода в море SS-133 была полностью исправной. Лодка затонула на глубине около 2500 м, место не установлено.

155. **SS-273 Robalo** (США), 26 июля 1944 года, Тихий океан, у острова Палаван (Филиппины).

Лодка класса Gato.

Robalo не вернулся из боевого похода и считалась погибшей по неизвестным причинам. После войны от филиппинских партизан стало известно, что в лагере для военнопленных на Палаване содержались подводники с Robalo. Они рассказывали о том, что их ПЛ затонула из-за взрыва в районе аккумуляторных ям. Четверо моряков вплавь добрались до острова, где были взяты в плен. Через некоторое время их увезли с Филиппин, и дальнейшая их судьба неизвестна. Специалисты считают, что гибель Robalo от взрыва аккумуляторов маловероятна и, скорее всего, ПЛ подорвалась на mine.

Всего погиб 81, спаслись 4 человека.

156. **SS-291 Crevalle** (США), 11 сентября 1944 года, Филиппины.

Лодка класса Balao.

Crevalle находилась на боевом дежурстве. Через 15 секунд после всплытия, когда были открыты рубочные люки и на мостик вышел 2 подводника, лодка начала погружаться с носовым дифферентом до 42 градусов. Долго не удавалось закрыть рубочный люк, и в лодку попало большое количество воды, были затоплены центральный пост и насосная станция. Неконтролируемое погружение продолжалось почти до 60 м, после чего экипажу удалось восстановить управление и поднять ПЛ на поверхность. Там был подобран один из оставшихся на поверхности подводников, второй утонул. В ходе проверки выяснилось, что после всплытия кормовые рули оказались в положении на погружение. Большая часть электрооборудования вышла из строя, и командир принял решение прервать поход и вернуться на базу.

Всего погиб 1, спаслись 70 человек.

Спецкомиссия не смогла найти виновных и назвала причиной аварии «трагическое стечение обстоятельств».

157. **U-1014** (Германия), 16 сентября 1944 года, Балтийское море, у города Либава (Лиепая), Латвия.

Лодка класса VIIIС/41.

2 подводника погибли во время испытаний U-1014.

Лодка введена в строй.

158. **U-2331** (Германия), 10 октября 1944 года, Балтийское море, у города Хель (Польша).

Лодка класса XXIII.

Затонула во время учений по неизвестной причине.

Всего погибли 15, спаслись 4 человека.

Лодка была поднята, ее дальнейшая судьба неизвестна.

159. **U-1169** (Германия), 11 октября 1944 года, Балтийское море.

Лодка класса VIIIС/41.

На U-1169 произошел взрыв торпеды.

Всего погибли 2 человека.

Лодка была отремонтирована.

160. **U-483** (Германия), 12 октября 1944 года, Северное море.

Лодка класса VIIIС.

Из-за поломки системы РДП произошло отравление экипажа углекислотой.

Всего погиб 1 человек.

Лодка продолжила службу.

161. **SS-306 Tang** (США), 24 октября 1944 года, у Тайваня.

Лодка класса Balao.

Tang атаковала японский конвой. Одна из пущенных торпед описала круг и поразила Tang в корму. Из подводников, находившихся в рубке и на мостике, спаслись четверо. Лодка затонула на глубине около 55 м. 13 подводникам удалось выйти из лодки через носовой люк, прежде чем ПЛ разобмбил подоспевший японский эсминiec. Из них только 9 достигли поверхности, 5 продержались до спасения. Все оставшиеся в живых моряки были взяты в плен.

Всего погибли 78, спаслись 9 человек.

162. **U-80** (Германия), 28 ноября 1944 года, Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса VIIIС.

Затонула на учениях, во время погружения. Экипаж не спасся.

Всего погибли 50 человек.

163. U-416 (Германия), 12 декабря 1944 года,

Балтийское море, у города Пиллау (Балтийск).

Лодка класса VIIC.

Во время учений столкнулась с немецким тральщиком М 203 и затонула.

Всего погибли 36, спаслись 5 человек.

164. U-737 (Германия), 19 декабря 1944 года,

Норвежское море, Вест-Фьорд.

Лодка класса VIIC.

Столкнулась с немецкой плавбазой MRS-23 и затонула.

Всего погиб 31, спаслись 20 человек.

165. U-3507 (Германия), 21 января 1945 года, Киль.

Лодка класса XXI.

В результате происшествия на учебной лодке погиб 1 человек.

Лодка продолжила службу.

166. U-1053 (Германия), 15 февраля 1945 года,

Норвежское море, у города Берген (Норвегия).

Лодка класса VIIC.

Затонула во время погружения при испытаниях. На борту кроме экипажа находились несколько гражданских специалистов. Никто из них не спасся.

Всего погибли 45 человек.

167. U-2344 (Германия), 18 февраля 1945 года,

Балтийское море, Макленбургская бухта.

Лодка класса XXIII.

Затонула в результате столкновения с немецкой ПЛ U-2336.

Всего погибли 11, спаслись 3 человека.

Лодка была поднята в 1956 году.

168. U-733 (Германия), 3 марта 1945 года, Бремерхафен.

Лодка класса VIIC.

