

Иван Черников

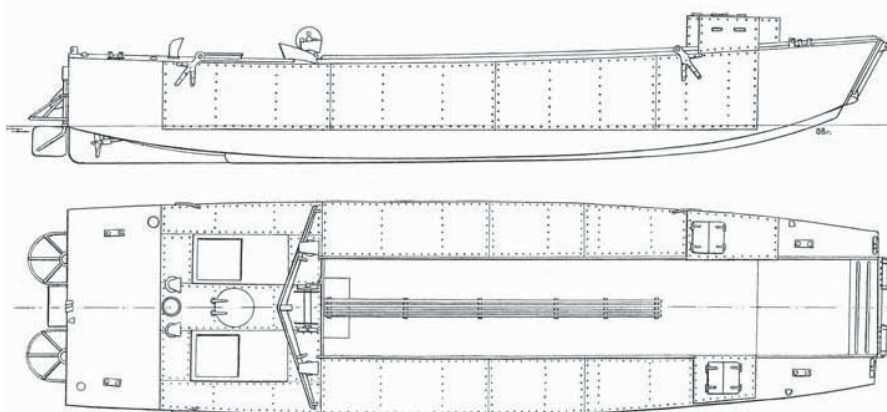
# Бронекатер по-английски

Читатель Н. Колокольников из Хабаровска задал автору «Энциклопедии мониторов» И. Черникову вопрос: «Бронекатер – это наше родное изобретение или такие «речные и морские танки» были также в составах флотов других государств? В «КиЯ» писали, что в части развития «москитных» сил всегда был передовым английский флот. Неужели он отставал в создании БКА и малых морских мониторов?».

**Н**ачнем с того, что в составе флота Великобритании периода Второй мировой войны имелись морские бронекатера, по крайней мере, шести типов, но это были БКА совсем другого назначения, и с нашими кораблями (см. «КиЯ» № 196, 130, 131, 115) их сравнивать никак нельзя. И мало кто знает, что британские катера с противопульной броней имели... деревянные корпуса и рассчитаны были на перевозку на борту военно-транспортных судов под шлюпбалками. По существу, это были десантно-высадочные средства разового применения, но все это никак не значит, что проектировались и строились они кое-как: в их создании участвовали ведущие катеростроительные фирмы, такие как прославленные «Воспер» и «Торникрофт».

Сложность вопроса – в том, что в обширной литературе об иностранных флотах и боевых действиях на море систематизированных сведений о вспомогательных «москитных» силах практически нет (в отличие от таких ударных сил, как торпедные катера). Совершенно не исследован, например, вопрос о постройке в Германии целого флота для операции «Морской лев» – планировавшейся высадки на побережье Англии. Вот парадокс: в книгах о действиях советских моряков в годы войны сплошь и рядом описываются эпизоды боев с созданными для «Морского льва» «быстроходными десантными баржами», вооруженными 88-мм орудиями, однако вы не найдете ни описания, ни фото этих (и подобных) высокосовременных, а зачастую еще и разборных кораблей, широко применявшихся на советско-германском фронте.

Остаются малоизвестными фанта-



«Торникрофтовский» десантный катер штурма LCA Mk2. Первоначальное водоизмещение – 9 т, размеры – 11,91х3,05х1,42 м. Деревянный корпус защищала 6,3-мм броня, приводился в движение двумя двигателями Форда V8, наибольшая скорость – 11,5 уз. Первый катер вошел в строй в апреле 1940 г., затем, через месяц, были готовы еще 100. Из опыта эксплуатации пост управления передвинули от кормовой к носовой части, предусмотрели установку пулемета «Брен». Но войска, при полном снаряжении, весили больше, чем это предполагалось первоначально, и к концу войны масса катера достигла 13,5 т, длина и ширина соответственно 12,7 и 3,05 м. Поэтому требования по применению существующих шлюпбалок пришлось отбросить. Всего различные фирмы построили 1929 единиц. Реконструкция И. И. Черникова.

## LCA Mk2



стические истории времен Второй мировой войны, вроде массовой постройки в Японии 5–6-метровых катеров-брандеров для юношей-камикадзе, которые должны были атаковать приближающиеся к островам империи корабли с десантом (построено около 3000 таких катеров, еще столько же находились в постройке).

