# Подводные лодки типа "Сом"

10 февраля 1904 г. правление Невского судостроительного и механического завода в Петербурге предложило Морскому техническому комитету (МТК) построить подводные лодки по проекту "Голланд-7Р". МТК "признал желательным приобретение" одной-двух лодок этого проекта. 27 февраля 1904 г. Невскому заводу был выдан заказ на постройку пяти лодок со сдачей в августе-сентябре 1904 г. Одновременно, 28 апреля 1904 г., у фирмы Голланда была куплена подводная лодка проекта "Голланд-7Р", "Fulton", которой было присвоено новое наименование "Сом". Закладка всех пяти лодок состоялась на Невском заводе 10 мая 1904 г., корпуса лодок строились из отечественных материалов, агрегаты и механизмы закупались в США и на Невском заводе лишь собирались. Из-за отсутствия опыта постройка этих лодок продвигалась медленно. Ходовые испытания первой лодки "Щука" начались только 15 июня 1905 г. Все пять заказанных лодок были сданы лишь к 25 мая 1906 г. Правление Невского завода не ограничилось постройкой пяти лодок и 4 июля 1907 г. предложило МТК построить еще одну подводную лодку этого типа. Отдел подводного плавания Главного управления кораблестроения (ГУК) поддержал это предложение. Ее испытания были закончены 22 ноября 1907 г. Лодке присвоено наименование "Судак". Обучение экипажей первых подводных лодок этой серии проводилось под руководством американских инструкторов.

Подводные лодки типа "Сом" были однокорпусными. Корпус имел веретенообразную форму, напоминающую "форму быстро плавающих рыб (дельфина)". Он отличался утолщенной носовой частью и узкими обводами кормовой части. Для повышения мореходности сверху прочного корпуса была установлена легкая надстройка.

Прочная рубка имела восемь иллюминаторов для наблюдения за обстановкой в позиционном положении. Для наблюдения и управления стрельбой на перископной глубине был установлен перископ системы Фосса. Управление подводной лодкой осуществлялось двумя парами вертикальных и горизонтальных рулей, расположенных крестообразно за гребным винтом. Балластные цистерны располагались в прочном корпусе и продувались сжатым воздухом на любой глубине вплоть до предельной. Лодки были оборудованы "автоматическим прибором для опоражнивания главной цистерны при опускании на глубину больше 60 ф". Удобной была и система уравнительных цистерн.

В целом лодки типа "Сом" положительно отличались от подводных лодок других проектов того времени. Они обладали сравнительно высокой скоростью хода, быстротой погружения, хорошей мореходностью, а также законченностью и продуманностью деталей.

"Сом"

**\*\*\***

**"Белуга"**

Заложена 10 мая 1904 г. на Невском заводе. Спущена на воду в октябре 1905 г. 1 ноября совместно с ПЛ "Пескарь" и "Лосось" своим ходом перешла в Либаву для окончательной достройки и проведения испытаний. Условия плавания оказались тяжелыми - сильный ветер до 7 баллов, высокая крутая волна, низкая температура воздуха, приводящая к образованию ледового покрова до 2,5 см. После проведения сдаточных испытаний ПЛ "Белуга" 2 мая 1906 г. была принята в строй и зачислена в состав Учебного Отряда подводного плавания.

Интенсивно использовалась для обучения личного состава. Во время учений в 1908 году, при совместной буксировке учебным судном "Хабаровск", ПЛ "Стерлядь" навалилась на ПЛ "Белуга". Последствием столкновения на ПЛ "Белуга" было небольшое просачивание воды во фланцах систем охлаждения компрессора и бензиномотора и в нескольких заклепках между 13 и 15 шпангоутами. Результаты контрольного погружения на глубину 17 м показали, что нет необходимости проводить срочные ремонтные работы. В 1909 г. лодка находилась на капитальном ремонте, после окончания которого активно использовалась для отработки учебных атак. 18 апреля 1913 г. лодка под командованием лейтенанта Мессера при входе в устье Либавского канала столкнулась с миноносцем "Внушительный". На лодке была повреждена крышка торпедного аппарата и надстройка, миноносец получил надводную пробоину левого борта, разорвано 4 шпангоута носовой кочегарки.

18 мая 1913 г. проводились испытания приспособлений подачи воздуха с водолазного бота на лежащую на грунте ПЛ "Белуга". Воздушный шланг был присоединен водолазом к ниппелю на командирской рубке. Испытания в целом дали положительный результат, позволили определить требования к системам подачи воздуха на лодки. С началом войны вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции. В компанию 1915 г. ПЛ "Белуга" совершила 3 выхода на позиции для боевого патрулирования. Осенью 1917 г. ПЛ "Белуга" была сдана в порт на хранение. В начале 1918 г. ПЛ "Белуга" находилась на ремонте в Ревеле, где 24 февраля 1918 г. была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено в начале войны) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |

**\*\*\***

**"Лосось"**

Заложена 10 мая 1904 г. на Невском заводе. Спуск на воду произведен в начале сентября 1905 г. Обучение команды проводилось под командованием известного в будущем подводника лейтенанта И. Ризнича.

