Несчастливая «Щука»

Алексей Иванов ▮ Фото: Ольга Акулова ▮ Подводное фото: Иван Боровиков

Про «Щ-405» я услышал впервые в одной из поисковых экспедиций. При обсуждении еще не найденных подводных лодок речь зашла об одной из самых «несчастливых» «щук» Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны.

Лодку с самого начала войны буквально преследовали неудачи. Погибла она, выйдя в свой второй боевой поход и не дойдя десятка миль до передовой базы флота на острове Лавенсари (ныне Мощный). В то время наша команда занималась поиском в районе минного заграждения «Зееигель» между островами Гогланд и Большой Тютерс, и предполагаемое место гибели «Щ-405» каждый раз оставалось в глубоком тылу.

Особую интригу создавало то, что об обнаружении лодки несколько раз заявляли официальные лица, но водолазного обследования не проводилось и поиски гидролокатором бокового обзора, проводимые другой поисковой командой в 2015 году, результатов не дали.

Историческая справка

Начало Великой Отечественной войны «Щ-405» встретила под командованием капитан-лейтенанта Ильи Александровича Сидоренко в составе учебной бригады подводных лодок в Кронштадте. Вечером 21 июля «Щ-405» вышла в первый боевой поход. За время патрулирования подводная лодка не раз обнаруживала корабли и суда противника, но в атаку выйти по разным причинам не смогла и 8 августа была отозвана в базу. Утром 11 августа в районе маяка Богшер командир, опасаясь быть обнаруженным, решил перейти из крейсерского положения в позиционное. Командир не учел, что волнение моря в тот момент составляло 5–6 баллов и шахты вентиляции с газоотводами дизелей легко могли быть накрыты набегающей волной. Вахтенный офицер, находившийся на мостике вместе с командиром, оказалось, был не в курсе его приказаний. Не перекрыв шахты вентиляции и не подав соответствующего ревуна, лодка начала принимать главный балласт. Подводная лодка шла полным ходом, поэтому начала стремительно погружаться. Обнаружив свою ошибку, командир скомандовал: «Всем вниз!» Мостик успели покинуть военком и вахтенный офицер, который успел закрыть рубочный люк в момент, когда в него уже хлынула вода. Подводная лодка стремительно проваливалась на глубину. Через открытые шахты вентиляции вода, поступившая внутрь прочного корпуса, нарушила изоляцию аккумуляторной батареи, залила дизели, агрегаты питания радиоаппаратуры и некоторые вспомогательные механизмы. «Щ-405» упала на грунт на глубине 125 м. Еще на глубине 60–70 м на подводной лодке раздалось два взрыва – это давлением раздавило среднюю цистерну и носовой спасательный буй.

Через полчаса «Щ-405» всплыла и, описав циркуляцию в надежде найти смытых за борт людей, направилась в точку рандеву с эскортом. При этом аварийном погружении подводная лодка потеряла четырех человек.

Возвращение на базу проходило с большими сложностями, еще несколько раз лодка проваливалась на глубину из-за ошибок экипажа, был израсходован весь запас воздуха высокого давления, не предпринимая мер к его пополнению, для всплытия использовала воздух из запасных торпед. В завершение похода «Щ-405» села на мель и погнула лопасти винтов. Радиостанция вышла из строя, и для сообщения об аварии на берег был отправлен вплавь матрос с докладом о бедственном положении ПЛ.

Вечером 14 августа подводная лодка была снята с мели и в сопровождении тральщиков и сторожевых катеров направилась в Таллин. Утром 15 августа «Щ-405» завершила этот злополучный поход. В Таллине подводная лодка встала на восстановительный ремонт. Вместо погибшего командира на «Щ-405» был назначен капитан 3 ранга Волошин Константин Михайлович, но принять командование он не успел – погиб на пути следования к лодке.

28 августа «Щ-405» в составе отряда прикрытия совершила прорыв из Таллина в Кронштадт.

Всю первую блокадную зиму подводная лодка простояла в Ленинграде. Экипаж занимался боевой учебой, и к началу кампании 1942 года «Щ-405» считалась одной из самых боеготовых лодок флота.

В ночь на 8 июня «Щ-405» перешла в Кронштадт, откуда вечером 11 июня вышла к Лавенсари для дальнейшего следования в район Норчёпингской бухты. До Шепелевского маяка подводную лодку сопровождал сторожевой катер. Здесь, согласно инструкции, подводная

лодка легла на грунт, пережидая светлое время суток. С наступлением темноты «Щ-405» всплыла и в надводном положении продолжила движение. В ночь на 13 июня подводная лодка наблюдалась постом СНиС на острове Сескар. До Лавенсари оставалось несколько часов хода, но туда лодка так и не прибыла.

