# Подводные лодки типа "АГ" (Американский Голланд)

С началом первой мировой войны появилась срочная необходимость пополнения состава русских подводных сил. С этой целью были предприняты меры по размещению дополнительных заказов на отечественных предприятиях, а также рассмотрен вопрос о приобретении за границей готовых подводных лодок. Наиболее реальным вариантом было приобретение подводных лодок фирмы Голланда (США), строившихся в тот период для Англии. 22 июня 1915 г. дирекция Ревельского завода Судостроительного акционерного общества "Ноблесснер" проинформировала Морское министерство о предложении фирмы "Electric Boat Company" поставить для русского флота три или пять подводных лодок "системы Голланда". Американская сторона обязалась построить лодки на своей верфи в Ванкувере и доставить в разобранном виде во Владивосток.

Окончательная сборка предполагалась на заводе "Ноблесснер". МГШ признал целесообразным приобретение лодок этого типа. Однако, учитывая, что завод "Ноблесснер" в указанный период строил подводные лодки типа "Барс" и не справлялся с установленными сроками, по результатам проведенного конкурса сборка американских лодок была поручена Балтийскому заводу. Контракт на поставку первых пяти лодок был заключен 18.08.1915 г. Это были лодки системы Голланда типа "602-F". Сдача первых трех лодок планировалась в апреле, двух остальных - в мае 1916 г. Во Владивосток лодки были перевезены на трех пароходах "Монмигль", "Коан мару" и "Гишен мару". Груз первого парохода был неожиданно снят в японском порту Кобэ и его пришлось доставлять пароходом Добровольного флота "Тула". Из Владивостока секции лодок были перевезены по железной дороге в Петроград на Балтийский завод. Сборка лодок началась 2 апреля 1916 г. Работами руководили инженеры фирмы "Electric boat company" во главе с Э. Виллером.

В ходе работ выяснилось, что предварительно оговоренные в контракте монтаж и пригонка частей корпуса и оборудования в США не производились. Пришлось по месту выполнять пригонку заготовленных секций, т.е. выполнять не только сборку, но и вести обычные судостроительные работы. На воду лодки были спущены с помощью крана в августе 1916 г. Испытания проводились в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле под руководством американских инструкторов и завершились успешно. Вместе с тем, комиссией были отмечены и недостатки проекта - подвсплытие лодки после торпедной стрельбы, ненадежная работа американских лагов, неудовлетворительная обитаемость. В строй лодки вступили в сентябре-ноябре 1916 г. Отмеченные при сдаче недостатки устранялись в зимний период на Ревельском заводе "Ноблесснер". Все пять лодок базировались на специально оборудованный транспорт "Оланд". 8 июня 1916 г. все лодки были включены в списки судов флота под литерно-цифровыми обозначениями "АГ-11", "АГ-12", "АГ-13", "АГ-14", "АГ-15". Судьба этих лодок оказалась трагической. Одна лодка не вернулась из боевого похода, четыре лодки во избежание захвата их германскими войсками пришлось взорвать вместе с плавбазой "Оланд" в Ганге (полуостров Ханко) из-за невозможности вывода в условиях тяжелой ледовой обстановки.

Учитывая достаточно быструю перевозку и сборку лодок типа "АГ", Морское министерство заключило еще три контракта (19.09.1916 г., 25.10.1916 г., 08.02.1917 г.) на поставку 12 подводных лодок: 6 - для Черноморского флота, 3 - для Балтийского флота и 3 - для флотилии Северного флота. Новые лодки имели незначительные конструктивные отличия от лодок "602-F" и относились к типам "602-GF" и "602-L" (Черноморские лодки) и "602-R".

Черноморские лодки по три в каждой партии перевозились во Владивосток пароходами "Ункай мару", "Гарольд Доллар", "Хазель Доллар", "Стрида" и "Арабиен". Сборка черноморских лодок выполнялась Николаевским отделением Балтийского завода. Сборка первой лодки началась 28 марта, второй - 30 марта, третьей - 29 апреля 1917 г. Работами руководили представители фирмы "Electric Boat Company" - Джонстон, инженер-механик Р.Б. Гилмор, инженер-электрик Т.А. Грейвс. 21 августа 1917 г. первые три лодки зачислили в списки Черноморского флота под литерно-цифровыми обозначениями "АГ-21", "АГ-22" и "АГ-23". Второй партии из трех лодок, доставленных в Николаев, позднее были присвоены обозначения "АГ-24", "АГ-25" и "АГ-26". "АГ-21" вступила в строй в 1918 г., "АГ-22" - в 1919 г., "АГ-23" - 21 октября 1920 г.