Частичное объяснение такого отношения к вспомогательным «москитным» силам для действий у побережья и на реках заключается в том, что под-

чинены они чаще всего были не флотскому, а армейскому командованию, да нередко создавались сухопутными военными ведомствами. В ряде случаев рассматривались они как средство обороны своей территории. Именно так было на родине БКА (в нашем понимании этого термина) – в России, где проектировали вспомогательные катера, как бы они ни назывались – посыльные, сторожевые, разведывательные, пограничные, инженеры Военного ведомства (см. «КиЯ» № 105). (К слову

сказать, ведь и главная ударная сила современных флотов – подводные лодки тоже некогда рассматривались лишь как средство обороны приморских крепостей, и поначалу флот несколько не интересовали.)

Стоит подчеркнуть, что каждая морская держава создавала (и создает) флот, исходя из стоящих перед ней стратегических задач. Не нужны были Англии мелкосидящие перевозимые по железной дороге речные БКА, она их и не строила\*. И термина «бронекатер» в нашем понимании этого слова в английском языке нет. Но в числе перспективных стратегических задач перед британскими ВМС значилось проведение ширококомасштабных десантных операций. Анализируя накопленный мировой опыт, англичане убедились, что для этого необходимо заранее подготовить определенное количество специализированных мелкосидящих средств высадки десанта.

Советские БКА проектировались и строились как универсальные – многоцелевые – боевые корабли, к которым флот предъявлял одновременно очень жесткие взаимоисключающие требования: сильное вооружение и броню при соответствии железнодорожным габаритам, большую скорость и «бесшумность», малую осадку и малую высоту надводного борта и т. д., и т. п. Удачная комбинация вынужденных решений и сделала наши серийные сварные корабли, строившиеся в самых суровых условиях военных лет, заслуживающими высокой оценки.

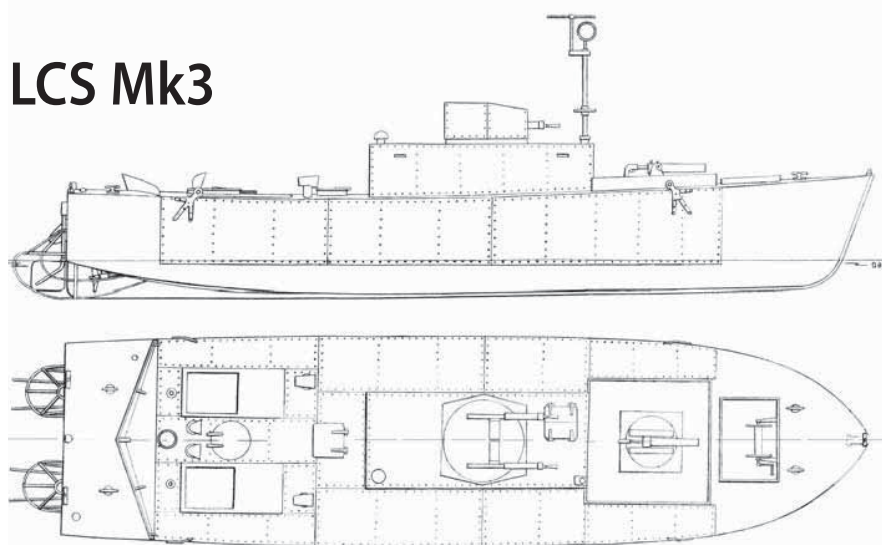
Британские катеростроители решали совсем иную задачу – создать специализированный упрощенный бронекатер для переброски десантников, спускаемый на воду вблизи места высадки. С одной стороны, требовалось обеспечить хотя бы минимальный уровень защиты высаживаемых солдат противоположной броней (толщиной не менее 1/4 дюйма); с другой стороны, требований автономности плавания, большой скорости хода (она должна была лишь соответствовать общей скорости одновременного подхода к берегу всех участвующих сил высадки) и долговечности корпусов никто не ставил.

Выбор основного материала для серийной постройки корпусов был продиктован тем, что в Англии имелась развитая сеть строящих всевозможные спортивные, прогулочные и промышленные деревянные суда мелких и крупных предприятий и проектных фирм, включая всемирно известные бренды. Было очевидно, что проще всего использовать хорошо освоенный материал – дерево, навешивая на него листы брони при помощи болтовых соединений. Заметим, что дерево в составе корпусов даже самых совершенных катеров, включая 202 поступивших в СССР по

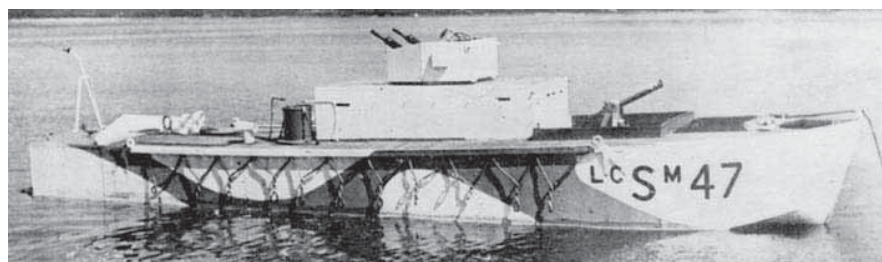
званиями и откидной стальной аппарелью (играющей также роль лобовой брони), и такие материалы, как водостойкие клеи, и обеспечивающий непотопляемость наполнитель «онозот». Существовали и развитое моторостроительное производство, и достаточно квалифицированные кадры.