Днем 15 июня в четырех милях западнее острова Сескар сторожевые катера подобрали из воды тела помощника командира подлодки капитан-лейтенанта М.С. Бакутина и старшего рулевого В.В. Жулепникова. Спустя сутки к берегу Сескара прибило труп командира «Щ-405» И.В. Грачева; все тела были одеты в капковые бушлаты, что говорит о том, что субмарина погибла в надводном положении. Во время поиска корабля, проведенного силами авиации, было обнаружено наличие боль-

шого масляного пятна в 3 милях северо-западнее банки Нагаева. На борту подводной лодки в ее последнем походе было 39 членов экипажа. Тела поднятых из воды троих офицеров похоронены на острове Сескар.

Все эти факты нам рассказал Михаил Иванов, давно изучающий архивные и исторические материалы о подводной войне на Балтике.

Экспедиция 2018 года

Поиск «Щ-405» силами нашей команды был запланирован на майскую экспедицию 2018 года. Основной задачей стояло обследование акватории в районе банки Нагаева с помощью ГБО «Неман», предоставленного НИИП им. Тихомирова. Упор при этом делался на район судового хода, не обследованный поисковиками в 2015 году. Председателем координационного совета экспедиции является депутат Государственной Думы, генерал армии Николай Дмитриевич Ковалев. Экспедиция осуществлялась при поддержке Фонда Президентских грантов.

С наступлением темноты «Щ-405» всплыла и в надводном положении продолжила движение. До Лавенсари оставалось несколько часов хода, но туда лодка так и не прибыла.

Чтобы сэкономить ограниченное время экспедиции, часть команды приехала за сутки и загрузила наш экспедиционный катер РК- 311 всем необходимым для автономной жизни на островах и погружений в течение недели.

Ранним утром катер вышел в море. Состав команды устоялся за многие годы: Константин Богданов – бессменный руководитель разведывательно-водолазной команды; Иван Боровиков – подводный фото- и видеооператор; Михаил Иванов – историк, дайвер-исследователь; отец Иннокентий – священник и дайвер-исследователь; Алексей Иванов – подводный осветитель; Евгений Тутынин – разработчик и оператор ГБО «Неман»; Мурат Курбанов – дизайнер и 3D-моделист, в экспедиции выполняющий задачи поверхностного обеспечения погружений; Ольга Акулова – фото- и видеооператор; Мария Иванова – кок; Андрей Синицын – капитан катера РК-311, внучатый племянник командира «Щ-406» Денис Осипов, дайверы: Евгений Абрамов и Николай Кудряшов.

Переход от Санкт-Петербурга до острова Сескар, в районе которого находился квадрат поисков, занял долгие 8 часов, за время которых настраивалась и проверялась аппаратура гидролокатора, и к поиску приступили только под вечер. Галс сменялся галсом, но экран ГБО

показывал только пустое дно и редкие косяки рыб. Район судового хода, ранее не проверенный поисковиками, был пройден за несколько часов. Надвигались сумерки, встал вопрос о дальнейшем продолжении поиска. Михаил Иванов предложил искать до темноты, еще раз проверив район, пройденный в 2015 году. Большинством голосов предложение было принято, так как правило «последнего галса» у команды срабатывало не раз. Не подвело это правило и сейчас. Остов лодки появился на мониторе ГБО буквально на последнем галсе, о чем традиционно сообщил Евгений Тутынин, передав по рации из трюма в рубку: «Есть объект!». Пройдя еще несколько раз над объектом, сняв картинку эхолокации с разных галсов и зафиксировав координаты, катер с командой ушел на ночевку к острову Мощный, к которому так и не дошла «Щ-405» в июне 1942 года.

Утро встретило туманом и спокойным морем. Предстояла самая ответственная часть поиска. Погружение к обнаруженному объекту, идентификация, первичная фото- и видеофиксация для определения причин и фактов гибели лодки. Пока водолазная часть команды готовилась к погружению, Евгений с капитаном еще раз проверили объект гидролокатором, установили буй со спусковым концом на объекте. После коротких переговоров по радио с целью отогнать невидимый в тумане «МРТК» с тралом из района погружений командой в составе 5 человек падаем за борт. Непродолжительный спуск на глубину 48 мет-

ров, траверс по уже установленному пришедшим первым Михаилом ходовику – и в свете фонарей появляется борт лодки. Видимость очень плохая, не более полутора метров, но, пройдя по корпусу до рубки, полностью опутанной сетями, становится окончательно понятно, что это «щука» Х-бис серии. В этом районе Финского залива лодка данной серии может быть только «Щ-405». Работаем двумя парами на корпусе лодки. Михаил Иванов уходит на поиски оторванной носовой части, находящейся, по данным ГБО, в 25 метрах за кормой. Основная наша задача на первом погружении – визуальный осмотр и техническая съемка деталей, позволяющих в дальнейшем провести идентификацию и установить точные причины гибели лодки. Мы с Иваном Боровиковым проводим первичную съемку, отец Иннокентий и Константин Богданов заняты визуальным осмотром остова лодки.

