

Подводная лодка «Щ-216»

поиск, идентификация, обследование

Сергей Воронов, Виктор Вахонеев, КРУ «Черноморский центр подводных исследований» ■ фото из архива авторов



4 июля 2013 г. в соответствии с Программой выполнения регламентных подводных работ по подготовке к эксплуатации телеуправляемого подводного аппарата «Софокл-1» был осуществлен выход в море судна «Мирный» «СВУ 0152 К». Работы производились северо-западнее мыса Тарханкут (АР Крым, удаление 18 миль от берега) на глубине 52 м. В 9.27 сотрудниками КРУ «Черноморский центр подводных исследований» был зафиксирован факт обнаружения неопознанного затонувшего объекта.

Обнаруженный объект по конструкционным особенностям представляет собой затонувшую советскую дизель-электрическую торпедную подводную лодку времен Второй мировой войны типа «Щука» серии Х-бис. Учитывая, что в квадрате № 101 с 1941 по 1944 г. погибла (пропала без вести) только одна ПЛ типа «Щука» — «Щ-216», а также принимая во внимание, что «Щ-216» являлась единственной подводной лодкой Х-бис серии на Черном море, идентификация является полной.

Подводные лодки этого типа — серия средних дизельных торпедных подводных лодок, построенных в СССР в 1930—1940 годах. Отличительными особенностями лодок были сравнительная дешевизна в постройке, повышенные маневренность и живучесть. «Щуки» активно участвовали в Великой Отечественной войне. На боевом счету подлодок типа «Щ» 35 % потопленного и поврежденного тоннажа противника. Из 44 воевавших лодок погибла 31.

Тактико-технические характеристики подводных лодок типа «Щ» серии Х-бис: Водоизмещение нормальное — 590 м³. Длина наибольшая — 58,8 м. Ширина наибольшая — 6,2 м. Осадка средняя (по килю) — 4,0 м. Экипаж — 37 чел. Носовых торпедных аппаратов — 4 шт. Кормовых торпедных аппаратов — 2 шт. Артиллерийское вооружение: два 45-мм орудия. Число построенных лодок (годы вступления в строй) — 11 (1941—1946).

«Щуки» Х-бис серии отличались от предыдущих серий отказом от не оправдавших себя проектных решений. Вместо гидромuft были установлены фрикционные разобщительные муфты типа «Бамаг», ограждение рубки сделано обыч-

ного типа и более высоким — для лучшей защиты мостика от волн, первое орудие было опущено на палубу, снят подводный якорь. Водоизмещение лодки возросло на 5 т. Девять подлодок серии Х-бис были достроены в военные годы.

Подводная лодка «Щ-216» — единственная в составе ЧФ «Щука» Х-бис серии.

Она была заложена 23.07.1939 г. под стапельным № 1085 на заводе № 200 в г. Николаеве.

30.05.1940 г. ПЛ спущена на воду. На 22.06.1941 г. «Щ-216» (командир капитан 3 ранга Карбовский Григорий Евстафьевич) в составе отдельного дивизиона подводных лодок ЧФ находилась на ходовых испытаниях в г. Николаеве. 3.07.1941 г. в связи с приближением линии фронта ПЛ прибыла в Севастополь. 17.08.1941 г. «Щ-216» официально вступила в строй и была включена в боевой состав ЧФ. С 15.8.1941 г. по 3.10.1941 г. ПЛ базировалась в Феодосии.

«Щ-216» занимала четвертое место по результативности в подводных силах Черноморского флота. В ходе боевых действий ПЛ выполнила 14 боевых походов, в которых провела 299 суток.

Во время 14-го боевого похода 6.2.1944 г. «Щ-216» вышла в 19.45 из г. Батуми на позицию № 101 в район северо-западнее мыса Тарханкут. Утром 9.2.1944 г. ПЛ прибыла на позицию. 10.2.1944 г. в точке 45°06' с.ш./ 32°06,5' в.д. субмарина обнаружила конвой Кригсмарине в составе двух транспортов в охранении двух сторожевых катеров. В 2.50 ПЛ выпустила из надводного положения 4 торпеды веером. С лодки наблюдали 2 взрыва и гибель транспорта водоизмещением 4000 т (радиограмма). На самом деле оснащенные неконтактными взрывателями торпеды взорвались, не дойдя 100 м до большого охотника за подводными лодками «Uj-106».

