

МОРСКАЯ

10/2017 *Кампания*

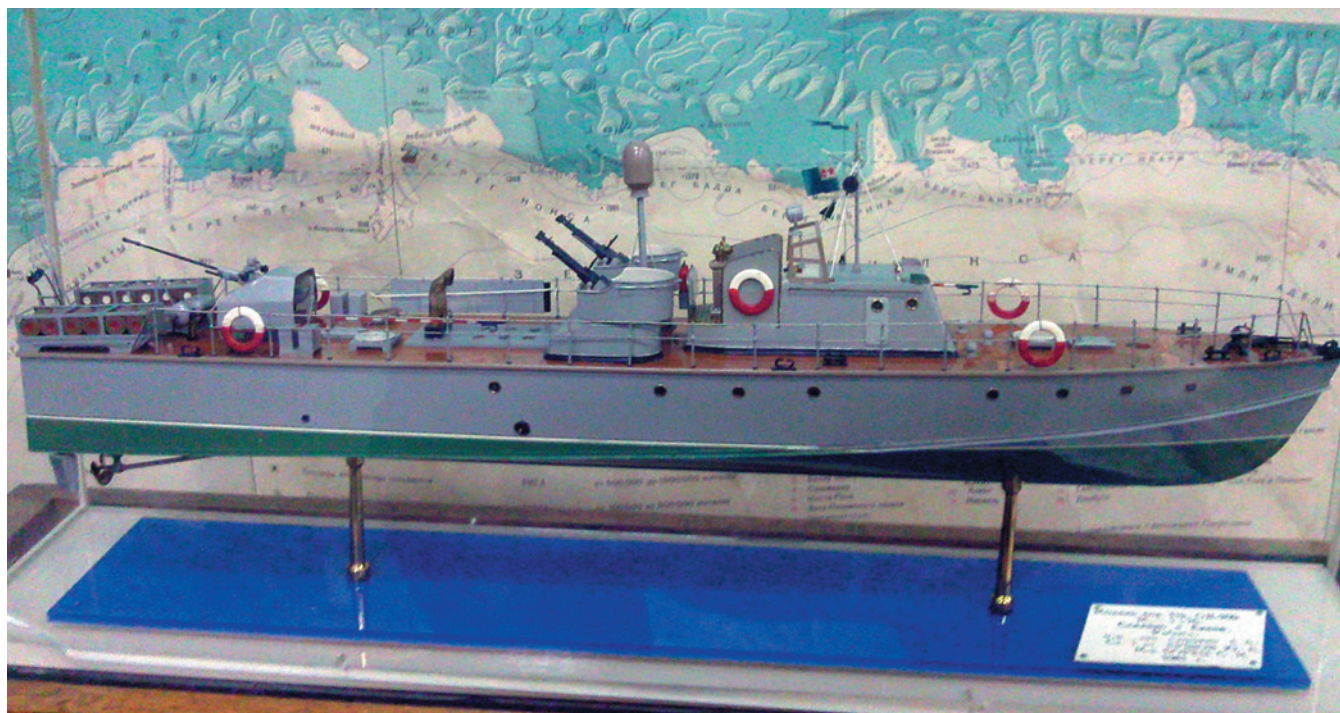
**Винтовой клипер
«Гайдамак»**



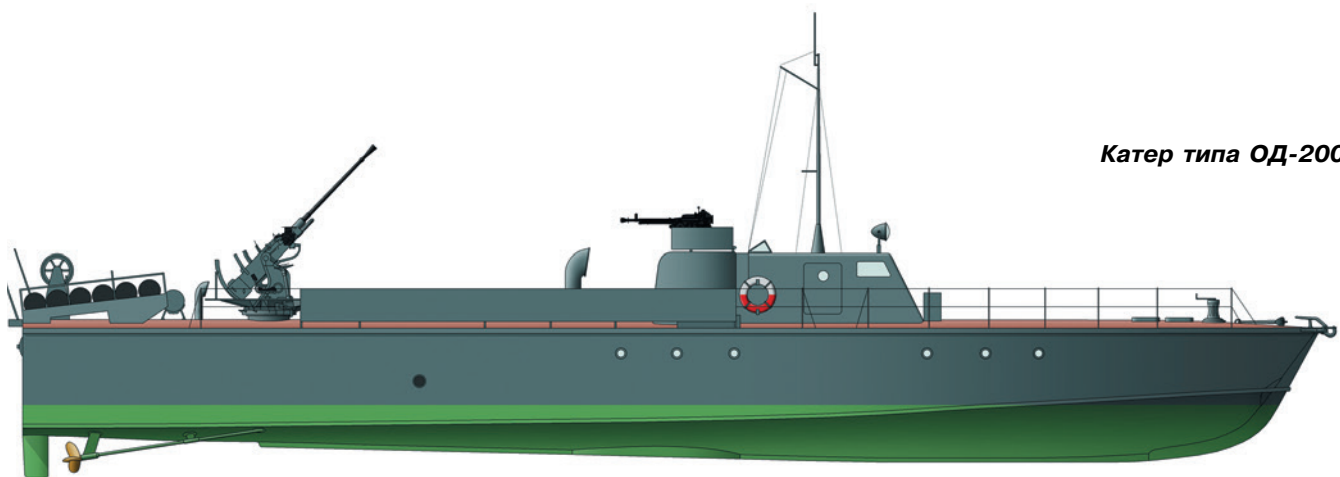
Тральщики проектов 59 и 73К

**Правдивая история одного мобпроекта.
История создания малого охотника ОД-200**

**Канонерские лодки типа «Донец»
Днепровской военной флотилии третьего формирования**



Модель катера типа ОД-200



Катер типа ОД-200



Катер типа ОД-200 и крейсер «Адмирал Ушаков» на параде в Ленинграде, 1955-56 гг.

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№10 (74) • 2017

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Издатель: **А.В. Дашьян**

Главный редактор **С.В. Патянин**

Редакционный совет:

С.А. Балакин
В.А. Галыня
М.Б. Князев
М.Э. Морозов
А.В. Орёл
А.В. Чаплыгин
В.В. Яровой

Подготовка
оригинал-макета:
ИП Чаплыгин А.В.

Тел. 8-915-314-4452

E-mail: navalcampaign@gmail.com

Подписано к печати 31.10.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул. Верейская, д. 29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

В оформлении 1-й стр. обложки использован рисунок В.Э. Тюлькина «Клипер «Гайдамак» из альбома Б.Г. Шарона «Корабли и суда контр-адмирала Шарона Г.Г.» (Калининград, 2006).

На 3-й и 4-й стр. обложки: модель клипера «Гайдамак» (ЦВММ). Фото В.К. Михальчука

Содержание

Ю.А. Ликин. Винтовой клипер «Гайдамак»	2
В.В. Яровой. Тральщики проектов 59 и 73К	11
М.Э. Морозов. Правдивая история одного мобпроекта. История создания малого охотника ОД-200	35
В.А. Спичаков. Канонерские лодки типа «Донец» Днепровской военной флотилии третьего формирования	50
Вопрос – ответ.....	64

Москва 2017

Уважаемые читатели!

В адрес редакции приходят письма, авторы которых сетуют на то, что отечественный флот – как Российский Императорский, так и советский – слабо представлен на страницах нашего журнала. Мы решили пойти навстречу пожеланиям, поэтому представляемый вашему вниманию сборник полностью посвящен кораблям отечественного флота.

Статья **Юрия Александровича Ликина** (Калининград) посвящена клиперу «Гайдамак» – еще одному представителю второй серии винтовых клиперов Российского Императорского флота (наряду с «Абреком» и «Всадником», о которых автор уже рассказывал на страницах нашего журнала).

Виктор Вениаминович Яровой (г. Новокузнецк Кемеровской обл.) на основе архивных материалов освещает историю создания тральщиков пр. 59 и 73К, по имени головного часто называемых кораблями типа «Владимир Полухин». Автор подробно рассматривает их проектирование, постройку и испытания, многочисленные корректировки проекта, а также приводит краткие исторические справки на все построенные корабли.

Работа к.и.н. **Мирослава Эдуардовича Морозова** (Москва) проливает свет на историю создания малых охотников типа ОД-200 и дает нелицеприятную, но обоснованную оценку катерам, удостоивавшимся исключительно хвalebных отзывов в литературе советского периода.

Валерий Александрович Спичаков (г. Львов, Украина) продолжает знакомить читателей с малоизвестными кораблями советских речных флотилий. На этот раз речь пойдет о канонерских лодках, переоборудованных из трофейных барж в конце Великой Отечественной войны.

Цветные схемы для выпуска выполнил А.В. Дашьян (Москва).

Где приобрести журнал «Морская кампания»

В Москве

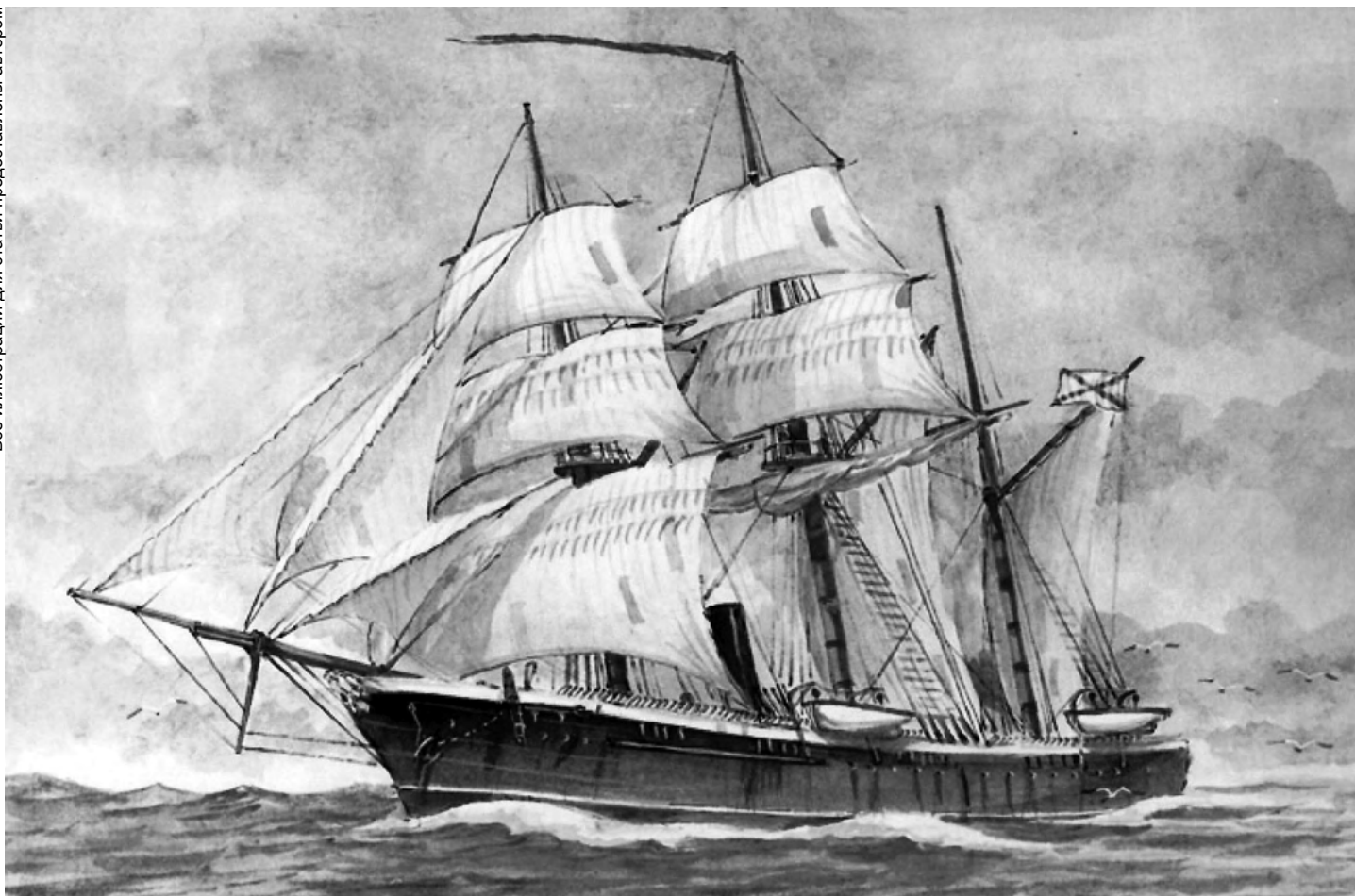
- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский», 2 этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»). Время работы клуба 9.00 — 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Магазин «Техника молодежи/Торговый дом «Новый Колизей» — в спорткомплексе «Олимпийский», подъезд 7, 3-й этаж (метро «Проспект Мира»).
- Магазин «Лейб-компания» — 4-й Полевой пер., д.7 (метро «Сокольники»).
- Редакция журнала «Фронтальная иллюстрация» — ул. Новодмитровская, д.5а, 16-й этаж, офис 1601 (метро «Дмитровская»).

В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 — 17.00.

На Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 31. Время работы: вторник, пятница, суббота, воскресенье, 8.00 — 15.00. Тел. +38-050-108-90-06.
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд К, место 1. Время работы: ежедневно, кроме понедельника, 9.00 — 17.00. Тел. +38-095-308-47-86.
- г. Днепродзержинск, магазин «Книжка» в ТК «Скорпион», отдел 3. Время работы: ежедневно, 9.00 — 19.00. Тел. +38-095-462-76-47.



Винтовой клипер «Гайдамак»

Ю.А. Ликин

История создания

С вступлением на трон Александра II началось возрождение русского флота. Как указывалось в 1856 году в Высочайшей записке Морскому министерству «О цели и значении русского флота», «России необходима морская сила, которая, с одной стороны, решительно преобладала бы над флотами соседних второстепенных держав, а с другой, внушала бы большим державам, то уважение, какое могло бы заставить их искать союза с Россией, или её нейтралитета».

За шесть лет после Крымской войны Россия построила крейсерский, пусть деревянный, но паровой флот, способный не только защищать побережье, но и выполнять боевые задачи на океанских просторах. По отчету Морского министерства, на 1 января 1861 г. российский флот насчитывал в строю 291 боевое и вспомогательное судно, что позволило ему выйти на третье место в мире. Началось строительство броненосных

кораблей. Набрал силу коммерческий флот, располагавший 530 пароходами и 463 парусно-гребными судами. Работали порты — только Кронштадт принимал и обрабатывал до 300–400 судов в неделю. Андреевский флаг реял в Атлантике, Средиземноморье, Тихом и Индийском океанах, осваивался Север. В дальних плаваниях постоянно находилось от 19 до 25 кораблей, фрегатов, корветов, клиперов.

Одним из последних был клипер «Гайдамак», совершивший три кругосветных плавания. Его маршруты пролегли от Кронштадта до Сан-Франциско, от Чукотки до Австралии. Его флаг видели мысы Горн и Доброй Надежды, корабль бороздил воды Средиземного моря и Индийского океана. На клипере начинала службу целая плеяда будущих адмиралов, политиков, ученых, министров.

«Гайдамак» создавался по судостроительной программе 1857 г. с коррективами 1858 г. и относился ко второй серии российских клиперов (3 единицы), которые было решено заказать за границей. Строительство «Гайдамака» велось

в Великобритании, на верфях Норт-флитского адмиралтейства, по договору, заключенному 25 августа 1859 г. с Генри Питчером капитан-лейтенантом А.А. Пещуровым, который затем стал первым командиром нового клипера.

Чертежи корабля были разработаны Кораблестроительным техническим комитетом и согласованы с заводчиком. В ходе постройки допускались некоторые незначительные отклонения от проекта. Питчер строил корпус со снабжением только по некоторым частям, исключая артиллерию, механизмы, водоопреснительный аппарат, компасы, белье и столовое серебро для кают-компании, которые заказывались отдельно другим подрядчикам.

После спуска на воду 23 августа 1860 г., корабль достраивался в доках Гринхайта. 20 декабря 1861 г., после завершения испытаний, командир «Гайдамака» капитан-лейтенант А.А. Пещуров подписал приемный акт и поднял на корабле Андреевский флаг. Клипер вошел в состав Балтийского флота.

Вверху: клипер «Гайдамак» в океане (рисунк В. Тюлькина)

Описание конструкции

Корпус и расположение

Изящный корпус клипера строился из английского дуба, данцигской сосны, частью ост-индского тика и американского горного вяза. Как сказал современник, «Гайдамак» *красив*».

При постройке исходили из того, чтобы кораблю возможно было подниматься по Амуру до Николаевска. Он имел водоизмещение 1094 т (1000 строевых тонн), что на 25 т превышало водоизмещение клиперов финской постройки («Абрек» и «Всадник»); длину между перпендикулярами 64,9 м, ширину с обшивкой 9,55 м, среднюю осадку 3,2 м; соотношение длины корпуса к ширине 6,8:1.

Клипер соответствовал типовой для своего времени конструкции парусно-винтового корабля. В носовой части находился короткий полубак, под которым размещалось гальюнное помещение со штульцами. За полубаком располагался световой люк в жилую палубу для освещения малярной и фонарной кладовых. По левому и правому бортам от люка были установлены стопора для цепного каната и битенги. Дальше шел камбузный световой люк с медной камбузной трубой и дефлектором для вентиляции кубрика. За фок-мачтой находился световой люк над парусной каютой и фор-люк с трапом в командное помещение. Здесь же размещались два медных вентиляционных дефлектора в кочегарное помещение. Между фок-мачтой и кожухом дымовой трубы располагались роостры, на которых устанавлива-

лись катер и вельбот, и запасной рангоут; по обеим сторонам от трубы – вентиляционные дефлекторы в угольные ямы и люки для погрузки угля. Между трубой и грот-мачтой находились два сходных люка в кочегарное отделение; за трубой – два дефлектора, большой люк машинного отделения, сходный люк в офицерские каюты и светлый люк кают-компания. Позади него стояла легкая штурманская рубка с нактоузом (палубная каюта для прокладки на картах), над которой возвышался мостик для вахтенного начальника. За бизань-мачтой располагался светлый люк в капитанскую каюту. Здесь же был установлен нактоуз и штурвал. В самой кормовой части корабля находился колодец винтового двигателя (для подъема винта при ходе клипера под парусами). Побортно от него на верхней палубе были сооружены легкие выгородки с офицерскими ватерклозетами.

Окончательная стоимость постройки корпуса клипера составила 202 714 руб. 58 коп.

Парусное вооружение

«Гайдамак» нес парусное вооружение барка, с «сухой» бизань-мачтой. Рангоут клиперам второй серии был назначен *«по внимательном соображении не только с остойчивостью, которая у паровых судов чувствительно уменьшается по мере израсходования топлива на действие паровых машин, но и имея в виду доста-*

вить судам полную возможность плавать под парусами с тем успехом, какой требуется от лучших парусных военных судов». Согласно контракту, для «Гайдамака» он был изготовлен в мастерских завода Г. Питчера.

Клипер нес три мачты и бушприт. В комплект рангоутных деревьев фок- и грот-мачт входили: собственно мачта, стеньга, совмещенная с брам-стеневой, и флашток. На каждой мачте крепился гафель с помощью бейфута с расклотами и поднималось по три реи. Бизань-мачта состояла из собственно мачты, крьйс-стенги, гафеля и гика; бушприт – из собственно бушприта, утлегаря, мартин-гика и блинда-реи.

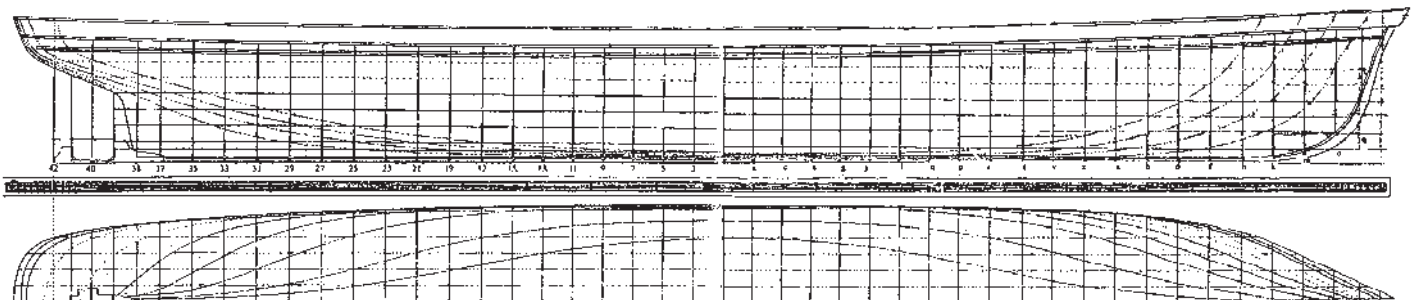
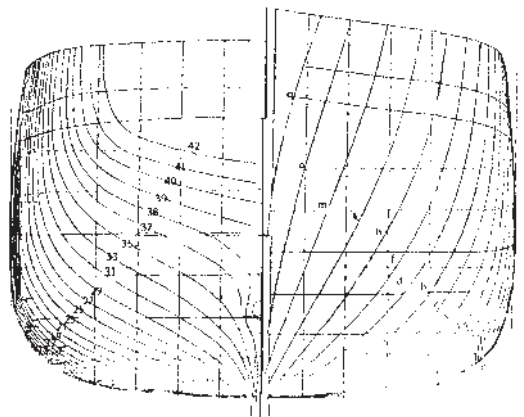
Паруса на «Гайдамаке» были установлены, как на английский корабль подобного класса. Согласно штатному расписанию, фок- и грот-мачты несли по три паруса, включая марсели и брам-сели; между фок- и грот-мачтами размещались фор-трисель и брам-стаксель; бизань-мачта несла бизань и крьйс-марсель; между грот- и бизань-мачтами располагались грот-трисель и грот-бом-брам-стаксель; к бушприту крепились бом-кливер, кливер, фор-стенги-стаксель и фор-стаксель (последние два паруса использовались крайне редко). В комплект парусного вооружения также входили лиселя, штормовые и разрезные паруса.

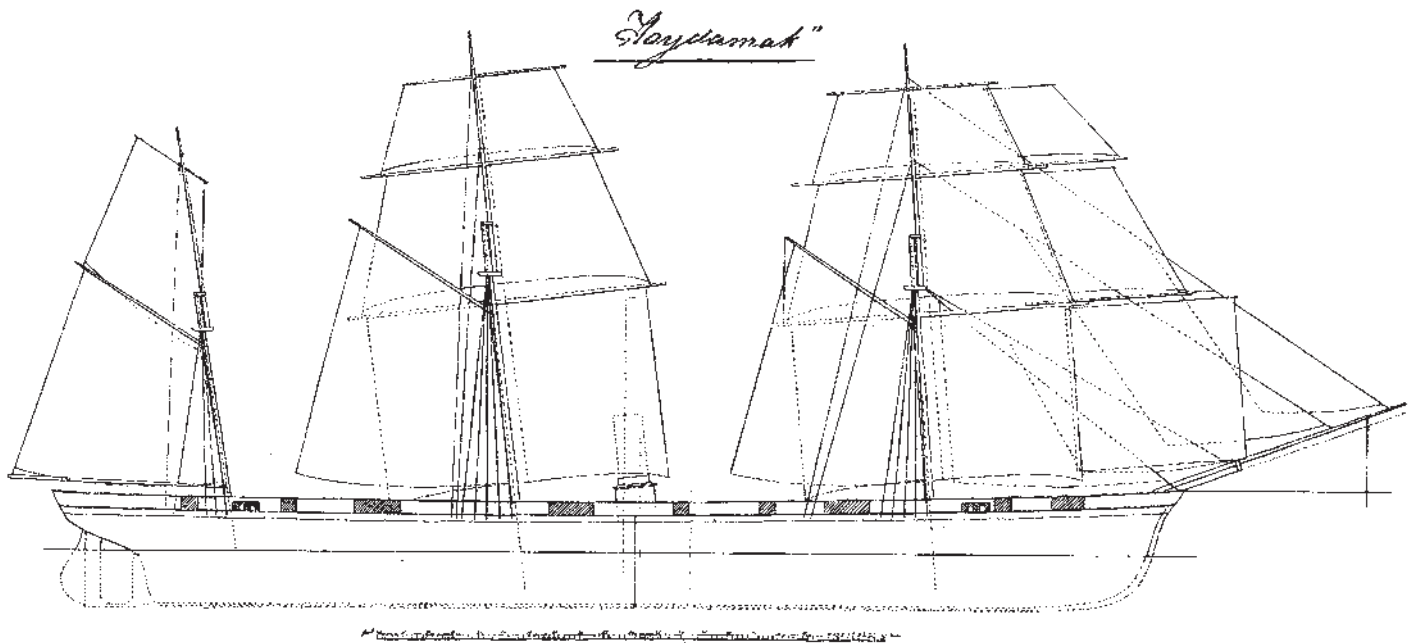
Количество людей, работающих с парусами на реях, зависело от площади и веса паруса. Например, на грот-брамселе хватало четверых, на грот-

Тактико-технические элементы

Водоизмещение:	1094 т
Размерения:	64,9(пп)×9,55×3,2 м
Силовая установка:	1 гориз. ПМ «Maudslay, Son & Field», 4 трехтопочных ПК; 1034 и.л.с.
Скорость:	10,5 уз
Запас угля:	норм. – 175 т, полн – 225 т
Дальность плавания:	1800 (7) миль
Вооружение:	
1860 г.	3 – 60-фнт ДЗ, 4 – 8-фнт НДЗ
1871 г.	3 – 152-мм/23 НКЗ, 4 – 87-мм/20 НКЗ
Экипаж:	
до 1869 г.	151-154 чел.
после 1869 г.	171-190 чел.

Теоретический чертеж корпуса клипера «Гайдамак»
(копии подлинных чертежей)





марселе работало 14 человек, а для поднятия и закрепления грота и фока привлекалось по 16 матросов.

Паруса обеспечивали клиперу среднюю скорость до 10 узлов. По оценке командира, «мореходные качества клипера великолепны. Крепок, сух, слушается руля отлично, и на фордевинде не рысклив.... В океане и при ветре, клипер качался очень немного... Кликер ходил до 12 с половиной узлов и даже более».

Машина получала пар от четырех трехтопочных котлов. Дымовая труба – телескопическая. Винт – двухлопастной, поднимавшийся при движении под парусами.

Обслуживание машины и котлов проводилось по заводским инструкциям, а снабжение «материалами и запасными инструментом и запасными вещами потребных для винтового судна» обеспечивалось согласно приказа №4

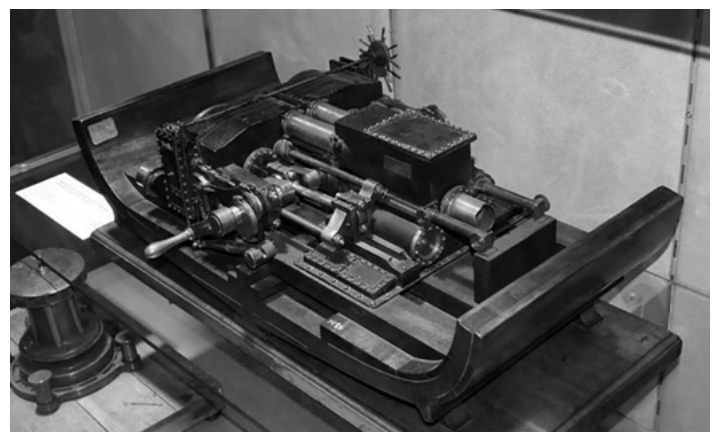
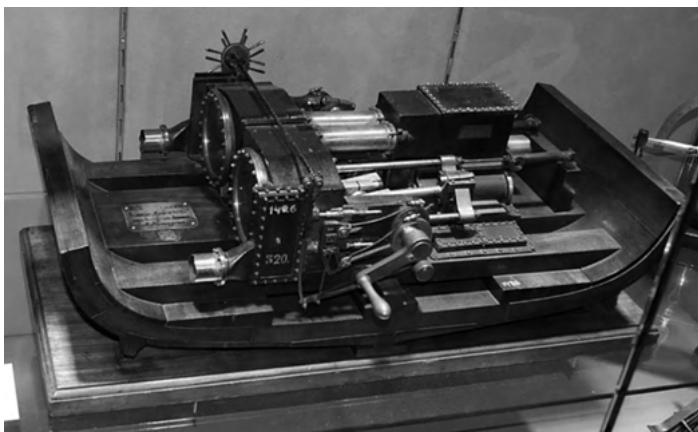
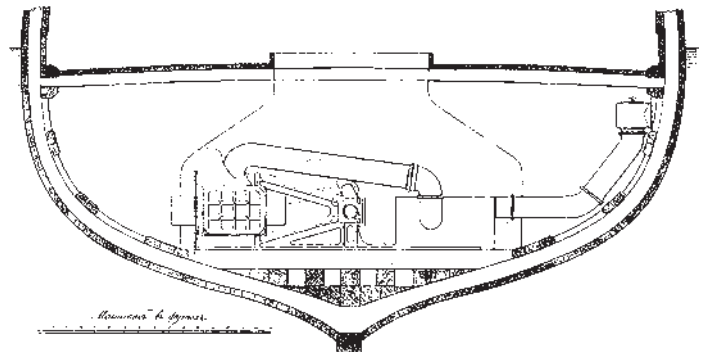
от 20 мая 1860 г. Этим же приказом определялась форма и порядок ведения «машинного журнала».

Клипер мог принимать в угольные ямы 175 т угля на 11 дней хода, еще 50 т помещалось на палубе. Автономность по провизии – 30 суток. В донесении о первом океанском походе А.А. Пешуров докладывал: «Наибольшее суточное плавание 258 миль, среднесуточное 160 миль. Машина работает, как на пробе».

Механизмы

Горизонтальная паровая машина мощностью в 250 нарицательных сил (1034 инд. л.с.) была изготовлена на заводе Модслея и Фильда за 114 730 руб. и обеспечивала клиперу скорость хода в 10-10,5 уз. Машина была сделана качественно, при приемке отмечалось: «Действует удовлетворительно. Движение всех частей правильно и без стука; обороты винта легки».

Чертеж расположения паровой машины клипера «Гайдамак»
(копия подлинного чертежа)



Модель двухцилиндровой горизонтальной паровой машины клипера «Гайдамак» из фондов ЦВММ

Вооружение

По проекту планировалось вооружить корабль тремя поворотными 68-фнт (203-мм) бомбическими орудиями №1 и четырьмя 38-фнт (152-мм) пушками. Фактически, при вступлении в строй «Гайдамак» нес три 60-фнт орудия №1 и четыре 8-фнт нарезных пушки.

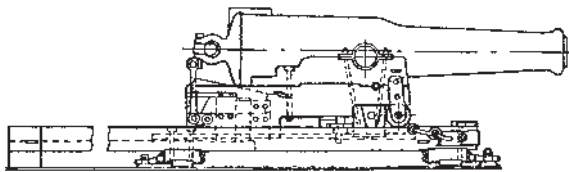
60-фунтовая «длинная» пушка системы Баумгардта №1 весила 5 т, имела калибр 195 мм, длину канала ствола 17,6 клб. и могла стрелять ядрами, бомбами с медной трубкой системы Шмидта и картечью. Дальность стрельбы ядром составляла 3,5 км, бомбой – 3,1 км. Ядром пушка пробивала на оба борта любой деревянный корабль. Специально изготовленные для нее стальные ядра при увеличенном заряде (9,4 кг против штатного 6,56 кг) на дистанции 213 м насквозь пробивали 114-мм железную броню.

На клипере 60-фнт пушки ставились в диаметральной плоскости и могли вести огонь на оба борта, для чего их перекачивали от борта к борту по рельсовой системе. Орудийные портики герметически закрывались ставнями, которые делались из трех частей и крепились петлями к борту в нижней части портика.

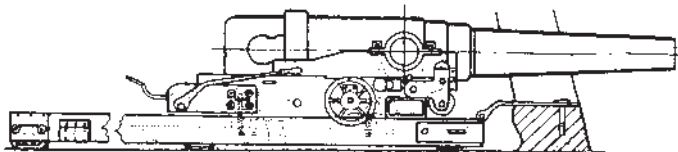
Медная 8-фнт пушка представляла собой армейское орудие образца 1838 г., переделанное в нарезное и установленное на морском станке. Пушка имела калибр 4,18 дюйма (106,1 мм), длину ствола 19,4 клб., вес 753 кг. Она заряжалась с дула и стреляла цилиндрическими снарядами, снабженными двумя рядами цинковых выступов, которые и входили в нарезы. В боекомплект входили чугунная граната, картечная граната (примитивная шрапнель) и картечь. Гранатой весом 11 кг пушка стреляла на дистанцию 3845 м; эффективная дальность стрельбы картечью – 555 м.

Боезапас состоял из 125 выстрелов на каждое 60-фнт орудие и 240 выстрелов на 8-фнт. Корабль снабжался 4- и 2,5-дюймовыми боевыми ракетами, изготовленными пиротехнической школой Сухопутного ведомства; 100-мм сигнальными ракетами и фальшфейерами системы Робсона. Личный состав был обеспечен нарезными ружьями и абордажными пистолетами. На ружье заготовлено по 100 патронов, на пистолет – 40 боевых и по 10 холостых.

Измерение расстояний до цели осуществлялось при помощи механического дальномера, состоящего из деревянной рейки длиной 51,5 дюйма, разделенной на 515 частей



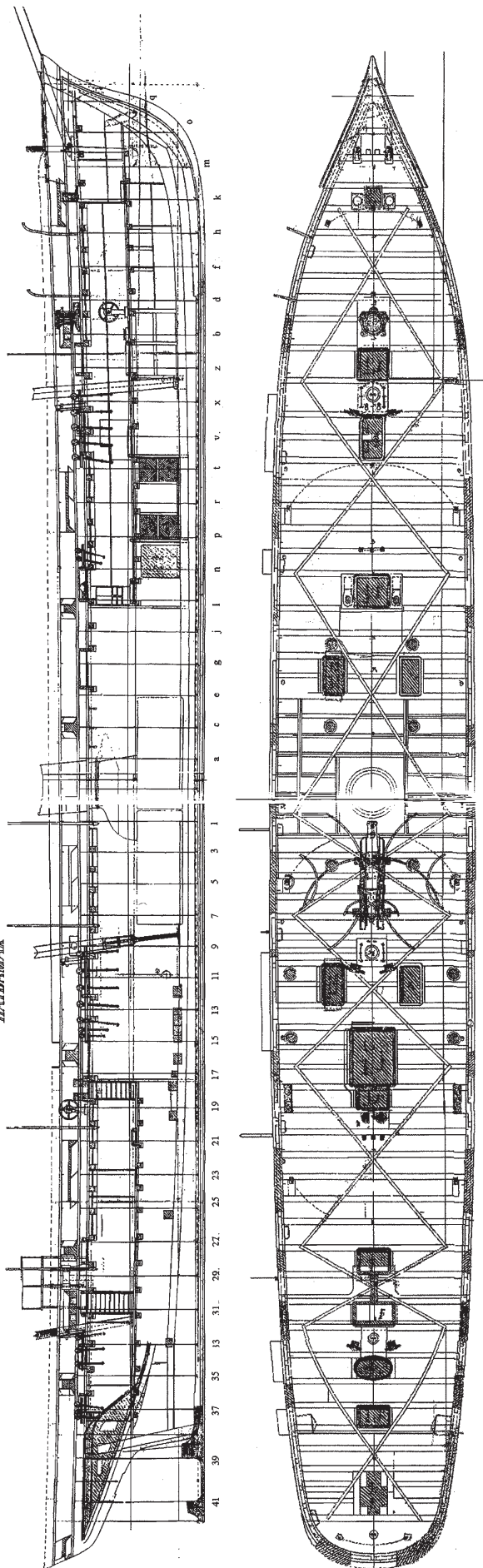
60-фунтовая «длинная» пушка №1 на станке с передним щитом («платформе с круговым обстрелом»)



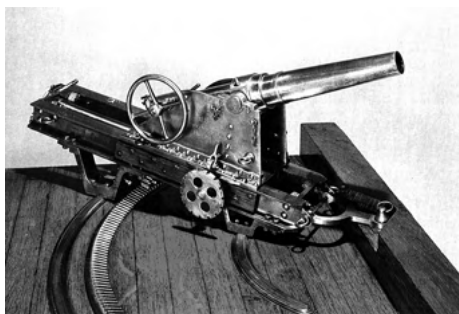
6-дюймовое орудие образца 1867 г. на деревянном станке с передним щитом

Profile of the vessel "Gaidamak" of the Russian Navy

НАЙДАМАК



Винтовой клипер «Гайдамак»: продольный разрез и план верхней палубы (копия подлинного чертежа)



Модель 4-фнт (87-мм) нарезного орудия из фондов ЦВММ. «Гайдамак» был перевооружен такими в 1869 году

Личный состав

Численность экипажа клипера менялась от кампании к кампании, в зависимости от тех задач, которые решал корабль, каково было его техническое состояние и вооружение:

1860 г.: 12 офицеров, 139 нижних чинов;
1863 г.: 16 офицеров, 138 нижних чинов;
1869 г.: 18 офицеров, 153 нижних чина;
1873 г.: 19 офицеров, 171 нижний чин.



**Первый командир «Гайдамака»
Пещуров Алексей Алексеевич
(на снимке – в чине адмирала)**

Окраска

Клипер в течение всей службы имел традиционную «имперскую» окраску. Корпус выше ватерлинии, шлюпбалки, орудийные порты, ноки рей, стеньги и гафелей, а также кожух и верх дымовой трубы были черными. Кочные сетки, рубки на верхней палубе, шлюпки и рангоут окрашивались в белый цвет; участок трубы от кожуха до верней марки –

в цвет желтой охры. Вентиляционные дефлекторы, металлические дельные вещи и орудийные погоны не красились и имели естественный вид металла.

через 0,1 дюйма; каждая часть соответствовала расстоянию в 1 сажень 6 футов. На одном конце рейки была установлена медная рамка высотой 2,5 дюйма, также разделенная на деления, соответствующие 25 сажням или 150 футам. На рамке была вставлена мишень с двумя горизонтально расположенными металлическими нитями. Нижняя нить была неподвижна, а верхняя при помощи планки могла перемещаться по направляющим рамки вверх или вниз. На рейке установлена трубка с диафрагмой, которая могла перемещаться вдоль рейки.

В плавание 1869 года «Гайдамак» ушел перевооруженным. На нем установили три стальных нарезных 6-дюймовых (152-мм) орудия образца 1867 г. с длиной ствола 23 клб., одно стальное нарезное 4-фнт (87-мм) орудие образца 1867 г. с длиной ствола 19,7 клб. и одну медную нарезную 12-фнт пушку (позднее ее заменили на три дополнительных 4-фнт). Станки и платформы были изготовлены новые из дуба. Клипер получил некоторое количество бомб с медными трубками системы Шмидта.

Спасательные средства

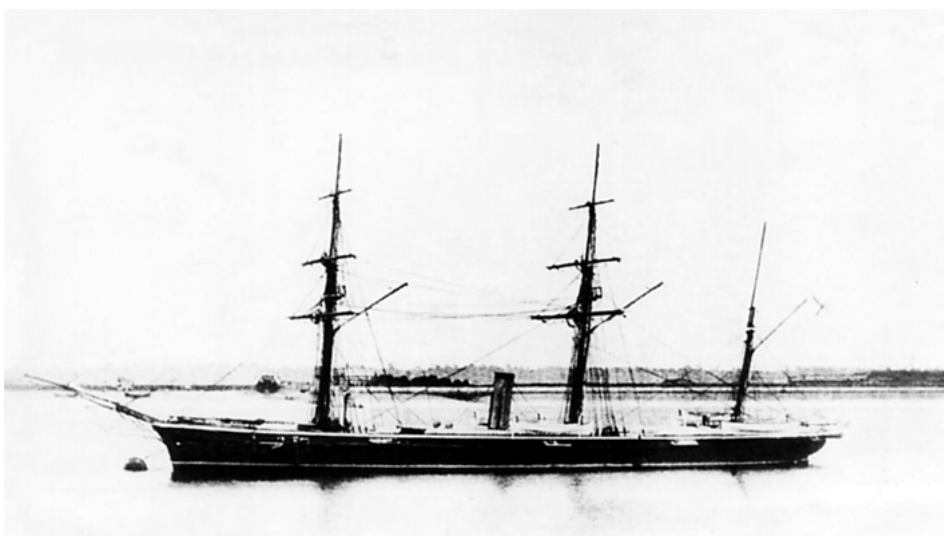
«Гайдамак» был обеспечен шлюпками в таком количестве, чтобы в случае необходимости и при аварийных обстоятельствах в них мог разместиться весь экипаж. В обычных условиях шлюпки служили для обучения личного состава морскому делу, хождению под парусами и на веслах, сообщения с берегом и т.д.

По проекту, в комплект шлюпок для клипера входили: два 12-весельных катера (фактически на борту имелся только один), убиравшиеся на роостры, два 14-весельных баркаса, два 6-весельных вельбота (№1 командирский и №2 рабочий), две 6-весельные гички на шлюпбалках и два 2-весельных яла.

При подготовке к плаванью 1869 г. клипер получил паровой баркас вместо одного из гребных.

В в е р х у: винтовой клипер «Гайдамак». Единственная известная «парадная» фотография корабля

С п р а в а: «Гайдамак» на Темзе (репродукция с картины А. Трона)



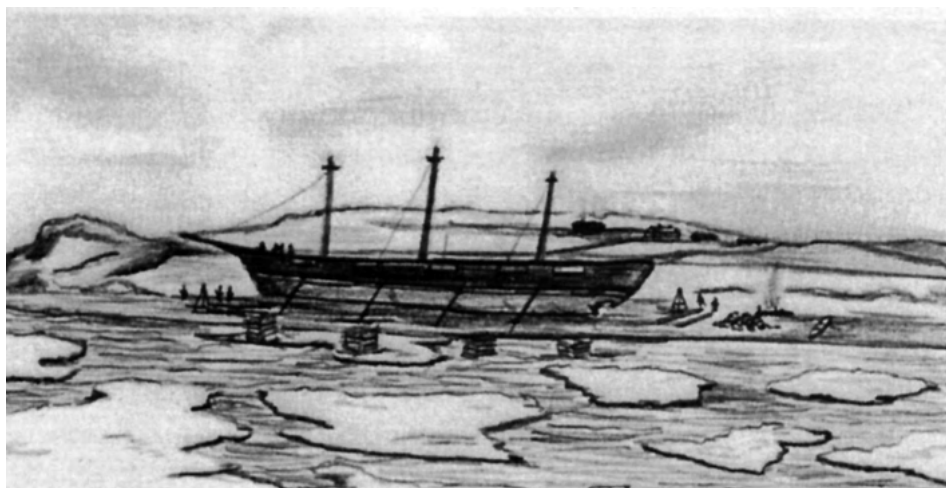
История службы

29 декабря 1860 г., согласно предписанию морского министра: *«Не заходя в Кронштадт, следовать на Дальний Восток»*, клипер вышел в море. Переход осуществлялся через Атлантику и Индийский океан с заходами в Порт-Гранде, Рио-де-Жанейро, Батавию, Гонконг и Шанхай. В тропиках температура на палубе достигала 30°C, в машинном отделении – 40°C, а в коридоре между котлами доходила почти до 50°C. Кочегары и машинисты сменялись каждые две склянки, и все равно у людей случались тепловые удары. При пересечении экватора «Гайдамак» потерял винт, выпавший из направляющей рамы, и до Рио шел под парусами. Большую часть пути в Индийском океане использовали паровую машину. Офицеры пришли к выводу, что если точно выполнять инструкции по работе механизмов, иметь хорошо обученный личный состав, вовремя проводить ремонтные работы, то машина может стать основным источником движения корабля.

