

Иван Черников

Катера Победы



В канун юбилея Великой Победы мы хотим еще раз вспомнить о наших знаменитых бронекатерах (БКА), высоко ценившихся армией и флотом в годы Великой Отечественной войны, рассказать о малоизвестных страницах их создания.

Нарком ВМФ в годы войны – адмирал Н.Г. Кузнецов – две главы своей книги воспоминаний «На флотах боевая тревога» посвятил подвигам речных флотилий на Припяти, Днепре и Волге и дал высокую оценку серийным БКА пр. 1124 и 1125 как «самым удачным, самым удобным во всех отношениях», «поистине универсальным кораблям для войны на реке». Малые габариты, большая скорость и высокая огневая мощь позволяли им эффективно действовать, несмотря на чрезвычайную насыщенность частей вермахта артиллерией, авиацией и танками. Кроме того, ограничение основных размеров этих кораблей габаритами железных дорог, сеть которых, к счастью, была разветвленной, позволяло быстро перебрасывать бронекатера с одного театра военных действий на другой.

Нельзя писать об этих кораблях Победы, воистину ставших шедевром отечественного кораблестроения, не упомянув о талантливом конструкторе Юлии Юльевиче Бенуа (1908–1966), который родился в Санкт-Петербургской семье подпоручика саперного батальона Ю.Ю. Бенуа (1882–1941), сына академика архитектуры Ю.Ю. Бенуа (1850–1928), представляющего одну из ветвей этой известной династии.

В 1935 г. Ю.Ю. Бенуа начал трудиться в «Речсудопроекте» руководителем группы общего проектирования, а в 1939 г. стал начальником корпусного отдела. В 1941 г. Наркоматом судостроительной промышленности он назначается главным конструктором бронекатеров пр. 1124 и пр. 1125.

Талант конструктора Бенуа проявился при выборе архитектурно-

компоновочных решений, теоретических обводов, бронезащиты жизненных постов знаменитых советских речных БКА. Благодаря применению сварных конструкций удалось наладить серийное производство этих катеров в короткие сроки. Заводы в 1936–1945 гг. построили 97 больших БКА пр. 1124, и 151 малых пр. 1125. В ходе войны конструктор продолжал работать над их модернизацией и совершенствованием, повышением боевой мощи. Так, артиллерийские башни танка «Т-28», заменялись на башни танка «Т-34», а пулеметы калибра 7.62 мм – на 12.7-мм, кроме того, часть катеров оснастили реактивными установками «М-8-М» и «М-13-М1».

Главная государственная награда Ю.Ю. Бенуа была одна – медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

После войны Юлий Юльевич руководил проектированием и внедрением в производство бронекатеров второго поколения пр. 190, 191М и 192. В начале 60-х гг. был спроектирован новый тип бронекатера – «Шмель» (пр. 1204), на котором применялись современные образцы вооружения и оборудования, позволившие резко повысить боевую эффективность при несении службы в морских пограничных частях КГБ. По этому проекту построили 100 катеров.

Идея же создания быстроходных БКА для речных флотилий возникла еще в 1919 г. На следующий год Коломенский завод продолжил строительство двух катеров, заложенных в 1916 г. по проекту П.П. Шиловского. К марту 1922 г. их корпуса довели до 50–60%-ной готовности. Потом работы надолго прекратились.