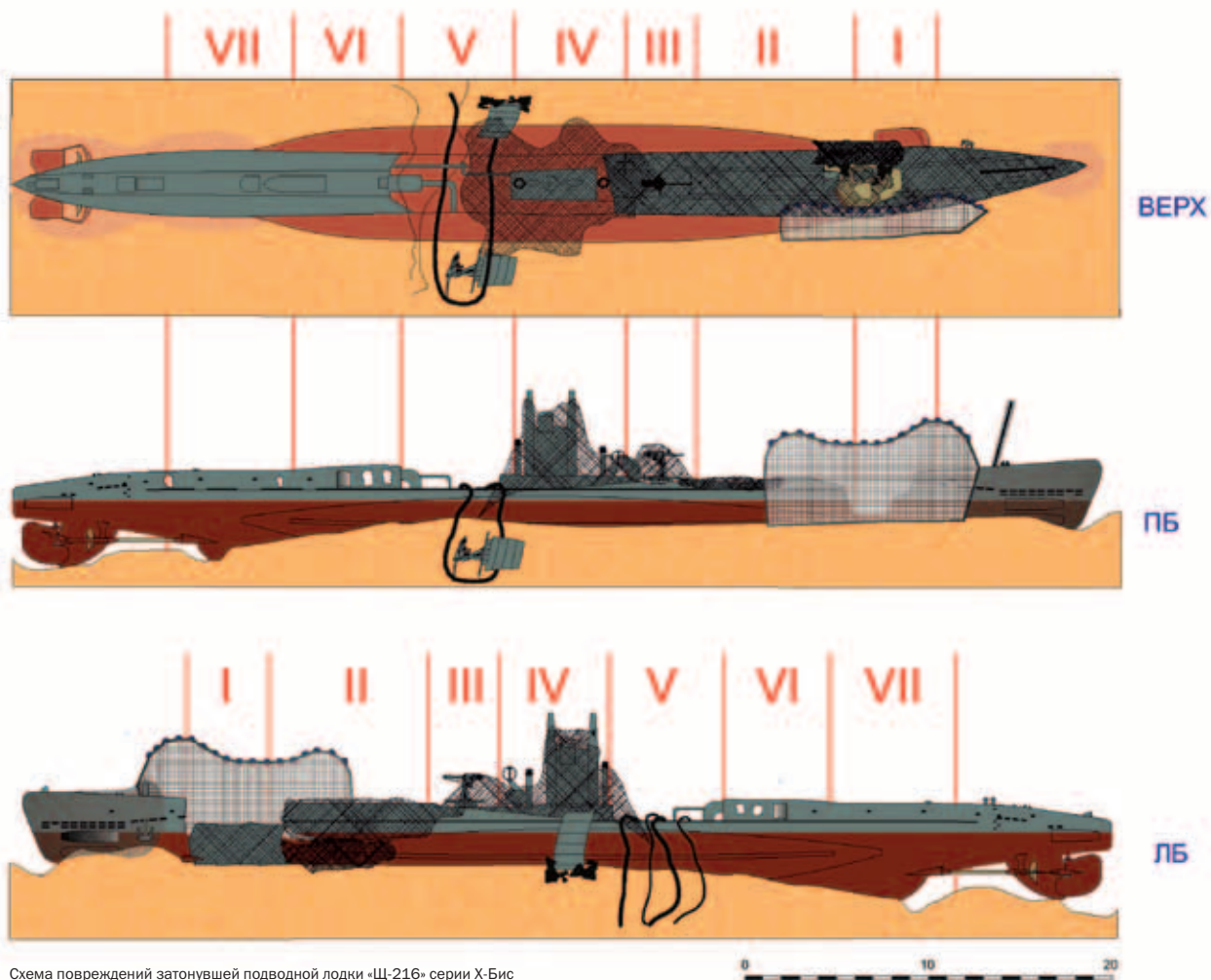


Схема повреждений затонувшей подводной лодки «Щ-216» серии X-Бис

В дальнейшем лодка на связь не выходила и в базу не вернулась (плановый выход на связь: 4 марта). Официальные вероятные причины гибели ПЛ согласно архивным данным:

1. Гибель на немецком противолодочном минном поле «S-77», скрытно выставленном 9.02.1944 г. на расстоянии 4,5–5,5 миль юго-западнее мыса Тарханкут.

