

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК  
№1 2004 г.

МОРЕСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

# БОЛЬШИЕ ОХОТНИКИ

## проекта 122а/122бис



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»









Приложение к журналу  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**П.И.КАЧУР**

## Большие охотники за подводными лодками проекта 122а/122бис

Специальный выпуск №1  
2004 г.

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-13434

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала  
«Моделист-конструктор»

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**

Ответственный редактор **С.А.БАЛАКИН**

Компьютерная верстка: **О.М.УСАЧЕВА**

Руководитель группы  
компьютерного дизайна: **С.В.СОТНИКОВ**  
Корректор **Н.Н.САМОЙЛОВА**

Обложка: 1-я стр. — ПСКР проекта 122бис, рис. А.Заикина; 2-я и 4-я стр. — БО проекта 122бис на Балтике в ноябре 1956 г., фото из коллекции С.Балакина.

✉ 125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,  
«Моделист-конструктор».  
☎ 787-35-52, 787-35-54

Подп. к печ. 15.03.2004. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.  
Тираж 2010 экз.  
Заказ №780

ГП «Воскресенская типография».

Адрес: г. Воскресенск, ул. Центральная, д.30

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

### Уважаемые читатели!

Большие охотники за подводными лодками проектов 122а и 122бис, известные среди моряков как «азики», «буки», «бошки» и «бобики», по праву занимают видное место в нашей военно-морской истории. Это неудивительно, ведь строить их начали еще в конце 1930-х годов, а после войны они составили одну из самых массовых серий надводных кораблей советского ВМФ и морских пограничных частей СССР. Большие охотники успели повоевать, успешно «конкурируя» с «одноклассниками» БО-2, полученными из США по ленд-лизу. Более двух десятилетий служили они и в составе советского флота, и ВМС Болгарии, Румынии, Польши, Албании, Кубы, Индонезии и КНР.

К сожалению, об этих миниатюрных, но в целом весьма удачных и элегантных кораблях сохранилось очень мало сведений. Долгое время большинство проектных и построечных документов хранилось под грифом «секретно». Когда «по истечении срока давности» эти документы безжалостно уничтожались, то вместе с ними бесследно исчезала интереснейшая страница истории нашего флота. Автору настоящего выпуска довелось работать со многими первоисточниками, однако приходится признать, что «родословная» проекта до сих пор содержит «белые пятна». Тем не менее надеемся, что публикуемые материалы о незаслуженно забытых кораблях, тщательно собранные по крупицам в архивах проектных и промышленных предприятий, взятые из воспоминаний ветеранов-кораблестроителей и служивших на них моряков, вызовут интерес у всех увлекающихся историей отечественного ВМФ.

Автор выражает благодарность за помощь и предоставленные материалы **В.Н.Марину** и **Б.П.Тюрину** (г.Москва), **Г.С.Дмитриеву** и **В.Н.Кашкину** (г.Зеленодольск), **А.С.Бобрецову** и **О.Н.Химанычу** (г.Севастополь), **А.Н.Агееву** и **В.В.Костриченко** (г.Севастополь).

Редакция благодарит заместителя начальника Центрального архива ФСБ России **А.П.Черепкова** за помощь в подготовке настоящего выпуска.

### Список сокращений:

Аз. — азербайджанский (—ая, —ое); АНИМИ — Артиллерийский научно-исследовательский морской институт; АУ — артиллерийская установка; БВФ — Беломорская военная флотилия; БО — большой охотник; БС — брандвахтенное судно; БФ — Балтийский флот; ВВ — взрывчатое вещество; вкл. — включен; ВМБ — военно-морская база; ВМФ — военно-морской флот; ВОВ — Великая Отечественная война; ГАС — гидроакустическая станция; ГБ — глубинная бомба; ГКО — Государственный Комитет Обороны; ГМШ — Главный морской штаб; груз. — грузинский (—ая, —ое); ГУПВО — Главное управление пограничной и внутренней охраны; ДВ — Дальний Восток; ж.д. — железная дорога; зав. — заводской; зал. — заложен; зап. — западный; зач. — зачислен; искл. — исключен; кап. — капитальный; КБФ — Краснознаменный Балтийский флот; КВМК — Кронштадтская военно-морская крепость; КВФ — Каспийская военная флотилия; КГБ — Комитет государственной безопасности; КЧВФ — Камчатская военная флотилия; МВД — Министерство внутренних дел; МГБ — Министерство государственной безопасности; ММФ — Министерство морского флота; МО — малый охотник; МПК — малый противолодочный корабль; МПО — морская пограничная охрана; МПЧ — морские пограничные части; МС — морские силы; МСП — Министерство судостроительной промышленности; МТТМ — Министерство транспортного и тяжелого машиностроения; НИВК — Научный институт военного кораблестроения; НИМТИ — Научно-исследовательский минно-торпедный институт; НКВД — Народный комиссариат внутренних дел; НКВМФ — Народный комиссариат Военно-Морского Флота; НКОП — Народный комиссариат оборонной промышленности; НКСП — Народный комиссариат судостроительной промышленности; НТК — Научно-технический комитет; ОВР — охрана водного района; ОВФ — Онежская военная флотилия; ОГПУ — Объединенное Государственное политическое управление; ОК — опытовый корабль; ОС — опытовое судно; ОФИ — отдел фондового имущества; ОЦВМА — отделение Центрального военно-морского архива; ПВО — противовоздушная оборона; перекласс. — переклассифицирован; ПЛО — противолодочная оборона; ПО — пограничный округ; ПС — посыльное судно; ПСКР — пограничный сторожевой корабль; ПУСРБ — приборы управления стрельбой реактивного бомбомета; расформ. — расформирован; РВС — Революционный военный совет; РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия; РККФ — Рабоче-Крестьянский Красный Флот; СЗПО — Северо-Западный пограничный округ; СМ — судно-мишень; СМП — Северный морской путь; СНК — Совет Народных Комиссаров; СРЗ — судоремонтный завод; СТО — Совет Труда и Обороны; СТОФ — Северная тихоокеанская флотилия; СФ — Северный флот; ТВД — театр военных действий; ТОПО — Тихоокеанский пограничный округ; ТОФ — Тихоокеанский флот; ТТД — тактико-технические данные; ТТЗ — тактико-техническое задание; УВМС — Управление Военно-морских сил; УС — учебное судно; УТС — учебно-тренировочная станция; ХОЗУ — хозяйственное управление; ЦУ — центральное (—ые) управление (—я); ЧФ — Черноморский флот; шп. — шпангоут; ЮЗПО — Юго-Западный пограничный округ.





Фото из коллекции С. Балакина

## БОЛЬШИЕ ОХОТНИКИ ПРОЕКТА 122А

### ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Первая мировая война преподнесла военно-морским стратегам неприятный сюрприз: на сцене появилось грозное оружие — подводные лодки. Перед флотами воюющих государств встала принципиально новая задача — организация борьбы с подводным противником. И в 1917 г. в США были созданы первые моторные катера-истребители, ставшие родоначальниками нового класса боевых кораблей — морских охотников.

В нашей стране Морской штаб РСФСР впервые сформулировал требования к морскому охотнику уже в 1922 г. (скорость хода — 30 узлов, вооружение — 102-мм орудие и глубинные бомбы). Гидроакустические средства специально не оговаривались. Эти требования нашли свое отражение в «Проекте пятилетнего плана усиления РККФ», подготовленном в марте 1925 г.

Первая программа советского военного кораблестроения на 1926 — 1932 гг., названная шестилетней, была принята постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) 26 ноября 1926 г. В ней значились и морские охотники. Однако вскоре начали поступать предложения о расширении круга задач, решаемых этими кораблями, — потребовалась установка торпедных аппаратов, мин заграждения, усиление зенитного вооружения, увели-

чение скорости хода до 35 узлов. Другими словами, вместо специализированных противолодочных речь шла уже о многоцелевых сторожевых катерах водоизмещением около 150 т, а затем — и о более крупных сторожевых кораблях. В том же 1926 г. Научно-технический комитет морского ведомства (НТКМ) подготовил проработки по одиннадцати вариантам сторожевых катеров и кораблей водоизмещением от 65 до 850 т.