Разработка заданий на новые ко-

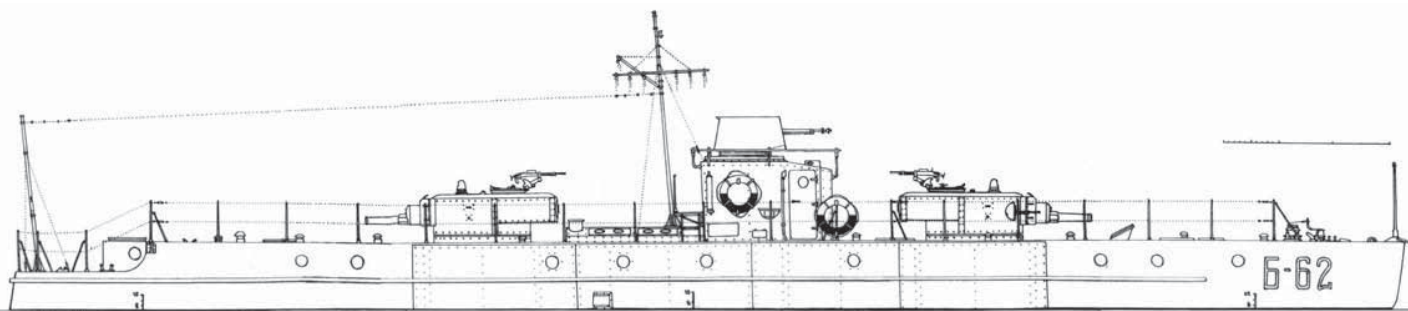
рабли этого класса началась еще до завершения постройки первых двух советских катеров. Так, задание Штаба РККФ, выданное 3 февраля 1925 г., предусматривало 15-узловую (27.78 км/ч) скорость хода, осадку не более 2.5 фут. (76 см), дальность плавания до 1600 км и броневую защиту от винтовочных пуль на дистанции 250 м. Оговаривалась также возможность транспортировки по железной дороге.

Конфликт на КВЖД в 1929 г. подтвердил необходимость строительства такого класса катеров. Поэтому Коломенский завод, получив финансирование, продолжил строительство двух катеров, но спустили на воду их только в 1931 г., и на следующий год под названиями «Тревога» и «Партизан» они вошли в состав Амурской флотилии.

В тактическом задании на новые корабли, утвержденном наморси В.М. Орловым 12 ноября 1931 г., предусматривались два типа БКА – для Амура (более крупный) и Днепра (малый). Большой катер водоизмещением около 50 т предполагалось вооружить двумя 76-мм пушками образца 1927 г. в двух танковых башнях. Вооружение обоих катеров дополнялось двумя башенками с 7.62-мм пулеметами. Осадка большого катера – не более 70 см.

При разработке технического задания на проектирование БКА конструкторы учли опыт строительства и боевого использования катеров Главного военно-технического управления в Первую мировую войну 1914–1918 гг. При выборе главных размеров учитывали возможность переброски с одного театра военных действий на другой на открытых железнодорожных платформах.

Задание на «амурский» БКА пр. 1124



Бронекатер Онежской военной флотилии «Б-62», 1943 г. Водоизмещение – 41,7 т. Длина наибольшая (габаритная) – 25,3 м; длина по ватерлинии – 25 м; ширина с привальными брусками – 3,74 м; по ватерлинии – 3,6 м; осадка – 0,75 м. Два двигателя «ГАМ-34БП» суммарной мощностью 1440 л.с. (при 1.770 об/мин) обеспечивали скорость хода 22 уз (при дальности плавания 520 км). Запас спиртовой смеси для главных двигателей составлял 4200 кг (12,2 часа хода), запуск осуществлялся на грозненском бензине 1-го сорта. Вооружение: две 76,2-мм пушки и два курсовых 762-мм пулемета «ДТ» в танковых башнях «Т-28». Один 12,7-мм пулемет «ДШК». Противогульное бронирование: борт – толщиной 7 мм; палуба – 4 мм; рубка бок и крыша – соответственно 7 и 4 мм. Реконструкция И.И. Черникова, публикуется впервые.

уточнялось, и 22 июня 1932 г. Управление кораблестроения УВМС РККА выдало техническое задание «Ленречсудопроекту» под руководством главного конструктора Ю.Ю. Бенуа на разработку двуххорудийного катера. Для уменьшения осадки корпусу придавалась большая полнота образований, обеспеченная прямостенными бортами с небольшими радиусами округлений у скул и плоским днищем с открытыми туннелями гребных валов. Два 12-цилиндровых V-образных реверсивных двигателя «ГАМ-34», созданных на базе авиационного мотора «АМ-34» конструкции А.А. Микулина, могли обеспечить скорость полного хода на стоячей воде по заданию 21,6 уз (40 км/ч). Для защиты жизненно важных частей (пост управления, машинное отделение, погреба боезапаса) предусматривалась 8-мм броня, позже в районе топливной цистерны ее толщину довели до 14 мм, палубы – 4, орудийных башен – до 20, пулеметных – до 7–8 мм. Неброневую часть корпуса сваривали, броневую – клепали (в ходе Великой Отечественной войны уже полностью перешли на сварку). Был конкретизирован и тип башни (от танка «Т-28»).