2. Потопление кораблями Кригсмарине. По данным противника, утром 17.02.1944 г. в 70 милях юго-западнее мыса Тарханкут в точке 44°36,5' с.ш./32°04,4' в.д. большие охотники за подводными лодками «Uj-103» и «Uj-106» искали отставший от конвоя БТ типа «F», когда внезапно увидели торпедный след. Корабли уклонились и после гидроакустического поиска сбросили несколько десятков глубинных бомб. ПЛ сразу же получила смертельные повреждения, поскольку на поверхности моря образовалось большое масляное пятно, всплыли лакированные деревянные обломки, пустые сигаретные пачки, обрывки одежды и книги.

3. Потопление кораблями Кригсмарине. По данным противника, 16.02.1944 г. ПЛ потоплена глубинными бомбами охотников за подводными лодками «Uj-103» и «Uj-104» в 18 милях юго-западнее мыса Тарханкут.

На борту ПЛ погибли 47 чел.

За период 1941–1944 гг. на Черноморском театре военно-морских действий погибло 26 из 42 действующих подводных лодок ЧФ СССР. Из общего числа погибших 16 лодок на сегодня считаются пропавшими без вести. Из погибших лодок типа «Щука» после войны в 1949 г. была поднята «Щ-203» (разрезана на металлолом).

На сегодня в Черном море на научном учете только одна ПЛ типа «Щ» – «Щ-212» (X серия). Она находится в районе острова Змеиный (Одесская обл.). В результате подрыва на плавучей мине и детонации торпеды внутри ПЛ лодка сильно повреждена (оторван нос). Подъем «Щ-212» невозможен в связи с опасностью подрыва торпед лодки (они повреждены).

Координаты обнаруженной в июле 2013 г. затонувшей подводной лодки близки квадрату потопления, заявленному от 16.02.1944 г.

Для проведения подводных работ по обследованию затонувшего объекта в соответствии с поручением Президента Украины был создан объединенный судоподъемный отряд, в который вошли сотрудники «Черноморского центра подводных исследований», Центра поисковых и аварийно-спасательных работ Военно-Морских Сил Вооруженных Сил Украины, Управления поисковых и аварийно-спасательных работ Черно-

морского Флота Российской Федерации. Плавсостав для проведения исследований включал спасательное буксирное судно «Кременец» с водолазной группой, морское водолазное судно «Почаев» с обитаемым подводным аппаратом «Риф» и группой гидроакустического поиска с гидролокатором бокового обзора СМ-800 на борту, опытовое судно «Селигер» с обитаемым подводным аппаратом «Deep Worker», необитаемым подводным аппаратом «Обзор» и группой гидроакустического поиска с гидролокатором бокового обзора «Edgetech» на борту, морское водолазное судно «ВМ-154» с водолазной группой на борту, гидрографическое судно «ГС-86» с многолучевым эхолотом ГЭБО-100 на борту и спасательное судно «ЭПРОН» с водолазной группой на борту. Общее руководство экспедицией осуществлял С.А. Воронов.

«Щ-216», видимо, была атакована кораблями охраны. Находясь в подводном положении, она получила боевые повреждения от глубинных бомб в районе 1 и 2 отсеков и ограждения боевой рубки, произошла разгерметизация корпуса. Лодка стала стремительно погружаться с дифферентом на нос.

В 2013 году работы проводились в 2 этапа. С 20 по 26 августа было проведено предварительное обследование затонувшей лодки. Общий размер района гидроакустического сканирования составил 0,7х1,3 морских мили. По результатам работы обнаружен подводный крупногабаритный объект антропогенного происхождения, классифицированный как затонувшая подводная лодка.