В результате аварии погиб командир лодки.

169. U-1206 (Германия), 14 апреля 1945 года,

Северное море, в 185 км от Шотландии.

Лодка класса VIIC.

U-1206, находившаяся на боевом дежурстве у берегов Британии, затонула, по официальной версии, в результате «аварии под водой». В ряде источников дается объяснение этой аварии: кто-то из членов экипажа ошибся при пользовании гальюном и открыл доступ наружной воды на глубине. Чаще всего виновником аварии называется командир лодки капитан-лейтенант Карл-Адольф Шлитт, который якобы постеснялся вызвать матроса, отвечающего за гальюн. Но сам он заявлял, что в момент аварии находился в моторном отсеке, где контролировал ремонт одного из дизелей. Для устранения поступления забортной воды и проветривания (затопило аккумуляторы, и они выделяли ядовитый хлор) командир отдал приказ на всплытие. На поверхности U-1206, по одним данным, была потоплена британской авиацией, по другим — взорвана или просто оставлена экипажем, так как течь остановить не удалось. Часть моряков добралась до берега, часть была подобрана рыбаками. Всего погибли 4, спаслись 46 человек.

Лодка, затонувшая на глубине около 70 м, была обнаружена в 70-х годах.

170. Orphee (Франция), 5 марта 1946 года,

Касабланка (Марокко).

Лодка класса Diane.

Во время стоянки на борту лодки взорвалась торпеда.

Всего погибли 2 человека.

Лодка была списана.

171. C-4 (Испания), 27 июля 1946 года,Средиземное море,
у острова Мальорка.

Лодка класса Serie C.

C-4 и еще две лодки проводили учения, по плану которых субмарины должны были атаковать три эсминца. Лодка неожиданно всплыла перед эсминцем ВМС Испании Leranto, избежать столкновения было невозможно. Получив значительные повреждения, C-4 затонула за несколько минут на глубине 330 м. Никто из экипажа не спасся.

Всего погибли 44 человека.

172. 2326 (бывшая немецкая U-2326, Франция),

5 декабря 1946 года,

Средиземное море, в 37 км от города Тулона.

Лодка немецкого класса XXIII.

Пропахла во время учений. Причина гибели неизвестна.

Всего погибли 26 человек.

173. SS-345 Cochinoи **SS-426 Tusk** (США),

26 августа 1949 года, Норвежское море.

Лодки классов Balao и Tench.

Одна из самых таинственных аварий — столкновение 1 января 1983 года советской субмарины К-10, вероятно, с китайской лодкой. Китай гибель своего корабля не признал

Cochino и Tusk находились на патрулировании и вели разведку против Северного флота СССР. Обе лодки шли под РДП. 25 августа на Cochino произошло короткое замыкание, приведшее к взрыву аккумуляторных газов. На борту начался пожар. Cochino срочно всплыла и вызвала на помощь Tusk. Около 14 часов экипажи вели борьбу за корабль: тушение огня осложнялось штормом и выделяющимися из разрушенных батарей ядовитыми газами. Еще один взрыв, прогремевший 26 августа, вынудил подводников покинуть SS-345, которая затонула на глубине 250 м. Погибшие (гражданский инженер с Cochino и 6 моряков с Tusk) были смыты волной во время эвакуации и потеряны в море.

Всего погибли 7, спаслись 76 человек.

174. Truculent (Великобритания), 12 января 1950 года,

устье Темзы.

Лодка класса T.

Truculent шел с верфи в море для испытаний после переоборудования. На борту помимо экипажа находились 18 гражданских специалистов. В сумерках ПЛ, шедшая в надводном положении, столкнулась со шведским танкером Divina, двигавшимся встречным курсом, и быстро затонула. Стоявших на мостике выбросило за борт, где их подобрала подошедшие корабли. Затонувшую лодку смогли покинуть 40 человек, но только 15 из них были спасены.

Всего погибли 64, спаслись 20 человек.

Комиссия, расследовавшая катастрофу, разделила вину экипажей в пропорции: 75% — Truculent, 25% — танкер. Лодка, затонувшая на глубине 18 м, была поднята 14 марта 1950 года и списана.

175. Affray (Великобритания), 16 апреля 1951 года,

пролив Ла-Манш, у острова Уайт.

Лодка класса A.

Affray, на борту которой находилась группа молодых офицеров, отрабатывала учебное задание. Когда в назначенное время она не вышла на связь, была организована спасательная операция. Участвовавшие в ней корабли сообщали, что принимали сигналы с пропавшей субмарины, но обнаружить ее не удавалось. 19 апреля адмиралтейство объявило о гибели Affrey. Всего погибли 75 человек.

В июне 1951 года лодка, затонувшая на глубине 90 м, была обнаружена. Ее обследование выявило, что наиболее вероятной причиной катастрофы стало затопление через переломившуюся вследствие брака трубу системы РДП. Также не исключался взрыв аккумуляторной батареи. На поверхность лодка не поднималась.

176. Sibylle (до 1951 года — британская Sportsman,

Франция), 24 сентября 1952 года, Средиземное море,

в 75 км от города Тулона.

Лодка британского класса S.

