

Мирослав Морозов, кандидат исторических наук, полковник,
Александр Скробач, кандидат физико-математических наук.

Загадки гибели охотника Uj-102 и транспорта "Санта Фе".

Хотя с момента окончания Великой Отечественной скоро минует 65 лет, интерес к ее тематике в широких кругах общества не утихает. В немалой степени он обусловлен и большим количеством тайн, раскрыть которые по различным причинам раньше не получилось. В полной мере это относится и к загадкам гибели кораблей и судов. В советское время монополия на проведение всех исследовательских работ на морском дне принадлежала исключительно государству, которое не могло или не хотело тратиться на дорогостоящие экспедиции. С момента начала развития частного дайвинга – сначала в дальнем зарубежье, а теперь у нас и у ближайших соседей – это положение коренным образом изменилось. В последнее десятилетие редкий летний сезон обходится без известий об обнаружении и обследовании новых подводных объектов, часть из которых относятся к «эху войны». Обстоятельства гибели многих из них хорошо известны, но находятся и такие, которые пропали без вести или погибли при невыясненных обстоятельствах. Рассказ о двух таких кораблях, судьба которых оказалась причудливым образом связана, и представляется вашему вниманию.

* * *

В 1975 году в районе южнее Евпаторийского маяка на глубинах около 20 метров, были обнаружены остовы нескольких судов. При дальнейшем осмотре один из них был идентифицирован как останки немецкого большого охотника «Uj 102», а остальные, как части разломленного на части транспорта «Санта Фе». «Uj 102» лежит в точке с координатами 45°06,245' с.ш./ 33°16,482' в.д., а обломки транспорта «Санта Фе» - 45°06,225' с.ш./ 33° 16,58' в.д. Таким образом, охотник находится на расстоянии всего 130 м от транспорта. Сейчас и «Uj 102», и «Санта Фе» в силу своей доступности, пользуются большой популярностью у дайверов. Судьба обоих кораблей странным образом переплелась. Помимо места их объединяет и то что, они оба погибли при недостаточно выясненных обстоятельствах в конце 1943 года. Более того, потопление одного из них длительное время непосредственно связывалась с другим. Впрочем, обо все по порядку...

В октябре 1943 г. в результате успешного наступления на Левобережной Украине, советские войска вышли к Перекопу, отрезав в Крыму 17-ю немецкую армию. Снабжение почти 200-тысячной вражеской группировки почти целиком легло на немецко-румынский военно-морской флот, испытывавший большую нехватку кораблей и судов. Ввиду этого проводка любого крупного транспорта из портов западной части Черного моря в Севастополь выливалась в целую конвойную операцию, а любая потеря переживалась крайне болезненно.

Ранним утром 23 ноября к крымскому берегу в районе мыса Евпаторийский подошли корабли конвоя «Вотан»: транспорта «Санта Фе»* (4627 брт) и «Лола» (1193 брт), в охранении румынских эсминца «Марасешти», минного заградителя «Адмирал Мурджеску» и немецких моторных тральщиков R-165, R-197, R-209. Согласно документам на борту «Санта Фе» находилось 1278 тонн разнообразных военных

грузов, среди них, штурмовые орудия StuG III (скорее всего одна из батарей 279-й бригады ШО), боеприпасы для ВВС, бензин и ракеты, снаряженные веществом «Нейтралин»...

* Немецкое грузопассажирское судно, спущено на воду в 1921 году под названием "Стигервальд". В 1936 году оно было взято во фрахт, и вскоре, куплено судоходной компанией Hamburg South American Line. В 1937 пароход был переименован в "Санта Фе". В 1939 году захвачен французами и до 1940-го года плавал под именем "Сант Андре". После капитуляции Франции, транспорт возвращен Германии и вновь переименован в "Санта Фе". Судно имело следующие технические характеристики: вместимость - 4627 брт, длина: - 126,3 м, ширина - 15,4 м, осадка - 8,2 м, мощность машин - 2850 л.с., скорость - 12 уз., пассажирских мест - 45. *