Командир «Щ-216», капитан 3 ранга Карбовский Григорий Евстафьевич



Старшина 1 статьи, командир отделения трюмных Грузан Степан Тихонович



Детальное визуальное обследование затонувшей подводной лодки проводилось морским водолазным судном «Почаев» с помощью обитаемого подводного аппарата «Риф» и опытовым судном «Селигер» с помощью обитаемого подводного аппарата «Deep Worker».

Произведено визуальное обследование грунта в радиусе 60 метров вокруг затонувшей подводной лодки (ЗПЛ). Грунт ровный, илистый, песок, ракушка. Местами грунт сильно зарос ракушкой. Преобладающие глубины в районе нахождения ЗПЛ — 53 метра.



ЗПЛ лежит килем на грунте генеральным курсом 165°. На основании анализа инструментальных данных, а также визуального осмотра определено, что носовая часть смещена влево относительно диаметральной плоскости основной части ЗПЛ на 5–7°. Крен ЗПЛ определен визуально по основным конструктивным элементам и имеет следующие значения: в носовой части — 10–15° на правый борт, в кормовой части — 15–20° на правый борт.

Дифферент ЗПЛ определен инструментально и визуально по основным конструктивным элементам и имеет следующие значения: в носовой части наблюдается — 3–5° на нос, в кормовой части наблюдается — 1–2° на корму.

ЗПЛ заглублена в грунт равномерно, согласно своему крену. Вдоль правого борта ЗПЛ наблюдается намыв грунта высотой 1–1,5 м. В носовой и кормовой частях ЗПЛ визуально наблюдаются углубления в грунте, вызванные гидродинамическим воздействием вихревых потоков придонного течения на крупный объект, диаметром — в носовой и кормовой части 3,5–4 м, глубиной — 1–1,5 м. Расстояние от грунта до верхней палубы ЗПЛ со-

ставляет: в носовой части — 2,7 м; в кормовой части — 3 м. Обрастание корпуса ЗПЛ равномерно.

Носовая часть ЗПЛ до носового артиллерийского орудия плотно окутана несколькими слоями рыболовецких тралов различных видов, стальными и капроновыми тросами различного диаметра. В районе разрушений 1 и 2 отсека располагается рыболовный трал вдоль правого борта вертикально на поплавках. На грунте трал входит в песок.

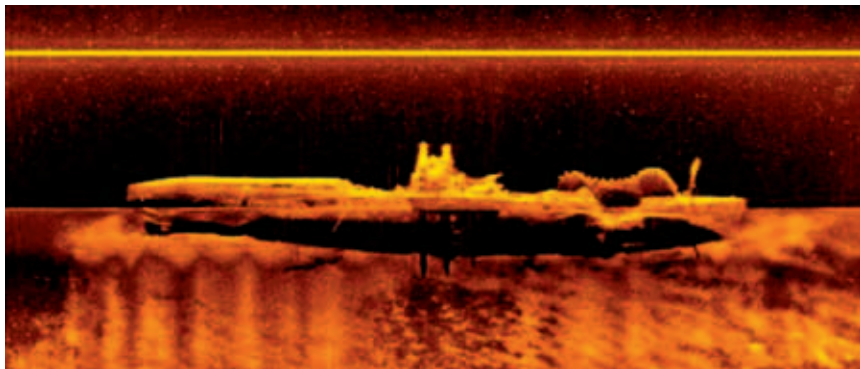
Волнорезные щиты носовых торпедных аппаратов левого борта визуально просматриваются сквозь рыболовные сети. Передние крышки носовых торпедных аппаратов левого борта рассмотреть не удалось. Наличие торпед в носовых торпедных аппаратах установить не удалось. Волнорезные щиты кормовых торпедных аппаратов визуально обнаружить не удалось. Наличие торпед в кормовых торпедных аппаратах установить не удалось.

Гойсшток находится в носовой части ЗПЛ на верхней палубе в походном положении под слоем рыбацких сетей. Якорь ЗПЛ находится на штатном месте по левому борту в клюзе. Видимых повреждений не обнаружено. Носовой горизонтальный руль левого борта и балер руля находятся на штатном месте, носовой горизонтальный руль правого борта находится в грунте и визуально не наблюдается.