В конце июня 1861 г. командующий Балтийской эскадрой в китайских водах контр-адмирал И.Ф. Лихачев послал «Гайдамак» произвести опись залива Петра Великого. Была открыта бухта, получившая имя клипера, а также два мыса были названы в честь командира и штурмана.

28 августа клипер зашел для принятия угля в Дуэ на о. Сахалин, где едва не погиб. Во время внезапно разразившегося шторма лопнул якорный канат, корабль начало бить о грунт, он потерял часть киля и ахтерштевень с винтом и рулем, после чего сел на песчаную мель. Прибывший 1 сентября на пароходе «Америка» командующий эскадрой пришел к выводу, что его необходимо как можно дальше вытащить на берег, оставив так до весны. Морское министерство отреагировало на происшедшее просто. Клипер перевели из состава Балтийского флота в Сибирскую флотилию (командир – контр-адмирал П.В. Козакевич), дав понять: хотите – спасайте, хотите – разбирайте на дрова.

За зиму произвели необходимый ремонт. Когда 10 мая 1862 г. в Дуэ из Гонконга на клипере «Абрек» прибыл новый командующий эскадрой контр-адмирал А.А. Попов, «корпус «Гайдамака» стал похож на муравейник, так много людей трудилось около него, откапывая нанесенный приливом песок». 30 мая сошел на воду и стал на якорь на рейде, где на него навесили руль и подготовили к буксировке на ремонт. На буксире клипера «Абрек» в конце августа «Гайдамак» прибыл в Шанхай и стал в док. Работы завершились к 12 октября, и 30-го обновленный, сверкающий чистотой корабль оставил Шанхай и пошел в Нагасаки, где стоя-



«Гайдамак» на камнях в порту Дуэ, 1862 г. (рисунки автора)

ла русская эскадра: корветы «Богатырь», «Калевала», «Рында», «Новик», канлод-ка «Морж» и шхуна «Сахалин».

В декабре 1862 г. контр-адмирал Попов отправил «Гайдамак» и корвет «Новик» на рекогносцировку вод, омывающих Индокитай. А.А. Пешуров вспоминал: *«Шли на ощупь. Карты врал, резкие порывы ветра, противное течение сбивали с курса. Остались позади острова Панау, Сабуйан. День лавировали между островами архипелага Сулу. Седьмого, в 2 часа ночи «Новик» сел на мель. В 20:00 «Гайдамак» завел буксир и с приливом «Новик» был сдернут с мели. 9 января продолжили плавание. У мыса Зомонтан коснулся мели «Гайдамак».* При помощи машины, клипер снялся сам. В феврале, зайдя в Сайгон, корабли вернулись в Шанхай.

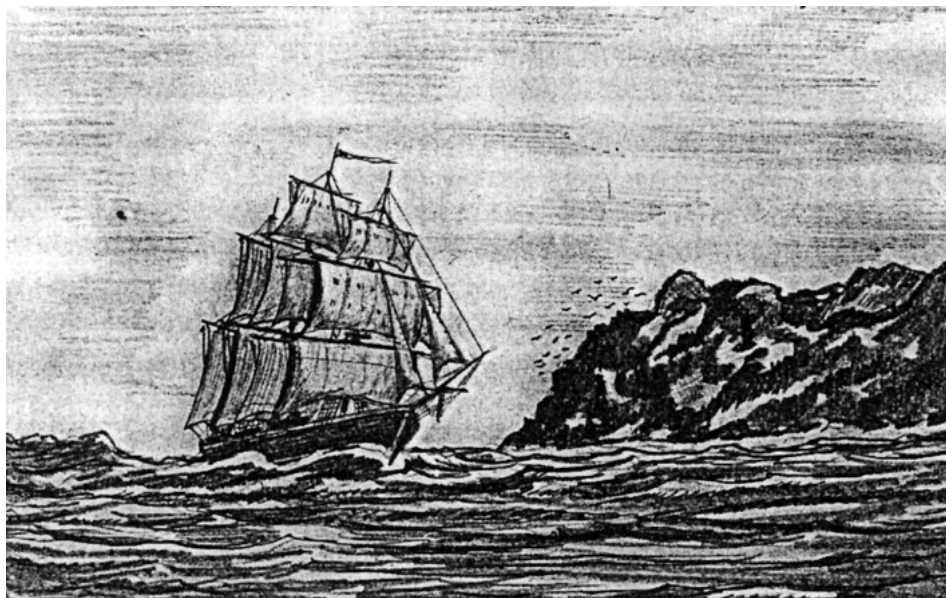
Здесь хочется сделать маленькое отступление. За все время освоения Тихого океана, с 1856 по 1900 г., русские эскадры ни разу не вели боевого, направленного на поражение кого-либо, огня.

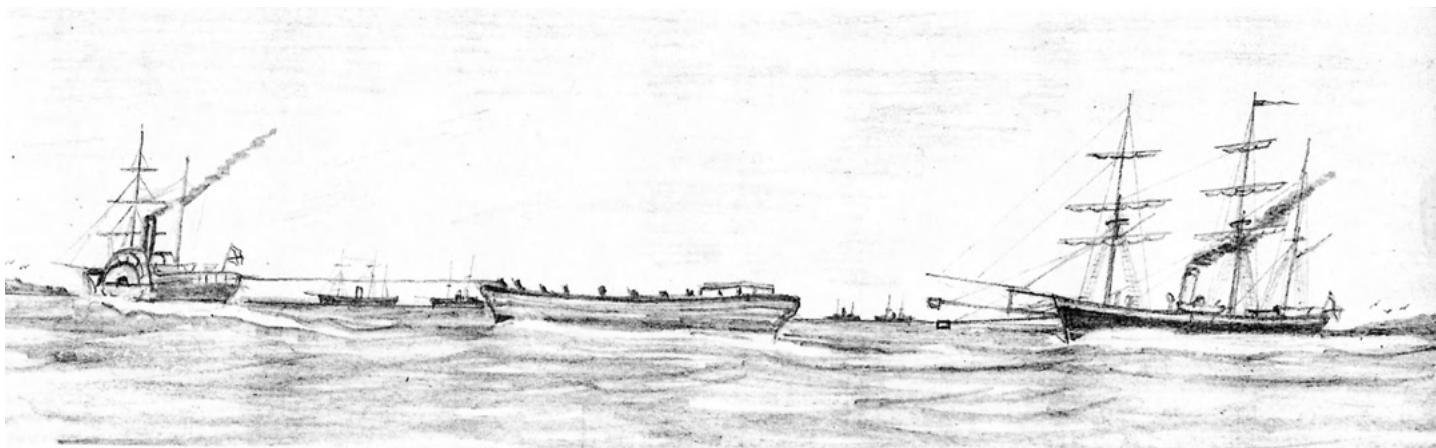
В мае 1863 г., в связи с обострением международной обстановки из-за по-

давления восстания в Польше, русские корабли сосредоточились в Хакодате. Было получено распоряжение: *«Клипер «Гайдамак» с Высочайшего разрешения перечисляется из Сибирской флотилии в Балтийский флот»*. 18 августа командир корабля получил предписание А.А. Попова о подготовке к крейсерству и походу к американскому побережью. 5 октября «Гайдамак» стал на рейде Сан-Франциско, где собралась вся эскадра: корветы «Калевала» (флагман), «Богатырь», «Рында», клиперы «Абрек» и «Гайдамак». Корвет «Новик» погиб 14 сентября, наскочив в тумане на камни в заливе Сан-Франциско.

Постепенно тучи на политическом небосводе стали расходиться. 22 апреля 1864 г. «Гайдамак» получил предписание оставить Сан-Франциско и следовать в Россию. Кризис миновал. На следующий день «Гайдамак» оставил порт

«Гайдамак» у мыса Горн в 1864 г. (рисунки автора)





**Капитан-лейтенант
Колтовской Митрофан Егорович**

и с попутным ветром вышел в океан. 20 июля, обогнув м. Горн, клипер покинул Тихий океан и 23 октября, закончив первую кругосветку, стал на якорь в Кронштадте.

В конце 1865 г. корабль поставлен в Петровский док на ремонт, во время которого его перевооружили, оснастив минным оружием.

В мае 1869 г. «Гайдамак» (командир — капитан-лейтенант М.Е. Колтовской) поднял вымпел и вступил в кампанию. 2-3 июля клипер участвовал в Высочайшем смотре флота на Транзундском рейде. «Морской сборник» восторженно писал об этом событии: «Император Александр II нес флаг на яхте «Штандарт». 2 июля, на рейде, произошла встреча флота и Императора. Корабли, возглавляемые вице-адмиралом Бутаковым, двигались двумя колоннами. В первой броненосные фрегаты, плавабатареи и корветы. Во второй — эскадра из 10 мониторов... Строй выдерживался безукоризненно... Днем были произведены маневры с боевой стрельбой по корпусу старого клипера «Джигит». После окончания стрельб перед Императором и гостями был продемонстрирован опыт применения минного оружия — шестовых мин. На буксире парохода «Ястреб» был выведен корпус клипера «Наездник».

Выход русской Эскадры Тихого океана, 5 октября 1869 г. (гравюра А.Е. Беггрова). В центре — корвет «Боярин», слева — клипер «Алмаз», справа — «Гайдамак»

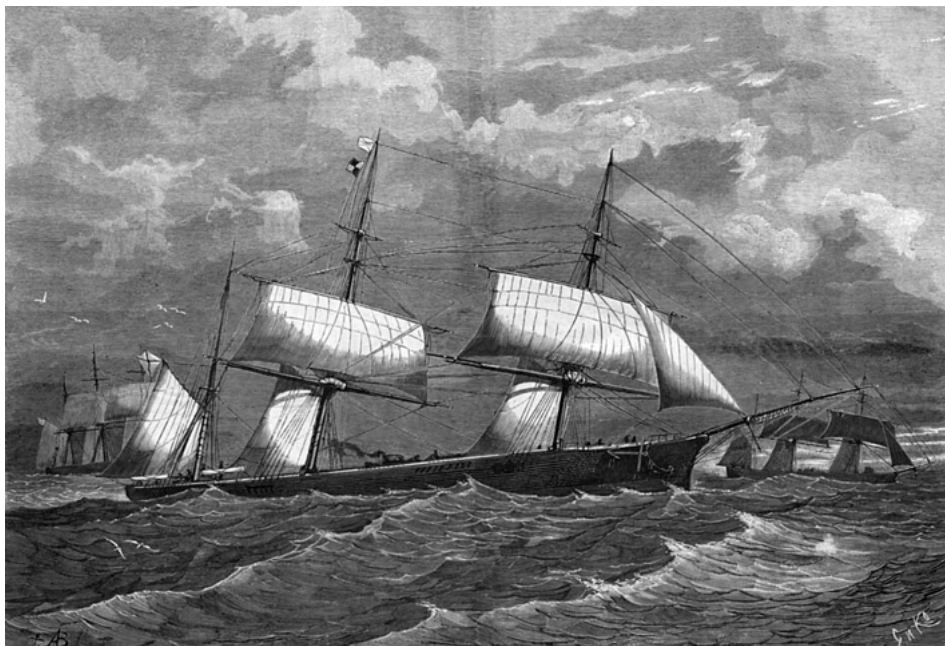
За ним на полной скорости вылетел «Гайдамак», «в своей полной красе и свежести только что оконченного вооружения». Его целью было нанести удар миной и пустить «Наездник» ко дну. Удар пришелся в середину корпуса, поднялся высокий столб воды. Но старый корабль уцелел. «Гайдамак» совершил маневр и снова нанес удар. Мина разорвалась под кормой, сильным взрывом «Наездник» пробило насквозь. Палуба на юте была разбита вдребезги, и через эту брешь высоко вверх поднялся столб воды, облаков деревянной пыли и коричневатого дыма. Кормовую рубку оторвало от палубы. Через минуту «Наездник» скрылся под водой. К вечеру 43 корабля выстроились на рейде в виде ромба, в центре флагманский корабль и императорская яхта. «Гайдамак» стал в правой линии. Кроме того были показаны элементы таранного боя, гонки шлюпок, высадка десанта... Батарея «Кремль» эффектно протаранила корпус брига «Филоктет», а «Первенец» сделал синхронный бортовой залп...».

После смотра «Гайдамак» 5 октября 1869 г. в составе отряда кораблей Балтийского флота (корвет «Боярин»,

Атака минами клипером «Гайдамак» по корпусу старого клипера «Наездник», 2 июля 1869 г. (рисунок автора)

клиперы «Алмаз» и «Гайдамак») под командованием капитана 1 ранга К.П. Пилкина ушел в новое плавание. В конце января 1870 г. корабли разделились: «Алмаз» пошел в Тихий океан, «Боярин» — в Австралию, а «Гайдамак» под брейд-вымпелом командующего отрядом — через Индийский океан в залив Посьет, куда пришел в мае.

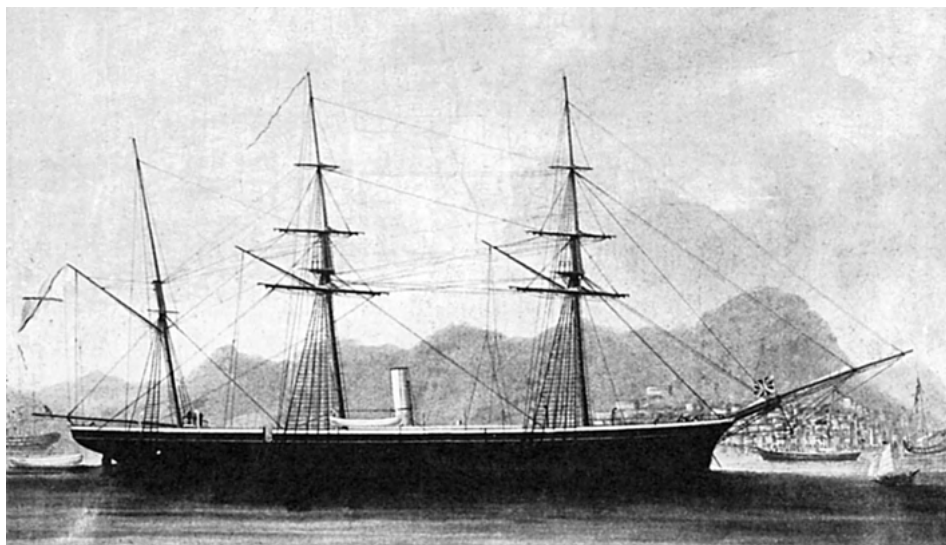
За летние месяцы начальник отряда посетил все порты Восточного берега и о. Сахалин. 22 августа клипер бросил якорь в Нагасаки. К.П. Пилкин перенес флаг на «Всадник» и ушел в Шанхай. «Гайдамак» стал в док для осмотра днища и исправления повреждений, а 10 ноября вышел в Австралию. Из донесения Н.Е. Колтовского: «Чем дальше спускались к югу, тем изменчивей становилась погода. То штилело и приходилось работать машиной, то дул крепкий попутный ветер, позволявший идти под парусами до 13 узлов. Корабль испытал влияние магнитной бури, когда картушки компасов вертелись в разные





Тыртов Сергей Петрович (на снимке – в чине адмирала), командовавший «Гайдамаком» в 1873–1882 гг.

С п р а в а: клипер «Гайдамак» на рисунке китайского художника конца XIX века



стороны. 10 марта в Мельбурне клипер стал на якорь. Корабль приводился в порядок после похода... 31 марта клипер ушел из Мельбурна. При выходе под парусами обогнал шедший под парами и парусами английский пароход, считающийся здесь лучшим ходоком. «Гайдамак» начал обход островов прилегающих к Австралии. 29 мая прибыл в Нагасаки», где Колтовской доложил новому начальнику отдельного отряда судов Тихого океана контр-адмиралу М.Я. Федоровскому о результатах похода.

10 июня клипер был временно передан в распоряжение главного командира портов Восточного океана и получил приказание идти во Владивосток, где теперь располагался штаб Сибирской флотилии и база. В прикомандированном состоянии он находился четыре месяца, успев пройти по всем портам и постам, перевоза людей, грузы, скот, а также боролся с браконьерами. В ноябре 1871 г. «Гайдамак» соединился с отрядом в Нагасаки, откуда 18 декабря 1871 г. ушел в Россию и в мае 1872 г. прибыл в Кронштадт.

Флот праздновал 200-летие со дня рождения Петра Великого. «Морской сборник» писал: «27 июня «Гайдамак» участвует в парусных учениях [на Транзундском рейде]. Команда клипера обогнала команду флагманского фрегата «Петропавловск» на 2 минуты. На фоне парусных, начинаются артиллерийские учения. На «Петропавловске» подняли сигнал «Гайдамаку» лавировать по рейду. Кипер за три минуты поднял верхние паруса, снялся с якоря и за полчаса поднял и укрепил раму с винтом. Отойдя от места, поймал ветер, лег на левый галс, поставил фок и грот. Пройдя в южную часть рейда, сделал красивый поворот и пошел к островам Меланари и Менцаари. Сделал второй поворот. Прошел под кормой

флагмана. Снова поворот. «Гайдамак» строгий и изящный в облаке парусов пролетел вдоль линии мониторов и вторично обрезал корму «Петропавловска». Выполнив упражнения «Гайдамак» стал на свое место. Паруса слетели с рей, якорь ушел в воду. Кипер замер. 29 июня эскадра пошла в Кронштадт. Флагман приказал «Гайдамаку» следовать за ним в знак особого расположения. 3 июля офицеры и команды в белой парадной форме выстроились на палубе для Высочайшего смотра. Император начал обход кораблей, по его убытию был поднят сигнал «Государь Император изъясняет свое удовольствие».

В начале июля 1872 г. окончил кампанию и стал на ремонт.

21 октября 1873 г. клипер под командованием капитан-лейтенанта С.П. Тыртова вышел в свое третье, самое продолжительное, плавание.

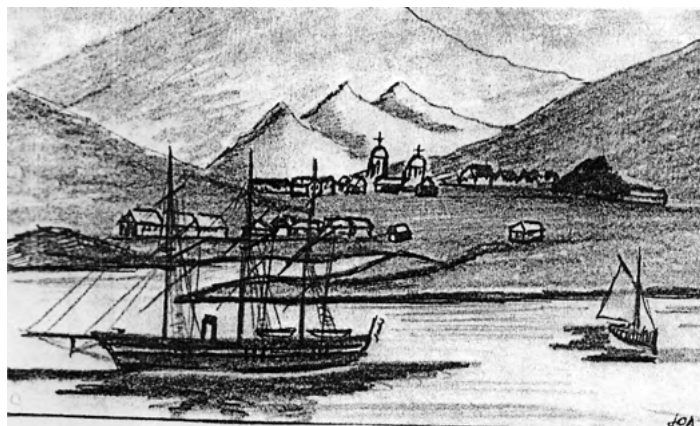
Маршрут пролегал через Копенгаген, Скаген, Брест, Магелланов пролив и Вальпараисо. Во время стоянки там, 8 мая 1874 г. корабль пережил жестокий шторм, заставивший задержаться для ремонта до 16 мая. Прибыв в Нагасаки, «Гайдамак» вошел в состав отряда судов в Тихом океане контр-адмирала Ф.Я. Брюммера.

После зимовки, в апреле 1875 г., клипер перешел во Владивосток для подготовки к походу к берегам Камчатки, имея задачей «наведение порядка и вытеснение иностранцев с китобойных промыслов Охотского и Берингова морей». 8 июня «Гайдамак» вышел в море.

По воспоминаниям участников и донесениям командира, поход начался трудно из-за пасмурной и облачной погоды. «Берегов не было видно. Кипер чуть не врезался в мыс Поворотный. 15 июня зашли в Петропавловскую гавань.



«Гайдамак» в Шанхае (репродукция с картины А. Заикина)



В е р х у: Петропавловск-Камчатский (рисунок автора)
С л е в а: «Гайдамак» (репродукция с картины В. Шилаева)

Через 10 дней, клипер снова вышел в море. До мыса Св. Фаддея шли по счислению, постоянно проводя замеры глубин. Все окутывал густой туман. Море было пустынно. 7 июля «Гайдамак» стал на якорь в Анадырском лимане. Приступили к гидрографическим работам. Провели промер в б. Клинковская. 9 июля С.П. Тыртов на паровом клипере вышел в лиман до устья р. Анадырь, чтобы провести промеры и познакомиться с промышленниками из чукчей. На катере дошли до м. Охотницкого, отстоящего от места стоянки «Гайдамака» на 70 миль. 16 июля клипер ушел на север, к вечеру стал на якорь в б. Энгаузен. На катере за два дня осмотрели б. Энгаузен, часть восточного берега. 18 июля пошли в густом тумане вдоль берега. На следующий день с клипера увидели мыс Ачен. 24 июля корабль зашел в бухту Провидения. Офицеры клипера на катере начали описать южной части бухты. Бухта Провидения, по отзывам офицеров клипера, «представляет прекрасную стоянку с легким входом для парусного судна». 25 июля производились астрономические наблюдения, и С.П. Тыртов беседовал с местными чукчами, некоторые хорошо говорили по-английски. Чукчи сказали, что в прошлом году здесь побывало 15 больших и 3 малых судна, но местные жители предпочитают торговать с русскими. В селении офицеры оставили 20 печатных листов объявлений на английском языке о запрете китобойным судам бить китов в территориальных водах России и бросать якоря у российских берегов для торговли с местным населением.

27 июля клипер ушел в пролив Сенявина, 30-го – пришел в бухту Св. Лаврентия, где была задержана американская шхуна «Тимандра», команда которой занималась спаиванием чукчей. 3 августа «Гайдамак» вышел в Ледовитый океан, зашел в многолюдное и богатое селение Уэлен, после чего вернулся бухту Св. Лаврентия. 6 августа – промер бухты Мичигмен, за которым последовало возвраще-

ние в Петропавловск, где бросили якорь 24-го. Поход был признан успешным.

В апреле 1876 г. клипер выполнял дипломатическую миссию, находясь в распоряжении русского посла в Японии; в июле – участвовал в церемонии встречи японского императора; в конце года в составе отряда адмирала Пузино должен был следовать в Сан-Франциско, но по пути попал в сильнейший шторм, получил значительные повреждения и еле добрался до Шанхая. После ремонта в Шанхае (с декабря 1876 г. по февраль 1877 г.), с апреля 1877 г. корабль нес стационарную службу в Йокогаме, в июле вернулся во Владивосток, затем ушел в Кобэ, а оттуда на зимовку в Йокогаму с заходом по пути в Нагасаки.

В 1878 г. «Гайдамак» под флагом контр-адмирала Штакельберга ходил в западной и центральной части Тихого океана. 16 сентября командир корабля получил предписание о переходе в Россию через Суэцкий канал. 29 января 1879 г. клипер бросил якорь в Пирее, где вошел в состав Средиземноморской эскадры контр-адмирала О.К. Кремера и три месяца нес службу в Средиземном море. 2 апре-

ля отряд посетили Король и Королева Эллинов Ольга Константиновна (внучка Николая I). Прибывший с гостями русский посланник передал приказание «Гайдамаку» идти в Кронштадт. Шестилетняя одиссея закончилась 26 июня.

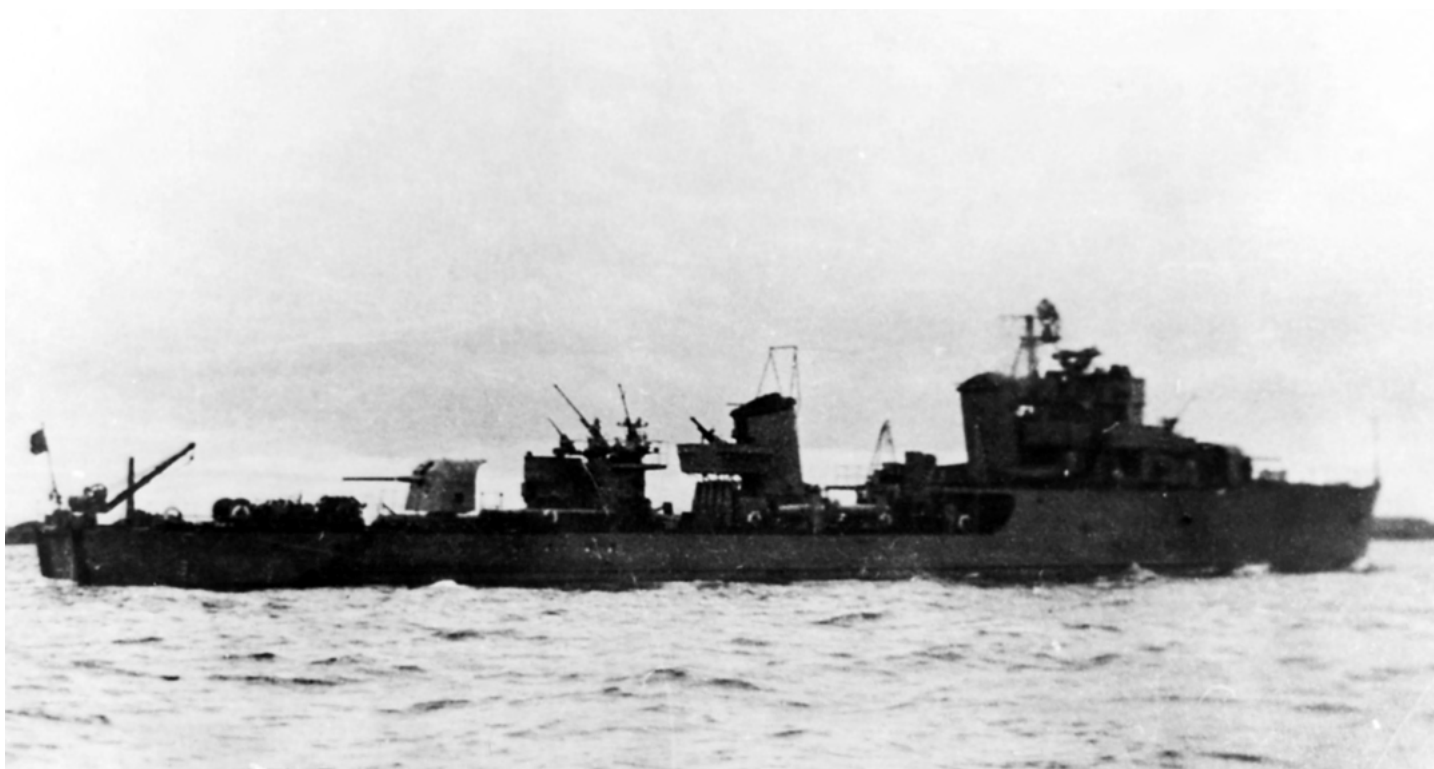
18 июля, во время императорского смотра на Восточном Кронштадском рейде, «Гайдамак» и «Всадник» провели показательное артиллерийское учение. Император остался доволен кораблями и командами: матросы клиперов получили по 6 серебряных рублей, по одному за год плавания, а С.П. Тыртов – звание капитана 2 ранга. 20 июля «Гайдамак» окончил кампанию.

Больше старый корабль не выходил в дальние плавания. Потянулась серая, скучная жизнь у стенки гавани. В августе 1882 г. Сергей Павлович Тыртов получил звание капитана 1 ранга, тепло распрощался с командой и кораблем и ушел командовать броненосным фрегатом «Генерал-Адмирал». Вместо него командиром «Гайдамака» был назначен капитан 2 ранга С.В. Головин. 16 февраля 1885 г. клипер был отчислен к Кронштадтскому порту и позднее продан на слом.

Источники и литература

РГАВМФ. Ф.402, оп 2, д.336, л.77: Отчет С.П. Тыртова о плавании 1875 года.
Моисеев С.П. Список судов и кораблей русского парового и броненосного флота 1861-1917 гг. – М., 1948.
Мордовин П. Русское военное кораблестроение за последние 25 лет. – СПб., 1881.
Общий морской список. Т.10-13 – СПб., 1898-1907; Т.14 – СПб., 2003.
Отчет директора комиссариатского департамента Морского министерства статс-секретаря князя Оболенского за 1860 год. – СПб., 1861.
Отчет директора инспекторского департамента Морского министерства князя Голицына за 1860 год. – СПб., 1861.
Отчет директора кораблестроительного департамента Морского министерства за 1859 г. – СПб., 1860.

Отчет о действиях кораблестроительного технического комитета генерал-майора Чернявского за 1860 год. – СПб., 1861.
Отчет о действиях кораблестроительного технического комитета за 1862 год. – СПб., 1863.
Отчет директора кораблестроительного департамента контр-адмирала Воеводского за 1865 год. – СПб., 1866.
Отчет начальника артиллерийского управления Морского министерства генерал-майора Терентьева за 1860 год. – СПб., 1861.
Российский Императорский флот. – М., 1994.
Сгибнев А. Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 год. Т.1-3. – СПб., 1871.
Смирнов И. Русские военные моряки на Тихом океане. – СПб., 2011.
«Морской сборник» за 1859-1865, 1869-1880, 1882, 1885, 1909 гг.



Тральщики проектов 59 и 73К

В.В. Яровой

Создание проекта эскадренного тральщика

Строительство быстроходных тральщиков, способных обеспечивать действия соединений крупных кораблей, планировалось еще в рамках Программы военно-морского судостроения на 1933–1938 гг., принятой Советом Труда и Оборона СССР 11 июля 1933 г. Этим документом предусматривалось построить за пять лет в общей сложности 42 быстроходных и базовых тральщика. Если работы по последним, хотя и с большим отставанием по срокам, все же велись, то к созданию быстроходных тральщиков при реализации упомянутой программы так и не приступили. Более того, в ноябре 1935 г. быстроходные и базовые тральщики «унифицировали» в один класс – быстроходных тральщиков, к которым и были отнесены серийно выпускавшиеся тогда дизельные минно-тральные корабли.

К вопросу о создании тральщика с увеличенной скоростью хода вновь обратились в начале 1938 г., в связи с тем, что 27 июля 1936 г. Совет Труда и Оборона принял постановление «О программе крупного морского судостроения», основу которой должны были составить линейные корабли и тяжелые крейсера. Для противоминного обеспечения в открытом море эскадр

этих кораблей требовался быстроходный и мореходный тральщик, способный бороться как с контактным, так и с неконтактным минным оружием. В том же 1938 г. Управление кораблестроения ВМФ СССР выдало задание на проектирование такого корабля ленинградскому конструкторскому бюро ЦКБ-32, входившему тогда в структуру Наркомата оборонной промышленности.

Следует отметить, что это бюро является старейшей отечественной проектной организацией в области судостроения и существует сегодня под названием ЦКБ «Балтсудопроект». Образовано оно было 23 марта 1925 г., когда правление «Судотреста», объединявшего ряд ленинградских судостроительных предприятий, приняло решение о создании Центрального технического бюро (ЦТБ) в дополнение к проектно-конструкторским структурам, имевшимся на заводах треста. 14 сентября 1925 г. Главное управление металлической промышленности ВСНХ СССР утвердило «Положение о Центральном бюро по морскому судостроению (ЦБМС)», в которое преобразовывалось ЦТБ. Одновременно ЦБМС назначалось головной организацией по созданию гражданского транспортно-флота и в нем сосредотачивалось проектирование всех типов морских судов, постройка которых планировалась на заводах Советского Союза в годы первых пятилеток. Впоследствии данная организация претерпела целый ряд переименований и преобразований, получив

21 июня 1937 г. в структуре Наркомата оборонной промышленности название «Центральное конструкторское бюро №32 (ЦКБ-32)». В феврале 1939 г. это бюро передали Наркомату судостроительной промышленности.

Согласно полученному тактико-техническому заданию, ЦКБ-32 предстояло спроектировать корабль, перед которым ставились следующие основные задачи: сопровождение и проводка за тральми отдельных кораблей, их соединений, а также быстроходных конвоев; ведение минной разведки и траление минных заграждений в районах, удаленных от своих баз; борьба с подводными лодками; постановка минных заграждений. Подобные требования предопределяли сравнительно высокую скорость хода (не менее 20 уз), артиллерийское вооружение из двух 100-мм орудий и значительного числа зенитных пулеметов, а также наличие в составе трального вооружения неконтактного трала. Для борьбы с подводными лодками предназначались шумопеленгаторная установка и глубинные бомбы, а для минных постановок – минные пути на верхней палубе и кормовые скаты. Все это предполагалось реализовать в водоизмещении 700–800 т. С самого начала не подлежало сомнению, что дизели не смогут обеспечить требуемой скорости, поэтому для нового тральщика – впервые на отечественных противоминных кораблях – была принята котлотурбинная энергетическая установка.

Вверху: эскадренный тральщик «Василий Громов» (пр. 59) в годы Великой Отечественной войны

Проект эскадренного тральщика, получивший номер 59, стал одним из первых проектов боевых кораблей для ЦКБ-32, которое ранее занималось проектированием либо судов гражданского назначения, либо гидрографических для военного флота. Несмотря на это, бюро выполнило работу без особых затруднений и довольно быстро. Главным конструктором проекта 59 являлся Л.М. Ногид – впоследствии доктор технических наук и профессор кафедры проектирования судов Ленинградского кораблестроительного института, широко известный своими теоретическими работами в области проектирования судов. В начале 1939 г. технический проект эскадренного тральщика был закончен и утвержден в установленном порядке. В связи с его появлением строившиеся и уже находившиеся в составе флотов дизельные тральщики из класса быстроходных перевели в базовые.

Техническое описание тральщика пр. 59

Согласно спецификации, стандартное водоизмещение тральщика пр.59 составляло 648 т, нормальное 744 т, полное 840 т. Запас плавучести (фактически – объем корпуса) 970,2 м³. Наибольшая длина 79,20 м, длина по ватерлинии 77,50 м, наибольшая ширина 8,10 м, средняя осадка при стандартном водоизмещении 2,01 м, при нормальном – 2,21 м, при полном – 2,41 м. Корабль выполнялся клепаным с локальным применением электросварки (в частности, в стыках листов настила палуб). Его корпус формировался по традиционной для советского довоенного судостроения смешанной системе набора: продольной в средней части и поперечной в оконечностях.

Четырнадцать поперечных водонепроницаемых переборок делили корпус на 15 изолированных отсеков. Начальная поперечная метацентрическая высота (с поправкой на влияние свободных уровней жидкостей в отсеках) при стандартном водоизмещении должна быть не менее 0,60 м, при нормальном – 0,70 м, при полном – 0,79 м, в случае наихудшей остойчивости (с 20 т топлива, полным боезапасом и минами на верхней палубе) – 0,50 м. Плавучесть считалась обеспеченной при затоплении двух любых отсеков.

Корабль имел сравнительно низко расположенную верхнюю палубу и протяженный полубак, на котором помещалась развитая трехъярусная надстройка с верхним и нижним мостиками. Верхний открытый мостик (на третьем ярусе) предназначался для размещения поста управления кораблем со штурвальной тумбой, машинным телеграфом, магнитным компасом, репитером гирокомпаса, телефонами и переговорными трубами. На закрытом нижнем мостике (на втором ярусе)

Силуэт эскадренного тральщика проекта 59 с дополнительным зенитным вооружением



располагалась ходовая рубка, оборудованная аналогичным образом, а также штурманская рубка, оснащенная всем необходимым для ведения прокладки и составления отчетной трально-штурманской документации. На первом ярусе надстройки находилась часть жилых помещений, в том числе каюта командира. Теплоизоляция жилых, санитарно-бытовых, а также некоторых служебных и хозяйственных помещений со стороны бортов и открытых палуб выполнялась из слоев пробки толщиной 20 мм. В жилых помещениях палуба покрывалась линолеумом, а в санитарно-бытовых – асбопробкоцементным раствором.

Главные механизмы состояли из двух турбозубчатых агрегатов ДК-1 производства Невского механического завода имени В.И. Ленина Наркомата тяжелого машиностроения и двух водотрубных котлов треугольного типа с аппаратурой питания системы Мумфорда. Перегретый пар имел давление 29 атм. и температуру 360°C. Давление нефти у фронта котла составляло 20 атм., а температура питательной воды – 110-115°C. Кроме главных, имелся вспомогательный котел для отопления и бытовых нужд.

Работу главных турбин обеспечивали два циркуляционных и два конденсаторных турбонасоса. Первые при частоте вращения 6000 об/мин обеспечивали напор 6 м водяного столба, а вторые при 7000 об/мин – 10 м. Кроме них, для смазки упорных подшипников турбин и валопроводов имелось четыре турбомасляных насоса, создававших в смазочной системе давление 2,5 атм. Для подачи воды в котлы предназначались четыре питательных турбонасоса, обеспечивавших при 6000 об/мин давление в водяной магистрали до 32 атм. при форсировании, а для подачи топлива – четыре нефтяных турбонасоса, которые при 4000 об/мин создавали в топливной системе давление до 21 атм.

Электросеть корабля питалась постоянным током напряжением 110 В от двух турбогенераторов, одного резервного дизель-генератора и одного стояночного дизель-генератора. Турбогенераторы ПСТ-30/14 имели рабочую мощность 50 кВт при 4000 об/мин. Резервный дизель-генератор ПН-204 мощностью 24 кВт при 1260 об/мин оснащался дизелем 4Ч эффективной мощностью 50 л.с. Стояночный дизель-генератор ПН-100 развивал мощность 12,5 кВт при 1500 об/мин.

Помимо основного, предусматривалось аварийное освещение от аккумуляторов напряжением 24 В.

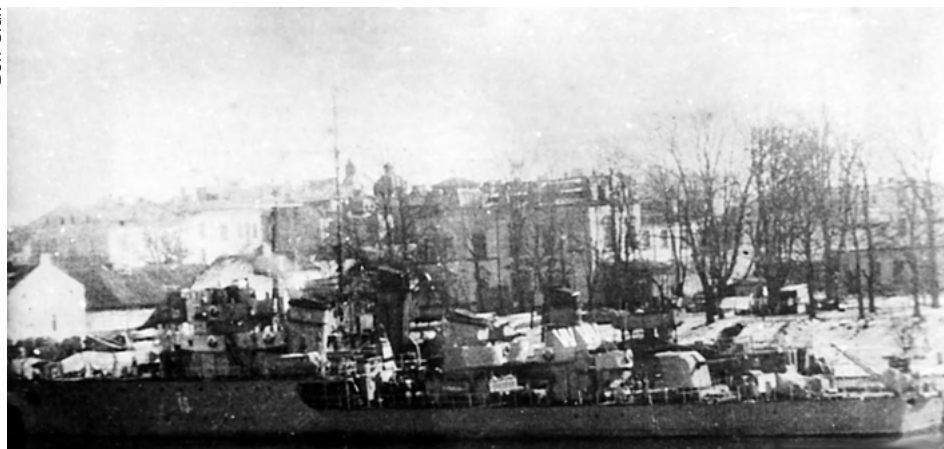
Основные механизмы размещались в двух турбинных отделениях длиной по 15 шпаций (в носовом находились агрегаты правого борта, в кормовом – левого) и двух котельных отделениях, а также в помещении вспомогательного котла. В каждом турбинном отделении, кроме главного турбозубчатого агрегата, устанавливались турбогенератор, циркуляционный и конденсаторный турбонасосы, два масляных турбонасоса, турбовентилятор и пожарный турбонасос, в котельном кроме главного котла – два питательных турбонасоса, два нефтяных турбонасоса и два турбовентилятора.

Корабль оснащался двумя трехлопастными гребными винтами с шагом 1,65 м (по чертежу №1102, выполненному ЦНИИ-45). Рулевое устройство включало два балансирующих руля «обтекаемой формы», приводимых в действие двумя электромоторами. Механическое управление рулями производилось с верхнего мостика, из ходовой рубки и из румпельного отделения. Аварийное ручное управление осуществлялось также из румпельного отделения.

Мощность на валах главной энергетической установки на экономическом ходу 800 л.с. (при 265 об/мин гребных валов), на полном – 8000 л.с. (585 об/мин), на максимальном – 9200 л.с. (610 об/мин), на полном ходу с параван-тралом – 8000 л.с. (550 об/мин), на полном заднем – 2400 л.с. (375 об/мин).

Скорость экономического хода 11,0 уз, полного – 22,0 уз, полного с параван-тралом – 19,0 уз. Запас топлива для котлов нормальный 100 т, полный 195 т. Расход мазута на полном ходу 2,36 т/ч. Дальность плавания по топливу полным ходом с 38-часовым запасом мазута – 824 мили, экономическим ходом с полным запасом мазута при мощности 800 л.с. – 2000 миль, с параван-тралом при скорости 19 уз – 800 миль. Диаметр циркуляции при 565 об/мин гребных валов и положении руля 25° на борт – 3,5 длины корпуса.

Артиллерийское вооружение состояло из двух 100-мм/58 орудий Б-24БМ в палубно-щитовых установках, расположенных на 24-м и 124-м шпангоутах (угол возвышения 45°, склонения 5°), одного 45-мм/46 полуавтомата 21-К (угол возвышения 85°, склонения 10°) и восьми 12,7-мм пулеметов ДШК в четы-



Два послевоенных снимка кораблей проекта 59

рех спаренных установках. Управление огнем главного калибра осуществлялось посредством ПУС системы Гейслера с 3-метровым оптическим дальномером, установленным на возвышенной части носовой надстройки перед фок-мачтой.

Углы обстрела на каждый борт носового орудия главного калибра при угле склонения 5° составляли от 35° до 120° , при угле возвышения 0° — от 10° до 120° , при угле возвышения 10° — от 0° до 120° , при угле возвышения свыше 25° — от 0° до 150° ; кормового орудия: при угле склонения 5° — от 30° до 155° , при угле возвышения свыше 10° — от 0° до 180° .

Боезапас: 100-мм патронов — 240 в двух погребах (носовой №1 и кормовой №2, подача осуществлялась электрическими элеваторами) и 20 в кранцах первых выстрелов, 45-мм патронов — 2700 (нормальный, максимальный — 3090) в погребах и 505 в кранцах первых выстрелов, 12,7-мм патронов — 36 000.