Первая группа (три варианта) представляла собой катера водоизмещением 65 — 180 т со скоростью хода 30 — 35 узлов и легким бензиновым или дизельным двигателем. Вторая группа (шесть вариантов) — корабли водоизмещением 285 — 300 т со скоростью 28 — 30 узлов и легким дизельным двигателем. Наконец, третья (два варианта) — корабли водоизмещением 650 — 850 т со скоростью 30 узлов и паротурбинной установкой. Следует заметить, что техника того времени еще не позволяла создать двигатели внутреннего сгорания мощностью более 2000 л.с., а опыт применения паротурбинных установок показал их весьма низкую экономичность при малых агрегатных мощностях.

В марте 1928 г. руководство УВМС предлагало дополнительно включить в шестилетнюю программу военного судостроения постройку 20 сторожевых катеров, или, по терминологии того времени, «искателей подводных лодок» (позднее — «охотников за подводными лодками»). Распорядительным заседанием СТО 4 февраля 1929 г. было принято постановление, утверждавшее программу военного судостроения на 1928 — 1933 гг., в которой количество охотников за подводными лодками сократилось до 5 единиц. Но из-за отсутствия отечественных легких дизельных двигателей и невозможности получения их в требуемом количестве из-за границы от реализации данного пункта программы пришлось отказаться.

Тем не менее формирование облика охотника за подводными лодками продолжалось. 12 января 1929 г. УСУ УВМС РККА обратилось к председателю НТК ВМС Н.И. Игнатьеву с просьбой о выполнении по оперативно-тактическому заданию (ОТЗ) ВМС эскизного проекта охотника за ПЛ, «внесенного в программу судостроения 2-й очереди для Балтийского моря». Требования к ТТЭ этого катера выглядели более умеренными, чем требования 1926 г.: охотник представлялся морякам в виде корабля со стальным

Тем не менее формирование облика охотника за подводными лодками продолжалось. 12 января 1929 г. УСУ УВМС РККА обратилось к председателю НТК ВМС Н.И. Игнатьеву с просьбой о выполнении по оперативно-тактическому заданию (ОТЗ) ВМС эскизного проекта охотника за ПЛ, «внесенного в программу судостроения 2-й очереди для Балтийского моря». Требования к ТТЭ этого катера выглядели более умеренными, чем требования 1926 г.: охотник представлялся морякам в виде корабля со стальным

**Вверху: большой охотник за подводными лодками проекта 122а на параде в Баку**



корпусом водоизмещением 80 — 100 т со скоростью хода 23 узла, вооруженно одним 75-мм орудием, 12,7-мм пулеметом и 15 глубинными бомбами. В апреле 1929 г., согласно уточненному ОТЗ, появился дополнительно один 37-мм автомат. Следующий вариант ОТЗ, подписанный Игнатьевым 18 июня 1929 г., допускал в качестве материала корпуса наряду со сталью дерево.

На основании этого ОТЗ НТК УВМС с 1929 г. начал разработку эскизного проекта охотника за ПЛ. 11 сентября 1931 г. УК ВМФ выдал новое оперативно-тактическое задание, согласно которому катер водоизмещением 80 т должен нести артиллерийское вооружение: одно 75-мм орудие, один 37-мм автомат и два 12,7-мм пулемета. Из противолодочного вооружения — 16 больших ГБ. Количество и мощность двигателей не оговаривались, но скорость устанавливалась в 24 узла. Однако все эти проработки остались на бумаге.

Следует отметить, что параллельно с работами по охотнику за ПЛ в НТК УВМС проектирование сторожевого катера водоизмещением 100 т вело ОКБ-2 НКВД в Ленинграде, поскольку интересы ВМФ и НКВД, куда относилась Морпогранохрана, совпали. Еще в 1918 г. в составе ВЧК были сформированы морские части погранвойск. Для МПО ОГПУ на небольших верфях осуществлялась единичная постройка пограничных катеров водоизмещением от 14 до 29 т и длиной

13 — 22,6 м, сравнительно тихоходных (7 — 12 уз.), вооруженных, как правило, пулеметами и иногда 45-мм пушкой. В марте 1928 года единственная частная верфь А.Л.Золотова в Ленинграде, специализировавшаяся в области проектирования и строительства катеров, взяла подряд на серийную постройку пограничных «65-футовых» катеров типа «ЗК» (Золотовский катер). Но эти катера обладали недостаточной мореходностью и автономностью и для флота не годились. В 1929 г. Золотовская судостроительная верфь была национализирована, перешла в ведение Пограничных войск ОГПУ и под названием Судостроительная мастерская (Судостроительная верфь) ОГПУ стала работать целиком на нужды этого ведомства. Кроме того, в системе НКВД стали создаваться особые конструкторские бюро, в которых работали репрессированные специалисты-судостроители.

После того как в июле 1929 г. РВС СССР принял решение о сокращении финансового плана строительства в 1928 — 1933 гг. на 85 млн. руб. и из принятой программы охотники за подводными лодками были исключены, ОГПУ предложило свое решение проблемы. Возникла идея создания единого сторожевого катера — охотника за подводными лодками для ПВ ОГПУ и ВМС. То есть в случае мобилизации сторожевые катера ОГПУ без каких-либо переделок могли вступить в строй действующего флота ВМС РККА. Эти соображения легли в основу программы

строительства сторожевых катеров на 1932 — 1936 гг., основу которой составляли быстроходные катера — охотники за подводными лодками водоизмещением около 30 т и их более крупные аналоги водоизмещением 80 т.

В декабре 1930 г. начальник ГУПО и ВОГПУ выдал особым КБ НКВД общие задания, согласованные с УВМС РККА, на разработку целого ряда сторожевых катеров для Пограничной охраны на реках и морях СССР, в том числе — морского сторожевого катера — охотника за подлодками, который рассматривался как «единый тип сторожевого катера погранохраны ОГПУ и охотника за ПЛ ВМС РККА».

Согласно заданию ГУПО-ВОГПУ размеры этого корабля задавались следующими: длина (наибольшая) — 30 м, ширина по грузовой ватерлинии — 5,0 м, осадка 1,3 м. Водоизмещение катера составляло около 90 т. Главные двигатели катера — один дизель МАН мощностью 800 л.с. и два ГАМ-34 мощностью 750 л.с. — должны были обеспечить скорость хода около 25 узлов. Дальность плавания наибольшей скоростью — 250 морских миль (460 км). При этом корпус предусматривался деревянным.

Первоначально проект разрабатывался в ОКБ-2 ОГПУ Ленинградской обла-

**Большой охотник типа «Артиллерист» в дозоре у побережья Крыма**





сти, которое размещалось тогда на территории Адмиралтейского судостроительного завода им. А.Марты. Персональное составление эскизного проекта катера было поручено репрессированному инженеру В.Ф.Попову, бывшему до ареста техническим директором этого завода. В проектировании принимали участие репрессированные инженеры-кораблестроители А.Л.Константинов, Г.И.Китаенко, И.А.Калинников. Работа над проектом велась форсированными темпами. Для достижения катером 25-узловой скорости Попов предложил установить дизели МАН 30/38 мощностью 800 л.с., которые начал осваивать Коломенский завод. Кроме того, он решил увеличить отношение длины к ширине корпуса до 7,2 (вместо 6, указанного в ОТЗ). Водоизмещение «единого» катера возросло до 100 т.

Из-за перегруженности ОКБ-2 основными проектными работами по подводным лодкам разработку 100-тонного сторожевого корабля-охотника передали вновь созданному конструкторскому бюро верфи Морпогранохраны НКВД на Петровском острове (КБ Судоверфи ПВ ОГПУ). Сюда перевели некоторых проектировщиков ОКБ-2, перевезли разработанные чертежи и документацию эскизного проекта по кораблю. Уже здесь был проработан детальный технологический процесс работ на верфи.

Дефицит в стране судостроительной стали заставлял проектировать деревянные суда. Положение усугублялось отсутствием опыта проектирования подобных кораблей — это была первая серьезная работа КБ. Корпус катера проектировался с трехслойно-диагональной сосновой обшивкой, поперечный набор — из дуба, в моторном отделении часть поперечного набора и фундаменты под главные двигатели устанавливались стальные. Надстройки на палубе — также из стали с обшивкой деревом изнутри. Внутренние помещения: в носовой части — помещение старшего и среднего комсостава — каюты командира, его помощника, механика, две каюты для 6 человек старшин и кают-компания, в корме — помещение для 14 человек команды с отдельной читальней(!). Умывальник и галюн команды устроены на палубе в специальной кормовой рубке, что, по мнению проектировщиков, представляло большие преимущества в санитарном отношении. В средней надстройке располагались ходовая рубка, камбуз и радиокаюта. В трубе катера размещались глушители выхлопного тракта главных двигателей и расходные цистерны.