15 сентября 1905 года ПЛ "Лосось" посетил Морской министр вице-адмирал А.А. Бирилев, а на следующий день ПЛ "Лосось" маневрировала перед Николаем II, наблюдавшим с борта парохода "Транзунд". Не обошлось без небольшого происшествия - лодка по вине командира навалилась на миноносец "Поражающий". В целом же показательное плавание оказалось успешным.

1 ноября ПЛ "Лосось" совместно с ПЛ "Белуга" и "Пескарь" своим ходом в сопровождении кораблей вышла из Кронштадта в Либаву для окончательной достройки и проведения сдаточных испытаний. Условия оказались тяжелейшими - сильный ветер до 7 баллов, высокая крутая волна, низкая температура воздуха, приводящая к образованию ледового покрова до 2,5 см. Лодка успешно выдержала этот переход. После проведения сдаточных испытаний в мае 1906 г. лодка была принята в строй и зачислена в состав Учебного Отряда подводного плавания.

Осенью 1907 г. ПЛ "Лосось" по железной дороге была переброшена на Черное море, где вместе с ПЛ "Судак" образовала первый на Черном море полудивизион подводных лодок. В 1909 г. 24 августа во время учебного плавания в подводном положении в прочный корпус стала поступать забортная вода. Лодка погрузилась на глубину 24 м с большим дифферентом. Откачать поступающую воду и всплыть удалось только при усиленной работе всех насосов.

В 1912-1913 гг. лодка находилась в капитальном ремонте. В период первой мировой войны ПЛ "Лосось" находилась в составе действующего флота, использовалась для охраны смежного с Севастополем водного района, базируясь на Балаклаву. Лодка находилась в дежурстве, в море выходила по особому приказанию начальника охраны рейдов, в том числе и для охраны эскадры при ее выходе или возвращении в Севастополь.

С февраля 1918 г. находилась в порту на хранении. 1 мая 1918 г. была захвачена германскими войсками, в ноябре 1918 г. - англо-французскими войсками, которые 22-24 апреля 1919 г. затопили ее в районе Севастополя. Летом 1932 г. во время тренировочных спусков водолазы ЭПРОНа обнаружили на глубине 57 м три подводные лодки - "Лосось", "Судак" и "Налим". Лодки были подняты. К тому времени они уже утратили свое боевое значение, ценности не представляли и подъем их был осуществлен с целью тренировки водолазов и испытаний новых типов мягких 40-тонных понтонов, поступивших на снабжение ЭПРОНа в 1931 г.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено в начале войны) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |

**\*\*\***

**"Пескарь"**

Заложена 10 мая 1904 г. на Невском заводе. Спуск лодки на воду произведен в октябре 1905 г. 1 ноября ПЛ "Пескарь" совместно с ПЛ "Белуга" и "Лосось" своим ходом в сопровождении кораблей перешла из Петербурга в Либаву для окончательной достройки и проведения сдаточных испытаний. Условия плавания оказались тяжелыми - сильный ветер до 7 баллов, высокая крутая волна, низкая температура воздуха, приводящая к образованию ледового покрова до 2,5 см. Лодки перенесли этот переход благополучно.

В период достроечных работ в ночь на 5 февраля 1906 г. ПЛ "Пескарь" стояла у борта транспорта "Хабаровск". Со стоящей рядом ПЛ "Сиг" было замечено, что у ПЛ "Пескарь" образовался необычно большой дифферент на корму. Причиной образования дифферента явилось поступление воды из-за борта через неисправный клапан вспомогательной помпы (дежурный моторист заснул). Была вызвана команда ПЛ "Пескарь", затопление лодки было предотвращено. Восстановление вышедшего из строя электродвигателя заняло целый месяц. Окончательно Невский завод сдал ПЛ "Пескарь" к 25 мая 1906 г. В Либаве лодка была включена в состав Учебного отряда подводного плавания.

