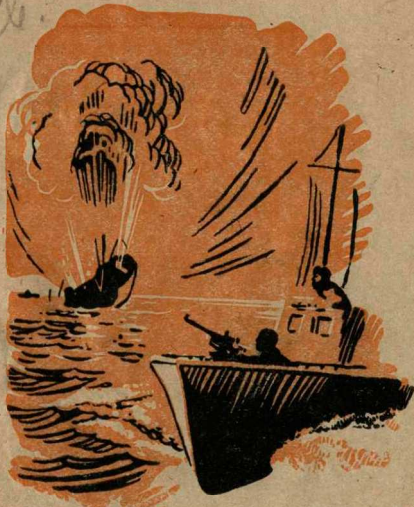


781/233

ФРОНТОВАЯ БИБЛИОТЕКА
КОМАНДИРА ВМФ



Св.



выпуск

11

*Боевой опыт
катеров*

Военмориздат
КВМФ СССР

1943

781
233
170
Смерть немецким оккупантам!

ФРОНТОВАЯ БИБЛИОТЕКА КОМАНДИРА ВМФ

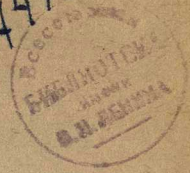
Б9995-к1ш1

БОЕВОЙ ОПЫТ КАТЕРОВ



УПРАВЛЕНИЕ
ВОЕННО-МОРСКОГО ИЗДАТЕЛЬСТВА НКВМФ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1943

17448-43.



Содержание

Стр.

Капитан-лейтенант С. Кострулин. Боевые действия торпедных катеров на Балтийском театре	3
Старший политрук С. Орлов. Атака торпедными катерами транспорта и кораблей охранения	21
Капитан 3-го ранга Б. Самойлов. Тактика немецких торпедных катеров	24
Старший лейтенант В. Ладонников. Учить на опыте боевых операций	30
Капитан 1-го ранга Д. Жмакин. Из опыта боевых действий катеров МО	35
Старший лейтенант Г. Константинов. Катера МО в десантных операциях	50
Лейтенант В. Михайлюта. Дозор сторожевого катера	54
Инженер-капитан-лейтенант П. Белан. Борьба за живучесть	59
Инженер-капитан 2-го ранга А. Килессо. Подъем мелких судов на берег	68



2010504250

Капитан-лейтенант

С. КОСТРУЛИН

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ НА БАЛТИЙСКОМ ТЕАТРЕ

Общее направление оперативного использования торпедных катеров в кампанию 1941 г. выразилось:

- а) в борьбе с подводными лодками противника;
- б) в действиях на коммуникациях противника;
- в) в атаках неприятельских надводных боевых кораблей.

Ряд примеров характеризует успешность боевого использования торпедных катеров во всех этих направлениях.

Борьба с подводными лодками противника

Рассмотрим несколько эпизодов борьбы торпедных катеров с вражескими подводными лодками.

Звено торпедных катеров под командованием лейтенанта Баюмова, получив боевую задачу, вышло в море. Придя в назначенную точку, катера с заглушенными моторами ожидали прибытия своих кораблей. Непрерывно велось тщательное наблюдение за горизонтом.

Вскоре на расстоянии 3—4 каб. от одного из торпедных катеров был замечен перископ неприятельской подводной лодки. Через 6—8 сек. перископ

исчез. Торпедные катера завели моторы и, быстро подойдя к месту появления подводной лодки, сбросили бомбы по курсу противника. При осмотре поверхности на обратном курсе в районе взрыва бомб были обнаружены масляное пятно и воздушный пузырь. Командир знал, что это могло быть лишь симуляцией гибели—уловкой, часто применяемой немцами. По его приказу новая серия бомб посыпалась на вражескую лодку. После нескольких взрывов лодка всплыла на поверхность, но через несколько секунд вновь погрузилась. Это всплытие на глубине около 30 м можно было объяснить двумя причинами: либо лодка была выброшена силой взрыва бомб, либо она поднялась для того, чтобы сообщить место аварии своим самолетам, которые предназначались для обеспечения деятельности подводной лодки в этом районе. Новые серии бомб положили конец немецкой подводной лодке. Воздушные буруны, масло на поверхности воды и всплывшие предметы свидетельствовали о ее гибели.

Звено торпедных катеров под командованием лейтенанта Васильева вышло в море. Около полуночи, находясь на выходах из шхерных фарватеров вблизи батарей береговой обороны противника, при состоянии моря 2—3 балла и видимости 2 каб., торпедные катера обнаружили силуэт подводной лодки противника. С подводной лодки был дан опознавательный сигнал ракетами. Торпедные катера открыли пулеметный огонь, одновременно разворачиваясь для атаки. Противник открыл ответный пулеметный огонь. Катера выпустили в лодку торпеды, одна из которых

допала в район рубки. Подводная лодка вертикально, кормой вверх, пошла на дно.

Приведенный эпизод обнаружения и потопления лодки дает основание предполагать, что подводные лодки противника, находясь на позициях в сравнительно ограниченном бассейне Финского залива, бывают вынуждены для зарядки аккумуляторов выходить под прикрытие своих береговых батарей.

Торпедные катера успешно атаковали неприятельские подводные лодки и на подходах к нашим базам. Так, звено торпедных катеров под командой капитан-лейтенанта Ячменева удачно забросало бомбами подводную лодку противника на рейде; до этого торпедные катера несколько часов с заглушенными моторами выжидали появления вражеской лодки. Так же успешно атаковало вражескую лодку звено торпедных катеров под командованием лейтенанта Белокурова.

Подобные случаи не единичны.

Имевшие место случаи атак торпедных катеров против неприятельских подводных лодок позволяют сделать вывод, что торпедные катера могут успешно применяться для борьбы с подводными лодками, главным образом, как ударная сила. При этом необходимо подчеркнуть, что наиболее правильным будет их использование в комбинации с другими кораблями, имеющими акустические приборы для обнаружения лодок, или с авиацией. В этом случае корабли, имеющие приборы шумопеленгования, или самолеты обнаруживают подводную лодку и наводят на нее торпедные катера.

Торпедные катера могут также успешно действовать против подводных лодок ночью, в районах их зарядки, применяя против лодок торпеды.

Производство поиска подводных лодок торпедными катерами не может быть рекомендовано. Не может быть также рекомендовано и конвоирование торпедными катерами транспортов для целей противолодочной обороны, так как при резкой разнице в скорости это приводит к быстрому и совершенно неэкономному расходованию моторесурсов, крайне ограниченных на торпедных катерах.

Действия на коммуникациях противника

Боевая деятельность торпедных катеров в борьбе на коммуникациях противника выразилась главным образом в атаках транспортов противника, обнаруженных авиацией или постами СНиС.

13 июля 1941 г. четыре торпедных катера под управлением лейтенантов Черобыкина, Белугина, Афанасьева и Иванова под общим командованием командира отряда старшего лейтенанта Гуманенко вышли на базы с задачей атаковать караван транспортов в Рижском заливе. Состояние моря было 2 балла, видимость 8—10 каб. На рассвете катера настигли караван судов противника, шедших в строю трех кильватерных колонн с сильным охранением (рис. 1).

Командир отряда решил атаковать противника, врезавшись в его боевой порядок двумя группами (по два катера) — с NO и с NW. Для противника атака была неожиданной. Сначала концевые корабли противника даже давали нашим торпедным катерам

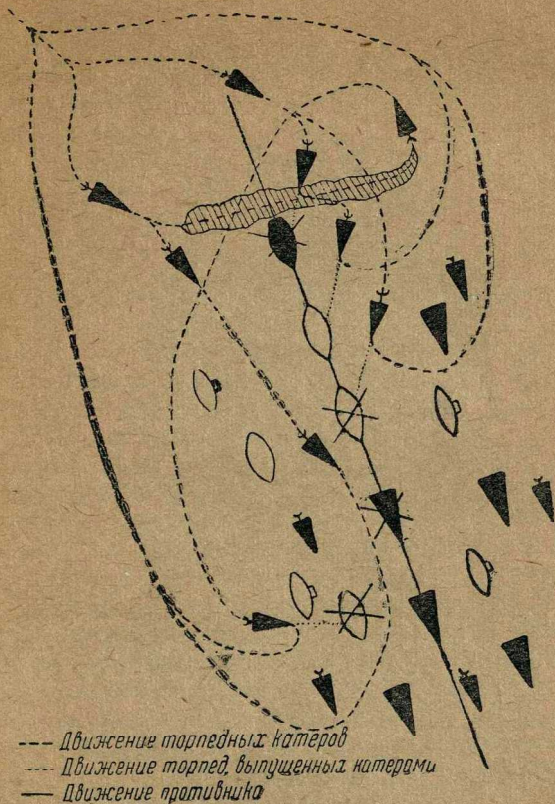


Рис. 1. Схема атаки торпедными катерами каравана
 неприятельских транспортов 13 июля 1941 г.

опознавательные сигналы. Не отвечая на опознавательные, катера врезались в строй вражеских кораблей; противник открыл артиллерийский огонь из орудий с миноносцев, сторожевых кораблей, а также сильный пулеметный огонь с транспортов и торпедных катеров. Плохая видимость (предутренняя дымка) способствовала нашей атаке. Катера атаковали наиболее крупные корабли и потопили два транспорта (по 3000—4000 *t*), один миноносец и баржу с танками.

Торпеды выпускались с коротких дистанций (3—4 каб.), причем ни одна из выпущенных торпед не прошла мимо цели. Баржа с танками была потоплена сосредоточенным пулеметным огнем с двух торпедных катеров. Огонь направлялся по ватерлинии баржи и огневым точкам на палубе. Катера сделали по три захода вдоль борта баржи, ведя огонь с дистанции 100—120 *m*.

Прикрывшись дымовой завесой, торпедные катера после атаки отошли, не понеся потерь. Один из катеров получил повреждение моторов, но оно было быстро устранено.

Необходимо подчеркнуть, что хотя в данном случае баржа была потоплена, все же этот метод действий не может быть рекомендован, так как торпедные катера в подобных условиях подвергаются большому риску быть уничтоженными. Для действий против судов с малой осадкой, при которых нельзя использовать торпеды из-за глубины ее хода, следует применять корабли с соответствующим артиллерийским вооружением.

19 августа два торпедных катера под командова-

нием лейтенанта Фурина вышли в море. Состояние моря было 1—2 балла, видимость 2 каб.

Незадолго до полуночи был обнаружен силуэт корабля (рис. 2). Катера завели моторы и малыми

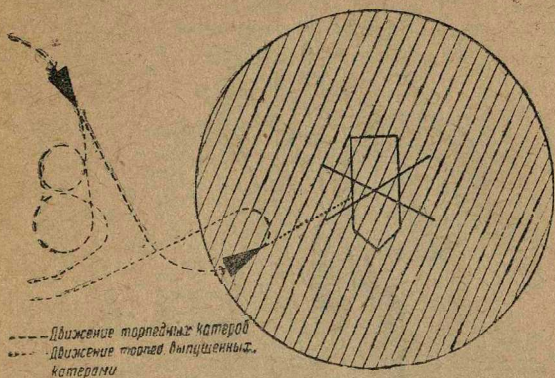


Рис. 2. Схема атаки торпедным катером сторожевого корабля противника 19 августа 1941 г.

ходами пошли на сближение с противником. Выбрав позицию для атаки, один из катеров дал торпедный залп. Противник открыл пулеметный огонь. Через короткий промежуток времени произошел взрыв, и сторожевой корабль противника быстро погрузился в воду. Из-за малой видимости катера оторвались друг от друга и встретились лишь утром в точке рандеву.