Все это позволило организовать в Британии постройку огромной серии из 1929 единиц подобных деревянных катеров. Самый первый из них был создан в 1938 г. Учебным и исследовательским центром. Это был экспериментальный двухвинтовой десантный

## LCS Mk3



Десантное средство огневой поддержки среднее LCS(M) Mk3. Водоизмещение нормальное – 13,5 т, длина и ширина – соответственно 12,7 и 3,05 м. Два бензиновых двигателя суммарной мощностью 130 л.с., скорость – 10 уз. Вооружение: два 12,7-мм пулемета, один 102-мм миномет. Команда: 1 офицер, 10 матросов. Реконструкция И. И. Черникова.



ленд-лизу американских торпедных «Элко», «Восперов» и «Хиггинсов», новостью не было. Но в данном случае не имелись в виду сверхпрочные и легкие трехслойные диагональные конструкции, выклеиваемые по набору\*; речь шла о широком применении морской фанеры по упрощенным спрямленным обводам. Имелись и апробированные обводы с «санними» носовыми обра-

катер фирмы «Торникрофт», вмещавший стрелковый взвод (осадка – 0,46 м; поднимался на обычные шлюпбалки). До начала 1942 г. он значился как ALC; затем, согласно новой классификации, подобные катера стали именовать «десантными катерами штурма» (LCA). Противопульная броня толщиной 1/4 дюйма защищала вертикальные борта и края палубы, но штатное вооружение еще не предусматривалось.

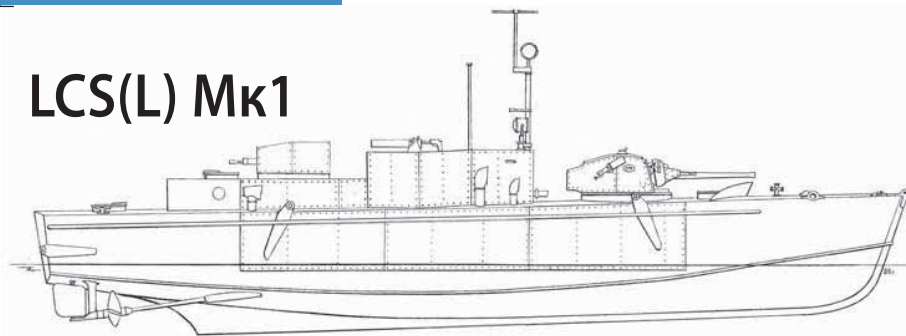
Однако еще в годы Первой мировой войны выяснилось, что огневая под-

\* Хотя, скажем, в Австрии, Польше, Румынии их строили, и БКА получались неплохими.

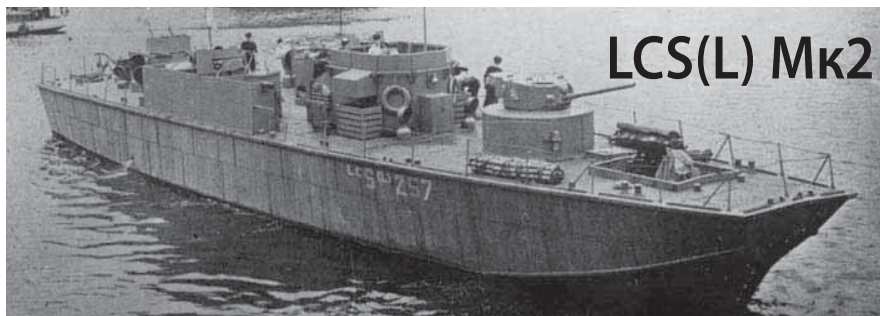
\*Фрагмент такой обшивки (от разбитого катера – участника налета на Кронштадт) можно видеть в нашем ЦВММ в Санкт-Петербурге.



