**Атакующие из пучины**

Принято считать, что первую подводную лодку построил и испытал на Темзе в 1620г. голландский механик и физик Корнелий Ван-Дреббель. Его деревянная лодка, обтянутая снаружи промасленной кожей, могла перемещаться с помощью весел в подводном положении на небольшие расстояния. Экипаж состоял из двенадцати гребцов и трех офицеров. Хроника свидетельствует, что при погружении лодки на глубину присутствовал сам король Яков I. Исследователи не исключают использование Ван-Дреббелем сжатого воздуха, а может быть, даже и кислорода. Они так и писали: “Судно могло находиться под водой в течение нескольких часов на глубине от 4 до 5 метров. Начатые опыты прервала смерть Ван-Дреббеля". В год его кончины, то есть в 1634г., французский ученый, математик и философ Сарен Мерсенн издал книгу, которая помогла многим поколениям строителей подводных судов практическими советами, Мерсенн, например, советовал строить подводные лодки, формой похожие на рыб, а оба конца их корпуса делать одинаково заостренными. Материалом, пригодным для постройки, Мерсенн считал медь, а не дерево и рекомендовал не увлекаться размерами судов.

Наш соотечественник Ефим Никонов, плотник из подмосковного села Покровское, подал в 1718г. на имя ПетраI челобитную с предложением построить “потаенное судно”, которое “в море в тихое время будет из снаряду разбивать корабли". Царь вызвал талантливого самоучку в Санкт-Петербург, и повелел немедленно приступить к постройке. Известно, что в 1721г. судно было испытано в присутствии Петра 1, после чего автору предложили начать постройку “потаенного судна большого корпуса”. В августе 1724г. Никонов затребовал вооружение для своего подводного корабля, названное им “огненными трубами”. По-видимому, это были примитивные пороховые огнеметы. Со смертью Петра 1 работа над “потаенным судном” прекратилась, а построенная талантливым умельцем подводная лодка сгнила в заброшенном сарае.

В 1775г. с аналогичным проектом выступил американец Бушнель, которому иногда незаслуженно приписывают постройку первой подводной лодки военного назначения.

В 1834г. на Александровском литейном заводе в Петербурге по проекту военного инженера К.А.Шильдера была построена подводная лодка, вооруженная пусковыми ракетными установками (по три с каждого борта). Лодка двигалась при помощи четырех специальных гребков, устроенных по принципу утиных лапок и расположенных попарно на каждом борту вне корпуса. Они приводились в действие матросами-гребцами, но скорость подводного хода (при неимоверных усилиях экипажа) не превышала полукилометра в час. Шильдер надеялся перевести гребки на электродвижение, однако прогресс в электротехнике в те годы был слишком медленным, и осенью 1841г. дальнейшие работы по совершенствованию лодки были прекращены.

Русский изобретатель И. Ф. Александровский пришел к выводу, что решение проблемы подводного плавания немыслимо без механического двигателя. Перебрав все имевшиеся в то время двигатели, он остановил свое внимание на двигателе, работающем на сжатом воздухе. Хотя в 1866г. лодка по проекту Александровского была построена, двигатель, установленный на ней, мог обеспечить скорость не более полутора узлов и дальность плавания всего лишь три мили.

Лишь в 1884г. русский изобретатель С.К.Джевецкий добился успеха, установив на подводной лодке своей конструкции электродвигатель мощностью в 1 л.с. с новым в то время источником электрической энергии - аккумуляторной батареей. На испытаниях лодка шла под водой против течения Невы со скоростью 4 узла. Это была первая в мире подводная лодка с электродвижением.