Плоскодонный корпус с поперечной системой набора подразделялся водонепроницаемыми переборками на 10 отсеков, для внутреннего сообщения между которыми в переборках предусматривались люки. Набор к броне приклепывался, а к обшивке вне цитадели приваривался. Среднюю часть корпуса занимала бронированная цитадель, в которой размещались подбашенные отсеки, моторное отделение, топливные баки и радиорубка. В районе топливного отсека защита имела двойную толщину: два броневых листа

склепывались между собой. Броневые листы служили также палубным настилом и бортовой обшивкой, опускаясь на 200 мм ниже ватерлинии. Таким образом, броня обеспечивала общую прочность корпуса.

Жилые помещения получили уменьшенные габариты: высоту в свету всего 1,55 м и естественную вентиляцию. Проектировщикам удалось оборудовать их водяным отоплением, а также снабдить другими элементарными удобствами, в том числе естественным освещением через иллюминаторы. Главный командный пункт размещался в бронированной рубке, оборудованной переговорными трубами и машинным телеграфом.

Рубка располагалась непосредственно над бензоцистерной емкостью 4 т. Для предотвращения взрыва паров бензина применялась оригинальная система заполнения бензобаков отработавшими газами катерных двигателей инженера Шатерникова. Система включала конденсатор, из которого газы поступали в разделенный на семь отсеков бензобака и далее в газоотводную трубу с подводным выхлопом (для снижения шумности).

Моторы типа «ГАМ-34», аналогичные установленным на торпедных катерах типа «Г-5», охлаждались по замкнутому циклу: забортная вода самотеком поступала в специальные водомасляные радиаторы охлаждения. Машинное отделение оборудовалось углекислотной станцией пожаротушения.

Строительство БКА пр. 1124 началось в 1933 г. на заводе «Красный металлист» в Зеленодольске. В апреле 1937 г. завод сдал Амурской флотилии 28 катеров.

БКА предназначались для разведки

и огневой поддержки разведгрупп, конвоирования десанта, борьбы с переправами противника, патрульной службы, бои с кораблями противника такого же класса.

Однако основное условие тактико-технического задания на проектирование – малая осадка (0,7 м) выполнить не удалось. Если учесть значительный (до 10%) недокат советской тонколистовой стали и слабый контроль на заводе-строителе, то в будущем ожидалось только увеличение осадки.

В 1939–1940 гг. с учетом опыта эксплуатации построенных БКА на Амуре пр. 1124 откорректировали, усилив вооружение установкой спаренного пулемета калибром 12,7-мм в башне «ДШКМ-2Б».

К тому времени начали снимать с производства танк «Т-28» с его безнадежно устаревшей пушкой «КТ-28». Кировский завод пытался модернизировать танк, вооружив его 76,2-мм пушкой «Л-10» собственного производства (с длиной ствола, увеличенной до 24 калибров). Кроме того, завод налаживал выпуск еще более мощной пушки «Л-11» (длина ствола – 32 калибра), которая начала поступать на вооружение танка «Т-34» производства Харьковского тракторного завода. Именно этот легендарный танк с мощной артиллерией и противоснарядным бронированием, обладавший невероятной по тем временам скоростью и маневренностью, решил дальнейшую участь танка «Т-28». Кировский завод прекратил изготовление новых образцов пушек и башен.

И хотя от дальнейшего производства пушки «Л-10» быстро отказались, однако в соответствии с исследованием капитана 1 ранга А.В. Платонова один из бронекатеров пр. 1124, вооружен-

ный пушками «Л-10» в башнях танка «Т-28», провоевал всю войну сначала на Онежском озере, а затем на Балтике.