Sibylle пропала во время учений. Точная причина гибели не установлена. Предположительно на борту произошел взрыв или ПЛ опустилась ниже предельной глубины погружения. Лодка затонула на глубине около 800 м. В ходе поисковой операции было обнаружено лишь масляное пятно на поверхности моря. Всего погибли 46 человек.

Комиссия, расследовавшая катастрофу, возложила вину на экипаж лодки.

177. Domlupinar (бывшая американская SS-325

Blower, Турция), 4 апреля 1953 года, Дарданеллы.

Лодка американского класса Balao.

Возвращаясь с учений НАТО, ПЛ столкнулась со шведским грузовым судном Naboland и, получив пробоину, затонула на глубине 84 м. Подводники, находившиеся на мостике, оказались в воде и были спасены шведами. Была организована операция по выводу из лодки оставшихся в ней моряков. Но она оказалась неудачной из-за сильного подводного течения. Только один раз водолазам удалось попасть на палубу лодки, но их смело прежде, чем они смогли закрепить направляющий трос колокола. Всего погиб 81, спаслись 5 человек.

Виновными признаны экипажи обоих судов.

178. Talent (Великобритания), 15 декабря 1954 года,

Чатем.

Лодка класса T.

Talent, проходивший переоборудование, был смыт из сухого дока из-за ошибки в расчетах при подъеме ворот. Сумерки и сильный туман помешали полному обследованию лодки. На следующий день выяснилось, что в результате происшествия погибли рабочие.

Всего погибли 4 человека.

Лодка, затонувшая на глубине 5 м, была поднята и отремонтирована.

179. Sidon (Великобритания), 17 июня 1955 года, гавань

Портленда (Великобритания).

Лодка класса S.

На лодке, находившейся на базе, взорвалась торпеда Mk12 на перекиси водорода. В момент взрыва погибли 12 человек, еще 7 получили ранения. Субмарина стала быстро тонуть с дифферентом на нос, и командир отдал приказ покинуть корабль. Во время эвакуации от сердечного приступа погиб также офицер-медик со стоявшей рядом плавбазы Maidstone.

Всего погибли 13, спаслись 44 человека.

Следствие не выявило вины экипажа лодки. Причиной катастрофы было названо несовершенство конструкции торпед, и программу по их принятию на вооружение свернули. Лодка была поднята 24 июня 1955 года и использовалась как мишень.

180. SS-486 Pomodon (США), 21 февраля 1955 года, Сан-Франциско.

Лодка класса Tench.

Pomodon проводил перезарядку батарей, когда на борту произошел взрыв аккумуляторных газов. Начался пожар. Основная часть экипажа была на берегу, поэтому больших жертв удалось избежать. Во время борьбы с огнем произошло еще несколько взрывов. Погибли 5 членов экипажа. Еще несколько подводников и рабочих верфи получили ожоги. Всего погибли 5, спаслись 6 человек.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

181. SSN-583 Sargo (США), 14 июня 1960 года, Перл-Харбор, Гавайи.

Лодка класса Skate.

При заправке кислородом из-за прохуdivшегося рукава и утечки произошел взрыв в кормовом отсеке. Начался пожар, вызвавший частичный разрыв двух торпед. Огонь был настолько сильным, что для спасения корабля было принято решение затопить его кормовую часть. Погиб подводник, отвечавший за перекачку кислорода и закрывший себя в горевшем отсеке. Он был награжден медалью флота и морской пехоты. Всего погиб 1 человек.

Расследование не выявило ошибки экипажа, оргвыводов не последовало. Лодка была поднята и после трехмесячного ремонта в сухом доке продолжила службу.

182. SS-481 Requin (США), 21 сентября 1962 года, Норфолк.

Лодка класса Tench.

1 человек задохнулся, используя растворитель в насосной станции.

183. SSN-593 Thresher (США), 10 апреля 1963 года, Атлантический океан, 352 км от Бостона.

Лодка класса Thresher/Permit.

После гарантийного ремонта лодка со 108 членами экипажа и 21 представителем завода на борту в сопровождении спасательного судна Skyark (ASR-20) вышла в море для проведения глубоководных погружений. По достижении заданной глубины Thresher сообщил на Skyark о «проблемах». Затем на спасателе слышались шумы, похожие на звук выпуска сжатого воздуха, и получили еще одно сообщение, из которого можно было разобрать лишь слова «предельная глубина». Связь с лодкой прервалась. Слышимые после этого шумы некоторые специалисты характеризовали как «треск ломающихся отсеков прочного корпуса». В ходе спасательной операции на поверхности моря было найдено масляное пятно и несколько предметов с Thresher. 11 апреля подводники были объявлены погибшими. В 1963–1964 годах на глубине 2550 м батискафы обнаружили обломки ПЛ, некоторые из них были подняты. Всего погибли 129 человек.

