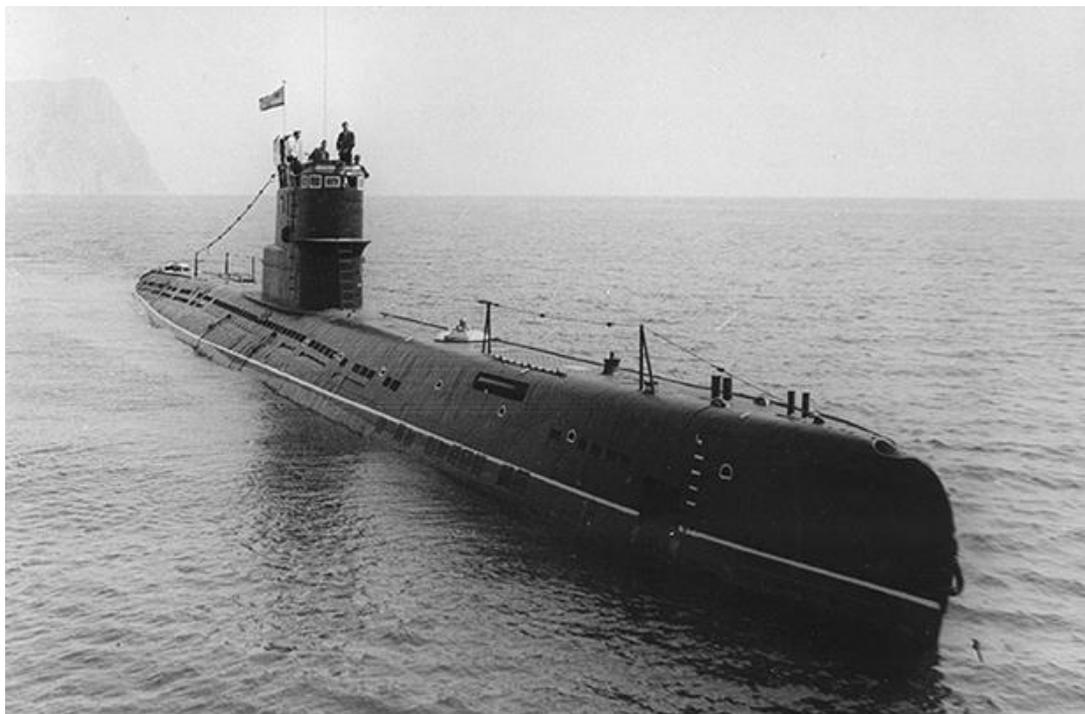


Проект 613 — субмарина с простотой и надежностью винтовки-«трехлинейки»



Подлодка проекта 613: самая массовая субмарина русского флота. Фото: www.deepstorm.ru

13 марта 1950 года заложена головная подлодка проекта 613: самая массовая субмарина русского флота

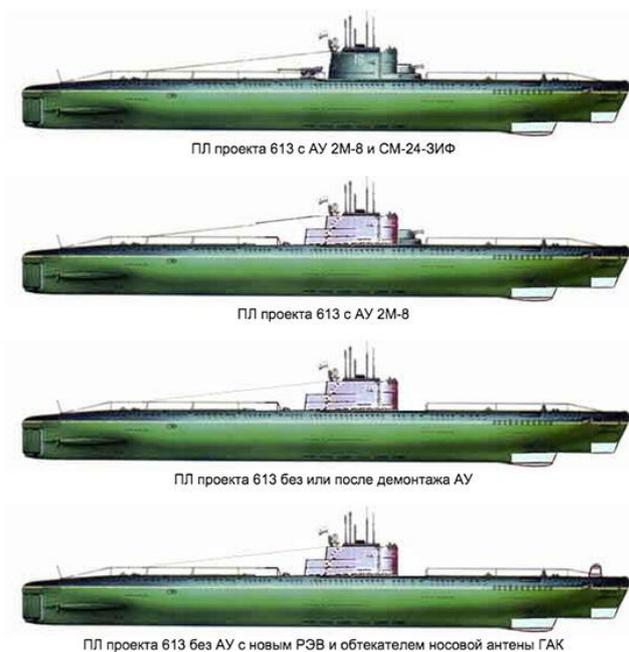
Опыт Великой Отечественной войны наглядно показал, какую колоссальную роль в боевых действиях на морях и в океанах играют подводные лодки. В войну Советский Союз вступил, имея в составе Рабоче-Крестьянского Красного Флота всего 218 подлодок — почти вдвое меньше, чем составляла численность подводных сил Германии в 1943 году, во время наивысшего расцвета: 432 лодки. А разразившаяся вскоре после Победы новая, на этот раз «холодная» война потребовала резкого увеличения численности субмарин еще и потому, что они составляли существенную часть ударных сил главного геополитического оппонента России — Соединенных Штатов.