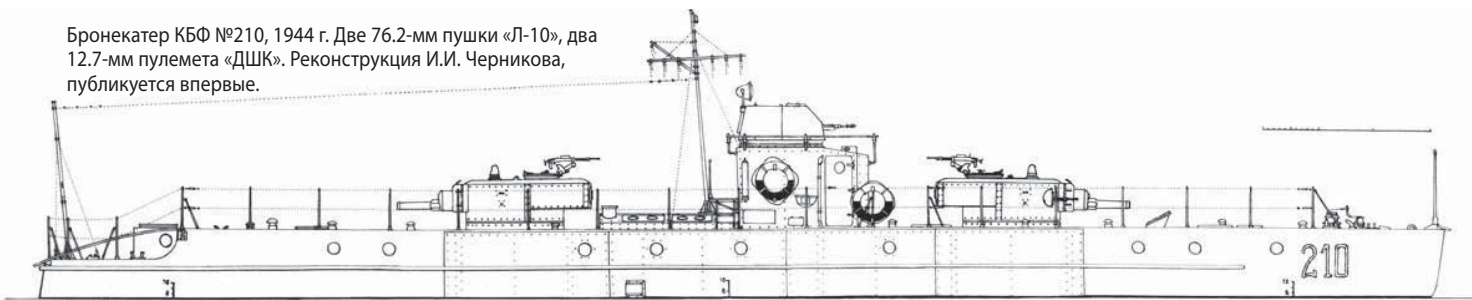
Вместе с этим после установки двух универсальных спаренных 127-мм пулеметов в башне «ДШКМ-2Б» удалось кардинально усилить артиллерийское

командное помещение на восемь человек, а девятый (41–45 шп.) – хозотсек (камбуз, котел парового отопления и провизионная кладовая). В ахтерпике (45–50 шп.) находились румпельная, гальюн, шкиперская и дымовые шашки.

большую часть БКА перевели на Дунай, а на КБФ осталось лишь четыре единицы.

На 1 января 1941 г. промышленность построила 172 БКА пр. С-40, 1124 и 1125. Но из-за катастрофической нехватки вооружения к началу

Бронекатер КБФ №210, 1944 г. Две 76,2-мм пушки «Л-10», два 12,7-мм пулемета «ДШК». Реконструкция И.И. Черникова, публикуется впервые.



вооружение БКА. Помимо личного оружия команды имелись два 7,62-мм курсовых пулемета «ДТ» в танковых башнях и два таких же пулемета, которые могли устанавливаться на зенитную турель «П-40» или на сошки (последние использовались как ручные).

Для установки башни «ДШКМ-2Б» пришлось удлинить ходовую рубку на одну шпацию в корму, это вызвало увеличение водоизмещения на 500 кг и осадки на 1 см.

Боезапас составлял 100 выстрелов на 76-мм пушку, 7500 – на пулемет «ДШК» и 10 000 – на пулемет «ДТ». Химическое вооружение состояло из 12 дымовых шашек.

На катере стояли два более совершенных двигателя «ГАМ-34-БС» суммарной мощностью 1700 л.с., работавших на бензине Б-70, запас которого не изменился и составлял 4200 кг.

Девятью водонепроницаемыми переборками корпус делился на 10 отсеков. Цепной ящик и шкиперская располагались в форпике (0–3 шп.). Во втором отсеке (3–7 шп.) находилась каюта командира, а в третьем (7–13 шп.) – помещение команды на 17 человек. В носовом боевом отсеке (13–18 шп.) размещалось подбашенное отделение «Т-28» и шкиперская. Пятый отсек (18–22 шп.) вмещал топливные системы (баки), двумя продольными переборками здесь был выделен коридор для перемещения внутри катера. В шестом отсеке (22–31 шп.) находилось моторное отделение, а в седьмом (31–35 шп.) – кормовое боевое отделение. Восьмой отсек (35–41 шп.) вмещал

В экипаж БКА пр. 1124 входили 16 человек: командир, старший моторист, 2 моториста, 8 артиллеристов и пулеметчиков, старший рулевой, 2 рулевых, и 1 радист.

Корабельная мебель, а также негерметичные шкафы для боезапаса изготавливались из дюралюминия.

Все отсеки, расположенные в оконечностях, имели сходные люки на верхней палубе. Вход в погреба боезапаса и моторный отсек проходил через башенные и светлый люк машинного отделения. В палубной же броне цитадели был только люк над радиокаютой.

Топливный отсек имел на броневой палубе съемный лист, позволявший извлекать и грузить бензиновые системы.

Во всех поперечных переборках имелись водонепроницаемые люки, установленные выше ватерлинии и позволявшие личному составу свободно перемещаться внутри катера.