Комиссия, расследовавшая катастрофу, нашла множество технологических и конструктивных дефектов у лодок данной серии. Многие свидетели утверждали, что лодка и экипаж не были готовы к выходу в море. Но точная причина катастрофы так и не была названа. Наиболее вероятной версией гибели Thresher называют поступление воды в прочный корпус из-за повреждения коммуникаций с последующей потерей управления. Моральную ответственность за гибель лодки комиссия возложила на военное руководство страны, которое в условиях гонки во-

оружий и желания быстрого увеличения боевой мощи не уделяло должного внимания вопросам качества техники. Все ПЛА ВМС США (находящиеся на службе и строящиеся) были досконально проверены. В их конструкцию были внесены необходимые изменения. После этого однотипные с Thresher ПЛА стали относить к типу Permit — по имени второй лодки проекта.

184. SSG-574 Grayback (США), 27 августа 1963 года, Тихий океан.

Лодка класса Grayback.

Grayback шел в сильный шторм под РДП для зарядки батарей. Из-за сильной качки произошло короткое замыкание, и в отсеке кормовой батареи начался пожар. Был отдан приказ на эвакуацию отсека, но одного подводника потеряли в дыму. На некоторое время лодка потеряла управление. Пожар был потушен, и лодка самостоятельно вернулась на базу. Всего погиб 1, спаслись 83 человека.

После двухнедельного ремонта лодка продолжила службу.

185. U-Hai (бывшая U-2365, Германия), 14 сентября 1966 года, Северное море.

Лодка класса XXIII.

U-2365 была затоплена экипажем 8 мая 1945 года. В июне 1956



Американская АПЛ SSN-711 San Francisco на глубине 160 м столкнулась со скалой, всплыла и сумела добраться до базы

года ее подняли, отремонтировали и ввели в состав ВМС ФРГ под новым именем. Лодка вышла в поход в составе эскадры, состоявшей из трех ПЛ и двух надводных кораблей. В сильнейший шторм корабли сначала потеряли друг друга из виду, затем был потерян радиоконтакт с U-Hai. В это время на лодке из-за неисправности в системе РДП стало заливать дизельный отсек. Когда плавать ухудшилась настолько, что вода стала проходить через верхний рубочный люк, командир приказал покинуть ПЛ. Выполнить приказ успели лишь 10 человек. Они оказались в ледяной воде. Субмарина затонула. О гибели лодки стало известно спустя десять часов, когда английские рыбаки подобрали единственного спасшегося члена экипажа. Он рассказал, что многие его товарищи погибли от нападения чаек. Всего погибли 19, спасся 1 человек.

Лодка, затонувшая на глубине 47 м, была поднята, но не восстановилась.

186. Dakar (бывшая британская Totem, Израиль), 26 января 1968 года, Средиземное море, в районе Кипра.

Лодка британского класса Т.

Британская лодка, купленная Израилем в 1965 году, прошла модернизацию в Портсмуте. 9 января 1968 года после испытаний лодка покинула Британию, чтобы 29 января прибыть в Хайфу. 24 числа командир Dakar Якоб Раанан доложил, что идет с опережением графика на сутки, и получил приказ задержаться у Кипра (в Тель-Авиве не хотели сорвать торжественную встречу). В ночь на 25 января ПЛ в последний раз вышла на связь, доложив об отсутствии неисправностей. Организованные после потери связи поиски не дали результата, и 4 февраля 1969 года Dakar был объявлен погибшим.

Причины назывались самые разные: от уничтожения египетским флотом до похищения террористами. Всего погибли 69 человек.

Поиски лодки не прекращались (за 30 лет на них потратили около \$8 млн), а в конце 90-х даже интенсифицировались. Сначала Тель-Авив объявил о награде в \$300 тыс. за обнаружение корабля, затем заключил контракт с американской компанией Nauticos, нашедшей японскую субмарину времен войны I-52 и помогавшей в съемках фильма о «Титанике». Лодка, затонувшая на глубине 2900 м, была найдена 29 мая 1999 года недалеко от места последнего радиоконтакта. Некоторые ее фрагменты были подняты. Основная версия гибели — провал лодки на глубину при следовании под РДП. Есть также версии технической неисправности или столкновения.

187. Minerve (Франция), 27 января 1968 года, Средиземное море, у города Тулона.

Лодка класса Daphne.

Minerve вышла с базы для проведения учений по установке связи ПЛ с самолетом. Едва успев начаться, учения были прерваны из-за плохих погодных условий. Самолет вернулся на базу, а Minerve больше не вышла на связь. Спасательная операция была прервана через пять дней из-за большой глубины в предполагаемом месте аварии — около 2000 м. Называют три причины гибели лодки: столкновение с надводным судном, ошибка управления или затопление через систему РДП.

Всего погибли 52 человека.

Все документы, связанные с катастрофой, засекречены, французское правительство обещает обнародовать их только в 2018 году.

188. SSN-589 Scorpion (США), 22 мая 1968 года, в 740 км от Азорских островов.

Лодка класса Skipjack.

Возвращаясь из Средиземноморья, Scorpion должен был прийти в Норфолк 27 мая. Вечером 21 числа с ПЛА пришло последнее донесение о местоположении, скорости и курсе. Scorpion должен был соблюдать радиомолчание, поэтому об исчезновении ПЛА стало ясно только после того, как она не вернулась в базу. Началась самая крупная в истории подводного флота поисковая операция с участием 6 тыс. человек и 400 судов и самолетов. Командование надеялось, что лодка затонула на малой глубине и на спасение экипажа есть еще 70 дней. Но поиски в прибрежных зонах завершились ничем, и 5 июня ПЛА объявили «предположительно погибшей». Поиски продолжили с помощью океанографических судов. Всего погибли 99 человек.