Подводные лодки "АГ-24", "АГ-25" и "АГ-26" достраивались после гражданской войны в условиях разрухи, нехватки комплектующих деталей и оборудования. Сборка лодок "АГ-24" и "АГ-25" начата 22 ноября 1919 г., а "АГ-26" - 26 октября 1920 г. Работами по сборке этих лодок руководил известный инженер-механик Я.С. Солдатов, принимали участие ряд военных специалистов, среди которых был и будущий главный конструктор подводных лодок XII серии типа "М" П.И. Сердюк. Эти лодки Черноморского флота принимали участие в Великой Отечественной войне, совершили по 15- 20 боевых походов и добились значительных успехов. За время службы в составе советского ВМФ лодки типа "АГ" неоднократно переименовывались.

Сборка трех лодок для Балтийского флота ("АГ-16", "АГ-17" и "АГ-18") и трех лодок для Севера планировалась на Балтийском заводе в Петрограде. Доставка лодок на Север предполагалась баржами по внутренним водным путям. Корпуса этих последних шести лодок были изготовлены в США уже к сентябрю 1917 г. Однако, из-за сложной политической и экономической обстановки в России Верховная морская коллегия 29 ноября 1917 г. аннулировала контракт. Лодки эти в США были достроены и вошли в состав ВМС США под наименованиями Н-4 - Н-9.

Конструкция подводных лодок типа "АГ" была удачной. Лодки были однокорпусными. Корпус имел круговое сечение почти по всей длине, эллиптическая форма кормовой оконечности придавала ему каплевидную форму. В верхней части корпуса была установлена надстройка с палубным настилом, переходящая у ахтерштевня в гребень. В настройке размещались заваливающиеся носовые горизонтальные рули, шпили подводного и надводного якорей, газоотводы двигателей, сигнальный буй с телефоном и т.д. Боевая рубка, расположенная над центральным отсеком, имела верхнюю и нижнюю крышки, что позволяло использовать ее в качестве шлюзовой камеры для выхода подводников из лодки в аварийных ситуациях. Лодки были оборудованы двумя перископами, один для наблюдения из центрального отсека, второй - для наблюдения из рубки. На ходовом мостике между тумбами перископов была установлена труба подачи воздуха к дизелям в бурную погоду или при движении в позиционном положении. Управление заглушками трубы осуществлялось из рубки. В нижней части корпуса имелся коробчатый киль, выполнявший роль главной осушительной магистрали. Прочный корпус был разбит водонепроницаемыми переборками на 4 отсека. В трех отсеках, кроме центрального, имелись выходные люки и удлиненные комингсы для обеспечения аварийного выхода подводников. Система погружения состояла из восьми заполнявшихся самотеком балластных цистерн, оборудованных кингстонами и клапанами вентиляции. Главные балластные цистерны располагались в оконечностях и в средней части внутри прочного корпуса. Это, хотя и потребовало увеличения диаметра прочного корпуса, но зато ускорило процесс погружения и улучшило внутреннее размещение. Управление лодкой было сосредоточено в центральном посту, была предусмотрена и возможность управления из рубки. Кормовые горизонтальные рули располагались за винтами, что увеличило их эффективность.

В целом подводные лодки типа "АГ" хорошо зарекомендовали себя благодаря надежности действия механизмов, хорошей мореходности, большей живучести и наличию спасательных средств для выхода подводников в аварийных ситуациях. Отдельные лодки находились в строю около 30 лет, вели активные боевые действия в период Великой Отечественной войны. Они по праву относились к наиболее совершенным в своем классе в период первой мировой войны.