Согласно отчету старшего лейтенанта Росбунда, немецкого офицера связи на румынском эсминце, в 05.47 в точке 45° 05,9' с.ш./33° 17,6 в.д. на „Санта Фе“, шедшем в 200 м позади „Марасешти“, произошел взрыв. «След торпеды – отмечал немецкий офицер в своем рапорте, - не был замечен ни с левого, ни с правого борта. По моему наблюдению, вода подброшена взрывом с обеих сторон парохода почти на одну высоту, так что мне показалось, что речь идет о взрыве под кораблем или внутри него. Судя по этому взрыву, мне кажется, что обычное поражение торпедой исключено, так что мне представляется возможным поражение миной. Не исключена возможность торпеды с магнитным взрывателем, которая могла взорваться под кораблем». Последующие события начали развиваться с нарастающей быстротой: спустя две минуты внутри судна послышался новый взрыв, из 1-го люка происходит выброс пламени, которое сразу же охватывает носовую часть. Горящий пароход разворачивает носом на ветер, в результате чего пожар распространяется на все судно. Из-за этого, а также того обстоятельства, что экипаж начал самостоятельно покидать «Санта Фе», планировавшаяся было буксировка, становится невозможной. Наконец, в 06.36 внутри транспорта происходит внутренний взрыв, расколовший его на части. Они мгновенно погружаются в море. По окончательным данным при катастрофе погибло 28 человек, спасено – 78, в том числе, 11 тяжелораненых.

Что же могло погубить транспорт? Хронологически первой версией, появившейся в немецких документах, была атака подводной лодки, но это предположение отбросили уже к вечеру первых суток. Дело в том, что никто не видел ни торпедных следов, ни показавшихся из под воды фрагментов корпуса субмарины, что происходило с нашими подлодками почти во всех случаях торпедных атаках. Да и сам характер взрыва был несвойственен торпедой. Наконец, взрыв на судне произошел в утренних сумерках, когда подлодки не могут атаковать ни из надводного (слишком светло), ни из подводного (недостаточно освещения для наблюдения в перископ) положений.

Основной стала версия «глубоко стоявшей мины». Исходя из этого, группа моторных тральщиков была направлена для траления «в радиусе 5 миль от маяка Евпатория до 15-метровой глубины». Задача выполнялась в последующие дни, вплоть до 1 декабря, но ни одной мины обнаружить так и не удалось.

Не дают подсказок к установлению причин гибели и материалы обследования транспорта под водой. Корпус основательно разрушен, повсюду торчат фрагменты шпангоутов, куски обшивки, оторванная корма находится чуть поодаль. Кое-где

виднеются остатки штурмовых орудий. Глубина моря в месте гибели 21 метр, возвышение остова над грунтом 10 метров.

С момента окончания войны и сверки данных противоборствующих сторон гибель «Санта Фе» стала загадкой, распутать которую пытались многие, но по ряду причин она до последнего времени так и не имела окончательного решения. Мы не станем доказывать уважаемым читателям, что мы изобрели велосипед, но новое прочтение документов и сопоставление их друг с другом дают возможность утверждать: в истории «Санта Фе» можно ставить точку.

Поскольку ни с одной известной атакой черноморской подлодки потопление «Санта Фе» связать не удавалось, в советский период утверждалось, что оно было потоплено торпедами субмарины «Д-4», которая, в свою очередь, так же не вернулась из того похода. Это объяснение долгое время устраивало всех, кроме тех немногих, кто работал в военных архивах и знал, что с субмариной до вечера 30 ноября поддерживалась двухсторонняя связь и ни о какой атаке утром 23-го она не докладывала. Позднее известный заподногерманский историк Ю. Ровер высказал предположение, что судно погибло на минах, выставленных 18 июля 1943 года подлодкой «Л-4» (командир – капитан 2 ранга Е.П. Поляков). В тот день между 16.35 и 17.12 «Л-4» поставила заграждение №1/35 в 2-3,5 милях южнее мыса Евпаторийский между точками с координатами 45°07,5' с.ш./33°18,4' в.д. и 45°05,3' с.ш./33°15,8' в.д. Все 20 мин ПЛТ были выставлены пятью банками на постоянном курсе, расстояние между банками 5 кбт, минный интервал - 55 м, углубление мин - 2,4 м. Спустя десять дней на заграждение напоролись корабли немецкого конвоя «Сафари». В трале катера-тральщика «MR 7», обнаружилась мина, которая почти тут же взорвалась. При постановке на якорь подорвался лихтер «EL 74» (дедвейт 139 т). Взрывом были разрушены нос и средняя часть судна, на плаву осталась только корма, которую отбуксировали в Евпаторию. 31 июля, после специального осмотра, восстановление «EL 74» было признано не целесообразным, и лихтер списали. Естественно, обнаружив мины, противник принял меры к их уничтожению. По этому поводу Ю. Ровер указывал, что в течение 29-31 июля германские тральщики вытралили в Евпаторийском заливе 16 мин. 16 мин плюс те две, что сработали непосредственно 28 июля, в сумме дают 18 мин, что свидетельствовало о практически полной ликвидации заграждения №1/35.