Джевецкий был и автором проекта подводной лодки “Почтовый", которая вошла в историю как первый подводный корабль с единым двигателем. Эта лодка, заложенная на стапеле Металлического завода в Петербурге в 1906г., при длине 36,0 и ширине 3,2м имела подводное водоизмещение 146 т. На ней были установлены два бензиновых мотора мощностью по 130 л.с., работавших через зубчатую передачу на один гребной вал. При работе обоих двигателей скорость лодки в надводном положении достигала 11,5узла. На подводной лодке имелось также 45 баллонов сжатого воздуха с давлением до 200 атмосфер. Через сложную систему подачи воздух поступал к одному из двигателей и обеспечивал кораблю подводный ход более 6 узлов. Выхлопные газы выбрасывались в водонепроницаемую выгородку в надстройке, откуда откачивались за борт. Дальность плавания лодки под водой составляла 28 миль. На испытаниях она показала неплохие результаты, но ее основной недостаток - пузырчатый след при движении под водой - демаскировал корабль и делал его малопригодным для военных целей.

Проблема создания энергетической установки для подводных лодок была успешно решена, когда появились аккумуляторные батареи большой емкости и сравнительно надежные двигатели внутреннего сгорания. Это позволило создать хорошо известную сегодня схему: двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель-генератор, аккумуляторная батарея. При этом двигатель внутреннего сгорания обеспечивал движение лодки в надводном положении и подзарядку аккумуляторной батареи от электрогенератора (динамо-машины). В подводном положении лодка двигалась с помощью электродвигателя, который питался от аккумуляторной батареи.

Параллельно с энергетическими установками совершенствовалось и оружие для подводных лодок. И.Ф.Александровский создал в 1865г. первую самодвижущуюся мину-торпеду, а несколько позже С.К.Джевецкий сконструировал и торпедные аппараты, устанавливавшиеся снаружи на корпусе подводной лодки. Они многие годы находились на вооружении отечественных кораблей наряду с трубчатыми торпедными аппаратами, размещавшимися внутри прочного корпуса. Хотя российские изобретатели К.А.Шильдер, И.Ф.Александровский, С.К.Джевецкий и другие конструкторы внесли большой вклад в дело создания подводных лодок, построить боевую подводную лодку в XIXв. из-за низкого уровня развития электротехники и тепловых двигателей им все же не удалось.

Первая русская боевая подводная лодка “Дельфин" была построена в 1904г. на Балтийском заводе в Петербурге по проекту выдающегося ученого-кораблестроителя И.Г.Бубнова в соавторстве с капитаном 1-го ранга М.Н.Беклемишевым и инженер-механиком И.С.Горюновым.

В качестве двигателей на ней были установлены бензиновый мотор и электродвигатель, который мог работать в режиме генератора. “Дельфин” по своим тактико-техническим характеристикам превосходил подводную лодку, построенную в то же время в США фирмой "Фултон" под руководством инженера Голланда. “Дельфин” имел водоизмещение 113/135,5т при главных размерениях 25,9х3,4х3,0м и мог погружаться на глубину 55м. Бензиновый двигатель обеспечивал ему скорость надводного хода 9,0узла и дальность плавания 243мили. Скорость подводного хода, развиваемая электромотором, была около 4,5узла при дальности плавания 28миль. На вооружении подводная лодка имела два торпедных аппарата Джевецкого с двумя торпедами калибра 450мм. Экипаж составляли два офицера и 20 матросов. Следует отметить, что в России уже в начале XX в. имелись хорошо подготовленные кадры специалистов-подводников, в том числе почти 100 офицеров. Год за годом подводные лодки превращались в надежный род боевых сил Военно-Морского Флота России. Признанием этого явился приказ №19 по Морскому ведомству от 26 января 1909г., которым было установлено ношение специального серебряного нагрудного знака для офицеров подводного плавания военно-морского флота. Его введение подняло авторитет подводников среди флотских офицеров, стало поощряющим стимулом для желающих служить на подводных лодках.

