**История подводного флота**

Считается, что первая подлодка появилась в Англии. Это произошло в 1620 г., ее построил голландский ученый К. Ван-Дреббель. Испытания проходили на Темзе. Лодка была построена из дерева, ее внешняя часть была обшита промасленной кожей. Под водой она двигалась с помощью весел. Современники утверждали, что судно погружалось на глубину до 5 метров и могло находиться там не один час. Исследования были остановлены в связи с кончиной ученого.

Первые попытки построить подводную лодку предпринимались в России еще при Петре I. Широко известна история «потаенного судна» умельца-самоучки Ефима Никонова. Изобретатель подал царю челобитную, в которой утверждал, что может построить судно, способное уничтожать десятки вражеских судов, оставаясь при этом невидимым для противника. В 20‑е гг. XVIII в. изобретатель получил царское позволение на постройку опытного образца. «Правда, по мнению ряда исследователей, то была не полноценная подводная лодка, а, скорее, испытательный отсек, поскольку следовало решить вопрос, может ли вообще человек выжить в подобном погруженном на глубину судне», – рассказывает Кирилл Назаренко, доктор исторических наук, доцент Института истории СПбГУ.

Для сооружения «потаенного судна» использовались доски, железные полосы, медные листы, кожа и другие материалы. В 1724 г. на Галерном дворе в присутствии государя начался испытательный спуск, который закончился неудачей. При погружении судна днище было повреждено, и эксперимент пришлось отложить. Дальнейшие попытки также не увенчались успехом. Завершить проект и устранить все технические недочеты помешала смерть Петра I, после которой смелый изобретатель Никонов попал в опалу. Его идеи, значительно опередившие свое время, требовали немалых затрат, поэтому были признаны несостоятельными.

Никонов одним из первых выдвинул идею о возможности свободного передвижения человека под водой. Он предлагал создать самый настоящий водолазный костюм, сделанный из прочной кожи. По его проекту, на голову надевался обтянутый кожей бочонок со стеклянным окошком для обзора.

**Как был создан подводный флот**

Попытки построить свою подлодку в России продолжались. В конце 19-го века стало ясно, что стране нужен собственный военно-подводный флот, ведь в Америке и европейских странах он уже появился.

Некоторые лица, руководившие кораблестроением, полагали, что необязательно строить собственные суда, предпочтительнее приобрести готовые за рубежом. Другие считали, что наша страна должна иметь свои технологии и предприятия, делающие подлодки. После того, как США нарушили договор о поставке боевых подлодок, спор был решен в пользу собственного подводного кораблестроения.

Первым российским подводным судном стал «Дельфин». Он был спущен со стапелей петербургского Балтийского завода в 1904 г. Автором проекта являлся Иваном Бубнов. Его соавтором стали каперанг М. Беклемишев и инженер-механик И. Горюнов. По-другому судно именовалось миноносец № 133. Работала подлодка на бензиновом двигателе.

«Дельфин» по своим параметрам обладал многими преимуществами по сравнению с американской подлодкой, выпущенной компанией «Фултон». Его водоизмещение составляло до 135 тонн. Его максимальная скорость над водой была 9 узлов, под ней — 4,5. Дальность подводных плаваний доходила до 28 миль. Аппарат был оснащен 2-мя торпедными аппаратами Джевецкого. В состав экипажа входило 2 офицера и 20 матросов.

**При этом датой основания подводного флота официально считается 19 марта (по старому стилю 6 марта) 1906 г., когда был издан приказ по морскому ведомству, выделивший подлодки в отдельную структуру флота.** До этого субмарины были приравнены к миноносцам. В целом удачные эксперименты с «Дельфином» доказали, что отечественные заводы способны самостоятельно строить подводные лодки.

**Первые потери**

«Дельфин» имел большое количество недостатков. Было несколько случаев, когда судно тонуло. При этом даже гибли люди. Для строительства судов нового типа были необходимы специалисты. Обучение на «Дельфине» проводил кавторанг М. Беклемишев. Но в этом процессе были допущена спешка, в результате чего произошла трагедия.