23 сентября наши посты СНИС обнаружили два

транспорта, один сторожевой корабль и несколько катеров противника на подходах к О.

Два наших торпедных катера под командованием старшего лейтенанта Свердлова получили задачу атаковать неприятельские транспорты. Состояние моря было 3 балла, видимость—7 миль.

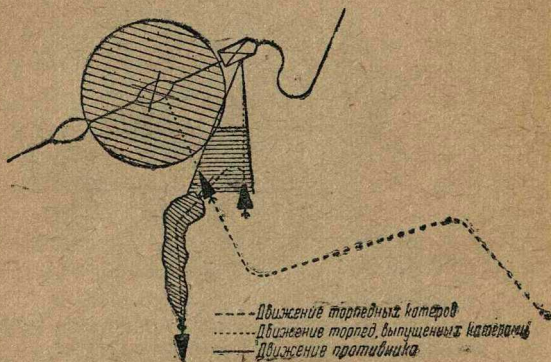


Рис. 3. Схема атаки торпедными катерами неприятельских транспортов 23 сентября 1941 г.

Сблизившись под огнем противника до дистанции 7—8 каб., один из катеров атаковал торпедой транспорт водоизмещением 5000—6000 т (рис. 3). Торпеда попала в центр корабля, и после сильного взрыва транспорт стал погружаться. Одновременно наш катер получил прямое попадание в корму, и на

нем вспыхнул пожар. Видя тяжелое положение нашего катера, сторожевой корабль противника пошел на сближение, но в результате смелой атаки другого катера вынужден был отвернуть. Пожар на катере ликвидировать не удалось. Другой торпедный катер снял команду с поврежденного катера и, прикрывшись дымзавесой, вышел из-под обстрела. Потерь убитыми и ранеными наши катера не имели.

Из приведенных примеров действий на коммуникациях можно сделать некоторые выводы:

1. Торпедные катера в борьбе на коммуникациях могут использоваться как во взаимодействии с кораблями флота и береговой обороной, так и самостоятельно. Однако, как правило, необходимо прикрытие действий торпедных катеров истребительной авиацией или артиллерийскими кораблями.

2. В условиях хорошей видимости возможно использование небольших групп торпедных катеров; при этом катера должны иметь дымаппаратуру, готовую к немедленному использованию.

3. Малая видимость не позволяет использовать более двух торпедных катеров в группе. Но даже и в этом случае отрыв катеров друг от друга весьма вероятен; поэтому каждый торпедный катер должен быть готов к самостоятельному выполнению задачи.

4. Успех действий небольших групп катеров против мощных неприятельских конвоев зависит, прежде всего, от подготовки командиров и команд катеров и от их готовности действовать смело, во что бы то ни стало добиваясь поражения противника.

Атаки против надводных кораблей противника

Наибольший интерес представляют действия торпедных катеров при атаках фашистских надводных боевых кораблей, которые выразились:

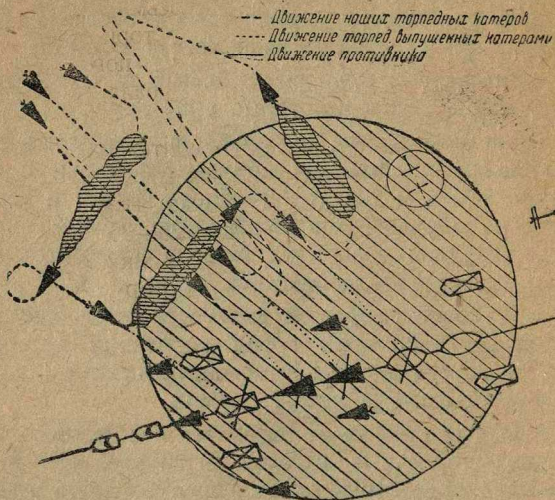


Рис. 4. Схема атаки торпедными катерами кораблей противника 26 июля 1941 г.

а) в атаках отрядов легких сил противника на переходе;

б) в атаке кораблей противника при его попытке высадить десант на побережье (совместно с батареями береговой обороны);

в) в атаке отряда кораблей противника, пытавшихся обстрелять фланг наших войск.

26 июля три торпедных катера под управлением лейтенантов Жильцова, Афанасьева и Баюмова вышли из базы для атаки отряда неприятельских кораблей, состоящего из двух миноносцев, восьми сторожевых кораблей, шести тральщиков, восьми торпедных катеров и двух транспортов. Состояние погоды было: ветер 2 балла, состояние моря 1 балл, видимость 20 каб. (рис. 4).

Примерно через час наша истребительная авиация, прикрывавшая действия торпедных катеров, вступила в бой с истребителями противника. Вслед за этим торпедные катера на расстоянии 25—35 каб. обнаружили корабли противника. Противник открыл ураганный огонь, который вели около 30 орудий. Стрельба велась завесами. Торпедные катера сближались, стремясь идти по местам всплеска снарядов. Катера противника, увидев наши самолеты, скрылись в дымке.

На дистанции 18 каб. торпедный катер лейтенанта Афанасьева поставил дымовую завесу, а остальные торпедные катера последовательно атаковали сторожевой корабль, миноносец и транспорт с дистанции 7—8 каб. Все торпеды попали в цель. Особенно четко действовал торпедный катер под управлением лейтенанта Афанасьева, поставивший две дымовые завесы и атаковавший сторожевой корабль и транспорт. Вследствие налета нашей бомбардировочной авиации в момент атаки торпедных катеров корабли противника замедлили ход и сбились в кучу.

В результате атаки были потоплены два миноносца, один транспорт и поврежден один сторожевой корабль. Торпедные катера повреждений не получили; потерь в личном составе также не было.

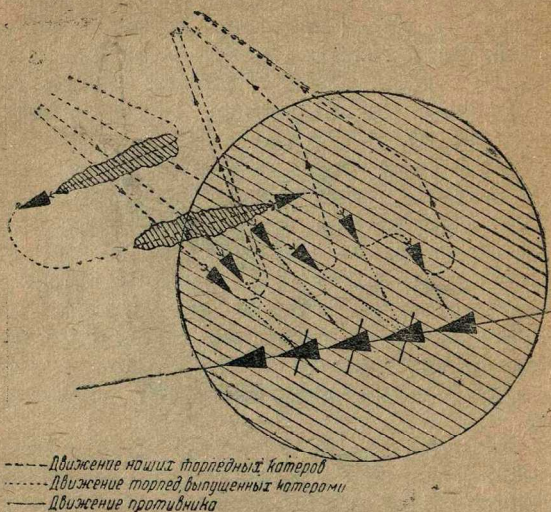


Рис. 5. Схема атаки торпедными катерами неприятельских миноносцев 1 августа 1941 г.

Днем 1 августа четыре торпедных катера под общим командованием капитан-лейтенанта Осипова атаковали пять миноносцев противника в Ирбенском проливе (рис. 5). В результате атаки один миноносец был потоплен и два повреждены. Несмотря на интен-

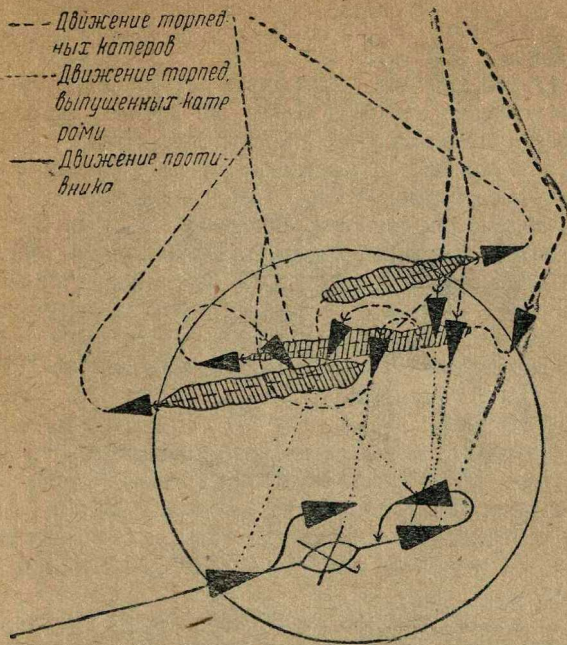


Рис. 6. Схема атаки торпедными катерами кораблей противника 2 сентября 1941 г.

сивный югонь, который вели миноносцы по нашим катерам, последние повреждений не имели. Потерь и ранений личный состав также не имел.

2 сентября четыре торпедных катера под общим командованием старшего лейтенанта Дыкий вышли

перед полуднем из базы для атаки трех кораблей противника (рис. 6).

В 12 час. 25 мин. торпедные катера обнаружили неприятельские корабли. В это же время береговые батареи противника у М. открыли огонь. Наши катера начали сближение с противником. Корабли противника также открыли огонь из всех орудий.

Торпедный катер инженер-капитан-лейтенанта Хоруженко с дистанции 8 каб. атаковал одной торпедой миноносец типа «Albatros» и второй торпедой миноносец «Т-189». Торпедный катер лейтенанта Афанасьева атаковал «Albatros» двумя торпедами. Торпедный катер старшего лейтенанта Ткаченко атаковал одной торпедой «Albatros» и второй торпедой—транспорт.

В результате атаки миноносец типа «Albatros» и транспорт противника были потоплены. Торпедные катера без повреждений возвратились в базу.

13 сентября два торпедных катера вышли из базы для атаки кораблей неприятельского десанта в бухте Л.

В 18 час. 20 мин. катера обнаружили на горизонте дымы кораблей противника. В 18 час. 30 мин. катера заглушили моторы, маскируя себя на фоне берега. До 19 час. катера выжидали подхода кораблей и с подходом их на дистанцию 20—25 каб. завели моторы.

Десантный отряд противника состоял из шести транспортов (4000—8000 *m*), семи миноносцев и четырех десантных катеров (рис. 7).

Торпедные катера пошли в атаку. С дистанции

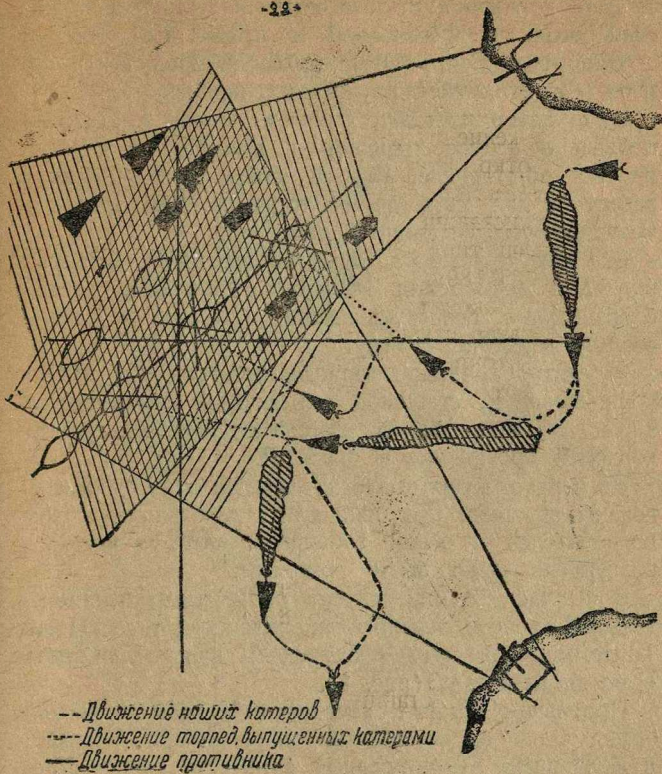


Рис. 7. Схема атаки торпедными катерами транспортов противника 13 сентября 1941 г.