В районе 1 и 2 отсеков ЗПЛ зафиксировано разрушение легкого и прочного корпусов ЗПЛ, которое могло быть вызвано воздействием взрыва глубинной бомбы с последующей детонацией боезапаса внутри корпуса. С левого борта в районе повреждения зафиксированы множественные трещины и разломы легкого и прочного корпусов ЗПЛ. Также наблюдается разрушение прочного корпуса как с левого, так и с правого бортов до уровня грунта. Видимая часть повреждения внутри корпуса завалена металлическими конструкциями, занесена грунтом (илом).

На 15 шпангоуте (далее — шп.) в носовой части в легком корпусе наблюдается якорное устройство с цепным барабаном. Носовая артиллерийская установка находится на штатном месте в районе 35 шп. Наблюдается сильное опутывание сетями рыболовных тралов. Установка закреплена на фундаменте. Вокруг установки отсутствует легкий корпус. В центральной части ЗПЛ легкий корпус от носового орудия до системы газового выхлопа дизелей и рубки отсутствует. Ограждение боевой рубки в районе с 37 по 50 шп. разрушено, обильно опутано сетями рыболовных тралов, стальными и капроновыми тросами.

По левому борту в районе 38 шп. наблюдается антенна радиопеленгатора, которая закреплена за фрагмент верхней части ограждения боевой рубки. Фрагмент ограждения смещен в нос и вниз к носовой артиллерийской установке на левый борт. В районе с 40 по 44 шп. располагаются шахты зенитного и командирского перископов, меж-



По результатам обследования подъемный вес затонувшей подводной лодки с учетом наличия почвы внутри прочного корпуса оценивается в 650–700 тс.

ду шахтами расположена прочная рубка 4 отсека. Конструкции опутаны сетями рыболовных тралов.

В районе 38 шп. наблюдается шахта вдувной вентиляции и изоляторы выводов леерных антенн. В районе 45 шп. находится шахта вытяжной вентиляции. В районе с 50 по 53 шп. легкий корпус разрушен, на прочном корпусе находятся трубопроводы ВВД и газоотвод дизеля с глушителем.

Настил верхней палубы легкого корпуса в кормовой части ЗПЛ имеет многочисленные коррозионные повреждения, наблюдается равномерное обрастание поверхности.

По правому борту в районе с 45 по 49 шп. на расстоянии 1,5 метров от корпуса на грунте находится кормовая 45-мм артиллерийская установка с фрагментами ограждения боевой рубки.

Цистерны главного балласта ЗПЛ находятся побортно, начиная с 26 по 61 шп. Цистерны главного балласта правого борта, начиная с 61 по 35 шп., находятся на уровне грунта и с 35 шпангоута в грунте. Цистерны главного балласта левого борта находятся над грунтом на штатном месте с 61 по 35 шп. без повреждений, а с 34 по 26 шп. разрушены.

Винторулевая группа ЗПЛ, а именно: два винта, два горизонтальных руля, один вертикальный руль, находятся на штатных местах и видимых повреждений не имеют. Также визуально наблюдаются места входа линий валов в корпус ЗПЛ как с правого, так и с левого бортов. Кормовая часть ЗПЛ имеет незначительное опутывание тросами. Кормовые горизонтальные рули переложены и находятся в положении «на всплытие», вертикальный руль переложен на левый борт и находится в положении 200 левого борта. Леерное ограждение по всей ЗПЛ отсутствует.

Исходя из анализа и обобщения полученных данных, принимая во внимание архивные данные, можно предположить вероятные обстоятельства гибели подводной лодки «Щ-216». Находясь в боевом

походе, после проведения торпедирования конвоя противника «Щ-216» была атакована кораблями охранения с применением глубинных бомб. Находясь в подводном положении, «Щ-216» получила боевые повреждения от глубинных бомб в районе 1-го и 2-го отсеков, а также ограждения боевой рубки, вследствие чего произошла разгерметизация корпуса. Подводная лодка начала стремительно погружаться с дифферентом на нос.