Согласно проекту КБ Судоверфи, корабль вооружался 76-мм пушкой, 37-мм полуавтоматом и двумя 12,7-мм пулеметами. Имелось и «специальное вооружение для охоты за подводными лодками», состоявшее из 16 глубинных бомб весом 180 кг каждая, специальный противопо-

дочный трал; буксируемый акустический прибор (гидрофон), «позволяющий по слуху определить присутствие подлодки»; 4 баллона с хлорсульфатной кислотой и противогазы. В качестве энергетической установки принимались два двигателя МАН 30/38 мощностью 800 л.с. каждый, но скорость снижалась до 18 узлов.

Такие характеристики не удовлетворяли ни то, ни другое ведомство, но имевшийся в распоряжении типаж главных двигателей не позволял получить более приемлемые характеристики без коренного изменения технического задания. Лишь в сентябре 1931 г. начальник Морских сил (наморси) В.М.Орлов под давлением финансовых проблем согласился на компромисс — создание единого типа сторожевого катера-охотника для МПО ОГПУ и ВМС РККА, но настоял на сохранении состава вооружения и скорости хода в 24 узла. При этом военные моряки не исключали возможности увеличения водоизмещения. Для пограничников заданный состав вооружения был явно избыточен и они предпочли бы для повышения скорости пойти на сокращение вооружения и уменьшение водоизмещения. Этот путь был особо привлекателен для пограничников потому, что он позволял существенно снизить стоимость катера и в пределах выделенных средств получить большее их количество. Попытки найти единую точку зрения заняли весь 1932 г.

В феврале 1932 г. технический проект 100-тонного сторожевого катера типа «охотник за подводными лодками» рассматривался НТК УВМС. При этом начальник верфи Д.Л.Блинов сообщал, что «общий, то есть технический проект 100-тонного катера будет закончен силами своего КБ к 15 июля 1932 г. при условии благоприятных результатов испытаний модели в опытовом бассейне в конце июня». НТК сделал ряд замечаний по проекту, в частности, «о преуменьшении некоторых весов», о том, что выбранные двигатели тяжелы для данного проекта и т.п. 2 августа проект был направлен в Москву начальнику ГУПО и ВОГПУ ОГПУ, а 3 сентября — в РВС Морских сил Балтийского моря.

Однако, по мнению моряков, проект был выполнен не в полном объеме (отсутствовали расчеты нагрузки, прочности корпуса, остойчивости и скорости хода), и его утверждение затягивалось. НИВК тоже рассмотрел проект, провел даже модельные испытания в своем бассейне и в отзыве от 3 марта 1933 г., подписанном Н.В.Алякринским, сделал по нему ряд замечаний: «...совершенно не удовлетворительны тактические элементы, не обеспечены непотопляемость и остойчивость при затоплении двух смежных отделений, ожидаемая значительная перегрузка — делают проект неудовлетворительным». В итоге: «Общее заключение по проекту — отрицательное... Постройка корабля на основании выше-

изложенного отзыва НИВКа... не может быть допущена». В середине 1933 г. от разработки рабочих чертежей отказались, и строительство 100-тонного единого сторожевого катера типа «охотник за подводными лодками» ВМС решили не производить.

Это была явная критика ВМС проекта НКВД. Однако обострять разногласия в период подготовки новой пятилетки было опасно для каждой из сторон, так как в условиях конкуренции с авиаторами, танкистами, подводниками последние могли перехватить ассигнования, просигнализовав руководству страны о том, что моряки и пограничники сами не знают, что они хотят.

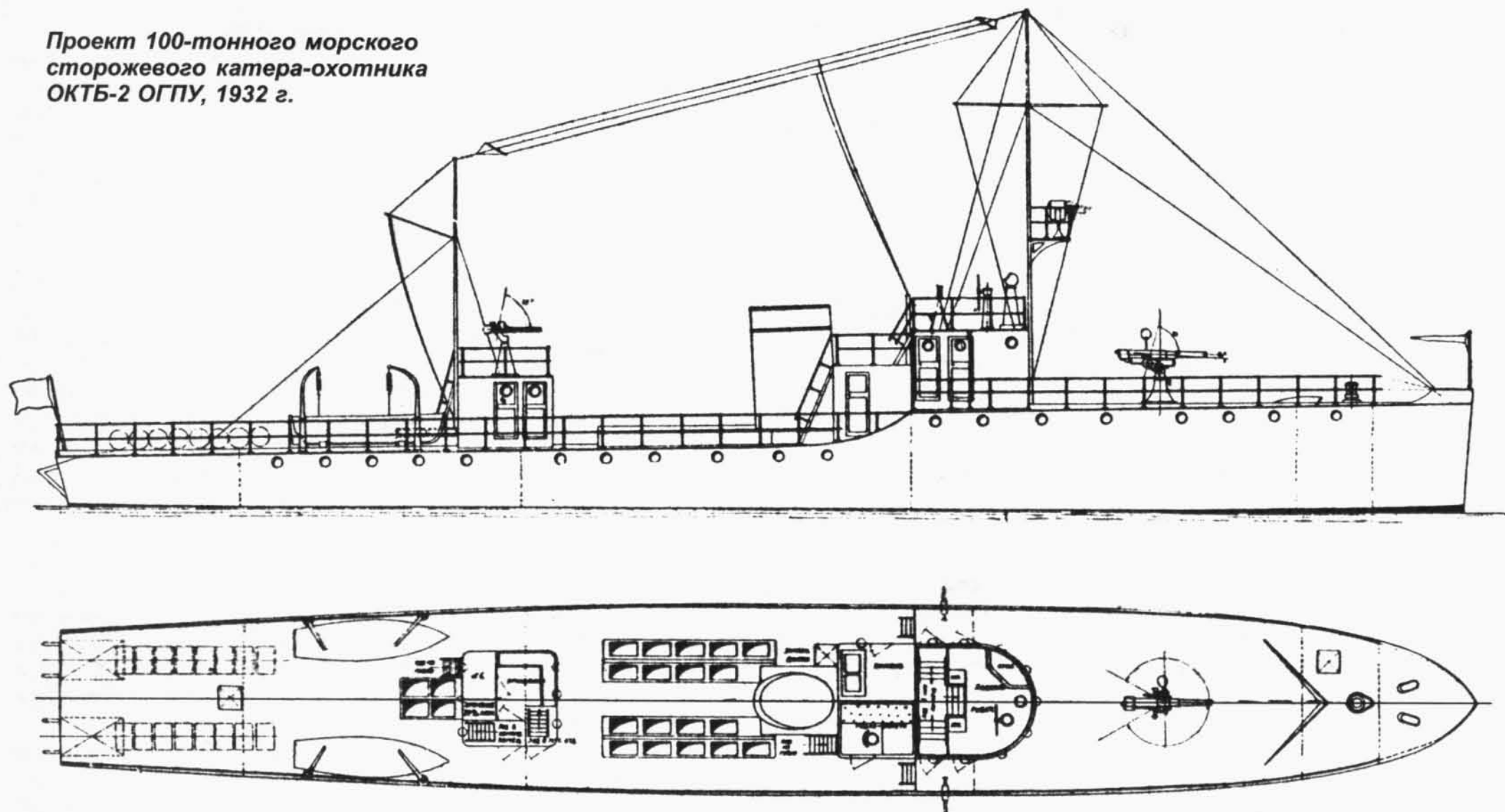
Для решения вопроса 12 — 14 июня 1933 г. в Ленинграде состоялось оперативное совещание заместителя начальника ГУПВО В.И.Матвеева с «командованием судостроительной Верфи Морпогранохраны ОГПУ» — начальником верфи А.В.Крюковым, его заместителем Д.Л.Блиновым, главным инженером В.Е.Бурачком и главным конструктором А.К.Зворыкиным. Совещание признало проект 100-тонного сторожевого катера типа «охотник за ПЛ», разработанный ОКБ-2, неудачным. В протоколе совещания отмечалось: «Наиболее крупным недостатком этого проекта является применение тяжелых дизель-моторов, вызвавшее невыгодное образование формы корпуса и дающее катеру максимальную скорость 18 — 19 узлов, что не удовлетворяет заданиям для этого катера ни на мирное, ни на военное время, а поэтому от постройки такого надлежит отказаться...» Эта же мысль содержится и в письме начальника ГУПВО М.П.Фриновского на имя зам. председателя ОГПУ Г.Г.Ягоды от 4 июля 1933 г., в котором разработку детального проекта катера предлагается отложить «до разрешения вопроса о производстве... легких быстроходных двигателей-дизелей».