Особое место в русском кораблестроении занял подводный минный заградитель “Краб”, построенный по проекту инженера М. П. Налетова. “Краб” мог принимать на борт 60 якорных мин. Лодка вошла в состав действующего Черноморского флота в 1915 г. И уже в этом и следующем году “Краб” трижды успешно выполнил первые в мире подводные минные постановки в районе Босфора и Варны. На минах, выставленных у Босфора, подорвался германский крейсер "Бреслау".

В 1912 г. Балтийский судостроительный завод заложил первую дизельную подводную лодку типа “Барс”. Она оказалась одной из наиболее совершенных подводных лодок своего времени. Водоизмещение этих подводных лодок составляло: надводное-650 т и подводное-780 т. На всех подводных лодках типа “Барс” было установлено по два дизельных двигателя, развивавших в надводном положении скорость 11,5 узла (21,3 км/ч). Подводный ход, который достигал 8,5 узла (15,7 км/ч), обеспечивали два электромотора. Вооружение лодок состояло из 12 торпедных аппаратов калибра 450 мм (из них восемь решетчатых системы Джевецкого и четыре трубчатых), два артиллерийских орудия (57 и 37 мм) и один пулемет. Лодки могли погружаться на глубину 90 м.

Подводные лодки U-19 и U-34, которые строила Германия в тот же период, имели только четыре торпедных аппарата (по два в носу и корме) и одно 88-мм орудие.

Основным недостатком подводных лодок типа “Барс” было отсутствие водонепроницаемых переборок, что снижало их живучесть и непотопляемость. Вступление в строй подводных лодок этого типа в 1915-1917гг. значительно усилило боевые возможности Балтийского флота.

В начале 1-й мировой войны подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок (восемь кораблей) и учебного отряда подводного плавания (три корабля), в состав которых входили в основном устаревшие лодки.

В 1915-1916гг. в состав Балтийского флота вступили семь подводных лодок типа “Барс” (“Барс”, “Вепрь”, “Волк”, “Львица”, “Пантера”, “Рысь” и “Тигр”) и пять - типа АГ (АГ-11, АГ-12, АГ-14, АГ-15, АГ-16), купленных в Америке и собранных в России. Кроме того, союзная Англия направила в Балтийское море десять (две погибли при переходе) подводных лодок типов Е и С (Е-1, Е-8, Е-9, Е-18, Е-19, С-26, С-27, С-32) вместе с плавбазой “Амстердам”.

Вскоре бригада была переформирована в дивизию подводных лодок. К началу 1917г. в ее состав входили семь дивизионов по 4-5 кораблей в каждом, не считая английских подводных лодок. Первые три дивизиона были полностью укомплектованы подводными лодками типа “Барс”, четвертый - подводными лодками типа АГ. Всего дивизия насчитывала в своем составе около 40 подводных лодок, а также плавбазу "Тосна".

Таким образом, впервые как род сил ВМФ подводные лодки заявили о себе в период 1-й мировой войны. К ее окончанию русские подводные силы имели вполне сложившуюся организацию и тактику боевого использования.

Для уничтожения германских и турецких кораблей и транспортов русские подводные лодки активно применяли торпедное оружие и несколько реже - артиллерию. В основном использовался прицельный метод стрельбы одиночной торпедой. Первой подводной лодкой, успешно применившей залповый метод торпедной стрельбы, был “Гепард”. 10 августа 1915г. у западного побережья о.Эзель он атаковал немецкий крейсер “Любек”, шедший в охранении пяти миноносцев, и добился его поражения одной из пяти торпед, выпущенных с интервалом в несколько секунд. Экипаж “Гепарда”, погрузившегося после атаки на глубину 20 метров, слышал сильный взрыв.