Оставшиеся две мины в расчет можно было фактически не принимать. Дело в том, что ударно-механические мины ПЛТ, ставившиеся с подлодок типа «ленинец», имели свойство к самовзрыву, кроме того, на основе полигонных испытаний было известно, что до 10% их устанавливается на глубину больше заданной, и становятся, таким образом, не опасными. Однако, более подробное изучение журнала боевых действий 30-й немецкой эскадренной флотилии показало, что в течение 29-31 июля были вытралены только 14 мин: по пять 29 и 30-го числа и четыре 31-го. Таким образом, из заграждения «Л-4» остались невытраленными четыре мины, а это уже не так мало. Весьма возможно, что они остались не обнаруженными потому, что встали на глубину больше заданной. Такие мины в гораздо меньшей степени подвержены воздействию волн и течений, что значительно увеличивает их срок службы. Для кораблей и судов, имевших небольшую осадку, они безопасны, однако, встреча с такой миной могла оказаться фатальной для глубоко сидящего в воде океанского транспорта "Санта Фе".

Второе обстоятельство, которое говорит в пользу подрыва на mine «Л-4» вытекает из донесения Росбунда. Оказывается, что в районе Евпаторийского маяка из-

за навигационной ошибки, допущенной в темное время суток, конвой «Вотан» вышел за пределы протраленного фарватера. Это обстоятельство прямо указывает, что судно шло через район, которым обычно не пользовались. Весьма вероятно, что с 31 июля он ни разу не проверялся, и здесь могли оставаться мины заграждения №1/35.

Наконец, третий аргумент: при сопоставлении координат заграждения и места нахождения остова, последнее находится на расстоянии всего 320 метров к западу от линии мин «Л-4». Это тоже вполне объяснимо. Дело в том, что конвой пересек линию мин, двигаясь курсом 125 градусов. После подрыва транспорт "Санта Фе" некоторое время еще сохранял ход в 10 узлов и прежний курс в 125 градусов, то есть, продолжал смещаться в восточном направлении. После остановки, судно в течение примерно 50 минут дрейфовало по течению (ветер был северо-восточным 2-3 м/с), которое в районе мыса Евпаторийский направлено с востока на запад, и имеет скорость 1,4 узла на удалении 2 и более миль от берега. Таким образом, во время дрейфа судно смещалось с востока на запад.

Кроме того, существует еще одно возможное объяснение отклонения точки подрыва "Санта Фе" от первоначальной линии мин «Л-4». Дело в том, что мины ПЛТ были разработаны на основе якорных мин обр. 1912 года. Из немецких же отчетов по тралению заграждений на Балтике следует, что эти мины имели слишком легкий якорь, и в результате штормов могли передвигаться по грунту на расстояние в 2-3 кбт от точки их начальной постановки. Вероятно, нечто подобное могло случиться с оставшимися минами ПЛТ из заграждения «Л-4».

С учетом того, что взрыв под «Санта Фе» произошел в непосредственной близости с минным заграждением №1/35, весьма популярная среди некоторых историков-любителей версия самопроизвольного внутреннего взрыва груза на транспорте, кажется весьма сомнительной. Все их построения по принципу «на борту были взрывчатые вещества, вот они и взорвались» полностью игнорируют весь опыт применения и эксплуатации боеприпасов германской армии, вследствие чего мы не станем посвящать разбору этих лишенных оснований гипотез лишнее место и время.

Гораздо больше непонятного связано с судьбой второго подводного объекта в Евпаторийском заливе – охотника «Uj 102». В свой первый боевой поход он ушел 15 ноября, а ровно спустя месяц – 15 декабря – погиб со всем экипажем в 53 человека.

* Он был построен в 1943 году на Николаевской верфи по проекту малого военного транспорта типа КТ, и имел следующие технические характеристики: тоннаж - 834 брт., длина – 67,5 м, ширина - 11м, осадка – 3,1 м, мощность паросиловой двухвальной ГЭУ - 2400 л.с., скорость – 14,5 узла. Вооружение первоначально включало: 2×75-мм, 1×37-мм и 2×20-мм орудия. Корабль был переоборудован в охотник за подлодками в том же году. *

Согласно журнала боевых действий «Адмирала Черного моря», события трагического для немцев дня 15 декабря 1943 года, развивались следующим образом (ниже используется Берлинское время): «Охотники «Uj 101», «Uj 102» получили приказ произвести поиск подводных лодок в заливе Евпатории. В 01.56 после метания глубинных бомб наблюдался сильный взрыв близ охотника «Uj 102» с последующим продолжительным и сильным горением топлива на поверхности воды. После него «Uj 102» исчез. В 05.55 «Uj 101» прибыл на местовзрыва, сообщает о многочисленных обломках корабля. Причина потери «Uj 102» не ясна.