Тем временем ни «шестилетняя» программа (1926 г.), ни так называемая программа первой пятилетки (1929 г.) к 1933 г. не были полностью выполнены. Значение «провала» принятых программ было остро воспринято на самом «верху», и в 1933 г. Политбюро ЦК ВКП(б) и СТО приняли ряд решений, которые изменяли направленность строительства РКВМФ. Тогда же у руководства страны окрепло решение о радикальном усилении военного флота.

В «Основных соображениях по развитию ВМС РККА на вторую пятилетку (1933 — 1937 гг.)», в частности, указывалось: «Особое внимание должно быть уделено развитию вспомогательных сил флота (...охотники за подводными лодками и др.), без которых боевые операции и боевая подготовка... будут встречать крупнейшие и недопустимые затруднения». Поэтому в очередную «Пятилетнюю программу военно-морского судостроения на 1933 — 1938 гг.» снова включили единые катера.



**Проект 100-тонного морского  
сторожевого катера-охотника  
ОКТБ-2 ОГПУ, 1932 г.**



В несколько сокращенной Реввоенсоветом программе военно-морского строительства на 1933 — 1938 гг. помимо кораблей основных классов значилось 143 вспомогательных судна для ВМС РККА и 26 кораблей для «флота ОГПУ». Среди вспомогательных судов фигурировало 60 сторожевых кораблей, из них 30 — по типу морского охотника. Даже корректировка принятой программы в ноябре 1933 г. не затронула запланированного количества охотников за подводными лодками: к 1938 г. предстояло ввести в строй 60 единиц. Вместе с тем, для обеспечения строительства новых кораблей требовались и значительное расширение и реконструкция научно-проектной и промышленной базы всех видов оружия для них. Однако в процессе согласования программы с промышленностью из-за «недостатка мощностей» Главморпром сократил некоторое количество типов создаваемых в 1933 — 1938 гг. кораблей, а из программы военного судостроения ВМС вновь исключили охотники за подводными лодками. Их строительство вынуждено было взять на себя ОГПУ. В то же время военные моряки и пограничники, исходя из сложившейся ситуации и учитывая финансовые возможности страны, договорились разделить работы по созданию единого катера на два самостоятельных направления — проектирование малого охотника водоизмещением 50 т и проектирование катера-охотника водоизмещением 100 — 150 т (будущий проект ОП). Для того чтобы получить приоритет, пограничники не без византийской хитрости обещали, что на новом катере будет размещен практиче-

ски полный состав вооружения единого катера (в перегруз по варианту военного времени), а моряки, понимая, что проектное предприятие принадлежит пограничникам и спорить бесполезно, сделали вид, что полностью с этим согласны. В 1933 г. СТО утвердил кораблестроительную программу для пограничных войск.

Постановлением Правительства от 13 августа 1933 г. № 58 в программу судостроения верфи ОГПУ в Ленинграде включили «сторожевой катер — охотник за подводными лодками» типа ОП водоизмещением 100 — 150 т. Проектная работа проводилась в КБ верфи (позже завод № 5). Правда, вскоре выяснилось, что из-за малой мощности конструкторского подразделения верфи оно могло полноценно вести только один проект 50-тонного катера типа МО: по нему работы успешно продвигались, а по проекту ОП — постоянно откладывались.

Одновременно шло усовершенствование противолодочного оружия. В 1930-х годах были модернизированы малая (4В-М) и большая (4В-Б) бомбы. Талантливый конструктор А.М.Каретников разработал новые большую ББ-1 и малую БМ-1 глубинные бомбы, которые в 1933 г. были приняты на вооружение, а также бомбосбрасыватель, существенно облегчивший применение глубинных бомб. Он представлял собой тележку, перемещающуюся по минным рельсам. В одном бомбосбрасывателе размещалось пять бомб ББ-1.

Возобновились и работы с реактивным противолодочным оружием. В соответствии с проектом ТТЗ минной секции

НТК ВМФ в январе 1932 г. Газодинамическая лаборатория в Ленинграде приступила к разработке «реактивно-метательных глубинных бомб». Бомбы предполагалось «метать по траверзу корабля» на дистанции от 100 до 500 м. Боковое и продольное отклонение бомб не должно было превышать 10%. Окончательное задание на разработку реактивных бомб заместитель наморси РККА И.М.Лудри утвердил 21 октября 1932 г.

Понимая, что катера типа МО являются промежуточным решением, Морпогранохрана НКВД по собственному ОТЗ продолжила линию развития катера типа ОП. Проектирование проводилось силами КБ Адмиралтейского завода (ОКТБ-2 НКВД при этом заводе в 1929 г. начало разработку единого катера). Не дожидаясь результатов работ по проектированию сторожевика и преследуя свои интересы, НТК ВМФ 13 января 1936 г. выдало этому КБ ТТЗ на проектирование БО. Разработка проекта началась в феврале того же года. За основу был взят проект разрабатывавшегося ПСК для Морпогранохраны с целью приспособить его для целей ПЛО.

27 мая 1936 г. СТО при СНК СССР принял решение о строительстве большого флота. Но в программе нашлось место лишь для двух охотников за подводными лодками, причем они должны быть введены в строй только в 1941 г. В это время развернулась невидимая постороннему глазу борьба за большие охотники: здравый смысл «сражался» с политическими интригами. Конец 1930-х годов ознаменовался калейдоскопом сменяемых один другим проектов судо-



строительных программ, который дополнялся непредсказуемой сменой руководства ВМФ. Так, в августе 1937 г. последовало правительственное постановление о переработке судостроительной программы 1936 г., создатели которой оказались «врагами народа» и попали к этому времени в тюрьмы НКВД. В сентябре 1937 г. М.В.Викторов, назначенный в августе наркомом ВМС, и его заместитель по кораблестроению Л.М.Галлер представили И.В.Сталину новый вариант «Плана строительства боевых кораблей Морских сил РККА». Но этот план так и не был официально утвержден, хотя рассматривался в Политбюро ЦК ВКП(б) и Комитете Обороны. Тем не менее сам проект плана послужил основой для дальнейшей работы над проектами кораблей и отчасти для определения сроков их реализации.

В декабре 1937 г. в целях дальнейшего укрепления морских рубежей СССР был образован Народный комиссариат Военно-Морского Флота (НКВМФ). Наркомом ВМФ назначили армейского комиссара 1 ранга П.А.Смирнова. Казалось бы, с созданием Наркомата ВМФ моряки получили большую самостоятельность в определении перспектив строительства флота. Однако очередной вариант плана военного судостроения, представленный в Комитет Обороны 16 февраля 1938 г. наркомом ВМФ П.А.Смирновым и начальником ГМШ Л.М.Галлером, на ближайшую перспективу не претерпел принципиальных изменений и все те же два больших охотника фигурировали в планах лишь на 1941 г.

После обсуждения в Комитете Обороны доработанный проект «Программы строительства боевых и вспомогательных кораблей на 1938 — 1945 гг.» 27 февраля того же года был представлен И.В.Сталину и В.М.Молотову. Но и новый вариант программы, рассчитанный на 8 лет (до 31 декабря 1945 г.), также не был утвержден. Важно отметить, что в эту «большую» программу была включена постройка уже 115 охотников за подвод-

ными лодками (тип не указывался), по-прежнему относившихся к вспомогательным судам.

Решить проблему пополнения корабельного состава Морпогранохраны в условиях всеобщего дефицита (недостаточное количество КБ, производственных мощностей, материалов, финансирования) НКВД попытался своими силами. В числе основных задач фигурировало «постепенное перевооружение более совершенными типами судового состава охраны морских границ Финского залива, Черного и Каспийского морей в связи с износом действующего».

Для обеспечения выполнения указанной задачи морским отделом ГУПВО была разработана судостроительная программа на 3-ю пятилетку (1938 — 1942 гг.) и в феврале 1938 г. наркомом внутренних дел Н.И.Ежовым представлена Комитету Обороны СССР на утверждение. Из этой программы следовало, что НКВД предполагал строить по унифицированным с НКВМФ проектам 20 сторожевых кораблей.