**\*\*\***

**"АГ-11"**

Тип "АГ" Изготовлена в 1915 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на Балтийский завод в Петрограде. Сборка секций начата 2 апреля 1916 г. Сдаточные испытания проводились в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле в период с 24 августа по 2 сентября 1916 г. и закончились успешно. 2 сентября 1916 г. лодка вошла в строй. 6 сентября 1916 г. подводная лодка "АГ-11" подняла военно-морской флаг и начала кампанию.

После обучения личного состава с 4 ноября 1916 г. находилась в получасовой готовности в Ревеле. В период с 1 по 5 декабря отрабатывала торпедные стрельбы. В зимний период 1916-1917 гг. на заводе "Ноблесснер" в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний.

В компанию 1917 г. "АГ-11" осуществляла боевое патрулирование на позициях Балтийского флота. Совершила 5 боевых походов. В декабре 1917г. все боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период 1917- 1918 гг. базировалась на Ганге (Финляндия) вместе с другими лодками IV дивизиона и плавбазой "Оланд". 3 апреля 1918 г. германские корабли, с трудом преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола. Чтобы лодка не досталась Германии, экипаж вынужден был взорвать лодку.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-12"**

Изготовлена в 1915 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на Балтийский завод в Петроград. Сборка секций начата 2 апреля 1916 г. На воду спущена 19 августа 1916 г. Сдаточные испытания проводились в Ревеле, куда лодка прибыла своим ходом 8 сентября. В строй вступила 16 сентября 1916 г.

После обучения личного состава с 4 ноября 1916 г. находилась в получасовой готовности в Ревеле. В зимний период 1916-1917 гг. на заводе "Ноблесснер" в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. В компанию 1917 г. осуществляла боевое патрулирование на позициях Балтийского флота. Совершила 4 боевых выхода. В декабре 1917 г. все боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период 1917-1918 гг. базировалась на Ганге (Финляндия). 3 апреля 1918 г. германские корабли, с трудом преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола. Чтобы лодка не досталась Германии, экипаж вынужден был взорвать лодку.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-13" ("АГ-16")**

Изготовлена в 1915 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на Балтийский завод в Петрограде. Сборка секций начата 2 апреля 1916 г. На воду спущена 31 августа 1916 г. Сдаточные испытания проводились в период с 24 сентября по 17 ноября в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле. В связи с тем, что переход из Петрограда в Ревель осуществлялся только военной командой, по ходатайству флота на еще не принятой в состав флота лодке 11 октября 1916 г. был поднят военно-морской флаг. В строй вступила 17 ноября 1916 г.

В зимний период 1916-1917 на заводе "Ноблесснер" в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. В компанию 1917 г. осуществляла боевое патрулирование на позициях Балтийского флота. Совершила 3 боевых похода. 8 июля 1917 г. ПЛ "АГ-13" переименована в ПЛ "АГ-16". В декабре 1917 г. все боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период 1917-1918 гг. базировалась на Ганге (Финляндия). 3 апреля 1918 г. германские корабли, с трудом преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола. Чтобы лодка не досталась Германии, экипаж вынужден был взорвать лодку.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-14"**

Изготовлена в 1915 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на Балтийский завод в Петрограде. Сборка секций начата 2 апреля 1916 г. На воду спущена в сентябре 1916 г. Сдаточные испытания проводились в период с 4 октября по 17 ноября 1916 г. в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле. В связи с тем, что переход из Петрограда в Ревель осуществлялся только военной командой по ходатайству флота на еще не принятой в состав флота лодке 19 октября 1916 г. был поднят военно-морской флаг. В строй вступила 17 ноября 1916 г.

В зимний период 1916-1917 гг. на заводе "Ноблесснер" в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. В компанию 1917 г. осуществляла боевое патрулирование на позициях Балтийского флота. Совершила 3 боевых похода. 18 сентября 1917 г. лодка вышла в очередной боевой поход на позицию к северо-западу от Стейнорта (район Либавы). Возвращение лодки планировалось 23 сентября. Лодка из боевого похода не возвратилась. Командиром погибшей в боевом походе ПЛ "АГ-14" был старший лейтенант А.Н. фон Эссен, сын командующего Балтийским флотом адмирала Н.О. фон Эссена.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

# \*\*\*

# "АГ-15"

Изготовлена в 1915 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на Балтийский завод в Петрограде. Сборка секций начата 2 апреля 1916 г. На воду спущена в сентябре 1916 г. Сдаточные испытания проводились в период с 14 октября по 14 ноября 1916 г. в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле. В связи с тем, что переход из Петрограда в Ревель осуществлялся только военной командой, по ходатайству флота на еще не принятой в состав флота лодке 30 октября 1916 г. был поднят военно-морской флаг. В строй вступила 17 ноября 1916 г.