Иван в роли оператора видит лодку только через маленький объектив камеры. Накамерного света на боксе в большинстве случаев недостаточно для качественной съемки по причине темной балтийской воды, собранной в ней взвеси и полного отсутствия света с поверхности. Моя задача, как осветителя, – создать фоновый заполняющий свет с помощью 500-ваттного канистрового фонаря с широким углом рассеивания, позволив объективу камеры увидеть большее количество деталей, увеличить контрастность и глубину съемки, а оператору облегчив навигацию на объекте. Но при этом сам объект для осветителя должен оста-

Галс сменялся галсом, но экран ГБО показывал только пустое дно и редкие косяки рыб. Остов лодки появился на мониторе буквально на последнем галсе.

ваться на грани видимости, иначе возникнет пересвет из-за большого количества взвеси в воде.

Большую часть времени съемки проводим на рубке лодки. Несмотря на плотно окутывающие корпус сети, удается рассмотреть и снять характерную только для данной серии форму ограждения рубки, сохранившиеся смотровые окошки, вырванную и свисающую на приводе антенну пеленгатора, торчащие из-под сетей перископные тумбы. Стойки связных антенн также сохранились, но загнуты и практически касаются друг друга под несколькими слоями рыболовных сетей.

За первое погружение, несмотря на видимость, успеваем полностью осмотреть весь остов от кормы, возвышающейся над грунтом на полтора метра, с винтами, горизонтальными и вертикальным рулем, до носового орудия, практически упирающегося стволом в ил. А Михаил все же находит оторванную взрывом носовую часть и прокладывает к ней ходовик от кормы.

Уходим с лодки на часовую декомпрессию. Фрагменты, увиденные на дне, начинают собираться в цельную картинку. Подводная лодка лежит на ровном киле с дифферентом на нос на глубине 48 метров, остов сильно опутан сетями, погружен носовой частью в ил до носового орудия. Носовая часть лодки оторвана, лежит за кормой, примерно в 23 метрах от остова. Кормовой аварийный люк приоткрыт, рубочный закрыт, носовой под илом. Орудия в походном положении: установлены заглушки, прицелы отсутствуют. Оба телеграфа в положении «малый вперед». Руль направления в положении «слегка налево», рули глубины в нейтральном положении.

Уже на поверхности подводим итоги и формируем общую картину гибели лодки. «Щ-405»

подорвалась в надводном положении на немецком минном поле «Брумбар 1» на большой противокорабельной мине EMC, вероятно, зацепив мину при повороте, следуя рекомендованным курсом. Лодка двигалась в надводном положении, о чем свидетельствуют показания наблюдательных постов на острове Сескар и положение машинного телеграфа на обнаруженном остове лодки. В момент взрыва носовая часть была оторвана и затонула, лодка по инерции прошла дальше и затонула, воткнувшись остатками носовой части в грунт. Находившаяся на мостике вахта была сброшена в воду взрывной волной, их тела, в том числе и командира лодки, позже были обнаружены в районе острова Сескар.

Исходя из силы взрыва и характера повреждений корпуса, все находившиеся внутри лодки подводники погибли почти мгновенно, кормовой аварийный люк приоткрыт – скорее всего, вследствие гидродинамического удара при проваливании лодки на глубину.

Катер с командой уходит от места гибели «Щ-405». Впереди – новый поиск и идентификация легендарной «Щ-317», проведение мемориальной акции по увековечиванию памяти экипажа 317-го при поддержке ВМФ в присутствии найденных родственников экипажа, установка мемориальной таблички на остов «Щ-317».

Мы возвращаемся к «Щ-405» уже в последний день экспедиции. Утром отец Иннокентий служит молебен по погибшим членам экипажа лодки на старом финском причале острова Мощный. Выходим в море и разбиваемся водолазной командой по задачам.

Часть команды чистит рубку от сетей, используя ножи и стропорезы, чтобы получить доступ к ходовому мостику и отснять положение рукоятей машинного телеграфа, мы с Иваном снимаем материалы для создания 3D-модели лодки по технологии фотограмметрии. При этом приходится многократно проплывать вокруг рубки и вдоль корпуса лодки, чтобы отснять все детали и получить достаточное перекрытие по кадрам, позволяющее в дальнейшем с использованием специального программного обеспечения собрать 3D-модель с фотографическим качеством текстур и деталей.

Погружение проходит в условиях очень плохой видимости, взвесь и ил уменьшают прозрачность до нуля от малейшего неосторожного движения. Свисающие сети сильно осложняют

съемку. Позже выясняется, что часть отснятого материала непригодна для моделирования.

Впереди еще одна экспедиция, съемка носовой части, проведение мемориальной акции по увековечиванию памяти, вывоз родственников членов экипажа на место гибели лодки, установка мемориальной таблички. И огромная работа на берегу по созданию 3D-модели и виртуального мемориального музея «Щ-405».

И все же самое главное, что пульсирует в памяти во время всех работ по 405-й, это то, что теперь в похоронке к фразе «погиб в море» родственники смогут вписать точные координаты места гибели и что еще один экипаж «щуки», пусть и «несчастливой», но вернулся из своего последнего похода.