Таким образом, тип «охотника за ПЛ», идея которого была высказана еще в 1920-х годах («искатель подводных лодок»), сформировался из сторожевого корабля морской пограничной охраны с имеющимся на то время противолодочным вооружением. Проектирование последнего по ОТЗ НКВД и ТТЗ УВМС проводилось КБ завода № 5. В новом проекте корпус корабля был предусмотрен стальным. Обеспечение высокой скорости потребовало и повышения мощности энергетической установки, что, в свою очередь, повлекло за собой увеличение водоизмещения — до 200 т. Планировалось установить более совершенное противолодочное вооружение.

Таким образом, рост водоизмещения привел к тому, что этот корабль вышел из второй группы проработок НТКМ 1926 г. и приблизился к третьей группе. Проект получил в общей для всей судостроительной промышленности номер 115 (в КБ завода № 5 НКВД обозначение про-

ектов начиналось с литеры П).

К 1938 г. технический проект был разработан и утвержден руководством НКВД. Полубачная конструкция корабля, спроектированная специалистами старой школы, напоминала миниатюрный эсминец-«новик». Однако вне внимания специалистов-кораблестроителей погранвойск осталось много специальных технических вопросов, касающихся недостаточной прочности корпуса и низкой остойчивости корабля. Другого было трудно ожидать, так как к тому времени опыт создания ПСКР в стране был потерян почти полностью (такие корабли не проектировались и не строились более тридцати лет — со времен Русско-японской войны). Специалисты ВМФ совершенно справедливо обратили внимание на недостатки проекта, а также сочли его совсем не удовлетворяющим требованиям противолодочной обороны.

ВМФ, долго вынашивавший идею большого охотника, по согласованию с НКВД, в том же году передал его для доработки в КБ Балтийского завода им.Г.К.Орджоникидзе, где он получил индекс 122.

В июне 1938 г. был арестован и затем расстрелян очередной «враг народа» П.А.Смирнов, и его обязанности стал исполнять флагман флота 2 ранга П.И.Смирнов-Светловский, один из самых способных и образованных руководителей флота послереволюционного поколения. Но в ноябре 1938 года наркомом ВМФ был назначен заместитель Н.И.Ежова по Морпогранвойскам М.П.Фриновский, который уже в декабре провел расширенное заседание Главного военного совета ВМФ. Вероятно, по результатам этого заседания и было принято решение о строительстве судостроительными мощностями НКВД больших охотников за подводными лодками для ВМС по единому проекту. При этом, при утверждении пятилетней программы кораблестроения для НКВД на 1938 — 1942 гг. было прямо указано, что корабли по этой программе должны строиться по единым проектам с ВМФ. Нет прямых свиде-



*Предлагаем вниманию читателей своеобразную фотозагадку: кто сможет опознать корабль на этом снимке, сделанном на Черном море примерно в 1946 — 1947 годах? Этот корабль не значится ни в одном из опубликованных справочников, но то, что он участвовал в Великой Отечественной войне, не вызывает сомнений (известен еще один его «фотопортрет» — рядом с лидером «Ташкент»). По мнению севастопольца А.Г.Кузнецова, это — ПСКР «Комендор» Морпогранохраны НКВД. Больше никакой информации о нем найти не удалось, хотя форма корпуса с характерным полубаком очень напоминает неосуществленный проект 100-тонного катера-охотника ОКБ-2.*

*Фото из коллекции В.Костриченко*



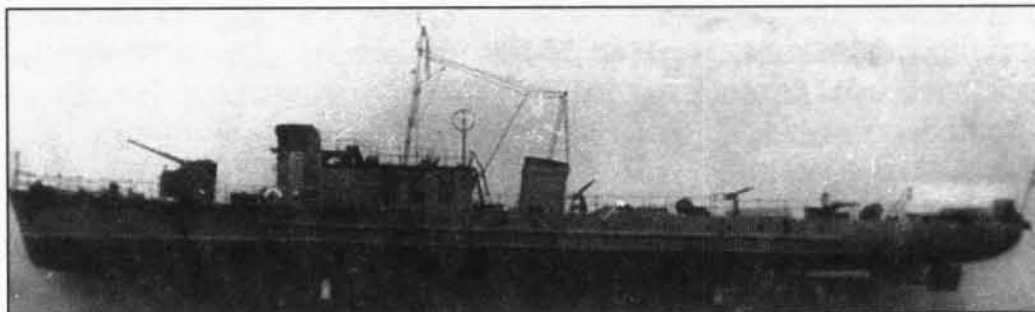
тельств, но, вероятно, тот факт, что нарком ВМФ пришел из Морпогранвойск, определенным образом повлиял на судьбу больших охотников.

2 марта 1939 г. был утвержден проект БО под номером 122 в стальном сварном корпусе водоизмещением 216,4 т. Главная энергетическая установка состояла из трех дизелей Коломенского завода 9Д (38-НРН-8) заявленной мощностью по 1120 л.с. при 600 об/мин. При запасе топлива 14,5 т соляра установка обеспечивала скорость полного хода 22,5 уз. (23,5 уз. с форсировкой). Вооружение составляло одно 76-мм артиллерийское орудие 34К, два одноствольных 12,7-мм пулемета ДШК на тумбах и один двухствольный пулемет ДШК на тумбе, 16 больших ГБ по 180 кг, 40 малых ГБ по 40 кг. Назначение БО также предполагало некоторую универсальность. Основной задачей, возлагаемой на эти корабли, являлось несение дозорной и охранной службы в ближней зоне наших военноморских баз и на путях развертывания сил нашего флота (МПО НКВД). Предполагалось, что это будет достаточно мореходный и быстроходный корабль с увеличенной дальностью плавания, который был бы способен нести современное по тому времени вооружение для борьбы с подводными лодками (ВМФ).

Строительство кораблей сочли целесообразным осуществлять на верфях речного судостроения в городах Киев и Зеленодольск. Такое решение выглядело оптимальным, так как размерения проекта 122 были весьма близки к речным судам, и на выбранных верфях к тому времени уже имелся некоторый опыт проектирования речных судов со сварными корпусами и освоена технология их крупносерийного строительства. К тому же ЦКБ-51 (бывший Горьковский речсудпроект), куда ВМФ передал проект для дальнейшей разработки чертежей, уже привлекалось к работам в интересах ВМФ и имело опыт взаимодействия с военными заказчиками.

Корабль утвержденного проекта 122 полностью удовлетворял Морпогранохрану. Стремясь быстрее освоить выделенные средства, МПО НКВД в 1939 г. настояла на закладке на двух судостроительных заводах (зеленодольском № 340 и киевском № 300) нескольких кораблей проекта 122 для своих потребностей. Уже в 1940 г. МПО рассчитывала получать от промышленности 200-тонные ПСКР.

Однако иное положение сложилось в Военно-Морском Флоте, который корабли проекта 122 не удовлетворяли в полной мере. Необходимость в специализированных противолодочных кораблях наглядно представлялась в «10-летнем плане строительства кораблей ВМФ», который нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов представил правительству СССР 6 августа 1939 г. Согласно плану к 1 января 1943 г. в состав ВМФ должны были войти 22 БО



**Модель  
большого  
охотника  
проекта 122а  
из музея  
завода №402**

(из 36 подлежащих закладке). А к 1948 г. на всех театрах предполагалось иметь 274 охотника за подводными лодками.

Военно-морской академии поручалось провести обоснование ОТЗ большого охотника, предназначенного «для эскортирования и действия по вызову вне районов базы», которое было выполнено к концу 1940 г. Требования ВМФ сводились к вооружению корабля двумя 76-мм орудиями, большими (18 — 24 шт.) и малыми (36 — 48 шт.) глубинными бомбами. Скорость полного хода корабля устанавливалась 22 — 24 узла, дальность плавания 2500 миль; мореходность до 7 — 8 баллов, водоизмещение 275 — 325 т.