Исходя из положения кормовых горизонтальных рулей, экипаж пытался стабилизировать положение подводной лодки, что не привело к ожидаемым результатам. Потеряв плавучесть, «Щ-216» носовой частью столкнулась с грунтом, удар о грунт привел к потере прочных продольных связей корпуса и, как результат, вызвал смещение носовой части влево относительно диаметральной плоскости подводной лодки. «Щ-216» всем корпусом легла на грунт.

16–23.09.2013 был проведен второй этап обследования затонувшей лодки. При выполнении подводно-технических работ по обследованию затонувшей подводной лодки на основании результатов детального водолазного обследования, которое проводилось водолазами спасательного судна «ЭПРОН» с использованием телеуправляемого подводного аппарата «Тайгер», специалистами Центра поисковых и аварийно-спасательных работ ВМС ВС Украины, Управления поисковых и аварийно-спасательных работ ЧФ РФ, научно-исследовательского института кораблестроения и вооружения ВМФ РФ, научно-исследовательского института спасения и подводных технологий ВМФ РФ была проведена оценка возможности подъема затонувшей подводной лодки.

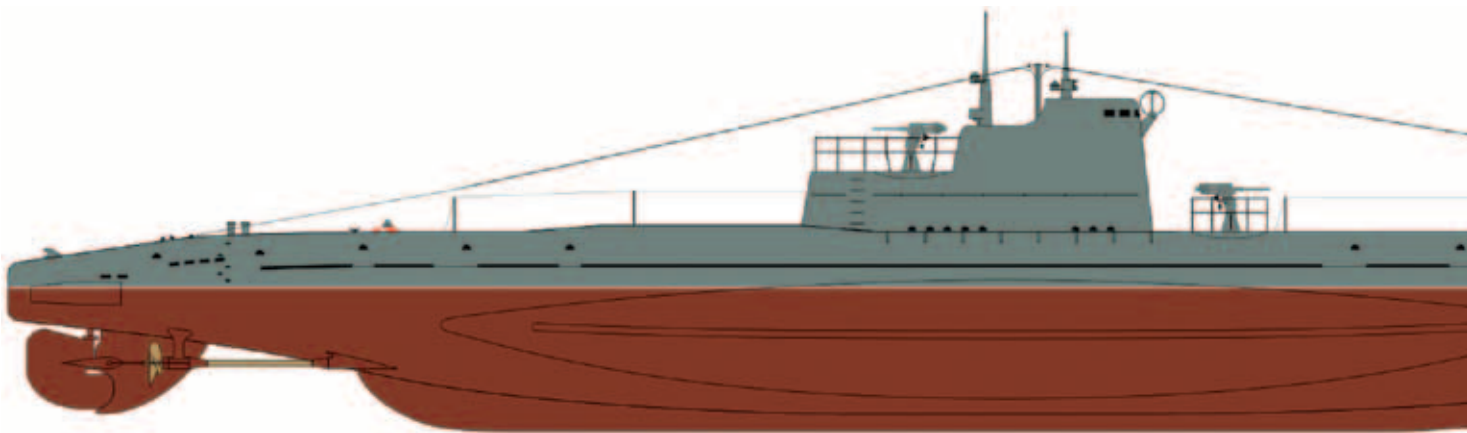
По результатам водолазного обследования наличие или отсутствие торпед в носовых и кормовых торпедных аппаратах установить невозможно. Кроме того, характер повреждений прочного корпуса подводной лодки в районе 1-го и 2-го отсеков свидетельствует о том, что разрушение было вызвано взрывом глубинной бомбы с последующей детонацией торпедного боезапаса в 2-м отсеке. Однако количество торпед, которые взорвались в 2-х отсеках, установить невозможно в связи с большим заи-

лением 1-го и 2-го отсеков и опасностью выполнения водолазных работ по удалению грунта. Таким образом, существует большая вероятность наличия торпедного боезапаса в 1-м, 2-м и 7-м отсеках затонувшей подводной лодки, что, по выводам специалистов минно-торпедного вооружения, исключает возможность безопасного проведения подводно-технических и судоподъемных работ.

Причиной взрыва боезапаса, который находится на борту затонувшей подлодки, во время подъема лодки на поверхность могут стать внешние факторы, а именно: дифферент, рывки, обжимки корпуса в районе расположения торпед и артиллерийских выстрелов. Рывки и резкие боковые перемещения при подъеме подлодки на поверхность могут стать причиной срабатывания инерционных ударников торпед, а также срабатывания взрывателей артиллерийских боеприпасов.