Противолодочное вооружение состояло из шести бомбосбрасывателей — по три с каждого борта. Запас глубинных бомб: 10 больших (на специальных тележках, передвигавшихся по минным путям к кормовым скатам, с которых производилось их сбрасывание) и 20 малых (с хранением в герметичном шкафу в тральном трюме) для бортовых бомбосбрасывателей. В перегруз на верхнюю палубу на минные пути брались 20 мин одного из трех типов: АГ, образца 1926 г. или образца 1931 г. (КБ). Постановка осуществлялась через два кормовых минных ската.

Химическое вооружение состояло из двух комплектов стационарной дымовой аппаратуры ДА-1 и одного — ДА-2М.

Тральное вооружение представляло два комплекта глубоководного параван-трала К-1, полтора комплекта трала Шульца и по одному комплекту одностороннего змейкового, придонного, сетевого поверхностного и сетевого глубоководного тралов. Кроме того, впервые в отечественном флоте предусматривался один комплект неконтактного «электротрала» для борьбы с донными магнитными минами (применявшимися еще в Гражданскую войну на Северной Двине британскими интервентами). Также впервые была применена электрическая траловая лебедка с механическим приводом тросовой вьюшки и автоматическим укладчиком тралящей части параван-трала. Лебедка снабжалась четырьмя барабанами (три для параван-трала и один для тралов Шульца или других систем) и развивала наибольшее тяговое усилие 5 т. Скорость вытравливания параван-трала — 0,5 м/с, а трала Шульца — 1,2 м/с. Полная емкость вьюшки, имевшей цепной привод от траловой лебедки, для трех тросов параван-трала равнялась 700 м.

Для хранения тралов в разобранном виде на нижней палубе имелся тральный трюм, оборудованный для погрузки и выгрузки их частей механической стрелой грузоподъемностью 0,5 т. Для постановки и уборки тралов на корме монтировался поворотный электрический кран грузоподъемностью 1,5 т.

Штурманское оборудование включало три 5-дюймовых (127-мм) магнитных компаса, гирокомпас ГО марки 1 модели 2 с шестью репитерами, курсограф, магнитострикционный эхолот ЭМС-2 и лаг ГО-3. В числе средств

связи имелось по два радиопередатчика («Бриз» и «Бухта») и радиоприемники («Вихрь» и «Вьюга»), а также один ультракоротковолновый передатчик «Рейд». Кроме того, имелся радиопеленгатор «Градус-К». Все средства радиосвязи монтировались в радиорубке, расположенной на полубаке. Предусматривался также шумопеленгатор с линейной базой «Меркурий-ДМ-12», оснащенный 12 подводными приемниками звука.

Прожекторы имели диаметры: боевой — 60 см (устанавливался на верхнем мостике), два сигнальных (ратьеры) — по 45 см (на нижнем мостике поборотно). Для обеспечения визуальной связи, кроме ратьеров, предназначались шесть фалов для подъема флажных сигналов.

Якорное устройство было представлено двумя станowymi якорями системы Холла весом по 700 кг и цепными канатами (диаметр звена 27 мм) длиной по 184 м, а также стоп-анкером системы Холла весом 250 кг (с хранением в тральном трюме). Шлюпочное устройство состояло из двух 6-весельных ялов, оснащенных подвесными моторами, и одного 4-весельного яла. Подъем и спуск корабельных плавсредств выполнялся посредством сходящихся шлюпбалок.

Для обеспечения защиты от отравляющих веществ на траляшке устанавливались два газовых фильтра ФПК-200, подававшие очищенный воздух в помещения корабля после их полной герметизации.

Личный состав первоначальной численностью 88 чел. (в дальнейшем это число менялось в сторону увеличения) размещался в отдельных каютах командира, помощника командира и командиров боевых частей, офицерской каюте, двух каютах старшин и четырех кубриках рядового состава.

В довоенных ценах стоимость постройки одного корабля пр. 59 составляла около 11 млн руб.

Строительство серии тралящиков пр. 59

По первоначальным планам ВМФ, до конца 1942 г. предусматривалось заложить 46 эскадренных тралящиков (в том числе 22 до 1 января 1941 г.) и принять от заводов 26 из них (в том числе 14 до 1 января 1941 г.). Производственные мощности страны позволяли к этому сроку заложить 43 и сдать заказчику 25 кораблей. Таким образом, замыслы флота в данном случае вполне коррелировали с возможностями отечественного судостроения. Строиться серия новых тралящиков должна была на заводах №370 и №201 Наркомата судостроительной промышленности, а также на заводе №363 Наркомата оборонной промышленности. Завод №370 (бывший Петрозавод) находился

Основные этапы постройки тральщиков проектов 59 и 73К

Наименование (литерно-цифровое обозначение)	Завод-строитель	Заводской номер	Дата заключения договора на постройку	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата назначения приемной комиссии	Дата подписания приемного акта
«Владимир Полухин» (Т-250)	№370	108	15.05.1939	28.05.1939	30.03.1940	09.09.1942	19.10.1942
«Павел Хохряков» (Т-251)		109	15.05.1939	28.05.1939	31.03.1940	16.11.1949	08.12.1949
«Александр Петров» (Т-252)		110	15.05.1939	20.04.1940	20.11.1940	04.10.1949	25.11.1949
«Карл Зедин» (Т-253)		111	15.05.1939	29.04.1940	30.11.1940	01.09.1948	18.09.1948
«Тимофей Ульянов» (Т-257)		124	1940	30.11.1940	30.05.1941	10.11.1948	10.12.1948
«Михаил Мартынов» (Т-258)		125	1940	10.12.1940	31.05.1941	21.07.1948	20.08.1948
«Василий Громов» (Т-254)	№363	23	15.05.1939	29.05.1939	08.10.1940	18.05.1943	23.09.1943
«Анриан Зосимов» (Т-255)		25	15.05.1939	10.08.1939	15.09.1940	26.12.1949	29.12.1949
«Владимир Трефолев» (Т-256)		26	15.05.1939	10.02.1940	09.12.1940	?	23.02.1948
«Федор Митрофанов» (Т-259)		29	1940	20.08.1940	17.05.1941	30.09.1947	19.11.1947
«Лука Паньков» (Т-260)		30	1940	21.09.1940	06.1941	20.12.1947	31.12.1947
«Павлин Виноградов» (Т-261)		31	1940	17.10.1940	07.1941	12.08.1949	02.09.1949
«Степан Гредюшко» (Т-262)		32	1940	20.12.1940	07.1941	28.04.1949	24.08.1949
«Семен Пелихов» (Т-263)		33	1940	18.12.1940	07.1941	24.06.1949	26.08.1949
«Иван Борисов» (Т-451)	№201	249	05.1939	04.04.1939	31.12.1939	02.07.1948	31.08.1948
«Павел Головин» (Т-450)		250	05.1939	06.08.1939	08.02.1940	—	—
«Сергей Шувалов» (Т-452)		251	05.1939	20.11.1939	24.02.1941	02.02.1948	30.03.1948
«Семен Рошаль» (Т-453)		252	05.1939	31.12.1939	16.01.1941	—	—
«Иван Сладков» (Т-454)		253	05.1939	14.02.1940	20.03.1941	25.11.1947	18.03.1948
«Николай Маркин» (Т-455)		258	22.03.1940	10.1940	—	—	—
«Борис Жемчужин» (Т-456)		259	22.03.1940	—	—	—	—
«Николай Пожаров» (Т-457)		260	22.03.1940	—	—	—	—

в Ленинграде, завод №201 (бывший Севастопольский морской завод) — в Севастополе, а завод №363 (бывшая Усть-Ижорская верфь, ныне — Средне-Невский судостроительный завод) — близ станции Понтонная Мурманской железной дороги в окрестностях Ленинграда (теперь — поселок Понтонный Колпинского района Санкт-Петербурга). Все эти предприятия уже имели солидный опыт строительства базовых тральщиков проектов 3, 53, 53у и 58.

В мае 1939 г. Наркомат ВМФ разместил заказы на строительство 12 кораблей проекта 59: четырех — на заводе №370, трех — на заводе №363 и пяти — на заводе №201. В начале следующего года завод №370 получил заказ еще на два тральщика, завод №363 — на пять, а завод №201 — на три. Главным кораблем считался Т-250 (в будущем «Владимир Полухин») завода №370. Основные этапы строительства серии приведены в таблице.

27 мая 1939 г. недавно назначенный на свою должность народный комиссар ВМФ флагман флота 2 ранга Н.Г. Кузнецов отдал приказ о присвоении литерно-цифровых обозначений первым десяти эскадренным тральщикам: семи балтийским (Т-250, Т-251, Т-252, Т-253, Т-254, Т-255 и Т-256) и трем черноморским (Т-450, Т-451 и Т-452). 25 сентября 1940 г. он же присвоил наименования всем 22 заказанным кораблям, при этом литерно-цифровые обозначения (даже присвоенные ранее) уже не упоминались, а привязка наименований давалась непосредственно к заводским номерам. Тем не менее, все корабли этого проекта впоследствии имели литерно-цифровые обозначения

(скорее всего, они назначались явочным порядком, без отдачи соответствующих приказов), которые использовались наряду с наименованиями и в первое послевоенное время.

Свои наименования тральщики получили в честь деятелей революционного движения и героев гражданской войны. Например, главному всей серии присвоили имя Владимира Федоровича Полухина (1886–1918) — матроса Службы связи Балтийского флота и участника штурма Зимнего дворца, который был казнен в числе 26 бакинских комиссаров. Определенное недоразумение возникло с тральщиком под заводским №32, получившим наименование «Степан Гредюшко». При том, что унтер-офицера 2-го Кронштадтского полка, участвовавшего в свержении Временного правительства и расстрелянного мятежниками на форту Красная Горка, звали Степан Станиславович Гредишко (1892–1919). Любопытно, что в приемных документах 1949 года этот тральщик везде фигурирует под третьим вариантом — «Степан Гредюшко». Несомненно, что то же самое было нанесено и у него на борту и, таким образом, являлось фактическим наименованием этого корабля.

В связи с острой потребностью флотов в мореходных минно-тральных кораблях, которых в конце 1930-х гг. имелось всего 10% от необходимого количества, и срывов сроков постройки эскадренных тральщиков из-за опозданий поставок от контрагентов, совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 19 октября 1940 г. предусматривало ограничить на 1941 г. строительство кораблей проекта 59 имеющимися в постройке 20 единицами.

В 1941 г. вместо закладки очередной серии паровых эскадренных тральщиков теперь намечалось заложить семь дизельных базовых тральщиков проекта 53у со сроком сдачи в 1942 г. При этом, из 20 строящихся эскадренных тральщиков в 1941 г. планировалось сдать шесть, в 1942 г. — 12, а в 1943 г. — два. В исполнение данного решения народный комиссар судостроительной промышленности И.И. Носенко своим приказом от 22 октября 1940 г. обязал предприятия отрасли обеспечить соответствующий порядок постройки кораблей. Однако и эти новые сроки выдержаны не были, преимущественно из-за несоблюдения графика поставки главных механизмов — еще до нападения фашистской Германии на СССР отставание от плановых показателей изготовления главных турбин и котлов уже составляло пять-шесть месяцев.

Всего к 22 июня 1941 г. из 22 заказанных промышленности тральщиков достраивались на плаву 16, находились на стапелях четыре, а закладка двух последних была отложена согласно решению Правительства от 19 октября 1940 г. Вскоре после начала Великой Отечественной войны, в связи с неблагоприятной обстановкой на фронтах, в Ленинграде в экстренном порядке пришлось спускать стоявшие на стапелях корабли для их эвакуации во внутренние регионы страны — в течение июля 1941 г. на воду сошли «Павлин Виноградов», «Степан Гредюшко» и «Семен Пелихов». Для перевода неоконченных постройкой кораблей из Ленинграда на Волгу в начале июля 1941 г. формируется Экспедиция особого назначения №14 (ЭОН-14). В нее вошли двенадцать тральщиков проекта 59, три

Корпус тральщика «Николай Маркин», брошенный на стапеле в Севастополе, лето 1942 г.



В.В. Костриченко

подводные лодки типа «С» IX-бис серии, четыре подводные лодки типа «М» XV серии и одна проекта 95. В июле-августе 1941 г. корпуса тральщиков по внутренним водным системам отбуксировали из Ленинграда вначале в Горький, а позднее в Зеленодольск. Там их впоследствии и поставили на консервацию в связи с невозможностью окончания строительства по условиям военного времени. Принятое 5 декабря 1941 г. решение о достройке этих 12 кораблей в качестве канонерских лодок для Волжской военной флотилии также осуществлено не было.

Таким образом, к 1 сентября 1941 г. в Ленинграде остались только два тральщика с наибольшей степенью готовности, для которых частично имелись в наличии, либо заканчивались изготовлением на Невском заводе главные турбозубчатые агрегаты: «Владимир Полухин» (главный строитель В.Д. Мацкевич) на заводе №370 и «Василий Громов» на заводе №363. Поскольку линия фронта вскоре вплотную приблизилась к станции Понтонная, последний тральщик потребовалось увести со своего завода (который вначале даже готовился к уничтожению, а позднее был частично эвакуирован в Ленинград) вниз по Неве и там законсервировать. Работы же на «Владимире Полухине» продолжались – минно-тральные силы Краснознаменного Балтийского флота, понесшие большие потери летом 1941 г., нуждались в срочном пополнении. В условиях блокад-

ного города процесс достройки сопровождался большими трудностями, особенно в чрезвычайно холодную зиму 1941/42 гг. В судостроительных работах на «Владимире Полухине», кроме имевшего ограниченную численность персонала предприятия, пришлось активно участвовать и личному составу корабля. От эвакуированного летом 1941 г. ЦКБ-32 на заводе в блокадную пору действовала группа специалистов в составе четырех человек, оставленная для обеспечения проектно-конструкторского сопровождения достроечного процесса.

Что касается черноморских тральщиков проекта 59, то в сентябре 1941 г. завод №201 остановил на них все работы. В конце октября 1941 г. части 11-й армии Вермахта вышли на подступы к Севастополю, в связи с чем по решению командования стали готовить к эвакуации недостроенные корабли, находившиеся в порту и у стенки завода №201. В конце 1941 – начале 1942 гг. тральщики «Павел Головин», «Иван Борисов», «Сергей Шувалов», «Семен Рошаль» и «Иван Сладков» отбуксировали из Севастополя в порты Кавказского побережья. При этом в январе 1942 г. только что приведенный в Туапсе «Павел Головин» 9-балльным штормом выбросило на берег в порту, и он погиб. Имевший малую степень готовности «Николай Маркин» остался на стапеле и в конце июня 1942 г. достался противнику при захвате Севастополя. Точных сведений о его последующей судьбе не имеется. Скорее всего, корпусные

конструкции корабля оккупанты разобрали для своих нужд.

Впоследствии в течение всей войны недостроенные тральщики завода №201 стояли в Туапсе и Поти, а в 1944 г. некоторые перевели в Батуми. При этом «Иван Борисов» и «Сергей Шувалов» в составе Черноморского флота использовались как несамоходные десантные баржи для перевозки бронетехники, а «Иван Сладков» – как плавучая база Бригады траления. В конце 1944 г., после освобождения акватории и берегов Черного моря от противника, корпуса тральщиков отбуксировали обратно в Севастополь. В ходе этой операции «Семен Рошаль», шедший на буксире базового тральщика «Щит», попал в зимний шторм. После обрыва буксирного троса его почти неделю носило по морю, пока не выбросило на турецкий берег. Этот корабль также оказался потерянным для флота.

Достройка кораблей пр. 59 во время войны

Как отмечалось выше, острый дефицит тральщиков в составе действующих флотов требовал срочного завершения оставшегося на заводах задела. В первую очередь, это касалось ленинградских предприятий, где находились в достройке или планировались к ней «Владимир Полухин» и «Василий Громов», техническая готовность которых достигала 60% и 50% соответственно. На них и сосредоточились все усилия по скорейшей

«Владимир Полухин» на ходовых испытаниях, осень 1942 г. Хорошо виден спаренный 12,7-мм пулемет «Кольт» на площадке за второй трубой; 37-мм автоматы еще не имеют щитов



передаче ВМФ. При этом появилась возможность внести в базовый проект некоторые изменения, основанные на опыте боевых действий начального периода войны.

Следует отметить, что широко распространенное суждение о том, будто бы проект 59 предусматривал в составе зенитного вооружения 37-мм автоматы 70-К, не соответствует действительности – в техническом проекте они отсутствовали. Тем не менее, к 1942 г. слабость средств противовоздушной обороны тральщиков, основу которых составляли крупнокалиберные пулеметы, сомнений не вызывала, поэтому был разработан проект их усиления. Согласно ему, на «Владимир Полухин» и «Василий Громов» предусматривалось дополнительно установить по три 37-мм/68 автомата 70-К (один на полубаке перед надстройкой в районе 33-го шпангоута на вновь изготавливаемой рубке и два на специально расширяемом в этих целях кормовом мостике), по два 20-мм/70 автомата «Эрликон» (на полубаке в районе 26-го шпангоута побортно), а также взамен отсутствовав-

ших на тот момент спаренных установок – по шесть одноствольных 12,7-мм пулеметов ДШК (из которых два ставились побортно на удлиняемой для этого части полубака в районе 70-го шпангоута, а еще два на площадке над кожухом кормового котельного отделения).

В целях хранения дополнительного боезапаса в погребах №1 и №2 устраивались новые стеллажи с подводкой к ним средств орошения. Для размещения расчетов сверхштатного зенитного вооружения в кубрике №1 добавлялись две подвесные койки, в кубрике №2 – пять, в кубрике №3 – семь, а в кубрике №4 – три. Кроме усиления средств противовоздушной обороны, в дополнение к первоначальному проекту корабль решили оснастить системой размагничивания, которую разработывал с 1936 г. Ленинградский физико-технический институт (ЛФТИ АН СССР) под руководством будущего академика А.П. Александрова, а также шпиронным устройством для паравана-охранителя.

Весной 1942 г. на «Владимире Полухине» закончился монтаж артил-

лерии, которая сразу же была включена в общую систему противовоздушной обороны Ленинграда. 7 июня 1942 г. Военный Совет Ленинградского фронта обязал завод №370 сдать головной тральщик не позднее 1 сентября 1942 г. Однако, несмотря на круглосуточную работу, организованную руководством предприятия, уложиться в установленный срок все же не удалось. Этому не приходится удивляться – достройка корабля велась под обстрелами и бомбардировками со стороны противника, а также в условиях хронической нехватки электроэнергии, подача которой на завод из городской сети полностью прекратилась в январе 1942 г. Для маскировки корабля пришлось срезать фок-мачту до высоты лееров марсовой площадки и укрыть корпус маскировочными сетями. Трудности усугублялись тем, что в осажденном городе не оказалось многих необходимых устройств, механизмов и деталей. В частности, на корабль пришлось установить рулевую машину опытного образца, имевшую чугунный литой корпус вместо стального на серийных изделиях.

Результаты государственных ходовых испытаний головного тральщика пр. 59 «Владимир Полухин»

Дата проведения испытания	Режим испытания	Частота вращения гребных валов, об/мин	Суммарная мощность главных турбин, л.с.	Скорость хода, уз	Водоизмещение на испытании, т
13.10.1942	Свободный ход без трала	200	765	9,0	800
13.10.1942	То же	300	1840	14,0	800
13.10.1942	– » –	400	4350	18,0	800
15.10.1942	– » –	500	7120	21,5	790
17.10.1942	Ход с параван-тралом	300	2050	11,0	860
17.10.1942	То же	400	4750	15,5	860

Невзирая на все препятствия, в июне 1942 г. на «Владимире Полухине» впервые разожгли котлы, подняли в них пар и запустили турбогенераторы, обеспечив электроэнергией не только свой, но и другие корабли, параллельно ремонтировавшиеся на заводе. Пройдя мучительный период швартовных испытаний, в процессе которых приходилось «доводить» многие механизмы и регулировать их работу, 22 сентября 1942 г. головной тральщик проекта 59 вышел на заводские ходовые испытания. Они проводились на участке Невы выше Большеохтинского моста, по которому корабль поднимался вплоть до станции Понтонная. Всего эти испытания продолжались три дня, и на них «Владимир Полухин» прошел 63,5 мили, при этом левая и правая турбины отработали по 18 ч. В ходе заводских испытаний определили время затопления погребов боезапаса, составившее около 7 минут. Тогда же проверили в действии водоотливную и пожарную (совместно с устройствами пено- и паротушения) системы, а также систему орошения погребов. Все это потом было зачтено в государственные испытания.

Приемную комиссию под председательством капитана 2 ранга Саломатина командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц назначил своим приказом от 9 сентября 1942 г. Приемка корабля и его государственные испытания в условиях блокированного неприятелем города выполнялись по сокращенной программе, утвержденной уполномоченным Управлением кораблестроения ВМФ СССР в Ленинграде А.К. Усыскиным. 25 сентября 1942 г. завод предъявил «Владимира Полухина» к государственным испытаниям, к проведению которых приемная комиссия по разным причинам смогла приступить только 8 октября. Хронология самих испытаний была следующей:

8 октября 1942 г. с 21:00 до 23:50 – переход из Ленинграда в Кронштадт по мелководному Петергофскому каналу, фарватер которого находился дальше от позиций противника, чем Морской канал;

9 октября 1942 г. с 16:00 до 17:00 – отстрел зенитного вооружения на рейде в Кронштадте;

10 октября 1942 г. с 20:45 до 24:00 – выход в море для отладки механизмов

на ходу в районе Кронштадтских створов;

13–14 октября 1942 г. с 18:55 до 03:25 – выход в море на испытание средним и малым ходом в районе Шепелевского маяка;

15 октября 1942 г. с 20:10 до 22:00 – выход в море на испытание в режиме полного хода в районе Шепелевского маяка;

17–18 октября 1942 г. с 20:35 до 04:00 – выход в море на ходовые испытания с постановкой параван-трала и проверкой в действии тральной лебедки в районе Шепелевского маяка;

19 октября 1942 г. с 15:00 до 15:30 – отстрел 100-мм орудий главного калибра на рейде в Кронштадте. В этот же день государственные испытания завершились.

Из-за угрозы обстрела вражеской артиллерией все ходовые испытания проводились только после 20 ч с наступлением темного времени и на коротких галсах из-за ограниченного минной обстановкой района испытаний. В связи с отсутствием мерной мили замеры скорости производились путем определения пройденного расстояния по лагу и отсечкой по секундомеру времени его преодоления (поэтому погрешность при вычислении скорости комиссия определила в 3%). Испытание на экономический ход при работе одного котла на две турбины не выполнялось, поскольку при выходах в море тральщик находился в состоянии полной боевой готовности, которая требовала иметь в действии все агрегаты. В целом работа главных турбин и котлов оценивалась положительно. Комиссия особо отметила их надежное действие при маневрировании и перемене хода. Результаты ходовых испытаний «Владимира Полухина» приведены в таблице.

С целью определения скорости полного хода при фактическом нормальном водоизмещении (784 т) комиссия выполнила перерасчет с учетом адмиралтейского коэффициента, который дал результат в 22,4 уз. Последнее число вошло затем во все отчеты как наибольшая скорость тральщиков пр. 59, и с тех пор кочует из публикации в публикацию, хотя такой величины ни один тральщик никогда не достигал – ни на испытаниях, ни во время службы.

Определить маневренные качества, как полагают, путем сбрасывания на ходу

вех, не удалось ввиду ночного времени испытаний. Диаметр циркуляции пришлось замерять при помощи взятия двух пеленгов на береговые ориентиры – в начале и конце маневра. На полном свободном ходу (500 об/мин) и положении руля 25° на борт диаметр циркуляции «Владимира Полухина» составил 3,6 длины корпуса. При этом наибольший зафиксированный крен достиг 16°, а средний – 14°. На среднем ходу (300 об/мин) с поставленным параван-тралом при положении руля 10° на борт диаметр циркуляции получился равным 8,5 длины корпуса, а максимальный крен – 6°.

Дальность плавания рассчитывалась по расходу топлива на одну форсунку по данным стендовых испытаний опытного котла пр. 59 в лабораториях ЦНИИ-45 и по фактическому расходу топлива на вспомогательный котел и камбуз. В результате такого расчета дальность плавания средним ходом (300 об/мин) с полным запасом топлива получилась равной 1230 миль.

Вскрытие неудовлетворительно работавших механизмов проводилось частично еще в ходе швартовной пробы и в промежутках между ходовыми испытаниями различных режимов, а частично было перенесено на период докования, которое намечалось на конец октября 1942 г.

Для проверки остойчивости выполнялось опытное кренование корабля. При этом величины начальной поперечной метацентрической высоты получились следующими: для стандартного водоизмещения – 0,52 м, для нормального – 0,66 м, для полного – 0,78 м, для нормального водоизмещения с минами на верхней палубе – 0,58 м, с 20 т топлива, полным боезапасом и минами на верхней палубе – 0,43 м, с 20 т топлива и без боезапаса – 0,51 м, с 20 т топлива, без боезапаса и с минами на верхней палубе – 0,41 м. Снижение остойчивости по сравнению с проектом объяснялось установкой дополнительного вооружения.

Так же по результатам кренования определилась фактическая нагрузка корабля: стандартное водоизмещение получилось равным 690 т (при осадке 2,11 м), нормальное – 784 т (2,29 м), полное – 879 т (2,48 м). Таким образом, образовался перегруз в 42 т, который составили следующие непроектные нагрузки: дополнительное зенитное вооружение с боезапасом – 24,79 т, обмотка

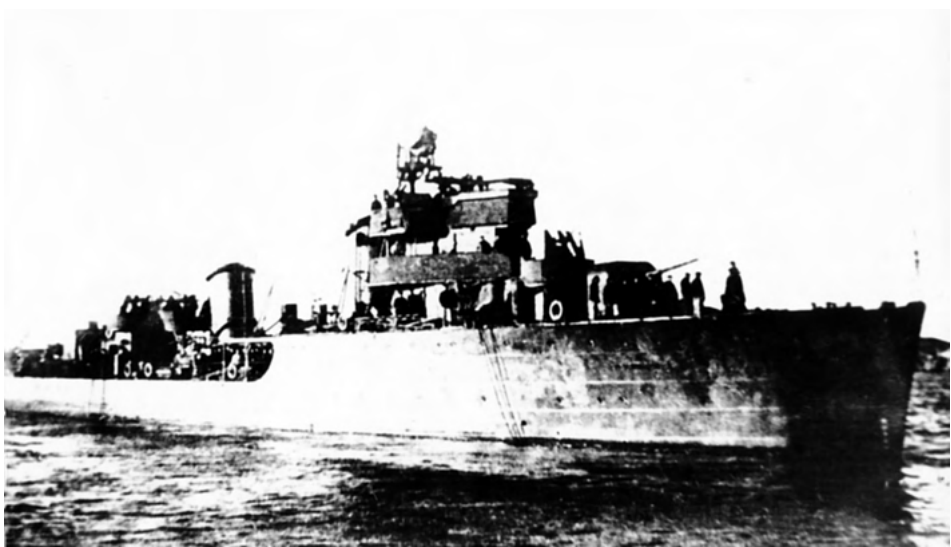
«Владимир Полухин» в конце Великой Отечественной войны. На 37-мм автоматы добавлены щиты, но фок-мачта все еще укорочена

размагничивания ЛФТИ — 2,68 т, шпиронное устройство — 1,87 т, остатки жидких грузов в корпусе — 1,00 т. Оставшиеся 11,66 т отнесли к неучтенным нагрузкам, накопившимся при разработке рабочих чертежей и в ходе постройки корабля.

Артиллерийское вооружение «Владимира Полухина» в целом соответствовало проекту перевооружения, но вместо шести пулеметов ДШК он получил четыре поставляемых по ленд-лизу 12,7-мм пулемета «Кольт» в двух спаренных установках. Фактический боезапас составлял: 100-мм патронов — 240 в погребах и 20 в кранцах первых выстрелов, 45-мм патронов — 120 в погребах и 40 в кранцах первых выстрелов, 37-мм патронов — 3150 в погребах, 12,7-мм патронов — 14 120 в погребах. Номенклатура противолодочного, минного и химического вооружения соответствовала проекту.

С тральным вооружением ситуация была иная, и «Владимир Полухин» сдавался флоту без придонного трала, поверхностного и глубоководного сетевых тралов, а также без «электротрала», производство которых промышленность к этому времени освоить не смогла. Положительных отзывов удостоилась траловая лебедка нового типа (корабль получил ее опытный образец), которая оказалась значительно удобнее в использовании, чем лебедки тральщиков пр. 53у, и при этом требовала меньшего количества личного состава для обслуживания. Скорость выбирания трала на полном ходу пришлось определять по данным стендовых испытаний (они дали результаты, равные спецификационным) в связи с тем, что при выходе в море по условиям боевой обстановки выбирание трала можно было производить только на малых ходах.

Корабль получил два магнитных компаса вместо трех по спецификации, поскольку Управление кораблестроения ВМФ своим решением отменило установку компаса в румпельном отделении. Радиооборудованием тральщик снабдили в соответствии с проектом за исключением радиопеленгатора «Градус-К», который установили на корабль, но не ввели в действие из-за демонтажа верхней части фок-мачты, где должна была размещаться его антенная система. Теперь к вершине остатков мачты крепился рей, к которому и подвешивались линейные антенны приемников и передатчиков, а также сигнальные фалы. Похожая ситуация сложилась с шумопеленгатором «Меркурий-ДМ-12», который смонтировали как положено, но не запускать в эксплуатацию не стали, поскольку к моменту предъявления «Владимира Полухина» к госу-



дарственным испытаниям эту модель уже сняли с вооружения из-за низкой эффективности.

Качество заклепочных и сварных соединений комиссия признала в целом удовлетворительным, однако из-за плохо освоенной технологии электросварочного производства образовалась волнистость палубного настила в оконечностях, полностью устранить которую заводу не удалось. Среди других недостатков отмечалась теснота турбинных отделений и помещения вспомогательного котла, затруднявшая доступ к ряду механизмов и мешавшая проведению регламентных и ремонтных работ. Кроме того, приемная комиссия отметила, что уже при 500–540 об/мин гребных валов котельные турбовентиляторы начинали работать на пределе своих возможностей. В связи с установкой на кормовом мостике 37-мм автоматов пришлось ликвидировать помещение для кормовых огней и хранения корабельного флага.

Реализованная в проекте система газонепроницаемых помещений привела к осложнениям не только при постройке, но и при эксплуатации корабля — многочисленные герметичные двери затрудняли перемещение личного состава и часто препятствовали открыванию друг друга, перекрываясь своими створами. К тому же, наличие значительного числа газоизолирующих контуров существенно усложняло систему вентиляции, поскольку потребовало установки множества герметичных заслонок, а также уплотнительных сальников электропроводки. Учитывая опыт боевого применения кораблей флота, комиссия рекомендовала отказаться от принятой в пр. 59 схемы газоизоляции и ограничиться герметизацией только водонепроницаемых отделений с устройством при необходимости на входе в них подпорных тамбуров.

19 октября 1942 г. комиссия подписала акт о приемке «корабля 3-го ранга быстроходного тральщи-

ка «Владимир Полухин» проекта 59 в состав Военно-Морского Флота СССР». Таким образом, завод сдал флоту головной тральщик с опозданием на 14 месяцев по сравнению со сроком, указанным в первоначальном договоре, и на 49 дней позже срока, назначенного Военным советом Ленинградского фронта. В общей сложности государственные испытания продолжались 10 дней, в течение которых тральщик прошел 267 миль. При этом левая и правая турбины отработали 33 ч и 37 ч соответственно. Нарботка за период приемки корабля резервного дизельгенератора составила 320 ч, а стояночного дизельгенератора — 35 ч.

После подписания приемного акта «Владимир Полухин» вошел в состав 1-го дивизиона базовых тральщиков Бригады траления Охраны водного района Кронштадтской военно-морской базы. Его командиром являлся капитан-лейтенант С.В. Панков.

Простоявший год на консервации «Василий Громов» летом 1942 г. начал достройку на заводе №370, где его главным строителем был назначен Б.В. Плисов. Сроком сдачи Государственный Комитет Обороны СССР определил 1 сентября 1943 г. Достройка производилась с еще большими трудностями, чем у головного корабля. Не в последнюю очередь потому, что все имевшиеся в осажденном городе запасы механизмов, деталей и материалов уже были использованы на «Владимире Полухине». В ноябре 1942 г. завершился монтаж главных турбин производства Невского завода, а к лету 1943 г. все основные работы на корабле были закончены. 27 июня 1943 г. тральщик ввели в док для установки винтов, после чего он смог приступить к проверке действия механизмов, систем и устройств на швартовах.

Заводские ходовые испытания «Василия Громова» проводились на Неве недалеко от завода. Начались они в первых числах августа 1943 г. и продолжались 25 дней. Всего на них

корабль имел три ходовых дня и прошел пять миль, а главные турбины отработали в среднем по 27 ч на швартовах и на ходу. 27 августа 1943 г. завод предъявил тральщик к государственным испытаниям и на следующий день комиссия (председатель капитан 1 ранга П.Н. Сухов), назначенная приказом народного комиссара ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова от 18 мая 1943 г., приступила к его приемке.

29 августа 1943 г. в 22:10 тральщики «Молотов» и №177 («Белуга»), взяв «Василия Громова» на буксир, вывели его из Ленинграда за Ольгинский буй, от которого он пошел дальше уже самостоятельно. 30 августа 1943 г. в 00:16 «Василий Громов» благополучно прибыл в Кронштадт. Вечером 1 сентября 1943 г. тральщик вышел из Кронштадта на Красногорский рейд, где приступил к выполнению программы ходовых испытаний. Однако из-за сложной оперативной обстановки в районе Кронштадта полностью ее реализовать не удалось – в частности, не была замерена скорость полного хода с параван-тралом и не определена дальность плавания.

Полученная на испытании скорость экономического хода составила 10,5 уз (при 245 об/мин гребных валов), полного – 21,7 уз (550 об/мин). Водоизмещение при этом равнялось 820 т. В связи с отсутствием на корабле торсионметров, мощность главных турбин при-

шлось рассчитывать на основе диаграммы, построенной по данным испытаний «Владимира Полухина». В результате валовая мощность получилась равной: на экономическом ходу 1150 л.с. (245 об/мин), на полном ходу 8650 л.с. (550 об/мин), с параван-тралом 4350 л.с. (400 об/мин).

Опытное кренование не производилось, поэтому остойчивость также пришлось определять путем перерасчетов данных кренования головного корабля. При этом начальная поперечная метацентрическая высота составила: при стандартном водоизмещении 0,50 м, при нормальном – 0,64 м, при полном – 0,76 м, при стандартном водоизмещении с минами на верхней палубе 0,41 м. Фактическое стандартное водоизмещение по результатам расчетов равнялось 694 т, нормальное – 788 т (при осадке 2,30 м), полное – 883 т (2,49 м).

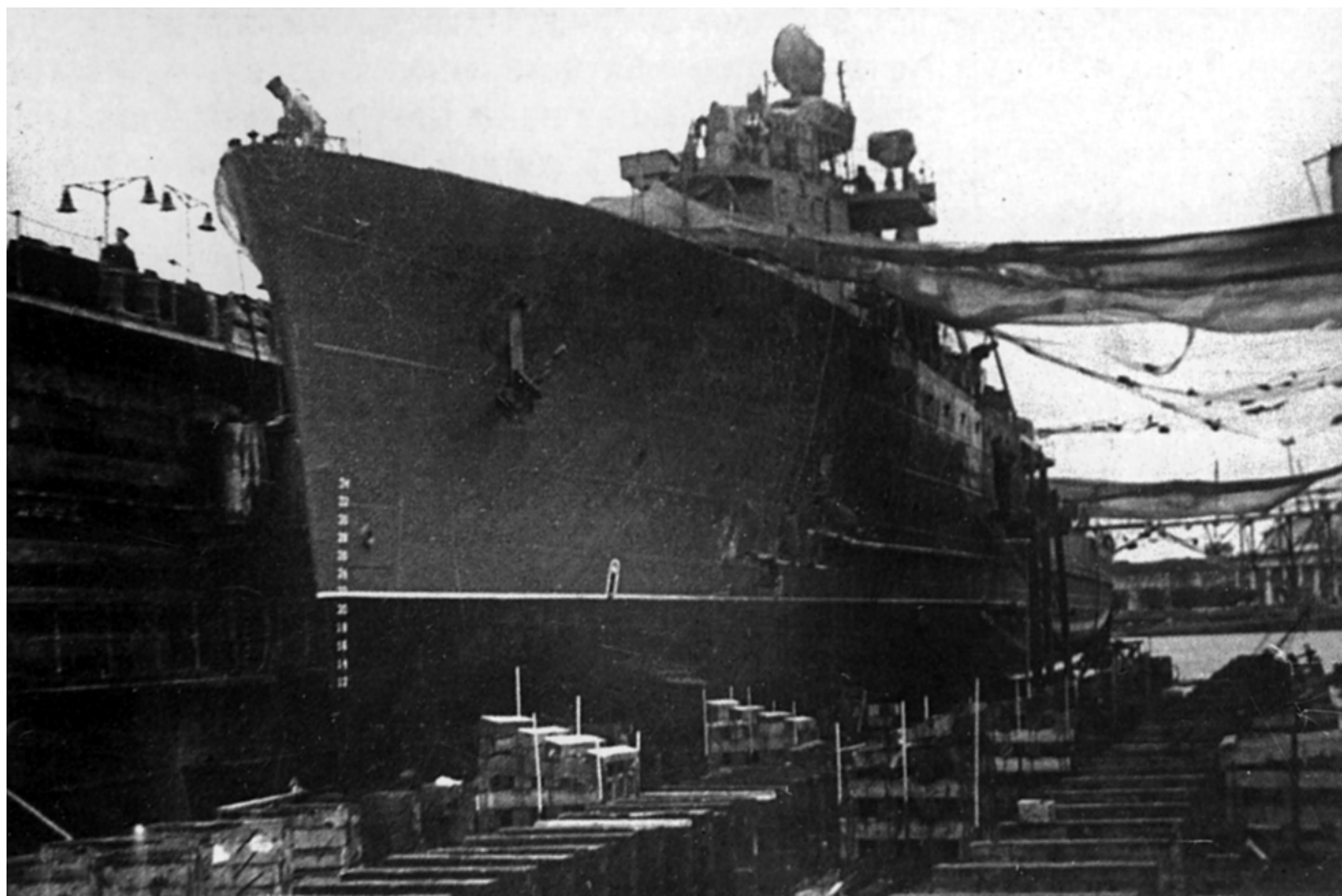
Вооружение соответствовало его измененному по опыту войны проекту, ранее реализованному с некоторыми отступлениями на головном тральщике, но вместо пулеметов ДШК «Василий Громов» получил 12 12,7-мм пулеметов «Колт» в шести спаренных установках с боезапасом 36 000 патронов. Количество малых глубинных бомб увеличилось до 24. Как и на «Владимире Полухине» тральное вооружение имело неполный комплект – не хватало «электротрала», придонного и обоих сете-

вых тралов. Из-за отсутствия в Ленинграде штатного оборудования корабль получил тральную лебедку пр. 53, имевшую тяговое усилие всего 2,5 т и вышку емкостью только 500 м тралового троса. Существенно уменьшилась и скорость выведения тралов: параван-трала – до 0,3 м/с, а трала Шульца – до 0,2 м/с.

Не был установлен снятый с вооружения шумопеленгатор «Меркурий-ДМ-12», взамен которого предлагалось в срок до ноября 1943 г. смонтировать гидроакустическую станцию «Тамир-2». Отказались и от носового шпирона для паравана-охранителя. Зато корабль получил обмотку размагничивания ЛФТИ. В отступление от первоначального проекта вместо резервного дизельгенератора ПН-204 поставили полученный по ленд-лизу дизельгенератор фирмы «Дженерал Моторс» (General Motors Company) мощностью 50 кВт. В целом, работу завода №370, выполненную в тяжелых условиях вражеской блокады, приемная комиссия признала удовлетворительной.

Уже 5 сентября 1943 г. все испытания завершились, и затем до 10 сентября 1943 г. корабль стоял на вскрытии и ревизии механизмов. Всего за время приемки он имел 17 ходовых часов и прошел 121,4 мили, израсходовав 58,5 т топлива.

«Василий Громов» в период достройки на заводе №370



А.В. Тавеев

Наработка левой турбины составила 11 ч 40 мин, правой – 11 ч 15 мин. 23 сентября 1943 г. комиссия подписала акт о приемке «*корабля 3-го ранга эскадренного тральщика «Василий Громов» в состав Военно-Морского Флота Союза ССР*». После этого он вошел в состав группы сторожевых кораблей Бригады траления Охраны водного района Кронштадтского морского оборонительного района, образованного 5 января 1943 г. из Кронштадтской военно-морской базы. Командиром являл-

ся капитан-лейтенант Л.Н. Шмыгов. Помимо «Василия Громова», в указанную группу входили тральщик «Владимир Полухин», а также сторожевые корабли «Тайфун» (пр. 2) и «Туча» (пр. 39). В апреле 1944 г. все эти четыре корабля образовали 11-й дивизион эскадренных тральщиков 2-й бригады траления Кронштадтского морского оборонительного района.

Боевая деятельность «Владимира Полухина» и «Василия Громова» не была особенно напряженной и заклю-

чалась преимущественно в эпизодической проводке за тралами кораблей флота и конвоировании транспортов в акватории Финского залива. Простоявший зиму 1942/43 гг. в Ленинграде «Владимир Полухин» в ночь на 4 июня 1943 г. при переходе в Кронштадт наскочил в Невской губе на затонувшую баржу и повредил носовую часть. Обнаружив остановившийся корабль, противник открыл по нему артиллерийский огонь с южного берега Невской губы, но под прикрытием катеров-дымзавесчиков тральщик смог без дополнительных повреждений прибыть в Кронштадт. Там в доке он затем прошел аварийный ремонт. В дальнейшем до конца года «Владимир Полухин» занимался в основном практической стрельбой на Кронштадтском рейде по артиллерийским щитам и по району Нового Петергофа.

В сентябре 1944 г. оба тральщика доставляли из Кронштадта в Порккала-Удд имущество военно-морской базы, формирование которой началось 20 сентября 1944 г. на территории, арендованной СССР у Финляндии после выхода последней из войны. 16-18 ноября 1944 г. «Владимир Полухин» сопровождал

«Владимир Полухин» – последний советский корабль, покидающий порт Ренне на острове Борнхольм, 5 апреля 1946 г. На фото слева у борта тральщика – датский минный заградитель «Линдормен»



подводные лодки М-90 и М-102 на их переходе из Кронштадта в Хельсинки, а «Василий Громов» занимался обеспечением морских коммуникаций в районе Котки. 12 декабря 1944 г. тральщики отконвоировали пять транспортов из Кронштадта в Ленинград и остались там на зимовку. 25 апреля 1945 г. «Владимир Полухин» и «Василий Громов» в составе отряда тральщиков обеспечили перевод из Ленинграда в Кронштадт двух ледоколов. Это стало их последним боевым выходом во время войны.