Но быстро накачать «подводные мускулы» наша страна, измотанная и обескровленная тяжелейшей войной, могла лишь одним образом: взяв пример с побежденного противника. Ни для кого не было секретом, что в лучшие годы немецкая судостроительная промышленность спускала на воду подлодки едва ли не по одной в два дня. Значит, можно и нужно было воспользоваться этим опытом и наладить собственное производство субмарин поточным методом. А это означало, в том числе, и необходимость тщательно изучить — и возможно, модифицировать под свои нужды — и конструкции немецких подлодок.

Вероятнее всего, именно эти соображения и руководили командованием ВМФ, когда в конце 1944 года оно распорядилось приостановить работы над новым проектом советской средней подлодки, имевшим шифр 608, и заняться анализом трофейных лодок серий VII и XXI. На это ушло полтора года: только в январе 1946-го Главкомат советского ВМФ утвердил новое техзадание на разработку лодки — так на свет появился проект 613. Через два года, 15 августа 1948-го, технический проект новой субмарины был утвержден правительством, а 13 марта 1950 года на заводе «Красное Сормово» в Горьком заложили первую дизель-электрическую подводную лодку проекта 613 — С-80 (заказ 801). Через семь с небольшим месяцев, 21 октября, на три четверти

готовую лодку спустили на воду и поставили к достроечной стенке, а уже 1 ноября С-80 пришла в Баку, где после дооборудования с 31 декабря 1950 года по 26 апреля 1951 года проходила ходовые испытания. Наконец, 9 июля лодка совершила контрольное глубоководное погружение, а 2 декабря госкомиссия подписала приемный акт. К этому времени на Черноморском судостроительном заводе в Николаеве уже достраивали еще одну головную подлодку проекта 613 — С-61. Ее заложили 11 апреля 1950 года, спустили на воду 22 июля, вывели на швартовые испытания 12 января 1951 года, затем перевели в Севастополь и 24 мая 1952 года приняли на вооружение.

Всего же за всю историю проекта 613 за семь лет — с 1950 по 1957 год — было построено 215 подлодок. Это сделало субмарины этой серии самыми массовыми в советском флоте за всю историю его существования. Впрочем, лодок могло быть и больше: по первоначальному плану, их собирались построить аж 340 единиц! Но за время, пока шло строительство первой сотни лодок, появились новые, более современные проекты, которые достаточно быстро удалось довести до серийного производства, и в итоге 613-й проект ограничили двумя сотнями лодок с небольшим. 116 из них построил горьковский завод «Красное Сормово», 72 — завод в Николаеве, 16 — Балтийский завод имени Серго Орджоникидзе в Ленинграде и 11 — Завод имени Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре.



Фактически в годы наиболее активного строительства лодок проекта 613 советский флот получал по одной новой субмарине этого типа в пять дней! А добиться таких небывалых темпов производства удалось за счет существенной рационализации и технологизации постройки лодок. Впервые в отечественной практике при строительстве подлодок широко применялись поточно-секционный метод постройки, автоматическая сварка и рентгенографический контроль сварных швов. Кроме того, на скорости постройки сказались и то, что разработчики проекта 613 вместе с производственниками добились максимальной унификации деталей изделий и материалов, всю применяли агрегативность (то есть геометрическую и функциональную взаимозаменяемость отдельных элементов и узлов)

Модификации подводных лодок проекта 613.

Фото: www.deepstorm.ru

при сборке механизмов и устройств и сумели практически избавиться от традиционной в то время ручной пригонки элементов при монтаже.