## LCS(L) Mk1



Десантное средство – тяжелый двухвальный катер огневой поддержки LCS(L) Mk1. Водоизмещение – 24,5 т, длина и ширина – соответственно 14,3 и 3,84 м, мощность дизелей – 330 л.с., скорость – 10,75 уз. Вооружение: 40-мм пушка QFSA и спаренный 7,7-мм пулемет BESA в танковой башне, один 102-мм миномет, спаренная башенная установка 12,7-мм пулеметов Виккерса. Защита: броня по бортам, переборкам и на башне – 7,9 мм; на палубе и крыше башни – 6,3 мм. Рулевой пост: борта – 12,7 мм; крыша – 7,9 мм. Команда: 1 офицер, 12 матросов. Реконструкция И. И. Черникова.



## LCS(L) Mk2

держка десанта большими кораблями далеко не всегда эффективна. Вооруженные тяжелыми орудиями линкоры и крейсера держались далеко в море. Даже эсминцы при своей относительно малой осадке не могли подойти близко к мелководному пляжу. Оказалось, что пулемет непосредственно на малом высадочном боте с солдатами иногда важнее, чем 12-дюймовка в 5 милях от берега. Поэтому потребовались вооруженные корабли с малой осадкой, позволявшей подойти вплотную к берегу.

Двухвинтовой LCA для перевозки десантников и послужил прототипом таких специализированных катеров огневой поддержки десанта, вооруженных каждый двумя 12,7-мм пулеметами Виккерса на цилиндрических тумбах и двумя легкими пулеметами. Тогда считалось, что в будущей войне важную роль сыграет химическое оружие, поэтому в носовой части установили еще и 102-мм миномет для газовых мин (фактически использовавшийся для постановки дымовых завес). Эти суда в дальнейшем именовались LCS(M) Mk1 – средний десантный катер огневой поддержки.

Осенью 1941 г. катер улучшили без изменения основных характеристик, и началось строительство второй се-

рии LCS(M) Mk2, с установкой на рубке в бронированной поворотной башне спаренного 12,7-мм пулемета вместо двух тумбовых. Весной 1942 г. катер был полностью реконструирован и стал известен как LCS(M) Mk3. Десантников LCS уже не принимали, аппаратель стала не нужна, носовые обводы можно было сделать более мореходными, постройка катеров продолжалась до конца войны.

Идею операций с помощью перевозимых на судах десантных бронекатеров союзники впервые испытали 19 августа 1942 г. при диверсионно-разведывательном рейде на Дьепп. В Ла-Манше 8 эсминцев и 19 вспомогательных судов с 200 десантных катеров соединились с эскортом, и вся группа в полной темноте двинулась на юго-восток к Дьеппу – порту на оккупированной территории Франции. В 3 ч ночи армада остановилась в 10 милях от берега, с судов спустили десантные катера штурмовых групп. Главный десант должен был высаживаться на мол Дьеппа, но в 7 милях от берега вооруженные траулеры Германии внезапно атаковали английские корабли. Рейд на Дьепп закончился полным разгромом. Из 6000 десантников погибли и попали в плен 3600. В этом рейде средние штурмовые десантные катера

и катера огневой поддержки в целом показали себя неплохо, но оказались совершенно беспомощными перед вражескими танками.

Следующей ступенью развития стал тяжелый катер поддержки LCS(L) Mk1. На средние катера со слабой броней на деревянном корпусе решили установить танковые башни с 40-мм пушкой. В состав вооружения входили также два 12,7-мм пулемета (в башенке), два 7,7-мм пулемета и 102-мм «газомет». Дизеля сообщали ту же скорость в 10,5 уз. Наибольшая толщина брони рубки и башни составляла 12,7 мм. Предельная масса 24 т и размеры еще позволяли перевозить LCS(L) на войсковом транспорте.

«Торникрофт» предложил этот проект в 1942 г., но из-за трудностей со снабжением башнями первый катер вошел в строй лишь в апреле 1943 г. К этому времени 40-мм пушка уже не могла бороться с новыми танками Германии, однако построенные катера широко применялись до самого конца войны, а один из них в апреле 1945 г. потопил две десантные баржи Японии при высадке в Бирме.

Испытания лишь подтвердили опасения, что невозможно построить бронекатер водоизмещением в 24 т, способный противостоять танку массой 40 т. Оказалось, что катера поддержки, перевозимые на борту большого судна, имеют лишь ограниченное применение, и дальнейшего их развития в Англии не последовало.

Теперь кораблестроители Англии обратили внимание на более крупные катера для действий «между берегами». Взяв за основу деревянный корпус малого пехотно-десантного корабля LCI(S), его обшили 6,3-мм броней, установили 57-мм пушку в танковой башне и зенитное вооружение. Получившийся в результате бронекатер поддержки десанта LCS(L) Mk2, хотя и удивлял современников огневой мощностью, неожиданной на слабом деревянном корпусе, не мог идти ни в какое сравнение с советским морским бронекатером проекта 161, созданным в то же время в блокадном Ленинграде.