Проект 73К

Потери советских тральщиков в начальный период Великой Отечественной войны оказались огромными, поэтому вопрос о достройке эвакуированных на Волгу и в порты Кавказа кораблей пр. 59 находился в разряде первоочередных. Однако, и волжские заводы №340 (Зеленодольск), №661 (Балаково), №638 (в Астрахань), все производственные мощности которых были заняты выполнением фронтовых заказов, и эвакуированный в Поти завод №201, до предела загруженный ремонтом кораблей Черноморского флота, оказались не способными даже приступить к работам по их достройке. Главная же причина, ставившая крест на любой попытке завершить строительство тральщиков, состояла в отсутствии главных механизмов, основной производитель которых – Невский завод – остался в окруженном с 8 сентября 1941 г. Ленинграде. Из сложившейся ситуации виделся единственный выход – заменить все турбоагрегаты на дизельные двигатели. Разумеется, переработку в этом ключе базового проекта в конце августа 1941 г. поручили также ЦКБ-32.

Между тем, вследствие угрожаемого положения Ленинграда, в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны от 11 июля 1941 г., это конструкторское бюро подлежало эвакуации в Сталинград в помещение школы при заводе №264 Наркомата судостроительной промышленности. Фактически, ЦКБ-32, оставив часть своих конструкторов на заводах Ленинграда, переехало в небольшой город Николаевск, расположенный на Волге в 200 км выше Сталинграда. Там в сентябре 1941 г. в него влился персонал другой ленинградской проектной организации – ЦКБ-50, ранее занимавшейся проектированием катеров. В ноябре 1941 г. ЦКБ-32 перевели в Казань, где оно и работало до конца войны.

В непростой ситуации постоянных переездов и сокращенного состава, специалисты этого конструкторского бюро приступили к переработке проекта, который получил номер 73. Оставляя корпус, ряд вспомогательных механизмов и основные системы без изменений, планировалось вместо главных турбо-

Силуэт базового тральщика проекта 73К



зубчатых агрегатов и котлов установить главные дизели, а вместо турбогенераторов – дизель-генераторы. Кроме этого, усиливалось зенитное вооружение и предусматривалась система размагничивания корпуса. В январе 1942 г. проект 73 был закончен, но в связи с перегрузкой заводов и тяжелым положением на фронтах, сложившимся к этому времени, к его реализации так и не приступили.

К идее достройки стоявшего на консервации многочисленного задела эскадренных тральщиков вернулись ближе к концу войны. В 1944 г. ЦКБ-32 получило задание на переработку проекта 73 с учетом опыта боевых действий на основных морских театрах и закончило эту работу весной 1945 г. Главным конструктором откорректированного проекта, получившего номер 73К, являлся К.П. Кириков. Исходная документация перерабатывалась с учетом установок на корабли имеющегося в наличии импортного оборудования – в первую очередь, главных дизелей производства фирмы «Дженерал Моторс» и дизель-генераторов фирмы «Джон Райнер» (John Reiner & Co), полученных по ленд-лизу в рамках союзнической помощи от правительства США. Следствием замены котлотурбинной установки на дизельную стало существенное (на 6 узлов) снижение скорости полного хода, но при этом в несколько раз увеличивалась дальность плавания. Импортным образом усиливалось и тральное вооружение – американским электромагнитным тралом ТЭМ-VI. Кроме него, предусматривалась установка еще одного типа неконтактных тралов – акустического БАТ-2 отечественного производства.

Корректировался также состав артиллерийского вооружения – вместо 100-мм орудий Б-24БМ ставились универсальные 85-мм системы 90-К, которые начали серийно производиться с 1943 г. Корабли получили гидроакустическую станцию «Тамир-5Н» и целый набор радиолокационных – «Гюйс-1М» (обнаружения воздушных целей), «Зарница» (обнаружения надводных и низколетящих воздушных целей), «Факел» (системы государственного опознавания) и «Рым» (навигационная). Изменение типа энергетической установки повлекло за собой существенную перепланировку помещений внутри корпуса и частичную – надстроек и мостиков. Отказались

и от примененной в базовом проекте системы газоизоляции всех помещений. Главным внешним отличием тральщиков пр. 73К от пр. 59 стало наличие одной дымовой трубы вместо двух. Кожух же второй трубы использовался как основание для пулеметной площадки. В целом, получился корабль, вполне отвечавший требованиям того времени – мореходный, с большим радиусом действия, способный бороться с неконтактными донными минами.

Техническое описание тральщика пр. 73К

Согласно спецификации, стандартное водоизмещение тральщика пр. 73К составляло 720 т, нормальное 800 т, полное 880 т. Наибольшая длина 79,60 м, длина по ватерлинии 77,50 м, наибольшая ширина 8,10 м, средняя осадка при стандартном водоизмещении 2,19 м, при нормальном – 2,36 м, при полном – 2,52 м.

Начальная поперечная метацентрическая высота при стандартном водоизмещении 0,40 м, при нормальном – 0,52 м, при полном – 0,57 м, при нормальном с минами на верхней палубе – 0,32 м. Плавучесть корабля обеспечивалась при затоплении двух любых отсеков.

В качестве главных двигателей ставились два дизеля GM-16-278A американской фирмы «Дженерал Моторс», изготовленные на заводе в Кливленде, штат Огайо (всего до конца войны СССР получил 24 таких мотора). Бескомпрессорные неререверсивные V-образные 16-цилиндровые двухтактные дизели GM-16-278A имели рабочий объем 72,9 л, эффективную мощность 1600 л.с. при 690 об/мин коленчатого вала и монтировались на общих рамах с реверсивными муфтами, обеспечивавшими задний ход. Суммарная мощность главных двигателей на полном ходу 2600 л.с., на максимальном – 3200 л.с. Скорость полного свободного хода 16,0 уз, полного хода с параван-тралом – 12,5 уз.

Полный запас дизельного топлива составлял 132,5 т. Дальность плавания по топливу полным свободным ходом 3700 миль, полным ходом с параван-тралом – 3000 миль. Корабль имел два трехлопастных гребных винта с шагом 1,15 м (по чертежу №К-026) и два руля с единым электроприводом с регулированием напряжения



в зависимости от нагрузки по системе Вард-Леонарда. Перекладка рулей на максимальный угол 35° на полном ходу выполнялась за 20 с.

Электросеть корабля питалась постоянным током напряжением 110 В от четырех дизель-генераторов амери-

канской фирмы «Джон Райнер» мощностью по 50 кВт при 1200 об/мин. При этом мощность трех дизель-генераторов полностью покрывала все потребности корабля в трально-боевом режиме, а четвертый являлся резервным. Для питания электромагнитного трала



«Федор Митрофанов» (Т-259) на Неве в Ленинграде у Горного института, ноябрь 1947 г.

имелся собственный дизель-генератор GM-8-268А фирмы «Дженерал Моторс». Предусматривалось аварийное освещение от аккумуляторов напряжением 24 В.

Основные механизмы размещались в носовом и кормовом машинных отделениях (в каждом кроме главного дизеля имелся электрический пожарный насос), в носовом и кормовом отделениях дизельгенераторов (по два агрегата) и в помещении вспомогательного котла с опреснительной установкой. Помимо этого, имелось помещение агрегатов электромагнитного трала со своим дизель-генератором и стеллажами аккумуляторов аварийного освещения.

Артиллерийское вооружение состояло из двух 85-мм/52 универсальных орудий 90-К в палубно-щитовых установках (угол возвышения 85°, склонения 5°), трех 37-мм/68 зенитных автоматов 70-К (угол возвышения 85°, склонения 10°) и четырех 12,7-мм пулеметов ДШКМ. Система управления огнем главного калибра ПУС-73К с приборами «Кольцо» и РАС, а также 3-метровым стереоскопическим дальномером ДМ-3 позволяла вести огонь по морским, береговым (в том числе невидимым) и воздушным целям, включая пикирующие бомбардировщики. Стрелковое оружие личного состава было представлено одним ручным пулеметом ДП, 25 трехлинейными винтовками, шестью пистолетами-пулеметами ППШ и семью пистолетами ТТ.

Углы обстрела носового орудия главного калибра на каждый борт от 0° до 140°, кормового — от 0° до 150°. Углы обстрела носового 37-мм автомата №1: 360° при угле возвышения 60°, кормовых 37-мм автоматов №2 и №3: 360° при угле возвышения 30°. Боезапас: 85-мм патронов — в погребах 280 нормальный (444 максимальный), в кранцах первых выстрелов 20; 37-мм патронов — в погребах 4050 нормальный (столько же максимальный), в кранцах первых выстрелов 450, 12,7-мм патронов — 10 000 нормальный (19 960 максимальный).

Противолодочное вооружение состояло из двух бомбометов БМБ-1. Запас глубинных бомб: 20 больших, 24 малых (из них шесть в стеллажах на корме в положении «по боевому»). Количество мин, принимаемых в перегруз на верхнюю палубу: 20 образца 1926 г. или столько же образца 1931 г.

Тральное вооружение представляли два комплекта глубоководных параван-тралов К-1, один комплект одинарного морского трала МТ-2, один комплект разомкнутого электромаг-

Два снимка тральщика «Карл Зедин» (Т-253) на Неве в Ленинграде, сентябрь 1948 г.

Тральщик проекта 73К в Стамбуле,
май-июнь 1954 г.



Из архива Е.В.Левашова

нитного трала американского образца ТЭМ-VI (с контроллером марки IV), два комплекта поверхностного буксируемого акустического трала БАТ-2 и один комплект цепного охранителя ЦОК-1. Тральная лебедка была адаптирована для работы с тралом МТ-2, оснащенного пропускателями. Для плавающего кабеля трала ТЭМ-VI предусматривалась отдельная вышка с приводом от собственного электромотора мощностью 7,2 кВт при 1200 об/мин. На корме устанавливался электрический параван-кран грузоподъемностью 1,5 т.

Химическое вооружение состояло из 10 дымовых шашек МДШ.

В состав радиолокационного оборудования входили станции «Гюйс-1М», «Зарница», «Рым» (по одной) и «Факел» (две), а гидроакустического – станция «Тамир-5Н» (одна).

Штурманское оборудование включало два 5-дюймовых (127-мм) магнитных компаса (на верхнем мостике и в ходовой рубке), один гирокомпас «Курс-III» с шестью репитерами, выведенными к важнейшим постам корабля, один курсограф, один эхолот НЭЛ-III и один лаг ГОМ-3 (упрощенный). Каждый магнитный компас оснащался прибором КУС-9 для компенсации электромагнитных полей, наводимых обмоткой размагничивания.

Средства связи представляли радиопередатчики «Бриз ИП-2» (комбинированный), «Бухта-44» (коротковолновый), радиоприемники УС-1, «Шар-ДМ», приемопередатчик «Рейд-М» (ультракоротковолновый), радиопеленгатор «Бурун-К»

и внутрикорабельная радиотрансляция МКТУ-ВГ. На корабле устанавливались три прожектора: один боевой К-60-1 диаметром 60 см и два сигнальных МСПРЛ-45 диаметром 45 см.

Система размагничивания типа РУ была разработана ЦКБ-32 с расчетом плавания в любых широтах и обеспечивала нормальную глубину защиты 6 м. В отличие от импровизированной в большой степени системы ЛФТИ прокладка размагничивающего кабеля выполнялась внутри корпуса корабля.

Якорное устройство сохранялось по пр. 59, но с увеличением длины якоря-цепи до 200 м. Судовые плавсредства по сравнению с базовым проектом дополнили спасательными резиновыми лодками ЛГ-12. Численность личного состава равнялась 119 чел.

Достройка тральщиков по проекту 73К

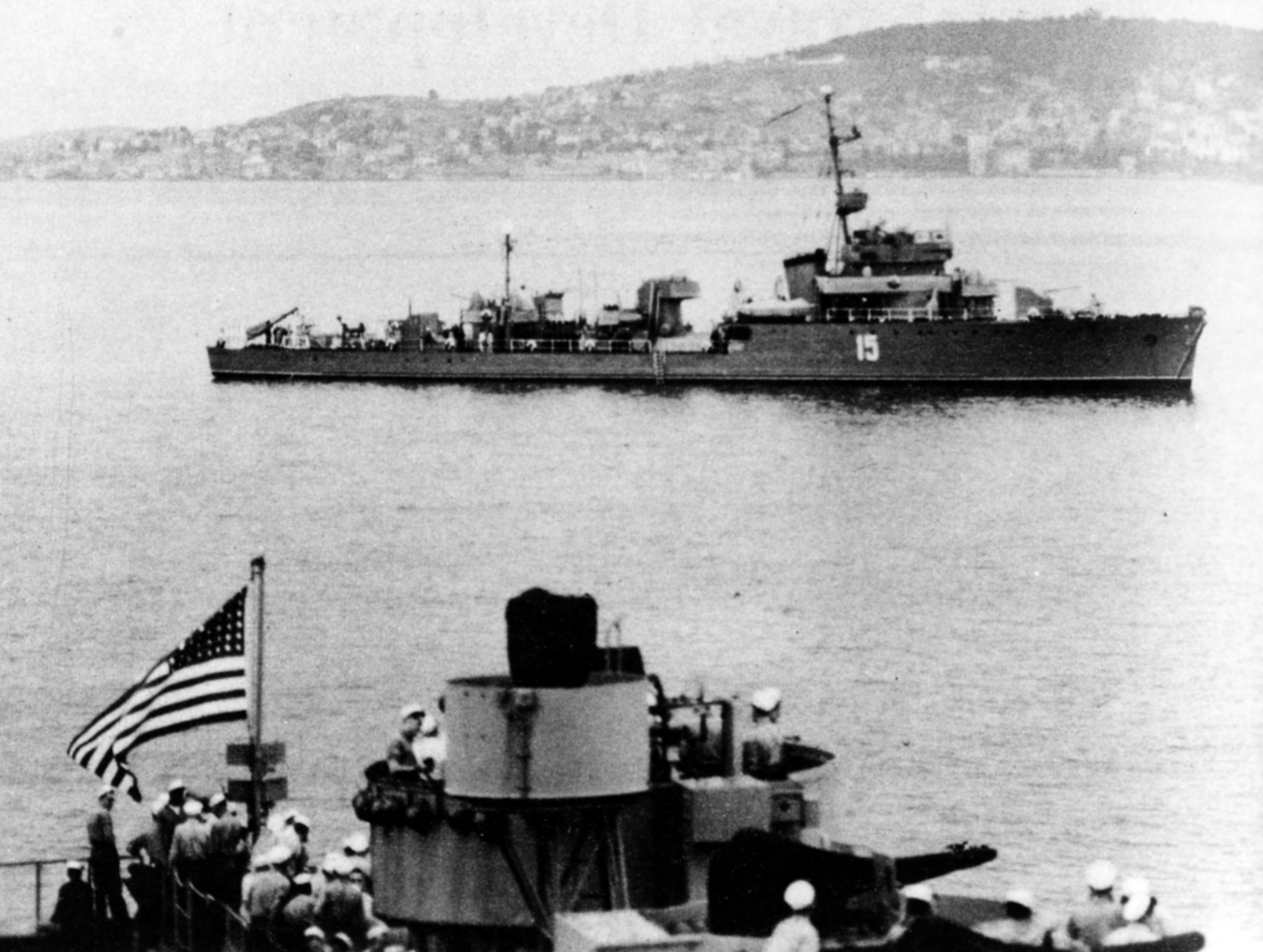
27 ноября 1945 г. СНК СССР принял постановление «О 10-летнем плане военного судостроения», согласно которому до 1955 г., кроме множества кораблей других классов, предусматривалась передача флоту 30 эскадренных тральщиков. Половина из них относилась к проекту 73К, который был принят к реализации. Находившиеся на Волге корпуса недостроенных кораблей летом 1945 г. отбуксировали обратно в Ленинград.

26 июля 1946 г. Главное управление кораблестроения ВМС СССР заключило с ленинградскими завода-

ми Министерства судостроительной промышленности договоры на достройку тральщиков «Федор Митрофанов», «Лука Паньков», «Владимир Трефолов», «Михаил Мартынов» и «Тимофей Ульяновцев». Причем, постановлением Совета Министров СССР, срок сдачи первого из них назначался на 1 октября 1947 г., второго – на четвертый квартал 1947 г., третьего – на первый квартал 1948 г., четвертого – на третий квартал 1948 г., пятого – на четвертый квартал 1948 г. «Владимир Трефолов» достраивался на заводе №363, остальные – на заводе №370.

2 октября 1947 г. с заводом №370 был заключен договор на достройку тральщиков «Карл Зедин» (срок сдачи – третий квартал 1948 г.), «Степан Гредюшко» (второй квартал 1949 г.) и «Семен Пелихов» (третий квартал 1949 г.). Оставшиеся четыре балтийских корабля достраивались на том же предприятии по договору от 9 августа 1948 г.: «Павлин Виноградов» – со сдачей в третьем квартале 1949 г., а «Александр Петров», «Андреан Зосимов» и «Павел Хохряков» – в четвертом квартале 1949 г.

Головным кораблем откорректированного проекта считался «Федор Митрофанов»; он же первым закончил достроечные работы. 14 июня 1947 г. своим специальным постановлением Правительство СССР утвердило программу швартовых, заводских и государственных испытаний тральщиков пр. 73К. «Федор Митрофанов», прошедший в сентябре 1946 г. докование в Ленинграде



Еще один снимок корабля проекта 73К, сделанный с борта американского эсминца в Стамбуле в 1954 г. Тральщик приходил в Босфор во главе отряда катеров, возвращаемых США после войны в рамках договора о ленд-лизе (В.К. Михальчук)

перед началом достроечных работ, 21 июля 1947 г. начал испытания на швартовах, а 19 октября 1947 г. первый раз отправился в море на заводские ходовые испытания. Всего на них корабль имел 14 ходовых дней и прошел 916,5 мили, потратив 40 т топлива. В связи с перераспределением весов после замены энергетической установки при испытании рулевого устройства завод столкнулся с повышенной валкостью тральщика — на полном ходу при водоизмещении 700 т в начале маневра в момент перекладки руля крен достигал 19° , а при установившейся циркуляции снижался до 10° , вместо 7° , лимитированных проектом. Необходимая ремарка: при испытании «Владимира Полухина» в аналогичной ситуации крен также доходил до значи-

тельной величины (16°), но тогда, в условиях войны, на это внимания не обратили.

3 ноября 1947 г. завод предъявил «Федора Митрофанова» приемной комиссии (председатель капитан 1 ранга Д.Л. Блинов), которую Главнокомандующий ВМС адмирал И.С. Юмашев назначил своим приказом от 30 сентября 1947 г. Скоростные качества определялись на мерной миле Красногорского рейда. Результаты ходовых испытаний этого тральщика приведены в таблице.

Дальность плавания определялась по расходу дизельного топлива, замеренному при различных режимах работы двигателей на заводских ходовых испытаниях, и получилась равной

на малом ходу (400 об/мин) 8000 миль, на среднем (500 об/мин) — 6300 миль, на полном (635 об/мин) — 4500 миль, на полном ходу с параван-тралом (600 об/мин) — 3400 миль.

Диаметр циркуляции при положении руля 35° на полном ходу при 635 об/мин гребных валов составила 2,8 длины корпуса (крен на установившейся циркуляции $8-9^\circ$), на среднем при 500 об/мин и малом при 400 об/мин ходах — 2,5-2,6 длины корпуса (крен 5°), при работе одного двигателя при 635 об/мин — 2,1 длины корпуса (крен 6°). Диаметр циркуляции с параван-тралом при положении руля 5° на борт и частоте вращения гребных валов 500 об/мин равнялся 18,5 длины корпуса. Управляемость корабля комиссия оценила как хорошую. Однако при ходе по ветру или в бакштаг корабль значительно уводило с курса вследствие плоских образований кормы, которая имела

Результаты государственных ходовых испытаний головного тральщика пр. 73К «Федор Митрофанов»

Дата проведения испытания	Режим испытания	Частота вращения гребных валов, об/мин	Суммарная эффективная мощность главных дизелей, л.с.	Скорость хода, уз	Водоизмещение на испытании, т
04.11.1947	Свободный ход без трала	400	700	11,0	761
04.11.1947	То же	500	1380	13,5	761
04.11.1947	— » —	635	2600	16,88	761
19.10.1947*	— » —	675	3180	18,1	713
05.11.1947	Ход с параван-тралом	600	2660	13,85	739

* В этой строке приведены результаты заводских испытаний, засчитанные по решению комиссии в государственные и внесенные в приемный акт, несмотря на существенный недогруз корабля

к тому же большой подзор. Высокий полубак и значительная по своим габаритам надстройка обладали большой парусностью, поэтому при ходе лагом к 5-бальному ветру наблюдался постоянный крен до 2°.

Остойчивость корабля проверялась путем опытного кренования. Начальная поперечная метацентрическая высота для разных случаев нагрузки получилась следующей: для стандартного водоизмещения – 0,51 м, для нормального – 0,62 м, для полного – 0,66 м, для стандартного водоизмещения с минами на верхней палубе – 0,43 м. Улучшение остойчивости по сравнению со спецификацией произошло вследствие общего снижения нагрузки. Согласно совместному решению Главнокомандующего ВМС и заместителя министра судостроительной промышленности от 29 мая 1947 г., для повышения метацентрической высоты внутри корпуса полагалось уложить твердый балласт массой 32 т. Однако при достройке он на корабль погружен не был, и решение вопроса о целесообразности его использования отложили до появления результатов кренования головного тральщика на Черном море и одного из серийных на Балтике. Впоследствии, в связи с тем, что значения метацентрической высоты, полученные в марте 1948 г. при креновании черноморского «Ивана Сладкова», превысили требования спецификации и мало отличались от результатов «Федора Митрофанова», требование об укладке балласта отменили.

Фактическая нагрузка также определялась по результатам кренования. При этом стандартное водоизмещение составило 698 т (при осадке 2,13 м), нормальное – 778 т (2,31 м), полное – 858 т (2,47 м). Недогруз в 22 т по сравнению со спецификацией складывался из следующих величин: неустановленная радиолокационная и гидроакустическая аппаратура – 2,51 т, облегчение гребных валов, леерных стоек и иллюминаторов за счет применения задела, оставшегося от пр. 59 – 3,53 т, неиспользование запаса водоизмещения – 15,96 т.

Артиллерийское, противолодочное, минное, химическое и тральное вооружение соответствовало проекту за одним исключением: корабль не получил цепного охранителя ЦОК-1, хотя место для его размещения было зарезервировано.

Максимальная скорость выбирания трала МТ-2 на 10-узловом ходу составила 0,72 м/с, а плавающего кабеля трала ТЭМ-VI – 0,5 м/с. Корабль не имел своевременно не поступивших от промышленности радиолокационных (кроме РЛС «Гюйс-1М») и гидроакустической станций, а также внутрикорабельной радиотрансляции МКТУ-ВГ. Радиоприемник «Шар-ДМ» был заменен более совершенным «Пурга-45».

Из всего смонтированного на тральщике оборудования неудовлетворительной комиссия признала только работу эхолота НЭЛ-III, действие которого оказалось неустойчивым и зависимым от осадки корабля. Вследствие неблагоприятных погодных условий (малой видимости из-за сильных испарений, снегопада и низкой облачности) не удалось выполнить контрольные стрельбы главного калибра под управлением ПУС-73К. Их перенесли на июнь 1948 г. Также из-за состояния погоды не удалось проверить мореходность при повышенной бальности моря (во время испытаний сила ветра не превышала пяти, а состояние моря – трех баллов). В целом все испытания прошли гладко; комиссия особо отметила, что вибрации корпуса и надстроек на любых режимах хода практически не наблюдалось. Всего на государственных испытаниях левый дизель отработал 98 ч, а правый – 102 ч.

19 ноября 1947 г. комиссия подписала приемный акт, признав *«необходимым принять базовый тральщик «Федор Митрофанов» (Т-259) в состав Военно-Морских Сил»*, после чего он вошел в состав 5-го дивизиона базовых тральщиков 1-й бригады траления 8-го ВМФ. Командиром корабля являлся капитан-лейтенант С.А. Налетов. Остальные 11 балтийских тральщико-заводы сдали заказчику в течение 1947–1949 гг., с некоторым опозданием по сравнению с утвержденными Правительством СССР сроками.

При этом, в связи с исчерпанием запасов импортного оборудования, поставленного во время войны, на основании совместного приказа Главнокомандующего ВМС адмирала И.С. Юмашева и министра судостроительной промышленности А.А. Горегляда от 22 апреля/7 мая 1948 г., на трех последних заводах проекта 73К («Александр Петров», «Павел Хохряков» и «Анри-ан

Зосимов») установили отечественные главные двигатели – 8-цилиндровые четырехтактные дизели 6Д производства Коломенского тепловозостроительного завода имени В.В. Куйбышева. Каждый дизель 6Д имел рабочий объем 110,4 л и развивал наибольшую мощность 1700 л.с. при 480 об/мин коленчатого вала. В связи с повышением мощности проектная скорость полного свободного хода была увеличена до 17,0 уз, а с параван-тралом – до 13,5 уз. Спецификационная дальность плавания с полным запасом топлива полным свободным ходом составила 3500 миль, а с параван-тралом – 3000 миль.

8 июня 1949 г. по аналогичной причине последовало решение Главного управления кораблестроения ВМС о замене импортных дизель-генераторов на отечественные ПН-400 с подкрепленными щеточно-коллекторными узлами, имевшими привод от дизелей 4Ч-13/18 с бесфоркамерными головками блоков цилиндров. Данное оборудование получили также «Александр Петров», «Павел Хохряков» и «Анри-ан Зосимов». Кроме того, эти же корабли оснастили трехлопастными винтами с шагом 1,495 м, изготовленными по новому чертежу №НН-9367.

Радиолокационные станции «Зарница», «Факел» и «Рым» так и не были установлены ни на один из тральщиков проекта 73К до их сдачи флоту, зато гидроакустические станции «Тамир-5Н» поступили на все корабли, кроме «Федора Митрофанова» и «Луки Панькова». Небольшая корректировка противолодочного вооружения произошла 17 июля 1948 г., когда приказом Главнокомандующего ВМС адмирала И.С. Юмашева малые глубинные бомбы были сняты с вооружения кораблей, имевших скорость хода более 6 уз. В этой связи малых глубинных бомб не получили балтийские тральщики, сдававшиеся флоту после этой даты, начиная с «Тимофея Ульянцева».

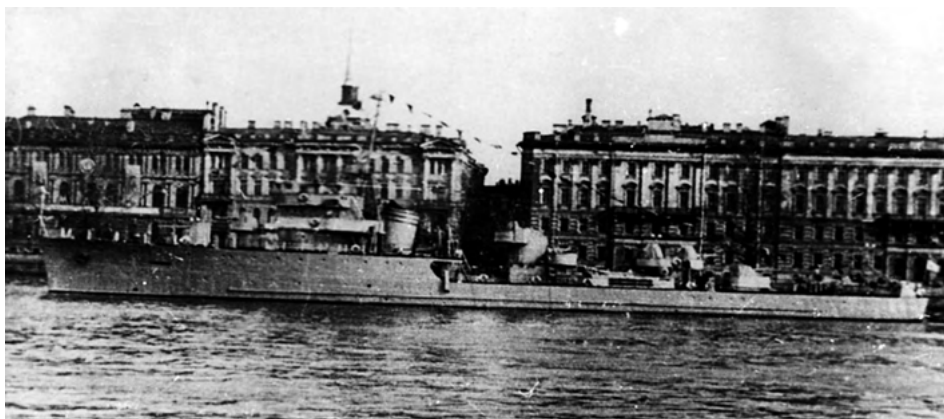
Между тем, еще 11 марта 1945 г. Государственный Комитет Оборон принял решение о достройке по проекту 73К трех уцелевших черноморских тральщиков на николаевском заводе №445 (до фашистской оккупации – завод №200, ныне – Судостроительный завод имени 61 коммунара), и в октябре 1945 г. их корпуса отбуксировали

из Севастополя в Николаев. 10 августа 1946 г. с указанным предприятием Главное управление кораблестроения ВМС заключило договор на достройку тральщиков «Иван Сладков», «Сергей Шувалов» и «Иван Борисов» с утвержденными Советом Министров СССР плановыми сроками сдачи первых двух к 1 января 1948 г., а последнего – к 1 сентября 1948 г. Достройка сопровождалась значительным объемом корпусных работ, поскольку за время войны обшивка и элементы набора получили серьезные повреждения, а отдельные конструкции подверглись интенсивной коррозии. Все три черноморских корабля флот получил в течение 1948 г. Результаты испытаний тральщиков проектов 59 и 73К приведены в сводной таблице.

Заключение

Спроектированные для обеспечения действий в открытом море эскадр «Большого флота» быстроходные корабли пр. 59 по окончании Великой Отечественной войны оказались невостребованными в своем первоначальном качестве – советский флот больше не планировал проведения масштабных эскадренных сражений. Оснащенные только устаревшими контактными тралами довоенных образцов и имевшие в пять раз меньшую дальность плавания, чем их дизельный вариант, турбинные «Владимир Полухин» и «Василий Громов» в марте 1946 г. были переклассифицированы в сторожевые корабли.

После приемки флотом балтийские тральщики пр. 73К входили в состав бригад траления 4-го и 8-го ВМФ и затем участвовали в послевоенной очистке от мин южных районов Балтийского моря и Финского залива, которая продолжалась до 1957 г. Черноморские тральщики тоже использовались в послевоенном тралении вплоть до 1953 г. При введении первой всеобъемлющей официальной классификации кораблей и судов советского флота, их в январе 1949 г. отнесли к базовым тральщикам. Однако здесь следует уточнить, что термин «эскадренный тральщик» в послевоенное время по отношению к кораблям пр. 73К практически не употреблялся. В приемо-сдаточной документации 1947–1949 гг. они уже числились базовыми тральщиками согласно договорной спецификации. Это представляется вполне обоснованным – 16-узловая скорость не позволяла относить эти тральщики ни к быстроходным, ни к эскадренным. Любопытно, что при приемке головного «Федора Митрофанова» комиссия, основываясь на требованиях Наставления по тралению 1945 г. (НТ-45), посчитала такую классификацию неправильной



Вен Глик

и решила, что эти корабли по своим тактико-техническим элементам должны относиться не к базовым, а к тральщикам «дальнего действия».

После войны ни балтийские, ни черноморские корабли пр. 73К не подвергались никаким существенным модернизациям. Попытка расширить возможности по уничтожению современных мин путем установки принятого на вооружение в 1949 г. соленоидного электромагнитного трала ТЭМ-52 потерпела неудачу из-за ухудшения и без того сниженной по сравнению с базовым проектом остойчивости. К тому же, длинные узкие корпуса, своими пропорциями больше подходившие сторожевым кораблям, нежели тральщикам, оставляли мало места на палубе для монтажа современного трального вооружения. В связи с износом американских тралов ТЭМ-VI, последние со временем пришлось заменять на отечественные петлевые электромагнитные тралы ПЭМТ-3, массогабаритные характеристики которых допускали их установку на тральщики.

Устаревание к середине 1950-х гг. трального вооружения и невозможность его дальнейшего совершенствования поставили вопрос о пребывании кораблей пр. 73К в боевом составе ВМФ СССР. Другой причиной явилось неудовлетворительное состояние корпусов, простоявших от пяти до семи

лет на консервации (при том, что значительная часть этого времени пришлось на военное лихолетье). Совокупность этих обстоятельств с учетом массового поступления на флоты во второй половине 1950-х гг. тральщиков новых типов, привела к тому, что в 1956 г. все корабли пр. 73К были переклассифицированы во вспомогательные суда и портовые плавсредства.

Подобная же участь постигла и обоих представителей базового проекта 59, являвшихся продукцией блокадного судостроения и служивших после войны сторожевыми кораблями. Их корпуса, имевшие относительное удлинение 9,56, на волнении оказались подверженными значительным продольным упругим деформациям, что приводило к рассогласованию пространственного положения осей стволов носового и кормового орудий главного калибра. Данное обстоятельство сильно затрудняло залповую стрельбу, поскольку ПУС системы Гейслера не могла компенсировать возникавшие ошибки. Ситуацию усугубляла и неуниверсальность 100-мм орудий Б-24БМ. В результате «Владимир Полухин» и «Василий Громов» в 1954 г. и 1956 г. стали соответственно опытовым судном и плавучей мастерской. Подробнее судьба кораблей проектов 59 и 73К представлена в кратких исторических справках.

**Учебно-тренировочное судно
УТС-2 (бывш. «Владимир
Трефолов») в Кронштадте,
1977–1979 гг.**



Б.А. Айзенберг

**Сравнительная таблица основных тактико-технических элементов тральщиков базового проекта 59
и двух вариантов проекта 73К**

Параметр тактико-технических элементов	Проект 59		Проект 73К с импортными дизелями		Проект 73К с отечественными дизелями	
	По спецификации	По головному кораблю	По спецификации	По головному кораблю	По спецификации	По головному кораблю
Водоизмещение, т						
стандартное	648	690	720	698	718	718
нормальное	744	784	800	778	797	797
полное	840	879	880	858	876	876
Длина наибольшая, м	79,20	79,14	79,60	79,12	79,60	78,47
Ширина наибольшая, м	8,10	8,11	8,10	8,13	8,10	8,10
Осадка (м), при водоизмещении						
стандартном	2,01	2,11	2,19	2,13	—	—
нормальном	2,21	2,29	2,36	2,31	2,35	2,35
полном	2,41	2,48	2,52	2,47	2,50	2,50
Метацентрическая высота (м), при водоизмещении						
стандартном	0,6	0,52	0,40	0,51	0,49	0,49
нормальном	0,7	0,66	0,52	0,62	0,63	0,63
полном	0,79	0,78	0,57	0,66	0,68	0,68
Мощность механизмов, л.с.						
на экономическом ходу	800	—	—	1380	—	1820
на полном ходу	8000	7120	2600	2600	3200	2790
на максимальном ходу	9200	—	3200	3180	3400	2970
с параван-тралом	8000	4750	—	2660	3200	3110
Скорость хода, уз						
экономического	11,0	—	—	—	—	15,90
полного	22,0	21,5	16,0	16,8	17,0	17,43
максимального	—	—	—	18,1	—	18,00
полного с параван-тралом	19,0	15,5	12,5	13,6	13,5	14,82
Дальность плавания, миль						
экономическим ходом	2000	—	—	8000	—	—
средним ходом	—	1230	—	6300	—	5880
полным ходом	—	—	3700	4500	3500	4480
полным ходом с параван-тралом	800	—	3000	3400	3000	3510
Вооружение:						
артиллерийское	2–100-мм 1–45-мм 8–12,7-мм	2–100-мм 1–45-мм 3–37-мм 2–20-мм 4–12,7-мм	2–85-мм 3–37-мм 4–12,7-мм	2–85-мм 3–37-мм 4–12,7-мм	2–85-мм 3–37-мм 4–12,7-мм	2–85-мм 3–37-мм 4–12,7-мм
противолодочное	6 БС 10 БГБ 20 МГБ	6 БС 10 БГБ 20 МГБ	2 БМБ-1 20 БГБ 24 МГБ	2 БМБ-1 20 БГБ 24 МГБ	2 БМБ-1 20 БГБ 24 МГБ	2 БМБ-1 20 БГБ 24 МГБ
минное	20 мин	20 мин	20 мин	20 мин	20 мин	20 мин
химическое	2 ДА-1 1 ДА-2М	2 ДА-1 1 ДА-2М	10 МДШ	10 МДШ	10 МДШ	10 МДШ
тральное	2 К-1 1,5 ТШ 1 ЗТ 3 СТ 1 ЭТ	2 К-1 1,5 ТШ 1 ЗТ	2 К-1 1 МТ-2 1 ТЭМ-VI 2 БАТ-2 1 ЦОК-1	2 К-1 1 МТ-2 1 ТЭМ-VI 2 БАТ-2	2 К-1 1 МТ-2 1 ТЭМ-VI 2 БАТ-2 1 ЦОК-1	2 К-1 1 МТ-2 1 ТЭМ-VI 2 БАТ-2
Гидроакустические станции	1 Меркурий-ДМ-12*	—	1 Тамир-5Н	—	1 Тамир-5Н	1 Тамир-5Н
Радиолокационные станции	—	—	1 Гюйс-1М 1 Зарница 2 Факел 1 Рым	1 Гюйс-1М	1 Гюйс-1М 1 Зарница 2 Факел 1 Рым	1 Гюйс-1М

* Шумопеленгаторная станция.

Подводя итоги, стоит отметить, что серийное производство кораблей пр. 59 не ставило перед советским судостроением никаких неразрешимых задач. Нет сомнений, что не случись войны, запланированная серия этих тральщиков была бы построена, хотя, скорее всего, и со значительным опозданием по сравнению с заданными сроками. Другое

дело, что к выпуску первых неконтактных тралов (БЭМТ, ПЭМТ) отечественная промышленность смогла приступить только после 1943 г., да и то они по эффективности сильно уступали зарубежным образцам, полученным по ленд-лизу. С одними же контактными тралами эти тральщики нельзя было считать современными и пригодными к выпол-

нению всех поставленных перед ними задач. Остается добавить, что наименования некоторых кораблей проектов 59 и 73К («Василий Громов», «Павел Хохряков», «Тимофей Ульянов», «Федор Митрофанов» и «Павлин Виноградов») получили морские тральщики проекта 264А, построенные заводом №363 в конце 1950-х гг.

Сводная таблица с результатами испытаний тральщиков проектов 59 и 73К*

Наименование (марка двигателей)	Дата заключения договора на достройку	Время проведения швартовых испытаний	Время проведения заводских ходовых испытаний	Дата предъявления к государственному испытанию	Результаты государственных испытаний на полный ход		
					Частота вращения гребных валов, об/мин	Суммарная мощность главных двигателей, л.с.	Скорость хода, уз
«Владимир Полухин» (турбинный)	—	?	22-24.09.1942	25.09.1942	500	7120	21,5
«Павел Хохряков» (6Д)	09.08.1948	05-23.10.1949	24-27.11.1949	28.11.1949	470	2622	18,2
«Александр Петров» (6Д)	09.08.1948	02.09–14.10.1949	24-31.10.1949	01.11.1949	470 480**	2790 2970**	17,43 18,0**
«Карл Зедин» (GM-16-278A)	02.10.1947	15.06–01.09.1948	03-12.09.1948	15.09.1948	635	2600	16,6
«Тимофей Ульянов» (GM-16-278A)	26.07.1946	30.09–15.11.1948	16-27.11.1948	04.12.1948	635	2600	17,0
«Михаил Мартынов» (GM-16-278A)	26.07.1946	10.05–12.07.1948	23-28.07.1948	03.08.1948	635	2600	16,7
«Василий Громов» (турбинный)	—	?	02-26.08.1943	27.08.1943	550	8650	21,7
«Анриан Зосимов» (6Д)	09.08.1948	10.11–08.12.1949	16-24.12.1949	25.12.1949	470	2650	17,8
«Федор Митрофанов» (GM-16-278A)	26.07.1946	21.07–17.10.1947	18-29.10.1947	03.11.1947	635 675**	2600 3180**	16,8 18,1**
«Лука Паньков» (GM-16-278A)	26.07.1946	26.10–14.12.1947	15-26.12.1947	26.12.1947	635	2630	17,2
«Павлин Виноградов» (GM-16-278A)	09.08.1948	01-30.07.1949	12-16.08.1949	20.08.1949	635	2640	17,55
«Степан Гредюшко» (GM-16-278A)	02.10.1947	20.03–24.05.1949	10-15.06.1949	27.06.1949	635	2558	17,1
«Семен Пелихов» (GM-16-278A)	02.10.1947	16.05–30.06.1949	12-16.07.1949	19.08.1949	635	2770	17,47
«Иван Борисов» (GM-16-278A)	10.08.1946	10.06–04.08.1948	05-29.08.1948	29.08.1948	635	2640	17,2
«Сергей Шувалов» (GM-16-278A)	10.08.1946	19.12.1947– 29.01.1948	30.01– 27.03.1948	28.03.1948	635	2550	17,2
«Иван Сладков» (GM-16-278A)	10.08.1946	16.10–16.12.1947	19.12.1947– 21.01.1948	30.01.1948	635	2550	17,3

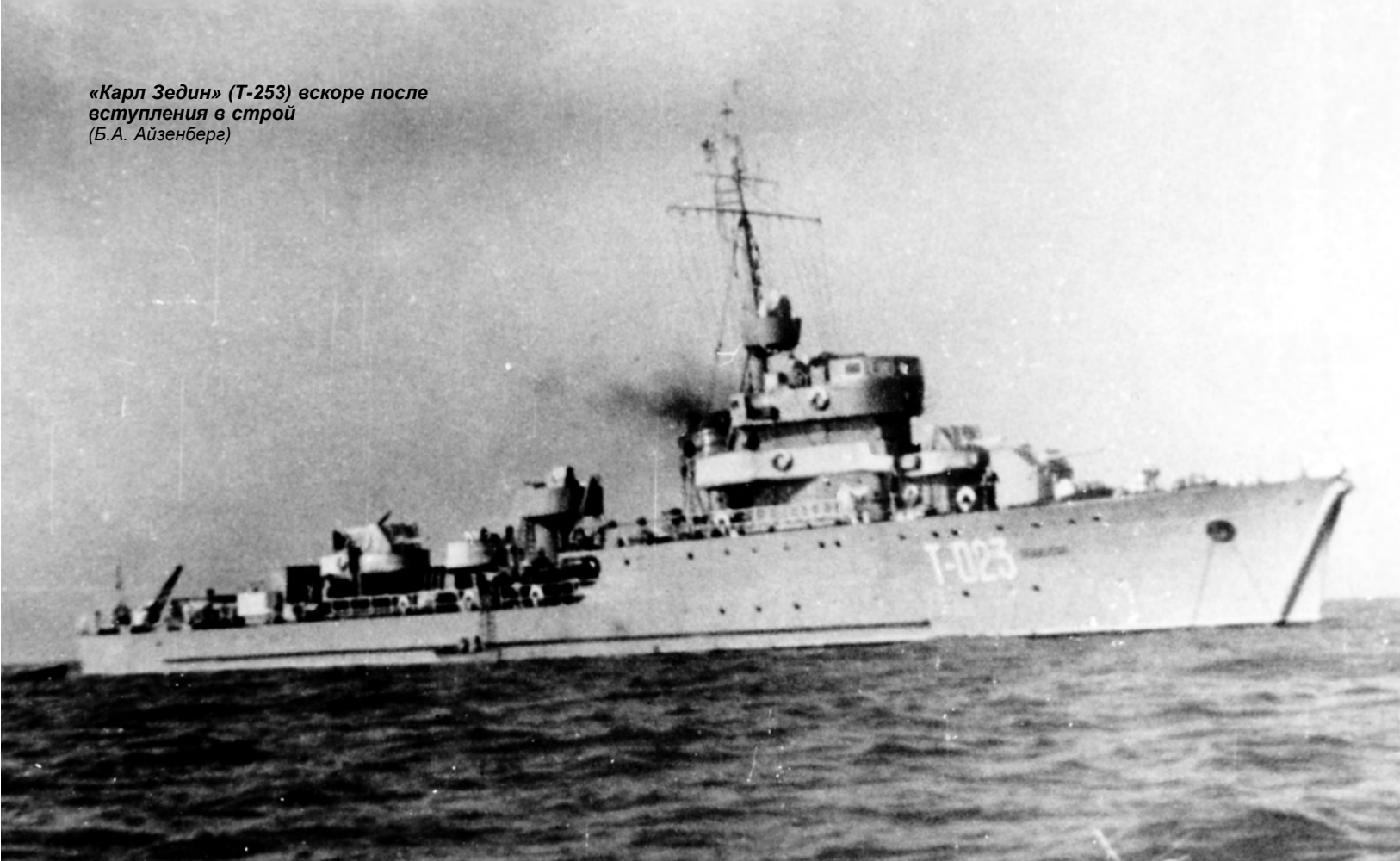
* Результаты испытаний «Владимира Трефолева» пока не найдены.