30 октября судно Mizar, отличившееся при поисках Thresher, обнаружило разрушенный на несколько частей корпус SSN-589. Обломки лежали на глубине около 3000 м в 280 км от точки последней радиосвязи. Было обнаружено несколько возможных причин трагедии. С основной версии гриф секретности был снят в октябре 1993 года: лодка была поражена собственной торпедой МК-37, выпущенной по причине случайного приведения в боевое состояние.

189. Eurydice (Франция), 4 марта 1970 года, Средиземное море, в районе города Тулона.

Лодка класса Daphne.

Eurydice вышла в море на учения и пропала после погружения. В ходе поисковой операции были обнаружены масляные пятна и ряд предметов с лодки. Проверка записей сейсмографических станций показала, что через некоторое время после погружения Eurydice в море, возможно, произошел взрыв. Стало ясно, что лодка и ее экипаж погибли. Всего погибли 57 человек.

Для дальнейших поисков французы пригласили американское судно *Mizar*, ранее на больших глубинах обнаружившее две американские лодки. В апреле 1970 года корпус ПЛ был найден на глубине 1000 м. Его обломки изучены. Точная причина гибели *Eurydice* засекречена.

190. Galatee (Франция) и Maria van Riebeeck (ЮАР), 20 августа 1970 года, Средиземное море, в районе города Тулона.

Лодка класса *Daphne*.

Maria van Riebeeck, первая южноафриканская подлодка, в надводном положении возвращалась в Тулон после учений. Одновременно из порта вышла французская *Galatee*. Море было спокойным, видимость — хорошей для ночных условий. Однако французы не заметили южноафриканскую лодку, а та не смогла резко сменить курс. Субмарины столкнулись. Французская ПЛ получила серьезные повреждения, не были выключены дизели, и очень быстро понизилось содержание кислорода в воздухе. Большинство членов экипажа потеряли сознание. К счастью, переговорная труба с бовой рубкой была открыта, и после того, как моторы заглохли, на борт стал поступать свежий воздух. К этому моменту ПЛ уже приняла на борт значительное количество воды, и командиру пришлось посадить ее на мель.

Всего погибли 6 человек.

Обе лодки были восстановлены и продолжили службу.

191. Alliance (Великобритания), 30 сентября 1971 года, гавань Портсмута.

Лодка класса *A (Acheon)*.

Во время стоянки на базе при перезарядке батарей на лодке произошел взрыв аккумуляторных газов. Причиной стала поломка системы вентиляции. Во время борьбы с начавшимся пожаром погиб подводник, 14 серьезно пострадали.

Всего погиб 1 человек.

Лодка была отремонтирована и продолжила службу.

192. Ghazi (бывшая американская SS-479 Diablo, Пакистан), 4 декабря 1971 года, Бенгальский залив, у города Вишакхапатнам.

Лодка американского класса *Tench*.

Официально лодка считается погибшей в первый день индо-пакистанской войны в результате атаки глубинными бомбами индийского эсминца *Rajput*. Характер повреждений, выявленных после обследования корпуса лодки индийцами, свидетельствует о том, что ПЛ погибла в результате сильного внутреннего взрыва в носовой части. К этому могли привести следующие причины: взрыв торпед или мин из-за удара о грунт при уклонении от атаки эсминца, взрыв мин при постановке или взрыв водорода из аккумуляторной батареи.

Всего погибли 82 человека.

От предложений СССР и США помочь в подъеме лодки, затонувшей на глубине 30 м, Индия отказалась.

193. SSBN-598 George Washington (США), 9 апреля 1981 года, Восточно-Китайское море, в 200 км от города Сасебо.

Лодка класса *George Washington*.

Всплывая в условиях ограниченной видимости, SSBN-598 таранила японское грузовое судно *Nissho Maru*, которое затонуло в течение 15 минут. При этом погибли капитан судна и один матрос. На месте аварии японцы увидели очертания подводной лодки, которая вскоре ушла под воду. Для спасения моряков американцы ничего не сделали, лишь через сутки оставшихся в живых членов экипажа *Nissho Maru* подобрал корабль ВМС Японии. Всего погибли 2, спаслись 13 человек.

Расследование выявило, что японских субмарин в районе не было. ВМФ США также отрицал причастность к аварии. На первый план стала выходить версия о «неизвестной советской лодке», но факты заставили Вашингтон признать свою вину. 11 апреля президент Рональд Рейган принес свои извинения. Через два месяца после катастрофы ВМС США сообщили об отстранении от должности командира *George Washington* и вахтенного офицера и объявлении им выговоров.

194. Неизвестная лодка (КНР), начало 1982 года.

По данным СМИ, во время испытаний дизельная ПЛ наскочила на подводную скалу. После всплывания начался пожар, в котором многие подводники погибли.

Всего погибли 17, спаслись около 50 человек.