В зимний период 1916-1917 гг. на заводе "Ноблесснер" в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. Компанию 1917 г. начала с отработки боевой подготовки личного состава - 30-31 мая успешно совершила практический выход. 8 июня лодка отошла от борта плавбазы "Оланд" и направилась в западный район для выполнения учебного погружения. В районе находился минный заградитель "Ильмень". Придя в район, командир ПЛ "АГ-15" лейтенант М.М. Максимович решил произвести срочное погружение с хода. Экипаж минного заградителя видел как ПЛ "АГ-15" начала погружаться с увеличивающимся дифферентом и вскоре ушла под воду. На поверхности осталось четыре человека. Трое из них - командир, боцман и рулевой - были подобраны с минного заградителя, а четвертый - штурман, не умевший плавать, утонул. Через час после аварии к месту гибели лодки прибыли водолазы, которые зафиксировали, что лодка лежит на грунте на глубине 27 метров без крена и дифферента с открытыми кормовым и рубочным люками и, что в носовом и кормовом отсеках находятся подводники, отвечающие на стук по корпусу лодки. Через три часа после аварии из лодки была выпущена учебная торпеда, в которой лежала записка, сообщающая о нахождении в носовом отсеке 11 человек и просьбу о помощи. Помощь могла быть оказана только путем подъема лодки, а подъем мог быть произведен только спасательным судном "Волхов", вошедшим в строй 1 июля 1915 г. Однако, на момент аварии спасательное судно "Волхов" находилось в Ревеле. По тревоге спасательное судно вышло для оказания помощи, но его приход к месту аварии был возможен только на следующий день.

Не дождавшись помощи подводники первого отсека решились на самостоятельный выход. Под руководством старшего офицера лейтенанта К.Л. Матыевича-Мацеевича подводники, проведя около 10 часов в полузатопленном отсеке, подняли давление, открыли люк и вместе с пузырем воздуха выбросились на поверхность. Последним покинул лодку старший офицер. На поверхность выбросило 6 подводников, из которых в живых осталось 5 человек. 18 подводников погибло во время этой совершенно нелепой аварии.

Как выяснилось, кок, приготавливавший обед, не поставив в известность командира, открыл для проветривания кормовой люк. Этот люк плохо просматривался с мостика и командир, не зная об открытом люке, дал команду на погружение.

Спасательное судно "Волхов" прибыло к месту аварии только утром 10 июня. Подъем лодки начали в 13 часов 13 июня. Лодку сильно засосало в грунт и пришлось делать промывку грунта под корпусом ПЛ. Сдвинуть лодку удалось к 19 час. 15 июня. Окончательно лодка была поднята 16 июня 1917 г. Это было первое использование спасательного судна "Волхов" по прямому назначению. 22 июня спасательное судно "Волхов" привело лодку в Ревель, где она силами мастерских судна в течение месяца была отремонтирована и вновь вступила в строй.

В декабре 1917 г. все боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период 1917-1918 гг. базировалась в Ганге. 3 апреля 1918 г. германские корабли, с трудом преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола. Чтобы лодка не досталась Германии экипаж вынужден был взорвать лодку.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды |  |

**\*\*\***

# "АГ-21"

Изготовлена в 1916 в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге в Николаев. Сборка секций начата 28 марта 1917 г. на стапелях отделения Балтийского завода в Николаеве и производилась под руководством американских инженеров. На воду спущена в 1917 г. В списки флота Черного моря зачислена 21 августа 1917 г. В строй вступила в 1918 г.