18 каб. противник открыл интенсивный артиллерийский огонь с миноносцев и пулеметный огонь с транспортов. Вокруг торпедных катеров море кипело от всплесков рвущихся снарядов.

Один катер поставил дымовую завесу и атаковал первый и второй транспорты, выпустив в каждый из них по торпедой. Второй катер также поставил завесу и дал залп двумя торпедами по третьему транспорту с дистанции 8 каб.

Все три транспорта, объятые пламенем, затонули вместе с десантными войсками. Торпедные катера благополучно, без повреждений и потерь в личном составе, вернулись в базу.

26 сентября четыре торпедных катера под общим командованием старшего лейтенанта Гуманенко в 9 час. 35 мин. вышли из базы для атаки группы кораблей противника в бухте Л.

На переходе торпедные катера три раза были атакованы авиацией противника, но действиями наших истребителей и огнем торпедных катеров все три воздушные атаки были отражены.

В 10 час. 27 мин. катера обнаружили вспомогательный крейсер, эскадренный миноносец типа «Hans Lüdemann» и пять эскадренных миноносцев типа «Leberecht Maass» (рис. 8).

Противник открыл интенсивный артиллерийский огонь. Один из катеров поставил дымовую завесу; прикрывшись ею, торпедный катер лейтенанта Кременского атаковал миноносец торпедами. Катер лейтенанта Афанасьева выпустил две торпеды в крейсер, а катер лейтенанта Ущева—одну торпеду в крейсер

и вторую в миноносец. Торпедный катер старшего лейтенанта Ткаченко атаковал два миноносца, выпустив в каждый по одной торпедой.

В момент отхода и постановки дымовой завесы в таранный отсек торпедного катера лейтенанта Кре-

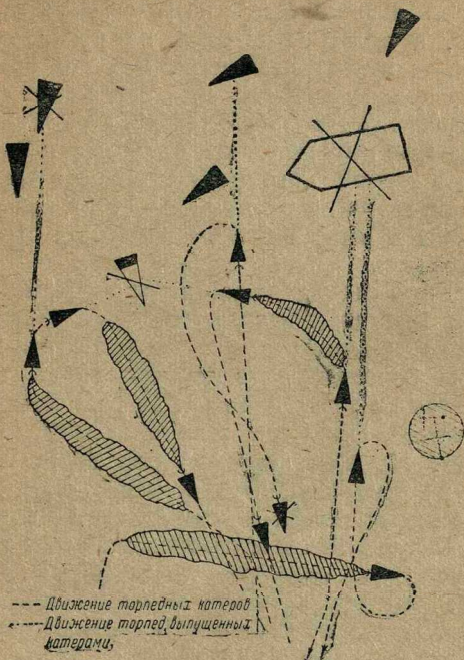


Рис. 8. Схема атаки торпедными катерами крейсера и эскадренных миноносцев противника 26 сентября 1941 г.

менского попал снаряд. Катер погрузился носом до пуговиц. Торпедный катер лейтенанта Ущева подошел для спасения личного состава, но вынужден был отойти, чтобы отразить налет истребителя, и только после этого подошел к пострадавшему катеру вторично. Личный состав поврежденного катера был спасен, а затем затонувший по рубку катер был подожжен пулеметным огнем. Все это происходило под непрекращавшимся артиллерийским обстрелом противника. В результате героической атаки торпедных катеров неприятельский вспомогательный крейсер затонул кормой вниз, один миноносец переломился пополам, другой затонул носом, третий, сильно погрузившийся в воду, был взят на буксир оставшимися миноносцами.

Отдельно следует остановиться на боевых столкновениях торпедных катеров с авиацией противника.

Нужно сказать, что неоднократные попытки противника бомбардировать торпедные катера в море не увенчались успехом. Так, 17 августа четыре торпедных катера были три раза атакованы самолетами «Ю-88». Из брошенных на торпедные катера 20 бомб ни одна не попала в катер; лишь на одном катере под действием взрывной волны вылетели торпеды. Сосредоточенным пулеметным огнем торпедных катеров один «Юнкерс» был сбит. 20 августа четыре торпедных катера были атакованы двумя немецкими истребителями «Ме-109». Огнем с катеров один из самолетов был сбит. Можно было бы отметить еще несколько случаев, когда наши катера сбивали неприятельские самолеты.

* *
*

Торпедные катера Краснознаменного Балтийского флота уже нанесли врагу сильный урон. 20 потопленных и не меньшее количество поврежденных кораблей—это лишь начало. Враг не раз еще почувствует силу ударов наших «морских истребителей»—торпедных катеров.

Опыт кратко описанных выше боев торпедных катеров с фашистскими боевыми кораблями достоин самого тщательного разбора и изучения. Эти бои убедительно говорят о том, что торпедные катера в руках опытных, самоотверженных командиров могут быть весьма внушительной и грозной для противника силой в современной войне на море.

„Морской Сборник“ № 11-12, 1941 г.

*Старший политрук
С. ОРЛОВ*

АТАКА ТОРПЕДНЫМИ КАТЕРАМИ ТРАНСПОРТА И КОРАБЛЕЙ ОХРАНЕНИЯ

Получив боевое задание, звено торпедных катеров капитан-лейтенанта Светлова и старшего лейтенанта Шабалина вышло в море. Курс лежал к берегам противника, где, по полученным сведениям, должны были проходить вражеские караваны судов. Погода была: ветер 2 балла, море 1 балл. Восход солнца в 4 часа 30 мин., заход в 20 час. 15 мин. Операция намечалась на ночное время.

В 20 час. 40 мин. сигнальщик с катера капитан-лейтенанта Светлова обнаружил на горизонте несколько силуэтов кораблей на курсовом угле 45—50° правого борта.

Для уточнения курса неприятельских кораблей, а также для выяснения точного количества кораблей и их класса было принято решение пересечь курс противника. В то же время этот маневр был необходим и для обеспечения скрытности подхода к неприятельскому каравану. Нашим торпедным катерам для успешного выхода в атаку нужно было оказаться в темной части горизонта.

Катера выполнили маневр точно и скрытно. После пересечения курса неприятельского каравана был уточнен его состав. В конвое находилось пять кораблей: два крупных и три меньшего водоизмещения. Как оказалось впоследствии, первым шел эскадренный миноносец, а за ним в кильватер транспорт водоизмещением 6000—7000 т. В расстоянии 5—6 каб. от эскадренного миноносца и транспорта шли три катера-охотника.

Командир звена капитан-лейтенант Светлов принял решение: своему катеру атаковать транспорт, а катеру старшего лейтенанта Шабалина—эскадренный миноносец.

В 22 час. 20 мин. катера вышли на заданный курсовой угол и с дистанции 2—3 каб. произвели залп. Торпеды достигли цели. Раздались оглушительные взрывы, и через несколько мгновений можно было наблюдать, как вражеские эскадренный миноносец и транспорт быстро погрузились в воду.

Немецкие катера-охотники заметили наши торпедные катера только тогда, когда торпедный залп был уже произведен. Вражеские катера открыли огонь, используя все свои огневые средства. Наши торпедные катера немедленно приняли бой и интенсивным огнем своих автоматов вынудили вражеские корабли отойти.

Используя свое преимущество в ходе, катера быстро оторвались от противника и ушли в базу.

Эта одна из многочисленных операций наших торпедных катеров позволяет сделать некоторые выводы:

1. При атаках против кораблей противника необходимо учитывать расположение основного объекта атаки и кораблей охраны.

2. Первоначальное место для атаки следует выбирать, исходя из условий, способствующих выполнению боевой задачи (темная часть горизонта, маскировка под береговую черту, возможность постановки дымовой завесы при отрыве от противника).

3. При подходе к противнику и выходе в атаку нужно обеспечить максимальную скрытность и внезапность (это и было удачно применено в описанном эпизоде: корабли охраны обнаружили наши катера после того, как торпедная атака была произведена).

4. Наши отечественные автоматы, установленные на торпедных катерах, являются действенным средством даже против более сильного артиллерийского вооружения катеров-охотников противника.

5. При выходе в атаку нескольких торпедных ка-

теров важно заранее распределить цели между ними. Это обеспечивает максимальную быстроту атаки и занятие позиции залпа каждым катером самостоятельно, без какой-либо сигнализации в этот момент.

„Морской Сборник“ № 8, 1942 г.

Капитан 3-го ранга
Б. САМОЙЛОВ

ТАКТИКА НЕМЕЦКИХ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ

О германских торпедных катерах было известно по их действиям в Северном море и Английском канале на первом этапе второй мировой войны, развившейся тогда в основном как война англо-германская. Большие мореходные катера с ограниченной для данного класса скоростью, незначительно превышающей скорость хода современных быстроходных крейсеров и эсминцев, имеют два носовых торпедных аппарата и достаточно сильное артиллерийское вооружение, включающее пушки 20—25-мм калибра и крупнокалиберные пулеметы. Эти катера широко участвовали в действиях фашистского военно-морского флота против англичан. Они патрулировали оккупированное побережье Франции и Норвегии, охраняли транспортные караваны, производили набеги на английские пути, пролегающие в пределах Северного моря, достигая побережья Англии, ставили мины, несли службу противолодочной обороны и выполняли много других обязанностей.

В отечественной войне нашим морским силам при-

шлось ближе познакомиться с вражескими торпедными катерами. На основе имеющегося опыта можно сделать некоторые выводы об их тактике, которые могут помочь бороться с фашистскими кораблями этого класса.

Имея достаточный опыт использования торпедных катеров в Северном море, противник начал применять их с первых же дней войны с нами сначала на Балтике, а затем и на Черном море. Задачи, которые решаются неприятельскими торпедными катерами в настоящее время, не вносят ничего принципиально нового в использование кораблей этого класса.

Основные действия немецких торпедных катеров направлены против наших коммуникаций, а также на создание помех в повседневной деятельности наших боевых сил. Подобные операции проводятся противником систематически и включают широкое использование мин, которые катера берут на борт.

Действия неприятельских торпедных катеров, направленные непосредственно против наших сил, включают в себя набеги на корабли, находящиеся на незащищенных якорных стоянках, и нападения на наши дозорные корабли. Относительно торпедных атак неприятельских катеров необходимо заметить, что до сего времени они не дали противнику сколько-нибудь существенных результатов. Здесь фашистам похвастать явно нечем. Из этого, однако, совсем не следует, что неприятельские торпедные катера являются оружием недействительным, а угроза их атак—мало реальной. Наоборот, весь опыт войны на море и, в частности, опыт борьбы с неприятель-

скими торпедными атаками свидетельствует, что противник не имел успеха именно там, где эта угроза учитывалась во всей своей полноте.

Если при выходе в море хорошо знали обстановку и не тратили драгоценного времени на раздумье («свои ли обнаруженные торпедные катера или противника»), если наблюдение за водной поверхностью было хорошо поставлено, если быстро и правильно приводились в действие артиллерийские средства и корабли умело маневрировали, уклоняясь от атак,— противник, независимо от соотношения сил, ни разу не имел успеха. Он либо отказывался от атаки, либо поспешно выпускал торпеды с такой позиции, при которой надеяться на попадание было очень трудно.