195. LPSS-574 Grayback (США), 16 января 1982 года, Южно-Китайское море, близ Манилы (Филиппины).

Лодка класса *Grayback*.

После того как *Grayback* завершила службу в качестве ракетной лодки, она была переоборудована в транспортную с воз-

САМОЕ ГИБЛОЕ МЕСТО для подводных лодок — Балтийское море, где потерпели катастрофу, повлекшую человеческие жертвы, в общей сложности 57 субмарин

можностью высадки и приема водолазов. В ходе учений по отработке приема людей через колокол из-за неисправности клапана была откачана не только вода, но и весь воздух. Лишь одному из водолазов удалось спастись.

Всего погибли 5, спасся 1 человек.

Лодка вернулась на базу, в конструкцию колокола были внесены изменения. Семьи погибших отсудили \$4,25 млн у компании *General Dynamics*, которая произвела неисправный колокол. Суд признал, что ВМС также виновны в гибели людей, но меру ответственности военных не определял.

196. Неизвестная лодка (КНР), 1 января 1983 года.

Лодка класса *O35* (по классификации НАТО — *Ming*).

ПЛ ВМФ СССР *K-10* столкнулась с подводным объектом. Всплыв на поверхность, советские подводники обнаружили пятна соли. Ни одна из стран Тихоокеанского региона аварии не подтверждала. Высказывались предположения, что в столкновении погибла китайская ПЛ. Через два года в китайской прессе был опубликован некролог по поводу гибели в море в 1983 году группы китайских ученых «во время испытания нового оружия». Это дало основания говорить о подтверждении вышеизложенной версии.

О погибших и спасшихся данных нет.

197. Doris (Франция), 22 октября 1983 года, Средиземное море, у города Сет.

Лодка класса *Daphnek*.

Doris шла в порт в надводном положении, когда произошел взрыв аккумуляторной батареи. Погибли 2 подводника, 5 по-

лучили ранения. Среди пострадавших был командир корабля. Всего погибли 2, спаслись 45 человек.

Лодка сама дошла до порта и была отремонтирована.

198. Simpson (Чили), 30 марта 1984 года, пролив Скагеррак.

Лодка класса *Thompson* (немецкий Type 209).

Находясь в подводном положении, лодка попала в сети датского траулера *Ane Katrine* и утащила его под воду. Подводники даже не заметили происшествия. Погибла вся команда судна.

Всего погибли 3 человека.

Лодка успешно прошла испытания. Родственники рыбаков через суд требовали компенсации с верфи, но им было отказано.

199. SS-582 Bonefish (США), 24 апреля 1988 года, в 260 км от побережья Флориды.

Лодка класса *Barbel*.

ПЛ проводила противолодочные учения вместе с авианосцем *John F. Kennedy* и фрегатами *Carг* и *McCloy*. При движении в подводном положении на лодке из-за короткого замыкания произошел взрыв в аккумуляторном отсеке. Пожар быстро охватил отсек. Попытки потушить огонь были безуспешными, и командир отдал приказ покинуть ПЛ. Большую часть экипажа подобрали фрегаты. Началась операция по поиску оставшихся подводников, но впоследствии выяснилось, что они погибли на ПЛ. Их тела обнаружили при обследовании субмарины. Всего погибли 3, спаслись 89 человек.

Лодка была отбуксирована на базу, не восстанавливалась.

200. Nadashio (Япония), 23 июля 1988 года, на входе в Токийский залив.

Лодка класса *Yushio*.

Возвращаясь на базу в надводном положении, столкнулась с рыболовецким судном *Daiichi Fujimaru*. ПЛ получила незначительные повреждения, никто из экипажа не пострадал. Судно, имевшее намного меньшее водоизмещение, пошло ко дну через две минуты. Спасти удалось лишь часть его команды. Всего погибли 30, спаслись 19 человек.

Глава военного ведомства Цумоту Кавара через месяц ушел в отставку. Семьям погибших и пострадавших выплатили \$16,7 млн. Командир ПЛ Кейсукэ Ямашита и капитан судна получили один и два года лишения свободы соответственно, позже замененные на четыре года условно каждому.

201. Pacocha (бывшая американская SS-403 Atule, Перу), 26 августа 1988 года, в 13 км от Лимы.

Лодка американского класса *Baldo*.

ПЛ была передана Перу в 1974 году. Через 14 лет, возвращаясь на базу в надводном положении, лодка была таранена в корму японским траулером *Kuowa Maru*. Как позже объяснили члены экипажа судна, в тумане они приняли рубку ПЛ за небольшую лодку и хотели пройти рядом с ней. Лодка тоннула 15 минут, и ее успели покинуть 22 из 50 членов экипажа. 7 человек, включая командира, руководившего эвакуацией, погибли в затопленных отсеках. Остальные стали ждать помощи на дне. Перу обратилась к американцам за помощью, но на доставку оборудования требовалось несколько дней. Когда попытки подать на лодку чистый воздух окончились неудачей, подводники решились на самостоятельный выход. При помощи водолазов всем удалось достигнуть поверхности. Один из моряков впоследствии скончался, еще несколько стали инвалидами.