В декабре 1918 г. была захвачена англо-французскими войсками в Севастополе. 26 апреля 1919 г. при уходе из Крыма была потоплена ими на внешнем рейде Севастополя. В 1926 г. во время тренировочных спусков курсанты Водолазной школы обнаружили ПЛ "АГ-21". Она лежала на грунте на глубине 50 м с креном около 40 град. на правый борт и дифферентом 8 град. на корму. Носовая часть до торпедопогрузочного люка возвышалась над грунтом, а корма вошла в плотный ил. Подъем лодки было решено производить ступенчатым способом с использованием 400 - и 100-тонных понтонов. В кормовой части для протаскивания подъемного полотенца необходимо было промыть туннель. Подготовительные работы были завершены к началу августа 1927 г. Первая попытка, предпринятая 5 августа, оказалась неудачной - 400-тонный понтон выскользнул из стропов. Вторая попытка была предпринята 10 сентября. Понтон всплыл на поверхность с дифферентом 35 град. Нос лодки подвсплыл на 15 м, а корма едва касалась грунта. В таком положении лодку вместе с понтоном отбуксировали до глубины 35 м. Попытка произвести дальнейший подъем лодки окончилась неудачей. Из-за начавшегося периода штормов работы по подъему перенесли на следующий год.

Весной 1928 г. работы были продолжены и 19 мая 1928 г. лодка была поднята на поверхность и введена в Севастопольскую бухту. Корпус лодки оказался в лучшем состоянии по сравнению с однотипными лодками, остававшимися в строю. Было принято решение о восстановлении лодки. 15.10.1928 г. было принято решение об укомплектовании ПЛ личным составом и о присвоении ей нового наименования - "Металлист". После проведения восстановительного ремонта 30 декабря 1930 г. лодка вновь вошла в строй. 8 июня 1931 г. лодка вновь затонула. Во время учебных торпедных стрельб, в результате неправильных действий командира лодки Бебешина, она была протаранена эсминцем "Фрунзе". В результате аварии спаслось всего 9 человек, остальной экипаж погиб. Через 2 дня лодка была поднята и после восстановительного ремонта 1 января 1932 г. вновь вошла в строй.

15 сентября 1934 г. ПЛ "Металлист" переименована в ПЛ "А-5". В 1936-1938 гг. ПЛ "А-5" находилась в капитальном ремонте. ПЛ "А-5" принимала активное участие в Великой Отечественной войне, совершила 12 боевых походов, потопила 4 транспортных и боевых корабля противника. 11 июня 1942 г. лодка "А-5", маневрируя в районе Одесской банки, обнаружила конвой противника в составе румынского транспорта "Ардеаль" (5695 брт), трех буксиров и двух самоходных морских паромов. С дистанции 3,5 кабельтова произвела выстрел торпедой по транспорту "Ардеаль". Торпеда попала в цель, транспорт отвернул с курса и выбросился на мель. Корабли охранения атаковали лодку глубинными бомбами. Близкими взрывами ее сильно подбросило, а затем ударило о грунт. Лодка легла на грунт на глубине 18 м и, исправив повреждения, ушла из опасного района. На третий день "А-5" опять была обнаружена катером-охотником и атакована, но командир искусно маневрируя, вывел лодку из-под удара. 25 июля в 11 час. лодка, находившаяся на боевой позиции в районе Одессы, подорвалась на якорной контактной мине. Вышли из строя вертикальный и кормовые горизонтальные рули, заклинило правую линию гребного вала, погасло освещение, в пятый отсек стала поступать вода. Лодка легла на грунт. В 22 ч. 38 мин. лодка всплыла и на левом электродвигателе отошла на несколько миль от места подрыва. Появившиеся самолеты противника заставили "А-5" погрузиться. Вечером 26 июля после всплытия воентехник 2 ранга В.А. Глушич и главный старшина И.В. Качурин, надев легководолазные костюмы, осмотрели корму. После этого главный старшина С.П. Поляков и старшина 1-й статьи И.И. Дегтяренко освободили правый вал. Лодка в это время находилась в готовности к срочному погружению. Моряки добровольно рисковали жизнью ради спасения "А-5". Четверо суток экипаж во главе со своим командиром старшим лейтенантом Кукуем Г.А. вел мужественную борьбу за живучесть лодки и победил. 29 июля лодка, которую считали уже погибшей, направилась в базу, куда пришла 4 августа.