В 1904 году подлодка совершала учебное погружение. Им руководил лейтенант Черкасов. Помимо него, в лодке было 2 офицера и 34 матроса, хотя судно было рассчитано на 13 человек экипажа. Все остальные были учениками. Конструкция подлодки обладала большим недостатком. Чтобы избавляться от излишков воздуха, люк нужно было держать приоткрытым, а в момент погружения быстро захлопывать.

Но судно было перегружено практически на две тонны. В итоге оно стало уходить под воду гораздо быстрее. Это обстоятельство не было учтено, люк вовремя не закрыли и подлодку наполнила вода. В живых остались лишь 2 офицера и 10 матросов. Остальные, в том числе Черкасов, утонули. Через некоторое время субмарина была поднята и даже участвовала в войне с Японией.

В этой войне впервые были использованы суда нового типа, однако существенного вклада в ее итоги они не внесли, так как имели множество недостатков. Но это был бесценный опыт, результаты которого дали возможность построить более совершенные подлодки. В их числе «Касатка», «Акула». Появились 24 субмарины «Барс», являвшиеся лучшими российскими подводными судами дореволюционной эпохи.

**Советские подлодки**

Октябрьский переворот и последовавшая за ним гражданская война явились причиной того, что судостроение почти остановилось в развитии. Лишь в 1926 г. было решено начать восстановление русского подводного флота. Реконструировались не только прежние модели, создавались новые. «Барсы» вскоре заменили более совершенные «Декабристы». Последние по своим параметрам ничуть не уступали зарубежным аналогам. К тому же условия нахождения экипажа в них были значительно улучшены. Каждый подводник стал иметь отдельную койку. В лодку помещалось 53 человека.

В 30-е годы появилось сразу несколько серий боевых субмарин. Среди них знаменитая «Щука». В общей сложности к началу ВОВ в ВМФ было около 300 подлодок. Наша страна тогда обладала самым большим подводным флотом в мире.

Эти суда внесли большой вклад в итоги войны. Многие подводники прославились своими подвигами. Одним из самых известных стала атака подлодкой К-21, которой командовал Н. Лунин, фашистского линкора «Тирпиц». Этот немецкий корабль считался одним из самых сильных в свое время. Недаром его именовали «призраком северных морей». Хотя торпедирование корабля не привело к его уничтожению, но заставило повернуть его и всю гитлеровскую эскадру обратно.

После окончания ВОВ руководители страны уделяли большое значение развитию подводного флота. Ведь по числу надводных судов США существенно опережали СССР. Совершенствовалось их техническое оснащение, улучшались параметры. Время автономного плавания и тоннаж субмарин существенно выросли.

**Атомные подлодки**

В 1958 г. была построена атомная подлодка. Это позволило субмарине находиться под поверхностью воды значительно более долгое время. Помимо этого, скорость судна была увеличена. Первым подобным советским судном и третьим в мире стал К-3 «Ленинский комсомол». Заложено оно было в 1955 г. в Северодвинске. Спущена на воду субмарина была спустя 2 года, а в 1958 г. вошла в состав флота.

Это судно совершило очень долгий переход под ледяным покровом Северного Ледовитого океана. 07.07. 1962 г. подлодка оказалась у Северного полюса. Там был водружен флаг Советского Союза. Эксплуатировалась лодка К-3 до 1991 г. Сейчас из нее сделан музей, она находится в Мурманской области.

Сегодня в состав российского подводного флота входит несколько десятков подлодок различных типов и назначений. Перед ними ставятся разные задачи, от ликвидации подводных и надводных судов до разрушения наземных объектов врага. Подлодки имеют дизельные и атомные двигатели. Большая часть кораблей построена во времена СССР. Однако, подводный флот сейчас активно развивается.

Создаются новые виды субмарин. К 2020 году предполагается ввести в строй нескольких десятков современных подлодок. Наследие СССР постепенно заменяется на более совершенные модели.