Потеря противолодочного корабля могла произойти:

А) Из-за взрыва боеприпасов и горения бензина на „Санта Фе“, вызванных случайным метанием глубинных бомб на затонувшее судно. Против этого выступает факт почти трехчасового горения топлива, т.к. на „Санта Фе“ в качестве частичной загрузки был только бензин в бочках, что не может стать причиной такого продолжительного пожара.

Б) Из-за попадания глубинной бомбы на вражескую подлодку и вызванным таким образом взрывом боеприпасов и торпед на подлодке. (Этим и объясняется горение жидкого топлива [всплывшего с подлодки]).

В обоих случаях «Uj 102» получил пробоину от сильного взрыва и сразу затонул. Ни один выживший не обнаружен. Горение топлива не могло произойти на самом «Uj 102», т.к. на его борту не было нефти. Таким образом поражение торпедой или миной отпадает.

Как видим, сами немцы рассматривали только две версии гибели корабля. Первая, это детонация оставшегося груза транспорта "Санта Фе". Вторая – это детонация торпед на советской субмарине, якобы, попавшей под удар охотника. Причем, предпочтение они отдавали именно второй версии.

Последняя версия может сразу быть отвергнута, ибо абсолютно точно известно, что все советские подводные лодки, находившиеся в море 15 декабря 1943 года, впоследствии благополучно вернулись в базу.

Большого внимания заслуживает первая версия. Теоретически взрыв десятков или даже сотен тонн снарядов и авиабомб, оставшихся трюмах "Санта Фе" после его потопления, вполне мог погубить любое судно, оказавшееся в непосредственной близости от него. Какая же картина должна была остаться после такого взрыва на морском дне?

Ответ на этот вопрос могут дать исследования, проведенные в июне – сентябре 2008 года «Лабораторией подводных технологий» г. Одесса, под руководством Владлена Тобака, на месте гибели венгерского транспорта «Унгвар». 9 ноября 1941 транспорт «Унгвар» (1030 брт), имея на борту груз из 141 тонн бензина в бочках, 916 тонн авиабомб, 469 тонн продовольствия и 306 тонн зенитных боеприпасов, вышел из Сулины в Одессу в составе конвоя. В 08.30 южнее Ильичевска транспорт подорвался на mine, вслед за чем последовал пожар и взрыв генерального груза. Следует подчеркнуть, что глубина моря в точке подрыва составляла 16 метров, но это не стало препятствием для того, чтобы все морское дно в районе подрыва явило собой картину страшной катастрофы. Вот выдержки из отчета экспедиции:

«Мощность взрыва была такова, что на грунте образовалась воронка, заполненная мелкодисперсным илом. Вероятно, слой ила во взрывной воронке скрывает большую часть обломков и генерального груза. Средний диаметр воронки около 160 метров. Последующие водолазные обследования полностью подтвердили отсутствие в эпицентре взрыва обычного слоя ракушки, и особо мягкой консистенции грунта (ила), также как и проявление в некоторых местах чётко очерченного контура края воронки с перепадами глубины. Несколько крупных частей транспорта (размерами 10-15 метров) лежат по краям воронки и немного за её пределами. В отдельных частях сохранились иллюминаторы и, общем, угадываются конструкции крупного судна. Более мелкие части корпуса весом до 100 кг, а также бочки (бензин в составе генерального груза), сдавленные взрывом находятся на удалении от 15 до 100 и более метров от края воронки...».