14 апреля 1944 г., западнее мыса Херсонес, "А-5" потопила быстроходную десантную баржу противника, а 25 апреля атаковала две вражеские канонерские лодки. 11 мая "А-5" уничтожила самоходный паром с солдатами. 12 мая 1944 г. потопила транспорт "Дуростор-2" (1200 брт) и шхуну "Зеепферд".

6 марта 1945 г. ПЛ "А-5" награждена орденом Красного Знамени.

27 августа 1945 г. лодку разоружили, исключили из боевого состава флота и переоборудовали в ПЗС. В марте 1947 г. лодку сдали в ОФИ для разборки на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды |  |

**\*\*\***

**"АГ-22"**

Изготовлена в 1916 г. в Ванкувере (США). В разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге в Николаев. Сборка секций начата 30 марта 1917 г. на стапелях отделения Балтийского завода в Николаеве и производилась под руководством американских инженеров. В списки флота Черного моря зачислена 21 августа 1917 г. На воду спущена в 1918 г. Сдаточные испытания проводились в июне-июле 1919 г. В строй вступила в конце июля 1919 г. Командование флота просило центр выслать 30 мин Уайтхеда калибром 45 см образца 1912 г. с тем, чтобы лодка "могла выйти в море и прекратить хозяйничанье неприятельского миноносца".

14 ноября 1920 г. в составе большей части эскадры Черноморского флота, состоящей из 150 вымпелов, ушла из Севастополя в Константинополь (Турция), затем в военно-морскую базу Франции в Бизерте (Тунис), куда эскадра прибыла 29 декабря 1920 г. В 1921 г. в числе других кораблей "АГ-22" была отремонтирована. В 1922 г. французские власти заставили сдать весь боевой запас. После признания в сентябре 1924 г. Францией Советского государства эскадру расформировали и передали в ведение начальника бизертской военно-морской базы. 24 октября на кораблях эскадры были спущены Андреевские флаги. Начавшиеся переговоры о передаче кораблей эскадры не поддержал Сенат Франции и они остались ржаветь в Бизерте. С 1930 г. Франция начала продавать корабли на слом. ПЛ "АГ-22" была разобрана на металл, год неизвестен.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Пулемет | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-23"**

Изготовлена в 1916 г. в Ванкувере (США), в разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге в Николаев. Сборка секций начата 29 апреля 1917 г. на стапелях отделения Балтийского завода в Николаеве. В списки флота Черного моря зачислена 21 августа 1917 г. 1 июня 1920 г. в присутствии уполномоченного ЦК РКП (б) А.В. Луначарского лодка была торжественно спущена на воду, и ей присвоено новое наименование "АГ-23 им. тов. Троцкого". 5 июня начались сдаточные испытания, продлившиеся до 28 августа. 17 сентября с Каспия прибыли подводники с подводных лодок "Минога", "Окунь", "Касатка" и "Макрель". 8 человек из них были зачислены в экипаж "АГ-23". 22 сентября 1920 г. на первой советской подводной лодке в составе Морских сил Черного и Азовского морей "АГ-23" был поднят военно-морской флаг.

Выход из Буга и Днепра был блокирован флотом Врангеля. ПЛ "АГ-23" 4-5 октября 1920 г. сумела прорвать морскую блокаду и перешла из Николаева в Одессу. В Одессе лодку посетил председатель ВЦИК М.И. Калинин. Получив к этому времени 12 торпед с Балтики, лодка стала выходить на боевое патрулирование. Факт появления первой советской подводной лодки на Черном море оказал серьезное воздействие на врангелевский флот. Корабли и плавучие батареи врангелевского флота, которые в течение всей компании бомбардировали Очаков, стали реже показываться у его берегов. Английское правительство в особой ноте заявило, что советская подводная лодка угрожает английскому флоту и английским кораблям дан приказ в случае встречи с ней атаковать ее. Советский представитель в Лондоне Л.Б. Красин ответил, что "Российская республика имеет право, подобно прочим суверенным государствам, использовать для защиты своих границ и берегов все средства, какие знает техника военного и морского дела". С начала эвакуации войск белого движения из Крыма лодка выходила на перехват врангелевских судов в район Севастополя. 27 февраля 1921 г. атаковала французский миноносец у берегов Кавказа.