Имел место случай, когда один наш сторожевой катер заставил четыре неприятельских торпедных катера отказаться от атаки транспортов, которые он охранял на переходе. В другом случае оказалось достаточным накрыть противника первым удачным залпом, чтобы большая группа немецких торпедных катеров отказалась от атаки нашего конвоя.

Враг на море, как и везде, хитер, коварен, но труслив. Хорошего отпора он не выдерживает. Это следует учитывать при отражении атак торпедных катеров.

Свои атаки вражеские торпедные катера производят преимущественно ночью и в плохую видимость. В дневное время они рискуют нападать только на одиночные транспорты, невооруженные и неохранные шхуны. При атаке малых транспортов и шхун

они, как правило, торпед не используют, а обстреливают суда из пушек и пулеметов. Кроме того, в этих случаях замечено использование противником глубинных бомб, которые он сбрасывает под носом атакующего судна на его курсе, с расчетом, что они взорвутся под днищем.

Действия неприятельских торпедных катеров широко опираются на воздушную разведку. Самолеты ведут разведку баз и трасс наших путей. Обнаружив цели, они вызывают свои торпедные катера, которые выходят в определенный район с расчетом встретиться с нашими кораблями или транспортами, производят дополнительный поиск и атаку. Судя по тому, что неприятельские катера быстро появляются в районе нахождения наших сил после того, как они были обнаружены самолетами-разведчиками, можно сделать вывод, что наведение у немцев отработано довольно четко. При этом торпедные катера либо развернуты по базам и стоянкам вблизи наших вероятных путей, либо отдельными группами находятся в море.

Для наведения торпедных катеров в ночное время неприятельские самолеты-разведчики взаимодействуют с ними непосредственно. Установив наблюдение за целью, они держатся на малой высоте (около 200 м) и прокладывают свой курс перпендикулярно к курсу нашего корабля. В момент нахождения над целью самолеты включают бортовые огни для указания своим катерам места и направления движения цели. Нахождение неприятельских самолетов над нашими кораблями должно служить и другой цели—отвлечь

внимание от наблюдения за водой для облегчения атаки торпедных катеров. Это требует непрерывного наблюдения в обоих направлениях—и за воздухом и за водой, ни в коем случае не ослабляя бдительности ни в одном из них, ни при каких обстоятельствах. При этом нужно иметь в виду, что присутствие неприятельских самолетов на малой высоте маскирует шум моторов атакующих торпедных катеров.

Факты показывают, что при правильно организованном тщательном, непрерывном наблюдении и за водой и за воздухом удается с успехом ликвидировать угрозу атаки в этих сложных условиях. Однажды дозорная пара наших миноносцев подверглась ночной атаке группы торпедных катеров противника, взаимодействовавших с разведывательными самолетами, непрерывно находившимися над кораблями. Видимость 3—4 каб. очень благоприятствовала противнику. Однако он успеха не имел. Благодаря хорошо организованному наблюдению на кораблях своевременно обнаружили неприятельские катера и, применяя маневр уклонения от торпед, избегли попаданий. Умело маневрируя в течение почти трех часов, пока продолжались неоднократные атаки противника, эсминцы уклонились от десятка выпущенных торпед. Корабли в течение всего времени, пока имели соприкосновение с противником, непрерывно находились на циркуляции.

Для поиска и атаки фашистские торпедные катера используют малые хода, чтобы уменьшить шум моторов, и применяют глушители.

Используя обстановку, неприятельские катера иног-

да заходили с кормы на малых ходах, как бы для того, чтобы занять место охранения нашего каравана, под видом своих. При отсутствии должной бдительности с нашей стороны и незнании силуэтов наших катеров (возможны случаи использования противником маскировки) неприятелю иногда удавалось итти таким образом некоторое время с целью занятия выгодной позиции для атаки. На запрос опознавательных отвечали немедленно и неразборчиво, стараясь усыпить подозрение и выиграть время.

Обычный строй неприятельских катеров при сближении с обнаруженным объектом—кильватерная колонна; затем они перестраиваются в строй фронта или уступа. При выходе в атаку они обычно маневрируют на прямых курсах. Зигзаг с целью уклонения от артиллерийского огня немцы не применяют, очевидно, для сокращения времени сближения при ограниченной максимальной скорости хода. Характерно, что немецкие катера не используют, как правило, дымовых завес для обеспечения атаки от артиллерийского огня. Зато отход катеров во всех случаях сопровождается постановкой дымовой завесы. Атака обычно производится с одного направления. Торпеды выпускаются по одной цели всей группой с расчетом перекрытия площади, в пределах которой находится цель, учитывая возможные ошибки при определении аргументов ее движения и уклонения.

Дистанция залпа при хорошей и средней видимости находится обычно в пределах 12—17 каб., когда атака производится по конвою или боевым кораблям.

Опыт борьбы с неприятельскими торпедными катерами показал высокую эффективность для этой цели нашей авиации, в первую очередь истребительной. Поединок нашего истребителя с достаточно крупной и не слишком маневренной целью, какой является фашистский торпедный катер, всегда оканчивался победой нашего самолета. Разумеется, артиллерийские средства отражения торпедных атак при умелом их использовании сохраняют свою роль во всех случаях.

Неприятельские конвои, как правило, имеют в своем составе торпедные катера. Они же эскортируют и боевые корабли. Действие этих катеров охранения при отражении атак наших торпедных катеров очень характерно: они используются как дымзавесчики и с нашими катерами в бой не вступают, отходя за неатакуемый борт.

„Красный Флот“ 14 октября 1942 г.

*Старший лейтенант
В. ЛАДОННИКОВ*

УЧИТЬ НА ОПЫТЕ БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЙ

В боевой деятельности сторожевых катеров встречается немало случаев, поучительных для командиров, плавающих на однотипных кораблях. Не все эти случаи представляют одинаковый интерес, не все заслуживают изучения в масштабе крупного соединения, но, например, в дивизионе, выполняющем однородные задачи в юдних и тех же условиях, следует разбирать каждый эпизод, который может многому

научить командира или предостеречь его от повторения сделанных другими ошибок.

Для катеров, охраняющих прифронтовую морскую базу, весьма существенно все, что относится к уклонению от атак вражеской авиации и артиллерийского обстрела с берега. Поэтому каждая крупица ценного в этом отношении опыта, равно как и всякая характерная ошибка, детально изучается всеми командирами катеров.

Один из катеров подвергся обстрелу неприятельской тяжелой батареей, стоя на бочке недалеко от входа в охраняемую базу. Первый трехорудийный залп лег с недолетом, не оставляя, однако, сомнения, что целью является именно катер. Командир немедленно снялся с бочки, дал ход и в тот же момент увидел всплески от упавших впереди снарядов второго залпа. Тогда командир резко отвернул с первоначального курса, а услышав свист снарядов третьего залпа, снова изменил курс, сбивая противника.

Враг пытался учесть маневрирование катера и пристреляться, но командир катера, едва услышав звук очередного залпа, делал резкий отворот. Таким образом, он использовал время между очередными залпами, чтобы увеличить вынос и удалить разрыв от катера. Курс приходилось менять ежеминутно, и благодаря этому противник так и не смог пристреляться. Катер остался невредимым. Однако командир катера все же допустил серьезную ошибку. Маневрируя, он приблизился к бухте, где стояли другие катера, а затем вошел в нее, чтобы скрыться из поля зрения вражеских наблюдателей. Так как

противник продолжал преследовать катер огнем, снаряды начали рваться в бухте. Правда, никакого ущерба они не причинили, и батарея, потеряв цель, вскоре прекратила стрельбу, тем не менее катер, искавший укрытия, привел за собой огонь на стоянку других катеров.

Через два-три дня этот случай разбирался на занятии командиров. Всем собравшимся было предложено поставить себя на место командира подвергшегося обстрелу катера и разработать свое решение выхода из-под огня. На обдумывание было дано десять минут.

Лейтенант Бережной, которому было предложено изложить свое решение задачи, повторил ошибку товарища с тою лишь разницей, что он решил укрываться не в этой, а в соседней бухте, куда заходить также не следовало.

Иное решение принял командир другого катера лейтенант Михайлюта. Он сразу заявил: «Маневрируя, стану отходить не в бухту, а мористее. Противник все равно вынужден будет прекратить обстрел из-за дальности. А я сохранию возможность наблюдать за районом своей позиции».

Это было правильное решение. Руководителю занятия оставалось лишь поддержать его и разобрать возможные последствия ошибки, которую один командир допустил в море, а другой повторил на занятии. Попутно было отмечено, что в остальном командир попавшего под обстрел катера действовал совершенно правильно, умело уклоняясь от огня.

Вскоре катер лейтенанта Бережного в таких же

условиях подвергся обстрелу с берега. Командир отошел мористее, а батарея, потеряв цель, прекратила огонь. Бережной вскоре вернулся на прежнюю позицию, держа курс прямо на батарею, так как в таком положении катер сливался с фоном моря и был мало заметен с берега. Наблюдение за районом не прекращалось ни на минуту. В правильных действиях лейтенанта Бережного сказались результаты описанного разбора.

На другом занятии был разобран бой катера лейтенанта Герасимова с вражескими истребителями.

Этот катер находился на позиции, когда из облаков вынырнули четыре «Мессершмитта». Самолеты шли на высоте около 200 м и были замечены на расстоянии 20—30 каб. Примерно через минуту после того, как самолеты были обнаружены, они обстреляли катер из пушек и пулеметов. При этом был выведен из строя мотор, перебита антенна и причинены некоторые другие повреждения. Катер отразил налет фашистской авиации. Три минуты спустя самолеты сделали второй заход. Но катер перед этим снялся и, маневрируя под одним мотором, уклонился от атаки резким изменением курса. Все снаряды и пули легли за кормой, не причинив вреда. При третьем заходе пулеметчики катера подбили один «Мессершмитт». В четвертом, последнем заходе лейтенанту Герасимову снова удалось уклониться от попаданий.

Катер в конечном итоге вышел победителем из неравной схватки. Командир маневрировал хладнокровно и умело. Личный состав быстро ликвидировал очаги пожара. Мотористы, несмотря на серьезные

повреждения материальной части, обеспечили командиру возможность маневрирования.

Но нельзя ли было избежать и тех повреждений, которые получил катер? Этот вопрос был поставлен перед командирами на занятии.

В момент налета наблюдения за воздухом и морем на катере Герасимова вел всего один человек. Этого было явно недостаточно, особенно при низкой облачности, когда самолеты могут внезапно появиться на короткой дистанции. Таково было первое упущение командира. Правда, в данном случае оно не имело решающего значения, так как самолеты были все же обнаружены за минуту до того, как они смогли начать атаку. Этой минуты было достаточно, чтобы сняться, завести моторы и принять бой на ходу, уклоняясь от огня маневрированием, подобно тому, как это делалось при втором и последующих заходах истребителей. Между тем, первый удар катер принял, когда он стоял, прихватившись за буй, и поэтому сразу получил повреждения.

Это главное упущение лейтенанта Герасимова хорошо усвоили все участники разбора данной операции. Были сделаны и практические выводы,—как избежать таких случаев. Основной вывод сводился к тому, что в условиях данной позиции катеру вообще гораздо выгоднее лежать в дрейфе. Кроме того, командиры приняли к сведению, что необходимо систематически тренировать команду быстро сниматься с бочки или с якоря, оставляя в экстренных случаях концы или якорную цепь. Командиры усвоили также, что боцман, остающийся на палубе за командира,

должен быть готов к немедленным действиям при появлении самолетов. В данном случае боцману следовало, не ожидая приказа, сняться и приказать заводить моторы.