ПЛ "Пескарь" интенсивно использовалась для обучения личного состава и боевой подготовки. С 10 июля по 15 августа 1907 г. лодка прошла в надводном положении 1100 миль, из них 800 миль самостоятельно. Погода во время этих переходов была самая разная - от штилевой до 5 баллов волнения. В этот же период ПЛ использовалась и для проведения опытов. Так по приказанию морского министра в 1908 г. были проведены опыты "взрыва пироксилина близ подводной лодки для определения действия такового на самую лодку". 16 мая 1908 г. на ПЛ "Пескарь" были погружены два барана, два кролика и собака. Лодка стала на якорь вблизи установленного накануне на грунте на глубине 10 м мертвого якоря весом около 10 т. После заполнения балластных цистерн личный состав покинул лодку, крышка боевой рубки была закрыта, на лодку был дополнительно установлен груз весом 1 т. Погружение лодки, имеющей небольшую положительную плавучесть, осуществлялось при помощи выбирания стального троса, укрепленного на корпусе лодки и продетого через шкив мертвого якоря и поданного на килектор. Лодка была погружена под воду на глубину 6-7 метров. Взрывное устройство было помещено на глубине 4 м на расстоянии от ПЛ 100 м и 60 м. Сразу после взрыва трос с килектора стравливали и лодка всплывала. В результате 2-х опытов никаких видимых повреждений лодка и животные не получили. Таким образом, на практике было подтверждено, что на расстоянии возможного торпедного выстрела с подводной лодки по кораблю, взрыв торпеды не окажет разрушительного действия на атакующую ПЛ.

После окончания летней компании 1910 г. с 1 ноября вступила в вооруженный резерв. В 1911 г. ПЛ "Пескарь" находилась в капитальном ремонте. После выхода из ремонта ПЛ вновь была зачислена в Учебный Отряд. 13 июля 1913 г. ПЛ "Пескарь" на буксире у транспорта "Хабаровск" следовала из Либавы в Ревель. При шторме в 5-6 баллов близ маяка Бакгофен лодка неожиданно зарылась носом в воду. Причиной зарывания лодки явилась остановка хода транспорта "Хабаровск", вследствие чего горизонтальные рули, положенные на всплытие при нормальном ходе, перестали поддерживать нос лодки и она получила дифферент на нос. Волной были смыты за борт и погибли командир лодки капитан 2 ранга Вурм и слушатель Учебного отряда подводного плавания лейтенант Мезинов. На палубе остался только привязанный около рубки рулевой, управляющий вертикальными рулями. Хлынувшая на палубу вода проникла в балластную цистерну и лодка начала погружаться. Когда уровень воды поднялся до рубочного люка, вода стала поступать в лодку. Затопление ее было предотвращено находчивостью унтер-офицера Леонова, который бросился в рубку и, преодолевая поток воды, сумел закрыть рубочный люк. В 1914 г. продолжала интенсивно использоваться в учебных целях и особенно для тренировок в стрельбах торпедами - совершила 39 выходов в море и произвела 38 выстрелов торпедами.

В 1915 г. ПЛ "Пескарь" вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции и несколько раз выходила на боевое патрулирование. Осенью 1917 г. ПЛ "Пескарь" была сдана в порт на хранение. В начале 1918 г. находилась в Ревеле, где 24 февраля 1918 г. была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено время войны) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |

**\*\*\***

**"Стерлядь"**

Заложена 10 мая 1904 г. на Невском заводе. В ноябре 1905 года после окончания основных работ на Невском заводе ПЛ "Стерлядь" отправлена по железной дороге в Либаву для окончания строительства и сдаточных испытаний. Окончательно ПЛ "Стерлядь" была сдана Невским заводом в мае 1906 г., после чего она вошла в состав Учебного отряда подводного плавания.

В мае 1906 г. ПЛ "Стерлядь" совместно с ПЛ "Белуга" совершила самостоятельное плавание без сопровождения, причем последний переход в 250 миль без захода в базу был совершен в штормовую погоду. После ночного перехода лодка пришла в Либаву на место своей стоянки. По вине одного из машинистов оказался незакрытым забортный клапан. Поступившая в лодку вода привела к образованию большого дифферента на корму и снижению запаса плавучести. Действиями экипажа затопление было предотвращено. 4 октября 1906 года в девятом часу вечера на спокойно стоящей у борта плавбазы "Хабаровск" лодке произошел взрыв аккумуляторных газов. Пострадало пять нижних чинов - один погиб, два оказались в тяжелом положении и двое были легко обожжены. Лодка осталась на плаву, течи в прочном корпусе не обнаружено, из строя была выведена аккумуляторная батарея.

В 1907-1910 г.г. использовалась в учебных целях, принимала участие в маневрах флота. В 1912-1914 г.г. использовалась для отработки учебных атак, в 1914 г. совершила 45 выходов в море, произвела 45 выстрелов торпедами.