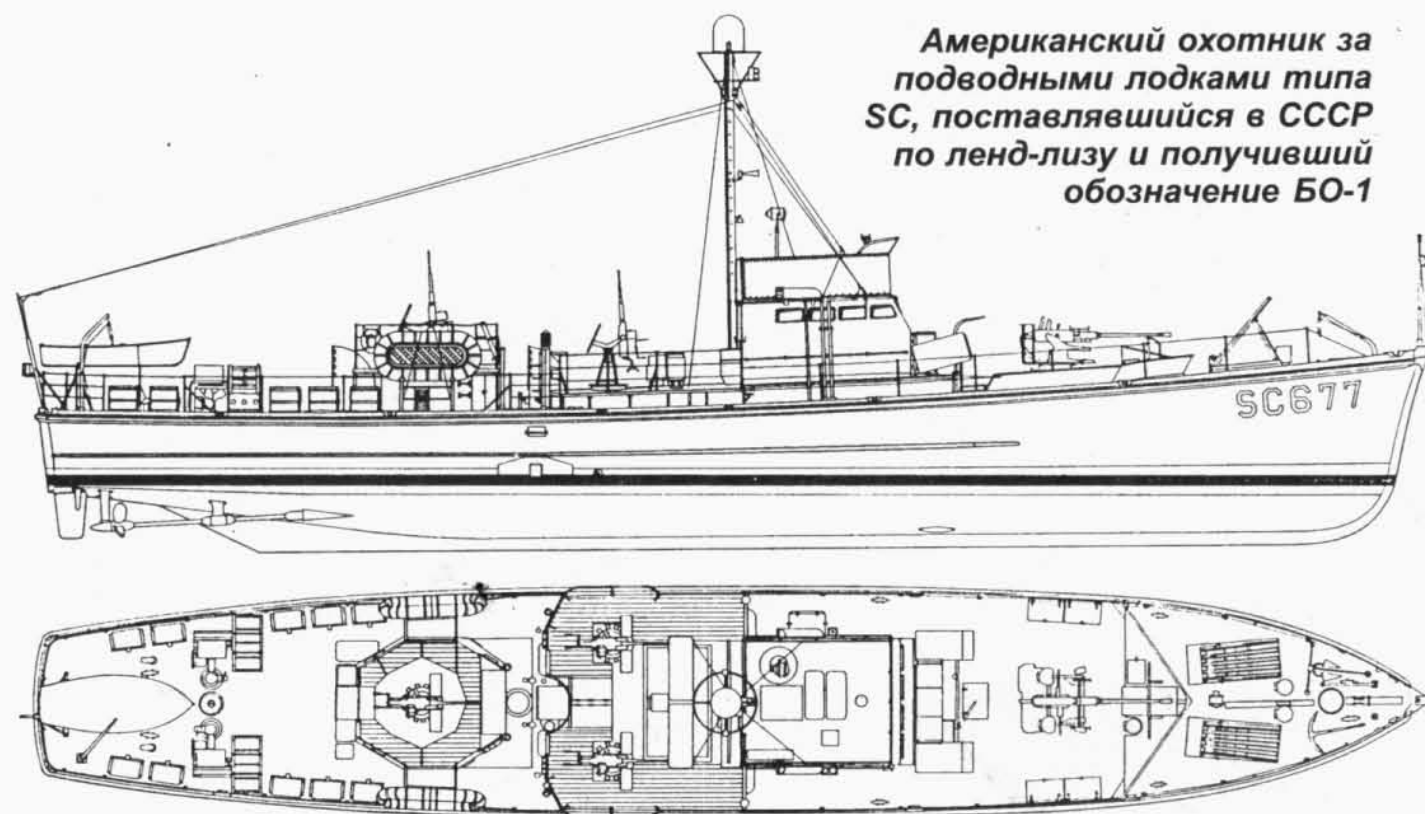
Понимая, что эти требования вызовут коренную переделку готового проекта, руководство НКВМФ, приняв за основу корабль морской пограничной охраны проекта 122, поручило ЦКБ-51 переработать его с целью установки гидроакустической станции, после чего проект получил новый номер — 122а. Общий проект корабля выполнялся под руководством Главного конструктора К.Д. Корнилова, затем Н.Г. Лощинского. Изменению подверглись количество и качество артиллерийского вооружения в сторону усиления зенитных средств, а также размещение подкильной ГАС. Корректировка проекта в ЦКБ-51 велась параллельно с постройкой.

Согласно проекту корабль со стальным корпусом имел стандартное водоизмещение свыше 200 т, что позволило усилить состав его вооружения. БО нес универсальное артиллерийское вооружение — одну АУ калибра 76,2 мм, до-

полненную тремя зенитными 12,7-мм пулеметами ближнего боя ДШК, бомбосбрасывателями больших (16 шт.) и малых (40 шт.) глубинных бомб и гидроакустическую станцию. Нормальное водоизмещение составило 209 т, скорость 23 уз., дальность плавания 2410 миль.

Хуже обстояло дело со средствами поиска и обнаружения подводных лодок. Имевшиеся на время проектирования БО шумопеленгаторы «Посейдон» (ГАС пассивного действия) не могли работать на ходу (только на «столе») и на время хода их приходилось поднимать на палубу. Поэтому проект 122а изначально был нацелен на подкильную ГАС. По указанию заместителя главкома ВМФ И.С. Исакова заводу № 206 еще в 1939 г. был выдан заказ на разработку и поставку опытных образцов гидроакустической аппаратуры типа «Тамир», позволяющей работать на малом ходу кораблей. В ноябре 1940 г. опытный образец станции прошел испытания на катере типа МО-IV.

Основным недостатком глубинных бомб в то время считалась малая зона поражения, размер которой определялся только количеством сброшенных бомб. СКБ-4 завода № 7 в Ленинграде получило ТТЗ на разработку бомбомета, обеспечивающего выстреливание бомб ББ-1 по траверзу корабля с целью расширения зоны поражения. При полном отсутствии опыта в проектировании таких установок группа конструкторов под руководством Б.И. Шавырина с задачей справилась в рекордно короткий срок. В 1940 г. под шифром БМБ-1 бомбомет был принят на вооружение; он выстреливал бомбы ББ-1 на дистанцию 40, 80 и 110 м. В том же



**Американский охотник за  
подводными лодками типа  
SC, поставлявшийся в СССР  
по ленд-лизу и получивший  
обозначение БО-1**



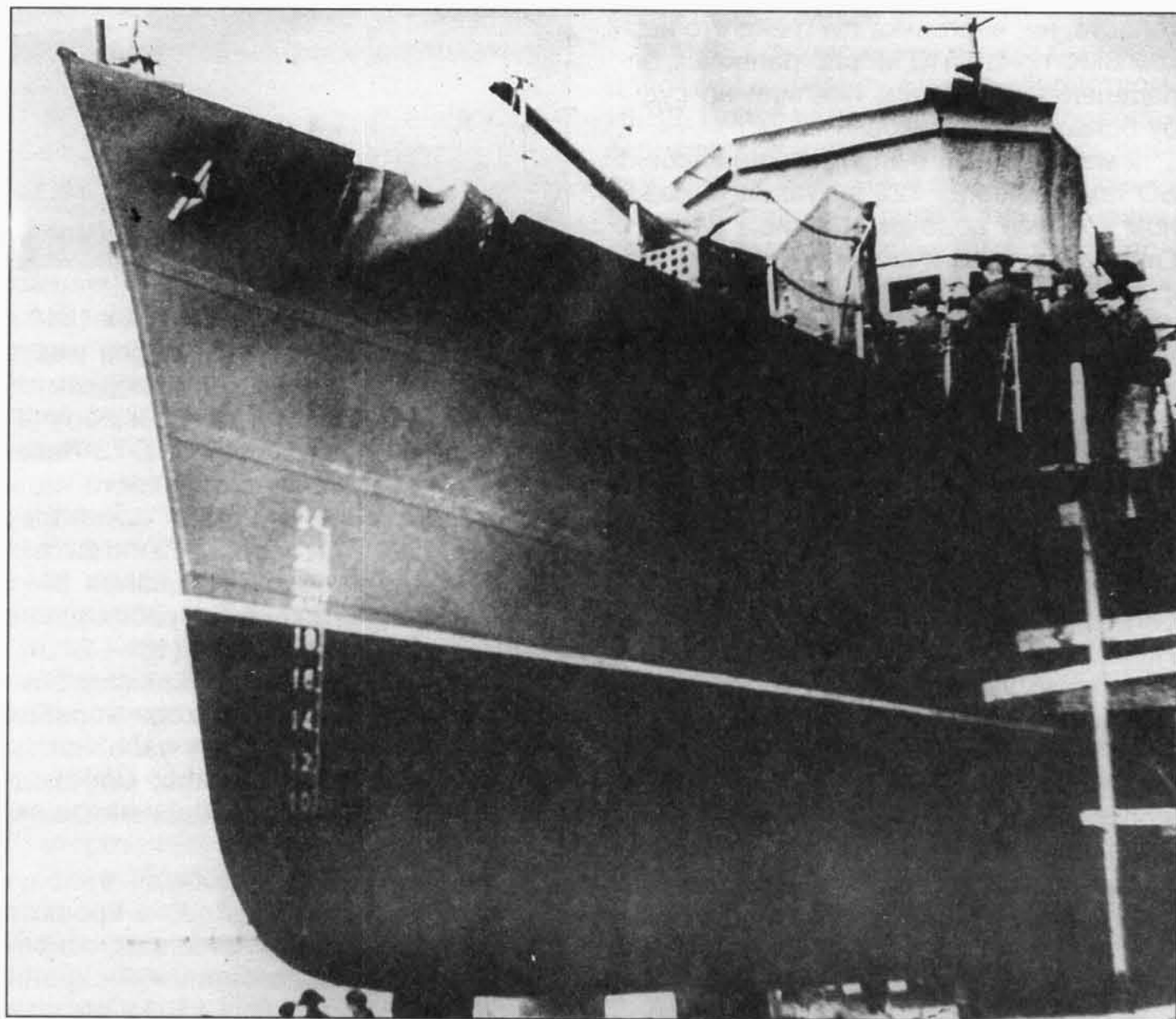
году на вооружении появился разработанный инженерами ленинградского завода им.М.И.Калинина Д.Г.Мелковым и П.Г.Щеголевым взрыватель К-3, предназначавшийся для бомб ББ-1 и БМ-1 взамен взрывателя ВГБ.