На занятиях командиров катеров разбираются и более крупные операции. Недавно, например, разбирали действия группы катеров при высадке десанта.

Занятия, как правило, строятся так, чтобы командиры не выслушивали готовых выводов, а сами приходили к ним на основе оценки обстановки. Так как значительная часть катеров всегда находится в море, занятия нередко проводятся с двумя-тремя командирами, а с остальными эта же тема разбирается потом. По всем поучительным эпизодам составляются подробные описания и кальки маневрирования. Они служат ценным учебным материалом, к которому, несомненно, придется обращаться и в дальнейшем.

„Красный Флот“ 31 мая 1942 г.

*Капитан 1-го ранга
Д. ЖМАКИН*

ИЗ ОПЫТА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ КАТЕРОВ МО

В борьбе против германского флота не малую роль играют охотники за подводными лодками или, как их обычно называют, катера МО.

Основная боевая служба катеров МО, для которой они предназначены,—это действия против подводных лодок противника (поиск и атака глубинными бомбами).

Однако в ходе отечественной войны деятельность

этих кораблей значительно расширилась. Они участвовали и в десантных операциях, подавляли своей артиллерией огневые точки противника, топили его торпедные катера.

Поиск и атака подводных лодок противника

Поиск подводных лодок и их атаку катера МО часто производили звеном. Одиночные катера на поиск выходили редко. Приведем несколько примеров из боевых действий катеров МО.

Один из береговых постов наблюдения Краснознаменного Балтийского флота заметил на подходах к одной базе перископ вражеской подводной лодки. На ее поиски были посланы два катера. Придя в назначенный район, катера начали прослушивание в том месте, где была замечена лодка. Вскоре она была обнаружена и атакована глубинными бомбами. После первой атаки снова начали прослушивание района. Оказалось, что подводная лодка не была уничтожена. По характеру ее движения под водой было установлено, что она, повидимому, отказалась от попытки проникнуть в нашу базу и уходила в море. Определив все необходимые данные для повторной атаки, катера опять сбросили на лодку глубинные бомбы. Вскоре на поверхности воды появились пузыри воздуха и большое масляное пятно.

Командиры катеров старший лейтенант Благодарев и лейтенант Каплунов при выполнении этой боевой задачи проявили большую настойчивость. Несмотря на признаки того, что лодка противника повреждена, катера несколько суток вели наблюдение

за районом, где она была атакована. И только тогда, когда стало очевидным, что лодка затонула, катера ушли из этого района. Надо отметить, что в данном случае лодка противника занимала позицию в районе оживленного движения наших кораблей. Несомненно, германское командование возлагало большие надежды на ее операции.

Это была одна из первых подводных лодок противника, потопленная нашими катерами МО в 1941 г.

Командованию стало известно, что в одном из пунктов нашего северного побережья появилась вражеская подводная лодка. Необходимо было выследить ее подход и затем уничтожить.

В базе для выполнения этой задачи в готовности к выходу находилось звено катеров МО. Как ни старалась подводная лодка противника подойти к нашему берегу незамеченной, она все же была обнаружена береговыми постами наблюдения. Несмотря на свежую погоду и большую волну, катера МО вышли на поиск противника. Неприятельская подводная лодка, повидимому, считая, что в столь свежую погоду ее обнаружить невозможно, подняла перископ. В это время ее заметил сигнальщик с одного из катеров. После вторичной атаки глубинными бомбами лодка затонула.

Дозорная служба катеров МО

В зависимости от поставленной задачи, а также и от обстановки катера несли дозорную службу: на ходу (подвижный дозор), в дрейфе и на якоре (неподвижный дозор).

Длительность непрерывного пребывания катеров в море в дозоре устанавливалась командованием. Однако, как показал боевой опыт, катера оказались способными значительно дольше нести непрерывную службу в море, чем это предусматривалось, и успешно выполнять боевые задачи в свежую погоду.

В конце июля 1941 г. один из катеров МО (КБФ) находился в дозоре. Погода была свежая, море покрыто белыми барашками. Наблюдение за водной поверхностью весьма затруднялось. Однако хорошая организация наблюдения и натренированность сигнальщиков этого катера дали возможность обнаружить вражескую подводную лодку, хотя ее перископ был поднят невысоко и на самое короткое время. Катер, дав полный ход, начал преследование подводной лодки. Ее нужно было быстро уничтожить, так как вскоре через этот район должны были пройти наши большие корабли, возвращавшиеся в базу после выполнения боевого задания.

Личный состав катера действовал решительно и быстро. За борт была сброшена первая серия глубинных бомб, следом—вторая. Под водой раздался большой силы глухой взрыв (повидимому, он произошел внутри подводной лодки вследствие детонации боезапаса, вызванной взрывом бомбы. На поверхности воды появились признаки гибели лодки.

Уничтожение подводной лодки, находящейся под водой, дело не легкое и для группы катеров. В данном же случае подводная лодка противника была потоплена одиночным катером МО.

В этом боевом эпизоде необходимо отметить точность произведенных командиром катера расчетов для атаки лодки и своевременное обнаружение ее вахтенным сигнальщиком. Организация наблюдения на катере была хорошо поставлена, велась по секторам, бинокли были перед походом прочищены, протерты спиртом и просушены, сигнальщики натренированы в распознавании перископа подводной лодки.

Катер МО (КБФ), будучи в дозоре, получил приказание уничтожить подводную лодку противника, обнаруженную в одном из соседних районов.

Придя в район, МО начал прослушивание в шумопеленгаторы. Подводная лодка не обнаруживалась. Тогда катер, заглушив моторы, замаскировался на фоне берега, продолжая вести наблюдение за районом. Через несколько часов (во второй половине ночи) подводная лодка противника всплыла. В это время над ней появился наш самолет. Лодка быстро погрузилась. Катер начал преследование, а затем атаковал ее глубинными бомбами.

Как оказалось позже, подводная лодка, не получив серьезных повреждений, ушла из этого района.

Спустя некоторое время она снова была обнаружена. Катер, маневрируя, занял такую позицию, которая не позволяла подводной лодке уйти от наших берегов в море, и стал ее преследовать. Вскоре на катере услышали два взрыва большой силы, раздавшиеся с того направления, где находилась лодка противника. Так как других кораблей в этом районе не было, то, повидимому, это взорвалась вражеская подводная лодка.

В этой операции командир катера лейтенант Каплунов проявил упорство и настойчивость при выполнении боевой задачи, умело использовал обстановку (маскировка на фоне берега, умелое преследование вражеской подводной лодки). Подобные тактические приемы заслуживают особенного внимания. Зная, например, что подводные лодки всплывают в темное время суток для зарядки аккумуляторных батарей, катер МО может выгодно использовать это обстоятельство для атаки противника.

Боевая служба катеров МО при охране кораблей

Катера МО, кроме противолодочного охранения кораблей, выполняли также задачи по их противовоздушной и противоторпедной обороне.

В начале августа 1941 г. группа кораблей КБФ во время перехода морем была атакована подводной лодкой. Не имея возможности сблизиться с кораблями, она выпустила торпеды с большой дистанции; торпеды прошли мимо. После залпа лодка подвсплыла, но затем снова быстро погрузилась. Катер МО, которым командовал старший лейтенант Киселев, атаковал подводную лодку глубинными бомбами и, повидимому, потопил ее.

В другом районе Балтийского театра, также на переходе морем, наши корабли подверглись атаке торпедных катеров противника. Артиллерийским огнем кораблей и катеров МО атака была дважды отражена. Катера противника, выпустив безрезультатно торпеды, вынуждены были уйти. Наши корабли, не получившие ни одного повреждения, продолжали свое движе-

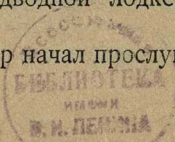
ние. Через несколько минут они снова подверглись атаке, на этот раз со стороны вражеской подводной лодки. Видимо, противник пытался провести нечто вроде комбинированной атаки.

Катера МО, в свою очередь, забросали лодку глубинными бомбами. Хотя не было явных признаков ее гибели, тем не менее действия личного состава кораблей и катеров МО заслуживают высокой оценки.

Ведя артиллерийский огонь по торпедным катерам противника, личный состав катеров МО одновременно не забывал и о подводной опасности, угрожавшей нашим кораблям. Своевременное обнаружение перископа вражеской подводной лодки имело особое значение в данном случае. Кроме того, благодаря решительным и смелым действиям командиров катеров, была предотвращена последовательная атака со стороны торпедных катеров и подводной лодки противника.

На другом морском театре перед выходом кораблей из базы за внешнюю линию боновых заграждений был послан один катер МО с заданием прослушать район предполагаемого движения кораблей. После этого катер должен был занять свое место в походном порядке кораблей. Задача была срочная и весьма ответственная. Положение усугублялось еще и тем, что выходящие корабли некоторое время должны были быть стеснены в своих действиях. Это обстоятельство могло облегчить вражеской подводной лодке атаку кораблей.

Придя в исходную точку, катер начал прослушивать



заданный район. Вскоре шумопеленгаторы зафиксировали присутствие подводной лодки. До срока выхода кораблей оставалось немного времени. Нужно было как можно скорее уничтожить противника. Характер усиливавшихся шумов позволил установить, что лодка приближалась к фарватеру, к катеру МО.

Не желая показать врагу, что за ним следят, командир катера лейтенант Остренко принял смелое решение: оставаться без хода (но в готовности в нужный момент дать «полный») и сбросить глубинные бомбы только тогда, когда лодка не будет иметь никакой возможности уклониться от атаки. Определив точное направление движения подводной лодки и другие необходимые данные для атаки, лейтенант Остренко приказал дать ход. И в тот момент, когда подводная лодка находилась почти под катером, за борт полетели глубинные бомбы.

Расчеты командира оказались весьма точными. Вскоре после взрыва бомб на поверхность воды всплыли огромный пузырь воздуха и большое количество масла.

Уточнив данные повторной атаки, командир катера снова сбросил глубинные бомбы. Масляное пятно увеличилось еще более. В том месте, где были сброшены бомбы, образовался большой водоворот. Подводная лодка навсегда осталась лежать на дне моря.

Этот боевой эпизод характерен тем, что командир катера, правильно оценив обстановку и намерения подводной лодки противника следовать к фарватеру, выбрал довольно оригинальный прием атаки. Учитывая, что вражеские лодки имеют довольно чувстви-

тельные шумопеленгаторы, лейтенант Остренко решил выжидать подхода врага без хода.

Боевые действия катеров МО в течение истекшего года против подводных лодок противника показали:

1. Успех атаки подводной лодки противника зависит от своевременности и точности места ее обнаружения, от натренированности личного состава катеров и быстроте действий на боевых постах и хорошей подготовки ими материальной части, от умения командиров катеров МО правильно оценивать обстановку и, следовательно, выбрать лучший способ для уничтожения вражеской подводной лодки.

2. Катера МО, являясь противолодочными кораблями, способны не только вести успешную борьбу с подводными лодками противника, но и выполнять другие важные боевые задачи.

3. Советские глубинные бомбы действуют безотказно и обладают большой разрушительной силой.

4. При атаке подводной лодки нельзя полагаться только на такие признаки ее гибели, как появление на поверхности воды масла и пузырей воздуха. Современные подводные лодки обладают очень большой живучестью и способны поэтому выдерживать не одну атаку глубинными бомбами. Часто появление масла и пузырей воздуха может означать, что лодка только повреждена. Иногда противник этими признаками симулирует свою гибель.