Стоит ли после этого удивляться тому, что в кратчайшие сроки советский флот не только сумел нарастить «подводные мускулы», но и получил в свое распоряжение лодку, которая пользовалась доброй славой у подводников. Достаточно сказать, что из 215 субмарин потеряны были только две — редчайший результат для любого флота мира!

Что же представляли собой «шестьсот тринадцатые»? Это были простые, можно даже сказать, в чем-то примитивные субмарины классической двухкорпусной конструкции, имевшие три отсека-убежища, десять цистерн главного балласта, два дизельных двигателя мощностью 2000 л.с. каждый и два

электродвигателя по 1350 л.с. Дизели разгоняли лодку до скорости 18,5 узлов и позволяли ей пройти в надводном положении до 8500 миль. Под электромоторами лодки проекта 613 могли идти в подводном положении с максимальной скоростью 13,1 узел, а запас хода на аккумуляторах составлял 352 мили. Вооружены все лодки были шестью торпедными аппаратами калибра 533 мм — четырьмя носовыми и двумя кормовыми. Кстати, торпеды, которыми вооружались «шестьсот тринадцатые», могли иметь и ядерные боевые части. Кроме того, лодки первых серий имели и артиллерийское вооружение: обязательный 25-миллиметровый спаренный зенитный автомат 2М-8 в переднем ограждении рубки, а некоторые еще и универсальную спаренную артустановку СМ-24-ЗИФ калибра 57 мм, которая размещалась за рубкой. Но постепенно от орудий и артавтоматов отказались, что позволило сократить экипаж с 53 до 52 человек (из них 10 офицеров), а главное, увеличить подводную скорость хода за счет лучшей обтекаемости корпуса.

У советских подводников лодки проекта 613 заслужили подлинное уважение не только своей надежностью и простотой в обращении и управлении, но и неприязнительностью. Пусть эти субмарины не были лучшими в мире, и даже не были лучшими в России, но они позволили быстро восстановить подводный флот и сделать это, не прилагая нечеловеческих усилий и не отвлекая людские ресурсы на слишком сложное обучение личного состава. В этом смысле «шестьсот тринадцатые» были очень похожи на мосинскую винтовку-«трехлинейку»: хотя она и не была лучшей в мире, но она наилучшим образом соответствовала требованиям и возможностям именно русской армии, за счет чего и продержалась на вооружении почти век.

Такая же судьба была уготована и подлодкам 613-го проекта. Они стояли на вооружении до 1990 года, а последние из них были пущены на слом в 1991 году. Например, из 54 подводных лодки проекта 613, которые входили в состав 14-й дивизии подводных лодок Черноморского флота СССР, в 1990 году в строю оставались 18 субмарин, большинство из которых были построены в 1954-56 годах. Кстати, именно лодки проекта 613 из состава 14-й дивизии были теми самыми субмаринами, ради которых в Балаклаве (там размещался штаб дивизии и две бригады ее состава) был построен знаменитый «объект 825» — подземная база с проходным каналом, предназначенная для укрытия лодок в случае ядерного удара, а также включавшая в себя арсенал атомного оружия и защищенный командный пункт дивизии с узлом специальной связи.

А еще именно «шестьсот тринадцатые» стали первыми российскими подлодками, вышедшими на международный рынок. В 1954 году рабочие чертежи и техническая документация на подлодки проекта 613 были переданы Китаю, для которого в Советском Союзе были построены и первые три лодки «китайской» серии, затем в разобранном виде перевезенные на китайскую верфь в Шанхае и там уже спущенные на воду. Кроме того, 12 субмарин проекта 613 были переданы Индонезии, 10 — Египту, четыре ходили под флагом Албании, по столько же служили в военноморском флоте КНДР и Польши, три — в Сирии, две — в Болгарии, и одна на Кубе. В НАТО эти самые известные советские подлодки заслужили кодовое имя «Виски» — что, как ни странно, тоже подчеркивало их массовость и распространенность. Да и голова у западных моряков, неожиданно для себя столкнувшихся с массовым присутствием русских субмарин в Мировом океане, болела от этих встреч ничуть не хуже...