** Результаты испытаний на максимальный ход.



**Базовый тральщик «Иван Борисов»
на параде в Севастополе, 1949 г.**

«Карл Зедин» (Т-253) вскоре после вступления в строй
(Б.А. Айзенберг)



Краткие исторические справки на тральщики проектов 59 и 73К

«Владимир Полухин» (Т-250)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-250, а 25.09.1940 — наименование «Владимир Полухин». 07.11.1942 поднял Военно-морской флаг по окончании постройки и вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. С 15.02.1946 — Юго-Балтийский флот, с 05.03.1946 — сторожевой корабль, с 17.01.1947 — 4-й ВМФ, с 30.12.1954 — опытовое судно «Форель», с 24.12.1955 — Краснознаменный Балтийский флот, с 27.12.1956 — плавучая мастерская ПМ-73, с 26.01.1957 — плавучая казарма ПКЗ-129. 08.05.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Павел Хохряков» (Т-251)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-251, а 25.09.1940 — наименование «Павел Хохряков». 18.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 06.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 7 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 05.01.1951 г. включен в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 — базовый тральщик, с 24.12.1955 — Краснознаменный

Балтийский флот, с 07.04.1956 — опытовое судно Ленинградской военно-морской базы, с 25.05.1956 — «Кефаль». 01.09.1972 исключен из списков судов ВМФ.

«Александр Петров» (Т-252)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-252, а 25.09.1940 — наименование «Александр Петров». 18.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 08.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 7 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 20.01.1951 включен в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 — базовый тральщик, с 24.12.1955 — Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 — спасательное судно, с 25.05.1956 — «Арбан», с 03.10.1957 — судно-цель, с 31.10.1957 — ЦЛ-12. 21.01.1960 исключен из списков судов ВМФ и в 1960-1961 гг. разобран на металлолом в Лиенае.

«Карл Зедин» (Т-253)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-253, а 25.09.1940 — наименование «Карл Зедин». 21.07.1941

в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 13.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 18.12.1948 включен в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 — базовый тральщик, с 24.12.1955 — Краснознаменный Балтийский флот, с 7.05.1956 — брандвахтенное судно БРН-23, с 04.12.1956 — судно-цель ЦЛ-67. 04.05.1963 исключен из списков судов ВМФ.

«Тимофей Ульянов» (Т-257)

25.09.1940 присвоено наименование «Тимофей Ульянов». 19.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 08.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 08.01.1949 включен в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 — базовый тральщик, с 24.12.1955 — Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 — опытовое судно Ленинградской военно-

«Павел Хохряков» (Т-251) в Риге, начало 1950-х гг.



морской базы, с 25.05.1956 – **«Лосось»**. 04.03.1964 исключен из списков судов ВМФ.

«Михаил Мартынов» (Т-258)

25.09.1940 присвоено наименование «Михаил Мартынов». 24.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 15.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 5 лет и 5 месяцев находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 31.08.1948 включен в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.05.1956 – brandвахтенное судно **БРН-22**, с 31.10.1957 – судно-цель **ЦЛ-14**. 06.10.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Василий Громов» (Т-254)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-254, а 25.09.1940 – наименование «Василий Громов». В августе 1941 г. законсервирован в Ленинграде. Затем на протяжении 12 месяцев находился в состоянии консервации. 09.12.1943 поднял Военно-морской флаг по окончании достройки и вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. С 15.02.1946 – Юго-Балтийский флот, с 05.03.1946 – сторожевой корабль, с 17.01.1947 – 4-й ВМФ, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 29.12.1955 – плавучая мастерская, с 18.01.1956 – **ПМ-69**. 26.05.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Анриан Зосимов» (Т-255)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-255, а 25.09.1940 – наименование «Анриан Зосимов». 18.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 07.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 7 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 23.02.1950 включен в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – спасательное судно, с 25.05.1956 – **«Агатан»**,

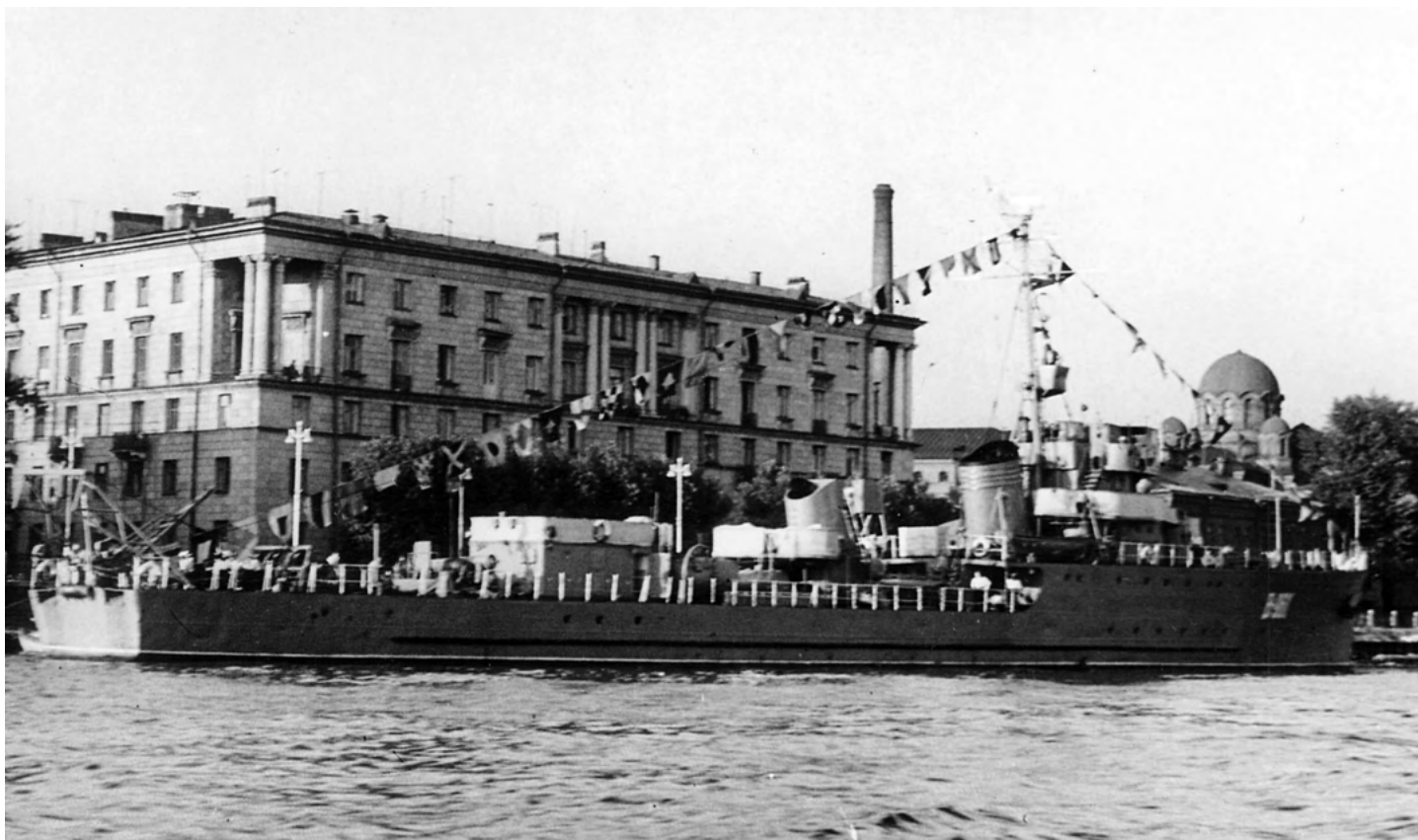
с 03.10.1957 – судно-цель, с 31.10.1957 – **ЦЛ-13**. 19.01.1959 исключен из списков судов ВМФ.

«Владимир Трефолев» (Т-256)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-256, а 25.09.1940 – наименование «Владимир Трефолев». 24.07.1941 в недостроенном виде увен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 15.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуksирован в Ленинград

«Василий Громов» на Неве в Ленинграде, сентябрь 1943 г.





Учебно-тренировочное судно УТС-2 (бывш. «Владимир Трефолев») в Ленинграде, украшенное флагами расцвечивания по случаю Дня Военно-Морского Флота, июль 1960 г.



Поврежденное пожаром учебно-тренировочное судно УТС-2 (бывш. «Владимир Трефолев») на прибрежной отмели Невы в районе Шлиссельбурга, 1988 г.

для достройки, по окончании которой 16.12.1947 поднял Военно-морской флаг и вошел в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – учебно-тренировочная станция Ленинградской военно-морской базы, с 25.08.1956 – **УТС-2**. 11.02.1988 исключен из списков судов ВМФ и затем передан клубу

юных моряков в Шлиссельбурге для использования в качестве учебной базы. Впоследствии сильно поврежден пожаром и посажен на прибрежную отмель на Неве.

«Федор Митрофанов» (Т-259)

25.09.1940 присвоено наименование «Федор Митрофанов». 18.07.1941 в недостроенном виде уведен

из Ленинграда в составе ЭОН-14; 06.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуксирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 18.06.1948 включен в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик,

Б.А. Айзенберг



Опытное судно ОС-12 (бывш. «Федор Митрофанов») в Ленинграде, 1960-е гг.

С.В. Пятянин



с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – опытовое судно Централных управлений ВМФ для обеспечения ядерных испытаний на полигоне архипелага Новая Земля, с 27.12.1956 – **ОС-12**, с 01.06.1959 – учебно-тренировочная станция **УТС-74**. 10.10.1960 исключен из списков судов ВМФ и в 1961 г. разобран на металлолом в Кольском заливе.

«Лука Паньков» (Т-260)

25.09.1940 присвоено наименование «Лука Паньков». 24.07.1941 в недостроенном виде уведен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 08.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 5 лет и 2 месяцев находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуксирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 15.02.1948 поднял Военно-морской флаг и вошел в состав 4-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – опытовое судно Ленинградской военно-морской базы, с 25.05.1956 – «Палтус». 28.05.1964 исключен из списков судов ВМФ.

«Павлин Виноградов» (Т-261)

25.09.1940 присвоено наименование «Павлин Виноградов». 23.07.1941 в недостроенном виде уведен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 15.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где

законсервирован. Затем на протяжении 6 лет и 6 месяцев находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуксирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 30.09.1949 включен в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – опытовое судно, с 27.12.1956 – **ОС-11**, с 02.12.1970 – плавучая казарма **ПКЗ-171**. 22.05.1972 исключен из списков судов ВМФ.

«Степан Гредюшко» (Т-262)

25.09.1940 присвоено наименование «Степан Гредюшко» (позднее изменено на «Степан Гредюшко»). 11.08.1941 в недостроенном виде уведен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 30.08.1941 прибыл по внутренним водным системам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет и 4 месяцев находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуксирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 30.09.1949 включен в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – брандвахтенное судно, с 07.05.1956 – **БРН-24**, с 4.12.1956 – судно-цель **ЦЛ-68**. 28.01.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Семен Пелихов» (Т-263)

25.09.1940 присвоено наименование «Семен Пелихов». 11.08.1941 в недостроенном виде уведен из Ленинграда в составе ЭОН-14; 30.08.1941 прибыл по внутренним водным систе-

мам в Горький, а позднее переведен в Зеленодольск, где законсервирован. Затем на протяжении 6 лет и 6 месяцев находился в состоянии консервации. 29.06.1945 прибуксирован в Ленинград для достройки, по окончании которой 30.09.1949 включен в состав 8-го ВМФ. С 12.01.1949 – базовый тральщик, с 24.12.1955 – Краснознаменный Балтийский флот, с 07.04.1956 – опытовое судно, с 27.12.1956 – **ОС-2**. 12.08.1977 исключен из списков судов ВМФ.

«Иван Борисов» (Т-451)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-451, а 25.09.1940 – наименование «Иван Борисов». 07.11.1941 в недостроенном виде уведен на буксире теплохода «Грузия» из Севастополя в Туапсе. С 13.12.1943 – несамоходная десантная баржа Черноморского флота. 29.07.1944 законсервирован в Поти с возвращением Наркомату судостроительной промышленности. В конце 1944 г. отбуксирован в Севастополь, а в октябре 1945 г. – в Николаев. 26.09.1948 поднял Военно-морской флаг по окончании достройки и вошел в состав Черноморского флота. С 18.09.1948 – электромагнитный тральщик **ЭМТЩ-13**, с 12.01.1949 – базовый тральщик «Иван Борисов», с 07.04.1956 – брандвахтенное судно, с 07.05.1956 – **БРН-17**. 17.02.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Павел Головин» (Т-450)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-450, а 25.09.1940 – наименование «Павел Головин».

Опытовое судно ОС-2 (бывш. «Семен Пелихов»)



Авиабаз.ру



**«Иван Сладков» на параде
в Севастополе, 1950 г.**

19.01.1942 в недостроенном виде уведен на буксире танкера «Москва» из Севастополя в Туапсе. 22.01.1942 сорван штормом со швартовов и выброшен на берег в порту Туапсе. Позднее снят с берега и сдан на слом.

«Сергей Шувалов» (Т-452)

27.05.1939 присвоено литерно-цифровое обозначение Т-452, а 25.09.1940 – наименование «Сергей Шувалов». 07.11.1941 в недостроенном виде уведен на буксире теплохода «Грузия» из Севастополя в Туапсе, а 21.02.1942 отбуксирован танкером «Куйбышев» оттуда в Поти. С 13.12.1943 – несамоходная десантная баржа Черноморского флота. 29.07.1944 законсервирован в Поти с возвращением Наркомату судостроительной промышленности. В конце 1944 г. отбуксирован в Севастополь, а в октябре 1945 г. – в Николаев. 25.04.1948 поднял Военно-морской флаг по окончании достройки и вошел в состав Черноморского флота. С 12.06.1948 – электромагнитный тральщик **ЭМТЦ-11**, с 12.01.1949 – базовый тральщик «Сергей Шувалов»,

с 07.04.1956 – брандвахтенное судно, с 07.05.1956 – **БРН-16**. 17.02.1958 исключен из списков судов ВМФ.

«Семен Рошаль» (Т-453)

25.09.1940 присвоено наименование «Семен Рошаль». В конце 1941 г. в недостроенном виде переведен из Севастополя в Туапсе. 13.12.1944 при буксировке тральщиком «Щит» (Т-404) из Туапсе в Севастополь во время шторма сорван с буксира в 25 милях южнее мыса Чауда. 19.12.1944 выброшен на турецкий берег у селения Абанар и впоследствии разбит волнами.

«Иван Сладков» (Т-454)

25.09.1940 присвоено наименование «Иван Сладков». 01.11.1941 в недостроенном виде отбуксирован из Севастополя в Новороссийск, а 27.06.1942 приведен оттуда в Поти на буксире сторожевого корабля «Петраш». Позднее использовался в качестве плавучей базы Бригады траления Черноморского флота. В конце 1944 г. переведен в Севастополь с возвращением Наркомату судостроительной промышленности, а в октяб-

ре 1945 г. – в Николаев. 25.04.1948 поднял Военно-морской флаг по окончании достройки и вошел в состав Черноморского флота. С 12.06.1948 – электромагнитный тральщик **ЭМТЦ-12**, с 12.01.1949 – базовый тральщик «Иван Сладков», с 07.04.1956 – брандвахтенное судно, с 07.05.1956 – **БРН-18**. 20.05.1964 исключен из списков судов ВМФ.

«Николай Маркин» (Т-455)

25.09.1940 присвоено наименование «Николай Маркин». 26.06.1942 захвачен на стапеле частями Вермахта и впоследствии разобран на металлолом.

«Борис Жемчужин» (Т-456)

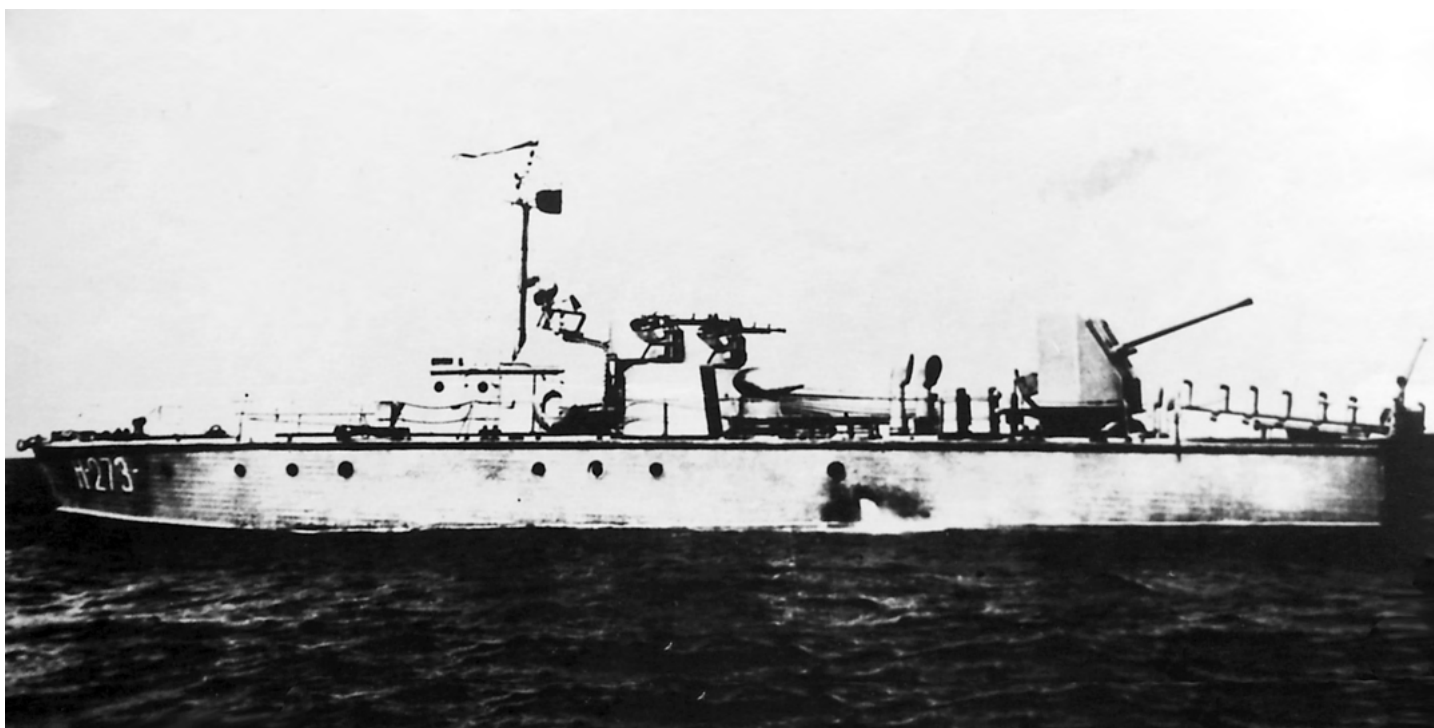
25.09.1940 присвоено наименование «Борис Жемчужин». 19.10.1940 закладка отложена и впоследствии не производилась в связи с началом войны.

«Николай Пожаров» (Т-457)

25.09.1940 присвоено наименование «Николай Пожаров». 19.10.1940 закладка отложена и впоследствии не производилась в связи с началом войны.

Автор выражает искреннюю благодарность В.П. Заблоцкому (Киев) и В.А. Левицкому (Николаев) за любезно предоставленные документы с результатами испытаний черноморских тральщиков, без чего эта статья не имела бы законченного вида.





Правдивая история одного мобпроекта

История создания малого охотника ОД-200

М.Э. Морозов

Еще до запуска в серию довольно удачного торпедного катера Д-3 (шифр КБ – П-19) конструкторское бюро завода №5 НКВД получило задание на проектирование более совершенного деревянного катера дальнего действия Д-4 (П-23). В сентябре 1940 г. заместитель наркома ВМФ вице-адмирал И.С. Исаков утвердил ТТЗ на него. От предшественника катер должен был отличаться трубными торпедными аппаратами, размещенными в носовой части, и наличием двигателей экономичного хода, что обеспечивало значительное увеличение радиуса действия. Головной катер был начат постройкой, но с началом войны она прекратилась. Было ясно, что в условиях военного времени переход на принципиально иной проект будет затруднителен. Требовалось максимально приблизить новый катер к уже освоенному в производстве Д-3. Так в КБ завода №5 появился проект П-26, который, полностью повторяя размеры и обводы Д-3, отличался лишь смещением моторной установки в корму на четыре шпации. Это позволяло более рационально распланировать внутренние отсеки и включить в состав энергетической установки два двигателя экономичного хода ГАЗ-11. Важно отметить, что проект изначально задумывался как универсальный, то есть в одном и том же деревянном корпусе могли бы строиться и торпедные катера, и малые охотники. Помимо состава вооружения, они

отличались количеством главных двигателей – два ГАМ-34БС у охотника и три у «торпедоносца». Технический проект унифицированного в одном деревянном корпусе торпедного катера и малого охотника П-26 был утвержден решением наркома ВМФ №92826сс от 22 апреля 1942 г.

Как это часто случалось в нашей стране, одновременно другое конструкторское подразделение – ленинградское ЦКБ-50 (бывш. Речсудопроект) – вело разработку аналогичного по назначению проекта – стального торпедного катера дальнего действия. В его основе было ОТЗ, выданное Управлением кораблестроения ВМФ 19 сентября 1941 г. От проектировщиков фактически требовалось повторить Д-3 в стальном корпусе, с чем они вполне успешно справились. Правда, проектное водоизмещение увеличилось по сравнению с прототипом на 3 т, а скорость упала на 2 узла. В качестве главных двигателей фигурировали все те же ГАМ-34БС в количестве трех штук. Проект получил обозначение №158 и был утвержден наркомом ВМФ 15 февраля 1942 г.

Согласно постановлению ГКО СССР от 2 мая 1942 г., в том же месяце на заводе №639 в Тюмени должна была состояться закладка двух первых стальных катеров. Однако, еще за несколько дней до появления этого правительственного документа, а именно 27 апреля, руководство Наркомсудпрома полу-

чило письмо за подписью заместителя наркома ВМФ адмирала Л.М. Галлера, в котором предлагалось вместо пяти существующих типов торпедных катеров и малых охотников (Г-5, П-19, пр.158, МО-4 и его стальной аналог пр.164) перейти на строительство единственного катера в деревянном и металлическом исполнении на основе проекта П-26.

Согласно воспоминаниям известного специалиста-катерника Б.В. Никитина, это предложение возникло не на голом месте. «Идея строительства боевых катеров этих классов в одинаковом корпусе (корпус торпедного катера Д-3), – вспоминал Никитин, – родилась в предвоенный год. Тогда Н.Е. Хавин и я подали подробную докладную записку адмиралу Л.М. Галлеру, заместителю наркома ВМФ. Лев Михайлович поддержал наше предложение – промышленный Наркомат получил задание на разработку проектов катеров в стальном и деревянном корпусе. Отличать противолодочный катер от торпедного должно было лишь вооружение. К сожалению, проектирование и строительство опытовых образцов не удалось закончить до войны. Теперь эвакуированные на восток конструкторские

В е р х у: малый охотник МО-273 (зав. № 206) типа ОД-200 после передачи Морским частям погранвойск и смены бортового номера на К-273

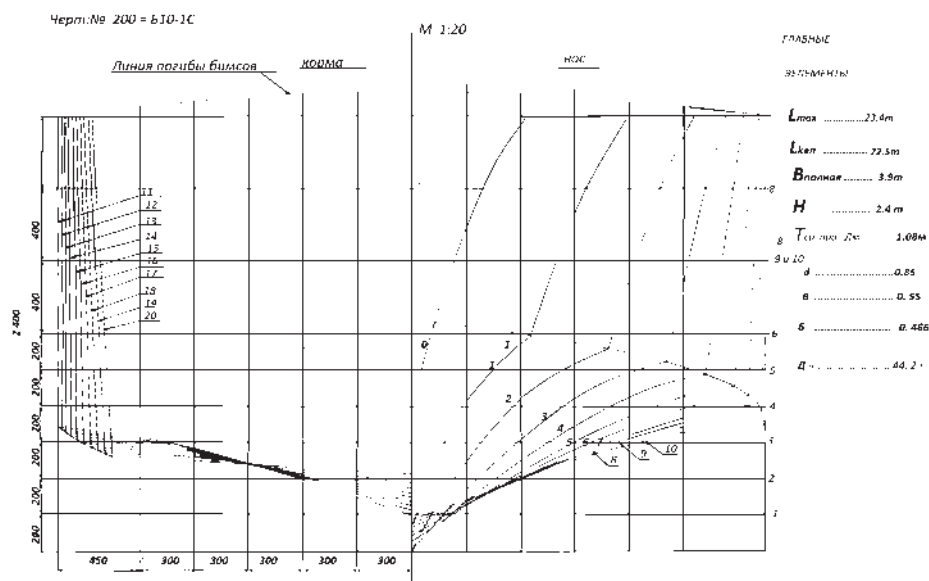
организации спешно завершили начатые работы». Из написанного становится ясно, что предложение об унификации следовало не от тех, кто служил, а от тех, кто испытывал боевые катера. При всем богатстве и разнообразии опыта испытателей, в данном случае совершенно очевидно, что они слабо представляли себе все различия в боевом предназначении и вытекающие из них конструктивные особенности торпедных и сторожевых катеров.

Впрочем, все это стало ясно намного позже. Пока же внимание сосредоточилось на явных достоинствах, а именно на меньшем на треть, по сравнению с МО-4 водоизмещении, наличии всего двух, а не трех главных моторов, большей скорости, наличии автоматического артвооружения (на корме планировалось установить 37-мм автомат 70-К), лучшей живучести пулеметных огневых точек (пулеметы ДШК устанавливались не на тумбах, как на МО-4, а в бронированных турелях МТУ-2), увеличение числа больших глубинных бомб с восьми до 12, а главное, на заметно возросшей остойчивости (метацентрическая высота 0,80 см по сравнению с 0,35-0,38 см у МО-4). Последнее позволяло применять оружие при большем волнении, а также производить последующие доработки катера в плане усиления вооружения и броневой защиты, чего МО-4, имевший минимально допустимую метацентрическую высоту, был лишен.

В ближайшие недели предложение доработали (из него исключили катера типа Г-5, производство которых решили сохранить), и 8 июля появился совместный приказ наркомов ВМФ и НКСП, которым предписывалось перейти от строительства четырех разных типов катеров к унифицированному катеру в деревянном и металлическом корпусах. Как отмечалось выше, в качестве базового избрали уже достаточно хорошо проработанный проект П-26, который требовалось доработать с учетом замечаний Управления кораблестроения. К ним относились усиление артвооружения, установка броневой защиты ватеров боевых боевых, установка моторов экономического хода, замена аппаратов бортового сбрасывания трубными, установка протектированных бензобаков и системы пожаротушения, установка авторулевого и замена не поступававших от промышленности главных двигателей ГАМ-34 на американские «Паккард». Правда, реализация всех этих замечаний привела к росту проектного водоизмещения с 38 до 40–42 тонн. Расчетная скорость хода для охотников уменьшалась с 32 до 27–29 (кратковременный форсаж) и 22,5–24 (максимальная эксплуатационная) узлов. После устранения замечаний – этим занималось ЦКБ-32, где объединились силы попавших в эвакуацию конструкторов ЦКБ-50 и КБ завода №5 – 7 ноября 1942 г. проект был

ПРОЕКТ ОД 200

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ КОРПУС



Теоретический чертеж корпуса

утвержден совместным решением двух наркомов. Решение дополнялось большим перечнем отступлений, разрешенных при закладке серийных катеров, куда вошли отсутствие моторов экономического хода, авторулевых и протектированных бензобаков. По ряду других позиций, как например емкость аккумуляторов, технические требования были сокращены, и вместо проектных устанавливались более дешевые заменители с худшими ТТХ. Несмотря на это, полное водоизмещение катера заметно выросло – с 42,3 т по проекту до 47,5 т у серийного катера.

В качестве завода-строителя новых охотников был определен завод №640 в поселке Сосновка. Уже упоминавшимся приказом от 8 июля 1942 г. при нем создавался филиал ЦКБ-32, который возглавил Н.Н. Исанин (в послевоенные годы – главный конструктор подводных лодок, дважды Герой Социалистического труда). Главным конструктором проекта 200 был назначен создатель МО-4, Д-3, П-23 и П-26 Л.Л. Ермаш. В первую очередь, от завода №640 потребовали освоения производства малых охотников за подводными лодками в деревянном корпусе, получивших соответствующее обозначение ОД-200. 20 января 1943 г. был заложен первый катер с заводским номером 100.

18 марта 1943 г. вышло постановление ГКО №3040, которым утверждался план военного кораблестроения на 1943 год и на его первое полугодие. Задание, выданное заводу №640 на выпуск катеров, выглядело довольно амбициозным. В течение года заводу предстояло заложить 67 и сдать 47 ОД-200. Представители Наркомсудпрома согласовали с планировщиками эти цифры в расчете на то, что заводу удастся освоить т.н. «конвейерный» (как тогда

называли поточно-позиционный) метод сборки. В постановлении ГКО это нашло отражение в следующих пунктах:

«5. Одобрить мероприятия, проводимые Наркомсудпромом по организации конвейерной сборки охотников за подводными лодками проекта №200, позволяющие сократить срок постройки этих судов от 4-6 месяцев до одного месяца.

Возложить ответственность за осуществление этих мероприятий на Заместителя Народного Комиссара Судостроительной промышленности тов. Каплун.

6. Обязать Наркомсудпром (тов. Носенко) обеспечить пуск в эксплуатацию одной нитки конвейера на заводе №640 в апреле 1943 года и добиться к октябрю 1943 года выпуска через каждые три дня одного охотника за подводными лодками проекта №200.

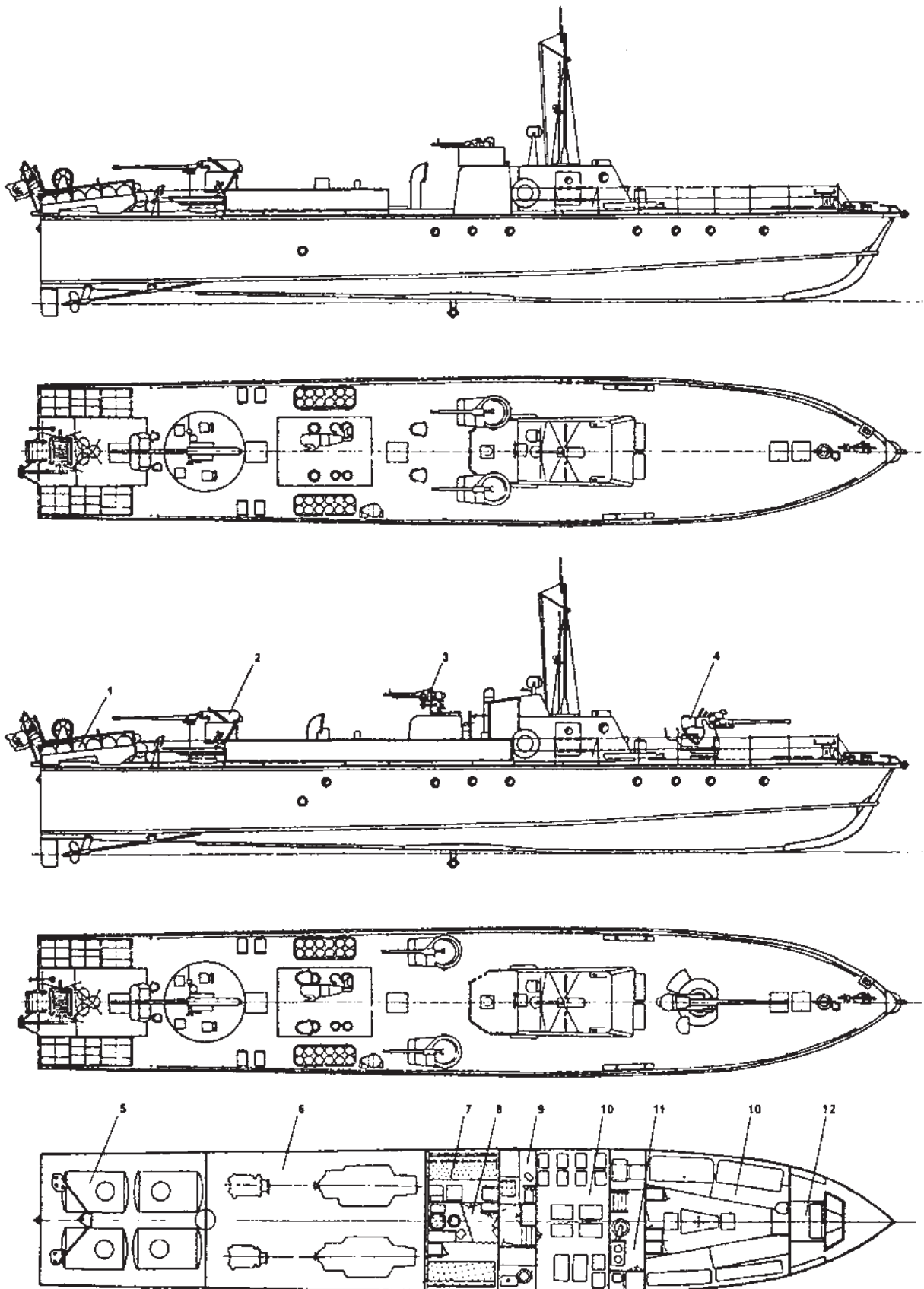
7. Разрешить Наркомсудпрому (тов. Носенко) израсходовать на премирование рабочих, ИТР и служащих за освоение конвейерной сборки катеров типа «П-200» – 800 тыс. рублей. Установить, что этот премиальный фонд может расходоваться при выполнении в срок:

а) разработки чертежей и технологической документации – в размере 15%;
б) окончания постройки на конвейере первого катера – 25%;

в) освоение на конвейере установленного цикла постройки – 60%».

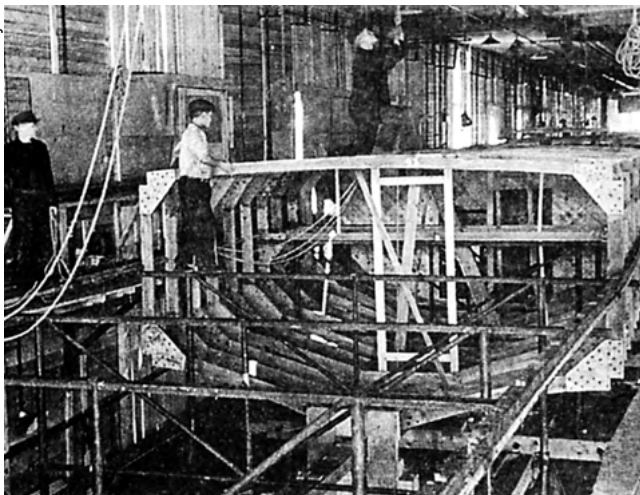
С учетом вышеизложенного легко понять, что наладка «конвейера» стала объектом приложения главных усилий заводчан. Все, что мешало этому попросту игнорировалось. В частности, главный конструктор проекта 200 Л.Л. Ермаш, имевший опыт проектирования МО-4, в январе 1943 г. предложил перенести место расположения главного командного пункта на охотниках из рубки

Малый охотник типа ОД-200



Малый охотник за подводными лодками типа ОД-200 бис: вид сбоку, вид сверху, расположение помещений:

1 — большие глубинные бомбы; 2 — 37-мм зенитная автоматическая установка 70-К; 3 — 12,7-мм пулемет ДШК; 4 — 25-мм зенитная автоматическая установка 84-КМ; 5 — охтерлик и топливный отсек; 6 — моторное отделение; 7 — каюта командира; 8 — пост гидроакустика; 9 — радиоканал; 10 — 8-местный кубрик; 11 — камбуз; 12 — форпик



Установка деревянного набора корпуса малого охотника типа ОД-200 на заводе №640 в поселке Сосновка

В н и з у:
окраска надводного борта малого охотника типа ОД-200 перед спуском на воду на заводе №640



на открытый мостик. На совещании с участием представителей военной приемки и Научно-технического комитета (НТК) ВМФ руководство завода не поддержало это предложение, опасаясь срыва срока пуска конвейера. Но несмотря на все старания из-за нехватки трудовых ресурсов и производственных мощностей выйти на обещанные темпы выпуска не удалось. В течение 1943 года завод смог заложить только 30 корпусов и отправить на флоты 13 законченных постройкой катеров (из-за отсутствия собственной сдаточной базы заводских испытаний катеров не проводилось). Через год после пуска конвейера на постройку одного катера уходило около двух месяцев. Это было в два раза дольше, чем обещали, но в три раза быстрее, чем было до освоения поточно-позиционного метода. В середине 1944 г. новые катера сходили с «конвейера» каждые 7–8 дней. В тот год завод заложил 50 ОД-200 и сдал 48, при плане в 67 и 62 единицы соответственно.

Следует отметить, что невыполнение взятых на себя заводом №640 обязательств и прекращение работ по предыдущим проектам вызвало негативную реакцию руководства НК ВМФ. 12 августа 1943 г. адмирал Н.Г. Кузнецов обратился с докладной запиской к председателю ГКО И.В. Сталину, в которой, помимо прочего, содержались и такие претензии:

«Основные причины невыполнения планов судостроения содержатся не в общих условиях военного времени, а в самой системе и организации работы Наркомсудпрома...»

2. Отсутствие инициативных мероприятий Наркомсудпрома, существенно увеличивающих выпуск продукции для ВМФлота.

Единственным в этом роде мероприятием должен был послужить организованный Наркомсудпромом на заводе №640 конвейер по выпуску деревянных малых охотников проекта 200. Но и здесь сказались формальный характер и недостаточность мероприятий НКСП, в частности Заместителя Народного Комиссара Судостроительной Промышленности т. КАПЛУНА (ответственного за конвейер), не доведшего начатое дело до конца. Согласно Постановлению Правительства, конвейер в октябре с.г. должен давать через каждые три дня по одному катеру, а всего в 1943 году ВМФлот должен получить с конвейера 46 катеров. В действительности по сей день с конвейера сошел лишь один неготовый к испытаниям катер. Благодаря неподготовленности и неорганизованности производства, катера передаются на конвейере к конечной операции с незаконченными предыдущими, — в перспективе ожидается накопление на заводе корпусов катеров, которые не могут быть использованы ВМФлотом.

Таким образом, созданный Наркомсудпромом на зав. №640 «конвейер» ничего общего не имеет с конвейерами, существующими в производственной практике других Наркоматов, и более того, с началом работы конвейера, на заводе №640 брошена достройка четырех катеров «МО-IV» при их готовности в 32-43% и шести катеров «ТК-Д III» при их готовности в 19,6-43,3%».

Однако, трудности с организацией серийного строительства ОД-200, которые в той или иной мере испытывали все предприятия в условиях военного времени, оказались «цветочками» по сравнению с недостатками самого проекта. Путь к их устранению оказался долгим и тернистым, заняв время практически до конца Великой Отечественной войны.

В июне 1943 г. катер с заводским №100 был спущен на воду и отправлен в Астрахань для прохождения государственных испытаний. Они проходили в Баку с 5 по 27 октября под руководством комиссии, которую возглавлял Н.Е. Хавин. В приемном акте комиссия в очередной раз перечислила преимущества нового типа перед старым МО-4 (наличие автоматической пушки, защиты пулеметчиков, большую остойчивость и т.п.), но о недостатках высказалась достаточно осторожно. К ним отнесли расположение пушки в корме, отсутствие вспомогательных моторов, плохой обзор командира катера из ходовой рубки в сторону кормы. Условия обитаемости были признаны худшими, по сравнению с МО-4, но об их неудовлетворительности впрямую не говорилось. В соответствии с рекомендацией комиссии после испытаний на носу катера установили 20-мм автомат «Эрликон». После его монтажа с подкреплением масса катера увеличилась на 1100 кг и уменьшился дифферент на корму на 9 см, вследствие чего скорость упала с 28 до 24,3 уз. По-видимому, в падении скорости сыграла роль и плохая выделка древесины — за 110 суток, которые катер провел на Каспийском море, его масса от намокания выросла еще на 600 кг.

Не дожидаясь завершения государственных испытаний, первая партия ОД-200 (заводские номера 101-105) была отправлена на Черноморский флот, куда она прибыла в середине октября 43-го. В декабре за ними последовали зав. №№ 106-110. Восемь новых катеров были включены в одно из наиболее прославленных соединений малых охотников ЧФ — 1-й Краснознаменный Новороссийский дивизион сторожевых катеров Бригады траления и заграждения (БТЗ), два — во 2-й дивизион этой же бригады. В этот момент дивизионы напряженно участвовали в Керченско-Эльтигенской десантной операции и отчаянно нуждались в пополнении. Каково же было разочарование моряков, когда выяснилось, что новейшие катера в действительно-

сти не только не отличаются в лучшую сторону от МО-4, но и вообще не смогут принимать участие в боевых действиях без ряда серьезных доработок.

Первое, обо что споткнулись катерники, было электрооборудование катеров. В отчете БТЗ за 4-й квартал 1943 г. отмечалось:

«На катерах типа ОД-200, поступивших в соединение в 4-м квартале от промышленности, использование средств связи почти невозможно по следующим причинам:

а. Источником питания радиостанции и гидроакустической установки на СКА являются судовые батареи незначительной емкости (160 ампер-часов), а зарядку батареи можно производить лишь на ходу катера не ниже, чем 950 оборотов мотора, что бывает редко и непродолжительно. Емкость батареи рассчитана на 10 раз включения стартера запусков моторов, следовательно, от зарядки до зарядки в среднем энергии хватает на 2-4 запуска рации, после чего катер остается без радиосвязи.