Всего погибли 8, спаслись 42 человека.

Капитан траулера осужден на два года тюрьмы. Рулевой и вахтенный получили по году. Также суд обязал их выплатить по \$3670 семье каждого погибшего и серьезно пострадавшего. Лодка, затонувшая на глубине около 40 м, была поднята.

202. SS-580 Barbel (США), 1 мая 1989 года,
в районе острова Кюсю (Япония).

Лодка класса Barbel.

1 мая представители ВМС США сообщили, что с субмарины в плохую погоду были смыты 3 подводника, находившиеся на палубе без спасательных жилетов. В ходе поисковой операции был обнаружен и спасен один из моряков. Двух других перестали искать через трое суток. В ходе расследования выяснилось, что подводники не были смыты за борт — их забыли на палубе во время выполнения маневра срочного погружения. При этом у командира не было приказа на срочное погружение. Всего погибли 2, спасся 1 человек.

На командира лодки лейтенант-командера (капитана третьего ранга) Ульяма Бенди наложено дисциплинарное взыскание. Лодка продолжила службу и была списана в декабре 1989 года.

203. SSN-713 Houston (США), 14 июня 1989 года,
у острова Санта-Каталина (Калифорния).

Лодка класса Los Angeles.

Возвращавшаяся со съемок фильма «Охота за „Красным Октябрем“» ПЛА зацепила антенной трос между буксиром Вагсона и двумя баржами. Начав аварийное погружение, корабль затянул буксир под воду. Погиб член экипажа судна. Всего погиб 1 человек.

Командир лодки Джон Сол III был отстранен от должности в декабре 1989 года, когда на лодке произошло еще несколько аварий. По решению суда ВМС США выплатили \$1,4 млн семье погибшего моряка. Лодка продолжила службу.

204. Trenchant (Великобритания),
22 ноября 1990 года, залив Ферт-оф-Клайд (Шотландия).

Лодка класса Trafalgar.

Выполняя задачу по боевой подготовке, ПЛ на перископной глубине зацепила сети британского траулера Antares и затянула его под воду. Лодка всплыла только через полчаса после инцидента, когда все находившиеся на борту траулера люди погибли.

Всего погибли 4 человека.

В октябре 1991 года гражданский суд постановил, что катастрофа произошла из-за ошибки экипажа, однако конкретные виновники не назывались. Лодка продолжила службу.

205. Emeraude (Франция), 30 марта 1994 года,
Средиземное море, в районе города Тулона.

Лодка класса Rubis.

Во время учений при движении на глубине 190 м обнаружена течь второго контура ЯЭУ. Командир и еще несколько офицеров обследовали повреждение, когда внезапно трубу разорвало.

Всего погибли 10, спаслись 56 человек.

Лодка самостоятельно вернулась на базу и была отремонтирована.

206. SSN-772 Greenville (США),
9 февраля 2001 года, Гавайи.

Лодка класса Los Angeles.

Во время учений, когда на лодке находились 16 «высококопоставленных гостей», командир решил показать им маневр экстренного всплытия (так называемый «прыжок косатки») при помощи аварийной продувки ЦГБ. В СМИ проходила версия, что одному из гостей даже дали управлять лодкой. Всплыв на большой скорости, ПЛ врезалась в японское учебно-исследовательское судно Ehime Maru. На подлодке его не заметили, так как при экстренном всплытии выдвигаемые устройства, в том числе перископ, не задействуются. Увидев последствия маневра, ПЛА не стала оказывать помощь тонущим морякам, а вызвала спасателей. В результате Greenville не пострадала, Ehime Maru затонуло, девять членов его экипажа погибли. Всего погибли 9, спаслись 26 человек.

Лодка вернулась на базу и продолжила службу. Капитан ПЛА Скотт Уэддл отправлен в отставку. США согласились выплатить погибшим компенсацию в общем размере \$13 млн. Кроме того, \$60 млн американцам пришлось потратить на подъем тел погибших японцев.

207. SS-11 Shyri (Эквадор), 2 февраля 2003 года,
порт Гуаякиль.

Лодка немецкого класса Type 209.

Во время стоянки в порту на Shyri проводилась дезинфекция. Короткое замыкание привело к возгоранию газов и пожару. Подводники попытались потушить огонь сами, но не сумев этого сделать, вызвали на помощь местных пожарных. При ликвидации возгорания погиб один из членов команды. Пожар продолжался семь часов и уничтожил около 40% субмарины.

Всего погиб 1, спаслись 5 человек.

Лодка находится в ремонте.

208. № 361 (КНР), 16 апреля 2003 года,
залив Бохайвань.

Лодка класса 035 (по классификации НАТО — Ming).

3 мая Китай сообщил о гибели экипажа своей дизельной подлодки. Как передало государственное информагентство «Синьхуа», моряки погибли из-за «механических неисправностей» во время учений. «Обломки подлодки были доставлены в порт», — сообщило агентство, не указав, о какой ПЛ идет речь и точную дату катастрофы. Вскоре была названа дата гибели моряков — 16 апреля, номер лодки и официальная причина — неисправность системы отключения дизеля, что привело к сжиганию всего кислорода на борту. Указывалось, что экипаж погиб буквально за 2 минуты, а лодка была обнаружена лишь через десять дней после трагедии.