С началом войны ПЛ "Стерлядь" вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции. Несколько раз выходила для боевого патрулирования. Осенью 1917 г. ПЛ "Стерлядь" была сдана в порт на хранение. В начале 1918 г. ПЛ "Стерлядь" находилась на ремонте в Ревеле, где 24 февраля 1918 г. была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено во время войны) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |

**\*\*\***

**"Судак"**

Подводная лодка "Судак", шестая в серии подводных лодок типа "Сом" построена по инициативе Невского завода. 4 июня 1907 г. правление Невского завода обратилось в Морской Технический Комитет с предложением о приобретении этой лодки. По решению Отдела подводного плавания лодку приобрели для флота и по железной дороге отправили в Севастополь, где после проведения сдаточных испытаний зачислили в состав флота под названием "Судак".

В июне 1913 г. во время тренировочного плавания лодка села на риф в Казачьей бухте под Севастополем. Была снята с рифа миноносцем и самостоятельно вернулась в Севастополь. В период первой мировой войны подводная лодка "Судак" находилась в составе действующего флота и использовалась для охраны смежного с Севастополем водного района, базируясь на Балаклаву. С февраля 1918 г. находилась в порту на хранении. 1 мая 1918 г. была захвачена германскими войсками, в ноябре 1918 г. - англо-французскими войсками, которые 22-24 апреля 1919 г. затопили ее в районе Севастополя. Летом 1932 г. была обнаружена и поднята ЭПРОНом. Не восстанавливалась.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено в начале 1-й мировой войны) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |

**\*\*\***

**"Щука"**

Заложена 10 мая 1904 г. на Невском заводе. Спущена на воду 15 октября 1904 г. Полная сборка всех механизмов завершена к апрелю 1905 г. Ходовые испытания проводились в Бьерке-Зунде. Приемный акт подписан 17 июня 1905 г. Командиром "Щуки" был назначен бывший водолазный офицер с броненосца "Георгий Победоносец" и известный в будущем подводник лейтенант Иван Иванович Ризнич.

26 июня лодка совершила самостоятельный переход из Бьерке-Зунда в Кронштадт. Это плавание дало возможность выявить недостатки лодки и принять меры к их устранению, как на "Щуке", так и на других строящихся подводных лодках этой серии. Как отмечается в воспоминаниях И.И. Ризнича, "затем лодка отправилась в Транзунд и была погружена с полуторным числом команды на 12 часов, причем через 12 часов были взяты анализы воздуха в лодке, и оказалось, что углекислоты в воздухе было 3,2%. Перед подъемом на поверхность был сделан опыт вентиляции лодки и этот опыт был настолько удачен, что когда люди вышли из лодки, то не ощущали разницы между наружным воздухом и воздухом внутри лодки".

После перехода в Петербург лодка была погружена на железнодорожную платформу и отправлена во Владивосток, где была окончательно собрана 4 ноября 1905 г. Вместе с другими лодками использовалась для несения дозора в районе островов Русский и Аскольд и разведки в бухтах. Использовалась лодка и для определения возможности и отработки плавания в зимнее время в подо льдом. 21 ноября 1907 г. лодка при сильном морозе погружалась и ходила подо льдом. Погружение производилось на чистой воде в полынье, подо льдом лодка ходила в положении под перископом, которым разрезала лед. В результате этих опытов было показано, что плавание в зимнее время и подо льдом возможно и получены некоторые рекомендации по подготовке лодки к такому плаванию.

В декабре 1914 г. подводную лодку "Щука" погрузили на железнодорожную платформу и вместе с командой отправили на Черноморский флот в Севастополь, куда она прибыла в первой половине января 1915 г. Через неделю лодка была готова к выходу в море. "Щука" совершила самостоятельный переход из Севастополя в Одессу, где несла дозорную службу на дальних подступах к порту. Боевую службу на подходах к Одессе лодка несла до июля 1915 г.

Затем "Щука" была вновь погружена на железнодорожную платформу и отправлена на Балтийский флот в Петроград. Из Петрограда "Щука" своим ходом перешла в Мариехамн. "Щука" использовалась для несения дозорной службы, совершила ряд выходов в южную часть Ботнического залива, где обычно дежурили по 3-4 подводные лодки. Со второй половины 1916 г. "Щука" использовалась в учебных целях. В ноябре-декабре 1917 г. "Щука" находилась без механизмов в капитальном ремонте в Ревеле. 24 февраля 1918 г. из-за невозможности вывода оставлена в Ревеле, где была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металлолом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 19,8 |
| Ширина, м | 3,6 |
| Осадка, м | 2,9 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 105 / 124 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х160 / 1х70 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,5 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 500 / 30 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| 37 мм артиллерийское орудие (установлено по прибытии на Балтику) | 1 |
| Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате | 1 |