30 апреля 1915г. подводная лодка “Дракон” (командир-лейтенант Н.Ильинский) обнаружила немецкий крейсер, шедший в охранении миноносцев. Лодка была обнаружена противником и подверглась артиллерийскому обстрелу и преследованию кораблями охранения. Несмотря на это, командир “Дракона”, искусно уклоняясь от огня, лег на курс сближения для атаки главной цели. Заняв позицию, выгодную для залпа, командир выстрелил торпедой по крейсеру и ушел на глубину 20 метров. Все в лодке явственно услышали взрыв. Через некоторое время, всплыв на перископную глубину, Ильинский обнаружил другой крейсер, атаковал его и вынудил спешно покинуть данный район.

Действия русских подводников заставили противника ввести систему конвоев, в состав которых обычно включалось 12-14 транспортов, а в качестве кораблей охранения использовались вспомогательные крейсера, миноносцы и вооруженные траулеры. Хотя противолодочное охранение всегда было круговым, командиры подводных лодок и в этих сложных условиях добивались отменных результатов. Например, подводная лодка “Волк” (командир - старший лейтенант И.Мессер), действуя в районе Норчепингской бухты, потопил 17 мая 1916г. три немецких транспорта общим тоннажем 8800 .

Отважные русские подводники только в кампанию 1915г. совершили 78 военных походов, уничтожили два крейсера и 16 транспортов противника, а за два года войны общий тоннаж потопленных ими боевых кораблей и транспортов составил более 105тыс.т.

Оценивая боевую деятельность русских подлодок в годы 1-й мировой войны, нужно учитывать, что подводный флот делал тогда лишь первые шаги, но даже и они были многообещающими.

После завершения Ледового похода в составе Балтийского флота осталось 12 подводных лодок типа “Барс”, и среди них - знаменитая “Пантера”.

31 августа 1919г. эта подводная лодка под командованием А.Н.Бахтина вышла в море для боевых действий против кораблей интервентов. Подойдя с солнечной стороны к стоянке английских кораблей на рейде о.Сескар, Бахтин сблизился с эскадренным миноносцем “Виттория” и, произведя двухторпедный залп, потопил его. Погрузившись, командир оторвался от преследования англичан, пробыв под водой более суток. “Пантера” прошла за это время 75 миль, установив рекорд для подводных лодок того времени.

“Пантеру”, вступившую в строй в 1916г., вполне можно отнести к кораблям-долгожителям. С 1 декабря 1922г. она стала называться “Комиссар”. До 1936г. находилась в составе Балтийского флота, а затем ее переквалифицировали в учебную. В 1942г. переоборудовали в зарядовую станцию. Из состава ВМФ она была исключена лишь в 1955г.

Создание подводного флота в советский период началось, как уже говорилось, со строительства первых шести подводных лодок типа “Декабрист”, включенных в первую программу военного кораблестроения 1926/27-1931/32гг.. “Декабрист” (Д-1) проектировали в конструкторском бюро, которое тогда возглавлял талантливый конструктор Б.М. Малинин - ученик видных корабельных инженеров К. П.Боклевского и И.Г.Бубнова. В создании ее принимали также участие выдающиеся ученые-кораблестроители А.Н.Крылов, П.Ф.Папкович и Ю.А.Шиманский.