По результатам испытаний головного БО рабочая документация подверглась корректировке, и к крупносерийному строительству охотников за подводными лодками по проекту 122а приступили уже после начала Великой Отечественной войны — во второй половине 1941 г. Исходя из опыта войны на море, Управление кораблестроения ВМФ выдало ЦКБ-51 заказ на усиление зенитной артиллерии кораблей. В августе 1942 г. это КБ выполнило проект по установке дополнительно двух зенитных автоматов 70-К калибром 37 мм.

На молотовском заводе № 402 к трудностям технологического характера добавилась новая проблема — корабли закладки 1941 и 1942 гг. не были обеспечены отечественными двигателями 9Д, поскольку Коломенский завод эвакуировали в тыл. Поэтому в 1942 г. ВМФ выдал ЦКБ-51 срочное задание: доработать проект 122а под установку импортных главных двигателей, которые предполагалось получать по ленд-лизу.

Доработка проекта по усилению вооружения БО и вынужденный переход со сварного корпуса на клепаный привели к ухудшению остойчивости и мореходности корабля. Наибольшее беспокойство вызвало падение величины метацентрической высоты, характеризующей остойчивость корабля, с 0,51 до 0,43 м. Эту проблему посчитали настолько серьезной, что ее рассматривали на специально созванном совещании под председательством члена-корреспондента АН СССР Ю.А.Шиманского с участием признанных авторитетов кораблестроения академиков А.Н.Крылова и В.Л.Позднюнина. Специалисты посчитали минимально допустимой метацентрическую высоту 0,47 м. Был предложен и выход из создавшегося положения — увеличение ширины корпуса корабля. В сентябре 1941 г. этот вопрос рассматривался в ЦКБ-51, и нарком ВМФ дал согласие на разработку эскизного проекта БО с уширенным корпусом.

Одновременно сотрудники эвакуированного из Ленинграда в Казань ЦНИИ-45 в 1942 г. внесли предложение по оборудованию большого охотника пр.122а механической установкой малого хода. Предполагалось дополнительно установить американский двигатель фирмы «Дженерал моторс» мощностью 90 л.с. Однако впоследствии расчетами было определено, что управляемость корабля на малом ходу (2,7 уз.) не обеспечивалась. К тому же единственный имеющийся в наличии из гидроакустической аппаратуры шумопеленгатор «Посейдон» не гарантировал обнаружение подводных лодок даже на «стопе». Поэтому работы по малозумной двигательной



**Большой охотник «Инженер» (БО-139) на стапеле завода №402, 1944 — 1945 гг.**

установке малого хода для проекта 122а прекратили.

В сентябре того же 1942 г. ЦКБ-51 разработало эскизный проект большого охотника комpositной конструкции (стальной набор, деревянная обшивка), а в октябре — технический проект БО в удлиненном корпусе с увеличенным водоизмещением и усиленным вооружением. Взамен снятых с производства артиллерийских установок 34-К (калибр 76,2 мм) принималось 85-мм орудие 90-К, а к двум 37-мм автоматам 70-К добавлялись два пулемета ДШК. Кроме того, устанавливались два бортовых штоковых бомбомета БМБ-1. Проект получил номер 152. Однако, не желая тормозить выпуск БО, уже строящихся по проекту 122а, Управление кораблестроения ВМФ 29 мая 1943 г. решило дальнейшую работу по проекту 152 приостановить и ориентировать промышленность на более плавный переход к новой модификации проекта.

К концу 1942 г. план военного кораблестроения был откорректирован: переработка по замечаниям ВМФ технического проекта 122а с отечественными и импортными двигателями, намеченная на февраль 1942 г., поручалась ЦКБ-51 с переносом сроков на январь 1943 г. Следует отметить, что представленный Управлением кораблестроения план проектных работ на 1943 г. носил программный характер, поэтому долго не утверждался. Наконец, 12 июля 1943 г. его рассмотрел нарком ВМФ. В соответствии с планом, ЦКБ-51 должно было закончить технический проект БО с уширенным корпусом в ноябре 1943 г.

Работы по проекту 122а с уширенным корпусом, то есть с измененным теоретическим чертежом, возглавляемые в ЦКБ-51 Н.Г.Лощинским, привели к новому проекту, которому присвоили номер 122бис. К началу работ над этим проектом уже был накоплен опыт испытаний головного корабля «Артиллерист» и учтены проблемы, возникшие при его эксплуатации. Но речь об этом пойдет ниже.

### СТРОИТЕЛЬСТВО

К постройке больших охотников привлекли речные судостроительные заводы «Ленинская кузница» (позже № 300) в Киеве и «Красный металлист» им.А.М.Горького (позже № 340) в г.Зеленодольске. Затем к ним добавились завод № 402 в г.Молотовске и завод № 199 в г.Комсомольск-на-Амуре. Накануне войны заказы на строительство БО выдали и Владивостокской верфи Главрыбсудстроя (бухта Диамид).

Закладка первых кораблей проекта 122 (ОХТ-1 и ОХТ-2) для НКВД состоялась в 1939 г. в Зеленодольске. Работы велись в судостроительном по старому «дедовскому» способу. Весной следующего года с началом паводка на Волге корабли всплывали, и достройка их производилась на плаву. Вероятно, они были вооружены одним 76-мм орудием, тремя 12,7-мм пулеметами ДШК, глубинными бомбами и бомбосбрасывателем. В том же 1940 г. их по внутренним водным системам перевели на Балтику и включили



в состав вновь образованного Прибалтийского погранокруга.

Корабли проекта 122, заложенные в 1940 г. в Киеве, решили достраивать по проекту 122а. К июню 1941 г. их корпуса были спущены на воду, но начавшаяся Великая Отечественная война прервала достройку охотников. Из-за обострения обстановки на сухопутном фронте пробиться вниз по Днепру 11 недостроенным кораблям завода «Ленинская кузница», в том числе 4 БО, не удалось. По некоторым сведениям, их затопили свои командиры между Каховкой и Запорожьем. По другим данным, БО были затоплены экипажами уже в районе Херсона.

Кадрами и оборудованием эвакуированного завода «Ленинская кузница» усилили завод № 340. 28 августа 1941 г. вышел приказ наркома судостроительной промышленности об объединении заводов № 300 и № 340 в одно предприятие под условным наименованием завод № 340 НКСП.

План объединенного завода на IV квартал 1941 г. предусматривал сдачу флоту трех (заводские № 306, 307, 343) и закладку еще 12 больших охотников проекта 122а. Фактически зеленодольскому заводу удалось передать флоту только первые два корабля — «Артиллерист» и «Минер», вошедшие в состав Каспийской флотилии.

Приказом по НКСП № 260 от 14 августа 1941 г. молотовскому заводу № 402 был «спущен» план строительства 16 БО

ственной сварки на открытых стапелях в зимних условиях (при морозах от  $-25^{\circ}$  до  $-30^{\circ}\text{C}$ ) вызывала сомнения. Кроме того, чтобы исключить задержки с поставками металла, завод предложил применить для корпусов БО сталь, предназначенную для эсминцев, строительство которых уже не велось. Поскольку эта сталь относилась к классу плохо свариваемых, то возникла необходимость перехода на клепаную конструкцию обшивки.