1 октября 1921 г. лодке был присвоен № 12. После подписания в 1921 г. договора о дружбе с Турцией подводные лодки наряду с другими кораблями стали ходить с визитами в Турцию. В ноябре 1921 г. под литером "ПЛ-16" сопровождала плавбазу подводных лодок "Георгий", на борту которой находилась российская делегация во главе с М.В. Фрунзе, на переходе из Батуми в Самсун (Турция). 31 декабря 1922 г. "ПЛ-16" переименована в ПЛ "Незаможный", а 12 июня 1923 г. в связи с тем, что достраивавшийся эсминец "Занте" был переименован в "Незаможный", лодку переименовали в "Шахтер" №12. В 1928-1929 гг. и в 1932-1934 гг. лодка находилась в капитальном ремонте.

3 апреля 1930 г. в 2 ч. 19 мин. ПЛ "Шахтер", возвращаясь из похода, по вине вахтенного штурмана столкнулась с пароходом "Эльбрус". В результате столкновения разбита крышка правого торпедного аппарата, свернута влево верхняя часть форштевня, заклинен вертикальный руль. При помощи парохода "Эльбрус", а затем эсминца "Незаможный" и буксира "Язон" лодка была доставлена в базу к 22 ч. того же дня. При буксировке лодки эсминцем также имел место случай наваливания лодки на эсминец, в результате которого лодка своими горизонтальными рулями рассекла обшивку эсминца в районе 17-18 шпангоутов.

15 сентябре 1934 г. лодку переименовали в последний раз, присвоив ей наименование "А-1". К началу Великой Отечественной войны "А-1" находилась в Севастополе в ремонте. 26 июня 1942 г., из-за невозможности вывода лодки из Севастополя по техническим причинам, была взорвана экипажем по приказу командования. В апреле 1945 г. лодку подняли и сдали в ОФИ на слом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-24"**

Изготовлена в 1916 г. в Ванкувере (США), в разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на отделение Балтийского завода в Николаеве. Доставленные секции хранились на заводе до 1920 г., когда начались работы по возрождению флота. Сборка секций начата 1 июня в торжественной обстановке в присутствии уполномоченного ЦК РКП (б) А.В. Луначарского. Лодке было присвоено новое наименование "АГ-24 им. тов. Луначарского". На воду "АГ-24" спущена 2 апреля 1921 г. Сдаточные испытания проводились в период с 17 мая по 7 июля 1921 г. 16 июля 1921 г. на лодке поднят военно-морской флаг, лодка вступила в строй.

1 октября 1921 г. лодке присвоено новое наименование "ПЛ-17". В ноябре 1921 г. "ПЛ-17" сопровождала плавбазу подводных лодок "Георгий", на борту которой находилась российская делегация во главе с М.В. Фрунзе, на переходе из Батуми в Самсун (Турция). Походы в Турцию лодка совершала в 1922, 1923 и 1930 годах.

31 декабря 1922 г. лодка переименована в "Коммунист" № 13. К подводной лодке "Коммунист" был прикомандирован в качестве почетного краснофлотца-подводника Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) И.В. Сталин. В 1927-1928, 1932-1934 гг. лодка находилась на капитальном ремонте.

15 сентября 1934 г. лодку переименовали в последний раз, присвоив наименование "А-2". В период с 17 по 31 декабря 1935 г. совершила автономное плавание, пройдя 1498,7 миль над водой и 100,2 мили - под водой, первой в составе Черноморского флота вдвое превысила нормы автономного плавания. С 10 февраля 1939 г. до начала Великой Отечественной войны находилась в капитальном ремонте. В войне принимала активное участие. Совершила 17 боевых походов, потопила 1 большую десантную баржу. В период с 7 мая по 3 июля 1942 г. участвовала в прорывах подводных лодок с грузами в осажденный Севастополь, где получила серьезные повреждения от вражеских авиационных бомб, но осталась в строю. В ночь на 3 июля, последней из прорвавшихся лодок, ушла из Севастополя. Вскоре после войны лодка была исключена из списков флота, как устаревшая и передана в ОФИ на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-25"**

Тип "АГ" Изготовлена в 1916 г. в Ванкувере (США), в разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на отделение Балтийского завода в Николаеве. Доставленные секции хранились на заводе до 1920 г., когда начались работы по возрождению флота. Сборка секций начата 11 июля 1921 г. 1 октября 1921 г. лодке присвоено новое наименование "ПЛ-18". На воду лодка спущена 15 апреля 1922 г. Сдаточные испытания проводились в период с 5 мая по 24 мая. В строй лодка вступила 24 мая 1922 г.