На верхней палубе в районе 20–24 шп. стояла рулевая рубка, частично утопленная в помещение топливных систем. За рубкой был оборудован ходовой мостик.

Над машинным отделением (25–30 шп.) размещался светлый люк для загрузки главных двигателей.

В районе 45–47 шп. для увеличения высоты помещения имелся фонарь над гальюном. Предусматривался стеновой якорь Холла массой 75 кг.

В августе 1940 г. шхерный отряд КБФ насчитывал более 20 БКА, вновь построенных, а также переброшенных с Днепра. Однако в конце того же года

Великой Отечественной войны в строй вошел только 71 корабль: 44 катера – в состав Амурской флотилии и Амурского погранотряда НКВД, 22 находились на реке Дунай, 4 – в Шхерном отряде Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) и 1 (проекта С-40) – на реке Амударья.

К этому времени уже освоили производство новой, более мощной пушки «Ф-34» для танка «Т-34» (длина ствола – 41,5 калибра), обладавшее большей дальностью стрельбы; кроме того, с помощью электропривода башня разворачивалась с борта на борт всего за пять секунд.

Руководство ВМФ решило вооружить БКА второй серии с башнями от танка «Т-34» с 76/41,5 орудиями «Ф-34». Правда, и здесь не обошлось без проблем. Дело в том, что до конца 1942 г. практически все башни шли только на танки, и для катеров их просто не выделяли. Поэтому часть кораблей вооружали устаревшими 76-мм пушками Лендера или башнями «Т-28» с 76-мм пушкой «Л-10».

БКА начали бои с первых часов Великой Отечественной войны. Уже утром 22 июня, отражая атаки авиации и натиск танков противника, БКА Пинской и Днепровской флотилий эвакуировали части РККА и даже вели дерзкие бои в тылах вермахта. Большая часть катеров Пинской флотилии в 1941 г. была подорвана личным составом при отходе войск СССР на восток в связи с создавшейся обстановкой на фронте. Командиры кораблей подчас не знали о районах, занятых врагом.

Командующий 62-й армией генерал-лейтенант В.И. Чуйков писал: «О роли моряков флотилии, об их подвигах скажу кратко: если бы их не было, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и продовольствия». За мужество и героизм личного состава, отличное выполнение боевых заданий командованием оба действовавших под Сталинградом дивизиона БКА удостоились высокого звания гвардейских».

После Сталинграда Волжскую флотилию расформировали, а БКА 1-го гвардейского дивизиона передали вновь формируемой Днепровской флотилии. Переброшенные на запад на железнодорожных платформах БКА летом 1944 г. освобождали Бобруйск, Петриков, Туров, Лунинец, Пинск. Высаживали десанты, громили переправы врага, поддерживали артиллерийским и минометным огнем наступающие войска.

Кампанию 1944 г. БКА закончили уже в Польше. Доставленные по железной дороге из Пинска катера выгрузили в Треблинке. БКА высаживали десанты, поддерживали огнем армейские части, брали город Сероцк, штурмовали крепости Зегже и Дембе, а завершили войну под Берлином.

В Берлинской операции БКА 2-го гвардейского дивизиона, штурмуя Кюстринский плацдарм, вели огонь из всех орудий, прорвавшись в тыл противника на десятки километров, высадили десант у Хохензаатена.

Бронекатера 1-го дивизиона Днепровской флотилии переправляли войска через Одер, а затем вышли в Балтийское море в районе Свиномюнде.

Сюда же, но на ближайшие подступы к Кенигсбергу, перебросили и Петрозаводский дивизион капитана 2 ранга М.Ф. Крохина. Отличившиеся на Онежском озере катерники, как пишет командовавший в годы войны Балтфлотом адмирал В.Ф. Трибуц, «показали свою удалость и мастерство на Чудском озере». БКА защищали десантные суда от ударов авиации. За две недели переброшенная сюда с Волги бригада А.Ф. Аржавкина (12 БКА) перевезла через озеро 135 тыс. солдат и офицеров со всей боевой техникой».