Всего погибли 70 человек.

Лодка была отбуксирована на базу, о ее дальнейшей судьбе не сообщалось. Центральный военный совет КНР понизил в

должностях заместителя командующего Цзинаньским военным округом, командующего Северо-Китайским морским флотом Дин Илина, политкомиссара флота Чэнь Сяньфэня и еще восемь должностных лиц.

209. Chicoutimi SSK-879 (бывшая британская Upholder S-90, Канада), 5 октября 2004 года, Северное море, в 185 км к северо-западу от Ирландии.

Лодка класса Victoria (британский Upholder).

2 октября ПЛ была передана канадским ВМС после ремонта и переименована. Во время перехода в Канаду в подводном положении на борту начался пожар. Возгорание произошло из-за короткого замыкания в электрощитовой на нижней палубе. Огонь перекинулся в каюту капитана и на центральный пост. Когда его удалось потушить, экипаж попытался запустить кислородную установку, но в ней начался новый пожар. Chicoutimi всплыла, но оказалась лишена хода, обесточена и не сразу смогла подать сигнал SOS. 9 подводников отравились продуктами горения. Из-за шторма удалось эвакуировать лишь троих, один из них — лейтенант Кристофер Сондерс — скончался в госпитале. 6 октября к месту дрейфа ПЛ вышли британские и американские спасатели. Более суток они не могли завести на субмарину буксирный трос: мешали шести-восьмиметровые волны и ветер скоростью до 65 км/ч. 10 октября ПЛ доставлена в порт Фаслейн (Шотландия).

Всего погиб 1, спаслись 56 человек.

Лодка была отбуксирована на базу и встала на ремонт. Расследование проводят правительственная и военная комиссии. СМИ обвинили британские верфи в некачественном ремонте, а канадское правительство и военных — в отсутствии контроля за ходом модернизации ПЛ и неспособности оперативно реагировать на чрезвычайную ситуацию.

210. SSN-711 San Francisco (США),
8 января 2005 года, 650 км к югу от острова Гуам.

Лодка класса Los Angeles.

Двигавшаяся на глубине 160 м со скоростью 30 узлов ПЛА столкнулась с подводной скалой. 97 подводников получили ранения, 29 пришлось госпитализировать. Один из пострадавших членов экипажа — помощник моториста второго класса Джозеф Аллен Эшли — скончался на следующий день от ран. Была серьезно повреждена носовая часть лодки, в том числе балластные цистерны и гидролокатор. После аварии субмарина смогла всплыть и через два дня своим ходом дошла до базы Эпра-Харбор на острове Гуам. Расследование установило, что скала не была нанесена на карты. Ряд специалистов заявили, что подлодка двигалась слишком быстро на малоизученном участке океана. 12 февраля командира ПЛА Кевина Муни отстранили от командования, еще 6 моряков получили взыскания.

Всего погиб 1, спаслись 136 человек.

Лодка находится в ремонте.

Использованные аббревиатуры

БЧ — боевая часть. Функции БЧ обозначаются номерами: БЧ-1 — штурманская, БЧ-2 — ракетная, ракетно-артиллерийская или артиллерийская, БЧ-3 — минно-торпедная, БЧ-4 — связи, БЧ-5 — электромеханическая, БЧ-6 — авиационная, БЧ-7 — радиотехническая.
ВВД — воздух высокого давления. Система ВВД предназначена для продувания цистерн главного балласта при всплытии, цистерны быстрого погружения при прекращении про-

цесса погружения, для подачи воздуха к системам оружия, дизель-генераторам, забортным и прочим устройствам. Запас ВВД хранится в баллонах, размещенных вне прочного корпуса подводной лодки. ВВД распределяется по бортовым магистралям.
ВСК — всплывающая спасательная камера. Встраивается в рубку ПЛ. Теоретически способна поднять на поверхность весь экипаж аварийной ПЛ.
ГЗУ — главная энергетическая установка.
ЛОХ — система пожаротушения «Лодочная объемная химическая». Состоит из

станций пожаротушения, которые размещены во всех отсеках, за исключением реакторного. Огнегаситель (хладон) содержится в герметичных резервуарах в виде жидкости, которая выдавливается сжатым воздухом. Система ЛОХ обеспечивает возможность трехкратной подачи огнегасителя в каждый отсек. Пуск может быть осуществлен дистанционно с ЦП, а также вручную непосредственно со станции, размещенной в отсеке.
ПЛ — подводная лодка.
ПЛА — подводная лодка атомная.

РДП — система «Работа дизеля под водой». Представляет из себя выдвигающуюся трубу, благодаря которой на перископной глубине к дизельным двигателям лодки может поступать атмосферный воздух и через которую выбрасываются выхлопные газы. Другое название — шнорхель.
РЛС — радиолокационная станция.
ЦГБ — цистерна главного балласта. Заполняется ЦГБ воздухом или водой, лодка всплывает или погружается.
ЦП — центральный пост.
ЯЭУ — ядерная энергетическая установка.