Существует большая вероятность наличия торпедного боезапаса в 1-м, 2-м и 7-м отсеках ПЛ, что, по выводам специалистов, исключает возможность безопасного проведения подводно-технических и судоподъемных работ.

В ходе проведения подводно-технических работ по обследованию затонувшей подводной лодки водолазами были выполнены замеры толщины корпуса подводной лодки с использованием подводного ультразвукового прибора «Цигнус». Замеры проводились в пяти зонах по правому и левому бортам в верхней, средней и нижней частях корпуса. В результате проведенных замеров установлено, что толщина прочного корпуса подводной лодки в результате коррозии снизилась на 26–40 %. По результатам обследования выявлены многочисленные трещины прочного корпуса в районе 1-го и 2-го отсеков.



По результатам визуального осмотра легких конструкций обнаружены многочисленные районы сквозной коррозии. Кроме того, по результатам осмотра кормовой части ограждения прочной рубки, поднятой на борт вместе с кормовой артиллерийской установкой, возможно утверждать, что материал легких конструкций остаточной прочности практически не имеет.

По результатам обследования подъемный вес затонувшей подводной лодки с учетом наличия почвы внутри прочного корпуса оценивается величиной примерно 650–700 тс.

Варианты подъема затонувшей подводной лодки могут быть определены только на стадии разработки технического проекта подъема, с учетом имеющихся сил и средств и безопасности проведения работ.

Наиболее предпочтительным является управляемый способ подъема с использованием механических усилий грузовых механизмов плавучих кранов и крановых судов суммарной грузоподъемностью не менее 800 тс. Такие средства в Украине и Российской Федерации на Черном и Азовском морях отсутствуют.

Также возможно применение комбинированного способа подъема, при котором часть подъемных усилий создается за счет остропленных и продувных судоподъемных понтонов и грузоподъемных устройств плавучего крана или килекторного судна.

Реализация любой из вышеуказанных судоподъемных технологий будет связана с необходимостью заведения стальных тросов под корпус затонувшей подводной лодки, что, в свою очередь, вследствие ослабления прочности корпуса коррозией, может вызвать его перерезание и сжатия артиллерийского и торпедного боеприпасов в местах его нахождения.

Существующие судоподъемные технологии предусматривают подкильную остропку затонувшей подводной лодки. Такой способ может привести к разрушению корпуса и детонации артиллерийского и торпедного боезапаса.



Проведенные исследования подготовили базис для следующих проектов:

- инициировать Указ Президента Украины «О создании на базе погибшей в 1944 г. советской подводной лодки «Щ-216» Международного подводного мемориала» (без подъема лодки на поверхность);

- инициировать проведение в 2014 г. подводно-археологической экспедиции по музеефикации фрагментов и оборудования затонувшей лодки, которые возможно безопасно поднять на поверхность. Задача: демонтаж и подъем фрагментов легкого корпуса, якоря, фрагментов носовой части боевой рубки, пеленгатора, артефактов с 1-го и 2-го отсеков;

- инициировать разработку проекта закрытия места пробойны в районе 1-го и 2-го отсеков с целью предотвращения несанкционированного проникновения внутрь (проект «Саркофаг»);

- инициировать изготовление и установление стационарного навигационного буя с соответствующей надписью в месте гибели лодки;

- инициировать изготовление проекта памятного знака на базе станového якоря лодки с перечнем погибших членов экипажа на мраморной доске, в районе мыса Тарханкут; установить и официально открыть знак и буй в день гибели лодки 16 февраля;

- инициировать изготовление проекта Мемориала Военно-морской славы на базе артефактов, поднятых с подводной лодки (боевая рубка, 2 орудия), в г. Феодосия; открыть Мемориал в ходе торжественных мероприятий, посвященных 70-летию освобождения Украины от немецко-фашистских захватчиков;

- провести торжественные мероприятия Международной программы увековечивания и памяти в месте гибели подводной лодки с участием Президентов Украины и Российской Федерации.