б. Второй недостаток – во время хода СКА свыше 800 оборотов по причине электрических помех в системе моторов «Паккард» связь на прием невозможна даже на дистанции 20-30 кабельтовых. Предъявленные нами претензии представителям промышленности и уполномоченным ППК о невозможности нормального использования средств связи еще не удовлетворены. Устранение недостатков своими силами результатов не дало из-за отсутствия фильтров».

Другую порцию замечаний выдали артиллеристы. На основании их мнения старший инженер Научно-технического комитета (НТК) ВМФ капитан 3 ранга А.М. Подсушный составил свой доклад. В нем отмечалось, что на ходах от 12-16 узлов при волнении 3-4 балла 37-мм артустановка настолько сильно заливается водой, что это приводит к порче материальной части. Телефон для связи с рубкой расположен на кранце первых выстрелов и им невозможно пользоваться на большинстве курсовых углов поворота орудия. В пулеметных турелях отсутствовали дверцы, пулеметчики залезали в них через верх, что должно было создать трудности при извлечении раненых. Стеллажи боеприпасов в погребе не были рассчитаны на боеприпасы в штатной таре. Помимо этого, указывалось на слабую защиту боевых постов – в турелях отсутствовала броня для прикрытия спины пулеметчиков, в рубке – броневые щитки с прорезями для закрытия иллюминаторов, а расчет 37-мм автомата и вовсе не имел никакой защиты.

Все это побудило командование БТЗ 13 декабря 1943 г. организовать совещания офицеров плавсостава 1-го и 2-го ДСКА и флагманских специа-

листов БТЗ по вопросу оценки тактико-технических элементов сторожевых катеров типа МО-4 на основании опыта войны и предварительной оценки катеров нового типа ОД-200.

На совещании были отмечено, что новые катера в течение двух месяцев не были введены в строй, так как имеют большое количество различного рода недоделок, неисправностей материальной части и фактически в течение всего периода пребывания находятся в стадии достройки и устранения неисправностей. Опыт эксплуатации на Черном море позволил выявить следующие замечания по конструкции ОД-200:

- огонь всего вооружения направлен в корму, использование артиллерии в носовых секторах на малых углах воз-

вышения невозможно, вести наступательный бой катер фактически не может;

- неудачная конструкция барбетов турелей ДШК, которые вследствие эксцентрического расположения брони создавали на волне слишком большой вращающий момент, преодоление которого требовало больших усилий и снижало плавность наводки, в связи с чем вести огонь по быстро движущейся цели было невозможно.

Участники совещания констатировали, что весь узел управления катером был выполнен совершенно неудовлетворительно и без коренной переделки рубки и ее оборудования, нормальная эксплуатация катера невозможна:

- недостаточный обзор из рубки через командирский люк (катер не имел



Спуск на воду малого охотника типа ОД-200 на Сосновской судовой верфи (завод № 640) в 1943 г.



МО-231 (зав. № 157) Каспийской военной флотилии в Баку, конец 1940-х гг. Катер оборудован ходовым мостиком, 37-мм автомат закрыт брезентовым чехлом

открытого мостика, боевой пост командира, как это принято на торпедных катерах, находился в боевой рубке, откуда отсутствовал обзор в корму);

- неудобное расположение компаса, штурвала и машинного телеграфа, ухудшающее их использование. Все эти органы управления находились внутри рубки, и стоящий за ними рулевой или сам командир катера могли осуществлять наблюдение только через стекла окон, что не давало достаточного обзора и затрудняло обнаружение противника. В случае, если командир становился так, чтобы высунуться по пояс из верхнего люка рубки, органы управления оказывались слишком низко и пользоваться ими становилось невозможно. При этом через открытый люк в рубку и расположенный под ней аккумуляторный отсек в свежую погоду заливалась вода;

- по расположению приборов в рубке управление штурвалом должно осуществляться самим командиром, что при длительных переходах не могло быть применено и затрудняло руководство экипажем в ходе боя;

- отсутствовали места для размещения сигнальщиков, что затрудняло весьма важное для сторожевых катеров наблюдение за надводным, подводным и воздушным противником;

- отсутствие места для работы с картой;

- отсутствие крайне важной броневой защиты рубки в носовых секторах;

- на экипаж не менее 20 человек (фактически экипажи ОД-200 насчитывали по штату 22 человека) предусмотрено только 14 спальных мест, учитывая две подвесные койки.

Общие выводы участников совещания для новейшего катера звучали совершенно убийственно:

«Ни в главных элементах катера, ни в деталях его оборудования совершенно не отражены опыт боевого использования катеров типа «МО-4» и Д-3. Новый катер не является логическим развитием предыдущих типов, а представляет собой искусственно созданный новый тип, почти каждый элемент которого оказался существенно хуже, чем соответствующий элемент старых типов.

Катера нового типа «ОД-200» после устранения неисправностей, обнаруженных на первых пяти катерах, могут быть использованы в качестве истребителей подводных лодок на подступах к базам флота, но и в этом случае необходима частичная их модернизация и прежде всего установка вооружения в носовой части.

Для несения службы сторожевых катеров, в том объеме, в каком она



выполняется катерами «МО-4», катера типа «ОД-200» непригодны; поэтому дальнейшее пополнение соединений СКА Черноморского флота следует производить в основном за счет катеров «МО-4» модернизированной серии, т.е. с учетом требований, указанных в прилагаемом перечне...».

Для участников совещания было бы большим сюрпризом известие о том, что строительство катеров типа МО-4 к тому моменту уже было практически свернуто. Достройку корпусов, заложенных в 1942 г. осуществлял лишь астраханский завод им. С.М. Кирова, находившийся в ведении Наркомрыбпрома. Два последних построенных им катера влились в состав ЧФ в марте 1944 г. Если не считать «мошек», переведенных в середине года из состава СФ и ТОФ, на пополнение катерных сил Черноморского флота поступали исключительно ОД-200. Впрочем, командование ЧФ по согласованию с руководством НК ВМФ предприняло определенные шаги по минимизации ущерба.

В соответствии с приказанием начальника штаба Черноморского флота от 5 января 1944 г. № ОМ-020, к 29 февраля в составе БТЗ следовало сформировать 9-й дивизион сторожевых катеров, куда передавались все имевшиеся на тот момент на флоте ОД-200, а также находившиеся на стадии транспортировки зав. №№ 100, 111 и 112. Приказом командующего ЧФ №085 от 29 февраля 1944 г. 9-й ДСКА был оперативно подчинен командиру Главной ВМБ ЧФ, приказом № 0103 от 10 марта 1944 г. дивизион передавался Главной базе во всех отношениях. На тот момент главной базой флота являлся Поти, единственным противником в зоне ответственности которой на тот момент оставались немецкие подводные лодки. Вместе с 8-м ДСКА, укомплектованным катерами типа МО-4 (в марте в его состав зачислили поступившие от промышленности зав. №№ 113-116 типа ОД-200), база решала поставленные перед ней задачи таким

образом: 8-й ДСКА обеспечивал проводку конвоев, 9-й ДСКА использовался главным образом в составе ударно-поисковой группы базы, т.е. привлекался к поиску и уничтожению подлодок, предварительно обнаруженных другими средствами. Считалось, что в таких условиях недостатки, связанные с недостаточным артвооружением, малой автономностью и плохой обитаемостью новых катеров не окажут большого влияния.

Однако бывший командир БТЗ контр-адмирал В.Г. Фадеев считал иначе. Назначенный командиром главной базы ЧФ, он в апреле 1944 г. подготовил пространную справку-доклад о недостатках ОД-200 с предложениями по их устранению. Перечень недостатков в основном повторял тот, что был сделан на декабрьском совещании плавсостава, но были и новые. Так например, адмирал весьма критически отозвался о системе маслопроводов на катере, указал на то, что маслоулавливающие коробки упорных подшипников установлены из расчета на левое вращение линии вала, в то время, как у моторов «Паккард» оно правое. Умформер РУ-11а, необходимый для запитки приемной радиостанции необходимо отключать через 35-40 минут работы из-за перегрева. При запуске главных двигателей и одновременной работе ГАС «Тамир» в электросети происходит короткое замыкание. Максимальное время работы ГАС при питании от аккумуляторов составляло 7 часов, после чего катер требовалось возвращать в базу или запускать двигатели на максимальные обороты для зарядки батареи. На период их работы использование ГАС и радиации на прием становилось невозможным. Предложения Фадеева звучали соответственно: *«Рубку необходимо перекомпоновать так, чтобы управление катером осуществлялось с мостика, а ходовая рубка соответствовала бы ее использованию по типу катеров-охотников «МО-4»... необходимо кормо-*

вую часть моторного отделения оборудовать под дополнительное жилое помещение, т.к. носовой кубрик для личного состава вмещает 14 человек при наличии уже имеющихся дополнительных коек... необходимо на катерах т. «ОД-200» устанавливать автономный зарядный агрегат по типу катеров «МО-4» и т.п. Приходится лишь удивляться тому, что ни один из этих недостатков не был вскрыт приемной комиссией, осуществлявшей госиспытания.

Интересно отметить, что справка-доклад была адресована не прямому начальству – должностным лицам Управления кораблестроения или НТК, а члену Военного совета ВМФ генерал-лейтенан-

ту береговой службы И.В. Рогову. Незадолго до этого Рогов инициировал расследование по известной катастрофе – гибели лидера «Харьков» и двух эсминцев 6 октября 1943 г., за что был наказан целый ряд руководителей высокого ранга ЧФ, ГМШ и НК ВМФ, включая самого Н.Г. Кузнецова. Не понятно, что заставило Фадеева нарушить субординацию, возможно то, что предыдущие «сигналы с мест» не вызвали никакой реакции ни в УК, ни в НТК. Ясно, что обращение в столь высокий адрес не могло остаться без реакции, и она последовала – в виде совместного приказа НК ВМФ и НК СП № 0410/0193 от 20 мая 1944 г. «По вопросу реализация замечаний на строящихся,

сдающихся и сданных ВМФ серийных катерах проекта ОД-200 постройки завода № 640 НКСП».

Приказ предписывал «Внести в проект ОД-200 и выполнить на катерах изменения» согласно приложению № 1, которое включало 65 различных позиций. Наибольшее число изменений должно было затронуть еще не заложенные катера, те, что находились в достройке переделывались меньше, а те, что уже служили на ЧФ, оставались практически в первозданном виде. Полный перечень изменений, предусмотренных приказом выглядел так:

По всей видимости, в Управлении кораблестроения, где готовился приказ,

Заводской номер катера	Изменения в проекте	№ 131 и все последующие	
№ 100 и все последующие	1. Электропомехи при работе радиостанции довести до нормы. 2. Устанавливать цилиндрические обтекатели прибора «Тамир» с рымами для вытаскивания из воды. Устанавливать фундамент таким образом, чтобы вибратор убирался полностью за плоскость киля. 3. Увеличить жесткость бомбосбрасывателей.		1. Барбетты пулеметов сдвинуть к бортам. 2. Установить над плитой вытяжной кожух. 3. Перенести вентиляционный грибок радиорубки в район 19-20 шп., чтобы вода не попала на радиоаппаратуру. 4. Удлинить поворотную рукоятку шпидля и сделать ее двухсторонней. 5. Установить затемнители в ходовой рубке. 6. Развернуть приборные щитки обоих моторов и телеграф правого мотора в корму на 10-15 град. 7. Для обогрева и продувки кингстонных патрубков подвести к ним паровую трубу (штуцера на кингстонных патрубках имеются). 8. Перенести контрольные манометры наддува в моторное отделение. Управление газом с мостика не предусматривать. 9. Сделать открывающиеся дверцы в барбетах пулеметов. 10. Разработать новую монтажную схему установки прибора Тамир, предусмотрев разнос кабелей, идущих от генератора, усилителя и указателя расстояний, прибора Тамир в разных пакетах. Пакеты кабелей удалить друг от друга возможно дальше. 11. Установить тормозное устройство на валопроводе. 12. Установить надписи на всех горловинах налива на палубе и вентилях.
№ 113 и все последующие	1. Усилить крышку люка в аккумуляторный отсек. Сделать вентиляцию отсека. На палубе рубки сделать шпигаты для стока воды. 2. Защитить шкаф для умформера от попадания воды, предусмотрев доступ к коллекторам. 3. Изменить конструкцию леерных стоек в местах крепления башмаков. 4. Нанести на корпуса марки для заводки стропов и установки катера на кильблоки. 5. Предотвратить отворачивание салников дейдвуда, установить стопорные планки. 6. Изготовить защитные кожухи сцепных муфт с легко открывающимися крышками. 7. Установить в моторном отделении таблицу давления наддува. 8. На стеклах приборов наддува нанести контрольные риски. 9. Дренажные трубки моторов прокладывать с подъемом 10-15 град, вентиляционные трубки от расширительного бачка выводить на палубу... 10. Установить спускные пробки на газовой полости выхлопных труб в нижней точке. 11. Изменить положение парового змеевика в масляном баке для обеспечения равномерного прогрева масла. 12. Отвод пара от предохранительного клапана производить в теплый ящик или за борт выше ватерлинии. 13. Изменить полярность сети, присоединив на массу минус аккумуляторных батарей. 14. Расположить форсунку дымовой аппаратуры как можно дальше в корму и усилить крепление кронштейнов. 15. Предусмотреть питание приемника радиостанции «Скумбрия» от двух умформеров РУ-11А (один прилагается к приемнику, второй у СПУФ). 16. Утопить иллюминаторы в корпус катера. 17. Установить сектора крышек люков по типу «МО-IV».	№ 141 и все последующие	1. Установить дополнительный приемник осушения в 8-местном кубрике и увеличить шпигаты в шпангоутах до 30-40 мм по всему катеру. 2. Вывести сопротивление к зарядному щиту из радиорубки. 3. Вместо створчатой двери на 12 шп. сделать водонепроницаемую переборку с герметически задраивающимся лазом. 4. Увеличить количество спальных мест на катере до восемнадцати путем устройства двух откидных спальных мест на рундучных койках, двух подвесных в носовом кубрике и двух подвесных коек в ходовой рубке. 5. На мачте установить гафель, ролик для подъема вымпела. Рею на мачте увеличить из расчета 4-х сигналов. Соответственно увеличить число уток. 6. Поставить дополнительные емкости для питьевой воды на 120 литров. 7. Сделать отвод на палубу от отливного отростка осушительного насоса Гарда из-за борта с целью использования для пожарных

	целей, окатки палубы и обслуживания автомата 70 К. 8. Усилить вооружение катера путем установки в носу автомата 84-КМ с боезапасом 700 шт., при этом боезапас для установки 70-К уменьшить до 700 шт. 9. Сделать открывающиеся иллюминаторы на камбузе, в каюте командира и два в моторном отделении. 10. Связать ходовой мостик со штурманской рубкой переговорной трубой. 11. Изменить конструкцию задраек (открытие должно быть быстрым) и увеличить жесткость корпусов кранцев. 12. Уменьшить количество ребер на масляном баке. 13. Заменить футштоки в масляном баке на маслостойкое стекло. 14. Вместо переключателей на бобиных поставить кнопки. 15. Заливочную горловину системы пресной воды подвести к расширительному баку. 16. Установить аварийный румпель.		3. Установить совместно с манипуляторными кранами масляные термостаты. 4. Полученные с импорта водяные термостаты устанавливать взамен манипуляторных кранов. 5. Улучшить вентиляцию моторного отделения путем перестановки вентиляционных раструбов в кормовую часть моторного отделения. 6. Предусмотреть зарядку и подзарядку аккумуляторных батарей от специально устанавливаемых для этой цели бензо-динамо Л-3 или Л-6.
№ 151 и все последующие	1. Поднять тральный клюз на 100 мм для облегчения прохода троса. 2. В связи с неэффективностью установленных глушителей, от дальнейшей установки последних отказаться и осуществлять подводный и надводный выхлоп. 3. Для возможности отпуска масла из маслосборников поднять их на 100 мм, отвести от спускного крана трубку к ДП и освободить место под трубкой для установки посуды на 8-10 литров. Посуду давать в снабжение. 4. Заменить стальной маслопровод на красномедный. 5. Обрешетник бортов делать съемным. 6. Усилить звукоизоляцию помещения гидрокустика.	№ 175 и все последующие	1. Установить двигатели малого хода типа «Оска-Форд». Одновременно проработать и в случае возможности осуществить зарядку или перезарядку аккумуляторных батарей от этих двигателей малого хода, вместо зарядки и подзарядки от бензодинамо Л-3 или Л-6. 2. Изменить конструкцию рубки с выносом управления катером на открытый ходовой мостик в соответствии с чертежом филиала ЦКБ-32 № ОД-200-А100-451с. На построенных катерах работы производить также по указанному чертежу, но габариты рубки не изменять. 3. Взамен компаса ГКМ-2 установить 127-мм путевой магнитный компас перед штурвалом. 4. В целях улучшения обитаемости, в связи с увеличением комплектации команды, оборудовать на катере четырехместный командный кубрик в районе 14-28 шп. (аккумуляторный отсек) и перенести в этот район гидрокустическую аппаратуру. На старом месте последней предусмотреть четырехместный кубрик старшин. В связи с этим ходовую рубку поднять на уровень палубы, разместив в ней в носовой части штурманскую, в кормовой — радиорубку. Аккумуляторы перенести в моторное отделение, а боезапас расположить на месте прежнего расположения радиокаюты и частично под ходовым мостиком и в рундучных койках.
№ 155 и все последующие	1. Улучшить отсасывание из-под зонта камбуза путем изменения вентиляционной головки. 2. Предусмотреть установку импортных щелевых фильтров взамен фильтров Куно.		

понимали, что этим претензии моряков к катерам не исчерпывались. В связи с этим пункт 1 приказа завершался абзацем: «Считать указанные изменения и дополнения исчерпывающими и в дальнейшем внесение изменений в технический проект и рабочие чертежи катеров ОД-200 запретить. Все последующие предложения о внесении изменений и дополнений в проект ОД-200, с целью его дальнейшего усовершенствования, УК ВМФ собирать и учитывать с тем, чтобы реализовать их при разработке проекта 201».

10 июля 1944 г. командующий ЧФ издал собственный приказ № 0546, которым регламентировал разделение перечня работ на выполняемые самими экипажами и выполняемые выездными бригадами завода № 640. Поскольку выполнение работ растягивалось на неопределенный срок (даже те, что выполнялись личным составом, требовали обеспечения деталями заводского производства) 3 августа своим приказом № 0623 вице-адмирал Ф.С. Октябрьский потребо-

вал немедленной установки на баке всех катеров 25-мм автоматов 84-КМ. По-видимому, данный приказ большей частью остался невыполненным, как и соответствующий пункт вышеприведенного совместного приказа НК ВМФ и НК СП. Все известные фотографии ОД-200, в том числе и сделанные после войны, демонстрируют отсутствие артвооружения в носовой части. Почему именно отказались от идеи установки 25-мм пушки, автору неизвестно. Впрочем, скорое окончание боевых действий не дало возможности ОД-200 в полной мере проявить свои недостатки. На момент окончания боевых действий на флотах оставалось еще много катеров типа МО-4, которые до последнего момента несли основное бремя боевой нагрузки, ложившейся на малые охотники, и которые стали настоящим «оружием Победы» наших моряков. В связи с этим проект 200 стал как бы случайным и малозначительным эпизодом истории отечественного кораблестроения, о котором упоминалось очень кратко. Но если о нем воспомина-

ли ветераны, то положительной оценки ждать не приходилось. Прошедший всю войну командиром единственного в ВМФ СССР гвардейского малого охотника МО-65 П.П. Сивенко на вопрос об американском обмундировании для катерников ответил так:

«О, это была отличная одежда для моря! Эти костюмы внутри имели мех, и даже в самую холодную погоду отлично грели. При этом натянешь брюки поверх носков, и тебе в сапоги уже никакая влага не пройдет. Куртка также была хороша. Для наших катеров типа «МО-4» это была очень удачная одежда, а вот на появившихся в ходе войны катерах типа ОД-200 эти костюмы оказались неудобными. И дело тут было не в костюмах, а в крайне, на мой взгляд, неудачной проектировке самого катера. Ведь командир не должен все время сидеть в рубке, немецкие самолеты ты не увидишь, нужно постоянно выходить на палубу и смотреть в небо. А на ОД-200 двери были узкие и небольшие, неудобно выходить в теплом белье, в бушла-



Сторожевой катер S-56 («Nedoscigly») ВМС Польши – бывший МО-368 (зав. № 131). Катер несет всего два пулемета ДШК на тумбах

плавания экономическим ходом, что являлось следствием не нужных охотнику глиссирующих обводов корпуса, проект сочли неудачным и строительство завершили после постройки 52 единиц, которые впоследствии передали морским пограничным частям. Начавшиеся строиться во второй половине пятидесятых малые противолодочные корабли проекта 201 уже не имели ничего общего ни с торпедными катерами, ни, тем более, с их предшественниками ОД-200.

* * *

Таким образом очевидно, что проект «мобилизационного» малого охотника, каким стал ОД-200, оказался весьма неудачным. Не имея впечатляющих «табличных» характеристик, он был неудовлетворительным с точки зрения эксплуатационных качеств и обитаемости. Устранение наиболее существенных недостатков растянулось по времени до момента окончания войны, но в полном объеме устранить замечания в рамках существующего проекта не представлялось возможным. Это обусловило весьма скромное участие ОД-200 в боевых действиях, хотя потребности в новых катерах и возможность их использовать в активных боевых действиях были налицо. Так, например, с конца 1943 г. Черноморский флот провел Керченско-Эльтигенскую десантную операцию, высаживал десанты в районе Тархан и в Керченский порт, участвовал в операции по освобождению Крыма, а в августе-сентябре – в занятии портов Румынии и Болгарии. Во всех них интенсивно участвовали МО-4, но ни разу новейшие ОД-200. В конце 1944 г. отряд таких катеров (позже развернутый в дивизион) был переведен с Черного на Балтийское море, но и там они практически до конца боевых действий находились в стадии устранения замечаний и освоения личным составом, базируясь на Таллин и Кронштадт. Лишь в мае 45-го один отряд охотников данного типа получил приказ перейти в базы Южной Балтики, но еще до его выполнения война завершилась.

Наверное, найдутся те, кто возражат, что «на безрыбье и рак рыба». С ними можно было бы согласиться, если бы параллельно не существовало других проектов, которые превосходили ОД-200. Речь идет о «двояродном брате» – малом охотнике П-19-ОК, спроектированном в блокадном Ленинграде на базе корпуса торпедного катера Д-3. История его создания достаточно поучительна и интересна, поскольку ранее толком нигде не излагалась.

Летом 1942 г. еще до прорыва кольца блокады, командование КБФ предложило



Сторожевой катер б/н 411 ВМС Болгарии (заводской номер точно не установлен)

те можешь попросту не пройти во входной проем. Откуда я все это знаю? Я плавал на этом типе катера в Одессе, пока мой «СК-065» стоял на ремонте. Интересовался, каков ОД-200 в деле, и в результате не пришел в восторг».

Кажется весьма вероятным, что на момент окончания войны ОД-200 уже рассматривали как временную и не вполне удачную меру. В отчете УК ВМФ о работе в годы войны о них говорилось буквально сквозь зубы:

«Разработка эти проектов велась вследствие известных недостатков катеров МО-IV, обладавших слабым вооружением, малой устойчивостью и недостаточной скоростью хода и необходимости дать на флоты отсутствовавшие ТКА дальнего действия... Катера ОД-200, будучи спроектированы в одном корпусе с торпедными катерами Т-200 (для возможности постройки в военное время поточным методом), имеют много общего с торпедными катерами, а отсюда как

охотники имеют общий недостаток – малая обитаемость. Мореходные качества катеров ОД-200 лучше катеров МО-IV, но все же, являются недостаточными... Катера «ОД-200» в боевых условиях недостаточно испытаны. Отмечается неудовлетворительное размещение личного состава».

Но, как известно, нет ничего более постоянного, чем временное. Развернувшееся поточное строительство ОД-200 продолжилось и после войны. До 1947 г. заводом №640 было построено 156 ОД-200, а затем еще 16 по проекту ОД-200бис, отличавшемуся от прототипа наличием отечественных дизельных двигателей М-50.

Начало строительства по анонсированному еще в 1944 году проекту 201 постоянно откладывалось. Вместо этого в 1953 г. началось строительство малых охотников по проекту 199, основанного на чертежах торпедного катера «Большевик» – идея унификации по корпусу принципиально разных по назначению катеров оказалась удивительно живучей. Но, сколько на грабли не наступай, а результат будет всегда один и тот же. Из-за малой дальности

**Катера типов МО-4 и ОД-200
Очамчирской бригады Морпогранохраны,
конец 1940-х гг.**



местному партийному руководству, в ведении которого находились все городские заводы, возобновить строительство боевых катеров, в том числе и деревянных, на заводе №5. Естественно, что об освоении новых проектов в условиях осажденного города речи не шло, поэтому выбирать приходилось из того, что уже было освоено в серийном производстве. Помимо торпедных катеров Д-3, командование флотом было заинтересовано в восполнении потерь малых охотников. В связи с этим 11 корпусов ТКА закладки 1941 г. были перепроектированы в соответствии с данным предназначением. Эти катера (проект П-19-О) отличались от торпедных лишь вооружением – вместо торпедных аппаратов у них на корме устанавливался 37-мм автомат 70-К. Пулеметы ДШК остались в прежнем количестве – две штуки, но они теперь стояли на тумбах вместо турелей. Ни мотора экономичного хода, ни гидроакустической станции на катерах не было, что в конечном итоге заставило отнести их к сторожевым катерам, а не к малым охотникам.

Катера начали вступать в строй с середины 1943 г. и успели принять участие в летне-осенней кампании того года. Воевавшие на них катерники дали целый ряд серьезных замечаний, к которым относились:

- неудовлетворительное размещение команды, выражавшееся в отсутствии необходимого числа штатных спальных мест;
- затрудненное управление артогнем в бою из-за нахождения командира в закрытой рубке;
- отсутствие двигателей экономичного хода;
- отсутствие средств зарядки аккумуляторов рации и стартера;
- отсутствие аварийного рулевого устройства.

Все эти замечания были оперативно учтены КБ завода, в результате чего уже 31 июля 1944 г. на приемные испытания вышел МО-588, являвшийся головным катером откорректированного проекта П-19-ОК. Надо заметить, что ленинградским кораблестроителям удалось в сжатые сроки не только устранить большинство замечаний, но и увеличить боевые возможности охотника за счет установки третьей пулеметной огневой точки и замены всех одинарных пулеметов на спаренные. В результате, П-19-ОК при меньшем водоизмещении явно превосходил ОД-200 по огневой мощи и мог вести наступательный бой, обладая спаренной турелью пулеметов «Кольт-Браунинг» в носовой части. Прямо по курсу могли стрелять и спаренные тумбовые ДШК, установленные позади рубки по диагонали относительно диаметральной плоскости. Катер получил гидроакустическую станцию, двигатель экономичного хода, двигаясь под которым мог осуществ-

лять поиск подлодок, дополнительные помещения для размещения команды и открытый мостик. Расчет 37-мм пушки прикрывался броневым щитом. За счет установки привода от вспомогательного мотора американской фирмы «Кермач» была решена проблема подзарядки аккумуляторов, кроме того, этот же мотор мог вырабатывать электроэнергию для питания радиостанции и ГАС напрямую. Его работа не мешала использованию радиосредств, поскольку в сети были установлены надежные фильтры. Единственное, в чем П-19-ОК уступал «двоюродному брату», было бомбовое вооружение и, незначительно, – скорость. Тем не менее, специалисты Управления кораблестроения не заинтересовались ни данным проектом, ни опытом его создания, в результате чего полностью повторили все недостатки П-19-О на ОД-200. По-видимому, именно этим объясняется тот факт, что они вообще не упомянули о ленинградском катере в своем отчете о работе за годы

**МО-328 (зав. № 129) после перевода
на Балтику, 1945 г.**



Тактико-технические элементы малых охотников, строившихся в 1943-1944 гг.

Характеристики	МО-4 (пр. 174)	МО-588 (П-19-ОК), 1944 г.	МО-230 (зав. №156) (пр. 200), 1944 г.
Длина наибольшая, м	26,9	22,1	23,4
Ширина наибольшая, м	4,01	3,95	4,03
Осадка средняя, м	1,7	1,1	1,35
Водоизмещение полное, т	59,2	40,2	47,2
Максимальная скорость, узлов	26,7	23,8	29,7 (на 15 мин), 24,8
Дальность плавания, миль	250	415 (1000 на дв. эконо. хода)	600
Запас топлива, кг	5200	5000	6000
Число, мощность (л.с.) и тип главных моторов	3×1200 «Паккард»	2×1200 «Паккард»	2×1200 «Паккард»
Число, мощность (л.с.) и тип моторов экон. хода	–	1×85 «Кермач»	–
Вспомогательный генератор	2 вспом. агрегата (бензо-динамо) Л-6	24 В, 1000 Вт с приводом от мотора «Кермач»	–
Артиллерийское вооружение	2×1 45-мм 21-К, 2×1 12,7-мм ДШК	1×1 37-мм 70-К, 2×2 12,7-мм ДШК (тумбовые), 1×2 12,7-мм «Колыт» (турель)	1×1 37-мм 70-К, 2×1 12,7-мм ДШК (турели МТУ-2)
Противолодочное вооружение	8 ББ-1, 24 БМ-1	8 ББ-1, 8 БМ-1	12 ББ-1, 24 БМ-1
Химическое вооружение	6 МДШ	аппаратура ДА-Т4-БК (220 кг смеси), 6 МДШ	аппаратура ДА-7 (250 кг смеси), 6 МДШ
Радиосредства	ПРД Бухта, ПРМ КУБ-4	ПРД Скумбрия, ПРМ УС-3, ПРД/ПРМ Ерш,	ПРД Скумбрия, ПРМ УС-4, ПРД/ПРМ РБС-3
Гидроакустические средства	ГАС Тамир-1	ГАС Тамир-7	ГАС Тамир-7, 8, 9
Бронирование, мм	–	броневой щит установки 70-К	барбеты ДШК – 10
Главный командный пункт	мостик	мостик	рубка
Экипаж, чел.	23	22 (18 спальных мест)	22 (14 спальных мест)

войны. Создание П-19-О и П-19-ОК рассматривались как вынужденная мера, обусловленная условиями блокированного города, а их прародитель Д-3 – как устаревший катер, и изменить эту точку зрения не могли результаты никаких сравнительных испытаний. Возможно, свою роль сыграло и то обстоятельство, что к появлению П-19-ОК Управление кораблестроения не имело никакого отношения – ведь все это было местной инициативой. Даже его приемные испытания осуществляли не представители ППК из центра, а местная комиссия, под председательством вице-адмирала Ю.Ф. Ралля, занимавшего штатную должность командира Кронштадского морского оборонительного района. В любом случае строительство П-19-ОК было прекращено в начале 1946 г. после постройки всего 27 катеров. Да и их бы не было, если бы не ходатайства командования КБФ с просьбой разрешить продолжить строительство малых охотников вместо навязываемых постановлением ГКО торпедных катеров типов Д-3 и ТД-200.

С учетом вышеизложенного возникает закономерный вопрос: почему приемная комиссия, испытывавшая головной ОД-200 на Каспийском море, воздержалась от критических замечаний в адрес нового катера, ведь он их явно заслуживал? По всей вероятно-



Два катера типа ОД-200 ВМС Болгарии на учениях

сти сыграла роль фигура председателя комиссии – Н.Е. Хавина, который, как мы помним, являлся автором идеи об унификации торпедного и сторожевого катера в одном корпусе. Увидев катер на испытаниях, Хавин не мог не пони-

мать, что значительная часть замечаний к нему вызвана именно тем, что за основу без какой-либо доработки был взят проект торпедного катера, не предназначенного для длительного плавания и несения сторожевой и эскортной

службы. Идея оказалась ошибочной, но признание этого было равнозначно признанию о нанесении большого ущерба флоту, получавшему неполноценные катера, и государству, организовавшему с огромным трудом их серийное строительство в условиях военного времени. Не в лучшем свете в связи с этим

выглядят и Л.М. Галлер и Н.Г. Кузнецов, которые глубоко не вникнув, поддержали эту идею. Свою роль сыграли и идеи максимального упрощения и экономии, а также всемерного ускорения строительства, распространенные в годы войны. В результате флот получил катер с неудовлетворительными характери-

ками, и лишь скорое окончание войны позволило скрыть этот факт. Ошибки замолчали и не проанализировали, что обусловило появление на свет проекта 199. Только сейчас, спустя семь десятилетий, благодаря доступу в архивы появилась возможность рассказать правдиво обо всех этих событиях.

Малые охотники типа ОД-200, вступившие в строй ВМФ СССР до момента окончания Второй мировой войны

№ п/п	Номер при вступлении в строй (месяц вступления; флот*)	Зав. номер	Последующие переименования**	Судьба (данные С.С. Бережного)
1	СКА № 0355 (февраль 1944 г.)	100		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
2	СКА № 092 (ноябрь 1943 г.)	101	с 05.01.1944 – СКА №0317	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
3	СКА № 0112 (ноябрь 1943 г.)	102	с 05.01.1944 г. – СКА №0336, с 06.01.1947 – СК-632, с 01.11.1949 – ДЗ-9	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 01.11.1949 выведен из боевого состава, разоружен и перестроен в ДЗ, 18.10.1956 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
4	СКА № 011 (ноябрь 1943 г.)	103	с 05.01.1944 – СКА №0361	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 30.04.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 29.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ (?)
5	СКА № 021 (ноябрь 1943 г.)	104	с 05.01.1944 – СКА №0389	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 29.09.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей заводу № 382 для использования в качестве рейдового плавсредства.
6	СКА № 041 (ноябрь 1943 г.)	105	с 05.01.1944 – СКА №0375	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 30.04.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 29.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
7	СКА № 051 (декабрь 1943 г.)	106	с 05.01.1944 – СКА № 0398, с 06.01.1947 – СК-634	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 30.04.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 25.11.1952 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
8	СКА № 061 (декабрь 1943 г.)	107	с 05.01.1944 – СКА №0340, с 06.01.1947 – СК-633	25.11.1952 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
9	СКА № 071 (декабрь 1943 г.)	108	с 05.01.1944 – СКА №0354	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
10	СКА № 0121 (декабрь 1943 г.)	109	с 05.01.1944 – СКА №0367	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 29.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
11	СКА № 0131 (декабрь 1943 г.)	110	с 05.01.1944 – СКА №0380	С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 29.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
12	СКА № 0385 (июнь 1944 г.)	111		С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 29.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
13	СКА № 0393 (март 1944 г.)	112		С 27.09.1945 использовался в учебных целях, 31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
14	СКА № 0376 (апрель 1944 г.)	113		13.05.1944 в районе Поти торпедирован и потоплен германской ПЛ U-24
15	СКА № 0377 (май 1944 г.)	114		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ (?).
16	СКА № 0378 (май 1944 г.)	115		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
17	СКА № 0379 (май 1944 г.)	116		29.09.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей заводу № 382 МПС для использования в качестве рейдового плавсредства.
18	СКА №0356 (июнь 1944 г.)	117		10.06.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
19	МО-357 (май 1944 г.)	118	с 25.04.1955 – КБП-45	12.03.1955 выведен из боевого состава, разоружен, перестроен в КБП по борьбе за живучесть, 25.05.1956 исключен из списков плавсредств ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.

20	МО-358 (июнь 1944 г.)	119	с 12.03.1955 – СК-358	23.05.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
21	МО-359 (июнь 1944 г.)	120	с 25.04.1955 – КБП-46	12.03.1955 выведен из боевого состава, разоружен, переформирован в КБП по борьбе за живучесть, 25.05.1956 исключен из списков плавсредств ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
22	МО-362 (июнь 1944 г.)	121		07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
23	МО-321 (июнь 1944 г.)	122		10.07.1954 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
24	МО-322 (июнь 1944 г.)	123		30.12.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
25	МО-323 (июнь 1944 г.)	124	с 06.01.1947 – СК-631	01.04.1954 передан в распоряжение командования Советской Армии для использования в качестве рейдового плавсредства, но 18.01.1956 вновь принят в состав ЧФ, а 21.05.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
26	МО-324 (июнь 1944 г.)	125	с 19.02.1958 – УСК-324	01.10.1945 выведен из боевого состава, передан в распоряжение УОПП им. С.М. Кирова, перевезен по железной дороге в Ораниенбаум, 19.02.1958 переклассифицирован в учебный СКА, 19.01.1959 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
27	МО-325 (июль 1944 г.)	126		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-51 («Bez wzgleny») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
28	МО-326 (август 1944 г.)	127		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-52 («Bystry») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
29	МО-327 (сентябрь 1944 г.)	128		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-53 («Dziarsky») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
30	МО-328 (июль 1944 г.)	129		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-54 («Dzielny») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
31	МО-329 (сентябрь 1944 г.)	130		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-55 («Kamy») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
32	МО-368 (сентябрь 1944 г.)	131		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-56 («Nedoscigly») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
33	МО-369 (сентябрь 1944 г.)	132		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-61 («Nieuchwytny») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
34	МО-370 (сентябрь 1944 г.)	133		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-62 («Odważny») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
35	МО-371 (сентябрь 1944 г.)	134		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-63 («Smialy») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
36	МО-547 (сентябрь 1944 г.)	135		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 04.08.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
37	МО-548 (сентябрь 1944 г.)	136		21.07.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
38	МО-549 (сентябрь 1944 г.)	137		30.12.1947 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Болгарии.
39	МО-550 (сентябрь 1944 г.)	138	с 06.01.1947 – СК-635	10.07.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
40	МО-551 (сентябрь 1944 г.)	139	с 06.01.1947 – СК-636	01.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
41	МО-552 (сентябрь 1944 г.)	140		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-64 («Sprawny») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
42	МО-553 (сентябрь 1944 г.)	141		В октябре 1944 г. переведен в состав КБФ. 05.04.1946 передан ВМС Польши, переименован в S-65 («Szybki») и 18.04.1946 исключен из состава ВМФ СССР.
43	МО-554 (сентябрь 1944 г.)	142		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 07.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
44	МО-555 (октябрь 1944 г.)	143	с 06.01.1947 – СК-637	10.06.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.

45	МО-556 (октябрь 1944 г.)	144	с 06.01.1947 – СК-638	10.06.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
46	МО-360 (ноябрь 1944 г.)	145		31.01.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 21.07.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
47	МО-558 (октябрь 1944 г.)	146	с 06.01.1947 – СК-639	01.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ
48	МО-559 (октябрь 1944 г.)	147	с 06.01.1947 – СК-640	21.05.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
49	МО-461 (октябрь 1944 г.; СФ)	148		26.02.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 14.03.1953 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
50	МО-462 (октябрь 1944 г.; СФ)	149		26.02.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 14.03.1953 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
51	МО зав. № 150 (сентябрь 1944 г.; КБФ)	150	с 07.10.1948 – ИСК-35, с 24.05.1950 – ОК-18	Входил в состав группы плавсредств НИИ связи и телемеханики ВМФ. 07.10.1948 выведен из боевого состава и переформирован в ОК, 10.07.1956 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
52	МО-563 (ноябрь 1944 г.)	151		31.07.1947 выведен из боевого состава, законсервирован, 21.07.1949 исключен из состава ВМФ в связи с передачей ДОСФЛОТ.
53	МО-564 (ноябрь 1944 г.)	152		30.12.1947 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Болгарии.
54	МО-565 (декабрь 1944 г.)	153		27.11.1947 при стоянке в бух. Корениха под Николаевом сильным штормом выброшен на берег и, получив от ударов о камни пробоины в корпусе, затонул. Поднят АСО ЧФ, 30.04.1948 выведен из боевого состава, законсервирован, 19.04.1950 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
55	МО-566 (декабрь 1944 г.)	154		30.12.1947 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Болгарии.
56	МО-567 (декабрь 1944 г.)	155		27.11.1947 при стоянке в бух. Корениха под Николаевом сильным штормом выброшен на берег и, получив от ударов о камни пробоины в корпусе, затонул. Поднят АСО ЧФ и после аварийного ремонта вновь введен в строй. 30.12.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
57	МО-230 (февраль 1945 г.; КВФ)	156		Летом 1951 перевезен по железной дороге из Баку в Одессу и 31.08.1951 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Болгарии.
58	МО-231 (февраль 1945 г.; КВФ)	157	с 27.12.1956 – СК-227	В 1951 г. переведен в состав ТОФ. 12.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
59	МО-232 (февраль 1945 г.; КВФ)	158		Летом 1951 перевезен по железной дороге из Баку в Одессу и 31.08.1951 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС Болгарии.
60	МО-233 (февраль 1945 г.; КВФ)	159		В 1951 г. переведен в состав ТОФ. 16.07.1954 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНДР.
61	МО-234 (февраль 1945 г.; КВФ)	160		В 1951 г. переведен в состав ТОФ. 16.07.1954 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей ВМС КНДР.
62	МО-235 (февраль 1945 г.; КВФ)	161	с 27.12.1956 – СК-228	В 1951 г. переведен в состав ТОФ. 12.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
63	МО-236 (август 1945 г.; ТОФ)	162	с 27.12.1956 – СК-229	08.04.1957 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
64	МО-237 (август 1945 г.; ТОФ)	163		10.06.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
65	МО-238 (август 1945 г.; ТОФ)	164		18.10.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
66	МО-239 (август 1945 г.; ТОФ)	165		18.10.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
67	МО-240 (август 1945 г.; ТОФ)	166		07.04.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.

68	МО-241 (август 1945 г.; ТОФ)	167	с 27.12.1956 – СК-220	12.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
69	МО-242 (август 1945 г.; ТОФ)	168		06.02.1950 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
70	МО-243 (август 1945 г.; ТОФ)	169		07.04.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
71	МО-244 (август 1945 г.; ТОФ)	170		06.02.1950 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
72	МО-245 (август 1945 г.; ТОФ)	171		07.04.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ
73	МО-246 (август 1945 г.; ТОФ)	172	с 27.12.1956 – СК-246	12.03.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
74	МО-247 (август 1945 г.; ТОФ)	173		06.02.1950 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
75	МО-248 (август 1945 г.; ТОФ)	174	с 01.11.1949 – ДЗ-11	01.11.1949 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в ДЗ, 30.12.1955 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ
76	МО-211 (сентябрь 1945 г.; ТОФ)	175	с 01.11.1949 – ДЗ-10	01.11.1949 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в ДЗ, 28.02.1961 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ
77	МО-220 (август 1945 г.; КБФ)	180	с 23.01.1956 – ОК-41	Входил в состав группы судов НИИ связи и телемеханики ВМФ. 30.12.1955 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в ОК, 25.08.1956 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.
78	МО-221 (август 1945 г.; КБФ)	181	с 23.01.1956 – ОК-42	Входил в состав группы судов НИИ связи и телемеханики ВМФ. 30.12.1955 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в ОК, 25.08.1956 исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ.