В ходе подготовки к высадке в Сицилии командованию союзников стало ясно, что главной целью для кораблей поддержки будут стационарные огне-

вые средства – береговые батареи, доты и дзоты. Постройку же «противотанковых» бронекатеров поддержки ограничили всего десятью единицами.

В мае 1943 г. чертежи передали небольшим судостроительным фирмам для серийной постройки, однако головной корабль серии LCG(M) Mk1 вступил в строй лишь в июне 1944 г.

Успешная высадка союзных войск в Сицилии в июле 1943 г. стала прелюдией к самой крупной десантной операции Второй мировой войны – открытию второго фронта в Нормандии. Для прорыва противодесантной обороны предполагалось использовать бомбардировочную авиацию и тяжелую артиллерию флота, но армейские специалисты считали, что этого недостаточно: как только десантники ступят на берег, им потребуется поддержка мобильной артиллерии и пулеметного огня от линии уреза воды.

Свыше 6000 боевых кораблей, транспортных и десантных судов 6 июня 1944 г. вышли из портов Англии.

На рассвете авиация и корабли засыпали побережье Нормандии бомбами и снарядами. Переправив на континент пять дивизий по морю и три по воздуху, союзники обеспечили численное превосходство на берегу. И всюду наряду с авиацией и кораблями флота действовали разработанные в 1942–1943 гг. корабли непосредственной огневой поддержки десанта – бронекатера с деревянными корпусами.

Об открытии второго фронта написаны горы книг, снято множество фильмов, но даже поименного перечисления этих скромных кораблей, сыгравших немаловажную роль, найти в литературе не удалось. Их подвиги растворены в общей высокой оценке действий высадочных средств специальной постройки и незаметны на фоне успехов авиации и флота.

Вот только один пример: в английском секторе высадки капитан Белл на своем бронекатере подошел к берегу близ деревеньки Ла Ривьер. Ее только что отбомбили шесть эскадрилий тя-

желых бомбардировщиков, по ней вели огонь орудия эсминцев и гаубицы десантных кораблей, на нее упали 2000 реактивных снарядов, выпущенных с ракетных кораблей. Выбравшись из пелены дыма, затянувшей прибрежные холмы, Белл увидел песчаный пляж, который показался ему безжизненной пустыней, по которой никогда не ступала нога человека. Каков был вклад именно его экипажа – осталось никому неизвестно.

«Вследствие огня корабельной артиллерии противника, – доносил начальству командующий немецкой 7-й армией, – орудия, находившиеся на полевых позициях, приходилось откапывать. При контратаках... мы несли большие потери из-за огня противника с моря».

Так что БКА в Англии, как бы они ни назывались, были и успешно выполняли поставленные перед ними задачи. Но сравнивать их с нашими бронекатерами, создаваемыми с другими целями и в других условиях, нельзя.

## Дизельные двигатели для катеров

**FNM (Италия)**



60 - 250 л.с.  
с редукторами, колонками,  
Яхтенным приводом Sail drive

Малый вес и размеры

**General Motors (США)**

160 - 340 л.с. 6.5 литров V8  
с колонками, редукторами ZF

Мощные и компактные

Идеальная замена бензиновым двигателям V8



Новинка!



**Yang (Китай)**



27 - 58 л.с. 3000 об/мин  
с гидравлическим редуктором

Простые и недорогие

**Steyr (Австрия) 85 - 250 л.с.**

STEYRMOTORS

**Cummins MerCruiser Diesel 115 - 350 л.с.**



**Бензиновые двигатели MerCruiser и Kodiak (США)**

**Подвесные моторы Suzuki и Tohatsu (Япония)**

**Водометные движители**

**Alamarin (Финляндия), Castoldi (Италия)**

**Kodiak (США), Doen (Австралия)**

СУДОСТРОИТЕЛЬНОЕ  
ПРЕДПРИЯТИЕ  
**Катерус**

www.katerus.ru  
Info@katerus.ru, (383)206-3439

Гарантия Сервис Запасные части

## AQUASPARKS



Надувные лодки и катамараны  
Aquasparks

Алюминиевые лодки и РИБы с  
алюминиевым корпусом  
Aquasparks

Оптовые поставки лодок  
Aquasparks

Модульные причалы



www.katerus.ru  
Новосибирск, (383) 206-34-43, 206-34-39