Нужно сказать хотя бы несколько слов о ладожских БКА. Командующий Краснознаменной Ладожской флотилией вице-адмирал В.С. Черо-

ков считал, что опыт их использования заслуживает самого пристального внимания. В битве за Ленинград они помогли 4-й армии сдержать отчаянный натиск врага на берегу древнего Волхова: поднялись по нему до устья Тигоды и здесь, то и депо меняя позиции, маневрируя на мелководных лесных реках и речушках, как танки, поддерживали пехоту огнем. Осенью распутица сделала непроезжими все дороги в этом краю лесов и болот, и флотилия снабжала части 4-й армии. По далеко не судоходным рекам и протокам шли груженные тендера, а за ними ползли, а то и протаскивались волоком БКА № 324 и 325. В этом невероятном рейде удалось доставить 455 т продовольствия и боеприпасов.

Обширная литература посвящена подвигам моряков Азовской флотилии, составившей позже ядро Дунайской Краснознаменной орденов Нахимова и Кутузова флотилии. В боях на Днестровском лимане и на Дунае отличались БКА героев Сталинграда и битвы за Кавказ!

В ноябре 1943 г. высадку частей 56-й армии в районе Керчь–Эльтиген обеспечивала 1-я бригада БКА, в состав которой входил и 1-й гвардейский дивизион, переправленный сюда из Сталинграда. Речные кораблики, форсировав пролив, повторяли этот подвиг снова и снова, круглые сутки совершая рейсы от берега Кавказа к Крыму, переправляя войска и боеприпасы.

БКА Дунайской флотилии закончили войну в столице Австрии Вене, проведя 18 десантных операций и захватив Имперский мост в самом центре красавицы Вены 11 апреля 1945 г.

БКА как главная ударная сила флотилий сражались едва ли не на всех фронтах, участвовали в решающих сражениях Великой Отечественной. В немалой степени этому способствовали отличные боевые качества этих небольших, но грозных кораблей.

Жестокий опыт войны показал, что специфика боевых действий на реках делала неизбежным ведение огня прямой наводкой, что требовало не только вооружение БКА танковой пушкой, но и усиления бронирования. Корабли пр. 1124 оказались слабо защищенными, их броня выдерживала лишь попадания пуль обычного калибра на дистанциях более 100 м или крупнокалибер-

ных на дистанциях более 200 м. Любой снаряд, фугасный или бронебойный, при попадании в цитадель пробивал броню, поражая личный состав и жизненно важные части катера. Только на Балтике и Волге из погибших в 1941–1942 гг. девяти БКА, шесть потеряли от расстрела их артиллерией с дистанций в несколько сотен метров.

Краснознаменная Днепровская флотилия в 1943–1945 гг. от авиации потерь не имела, это объясняется главным образом тем, что речные корабли по своим размерам малы, это позволяло им хорошо маскироваться под берегом и в прибрежных зарослях. Вопросы маскировки на флотилии были отработаны хорошо.

Наибольшие потери БКА понесли от артиллерийского, минометного и пулеметного огня на дистанциях боя около 100 м. При этом уменьшение потерь могло идти за счет улучшения тактики их применения (поддержка их артиллерией более крупных калибров или четкой организацией взаимодействия).

Нужно отметить, что армия Великобритании в 1938 г. начала строить деревянные БКА поддержки десанта. Катер для перевозки людей послужил прототипом для БКА поддержки, вооруженных каждый двумя 12,7-мм пулеметами Виккерса на цилиндрических тумбах, дымовым минометом и двумя легкими пулеметами. Суда с противоположным бронированием цитадели в дальнейшем именовались LCS(M) – средний десантный катер огневой поддержки (об этом уже сообщалось в «Кия»).

При полном господстве на море и в воздухе США в конце 1960-х гг. пришлось создавать свои БКА на базе десантных катеров Второй мировой войны типа LCM. Около 40 таких импровизированных кораблей использовались ВМС Южного Вьетнама и армией США в дельте Меконга. При водоизмещении 75–80 т катера имели на вооружении пушки калибра 20–40 мм, 12,7-мм пулеметы и 81-мм минометы. Борты и надстройку защищали решетчатые экраны и противопульная броня. Существенным недостатком этих кораблей стала низкая скорость – 7–8 уз.

Таким образом, зарубежные аналоги значительно уступали отечественным БКА пр. 1124 и 1125.