Поэтому рекомендуется в тех случаях, когда в результате первой атаки подводной лодки глубинными бомбами нет явных признаков ее гибели (появление на поверхности крупных обломков и др.), произвести

повторное сбрасывание бомб. Экономить глубинные бомбы в таких случаях явно нецелесообразно, ибо самым благоприятным моментом для уничтожения подводной лодки противника являются первые минуты после ее погружения. Следовательно, надо использовать это выгодное положение для сбрасывания как можно большего числа бомб.

Нельзя также сразу уходить из района атаки. В тех случаях, когда гибель подводной лодки сомнительна, необходимо вести наблюдение за районом (использование при этом шумопеленгаторов особенно важно) в течение не менее двух-трех суток. Это дает возможность немедленно снова атаковать лодку, если она, исправив повреждения, попытается уйти (особенно, когда глубины позволяют ей лечь на грунт).

Десантные операции катеров МО

Среди различных боевых задач, выполняемых катерами МО, десантные операции занимали довольно видное место.

Обладая достаточной мореходностью, большой скоростью и довольно мощным пушечно-пулеметным вооружением, катера МО успешно выполняли задачи по высадке десанта не только в пунктах, не защищенных огневыми средствами противника, но и в местах, где им приходилось предварительно подавлять вражеские огневые точки. Малые размеры катеров не давали возможности противнику вести по ним точный прицельный огонь и эффективно атаковать их с воздуха.

Катера МО выполняли в десантных операциях не

только вспомогательную, но в отдельных случаях— основную роль.

Так, в августе 1941 г. на одном из участков Балтийского театра нужно было выбить противника с некоторых островов. Малые глубины и навигационные трудности не позволяли использовать в этой операции большие и глубоководные корабли. Было решено высадить наши десантные части с катеров МО. Для успешного выполнения этой задачи требовалась скрытность как подготовки, так и выполнения самой операции.

В глухую ночь при состоянии моря 3—4 балла отряд катеров вышел в поход. Точно в срок он прибыл в намеченные пункты высадки и приступил к выполнению боевой задачи.

Высадка десанта была произведена настолько быстро и скрытно, что застигнутый врасплох противник не успел оказать серьезного сопротивления. Однако продвижение десанта наталкивалось на упорное противодействие противника, главным образом его огневых точек. С ним в борьбу вступили катера МО. Одна за другой огневые точки противника были подавлены. Десант прочно закрепился на островах.

С наступлением утра авиация противника пыталась выбить наши части. Однако налеты вражеских самолетов кончились безрезультатно. Метким артиллерийским и пулеметным огнем катера МО сбили несколько машин, а остальные были вынуждены уйти.

Эта операция катеров МО, впрочем, как и остальные, характерна смелостью намеченного замысла и плана его выполнения, детальной подготовкой всех

вопросов, связанных с выполнением этой боевой задачи, быстротой и скрытностью как перехода катеров МО, так и высадки десантных частей, хорошим навигационным обеспечением перехода катеров МО.

Использование катерами МО артиллерии

Как показал опыт, катера МО способны вести успешные боевые действия против катеров противника, его самолетов и береговых огневых точек, используя свое артиллерийское вооружение.

Группа катеров МО КБФ после выполнения боевого задания возвращалась в базу. Недалеко от наших берегов катера МО встретили четыре катера противника. Последние, не заметив наших кораблей (катера МО находились на темном фоне горизонта), продолжали идти малым ходом.

Катера МО немедленно пошли на сближение с противником: и с 10—12 каб. открыли по нему артиллерийский огонь. С первых же залпов один за другим были потоплены два катера противника. Остальные, не приняв боя, отвернули и, пользуясь превосходством в скорости, вышли из зоны нашего огня.

В другом случае катера противника, подойдя к нашим берегам, открыли минометный огонь. Катера МО, выйдя из базы, смело вступили в бой с врагом. Умело маневрируя, они отрезали путь неприятельским катерам и вынудили их выброситься на камни.

Особенно успешно боролась катера МО против вражеских самолетов. Так, экипаж одного катера МО (Северный флот), благодаря мужеству, отваге и настойчивости, не только успешно отразил неоднократ-

ные воздушные атаки, но метким пушечным и пулеметным огнем сбил несколько вражеских самолетов. Катер же благополучно вернулся в свою базу.

В начале августа 1941 г. находившийся в дозоре катер МО (командир лейтенант Каплунов) был атакован пикировщиком «Ю-88». В тот момент, когда «Юнкерс» начал пикирование, катер открыл артиллерийский и пулеметный огонь. Самолет резко вышел из пикирования и беспорядочно сбросил в воду 6 бомб. Вскоре «Ю-88» загорелся и, быстро снижаясь, упал на берег.

Многочисленные факты использования катерами МО своей артиллерии и пулеметов против самолетов врага наблюдались и на других советских морях. Личный состав катеров не только получил большой опыт, но и внес много нового в методы и приемы стрельбы по зенитным целям. Так, установлено, что наиболее удобным моментом для уничтожения пикировщиков является момент выхода их из пикирования. Поэтому артиллерийский расчет спокойно выжидал, когда самолет войдет в зону огня, и меткими выстрелами сбивал его с первых же залпов. Выработаны также новые приемы уклонения катеров МО от воздушных бомбовых ударов.

Об эффективности борьбы с воздушным противником говорит тот факт, что, по неполным данным, только огнем катеров МО КБФ уничтожено свыше 20 самолетов противника.

Многие катерники удостоены высокой правительственной награды. В числе награжденных старшие лейтенанты Червонный, Козлов, Симонин и Благо-

дарев, лейтенанты Беребера, Каплунов (Балтика), Остренко (Черное море) и др.

Вот несколько фактов, говорящих о мужестве, отваге и искусстве личного состава катеров.

В октябре 1941 г. на один из наших катеров МО (КБФ) напали шесть торпедных катеров противника. Несмотря на превосходящие силы врага, катер МО вышел победителем. Командир отделения комендоров старшина 2-й статьи Подлевских с первых же залпов пустил ко дну вражеский катер; остальные, не приняв боя, отступили.

Выполняя задачи по охране кораблей на переходе и во время посадки десанта, этот же катер зенитным огнем сбил несколько самолетов противника.

В августе 1941 г. при выполнении боевого задания катер МО (КБФ) получил большую пробоину в правом борту. Маленький корабль заливало водой. Каждая минута грозила гибелью. Находившийся на катере механик звена воентехник 2-го ранга Калинин 40 минут находился за бортом, заделывая пробоину. Ни большая качка, ни огонь противника не смогли помешать ему выполнить свой долг. Пробоина была заделана, и катер спасен.

Старшина 2-й статьи Константинов во время высадки десанта на остров противника из своего орудия уничтожил три шлюпки с вражескими солдатами и офицерами. В другой операции Константинов первыми же залпами поджег дом, в котором находился штаб противника.

Отважный подвиг совершил боцман одного из катеров МО Чернышев. Во время перехода морем

штормом оборвало крепления с мины, которая была уже окончательно приготовлена. Мина повисла за бортом. Это грозило взрывом. Пренебрегая опасностью, Чернышев, выбрав удобный момент, когда катер накрыло волной, сумел поставить мину на свое место.

Все эти факты из боевой деятельности катеров МО еще раз подтверждают, что уверенность личного состава в своем оружии, смелые и решительные действия, а также выгодное использование обстановки и недостатков противника обеспечивают победу.

О боевом использовании катеров МО можно сделать следующие выводы:

1. Катера МО могут с большим успехом применяться не только для борьбы с подводными лодками противника (что является их основным назначением), но и для выполнения ряда других боевых задач.

2. При постановке боевых задач катерам МО следует учитывать их положительные свойства: большую скорость хода, которая позволяет катерам быстро прибывать в назначенный район; высокую живучесть катеров (они оставались на плаву даже после подрыва на mine); достаточно мощное вооружение, позволяющее им успешно вести борьбу с катерами, мелкими судами и самолетами противника.

3. Сравнительно ограниченные возможности наблюдения на катерах успешно восполняются наличием гидроакустических аппаратов, которые являются основными средствами обнаружения подводных лодок противника, находящихся под водой.

4. Для борьбы с подводными лодками противника тактически выгоднее использовать катера МО в составе звена (2—3 катера).

Необходимо тщательно изучать опыт командиров катеров МО, их тактические приемы, приемы маскировки, поиска и атаки вражеских подводных лодок, уделяя при этом серьезное внимание вопросам взаимодействия катеров МО с кораблями и самолетами.

„Морской Сборник“ № 7, 1942 г.

Старший лейтенант
Г. КОНСТАНТИНОВ

КАТЕРА МО В ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Кроме основной задачи — несения службы по противолодочной обороне у подходов к базам — катерам-охотникам в ходе отечественной войны приходится выполнять и ряд других боевых заданий. Имея хорошее зенитное вооружение, большую скорость и маневренность, что делает катер неуязвимым при воздушных атаках противника, катера МО нашли широкое применение в противовоздушной обороне кораблей, в проведении десантных операций и т. п.

Успех десантных операций, которые нам довелось выполнять, обуславливался тщательной их подготовкой, умелыми действиями командиров, четкой и слаженной работой всего личного состава.

В нашем отряде катеров МО по ходу подготовки к таким операциям проводились тренировки в посадке, размещении бойцов и высадке их на берег. В по-

рядке подготовки были изготовлены легкие складные трапы, крюки с длинными штоками и т. д. Часть личного состава выделялась нами для обеспечения посадки бойцов на катера и высадки их на берег; другая часть оставалась на своих боевых постах для отражения возможных атак самолетов противника и подавления его огневых точек в случае противодействия высадке. Наблюдению за воздухом и побережьем противника уделялось особое внимание. Все эти тренировки проводились и с частями морской пехоты, которые готовились к высадке. Тренировки участников предстоящих десантных операций были организованы с таким расчетом, чтобы максимально развить у командиров и бойцов смелость, настойчивость и инициативу.

Нашим катерам удавалось успешно выполнять боевые задачи в исключительно сложной обстановке.

Однажды во время приема десанта губу забило льдом. Нависла угроза срыва операции. Капитан-лейтенант Груздев, командовавший отрядом катеров МО, принял решение форсировать лед. Катер старшего лейтенанта Демидова получил задание пробиваться к выходу головным, а остальные должны были держаться ему в кильватер. Бойцы головного катера, вооружившись крюками и футштоками, начали расталкивать лед впереди катера. Катер медленно продвигался к выходу, прокладывая путь остальным. Свыше 3 часов продолжалась упорная борьба со льдом. Настойчивость катерников победила. Отряд своевременно вышел на выполнение задания. Катера МО скрытно подошли к намеченным пунктам,

и в течение 5 минут, несмотря на волну, доходившую до 4 баллов, ударная группа была высажена. Противник не оказал противодействия. Умелое маневрирование, отважные действия командиров и всего личного состава обеспечили успех операции.

Насколько самоотверженно действовали катерники, можно судить и по следующему эпизоду. На одном из катеров во время высадки трап, поданный на берег, соскользнул в воду и сломался. Краснофлотцы Кочнев и Матасов прыгнули за борт, подняли трап и, стоя по пояс в ледяной воде, удерживали его на плечах в течение всей высадки.