"ПЛ-18" совершила походы в Турцию в 1922, 1923 и 1929 годах. 25 марта 1923 г. "ПЛ-18" переименована в "Марксист" № 14. 15 сентября 1934 г. лодку переименовали в последний раз, присвоив наименование "А-З". В 1934-1935 гг. "А-З" находилась в капитальном ремонте. В период Великой отечественной войны принимала активное участие в боевых операциях. Совершила 19 боевых походов, потопила 3 транспортных и боевых корабля противника. Утром 29 мая 1942 г. "А-З" в 5 милях от Одессы обнаружила конвой в составе двух транспортов и семи сторожевых катеров. Несмотря на малые глубины, она проникла под водой внутрь конвоя и с дистанции 3,5 кабельтовых выпустила две торпеды. Румынский транспорт "Сулина" (3495 брт), шедший из Констанцы в Херсон с боеприпасами на борту, получил удар торпеды и затонул. Атака была настолько серьезной и внезапной, что ошеломленный противник даже не пытался преследовать лодку. 11 мая 1943 г. "А-З" атаковала и потопила большую десантную баржу "MFP-130", а 12 мая - " MFP -241". 28 октября 1943 г. "А-З" не вернулась из боевого похода, она погибла в Каркинитском заливе.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |

**\*\*\***

**"АГ-26"**

Изготовлена в 1916 г. в Ванкувере (США), в разобранном виде доставлена на пароходе во Владивосток, а затем по железной дороге на отделение Балтийского завода в Николаеве. Доставленные секции хранились на заводе до 1920 г., когда начались работы по возрождению флота. Сборка секций начата 23 октября 1920 г. в присутствии Главкома Вооруженных Сил Республики С.С. Каменева и Наркома здравоохранения Н.А. Семашко. Лодке было присвоено наименование "АГ-26 им. тов. Каменева". 1 октября 1921 г. лодке было присвоено новое наименование "ПЛ-19". Сборка "ПЛ-19" задерживалась из-за отсутствия штатных дизелей, установленных в 1917 г. на подводный минный заградитель "Краб". На "ПЛ-19" пришлось устанавливать дизеля вдвое меньшей мощности, по 120 л.с., доставленных из инженерной лаборатории Технологического института в Петрограде. На воду лодка спущена 24 февраля 1923 г. 15 мая 1923 г. "ПЛ-19" переименована в "Политработник" № 15. 4 июля 1923 г. на ПЛ "Политработник" поднят военно-морской флаг, 11 июля она вступила в строй.

В августе-сентябре 1929 г. лодка посетила Стамбул. В 1930-1931 и в 1936-1938 гг. лодка находилась в капитальном ремонте. 15 октября 1934 г. переименована в последний раз, лодке присвоено наименование "А-4".

В период Великой Отечественной войны принимала активное участие в боевых операциях флота. Совершила 15 боевых походов, принимала участие в снабжении осажденного Севастополя. В период ожесточенных боев на рубеже бухта Стрелецкая - мыс Фиолент "А-4" под командованием старшего лейтенанта С.А. Трофимчука трижды прорывалась в Севастополь с грузами для осажденного города. 6 марта 1947 г. выведена из боевого состава флота и переоборудована в ПЗС.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 45,8 |
| Ширина, м | 4,81  |
| Осадка, м | 3,76  |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 355,7 / 467,0  |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 2х240 / 2х160 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 13 / 10,5 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 1750 / 25 |
| Глубина погружения, м | 50 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 47 мм артиллерийское орудие (устанавливалось в России) | 1 |
| Пулемет | 1 |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах  | 4 |
| Запасные торпеды | 4 |