**Полуподводные лодки**

Еще И.Ф. Александровский, убедившись в малой мощности пневматического двигателя своей подводной лодки и малой, вследствие этого, подводной скорости, решил выступить с идеей полуподводной лодки - т.е. малозаметного надводного судна, большая часть которого находится под водой. Превращение подводной лодки в надводный малозаметный корабль позволяло установить любой обычный двигатель - паровой котел с турбинами или паровыми машинами, позволявший развивать достаточно высокую надводную скорость и в то же время отказаться от решения задачи обеспечения устойчивого движения подводной лодки в подводном положении.

К числу подобных широко известных предложений относятся:

- водобронный миноносец С.К. Джевецкого (далее сооружения опытных отсеков дело не пошло);

- полуподводная лодка лейтенанта С.А. Яновича, представлявшая собой переделанную лодку С.К. Джевецкого 1880 г. Корпус удлинили с 5 до 7,5 м и усилили двойными стенками. Образовавшееся междубортное пространство использовали в качестве топливных и балластных цистерн. Два двигателя внутреннего сгорания могли работать на бензине, керосине или спирте, что облегчало эксплуатацию. Прочность корпуса испытали весьма оригинальным способом, обстреляв лодку из пулемета с расстояния 90 м. Корабль погружался, оставляя на поверхности небольшую рубку, а в случае необходимости, он мог нырнуть на 3-5 минут на глубину до 8 м, продолжая движение под водой. Переоборудование осуществлялось на заводе Лесснера на средства Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования.

Причем впервые в мире на лодке установлена труба для подачи воздуха в полупогруженном состоянии. Это - прообраз знаменитого "шнорхеля" времен второй мировой войны. На лодке установили два торпедных аппарата под русские торпеды и внутри корпуса поместили пулемет. В случае необходимости он быстро извлекался и устанавливался на рубке. Позже боевую мощь лодки еще усилили, установив 37-мм морское орудие. Все обустройство обошлось в весьма скромную (по сравнению со стоимостью любого другого корабля) сумму - 12561 руб. 60 коп.

"Кета" сдала "приемные" экзамены авторитетнейшей комиссии, в составе которой были такие специалисты, как кораблестроитель с мировым именем А.Н. Крылов, конструктор "Дельфина" И.Г. Бубнов, создатель первого в мире теплохода "Вандал" К.П. Боклевский и др.

В марте 1905 г. лодку зачислили в списки флота как "катер малой видимости "Кета". 12 апреля 1905 г. "Кета" была отправлена в Николаевск-на-Амуре. Несколько раз выходила в море, боевых успехов не имела.

С.А. Яновичем предлагался еще один проект полуподводной лодки, но он был отвергнут.

- полуподводная лодка лейтенанта С.А. Боткина была построена на Балтийском заводе также на средства вышеупомянутого Особого комитета. Эта лодка в незаконченном виде была отправлена во Владивосток в сентябре 1904 года. Названия не имела и в списки флота не была зачислена. Использовалась для перевозки провианта. В некоторых источниках эта лодка называется "Челим";

- подводный миноносец лейтенанта Е.В. Колбасьева, предназначавшийся первоначально для обороны Кронштадта, затем отправленный для проведения опытов в Севастополь. Водоизмещение субмарины составляло 20 т, экипаж - 2 человека, вооружение - 2 торпедных аппарата, скорость хода - 6 узлов, дальность плавания - 15 миль. Этот "миноносец" мог погружаться под воду на 15 минут (по проекту), собирался из отдельных независимых отсеков и должен был, кроме малой заметности, отличаться непотопляемостью, обеспечивавшейся заполнением части объема пробковой массой, изобретенной Колбасьевым. В разных вариантах проекта предусматривалось от 6 до 19 электродвигателей. В некоторых источниках называется "Петр Кошка". Боевая ценность "Петра Кошки", конечно, была невелика.

Все эти полуподводные лодки появились в начальный период промышленного освоения двигателей внутреннего сгорания для надводного хода и электродвигателей для подводного хода и не имели никакого практического и тем более боевого значения. На пути создания подлинных боевых подводных лодок это был шаг в сторону.