Итак, в случае с «Унгваром» детонация груза боеприпасов была не предполагаемой, а абсолютно достоверной. Если предположить, что действительно имела место детонация боеприпасов в трюмах "Санта Фе", то картина на месте гибели этого транспорта должна походить на случай с «Унгваром», ибо, подобное должно совпадать с подобным. Правда, справедливости ради надо отметить, что дно в районе Евпатории более плотное, чем дно в районе Одессы, однако, с другой стороны, взрыв «Унгвара» произошел не на дне, а на поверхности моря. А это значит, что в случае детонации груза "Санта Фе", воздействие взрыва на морское дно должно быть более мощным, чем в случае с «Унгваром», и это вполне могло компенсировать различие в плотности грунта. Однако ничего подобного там не наблюдается, даже сейчас, после многочисленных послевоенных взрывных работ. А самое главное, отсутствует воронка которая не могла не образоваться после мощного взрыва. Если же взрыв был недостаточно мощным, чтобы сопровождаться выбросом грунта, то, как он мог погубить находившийся на поверхности охотник?

Итак, подведем промежуточный итог. Очевидно, что обе немецкие версии гибели «Uj 102» являются несостоятельными. Так что же тогда погубило корабль?

Прежде, чем перейти к анализу других возможных причин, остановимся еще раз на тех повреждениях, которые имеет остов охотника. Обратимся к данным его обследования на дне. «Uj 102» стоит на ровном киле, на глубине 20 метров, в левом борту аккуратная прямоугольная пробоина величиной практически во всю высоту борта и длиной метров 15, четко виден разлом корпуса ближе к корме, несомненно ставший главной причиной затопления. Не считая следов послевоенного вмешательства, корпус корабля имеет только один разлом, шириной около двух метров, проходящий через палубу, днище и оба борта. По сути дела, почти половина корпуса охотника со стороны кормы, просто отделена от остальной части корабля. Других заметных повреждений бортов или днища не наблюдается. Таким образом, взрыв, оторвавший корму, был, но он не мог иметь отношения к «Санта Фе». Что могло стать его причиной?

Можно сразу заметить, что подрыв «Uj 102» на плавающей мине практически исключен. Действительно, ни взрыв противолодочной мины типа UMB с весом ВВ 40 кг, ни ЕМС с весом 285 кг на поверхности воды у борта просто не мог привести к повреждениям корпуса вышеописанного характера. Торпедную атаку советской подводной лодки из списка возможных причин гибели «Uj 102» также можно сразу исключить. Во-первых, достоверно известно, 15 декабря такой атаки не было, а, во – вторых, торпеда также не смогла бы нанести тех повреждений, о которых шла речь выше.

Что же тогда остается? Характер повреждений корпуса корабля позволяют предположить, что охотник погиб в результате подрыва на донной неконтактной мине. И действительно, мины подобного типа ставились нашей морской авиацией в 1943 году довольно активно. Однако, необходимо отметить, что никакой информации о постановках таких мин у Евпатории нет. Конечно, отрицать на 100% саму возможность появления там донных мин, нельзя, ибо, нельзя сбрасывать со счетов элементарные навигационные ошибки. Тем не менее, необходимо отметить, что район у Евпатории даже в качестве запасного района сброса мин, никогда не значился. С момента гибели «Санта Фе» до 1 декабря немцы протралили весь район и контактными и неконтактными тралам, даже привлекая самолеты-тральщики, но ничего не нашли. Поскольку охотник лежит рядом с "Санта Фе", место, где он мог

подорваться, было неоднократно протралено. Мин же между 23 ноября и 15 декабря наша авиация в том районе не сбрасывали даже аварийно. Обе А-1-4, сброшенные аварийно в декабре, были выставлены вечером 4-го числа одним Ил-4, летавшим из Геленджика на постановку в Днепровско-Бугский лиман - сброшены близ Ак-Мечети.

Так, каков же итог? Ясно, что «Uj 102» не мог погибнуть от: 1) взрыва торпед на, якобы, атакованной им советской подводной лодке; 2) от взрыва оставшихся боеприпасов на борту транспорта "Санта Фе"; 3) от торпедной атаки советской подводной лодки; 4) от подрыва на плавающей мине; 5) от подрыва на минах ПЛТ заграждения, выставленного «Л-4» в июле 1943; 6) от подрыва на советской магнитной мине.

Таким образом, остается только одна версия гибели «Uj 102». Это подрыв на собственных глубинных бомбах. Несомненно, что это предположение вполне согласуется с тем, что изложено в немецких документах. Кроме того, характер повреждений корпуса корабля соответствует тому, что могло бы быть в случае такого подрыва. Проблемы с глубинными бомбами в то время были обычной вещью. Одна из бомб в серии могла сработать преждевременно, например, сразу, после вхождения в воду, а от ее взрыва могли сдетонировать и другие бомбы. Возможно, что имела место и просто ошибка при выполнении бомбометания, например, оно было осуществлено на слишком малой скорости. Вспомним о том, что охотник всего месяц находился в строю, а до этого его команда не успела пройти необходимого курса боевой подготовки. Малая глубина моря усилила эффект от взрыва.