Примечания:

* В неоговоренных случаях катер вступал в состав ЧФ.

** Приказом командующего ЧФ № 00360 от 21 мая 1944 г. написание тактических номеров всех малых охотников ЧФ было изменено со СКА № 0xxx на МО-xxx.



**МО-354 (бывш. СКА № 071, зав. № 108)
у побережья Кавказа, 1944 г.**

В.В. Костриченко

Канонерские лодки типа «Донец» Днепровской военной флотилии третьего формирования

В.А. Спичаков

На реках Германии

Зенитные батареи 292-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона Днепровской военной флотилии ещё вели огонь по противнику в междуречье Западного Буга и Вислы, поддерживая наступление 47-й армии, когда 15 января 1945 г., на приеме у наркома ВМФ в Москве, командующему флотилией контр-адмиралу В.В. Григорьеву было озвучено решение о передислокации флотилии на реки Германии. Развитием этого решения стала директива Военного Совета флотилии от 13 февраля 1945 г., в которой 1-й, 2-й бригадам речных кораблей и отдельному дивизиону речных кораблей были определены задачи и операционные направления для боевых действий на предстоящую кампанию 1945 г. После вскрытия ото льда рек Западный Буг, Висла и Одер флотилия могла действовать одновременно на трёх операционных направлениях, взаимодействуя с 1-м Белорусским и 2-м Белорусским фронтами. 1-я бригада речных кораблей должна была действовать на нижнем течении р. Одер и северном канале Одер-Шпрее; 2-я бригада речных кораблей – на нижнем течении р. Висла, включая Данцигскую бухту; Отдельный дивизион речных кораблей – на среднем течении р. Одер и южном канале Одер-Шпрее. Для охвата такого большого театра не хватало кораблей, да ещё в Главном морском штабе опасались возможности появления вражеских вооружённых судов на р. Одер. Учитывая вышеназванные факторы, 17 февраля 1945 г. командующий Днепровской военной флотилией приказал к 1 марта 1945 г. сформировать на реке Варта в районе Дризен – Ландсберг отдельный отряд кораблей из трофейных судов. Была обозначена и задача нового формирования: *«Для создания противодействия речной флотилии противника на р. Одер»*.*

К истории вопроса

Следует отметить, что стремление использовать трофейные суда в качестве канонерских лодок не было «ноу-хау» образца 1945 г. Так, в числе трофеев, захваченных в сентябре 1939 г. Днепровской военной флотилией на Припяти, Пине и Крулевском (с 1940 г. – Днепровско-Бугский) канале, было большое число металлических барж разного тоннажа и назначения. Часть барж досталась Днепровской, а затем «по наследству» в 1940 г. перешла к Пинской военной флотилии.

Весной 1941 г. в Главном морском штабе прорабатывались варианты переоборудования и вооружения барж для Пинской военной флотилии. 22 марта 1941 г. был сделан эскизный проект переоборудования барж «Джуге» и «Паяута»** в плавбатарей со следующими тактико-техническими элементами:

- длина	55,0 м;
- ширина	8,0 м;
- высота борта	2,0 м;
- средняя осадка	0,85 м;
- общий коэффициент полноты	0,74;
- водоизмещение	276 т.

Рассматривались самоходный и самоходный варианты с вооружением в два-три 130-мм орудия и четыре 12,7-мм пулемёта ДШК. Была предусмотрена надстройка с 3-метровым дальномером ДМ-3 в башенке. Для самоходного варианта предполагалось использовать два дизеля 4ДР 24/38 по 240 л.с. каждый. Но 130-мм орудий на складах Пинской военной флотилии в наличии не было, да и дальнейшей работе над проектом помешала начавшаяся война.

Прошло три военных года, и уже в Днепровской военной флотилии третьего формирования состоялось следующее крупное поступление трофейных судов – после захвата 14 июля 1944 г. Пинского порта. Буквально спустя неделю, 24 июля, приказом командующего флотилией контр-адмирала В.В. Григорьева № 0232/3, в качестве «миномётных канонерских лодок» в состав флотилии были включены шесть трофейных газогенераторных буксиров с бронированными рубками – «Брунхильде», «Бруно», «Бертхольд», № 70, № 71, № 73. Правда, миномёты на новые «канонерские лодки» так и не были установлены, а 70-тонные буксиры «Брунхильде», «Бруно», «Бертхольд» стали с 23 сентября 1944 г. катерами-тральщиками КТ-915, КТ-917, КТ-907 соответственно. Собственно, предыстория вопроса на этом заканчивается, и можно вернуться к событиям 1945 года.

Формирование Вартинского отряда

Первоначально отряд из трофейных судов в документах флотилии именовался «Вартинский отряд кораблей» – по месту формирования – и должен был включать четыре вооружённых корабля с командами в 41 человек на каждом, корректировочный пост и управление отряда из семи человек. До Главного морского штаба была доведена потребность флотилии в 15-20 артиллерийских системах калибра от 76-мм до 100-мм

для вооружения трофейных судов. Однако оперативного получения требуемого количества вооружения даже не предвиделось. Так, за три месяца 1945 г. в Пинскую ВМБ прибыло только одно 85-мм орудие. Исходя из сложившейся ситуации, 25 февраля 1945 г. командующий флотилией принял решение (приказ № 0026): до прибытия затребованных артиллерийских систем обратиться на вооружение канонерских лодок Вартинского отряда зенитные батареи № 1031 и № 1077 292-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона со всем личным составом, и частично офицерский, старшинский и рядовой состав из оставшихся батарей дивизиона и 272-й отдельной роты сопровождения кораблей.

Каждая из вышеназванных батарей имела по четыре 85-мм зенитных орудия 52-К. Имея максимальную горизонтальную дальность стрельбы в 15650 м и широкую номенклатуру боеприпасов, орудия 52-К могли быть успешно применены и в качестве универсальных – для стрельбы по наземным целям. Опыт использования орудий 52-К на мобилизованных канлодках уже имелся. Так, осенью 1942 г. на Волге аналогичное вооружение получили 12 буксиров типа «Правда», причем, из-за нехватки времени на переоборудование, на 10 канлодках орудия даже не снимали с колесного хода.

Формирование и подготовка нового отряда кораблей Днепровской военной флотилии к боевым действиям были возложены на заместителя начальника отдела боевой подготовки штаба флотилии капитана 3 ранга А.И. Усынина. Отбором самоходных барж для будущих канлодок занималась оперативная группа под командованием начальника 2-го отделения оперативного отдела штаба Днепровской военной флотилии капитана 3 ранга А.П. Кудинова.

Здесь необходимо указать источники поступления в 1945 г. самоходных барж в Днепровскую военную флотилию. Трофейные суда в бассейне Вислы имелись в изобилии. Так, к 15 февраля

* Хотя по данным разведывательного отдела штаба 1-го Белорусского фронта, на реке Одер вооружённых кораблей противника не наблюдалось.

** Так в документе; возможно, что это искажённая транслитерация с польского, тогда это баржи «Вторая» и «Пятая», то есть К-2 и К-5 польской Речной флотилии.

*** Так в документе. Ситуация, схожая с обозначением немецких САУ, когда все именовались не иначе как «фердинанды», хотя тип «Зигель» – это самоходные паромы-катамараны, названные по имени их конструктора.

**** Это обстоятельство особо подчеркивается в донесениях флотилии.

На врезках приведены краткие справочные данные канонерских лодок типа «Донец» по состоянию на 1946 г.

1945 г. только исправного самоходного флота было захвачено армией и взято флотилией на учёт:

в порту Плоцк — 10 десантных барж типа «Зибель»*** и 30 буксиров;
в порту Торунь — семь десантных барж типа «Зибель» и 30 буксиров;
в порту Бромберг — 120 различных единиц.

К наиболее ценным судам была выставлена охрана из краснофлотцев флотилии. Именно из состава этого вспомогательного флота брались самоходные баржи для нужд 1-й и 2-й бригад речных кораблей.

Канонерские лодки Вартинского отряда были зачислены в состав Днепровской военной флотилии циркуляром начальника Главного морского штаба №0251 от 2 марта 1945 г., но их переоборудование только начиналось. На новых канлодках предстояло изготовить подкрепления под орудия, оборудовать погреба артиллерийского боезапаса, выгородить и оборудовать кубрики для личного состава. Управление всеми постами осуществлялось с ходового мостика (или ходовой рубки), было необходимо провести переговорные трубы от ходовой рубки к орудиям и в погреба боезапаса.

Переоборудование производилось в два этапа. Сначала производились корпусные и электромеханические работы на судоремонтном заводе. Необходимыми мощностями для оборудования канлодок располагали судоремонтные заводы в Плоцке, Торунь и Бромберге (ныне — Быдгощ) — везде заводы были захвачены советскими войсками в исправном состоянии, да ещё и со складами различных материалов.**** Затем будущие канлодки прошли по Бромбергскому каналу и р. Нотец в г. Ландсберг (ныне — Гожув-Велькопольски) на р. Варта, где на них были установлены зенитные орудия батарей №1077 и №1031. Примечательно, что в Ландсберг «для ПВО отряда канонерских лодок» была передислоцирована из Пинска 25-мм зенитная батарея №1061.

Формирование Одерского отряда

В начале апреля 1945 г. Днепровская военная флотилия своим Отдельным дивизионом речных кораблей вышла в среднем течении р. Одер к линии фронта в полосе 33-й армии в районе устья р. Нейсе. Ещё за месяц до этого, 1 марта 1945 г. в Главном морском штабе решили не останавливаться на четырёхвартинских канлодках, инарком ВМФ приказал оборудовать трофейные

Канонерская лодка «Донец»

Бывшая самоходная сухогрузная баржа «Вильгельм» («Wilhelm»), захваченная Красной Армией на р. Висла осенью 1944 г.

Тактико-технические элементы канлодки «Донец»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной сухогрузной баржи
место постройки	Германия
вступление в строй	1933 г.
водоизмещение	стандартное/нормальное/полное 150/196/440 т
длина наибольшая	47,8 м
ширина корпуса	5,15 м
осадка	наибольшая носом/кормой 0,7/1,1 м
.....	нормальная носом/кормой 0,6/0,9 м
высота от ватерлинии до: ...	верхней палубы 1,35 м
.....	бака 1,55 м
.....	юта 1,15 м
.....	ходового мостика 3,80 м
главный двигатель	дизель «Гюльднер», 1×200 л.с. при 550 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт
рулевое устройство	2 полубалансирных руля побортно с ручным валиковым приводом
запас топлива	полный 4,0 т соляра
скорость наибольшая	по течению/против течения 20,0/14,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
.....	полным ходом 2667/1867 км
.....	экономическим ходом 2963/2074 км
вооружение:	артиллерийское 2×76,2-мм/50 Mk 22
.....	пулемётное 2×12,7-мм ДШК
боезапас	200 76,2-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
.....	полевые телефоны 3×УНИ
химическое вооружение: ...	дымоаппаратура 1×ДА-7-БК,
.....	морские дымовые шашки 8 шт. МДШ
якорное устройство	2 якоря типа «кошка» по 150 кг, цепь 25 м;
.....	2 ручных лебёдки, 1,2 м/мин
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Дизель «Гюльднер» потреблял топлива на полном ходу 30 кг/ч, на экономическом — 27 кг/ч.

Скорость приёма топлива с берега 1,0 т/ч, с транспорта 2,0 т/ч.

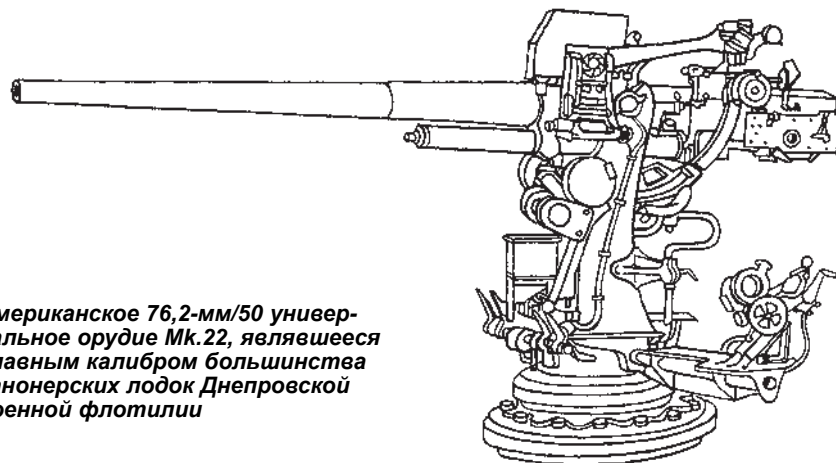
Нормальное время подготовки машин к походу — 10 мин, ускоренное — 5 мин.

Из вспомогательных механизмов имелись компрессор «Гюльднер» и циркуляционный насос производительностью 5,0 т/ч.

Углы обстрела орудий: № 1 — 0-165° на оба борта;

№ 2 — 10-165° на оба борта.

Угол обстрела пулемётов ДШК — 360°.



Американское 76,2-мм/50 универсальное орудие Mk.22, являвшееся главным калибром большинства канонерских лодок Днепровской военной флотилии

самоходные баржи (без указания количества) типа «Зибель» для использования в качестве канонерских лодок в составе Днепровской военной флотилии. Этим же приказом к работам по переоборудованию барж разрешалось привлекать специалистов из местного польского населения. Ввиду изолированности друг от друга двух ТВД, будущие канлодки для Отдельного дивизиона речных кораблей брались не из «висленских» трофеев, а из «одерских». Нас интересуют четыре самоходные баржи, захваченные Красной Армией осенью 1944 г. в верхнем течении р. Одер. Они успели войти в состав вспомогательных судов* Днепровской военной флотилии с наименованиями СБ-21, СБ-22, СБ-23, СБ-24 и послужили базой для создания номерных канонерских лодок № 21, № 22, № 23 и № 24 соответственно. Работы по переоборудованию производились круглосуточно в порту г. Одерек (ныне – польский Чигачице). Там же разгружались корабли Отдельного дивизиона, прибывшие по железной дороге из Пинска. Специалистов для судовых работ не хватало. Так, для восстановления дизеля канлодки № 22 был задействован краснофлотец из 845-й отдельной штрафной роты – моторист В.И. Куликов.

Проекты переоборудования самоходных барж в канлодки для Отдельного дивизиона речных кораблей должны были быть представлены на утверждение Военному Совету Днепровской военной флотилии только к 25 апреля 1945 г. Но фактически, работы по оборудованию канлодок начались уже 6 апреля и продолжались до 15 мая 1945 г. И это с учетом того, что последние корабли дивизиона, прибывшие по железной дороге в г. Одерек, были разгружены только днем 7 апреля. К началу боевых действий были готовы две канлодки из четырех – № 21 и № 22, но даже это считалось опережением графика! Именно они, единственные из всех восьми канлодок, были вооружены 100-мм артиллерийскими установками Б-24-БМ. Точность огня канлодок дивизиона должен был обеспечивать корректировочный пост № 557.

Стоит подробнее остановиться на происхождении артиллерийского вооружения канлодок № 21 и № 22. Широко известен тот факт, что 100-мм установками Б-24-БМ были в 1942 г. вооружены волжские канлодки типа «Усыскин» – всего 14 орудий на семи кораблях. С уходом фронта от волжского театра, в 1943 г. они были разоружены, а их артиллерийские установки пошли на вооружение девяти плавучих батарей проекта 165 (называемых так же тип «ДБ»). Оставшиеся в резерве Днепровской военной флотилии четыре артиллерий-



Командир Отдельного дивизиона канонерских лодок капитан-лейтенант Плехов И.М.

ских установки Б-24-БМ и были использованы для вооружения двух трофейных самоходных барж. Ещё одна установка, оставшаяся без пары, так и осталась на складе. Комендоры для 100-мм установок набирались «с миру по нитке», имея на обучение всего две недели без отрыва от работ по переоборудованию самоходных барж в канлодки.

Организация дивизионов

6 марта 1945 г. директивой начальника штаба Днепровской военной флотилии № 060 было объявлено о начале формирования Отдельного дивизиона канонерских лодок в составе управления



Начальник штаба и флагманский артиллерист дивизиона ст. лейтенант Хватов С.П.

дивизиона, канонерских лодок «Донец», «Нарев», «Припять», «Печора» и 556-го артиллерийского корректировочного поста. Командовал дивизионом капитан-лейтенант И.М. Плехов, начальником штаба и одновременно флагманским артиллеристом был назначен старший лейтенант С.П. Хватов, заместителем командира по политической части – старший лейтенант И.Е. Конякин.

Формально, Отдельный дивизион канонерских лодок был объявлен вступившим в кампанию 18 марта приказом № 049 командующего флотилией. Но формирование дивизиона было закончено позже – 25 марта, 30-го канлодки «Донец», «Нарев», «Припять» и «Печора» вышли



Экипаж канонерской лодки «Припять». В центре – заместитель командира Отдельного дивизиона канлодок по политчасти ст. лейтенант Конякин И.Е.

* В отличие от них, самоходные баржи Вартинского отряда были назначены к оборудованию в канонерские лодки, минуя класс вспомогательных судов.

Канонерская лодка «Нарев»

Бывшая самоходная сухогрузная баржа немецкой постройки. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Висла. Прежнее наименование не установлено.

Тактико-технические элементы канлодки «Нарев»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
место постройки	Германия
вступление в строй	1927 г.
водоизмещение	нормальное/полное 192/400 т
длина наибольшая	47,0 м
ширина корпуса	5,0 м
осадка	наибольшая носом/кормой 0,90/1,45 м
.....	нормальная носом/кормой 0,7/1,05 м
высота от ватерлинии до: ...	верхней палубы 1,30 м
.....	бака 2,10 м
.....	юта 1,90 м
.....	ходового мостика 3,30 м
главный двигатель	дизель «Бенц», 1×180 л.с. при 450 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт
рулевое устройство	3 балансирующих руля (1 в диаметральной плоскости, 2 побортно) с ручным валиковым приводом
запас топлива	наибольший 4,0 т соляра
скорость наибольшая	по течению/против течения 25,0/17,0 км/ч
дальн. плавания: полным ходом	по течению/против течения 2000/1360 км
вооружение:	артиллерийское 2×76,2-мм/50 Mk 22
.....	пулемётное 2×12,7-мм ДШК
боезапас	200 76,2-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
.....	полевые телефоны 3×УНИ
химическое вооружение: ...	дымоаппаратура 1×ДА-7-БК,
.....	морские дымовые шашки 8 шт. МДШ
якорное устройство	2 якоря типа «кошка» по 140 кг, цепи по 25 м;
.....	2 ручные лебёдки, 1,2 м/мин
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Расход топлива для дизеля «Бенц» составлял на полном ходу 25 кг/ч, на экономическом – 20 кг/ч.

Время подготовки машин к походу – 10 мин, ускоренное – 5 мин.

Скорость приёма топлива с берега – 1,0 т/ч, с транспорта – 2,0 т/ч.

Углы обстрела орудий: № 1 – 0-165° на оба борта;
№ 2 – 10-165° на оба борта.

Углы обстрела пулемётов ДШК: № 1 – 0-160° на оба борта;
№ 2 – 45-180° на оба борта.



**Командир канонерской лодки «Нарев»
лейтенант Марасанов Г.И.**

из Ландсберга в переход по р. Варта к Кюстрину. Изюминка ситуации заключалась в том, что новые канлодки в одночасье оказались авангардом флотилии, из-за того, что бронекатера и плавбатареи все еще оставались на р. Висла выше лимитирующего Модлинского моста, так как в его судоходный пролет при высокой воде не могли протиснуться даже бронекатера.

12 апреля разросшийся Отдельный дивизион речных кораблей наконец был переформирован в 3-ю бригаду речных кораблей. Третьим пунктом приказа был объявлен 2-й дивизион канонерских лодок в составе «четырёх канлодок (оборудуемых из трофейных дизельных барж)». На следующий день, 13 апреля 1945 г., Отдельный дивизион канонерских лодок был переименован в 1-й дивизион канонерских лодок и включён в состав 2-й бригады речных кораблей.

Таким образом, к началу боевых действий новые артиллерийские корабли организационно были сведены в два дивизиона канонерских лодок. Наконец, хотя бы на завершающем этапе войны все три бригады имели как минимум по одному дивизиону артиллерийских кораблей, а 3-я бригада – даже два дивизиона. В 1-й бригаде речных кораблей это был 1-й дивизион плавучих батарей (плавбатареи ПАБ-1220, ПАБ-1225, ПАБ-1226, ПАБ-1227, ПАБ-1228, ПАБ-1229); во 2-й бригаде речных кораблей – 1-й дивизион канонерских лодок («Донец», «Нарев», «Печора», «Припять»); в 3-й бригаде речных кораблей – 2-й дивизион канонерских лодок (канлодки № 21, № 22, № 23, № 24) и отряд плавучих батарей (ПАБ-1271, ПАБ-1272, ПАБ-1273).

**Экипаж канонерской лодки «Нарев».
В центре – командир корабля лейтенант Марасанов Г.И.**



Личный состав

Все восемь канонерских лодок были укомплектованы командами из 43 человек по штатному расписанию № 53/523-А для канлодок со 100-мм орудиями (№ 21 и № 22) и со штатным расписанием № 53/523-Б для остальных шести канлодок. Экипаж каждой канлодки состоял из трех офицеров (командир, помощник командира, он же артиллерист (командир БЧ-2), и фельдшер), 12 старшин и 28 рядовых. Командирами канлодок, как правило, назначались бывшие командиры бронекатеров,* а командирами БЧ-2 временно стали офицеры зенитных батарей, пошедших на вооружение канлодок. Канонерскими лодками командовали: «Донец» – лейтенант С.И. Малов, «Нарев» – лейтенант Г.И. Марасанов, «Припять» – ст. лейтенант В.Н. Сальников, «Печора» – ст. лейтенант Н.К. Чистяков, № 21 – ст. лейтенант К.Я. Кюркибашев, № 22 – ст. лейтенант С.Н. Власов, № 23 – ст. лейтенант Л.А. Григорьев, № 24 – мл. лейтенант Н.С. Лихачёв.

Боевые задачи

Еще до приказа о формировании Отдельного дивизиона канонерских лодок, в приказе «О задачах боевой подготовки на летний период» от 3 марта 1945 г. появился раздел для командиров отдельных дивизионов канонерских лодок с перечнем задач:

1. Организация артиллерийской поддержки приречных флангов Красной Армии при обороне и в наступлении.

2. Ведение боя с надводными речными силами противника, действующего по флангам и переправам наших войск.

3. Отработать боевое управление и надежную двухстороннюю связь с взаимодействующими сухопутными частями и своими выносными корректировочными постами.

4. Преодоление препятствий на реке (боны, затопленные суда, разрушенные мосты и т.п.).

5. Обеспечение воинских перевозок и коммуникаций в своём районе.

6. Организация ПВО переправ и коммуникаций своего района во взаимодействии с частями ПВО Красной Армии.

В этой связи интересны изменения, внесенные в перечень задач для канонерских лодок менее чем через год, 14 января 1946 г. В приказе командующего флотилией № 007 о задачах флотилии на 1946 г. для дивизиона канонерских лодок и плавбатарей вместо п.4 «преодоления препятствий на реке», канонерские лодки должны были «отрабатывать огневое взаимодействие с бронекатерами при форсировании последними оборонительного рубежа

противника». Задача организации ПВО переправ и коммуникаций исчезла вообще, зато появилась задача поддержки артиллерийским огнем тральщиков при боевом тралении.

Накануне Берлинской операции

8 апреля 1945 г. командующий Днепровской военной флотилией поставил командирам бригад боевые задачи на предстоящую операцию, указав,

что бригады будут взаимодействовать следующим образом: 1-я бригада речных кораблей – с 5-й ударной армией, 2-я бригада речных кораблей (включая 1-й дивизион канонерских лодок) – с 8-й гвардейской армией, 3-я бригада речных кораблей (включая 2-й дивизион канонерских лодок) – с 33-й армией. К началу боевых действий у 2-го дивизиона канонерских лодок оставалась проблема: выйти на огневые позиции были готовы только две канлодки – № 21 и № 22. Для двух оставшихся про-

Канонерская лодка «Печора»

Бывшая самоходная сухогрузная баржа «Водан» («Wodan»), построенная в 1929 г. в Германии. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Висла.

Тактико-технические элементы канлодки «Печора»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
место постройки	Германия
вступление в строй	1929 г.
водоизмещение	нормальное/полное 210/400 т
длина наибольшая	43,5 м
ширина корпуса	4,86 м
осадка	наибольшая носом/кормой 0,58/0,70 м
.....	нормальная носом/кормой 0,50/0,60 м
высота от ватерлинии до: ... верхней палубы	1,75 м
..... бака	1,75 м
..... юта	1,60 м
..... ходового мостика	2,87 м
..... клотика	5,40 м
главный двигатель	дизель «Дейц», 1×75 л.с. при 500 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт 880 мм
рулевое устройство	1 балансирующий руль в диаметральной плоскости, с ручным приводом (штуртрос)
запас топлива	наибольший 1,5 т соляра
скорость по течению/против течения	наибольшая 22,0/12,0 км/ч
.....	экономического хода 16,0/10,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
.....	полным ходом 1500/750 км
.....	экономическим ходом 1800/900 км
вооружение:	артиллерийское 2×76,2-мм/50 Мк 22
.....	пулемётное 2×12,7-мм ДШК
боезапас	200 76,2-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
.....	полевые телефоны 3×УНИ
химическое вооружение: ... дымоаппаратура	1×ДА-7-БК,
.....	морские дымовые шашки 8 шт. МДШ
якорное устройство	1 якорь типа «кошка» 90 кг, 1 адмиралтейский якорь, цепи по 20 м;
.....	2 ручные лебёдки, 1,2 м/мин.
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Расход топлива для дизеля «Дейц» составлял на полном ходу 15 кг/ч, на экономическом ходу – 12 кг/ч. Расход топлива на стоянке по готовности № 1, 2, 3 – летом 0,5 кг/ч, зимой – 0,5 кг/час.

Время подготовки машин к походу – 10 мин, ускоренное – 2 мин.

Скорость приёма топлива с берега – 1,5 т/ч, с транспорта – 1,5 т/ч.

Из вспомогательных механизмов имелись масляный шестеренчатый насос производительностью 3 т/ч (при давлении 3 кг/см²); водоотливная помпа производительностью 10 т/ч.

Углы обстрела орудий: № 1: 0-170° на оба борта;

№ 2: 10-165° на оба борта.

Углы обстрела пулеметов ДШК:

№ 1: 5-180° на левый борт и 180-150° на правый борт;

№ 2: 5-180° на правый борт и 180-150° на левый борт.

* С 1945 г. на флотилии шла замена командиров-офицеров бронекатеров на старшин и мичманов.

сто не нашлось свободных орудий (хотя бы зенитных), так как 3-я бригада речных кораблей располагала лишь двумя 25-мм зенитными батареями (№ 1071 и № 1075).

10 апреля штабом флотилии были согласованы вопросы взаимодействия в штабах 5-й ударной и 8-й гвардейской армий. 1-му дивизиону канлодок предстояло огнем своих орудий поддержать наступление 4-го гвардейского стрелкового корпуса 8-й гвардейской армии. 12 апреля 2-я бригада речных кораблей заняла позиции в районе села Китц, отсюда была подана проводная связь на КП 4-го гвардейского стрелкового

корпуса, который разместился рядом – в теле дамбы в 2 км южнее села Китц. Артиллерийский огонь по намеченным целям (подробнее о них далее по тексту) канонерским лодкам было бы эффективнее вести по кратчайшей дистанции, из района Ной-Маншнов, что выше по течению р. Одер. Но тогда, ради выигрыша в 1,5 км для их прохода пришлось бы разводить четыре переправы, а на это армейское командование пойти никак не могло. Да и последующее снабжение такой огневой позиции катерами-тральщиками требовало бы развода круглосуточно действующих переправ.

Канонерская лодка «Припять»

Бывшая самоходная сухогрузная баржа «Оцеана» («Oceana») построенная в 1929 г. в Германии. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Висла.

Тактико-технические элементы канлодки «Припять»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
место постройки	Германия
вступление в строй	1929 г.
капитальный ремонт	1941 г.
водоизмещение	
..... стандартное/нормальное/полное	290/310/359 т
длина наибольшая	49,8 м
ширина корпуса	5,2 м
осадка наибольшая носом/кормой/по винтам	0,8/1,35/1,4 м
высота от ватерлинии до: ... верхней палубы	2,2 м
..... бака	2,5 м
..... юта	2,15 м
..... ходового мостика	3,8 м
..... клотика	9,2 м
главный двигатель	дизель «МАН», 1×282 л.с. при 500 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт 485 мм
рулевое устройство	3 балансирных руля (1 в диаметральной плоскости, 2 по бортам); управление ручным приводом (штуртрос)
запас топлива	наибольший 2,6 т соляра
скорость наибольшая	
..... по течению/против течения	24,0/14,0 км/ч
дальн. плавания: полным ходом	
..... по течению/против течения	2800/2600 км
вооружение:	артиллерийское 2×76,2-мм/50 Мк 22
..... пулемётное	2×12,7-мм ДШК
боезапас	200 шт. 76,2-мм снарядов, 2000 шт. 12,7-мм патронов
источник электропитания	неизвестно
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
..... полевые телефоны	3×УНИ
химическое вооружение: ... дымоаппаратура	1×ДА-7-БК,
..... морские дымовые шашки	8 шт. МДШ
якорное устройство	4 якоря Холла: 2 носовых по 200 кг, 2 кормовых по 120 кг; цепи по 30 м;
.....	3 ручные лебёдки, 1,2 м/мин.
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Расход топлива для дизеля «МАН» составлял на полном ходу 30 кг/ч, на экономическом ходу – 25 кг/ч.

Время подготовки машин к походу нормальное – 15 мин., ускоренное – 1 мин.

Скорость приёма топлива с берега – 1,0 т/ч, с транспорта – 1,0 т/ч.

Из вспомогательных механизмов имелась водоотливная ручная помпа Гарда производительностью 10 т/ч.

Углы обстрела орудий: № 1 – 0-165° на оба борта;

№ 2 – 15-150° на оба борта.

Время приёма боезапаса 1 час.

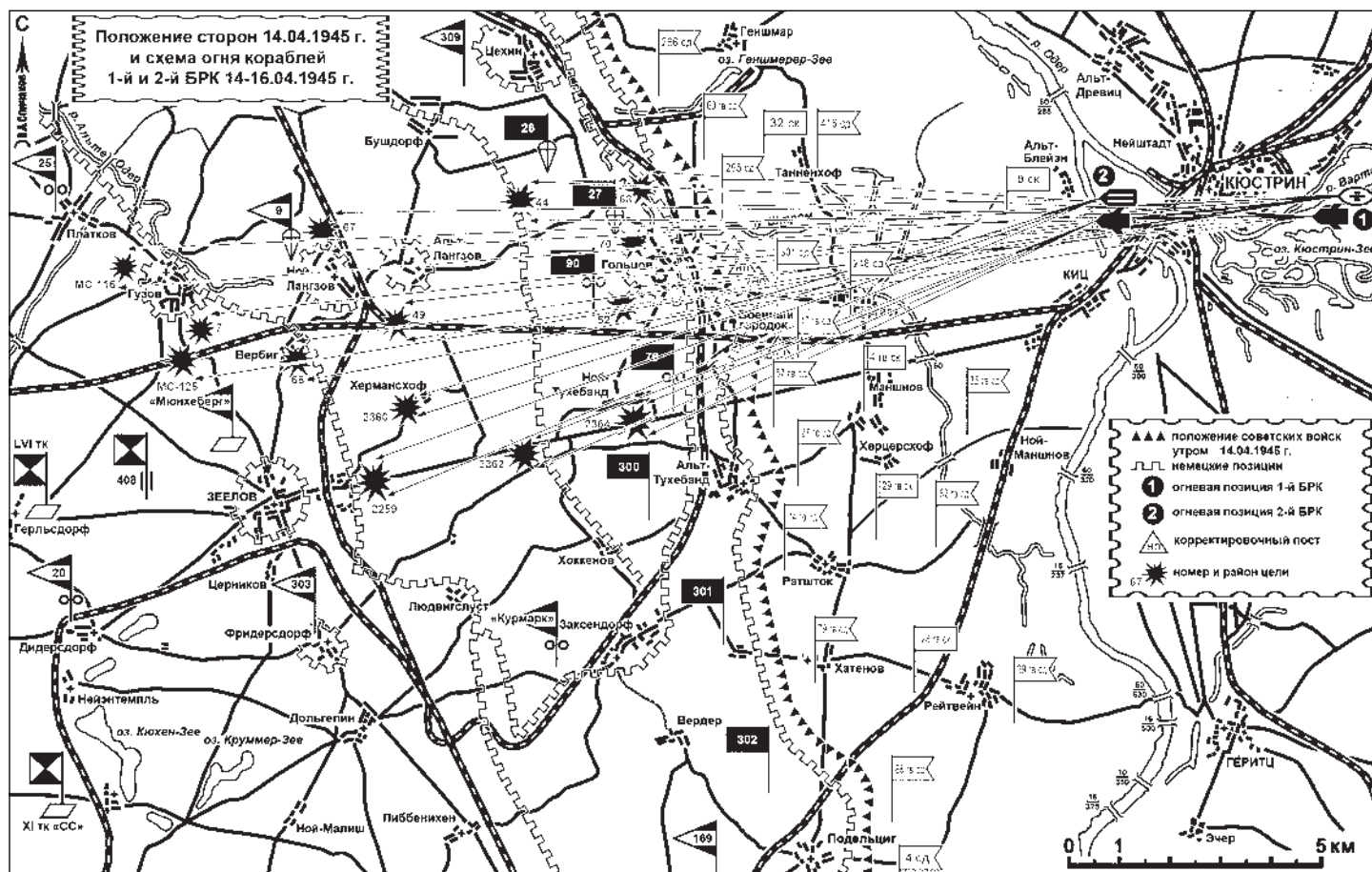
Углы обстрела пулемётов ДШК: 360°.

Капля в море огня

Боевым дебютом 1-го дивизиона канлодок стало участие в артиллерийской подготовке силовой разведки на Кюстринском плацдарме 15 апреля 1945 г. Канонерским лодкам Днепровской военной флотилии довелось принять участие в грандиозном артиллерийском наступлении – легендарном штурме Зееловских высот, что видно из схемы намеченных к поражению целей. 85-мм орудиям предстояло поразить площадные цели на дистанции в 15 км (цель № 2259, 0,5 км восточнее Зееловских высот) и 14 км (цель № 2360, 2 км восточнее Зееловских высот). Хотя дальность до целей и близка к максимальной табличной дальности стрельбы для орудий 52-К (15650 м), результативность стрельбы зависела от точности работы корректировочного поста. Стрельбой канонерских лодок «Донец» и «Нарев» управлял командир зенитной батареи № 1031 ст. лейтенант Е.В. Забожанов (на время «лишившись» своих орудий, он, тем не менее, по-прежнему управлял их огнём!). Для обеих канлодок использовался один корректировочный пост, поименованный «групповым». Предполагалось, что по мере продвижения атакующих частей Красной Армии, корпост будет двигаться вслед за ними.

В предстоящей грандиозной артиллерийской операции только в полосе 4-го гвардейского корпуса было задействовано 656 стволов орудий и миномётов калибром от 45 до 210 мм. Хотя восемь 85-мм орудий канлодок и были «каплей в море», тем не менее, в плане артиллерийской подготовки корпуса после строки «Армейская подгруппа корпуса» идет строка «Речные корабли». Правда, в этой таблице корабельные орудия ошибочно отнесены к 152-мм, а графы «85-мм» нет вообще. В документах планирования артиллерийской подготовки корпуса от 13 апреля 1945 г. канлодки 2-й бригады речных кораблей уже не упоминаются, хотя в суммарной цифре восемь орудий присутствуют.

В артиллерийской подготовке участвовали только два корабля 1-го дивизиона – «Донец» и «Нарев». «Печора» и «Припять» по неизвестной причине не были задействованы в операции. Поддерживая наступление 47-й гвардейской стрелковой дивизии, «Донец» и «Нарев» в течение 15 апреля выпустили 500 85-мм снарядов по целям в районах Вейнберг (цель № 2259) и Хермансхоф (цель № 2360). Такой расход снарядов явно не предвиделся, так как в разгар артподготовки пришлось доставлять 85-мм снаряды для канлодки «Нарев» *«из другой части»* (так в документе) катерами-тральщиками РТЩ-153 и РТЩ-156, да ещё спешно менять в снарядах зенитные дистанционные трубки Т-5 на взрыватели двойного ударного



действия КТМ-1. Находясь на огневой позиции вблизи района переправ, канлодки отметились и при борьбе с воздушным противником – в наградном листе на командира 1-го дивизиона канлодок капитан-лейтенанта И.М. Плехова зафиксировано уничтожение вверенными ему кораблями одного самолёта Ме-109.

Ответный артиллерийский огонь немцами по огневым позициям канонерских лодок не велся, а вот восстанавливать поврежденную немецкими минами линию связи канлодок с НП корпоста дивизионным связистам пришлось целых 22 раза за день 16 апреля.

Справедливости ради, необходимо отметить, что и не задействованные на канлодках 85-мм орудия зенитных батарей № 1076 и № 1032 292-го отдельного зенитного дивизиона также приняли участие в артиллерийской подготовке на Кюстринском плацдарме, ведя огонь с огневых позиций на левом берегу р. Одер.

В боях у Фюрстенберга

Если описание боёв на Кюстринском плацдарме читатель сможет без труда найти в десятках, если не в сотнях печатных работ, то бои на левом фланге 1-го Белорусского фронта в полосе 33-й армии у Фюрстенберга требуют более подробного освещения. Силы противоборствующих сторон здесь были гораздо скромнее, чем на Кюстринском плац-

дарме, и тем весомее вклад кораблей в победу. Канлодки № 21, № 22, № 23 и № 24 должны были стать существенным дополнением артиллерийской группы бригады, состоявшей из десяти бронекатеров пр.1125 (76-мм орудие), трех плавбатарей типа «ДБ» (100-мм орудие) и четырех минных катеров типа «ДБ» (82-мм реактивная пусковая установка М-8-М).

Представитель штаба Днепровской военной флотилии капитан 3 ранга А.П. Кудинов установил связь с армейским командованием, после чего командующий 33-й армией генерал-полковник В.Д. Цветаев частным боевым приказом № 0014 от 15 апреля 1945 г. поставил 3-й бригаде речных кораблей задачи:

«1) из района Ламо по р. Одер прорваться к г. Фюрстенберг и совмест-



Экипаж канонерской лодки «Донец», 1945 г. В центре – командир корабля лейтенант Малов С.И.



**Командир канонерской лодки № 21
2-го дивизиона канлодок 3-й бригады
речных кораблей (с 5 июня 1945 г. –
«Енисей») ст. лейтенант
Кюркчибаев К.Я.**

но с 272-й ротой сопровождения и 845-й штрафной ротой при поддержке двух пулемётно-артиллерийских батальонов 119-го укрепрайона овладеть городом;

2) захватить неповреждёнными гидротехнические сооружения на канале Одер–Шпрее;

3) в дальнейшем войти в канал Одер–Шпрее и содействовать наступлению 62-го ск».

Дело в том, что ещё в феврале 1945 г. севернее г. Фюрстенберг на западном берегу Одера 33-й армией был захвачен плацдарм. Ещё один небольшой плацдарм, 3-4 км в ширину и 1 км в глубину (он так и назывался в документах – «малый плацдарм») был захвачен южнее Фюрстенберга. Окопался на малом плацдарме 415-й отдельный пулемётно-артиллерийский батальон 119-го укрепрайона. Противник трижды пытался ликвидировать южный плацдарм, названный немцами «Эрленгоф», по названию хутора на его северной оконечности. В третий раз это случилось 13 апреля, когда два полка 1-й дивизии РОА (Русской Освободительной Армии генерала Власова) после часовой артиллерийской подготовки в 06:55 атаковали траншеи 119-го укрепрайона. Проведя за день шесть отчаянных атак, власовцам удалось ворваться в первую траншею, но дальше продвинуться они не смогли. Вот не стоило начинать операцию «Апрельская погода» в пятницу 13-го!... Утром 14 апреля атакой частей 119-го укрепрайона противник был выбит из первой траншеи и отброшен на исходные позиции. Потеряв за сутки убитыми и ранеными до 350 чело-

Канонерская лодка «Енисей»

До 5.06.1945 – канонерская лодка № 21. Бывшая речная самоходная сухогрузная баржа немецкой постройки. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Одер. Прежнее наименование не установлено.

Тактико-технические элементы канлодки «Енисей»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
год и место постройки	заложена в 1929 г. в Германии
спуск на воду	1930 г.
вступление в строй	1932 г.
водоизмещение	нормальное/полное 180/368 т
длина наибольшая	51,0 м
ширина корпуса	6,0 м
осадка	наибольшая носом/кормой 1,1/1,7 м
.....	нормальная носом/кормой 0,4/1,0 м
высота от ватерлинии до: ...	верхней палубы 1,3 м
.....	бака 1,7 м
.....	юта 1,0 м
.....	ходового мостика 2,5 м
.....	клотика 7,0 м
главный двигатель	дизель «МАН», 1×200 л.с. при 500 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт
рулевое устройство	3 полубалансирных руля (1 в диаметральной плоскости, 2 по бортам); приводы управления секторные
запас топлива	наибольший 3,8 т соляра
скорость по течению/против течения	наибольшая 23,0/15,0 км/ч
.....	экономического хода 19,0/11,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
.....	полным ходом 2900/1897 км
.....	экономическим ходом 4275/2445 км
вооружение:	артиллерийское 2×100-мм/56 Б-24-БМ
.....	1×37-мм/62,5 70-К
.....	1×12,7-мм ДШК
боезапас	150 100-мм снарядов, 1000 37-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
источник электропитания	неизвестно
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
.....	полевые телефоны 3×УНИ
оптические артиллерийские приборы:	
.....	дальномер 1×ЗД-1
химическое вооружение: ...	дымоаппаратура 1×ДА-7-БК,
.....	морские дымовые шашки 8 шт. МДШ
якорное устройство	2 якоря типа «кошка» по 65 кг; цепи по 25 м;
.....	2 ручные лебёдки, 9,2 м/мин
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Расход топлива для дизеля «МАН» составлял на полном ходу 30 кг/ч, на экономическом ходу – 20 кг/ч.

Время подготовки машин к походу – 15 мин, ускоренное – 5 мин.

Из вспомогательных механизмов имелись два компрессора «МАН» производительностью 0,5 м³/ч.

Запас питьевой воды – 0,5 т.

Углы обстрела орудий: № 1 – 0-165° на оба борта;

№ 2 – 20-160° на оба борта;

Угол обстрела 37-мм автомата 70-К: 0-160° на оба борта.

