**Подводная лодка "Акула"**

 Первоначальный проект подводной лодки "Акула" водоизмещением 400 тонн, первой "большой" подводной лодки, был представлен в Главный морской штаб в январе 1905 года. Проект был одобрен Морским техническим комитетом 3 мая 1905 года. Однако, за неимением соответствующих кредитов, решения о постройке принято не было.

В сентябре 1905 года [И.Г. Бубнов](file:///C%3A%5Cwww%5Cdoc2html%5Cwork%5Cbestreferat-9001-13907021489203%5Cinput%5Cref%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%87%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5navybubnov.htm) выступил с предложением о замене бензиномоторов на двигатели Дизеля. Предложение было принято. В начале ноября 1905 года начальник Балтийского завода ходатайствовал о выдаче наряда на постройку подводной лодки, который и был выдан в феврале 1906 года, но без обеспечения финансирования. В апреле 1906 года на постройку двух подводных лодок "Минога" и "Акула" было отпущено 200 тыс. рублей, поэтому строительство подводной лодки "Акула" не было начато и почти весь 1906 год ушел на переговоры с поставщиками оборудования. На подводной лодке "Акула" предполагалось устанавливать двигатели Дизеля мощностью 300 л.с. Такие двигатели изготавливались "Соединенными машиностроительными заводами Аугсбург-Нюренберг" для французских подводных лодок. Завод "Л. Нобель" взялся за изготовление таких же двигателей по более низкой цене, поэтому предпочтение было отдано русскому заводу. В августе 1906 года начальник Балтийского завода предложил строить подлодку "Акула" всецело на ответственность завода по предложенным им техническим условиям. Согласие на постройку последовало в декабре 1906 года. В январе 1907 года были выданы заказы на три двигателя Дизеля заводу "Л. Нобель" и на поставку аккумуляторной батареи заводу "Мэто" в Париже.

Главная задержка в постройке лодки объяснялась поздней поставкой двигателей Дизеля, которые были изготовлены и испытаны лишь в марте 1909 года. Спуск подводной лодки на воду состоялся 22 августа 1909 года и в октябре 1909 года подводная лодка ушла в Бьерке-Зунд для предварительных заводских испытаний. При испытаниях выяснилась необходимость увеличения мощности гребного электромотора с 225 л.с. до 300 л.с. , установки волнорезных щитов на подводные минные (торпедные) аппараты, а также замены гребных винтов. 20 мая 1910 года "Акула" была введена в док в Кронштадте, где и были выполнены эти переделки.

В конце июля 1910 года "Акула" вновь ходила в Бьерке на испытания, где выяснилась полная непригодность новых гребных винтов, изготовленных фирмой Цейзе. В августе "Акула" снова встала в док, где новые винты были заменены на старые, с которыми и завершили подготовительные испытания, за исключением стрельбы минами, которых в наличии не было.

20 октября "Акула" вышла из Петербурга в Ревель. В Морском канале перескочили через затонувшую баржу, причем серьезно повредили правый винт, погнули ограждение среднего винта и сожгли мотылевый подшипник левого дизеля, вследствие чего дошли до Ревеля под одним средним дизель-мотором. Поэтому испытания пришлось перенести на 1911 год. В марте 1911 года на "Акуле" в Ревельском плавучем доке был установлен третий комплект винтов, после чего приступили к сдаточным испытаниям. Для замены лопнувшей фундаментной рамы у дизеля левого борта "Акула" возвраща лась в Петербург и в начале августа снова пришла в Ревель, где в сентябре закончила испытания.

Скорость подводной лодки "Акула" не достигла предполагаемых проектных величин:

- надводная скорость вместо 16 узлов была 11,5 узлов;

- подводная скорость вместо 7 узлов составила 6,5 узлов.

Ввиду невозможности увеличения скоростей подводная лодка "Акула" была принята в казну и зачислена в состав действующего флота. Первым командиром подводной лодки "Акула" был старший лейтенант С. В. Власьев.

Подводная лодка "Акула" представляла собой окончательно сформировавшийся тип "русской" подводной лодки - однокорпусная с размещением главного балласта в оконечностях и послужила прототипом для последующих подводных лодок конструкции И.Г. Бубнова типов "Морж" и "Барс".

Участвовала в 1-й мировой войне. Совершила 16 боевых выходов. 14-15 октября 1914 года совместно с подводными лодками "Е-1" и "Е-9" прикрывала постановку минного заграждения крейсерами "Рюрик", "Адмирал Макаров" и минным заградителем "Енисей" к западу от острова Борнхольм. "Акула" была первой отечественной подводной лодкой, применившей метод поиска противника в море, до этого подводные лодки ожидали противника на определенных позициях. В ноябре 1915 года на подводной лодке "Акула" на палубе надстройки позади рубки были установлены палубные крепления для 4 мин заграждения. 27 ноября того же года "Акула" под командованием капитана 2 ранга Н.А. Гудима вышла в 17-й поход к Мемелю, предполагая поставить там мины. Из похода лодка не вернулась. Причины и место гибели лодки остались неизвестными.

Тактико-технические элементы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Длина, м | 56 |
| Ширина, м | 3,7 |  |
| Осадка, м | 3,4 |  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 370 / 468 |  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 3х300 / 1х300 |  |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 11,5 / 6,5 |  |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1000 / 28 |  |
| Глубина погружения, м | 50 |  |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено в начале мировой войны) | 1 |
| Пулеметы | 2 |
| Торпеды в трубчатых аппаратах (2 носовых, 2 кормовых) | 4 |
| Торпеды в наружных решетчатых аппаратах Джевецкого | 4 |