Не ясно только одно – кого же собирался бомбить охотник? Согласно имеющимся данным, 15 декабря ни «С-33», ни «М-35» (именно они находились 15 декабря в районе Евпатории), не зафиксировали ни атак по себе, ни атак в удалении. Пропавшая «Д-4» так же не могла быть объектом атаки охотника, так как она должна была покинуть позицию еще 8 декабря. Значит, нам остается предположить только одно: немецкие моряки приняли за подводную лодку разломившийся надвое остов транспорта "Санта Фе". Вероятно, на карту с обстановкой, которой пользовался командир «Uj 102», остов судна нанесен был, но в условиях недостаточной видимости, да к тому же ночью, корабль мог иметь навигационную ошибку. Что же касается красного буя, выставленного после гибели «Санта Фе», то ночью его могли и не заметить, к тому же он стоял в 1 км восточнее остова, а не над самим местом.

Судя по повреждениям корпуса, охотник должен был потерять ход сразу же после взрыва, но, при этом в течение некоторого времени он вполне мог двигаться по инерции. Если принять во внимание, что корабль осуществлял атаку глубинными бомбами, то, скорее всего в этот момент он развил свою максимальную скорость, которая составляла 14,5 узла (26,1 км/ч), или 7,25 м/с. Таким образом, за несколько минут, даже заполняясь водой, корабль, двигаясь по инерции, вполне мог пройти еще 100-200 метров от места взрыва. Вспомним теперь, что охотник затонул примерно в 130 метрах от остова транспорта "Санта Фе". Не противоречит нашей версии и пожар на поверхности моря. В результате сильного взрыва, произошедшего в непосредственной близости с остовом «Санта Фе», часть бензиновых бочек могла потерять герметичность, их содержимое поднялось на поверхность, где могло воспламениться в результате контакта с каким-либо очагом возгорания на палубе корабля, образовавшимся сразу после взрыва. По свидетельству дайверов, погружавшихся на «Uj 102», надстройка охотника несет явные следы интенсивного

поверхностного пожара. То есть, перед тем, как затонуть, корабль определенное время находился в пятне горящего топлива. Мы не разделяем уверенности немецких штабных офицеров в том, что такой пожар не мог продолжаться 3 часа. Известно, что топливо с затонувших судов могло всплывать на поверхность в течение нескольких суток, а на «Санта Фе», имелась 141 тонна бензина.

Получается что «Uj 102» затонул далеко не сразу, и у экипажа было время для того, чтобы покинуть корабль. Вероятно, немцам не удалось воспользоваться шлюпками, и они вынуждены были пойти в декабрьскую воду в спасательных жилетах. Именно это и объясняет то обстоятельство, что дайверы, буквально перевернувшие внутренности охотника вверх дном, но ни разу не наткнулись на человеческие останки.

Подводя итог анализу обстоятельств гибели «Uj 102», хочется заметить, что у авторов нет неопровержимых доказательств своей правоты, но, скрупулезно перебрав все возможные варианты, они пришли к выводу, что только описанный вариант развития событий может объяснить все факты, связанные с гибелью охотника.

Заключение.

Конечно же, на первый взгляд, можно утверждать, что охотник «Uj 102» стал жертвой трагической случайности. И, возможно, это будет правильно. Однако, с другой стороны, нет в мире ничего более закономерного, чем случайность. И с этой точки зрения, случайная гибель «Uj 102» стала закономерным результатом той активности, которую в конце 1943 года развили подводные силы советского Черноморского флота.

Для противодействия этой угрозе, немцы вынуждены были крайне интенсивно использовать те ограниченные эскортные силы, которые были в их распоряжении. Нехватка крупных противолодочных кораблей компенсировалась высоким напряжением их боевой службы. Но так не могло продолжаться вечно. И в этом смысле, время работало против немцев. Многодневное боевое напряжение, отсутствие необходимого времени для отдыха, регламентных и профилактических работ не могли не сказаться на состоянии личного состава и материальной части. Ошибки и технические сбои в такой ситуации были неизбежны, и являлись закономерным результатом сложившейся обстановки. И именно в этом смысле, гибель корабля противолодочной обороны «Uj 102» стала, пусть и косвенным, но все же, результатом, усилий советского Черноморского флота, а значит еще одной победой наших подводников.