Подводные лодки типа “Декабрист” в отличие от дореволюционных “Барсов”, на смену которым они пришли, были двухкорпусными, как и все последующие типы советских лодок. Их тактико-технические характеристики не отличались от мировых стандартов того времени. При водоизмещении 941/1288т они имели главные размерения 76,6х6,4х3,81м. Дизель-электрическая энергетическая установка мощностью 2200/1050л.с. позволяла развивать скорость 14/9узлов, а дальность плавания составляла 3440/135миль. На вооружении этот тип лодок имел восемь торпедных аппаратов (шесть носовых и два кормовых) калибра 533мм, одно 100-мм и одно 45-мм орудия. Экипаж составлял 53 человека. Подводные лодки типа “Декабрист” вступили в строй в 1930-1931гг. В 1933г. отечественная судостроительная промышленность поставила флоту и подводные корабли II серии типа Л (“Ленинец"). Помимо мощного торпедного вооружения, они имели специальные трубы для постановки якорных мин заграждения, став первыми подводными минными заградителями советской постройки. Их тактико-технические характеристики были близки к подводным лодкам типа “Декабрист”, за исключением дальности плавания в надводном положении (7-11тыс. миль). В 1933г. на вооружение флотов начали также поступать подводные лодки типа Щ (“Щука"), а к 1941г. их было уже 84 единицы. “Щуки” строились и сдавались сериями - 1933г.-III серия (4 ед.), 1933-1934 гг. - V серия (12 ед.), 1934-1935гг. V-бис-1-я серия (14 ед.), 1935-1936 гг. - V-бис-2-я серия (13 ед.), 1936-1939 гг. - Х серия (32 ед.) и 1941 г. - Х-бис серия (9 ед.). Их проект был разработан в конструкторском бюро, которым руководил Б.М.Малинин. Тактико-технические характеристики подводных лодок этого типа незначительно изменялись от серии к серии в сторону увеличения мощности дизелей и некоторого уменьшения дальности плавания, а также увеличения скорости подводного хода. Вооружение (четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата, два 45-мм орудия) оставалось неизменным. Последняя серия лодок типа Щ имела водоизмещение 584/700т при главных размерениях 58,8х6,4х4,0м, мощность энергетической установки 1600/800л.с., скорость 14/8узлов и дальность плавания 4500/100миль.

Самыми многочисленными подводными лодками в ВМФ были лодки типа М - “Малютка” VI и VI-бис серий, - которые строились под руководством конструкторов А.Н.Асафьева и П.ИСердюка. Они начали строиться с 1934г. На смену им в 1940г. пришли подводные лодки типа М (“малая” XII и XV серий). Последние лодки XV серии вступили в строй в 1944г. Их водоизмещение увеличилось по сравнению с “малютками” почти вдвое и составило 283/350т, что позволило установить четыре торпедных аппарата вместо двух, как это было на первых сериях. Мощность энергетической установки была доведена до 920/960л.с., а скорость увеличена до 15,5/9узлов при дальности плавания 3000/85миль.

Оставив прошедшее на совести политиков, откровенно скажем, что в предвоенном строительстве подводных лодок и других кораблей наша страна сотрудничала с Германией. Дизели для подводных лодок типа “Декабрист” поставлялись из Берлина. Германские инженеры оказывали нам техническую помощь при проектировании и строительстве подводных лодок типа С (“средняя"), которые строились с 1936г. и в течение всей войны. Две серии этих лодок (IX и IХ-бис) насчитывали 34 единицы. В создании подводных лодок типа С активное участие принимал инженер-контр-адмирал В.Ф.Критский. Водоизмещение этих лодок составляло 837/1073т при главных размерениях 77,7х6,4х4,0 м., мощность энергетической установки - 4000/II00л.с.; лодка могла развивать скорость до 19,5/9,0узла при дальности плавания 8200/135миль. В состав вооружения входили четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата и одно 100-мм орудие.

Особого внимания заслуживает наша прославленная подводная лодка типа К (“крейсерская"). Разработка ее проекта закончилась к 1935г. Главным конструктором и строителем этой лодки был М.А.Рудницкий - руководитель отдела подводного плавания в Научно-исследовательском институте военного кораблестроения (НИИВК ВМС РККА).

Подводная лодка, созданная Рудницким, по своим тактико-техническим характеристикам была прообразом наших будущих океанских лодок, построенных после войны. На этом подводном корабле было внедрено много технических новинок: автоматическое дистанционное управление системой всплытия и погружения, мощная радиостанция, позволявшая держать устойчивую связь в надводном положении из самых удаленных районов океана. В 1939г. в приемном акте головной подводной лодки К-1 государственная комиссия записала: “Подводная лодка находится на современном техническом уровне и по своим тактическим элементам значительно превосходит зарубежные лодки подобного типа, в особенности по вооружению и скоростям".