В одной из десантных операций катера МО обеспечивали противовоздушную оборону ботов, перевозивших бойцов на другой берег. Несмотря на неоднократные массовые налеты вражеской авиации, катера не только успешно отбивали все воздушные атаки противника, но и сбили 4 самолета. Умело маневрировал и инициативно действовал при отражении атак самолетов командир катера МО старший лейтенант Рощин. Пока самолеты не появились, его катер стоял у скалы, будучи искусно замаскирован на фоне берега. Личный состав катера, непрерывно ведя наблюдение за воздухом, следил и за ходом операции с тем, чтобы, если это понадобится, поддержать своим огнем катера, перевозившие десант. При появлении самолетов противника катер, выждав удобный момент, отходил от скалы, создавая себе свободу маневрирования и возможность для наилучшего использования оружия. Открывая внезапно огонь из орудий и пулеметов, он расстраивал строй

вражеских бомбардировщиков, заставлял их уклоняться от курса атаки. Вражеские самолеты, беспорядочно сбросив бомбы, поспешно уходили. Остальные катера, не отрываясь от выполнения основной задачи при высадке десанта, так же активно участвовали в отражении воздушных атак. Несмотря на воздействие авиации противника, операция была выполнена успешно и без потерь.

В другой десантной операции катерам МО при волне в 4 балла и 5-балльном ветре, дувшем с моря, нужно было, подойдя вплотную к пологому берегу, около которого было много прибрежных камней, принять на борт десант, действовавший в тылу противника. В таких сложных условиях катера легко могли получить повреждения борта или винтов. Если добавить, что противник вел ураганный огонь из минометов, то еще более очевидной станет сложность выполнения задачи. Командир отряда решил действовать так: часть катеров подходила к берегу и принимала людей, а на остальные корабли была возложена задача артиллерийской поддержки посадки десанта и уничтожения огневых средств врага. На протяжении всего периода приемки бойцов с берега часть личного состава удерживала катер, упираясь длинными футштоками в камни. Благодаря этому корпус и винты были предохранены от повреждений. Во время операции обнаруженные минометные батареи противника вели усиленный обстрел пунктов приемки десанта, чрезвычайно затрудняя и стесняя действия по принятию бойцов. Один из катеров был вынужден даже прекратить прием людей на борт,

так как мины рвались в непосредственной близости от катера. В это время катера прикрытия обнаружили место расположения минометной батареи. Артиллерийским огнем с катеров батарея была подавлена. Катер снова подошел к берегу и закончил посадку бойцов на борт. Вся десантная группа была посажена на катера, и отряд без потерь и поврежденных возвратился на свою базу.

Как показал боевой опыт, катера МО с успехом выполняли десантные операции, имея существенные преимущества перед другими кораблями благодаря своей скорости, маневренности, малой осадке. Вооружение катеров МО, позволяющее им эффективно бороться как с самолетами, так и с огневыми точками противника на берегу, также составляет их выгодную сторону. Очень важным тактическим качеством катеров является возможность использовать их скрытно и внезапно для осуществления первого броска.

„Морской Сборник“ № 8, 1942 г.

Лейтенант В. МИХАЙЛЮТА

ДОЗОР СТОРОЖЕВОГО КАТЕРА

Охрана подступов к морской базе — одна из наиболее сложных задач, какие могут быть поставлены сторожевому катеру. Здесь особенно вероятно появление вражеских подводных лодок, торпедных катеров, самолетов. Здесь постоянно надо считаться с возможностью минных постановок противника. А если база близка к линии фронта, то можно ожидать

переброски разведчиков, диверсионных групп на шлюпках, малых катерах и иными средствами. Сам дозорный корабль, помимо обычных для всякой позиции налетов авиации, у прифронтной базы может подвергаться артиллерийскому обстрелу с берега.

Задача дозорного корабля — своевременно обнаружить противника и быстро предупредить о нем, принимая одновременно меры, чтобы уничтожить или задержать его своими средствами. Каждому выходу на позицию должна предшествовать тщательная подготовка. Получив на инструктаже последние данные об обстановке в районе позиции, я корректирую карты, проверяю, нанесены ли последние изменения в навигационных знаках, огнях. Если в базу ожидаются корабли, силуэты которых мне недостаточно хорошо известны, знакомлюсь с ними по справочникам. Если позиция знакома, восстанавливаю в памяти глубины, предварительно рассчитываю маневрирование с учетом действий — при обнаружении подводной лодки, уклонении от артиллерийского обстрела.

Уходя на инструктаж, я приказываю старшине моторной группы, боцману, радисту еще раз детально проверить заведывания. Второй радист, кроме того, корректирует свои служебные документы со связистом подразделения и, по возможности, практически проверяет связи с рацией штаба. Во время боевой тревоги перед выходом из базы после докладов с боевых постов боцман обходит их, убеждаясь в фактической готовности. Идя на позицию, я должен быть уверен, что глубинные бомбы приготовлены, пулемет опробован, приготовлены буйки с концами,

которые могут понадобиться, чтобы заметить место обнаруженной мины.

Во время тревоги боевые посты получают задачи по борьбе за живучесть. Рулевой переходит на запасное управление. Старшина моторной группы оказывается вынужденным вывести одну машину и принимать меры к устранению какого-нибудь типичного повреждения. Верхняя команда тренируется в заводке пластыря.

Еще до выхода я собираю свой боевой актив — боцмана Минкина, командира отделения мотористов Красовицкого, радиста Бородуля, знакомлю их с боевой задачей. Остальной личный состав знакомится с задачей по приходе на позицию. Это совмещается с конкретным инструктажем на боевых постах. От того, как доведена задача до бойцов, зависит многое. Взять, например, наблюдателей. Над линией фронта постоянно появляются ракеты, вспышки залпов. Кому положено, конечно, следит за этим. Но эта «иллюминация» не должна отвлекать остальных наблюдателей, хотя бы в их секторах не происходило ничего интересного.

Бдительность вахты я обеспечиваю систематической проверкой, дополнительным инструктажем при каждой смене. Это относится не только к сигнальщикам, но в равной степени и к мотористам, комендорам. Обращая внимание вахты на изменения в обстановке, нетрудно добиться усиления бдительности в нужном направлении. Нельзя пренебрегать никакими мелочами. Иногда, например, появляются плавающие бревна или бутылки, которые напоминают перископ. Сиг-

нальщик сначала присматривается к ним, а потом уже обращает меньше внимания и может принять за бутылку настоящий перископ. Этого не случится, если во-время потребовать бдительно следить за каждым плавающим предметом.

Вахтенные должны быть знакомы с приемами, которыми пользуется противник для внезапного подхода к нашей базе. Над нашей позицией утром часто стоит дымка, и, прикрываясь ею, немецкие самолеты низко идут над морем, а потом перед самой базой резко набирают высоту. Об этой уловке наши сигнальщики были предупреждены, что помогло недавно заметить 4 бомбардировщика. Мы успели предупредить опасность. Враг был встречен и отогнан нашими истребителями.

На катере, где команда немногочисленна, большое значение имеет расстановка людей. Правильное распределение младших командиров и старослужащих краснофлотцев по сменам вахты способствует быстроте, слаженности действий при всяких неожиданностях. Старшинам вахт я даю право в экстренных случаях, когда командира нет наверху, самостоятельно играть тревогу и заводить моторы.

При такой организации службы нам всегда удавалось своевременно обнаружить противника и предупредить о нем базу. Мы обнаруживали приближавшиеся с моря самолеты, находили пловучие мины, замечали места постановки мин, хотя сбрасывавший их самолет бесшумно планировал с выключенными моторами. Недавно наши сигнальщики заметили в сумерках торпедоносец, подкарауливавший выход ко-

раблей из базы. Обстрелянный катером, он уклонился, но не отказался от атаки караванов. Однако корабли, предупрежденные об опасности, не были застигнуты врасплох, и артиллеристы головного тральщика сбили торпедоносец.

Хорошая маневренность, незаметность сторожевого катера весьма ценны в дозоре.

В сложной обстановке, особенно днем, катер, несущий дозор, всегда должен быть на ходу или в дрейфе с заведенными моторами. Подвергаясь налетам, артиллерийскому обстрелу, мы часто успевали уклоняться от бомб и снарядов только благодаря тому, что катер не стоял на якоре или бочке. Один раз, заметив на берегу две вспышки и предполагая, что противник мог упредить катер по курсу, я резко отвернул влево. Снаряды легли как раз в точке поворота. В другой раз таким же путем удалось невредимым вывести из-под огня катер, уже накрытый двумя залпами. Эти случаи показывают, что даже нескольких секунд достаточно, чтобы уклониться от снаряда.

Малая осадка катера позволяет укрываться от обстрела за небольшими мысками. Необходимо только заранее изучить все возможности, которые представляет в этом отношении данная позиция.

Даже находясь в виду берега, я придаю исключительное значение точности прокладки, иначе можно оказаться в тяжелом положении при внезапном ухудшении видимости.

Я убедился, что, наблюдая за дрейфом в ясную погоду, можно потом точно учесть его и при плохой

видимости. На позиции у прифронтовой базы особенно важно предвидеть изменение видимости. Появление тумана, дымки, начало и конец сумерек, восход и заход луны должны учитываться при выборе маневрирования. Ночью катер может приближаться к занятому противником берегу, но стоит при этом не принять во внимание положение луны, хотя бы и закрытой облаками,—и она, внезапно взглянув, выдаст катер врагу. Между тем, зная заранее, как ляжет лунная дорожка, можно использовать ее в своих интересах.

В заключение хочу сказать, что командир дозорного катера должен вдумчиво подходить к выбору средств связи, которыми он пользуется, извещая о противнике. Не всегда надо отдавать предпочтение радио. Во многих случаях выгоднее приблизиться к береговому посту СНиС, с которым можно связаться семафором. В таких случаях все зависит от обстановки и места катера, а командир должен всегда помнить, что запоздалое донесение сводит на-нет результаты самого бдительного дозора.

„Красный Флот“ 21 мая 1942 г.

*Инженер-капитан-лейтенант
П. БЕЛАН*

БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ

Успех борьбы за живучесть катеров зависит прежде всего от организации, боевой выучки личного состава, от мужества и хладнокровия краснофлотцев и командиров.

Подготавливая один или несколько катеров к вы-

полнению боевого задания, следует уделить максимальное внимание организации борьбы за живучесть — подготовить личный состав, обеспечить каждый корабль материалами и инструментами. На каждом катере должен быть так называемый «пакет живучести» с вполне исправным набором инструмента и материалов для устранения повреждений корпуса и механизмов от артиллерийского, минометного и пулеметного огня противника.

Технический состав любого подразделения катеров обязан возглавить все работы по подготовке материальной части к выходу в море, проверить знания людей, проинструктировать их.

Приведем несколько примеров из опыта подготовки и проведения поучительной операции, выполненной одним соединением катеров.

Накануне похода дважды орденоносец воентехник 1-го ранга Затагин и воентехник 2-го ранга Слепков провели с личным составом занятия на тему о живучести корпуса и механизмов катера. Были разобраны всевозможные случаи повреждений и способы борьбы с ними. На каждом катере был приготовлен пакет живучести. Экипажи предусмотрели все меры борьбы с пожарами, водой. На козырьках и у моторов краснофлотцы поставили броневые щитки, а на выхлопные трубы надели специальные мешки. Все это благоприятно сказалось на успешном выполнении боевой операции.

В бою катерам пришлось выдержать ураганный артиллерийско-минометный и пулеметный огонь. Мины и снаряды рвались вокруг катеров, осколки и

пули пробивали корпус. Но доблестные катерники сумели провести свои корабли сквозь шквальный огонь врага и до конца выполнили боевой приказ. Некоторые катера получили повреждения, но ни один из них не вышел из строя. Все неисправности устранялись на ходу, в процессе боя.