Угол обстрела пулемёта ДШК – 360°.

Канлодка имела шлюпбалку грузоподъёмностью 200 кг.

век, власовцы не смогли прорвать оборону 119-го укрепрайона, и по приказу командира 1-й дивизии РОА полковника С.К. Буняченко вся дивизия отошла в тыл, оставив 1233-й фанен-юнкерский полк (из 391-й охранной дивизии) в одиночку бороться с советскими войсками.

Из вышеизложенного можно заключить, что для бойцов 119-го укрепрайона

корабельная артиллерия у Фюрстенберга не была лишней, но 3-я бригада речных кораблей подошла к району боевых действий только 15 апреля и на следующий день боевых действий также не вела, занимаясь оборудованием огневых позиции на р. Одер в 4 км восточнее устья р. Нейсе. Наконец, к 20:00 16 апреля корабли 3-й бригады речных

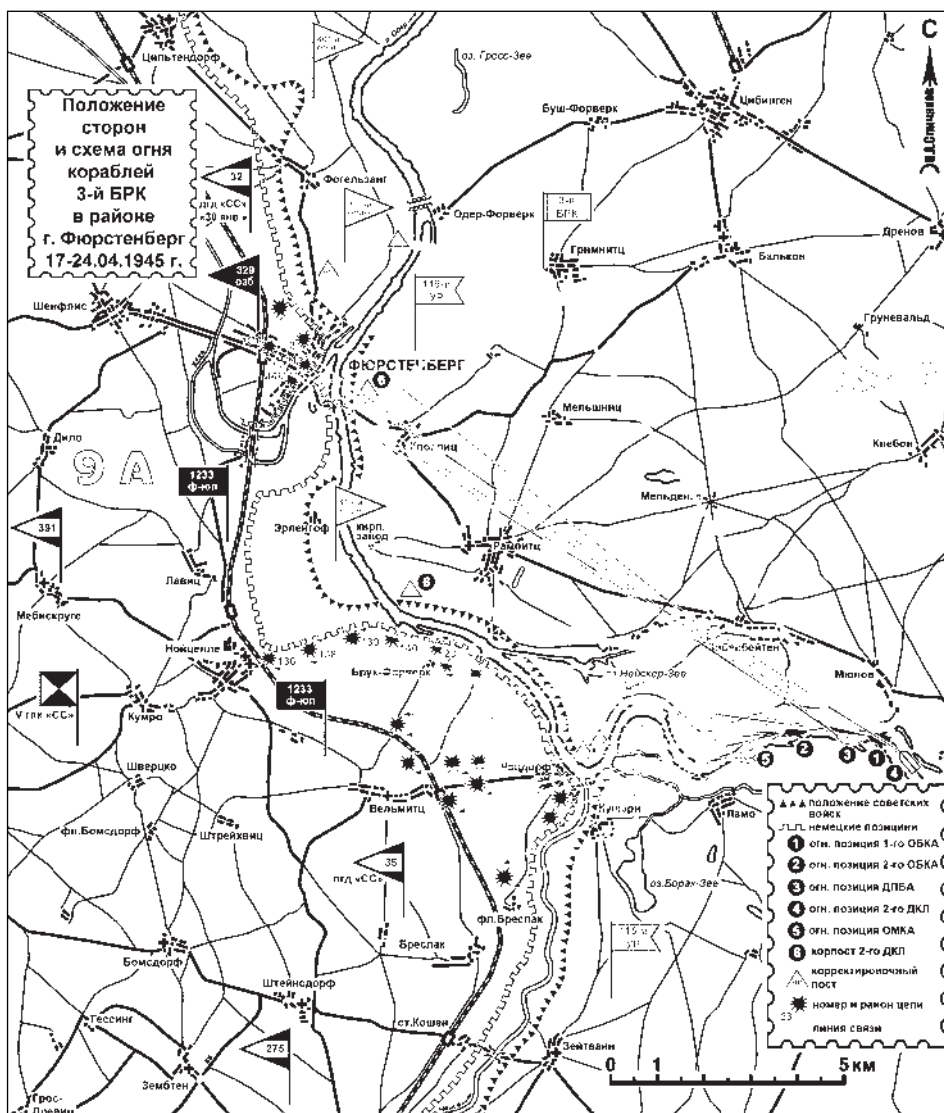


Командир зенитной батареи № 1077 ст. лейтенант Нужных В.М., ставший командиром БЧ-2 одной из канонерских лодок Вартинского отряда (2-го дивизиона канлодок 3-й бригады речных кораблей ДВФ)

кораблей заняли огневые позиции в районе с. Ламо. Командир бригады перенес свой КП в г. Гримнитц, поближе к штабу 119-го укрепления.

К началу боев у Фюрстенберга во 2-м дивизионе удалось ввести в строй две канонерки, вооруженные 100-мм орудиями. Канлодки № 23 и № 24 были ведены в строй уже после окончания боевых действий. Примечательно, но формально вступившими в кампанию 1945 г. канлодки № 21 и № 22 числятся только с 25 апреля, когда вместе с подъемом флага на кораблях были подняты вымпела. Командовал 2-м дивизионом канлодок капитан 3 ранга П.С. Зинин, который уже имел опыт командования дивизионом канлодок Волжской военной флотилии в 1942 г.

Итак, корабли 2-го дивизиона канлодок вели огонь по огневым точкам противника, выявленным артиллерийской разведкой 16 и 17 апреля. Огонь корректировался с НП 557-го корректировочного поста, оборудованного на восточном берегу Одера напротив Фюрстенберга. Второй НП 557-го корректировочного поста разместился на левом фланге плацдарма, но использовался только для ретрансляции донесений с первого НП на огневую позицию канлодок (протяженность линии связи достигала 15 км). Кроме того, первый НП имел телефонную линию со штабом 3-й бригады в Гримнитце. Связистам дивизиона канлодок пришлось изрядно порабо-



тать: диверсионные группы противника срезали телефонный кабель между НП и огневыми позициями, иногда кусками до 500 м.

В документах отмечается огонь канонерских лодок по переднему краю

противника днем 22 апреля при осуществлении 845-й отдельной штрафной ротой флотилии разведывательно-поиска на левом фланге «большого» плацдарма. Всего в период 17-24 апреля все корабли 3-й бригады речных



Экипаж канонерской лодки «Печора» (командир корабля – ст. лейтенант Чистяков Н.К.)

кораблей провели 34 боевых стрельбы по заявкам 119-го укрепрайона, израсходовав 2074 снаряда. Командирами канлодок №21 и №22 были заявлены уничтоженными одна 75-мм артиллерийская батарея, одна минометная батарея, один НП, одна автомашина, склад боеприпасов и до батальона пехоты противника. Достойных целей для 100-мм орудий под Фюрстенбергом в последние дни войны не хватало, да еще на часть побед претендовали «конкуренты» – более опытные комендоры трех плавучих батарей.

Для флотилии Фюрстенберг был не просто немецким городом, при штурме которого требовалось оказать содействие сухопутным частям. Именно там начинался канал Одер-Шпрее – финишная прямая на пути к Берлину. После взятия Фюрстенберга, 25 апреля канонерские лодки вместе с другими кораблями 3-й бригады речных кораблей вошли в канал и начали продвижение к Берлину. Медленное продвижение вслед за аварийно-спасательными группами через шлюзы и взорванные мосты было остановлено 2 мая, после падения германской столицы.

После Победы

С окончанием боевых действий, не позднее 12 мая 1945 г., 85-мм зенитные орудия были сняты с кораблей 1-го дивизиона канонерских лодок, поставлены на колесный ход и возвращены 292-му отдельному зенитно-артиллерийскому дивизиону. Уже летом 1945 г. их места на палубах канлодок «Донец», «Нарев», «Печора» и «Припять» заняли 76,2-мм универсальные американские орудия типа Mk.22, полученные ВМФ СССР по ленд-лизу. Все восемь канлодок были отнесены вместе с бронекатерами к кораблям 1-й категории.*

5 июня 1945 г. циркуляром № 042 начальника штаба Днепровской военной флотилии номерные канлодки 2-го дивизиона канонерских лодок получили имена: № 21 – «Енисей», № 22 – «Тобол», № 23 – «Лена», № 24 – «Обь».

Будучи кораблями 1-й категории, канонерские лодки постоянно перечисляются в составе «Боевого ядра» флотилии: во 2-й бригаде речных кораблей – «Припять» и «Печора», в 3-й бригаде речных кораблей – «Лена».

* В соответствии с приказом наркома ВМФ № 026 от 16 января 1943 г. «О разделении кораблей по категориям и поименному учёту их» корабли и суда флотилии делились на категории. 1-я категория – канлодки и бронекатера; 2-я категория – плавучие артиллерийские и зенитные батареи, катера ПВО, миномётные катера, сторожевые катера, катера-тральщики; 3-я категория – штабные корабли; 4-я категория – глиссеры, полуглиссеры, гидрографические катера и бензозаправщики; 5-я категория – буксирные пароходы, буксирные катера, разъездные катера.

Из канлодок в плавбазы

Послевоенное сокращение Днепровской военной флотилии началось с канонерских лодок – их тактико-технические характеристики, особенно габариты, затрудняли переброску и использование на других театрах. Приказом главнокомандующего ВМС № 041 от 14 марта 1946 г. канонерские лодки Днепровской

военной флотилии, переоборудованные из трофейных самоходных судов, должны были быть выведены из боевого состава и разоружены, а дивизионы канонерских лодок расформированы. Во исполнение этого приказа, 30 марта 1946 г. циркуляром № 0189 начальника штаба Днепровской военной флотилии были расформированы управления 1-го и 2-го дивизиона канлодок и корректировочные посты № 556

Канонерская лодка «Тобол»

До 05.06.1945 – канонерская лодка № 22. Бывшая самоходная сухогрузная баржа немецкой постройки. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Одер. Прежнее наименование не установлено.

Тактико-технические элементы канлодки «Тобол»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
год и место постройки	заложена в 1917 г. в Германии
спуск на воду	1918 г.
вступление в строй	1919 г.
водоизмещение	нормальное/полное 233/568 т
длина наибольшая	48,6 м
ширина корпуса	6,0 м
осадка наибольшая	носом/кормой 1,5/1,6 м
осадка нормальная	0,85/1,20 м
высота от ватерлинии до: ... верхней палубы	1,5 м
..... бака	
..... юта	0,8 м
..... ходового мостика	3,7 м
..... клотика	7,0 м
главный двигатель	дизель «Дейц», 1×150 л.с. при 270 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт
рулевое устройство	2 полубалансирных руля (по бортам), 1 обыкновенный (в диаметральной плоскости), приводы управления ручные (штуртрос)
запас топлива	нормальный/наибольший 2,0/4,3 т соляра
скорость по течению/против течения	
..... наибольшая	16,0/12,0 км/ч
..... экономического хода	12,0/8,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
..... полным ходом	2250/1450 км
..... экономическим ходом	2990/2330 км
вооружение:	артиллерийское 2×100-мм/56 Б-24-БМ
.....	1×37-мм/62,5 70-К
..... пулемётное	1×12,7-мм ДШК
боезапас	150 100-мм снарядов, 1000 37-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
источник электропитания	неизвестно
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:	радиостанция 1×РБМ
..... полевые телефоны	3×УНИ
оптические артиллерийские приборы:	
..... стереотруба	одна
химическое вооружение: ... дымоаппаратура	1×ДА-7-БК,
..... морские дымовые шашки	8 шт. МДШ
якорное устройство	2 якоря типа «кошка» по 200 кг; цепи по 20 м;
.....	2 ручные лебёдки, 1,2 м/мин
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Расход топлива для дизеля «Дейц» составлял на полном ходу 30 кг/ч, на экономическом ходу 25 кг/ч.

Время подготовки машин к походу – 2 мин, ускоренное – 1 мин.

Из вспомогательных механизмов имелся компрессор «Дейц» производительностью 9,0 м³/ч.

Углы обстрела орудий: № 1 – 0-165° на оба борта;

№ 2 – 20-160° на оба борта.

Угол обстрела 37-мм автомата 70-К: 0-160° на оба борта.

Угол обстрела пулемёта ДШК: 40-180° на оба борта.

и №567. Канонерские лодки «Припять», «Енисей», «Обь», «Нарев», «Тобол», «Лена», «Печора», «Донец» исключались из боевого состава флотилии и передавались в отделение вспомогательных судов и гаваней (ОВСГ) с содержанием по штату №25/33-А каждая, для использования по прямому назначению с присвоением буквенно-цифровых наименований ДФ-210150, ДФ-211150, ДФ-212150, ДФ-213150, ДФ-214150, ДФ-215150, ДФ-216150, ДФ-217150 соответственно.* Снятое вооружение было отремонтировано, законсервировано и заложено в резерв.

Но на этом служба «немок» в советском ВМФ не закончилась. Флотилии вместо самоходных барж требовались самоходные суда обеспечения, и 22 мая 1946 г. приказом командующего Днепровской военной флотилии №088 было приказано числить самоходные баржи:**

- ДФ-217150 (бывшая «Донец») – плавбазой ПБ-15 2-го гвардейского дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей;

- ДФ-215150 (бывшая «Лена») – плавбазой ПБ-17 3-го дивизиона катеров-тральщиков;

- ДФ-210150 (бывшая «Припять») – плавбазой ПБ-19 1-го дивизиона бронекатеров 2-й бригады речных кораблей;

- ДФ-216150 (бывшая «Печора») – плавбазой ПБ-20 4-го дивизиона катеров-тральщиков;

- ДФ-213150 (бывшая «Нарев») – плавбазой ПБ-21 2-го отдельного отряда катеров ПВО;

- ДФ-214150 (бывшая «Тобол») – плавбазой ПБ-24 1-го отдельного отряда минных катеров;

Особая роль в приказе №088 была уготована самоходной барже ДФ-211150 – она стала штабным кораблём «Енисей» 3-й бригады речных кораблей, но уже 28 августа 1946 г. циркуляром начальника Главного морского штаба №0449 бывшей ДФ-211150 было присвоено наименование штабной корабль «Сула».

Самоходная баржа ДФ-212150 (бывшая «Обь») плавбазой не стала и была передана в отделение вспомогательных судов и гаваней тыла флотилии.

Приказом командующего флотилией №00124 от 17 июля 1946 г. 3-я бригада речных кораблей была переформирована в Отдельный дивизион речных кораблей

* Во флотилии использовалась система обозначений, где две литеры указывали на принадлежность Днепровской флотилии, три первые цифры означали порядковый номер баржи, три последних – водоизмещение.

** Кроме того, стали плавбазами ПБ-16 и ПБ-18 самоходные баржи ДФ-201200 и ДФ-203060 и плавбазами ПБ-22 и ПБ-23 несамоходные сухогрузные баржи ДФ-102374 и ДФ-130225 соответственно. Приводимые далее переименования самоходных барж даны автором исключительно по документам Днепровской военной флотилии и частично не совпадают с данными из справочника С.С. Бережного, а тем более А.А. Широкограда.

Канонерская лодка «Лена»

До 05.06.1945 – канонерская лодка №23. Бывшая самоходная сухогрузная баржа немецкой постройки. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Одер. Прежнее наименование не установлено.

Тактико-технические элементы канлодки «Лена»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
год и место постройки	1915 г., Германия
спуск на воду	1916 г.
вступление в строй	1917 г.
водоизмещение	нормальное/полное 200/400 т
длина наибольшая	51,0 м
ширина корпуса	5,88 м
осадка	наибольшая носом/кормой 0,7/1,2 м
.....	нормальная носом/кормой 0,3/1, м
высота от ватерлинии до: ...	верхней палубы 1,3 м
.....	бака 1,7 м
.....	юта 2,0 м
.....	ходового мостика 2,8 м
.....	клотика 8,5 м
главный двигатель	дизель «Дейц», 1×150 л.с. при 270 об/мин
тип движителя	1 гребной трёхлопастной винт
рулевое устройство	3 полубалансирных руля (1 в диаметральной плоскости, 2 побортно, с ручным приводом (штуртрос))
запас топлива	наибольший 4,0 т соляра
скорость по течению/против течения	наибольшая 16,0/8,0 км/ч
.....	экономического хода 12,0/6,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
.....	полным ходом 2100/931 км
.....	экономическим ходом 3010/2020 км
вооружение:.....	артиллерийское 3×76,2-мм/50 Mk 22
.....	пулемётное 1×12,7-мм ДШК
боезапас	200 76,2-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
источник электропитания	неизвестно
средства связи:	радиоприёмопередатчик 1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи:.....	радиостанция 1×РБМ
.....	полевые телефоны 3×УНИ
химическое вооружение: ...	дымоаппаратура 1×ДА-7-БК
.....	морские дымовые шашки 8 шт. МДШ
якорное устройство	2 якоря типа «кошка», цепи по 25 м;
.....	4 ручные лебёдки, 1,2 м/мин
команда:	офицеров/старшин/рядовых 3/12/28 (всего 43 человека)

Углы обстрела орудий: №1 – 0-165° на оба борта;
№2 – 20-160° на оба борта;
№3 – 20-160° на оба борта.

Время приёмки боезапаса 1 час.

Угол обстрела пулемёта ДШК: 45-180° на каждый борт.

при Пинской ВМБ. Большая часть боевых катеров передавалась в Отряд резерва для консервации, а из двух плавбаз в строю оставлена только ПБ-22, а ПБ-24 (бывшая «Тобол») передана в резерв командующего в качестве самоходной баржи ДФ-214150.

16 марта 1947 г. Главный штаб ВМС приказал перевести Днепровскую военную флотилию из Германии в СССР. Все негабаритные корабли и суда, которые нельзя было перевести ни водным путем, ни по железной дороге, должны были быть переданы Свинемюндской военно-морской базе 4-го ВМФ.

26 марта был объявлен состав плавсредств и вспомогательных судов Днепровской военной флотилии,

переводившихся из Фюрстенберга в Пинск. В отряд вспомогательных судов были включены самоходные баржи ДФ-216150 (бывшая «Печора») и ДФ-212150 (бывшая «Обь»). Операция по передислокации должна была быть завершена не позднее 1 июля 1947 г. Обе баржи благополучно перешли в Пинск, и 14 июня 1947 г., в числе других вспомогательных судов, перечислены в циркуляре №037 начальника штаба флотилии в составе отделения вспомогательных судов и гаваней тыла. В этом же циркуляре в составе Отряда кораблей резерва названа плавбаза ПБ-21 (бывшая «Нарев»), а в составе плавсредств в резерве командующего флотилией –

Канонерская лодка «Обь»

До 5.06.1945 – канонерская лодка № 24. Бывшая самоходная сухогрузная баржа немецкой постройки. Захвачена Красной Армией осенью 1944 г. на р. Одер. Прежнее наименование не установлено.

Тактико-технические элементы канлодки «Обь»

тип	канлодка, переоборудованная из самоходной баржи
год и место постройки	1920 г., Германия
спуск на воду	1921 г.
вступление в строй	1922 г.
водоизмещение нормальное/полное	175/450 т
длина наибольшая	50,75 м
ширина корпуса	5,53 м
осадканаибольшая носом	0,94
главный двигатель	дизель «Зульцер», 1×150 л.с.
тип движителя	неизвестно
рулевое устройство	неизвестно
запас топлива	наибольший 4,75 т соляра
скорость по течению/против течения:	
..... наибольшая	14,0/8,0 км/ч
..... экономического хода	12,0/6,0 км/ч
дальн. плавания по течению/против течения:	
..... полным ходом	2000/920 км
..... экономическим ходом	2800/1750 км
вооружение:..... артиллерийское	3×76,2-мм/50 Mk 22
..... пулемётное	2×12,7-мм ДШК
боезапас	200 76,2-мм снарядов, 2000 12,7-мм патронов
средства связи: радиоприёмопередатчик	1×РСБ-Ф, 1×РБМ, 1×А-7-А
десантные средства связи: радиостанция	1×РБМ
..... полевые телефоны	3×УНИ
химическое вооружение: ... дымоаппаратура	1×ДА-7-БК
..... морские дымовые шашки	8 шт. МДШ
якорное устройство	неизвестно
команда:офицеров/старшин/рядовых	3/12/28 (всего 43 человека)

Характеристики двигательной установки и углы обстрела орудий неизвестны.

самоходная баржа ДФ-214150 (бывшая «Тобол»).

Следующее перемещение плавбаз произошло осенью 1947 г., когда в числе

других судов Днепровская военная флотилия передала в состав 4-го ВМФ плавбазы ПБ-15 (бывшая «Донец»), ПБ-16, ПБ-17 (бывшая «Лена») и ПБ-18. Штаб



Авиабазы.ру

12,7-мм пулемет ДШК на морском тумбовом основании на палубе боевого корабля

флотилии произвел замену выбывших плавбаз, и 4 ноября 1947 г. приказом № 0276 командующего флотилией несамостоятельной барже ДФ-138170 было присвоено наименование ПБ-15 (плавбаза 2-го дивизиона бронекатеров), плавбазе ПБ-19 (бывшая «Припять») – ПБ-16 (плавбаза 2-го отдельного дивизиона плавбатарей), а ПБ-21 (бывшая «Нарев») – ПБ-17 (плавбаза 3-го дивизиона катеров-тральщиков).

«Демобилизация»

Весной-летом 1948 г. ряд вспомогательных судов Днепровской военной флотилии был передан в народное хозяйство. Так, 27 марта сухогрузная самоходная баржа ДФ-213150 (ПБ-17, бывшая «Нарев») была исключена приказом командующего Днепровской военной флотилией № 051 из состава флотилии как переданная Министерству строительства военных и военно-морских

Для всех канонерских лодок имеет место следующее:

Скорострельность 76,2-мм орудий Mk.22 – 12-15 выстр./мин; 100-мм орудий Б-24-БМ – 10 выстр./мин; 37-мм автоматов 70-К – 160-180 выстр./мин.

Все пулемёты ДШК, установленные открыто на тумбах, имели одинаковую практическую (боевую) скорострельность – 86 выстр./мин. Любопытно, что спаренные ДШК в морских турельных установках на бронекатерах пр. 1124 и 1125 указаны в справочнике с меньшей практической скорострельностью – 80 выстр./мин. Широко известная боевая скорострельность ДШК в 125 выстр./мин не соответствует реальности и берет своё начало из статьи в журнале «Техника-молодёжи» № 12 за 1973 г.

В справочнике 1946 г. зафиксировано фактическое состояние стрелкового вооружения команд канлодок:

«Донец» – один 7,62-мм пулемет ДП-27 и 22 винтовки;

«Нарев» – один 7,62-мм пулемет ДП-27, три пистолета-пулемёта ППШ-41 и девять винтовок;

«Печора» – два 7,62-мм пулемета ДП-27 и 24 винтовки.

«Припять» – один 7,62-мм пулемет ДП-27 и 22 винтовки.

«Тобол» – два 7,62-мм пулемета ДП-27, семь пистолетов-пулемётов ППШ-41 и четыре винтовки;

«Енисей» – один 7,62-мм пулемет ДП-27 и 25 винтовок;

«Лена» – один 7,62-мм пулемет ДП-27 и 25 винтовок;

«Обь» – один 7,62-мм пулемет ДП-27 и 22 винтовки.

Оптические приборы на канлодках были представлены в лучшем случае зенитным дальномером ЗД-1 (на канлодке «Енисей»), у остальных канлодок стереотрубой и тремя-шестью биноклями разных типов.

Для обеспечения стрельбы по берегу на каждой канлодке имелись артиллерийская буссоль БМТ, два компаса Адрианова, артиллерийский целлулоидный круг, хордоугломер и артиллерийский квадрант. Радиостанция РБМ, три полевых телефона УНИ и прибор «Комета» обеспечивали связь с выносным корректировочным постом.

В штате всех канлодок числились подрывные партии 2-го разряда.

Все канлодки имели светосигнальные и визуальные средства связи состоявшие из комплекта флагов ВМ-свода, фонаря Ратьера и фонаря СП-95. Противохимическую защиту команды каждой канлодки обеспечивали 13 шт. защитных комплектов одежды № 1, 13 шт. комплектов № 2 и 10 шт. защитных комплектов № 3. На борту имелось 200 кг твёрдых дегазирующих веществ (хлорной извести) и 50 кг жидкого дегазирующего вещества.

При необходимости семь канлодок могли принять на борт для транспортировки 300 бойцов с полным вооружением, а «Тобол» – 350.

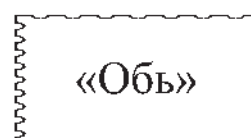
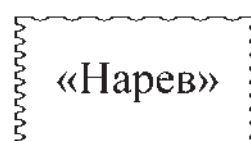
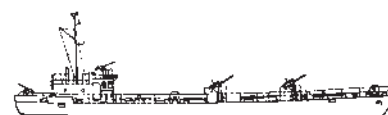
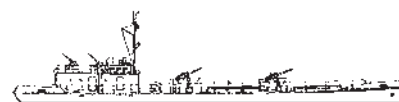
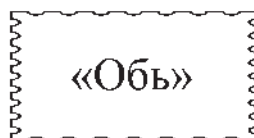
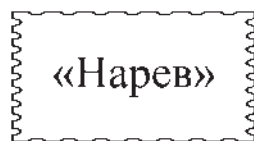
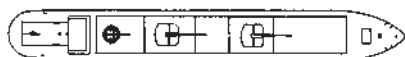
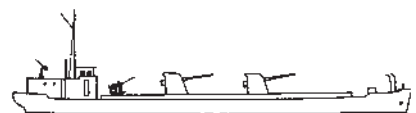
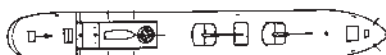
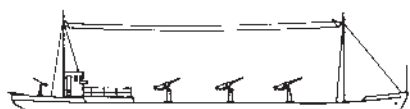
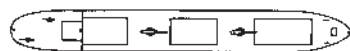
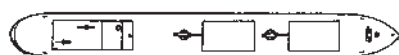
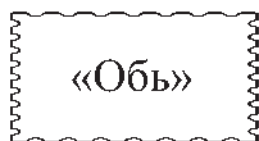
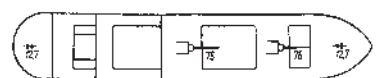
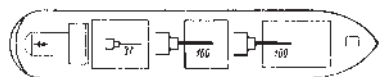
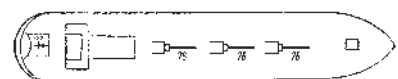
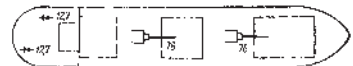
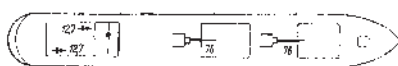
Сравнение изображений канонерских лодок типа «Донец»

Справочник по корабельному
составу Днепровской военной
флотилии
1946 г.

С.А. Балакин
1991 г.

Ю.В. Апальков
1991 г.

«Обь»
«Нарев»
«Енисей»
«Тобол»
«Донец»
«Лена»
«Печора»
«Припять»





Учебно-тренировочное судно химического полигона (бывшая плавбаза дивизиона катеров-тральщиков), до осени 2001 г. сохранявшаяся на территории бывшего учебного отряда в г. Пинск. Данные снимки позволяют получить представление о конструкции корпуса немецких самоходных барж.

предприятий. 29 апреля был расформирован 1-й отдельный дивизион плавбатарей, а его плавбаза ПБ-16 (бывшая «Припять») передавалась в отделение вспомогательных судов и гаваней как несамоходная сухогрузная баржа с присвоением наименования ДФ-221. Далее ее следы теряются. 6 июня приказом командующего флотилией № 0148 исключалась из состава флотилии переданная Министерству речного флота самоходная баржа ДФ-214150 (бывшая «Тобол»).

Дольше других продержалась бывшая канлодка «Енисей» — сначала, как уже отмечалось выше, в качестве сухогрузной самоходной баржи ДФ-211150, затем в качестве штабного корабля «Енисей» 3-й бригады речных кораблей, затем в качестве штабного корабля «Сула» штаба Днепровской военной флотилии. 29 апреля 1948 г. экипаж штабного корабля «Сула» приказом командующего флотилией № 0088 был расформирован, а корабль передан в состав отряда вспомогательных судов и гаваней в качестве самоходной баржи «Сула». В ноябре 1948 г. случился еще один поворот в судьбе баржи — ей снова пришлось стать в строй в качестве плавбазы. Дело в том, что 3-й дивизион катеров-тральщиков Днепровской военной флотилии был временно передан Черноморскому флоту для траления района Днепро-Бугского лимана. Плавбаза дивизиона ПБ-17 (баржа с неустановленным номером, заменившая «Нарев») была в ремонте, и 2 ноября 1948 г. ее место заняла «Сула».

Успешно выполнив траление Днепро-Бугского лимана, 20 июня 1949 г. дивизион катеров-тральщиков был возвращен Днепровской военной флотилии

и 21 июня — 8 июля совершил обратный переход по Днепру и Припяти от Николаева до Пинска. 8 июля 1949 г. приказом командующего флотилией № 0128 вернувшиеся катера-тральщики и самоходная баржа «Сула» были включены в состав Днепровской военной флотилии в качестве 6-го отдельного дивизиона катеров-тральщиков.*

3 апреля 1951 г. приказом № 00143 военно-морского министра адмирала И.С. Юмашева Днепровская военная флотилия была расформирована. В числе судов, переданных Черноморскому флоту приказом военно-морского министра № 00185 от 20 апреля 1951 г. значится сухогрузная самоходная баржа «Сула». В этом же приказе учебному отряду ВМС в г. Пинск передавалась плавбаза ПБ-17. Автору очень хотелось бы, чтобы ей оказалась одна из бывших канлодок, носивших это литерно-цифровое обозначение, — «Нарев» или «Лена». Дело в том, что на территории бывшего 1-го учебного отряда ВМФ СССР до осени 2001 г. сохранялось учебно-тренировочное судно химического полигона — бывшая плавбаза дивизиона катеров-тральщиков! Но, увы, хотя это и была металлическая трофейная немецкая баржа, её длина от силы дотягивала до 25 м, что в два раза меньше размеров канлодок типа «Донец».

Место переданной в министерство строительства военных и военно-морских предприятий 27 марта 1948 г. ПБ-17 (бывшая «Нарев») заняла несамоходная трофейная баржа с неустановленным номером. Тем не менее, сделанные автором в мае 2001 г. фотоснимки позволяют получить общее представление о конструкции корпуса аналогичных немецких самоходных барж.

В заключение хочется сказать несколько слов о достоверности имеющихся изображений канонерских лодок типа «Донец». К сожалению, ни одной фотографии кораблей этого типа на сегодняшний день не выявлено. В 1991 году С.А. Балакиным — на основе силуэтов из справочника корабельного состава Днепровской военной флотилии 1946 г. — была выполнена реконструкция проекции шести канлодок (в справочнике 1946 г. даны силуэты для семи кораблей, но у Балакина отсутствует «Нарев»). Несколько позже, на их основе, Ю.В. Апальков подготовил хорошо известные схемы для справочника С.С. Бережного «Трофеи и репарации ВМФ СССР». Сравнив все три образца, можно заметить, что в ходе работ был утрачен не только силуэт канлодки «Нарев», но и некоторые важные детали. Так, у «Тобола» и «Енисея» детали носовые крамболы, а вертикальные форштевни стали острыми.

Источники и литература

АО ЦВМА: ф.2, д.10546

ЦАМО: ф.233, оп.2356, д.22; ф.815, оп.1, д.184; ф.827, оп.1, д.112; ф.2352, оп.1, д.97; ф.3, оп.1, д.1467; ф.916, оп.2, д.33; ф.1143, оп.06784, д.1-4.

Ананьин И.А., Рязанцев В.И. Хроника Днепровской военной флотилии. Ч.II. — М.: ИО ГМШ НКВМФ, 1945.

Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. — Якутск, 1994.

Справочник по корабельному составу Краснознаменной ордена Ушакова Днепровской военной флотилии. — М.: Воениздат, 1946.

* Дивизиону был оставлен номер, под которым он находился в составе Черноморского флота.





Вопрос: На представленной фотографии североморских торпедных катеров типа «Хиггинс» один из них (справа от причала) несет не штатные трубные торпедные аппараты, а бугельные, аналогичные устанавливавшимся на Д-3. Интересно, что это за катер, и по какой причине была произведена столь нелепая, на первый взгляд, замена?

С. Пятянин

Ответ: Первые два «Хиггинса» пришли к нам в 1943 г. без торпедных аппаратов. Как известно, мы американские торпеды брать не стали, бугельные аппараты к ним – соответственно. В связи с этим мастерские торпедного отдела СФ получили заказ на изготовление четырех пар бугельных ТА для торпед 45-36Н – каждый катер планировалось оснастить двумя парами ТА. Когда заказ выполнили, один катер уже погиб, другой (в 1944 г. он значился ТК-214) получил запланированное вооружение.

Далее, в январе 1944 г. мы получили еще 12 «Хиггинсов» – все без ТА. Пока договаривались с американцами о поставке их старых трубных 533-мм аппаратов (своих трубных ТА этого калибра советский флот на тот момент не имел), командованием СФ распорядилось вооружить катера следующим образом:

ТК-203, -209, и -211 получили по паре 450-мм бугельных аппаратов из старого задела (одна пара была снята с ТК-214) + минные скаты;

ТК-212 получил 533-мм бугельные аппараты, демонтированные с неисправного ТКА № 11 типа Д-3

Два катера без ТА были оставлены на ходу для использования в качестве разездных/учебных, а остальные – поставлены на консервацию. Рассматривался вопрос о вооружении трех «Хиггинсов» или «Восперов» установками 8-М-8 на 24 направляющих, но обошлось.

Одновременно мастерские получили задание на изготовление новой партии

450-мм бугельных аппаратов. Почему 450-мм, а не 533-мм? В документах ответа нет, вероятно, дело было не столько в нехватке торпед, сколько в том, что выпуск этих ТА уже был освоен мастерскими, а в условиях кустарщины это большое дело. Эти аппараты в апреле-мае также получили остальные катера первой 1944 г. поставки: ТК-202, -204, -205, -206, -207, -208, -210 и -213. Позже все они, а также ТК-211 были переоснащены трубными американскими ТА (на 1 июля на трех еще стояли наши). ТК-203, -209 и -214 оставались с 450-мм бугельными аппаратами до конца своей службы (все три погибли). Катера, начиная с ТК-216, прибывали уже со штатными американскими трубными ТА, как и катера типа «Воспер».

М. Морозов

* * *

Вопрос: Помогите разобраться с формированиями, действовавшими в бассейне Волги в годы Гражданской войны.

Ю. Протасов

Ответ: Во время Гражданской войны в бассейне Волги действовали следующие флотилии Красного флота (в хронологическом порядке):

Вольская военная флотилия

Создана в апреле 1918 г. из речных пароходов, буксиров и катеров как местное формирование с базой в г. Вольск. В октябре того же года вошла в состав Волжской военной флотилии.

Волжская военная флотилия

Создана в июне 1918 г. с базой в Нижнем Новгороде.

К концу августа 1918 г. в составе флотилии числились 3 миноносца, 9 вооруженных пароходов, 2 плавбатареи, 4 катера, авиаотряд (4 самолета). К началу кампании 1919 г. флотилия состояла из 40 кораблей (в т.ч. 21 канонерская лодка), воздушного дивизиона (11 гидросамолетов, аэростат и плавбаза) и десантного отряда (800 матросов).

В июле 1919 г. объединена с Астраханско-Каспийской военной флотилией в Волжско-Каспийскую военную флотилию.

Военно-Волжская флотилия

(Царицынский отряд)

Создана в июне 1918 г. как местное формирование для обороны Царицына; в октябре 1918 г. вошла в состав Волжской военной флотилии. Имела в составе 8 катеров-истребителей, 3 вооруженных парохода и несколько речных судов.

Астраханско-Каспийская военная флотилия

Сформирована в октябре 1918 г. Главная база – Астрахань. Делилась на три отряда.

На 30.12.1918 имела в своем составе 6 эсминцев, 17 миноносцев, 4 подводных лодки, 17 вооруженных пароходов, 8 катеров-истребителей, 4 минных катера, 2 плавбатареи, 2 гидроавиаотряда, истребительный авиаотряд; общая численность личного состава – 3500 чел.

В июле 1919 г. объединена с Волжской военной флотилией в Волжско-Каспийскую военную флотилию.

Волжско-Каспийская военная флотилия

Сформирована 31.07.1919 путем объединения Волжской и Астраханско-Каспийской военных флотилий. Главная база – Астрахань, Баку (с мая 1920 г.). Состояла из пяти отрядов, авиадивизиона (позже – воздушная бригада), десантных частей.

В августе 1919 г. имела в своем составе 3 вспомогательных крейсера, 6 эсминцев, 3 миноносца, 4 подводных лодки, 38 канонерских лодок, 24 сторожевых корабля, 6 плавбатареи, 16 катеров-истребителей, 3 тральщика и около 90 вспомогательных судов.

Р. Лапшин

* * *

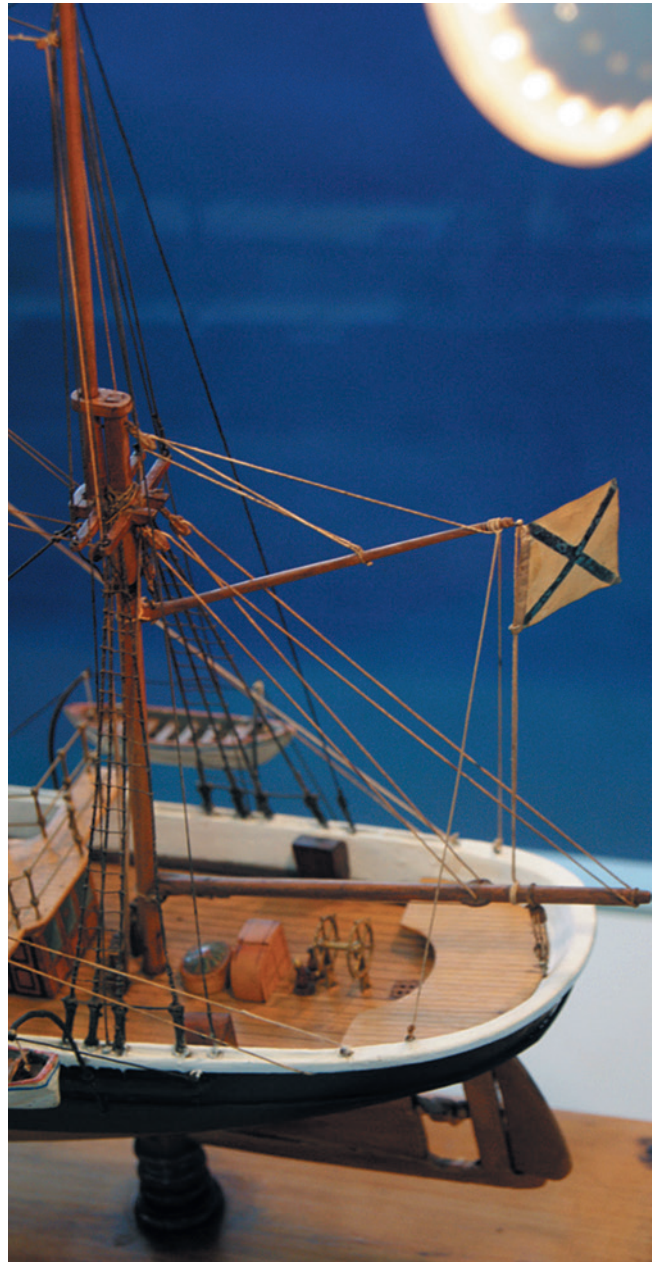
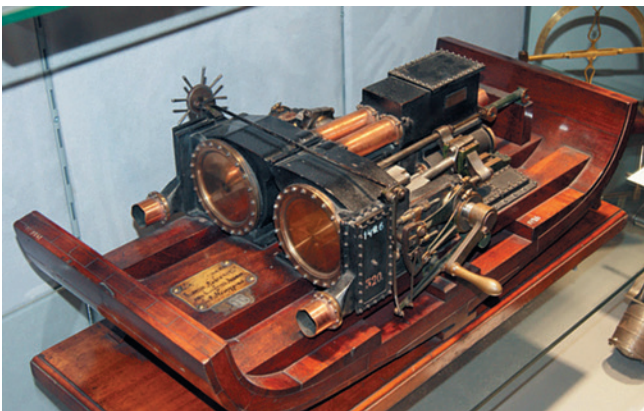
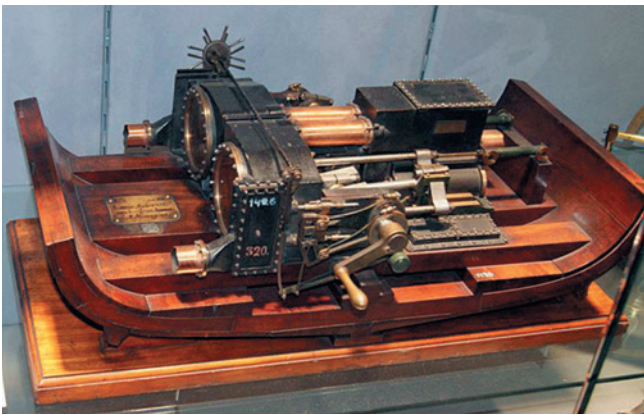
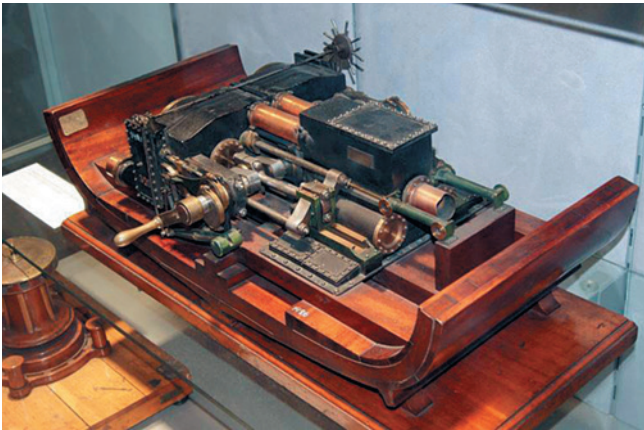
Вопрос: Какие катера были переданы англичанами представителям русского Белого флота на Каспии?

Н. Тетрадин

Ответ: Согласно британскому «Pink List» от 1 марта 1919 г., на Каспийское море было переброшено 12 торпедных катеров: СМВ-45, -46, -51...-58, -60, -61 (все – типа «Торникрофт 40-футовый»). Согласно тому же источнику от 1 октября 1919 г., все эти катера были переданы русским, т.е. белым.

Кроме того, в том же 1919 году морским частям, находившимся под командованием генерала Деникина, были переданы два сторожевых катера – МЛ-204 и МЛ-405. В 1920 году временному правительству в Северной России было передано еще четыре сторожевых катера: МЛ-565, -567, -573 и -578

Р. Ермилов



Индекс 18330