Действительно, ее вооружение состояло из десяти торпедных аппаратов (шесть носовых и четыре кормовых), двух 100-мм и двух 45-мм орудий, а также двух пулеметов. Она могла принимать на борт 20мин. Скорость, как в надводном, так и в подводном положении была необычайно высока - 21,1/10,3узла, а дальность плавания поистине соответствовала подводному крейсеру - 14040/176миль. При водоизмещении 1487/2102т подлодка К-1 имела главные размерения 97,7х7,4х4,1м и экипаж 62человека. К-1 вступила в строй 16 декабря 1939г. и 6 августа 1940г. вошла в состав Северного флота.

Всего к началу Великой Отечественной войны ВМФ располагал 212 подводными лодками. Их высокие конструктивные данные, отличная морская выучка и стойкость экипажей сделали наши подводные лодки в годы войны грозной боевой силой.

В ходе Великой Отечественной войны наши подводные лодки, прорываясь через минные тюля и сетевые заграждения, выстрелами извещали о числе потопленных кораблей противника, а их экипажам на берегу готовили обед с соответствующим количеством зажаренных поросят. Так рождались новые флотские традиции. Знаменательным событием в истории наших подводных сил стал приказ народного комиссара ВМФ СССР адмирала Николая Герасимовича Кузнецова №170 от 12 июля 1942г. об установлении “Нагрудного знака командира подводной лодки”. Тем самым было восстановлено ношение специального нагрудного знака для офицеров подводного плавания военно-морского флота, введенное приказом по морскому ведомству в 1909г.. Новый знак - изящная серебряная командирская “лодочка” с рубиновой звездой под рубкой, привинченная над правым карманом кителя отличившихся в боях с фашистами командиров подводных лодок, - стал знаком их профессионального отличия, предметом особой гордости, свидетельством высочайшего воинского мастерства офицера, которому было доверено командовать советской подводной лодкой.

С 15 августа 1987г. приказом министра обороны СССР №233 "командирская лодочка именуется нагрудным знаком "Командир корабля". Положением предусмотрено его вручение только командирам подводных лодок при вступлении в командование кораблем на основании приказов соответствующих начальников. Вручение знака “Командир корабля” производится командованием соединения в торжественной обстановке, как это было заведено в суровые годы Великой Отечественной войны. Тем же приказом наркома ВМФ был установлен также “Особый знак за потопление кораблей противника”, о котором уже рассказано раньше.

Свято соблюдали подводники и старую флотскую традицию: “Один за всех и все за одного!” Ни на каком другом корабле эта традиция не приобретает столь глубокого смысла, как на подводной лодке, где от действия каждого матроса, старшины, мичмана или офицера зависит успех и жизнь экипажа. Нигде нет и быть не может такого равенства судеб и ответственности личного состава, как на подводном корабле, где в боевом походе либо все побеждают, либо все погибают. Ярким примером этому является боевой поход подводной лодки Черноморского флота М-32.

В июне 1942г. эта лодка под командованием капитан-лейтенанта Н.А.Колтыпина доставила в осажденный Севастополь боеприпасы и бензин. Не успев до рассвета полностью разгрузиться, корабль был вынужден лечь на грунт в бухте и оставаться там 16 часов, вплоть до наступления темноты. Из цистерн главного балласта пары бензины поступали в отсеки. Люди начали терять сознание. Из всей команды на ногах держался только старшина команды мотористов главный старшина Н.К.Пустовойтенко. Когда часы показали, что на поверхности наступила темнота, он попытался привести в сознание командира и механика, но безуспешно - им был необходим свежий воздух. Тогда Пустовойтенко самостоятельно с большим трудом произвел всплытие лодки в позиционное положение и открыл рубочный люк. Ветром и течением М-32 начало сносить на прибрежные камни. Пустовойтенко поднял на мостик командира и, оставив его на свежем воздухе, снова спустился в центральный пост. Он один выполнил обязанности всего экипажа: приготовил отсеки к вентилированию, запустил вентиляторы, подготовил к действию станцию управления главным гребным электродвигателем. Тем временем командир, механик и еще несколько членов экипажа пришли в себя. Сообща им удалось запустить двигатель, снять лодку с камней, а затем выйти в море.