На катере под командованием Дудышева огнем противника были повреждены корпус и некоторые механизмы. Сам Дудышев был тяжело ранен. Командование катером принял на себя секретарь партийной организации главный старшина Ломаков. Умело маневрируя, он вывел корабль из зоны обстрела. В это время моторист краснофлотец Роткин под вражеским обстрелом устранял полученные катером повреждения. Роткин быстро и умело соединил аккумуляторную батарею с индукционной катушкой и выключателем (тумблером), заглушил деревянными пробками пробойны в бензобаке и блоке двигателя. Подобную же работу выполнил моторист Поляруш на катере, которым командует Фисенко.

Катер под командованием Зайцева, преодолев заградительный огонь противника, успешно выполнил боевое задание. При отходе взрывом упавшего вблизи снаряда была пробита в нескольких местах наружная обшивка. Экипаж не растерялся. Краснофлотцы быстро и ловко заделали пробойны брезентом, прибитым на специальные планки. Катер, которым командует Милованов, в бою получил несколько повреждений: были две бортовые подводные пробойны, пробита осколками рубашка блока двигателя и т. п. Вода стала заливать моторное отделение.

ние. Командир и моторист заделали в бою пробоины, устранили неисправности в двигателе. Катер своим ходом возвратился в базу.

Иногда на катерах случались повреждения гребной системы—пóгиб лопастей гребных винтов, валов, срыв кронштейнов. Ликвидация повреждений происходила в боевой обстановке. Гребной винт или вал снимался. Пóгиб лопастей тут же немедленно исправлялся, и производилась рихтовка вала.

Приведем несколько примеров, чтобы усвоить, какими материалами нужно пользоваться для устранения различных повреждений.

При заделке рваных бортовых пробоин мы пользовались брезентом, фанерой, деревянными чопами, а часто матрацами и бушлатами. Пробоины в блоках моторов глушились деревянными чопами. Чтобы предохранить мотор от минных и снарядных осколков, мы поставили броневые щитки с носовой и с бортовых сторон мотора. Такие же щитки поставили и на козырьках катеров.

Опыт боев показал, что каждый катер должен быть укомплектован всеми необходимыми запасными частями и, в первую очередь, гребными винтами, индукционными катушками, свечами, выключателями (тумблерами), проводом, контактами, различными прокладками, штуртросом, тросиками тяг газа и зажигания, карбюраторами, стартерами и другими деталями. Необходимо также иметь несколько комплектов полного набора инструмента, что позволит производить ремонт непосредственно в бою.

„Красный Флот“ 11 октября 1942 г.

ПОДЪЕМ МЕЛКИХ СУДОВ НА БЕРЕГ

В военное время часто возникает необходимость обнажить подводную часть катеров МО для исправлений повреждений корпуса. Вместе с тем оперативная обстановка иногда требует перехода из баз, хорошо оборудованных судоподъемным устройством, в базы, менее или совершенно не обеспеченные ими.

Наиболее надежный способ подъема на берег катера с любым образованием подводной части состоит в подведении под корпус судна простейших салазок с двумя кильблоками или даже без них. Для катеров водоизмещением до 8—10 т салазки изготавливаются из двух параллельно положенных грубо обтесанных бревен, скрепленных между собой 4—5 прочными поперечинами. Длина бревен должна быть равна $\frac{2}{3}$ длины катера, а диаметр—не меньше 250—300 мм в комле. Передний конец бревен необходимо плавно затесать. Расстояние между бревнами надо брать равным ширине катера или немного меньше. Поперечины должны быть весьма прочными и иметь диаметр не меньше диаметра полозьев саней в комле. Полозья и поперечины лучше всего скреплять с помощью болтов диаметром 19—22 мм. Головки болтов следует утоплять в дереве, чтобы они не задевали за грунт при вытаскивании салазок.

В передней части саней закрепляется серьга из стального троса. Для этого в полозьях просверливаются небольшие дыры (не менее двух в каж-

дом полوزه) и через них пропускается трос восьмеркой. Это наиболее прочный и надежный способ крепления серьги к саям. Диаметр троса серьги выбирается в зависимости от веса поднимаемого судна. Для катера водоизмещением в 3—4 т достаточно, например, иметь серьгу из троса диаметром 25 мм. Длина серьги берется равной длине саней. За серьгу крепятся подъемные тросы, действующие от установленных на берегу лебедок и воротов.

Когда сани готовы, их спускают на воду и подводят под корпус катера. Сани небольшого размера подтопляют под катер шестами и отпорными крюками. Если сани большие, то их загружают на берегу балластом (чугунные чушки, детали старых механизмов, якорные цепи и т. д.) и, погрузив на требуемую глубину, наводят на них катер, который затем прикрепляют к саям и поднимают на берег. Для безопасности подъема лучше всего на две поперечины саней укреплять кильблоки, выложенные по обводу подводной части корпуса.

Сани с катером поднимаются с помощью воротов или лебедок, установленных на берегу. Для выигрыша в силе рекомендуется включать между серьгой и воротом полиспасты. Если нет лебедок и воротов, можно быстро изготовить так называемый «старик» — ворот простейшей конструкции. Он состоит из вертикально установленного вращающегося бревна высотой до 7—9 м и диаметром 300—400 мм, врытого на 2,5—3 м в землю. Для уменьшения трения при вращении бревна конец его обклады-

вается в земле чурбанами и камнями. На верхний конец надевается изготовленный из куска стального троса огон, от которого идут 2—3 оттяжки к забитым в землю «мертвякам». После установки «старика» на нем на высоте плеча человека укрепляется с помощью кусков стального троса несколько длинных толстых вымбовок.

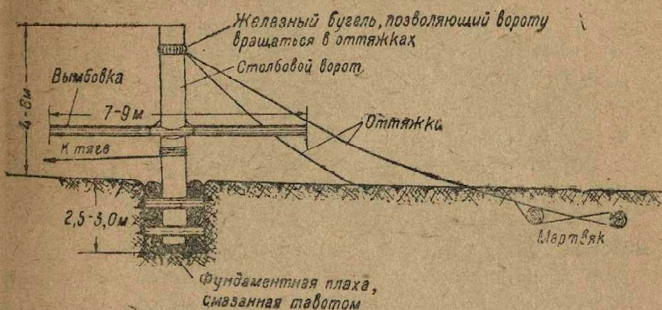


Рис. 9. Столбовой ворот («старик»).

Такой ворот был изготовлен под руководством старшины т. Волковец в течение одних суток. Подъем катера водоизмещением до 10 т на простейших санях описанного выше типа, изготовленных в кратчайший срок личным составом, успешно был произведен в одной необорудованной базе под руководством инженер-капитана 2-го ранга Трофимова.

Для подъема катеров водоизмещением свыше 10 т используются сани с полозьями, сделанными из двух

или более бревен по высоте. Суда водоизмещением около 100 т требуют саней еще более солидной конструкции. Каждый полоз делается из двух бревен по ширине и высоте. Так как длина саней в этом случае значительна, каждый полоз и по длине составляется не меньше чем из двух бревен. Их стыки надо располагать так, чтобы на любой поперечине было не более одного стыка. Поперечины саней должны быть рассчитаны на изгиб с учетом баксового давления для концевых поперечин. Поперечины будут удовлетворять своему назначению, если площадь их сечения будет близка к площади сечения полоза салазок.

Во всех случаях подъема судов в продольном направлении под сани желательно подкладывать катки в виде деревянных кругляков. Плоскодонные мелкосидящие катера удобнее поднимать бортом вперед. Для этого необходимо выложить несколько выструганных бревен, концы которых должны уходить в воду на глубину 1—1,2 м (в зависимости от осадки катера). Катер застропливается в нескольких местах стальными или пеньковыми стропами, к которым крепятся подъемные тросы, соединенные с воротом или лебедкой.

Чтобы обшивка катера не продавливалась бревнами, по которым он будет подниматься, скулы и днище защищаются «полотенцами». Последние состоят из кусков досок толщиной в 50 мм и длиной в 1,5—2 м, прикрепляемых гвоздями к пеньковым тросам, которые охватывают корпус катера.

Такой способ подъема был с успехом применен

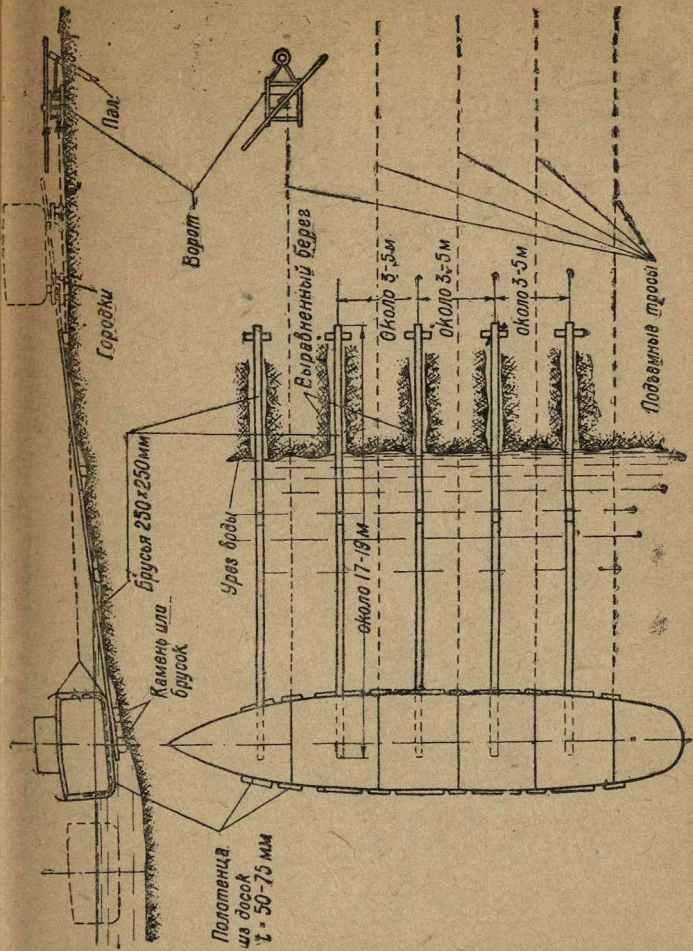


Рис. 10. Общая схема подъема судна с помощью полотенец

в одной малообжитой базе для подъема на берег бронекатера. В другом месте инженер-капитаны Мунаев и Богомолов точно так же поднимали ряд катеров. Разумная инициатива этих командиров помогла выйти из затруднительного положения.

„Красный Флот“ 29 января 1942 г.

От издательства

Выпуски «Фронтowej библиотеки командира ВМФ» имеют целью обобщение боевого опыта, накопленного Военно-Морским Флотом Союза ССР в войне с немецко-фашистскими захватчиками.

Издательство просит командно-начальствующий состав ВМФ присылать материалы для «Фронтowej библиотеки», а также свои пожелания по адресу: Москва 22, Малая Грузинская, д. 6. Военмориздат.

Редактор *М. Шебеко*

Подписано в печать 3/III 1943 г.

ГМ 40593.

Зак. 1738.

Печ. л. 2¹/₈. Печ. зн. в 1 п. л. 49.600.

Уч.-авт. л. 2,08.

6-я типография ОГИЗ. Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

100/1/1/1 + 050 +
Цена 75 коп.

№ 29 июля 1943