Так знание устройства подводной лодки и грамотные действия одного члена ее команды спасли жизнь всему экипажу и сохранили корабль.

Особенно результативными на завершающем этапе войны были действия подводников Балтики. 30 января 1945г. подводная лодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга А.И.Маринеско на подходах к Данцигской бухте атаковала и потопила фашистский лайнер “Вильгельм Густлов" водоизмещением 24484т. Через десять дней С-13 торпедировала немецкий транспорт “Генерал фон Штойбен" водоизмещением 14680т. На этих судах находилось в общей сложности около 10 тыс. немецких солдат и офицеров, в том числе 1300 офицеров и матросов-экипажи фашистских подводных лодок, - огромное количество военной техники, большие материальные ценности. К сожалению, подвиг А.И.Маринеско был по достоинству оценен слишком поздно - только в 1990г. посмертно ему присвоили звание Героя Советского Союза.

В последние месяцы войны небывалый успех сопутствовал и экипажу подводной лодки К-52 под командованием капитана 3-го ранга И.В.Травкина. За четыре месяца до Победы эта подводная лодка уничтожила шесть транспортов и сторожевой корабль.

Смелые действия подводников против транспортов противника, груженных войсками и военной техникой, способствовали успешному решению задач, поставленных Ставкой перед приморскими флангами нашей армии. На заключительном этапе войны наши подводные лодки потопили 26 транспортов общим водоизмещением 107288 рег.т. и один боевой корабль.

Кроме уничтожения вражеских кораблей и транспортов, подводные лодки ставили минные заграждения в водах противника, вели разведку; перевозили людей, грузы и горючее. При выполнении любых боевых заданий, порою даже и несвойственных им, экипажи подводных лодок всегда проявляли верность присяге и высокое мастерство.

Родина высоко оценила героические подвиги, совершенные в годы Великой Отечественной войны экипажами наших подводных кораблей. Двадцать три подводные лодки были награждены орденами Красного Знамени, двенадцать стали Гвардейскими, четыре подводные лодки Северного флота (Д-3, С-56, Щ-402, М-172) стали Гвардейскими и Краснознаменными. Тысячи подводников удостоились высоких государственных наград, а двадцать храбрейших стали Героями Советского Союза.

Первый послевоенный период строительства подводных лодок в нашей стране характеризуется созданием подводных кораблей с усовершенствованными тактико-техническими характеристиками (по сравнению с подводными лодками периода Великой Отечественной войны). Увеличиваются автономность плавания, глубина погружения, надводная и подводная скорости, количество торпедных аппаратов и, конечно, водоизмещение. Но энергетическая установка по-прежнему остается дизель-электрической. Проводились также эксперименты по созданию подводных лодок с единым двигателем, была построена опытная подводная лодка с этим видом энергетической установки, но дальнейшего развития это направление в энергетике подводных лодок не получило.

В этот период строились подводные лодки двух главных видов - морские и океанские (с повышенной автономностью плавания). Океанские подводные лодки совершали плавания не только в морях, прилегающих к побережью страны, но и в самые отдаленные акватории Мирового океана. Часть подводных кораблей уже имели к этому времени на вооружении баллистические и крылатые ракеты. Однако основным недостатком даже новых океанских подводных лодок оставались их неспособность длительно находиться в подводном положении и маневрировать на больших скоростях, а также необходимость часто и подолгу находиться для зарядки аккумуляторной батареи и пополнения запаса воздуха высокого давления под РДП (устройством, обеспечивающим работу дизелей под водой) либо в надводном положении.

В послевоенный период США совместно со странами НАТО начали создавать глобальную ракетно-ядерную систему. В этих условиях перед подводными силами ВМФ были поставлены качественно новые задачи - уничтожение атомных ракетоносцев противника с целью предупреждения нанесения ими ракетно-ядерного удара по нашей территории, нанесение ответных ракетно-ядерных ударов по его стратегическим объектам, разгром его авианосных и других крупных группировок надводных кораблей, а также противолодочных сил, десантных отрядов и конвоев в океане и базах. Это определило назначение новых подводных лодок, характер поставленных перед ними задач и общую тенденцию развития подводных сил ВМФ.

Примерно с середины 50-х годов в нашей стране было положено начало новому этапу в развитии ВМФ-созданию океанского ракетно-ядерного флота, и, прежде всего строительству атомных торпедных, а затем ракетных подводных лодок и морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения. Со временем в строительстве подводных судов определились два основных направления.

Во-первых, это стратегические подводные лодки, предназначенные для нанесения ракетно-ядерных ударов по важнейшим военно-экономическим объектам противника. Такие лодки вооружались баллистическими или крылатыми ракетами дальнего действия класса “корабль-земля” с ядерными боеголовками и торпедами для самообороны.

Во-вторых, это так называемые многоцелевые подводные лодки, предназначенные для борьбы с атомными подводными ракетоносцами, надводными кораблями и транспортами противника, а также для несения разведки и дозорной службы. Многоцелевые подводные лодки объединяют под одним названием многие типы лодок, вооруженных ракетами класса “корабль-корабль”, торпедами и ракето-торпедами. Через трубы торпедных аппаратов они также могут производить постановку мин.

С появлением атомных энергетических установок подводные лодки стали действительно подводными, а не “ныряющими”, какими, по существу, они были ранее. Запас энергии теперь позволяет подводному кораблю плавать под водой длительное время и всплывать под перископ лишь для того, чтобы уточнить свое место в океане по солнцу или звездам, по космическим или радионавигационным системам.

В июле 1962г. атомная подводная лодка “Ленинский комсомол” под командованием капитана 2-го ранга Л. М.Жильцова прошла подо льдами к Северному полюсу. Через год, в сентябре 1963г., экипаж подводной лодки, которой командовал капитан 2-го ранга Ю.А.Сысоев, всплыв точно на Северном полюсе, водрузил над торосами Государственный и Военно-морской флаги нашей страны. В феврале-марте 1966г. группа атомных подводных лодок под руководством контр-адмирала А.И.Сорокина совершила кругосветное подводное плавание - как говорят наши моряки, “подводную кругосветку”.

Новые условия плавания, и, прежде всего, большая продолжительность пребывания в море в подводном положении, насыщенность подводных кораблей сложной техникой предъявляют ко всем членам их экипажей повышенные требования. Моряк должен быть в этих условиях дисциплинирован, мужествен, хладнокровен, решителен, физически крепок и способен действовать в любой обстановке быстро, уверенно и точно, обладать большой психологической выносливостью. Новое поколение наших подводников должно постоянно помнить об этом.

В последние годы ведущей тенденцией развития военно-морских флотов крупнейших держав мира являлось дальнейшее наращивание их стратегического потенциала главным образом за счет совершенствования подводных ракетно-ядерных сил, составляющих основу ударной мощи флотов.

Как показало время, это развитие, заключающееся в создании современных сил и средств для ведения вооруженной борьбы на море, в обеспечении боевой учебы и поддержании флота в постоянной боевой готовности, оказалось под силу лишь высокоразвитым в промышленном отношении странам, обладающим мощным экономическим потенциалом и высоким уровнем развития науки и техники.

Наша страна в развитии вооружений и вооруженных сил переходит сегодня к новой военной доктрине, главным в которой будет принцип “разумной достаточности” при обороне государства.