Переход от сварной конструкции к клепаной, в принципе, вел к утяжелению корпуса. Поэтому уполномоченный Управления кораблестроения ВМФ в Молотовске потребовал представить расчеты по изменению нагрузки, прочности, остойчивости и ходкости корабля, подтверждающие, что изменения в проекте не приведут к снижению мореходных качеств и тактико-технических характеристик корабля. Речь шла, по существу, о расчетах по основным разделам проекта.

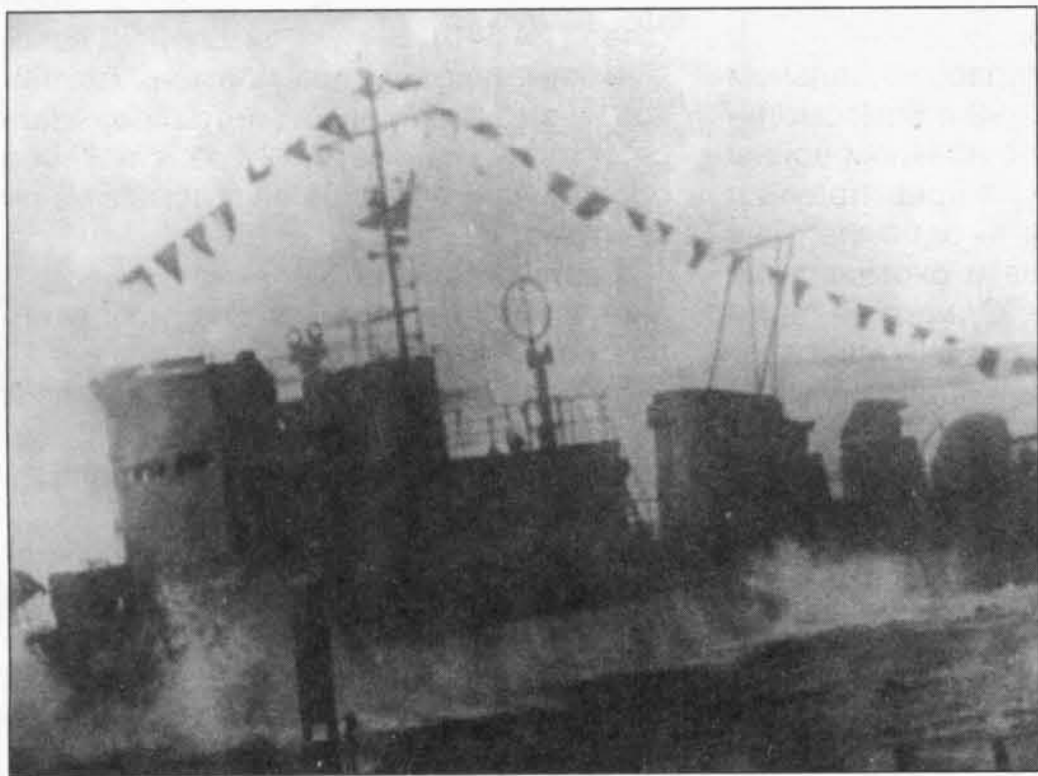
Провести расчеты поручили сотрудникам так называемого «двадцатого отдела». Этот отдел был организован из репрессированных известных кораблестроителей, находившихся в спецтюрьме г. Молотовска. Переработкой проекта занимался бывший помощник главного конструктора ЦКБ-2 (подводного судостроения) инженер-кораблестроитель А.Л.Константинов. Бывший начальник КБ Николаевского завода имени 61 коммунара Н.В.Гавриленко разработал очень сложный чертеж обтяж-

ки наружной обшивки, учтя все особенности новой конструкции клепаного корпуса. Став в марте 1942 г. главным инженером специального КБ, он возглавил всю работу по обеспечению строительства охотников рабочей документацией.

Над проектом трудились заключенные кораблестроители П.А.Альбов, С.К.Бондаревский, М.С.Розенфланц, В.Л.Бродский, А.Н.Декаресто, А.Р.Эппель. Последний руководил разработкой всей технологической документации по монтажным работам. Критически изучив проектную документацию, он предложил изменить схему осушительной системы корабля с тем, чтобы, не снижая надежности, уменьшить ее вес.

Переработанный проект был представлен уже к 21 августа 1941 г. В итоге строительство первых восьми охотников в клепаном варианте было разрешено. В сентябре того же года были заложены первые четыре корабля. Главным строителем БО назначили заключенного В.Е.Фомина. Он почему-то решил из намеченных к постройке 15 кораблей форсировать работы сначала на головном (зав. № 140), а потом по очереди на всех остальных. Так, на одном корабле В.Е.Фомин сосредоточил шесть строителей, только мешавших друг другу.

Не помогло и категорическое указание наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова во время его посещения Молотовска 30 и 31 октября 1941 г. о форсировании строитель-



**Постройка  
больших  
охотников  
проекта 122а  
на заводе № 402:  
спуск корабля на  
воду лагом,  
1943 г. (слева)  
и установка  
вооружения  
(справа)**

проекта 122а, причем пять кораблей необходимо было сдать в первом полугодии 1942 г., а семь — во втором. Первые чертежи БО начали поступать из горьковского ЦКБ-51 уже в августе. Однако строительство охотников налаживалось крайне медленно. Непрерывное изменение судостроительной программы лихорадило еще не вставший на ноги завод. К тому же вскоре выяснилось, что на предприятии нет опытных сварщиков для работы с тонколистовой (3 — 4 мм) сталью, да и сама возможность выполнения каче-



Оба фото из коллекции автора



ства охотников за подводными лодками. В отчете за второе полугодие 1941 г. уполномоченный УК ВМФ жаловался на директора завода № 402 Г.А.Задорожно-го, отмечая, что «с середины октября до половины декабря работы фактически не велись».

Тогда руководство завода поручило взяться за организацию корпусных работ С.К.Бондаревскому. Используя свой опыт, он умело организовал работу и добился того, что все 12 кораблей, порученных ему, строились гораздо быстрее, хотя уложиться в плановые сроки все равно не удалось. Постановлением ГКО от 15 июля 1943 г. годовую программу сдачи кораблей заводом № 402 сократили, оставив только четыре корабля. Однако и этот план завод не выполнил — всего четыре охотника только спустили на воду, не сдав флоту ни одного. На заводе хронически не хватало металла и квалифицированной рабочей силы; к станкам встали не имевшие опыта подработки. В итоге головной «Штурман» сдали на полтора года позже срока, а последующие «Механик» и «Кировец» — более чем на год и семь месяцев.

Из 12 охотников завода № 402 периода Великой Отечественной войны дольше всех строился головной «Штурман» — с октября 1941-го до 15 мая 1944-го. Быстрее всех — «Летчик» — 1 год 5 месяцев и 18 дней (однако в целом корабль сдали с опозданием в 7 месяцев). Меньше всех в достроечном периоде находился «Электрик» — ровно два месяца. На ходовых испытаниях больше, чем любой другой корабль серии, прошел «Кировец» — 1278 миль. Испытания его длились 39 дней — тоже дольше, чем у остальных. Возможно, это объясняется тем, что «Кировец» на одном из выходов в море повредил свои обтекатель и мечевое устройство.

Чтобы еще хоть как-то выиграть время, судостроителям разрешили проводить заводские ходовые и государствен-

ные испытания по единой программе. Решение Наркомата ВМФ по этому вопросу подписал адмирал Л.М.Галлер. Подобная практика в нашем кораблестроении получила название «совмещенных испытаний». Впоследствии к ним прибегали и после войны, и даже в относительно недавнем прошлом, но первым кораблем, сданным 23 июля 1944 г. на заводе № 402 подобным образом, стал БО-142 «Механик».

Необходимо особо отметить, что в тяжелых условиях, в которых оказался завод (недостроенные цеха, нехватка оборудования, острейший дефицит квалифицированной рабочей силы, холод в производственных и жилых помещениях) план строительства охотников не мог быть выполнен. И то, что заводчане, в том числе заключенные, сделали все, чтобы головной корабль (зав. № 140) был все-таки в апреле 1944 г. сдан флоту, а три следующих корабля — в июле, без всякой натяжки может быть названо трудовым подвигом коллектива. Еще в конце октября 1942 г. и.о.директора завода № 402 Я.В.Вердников и парторг Л.В.Городецкий направили наркому судостроительной промышленности И.И.Носенко письмо, в котором давалась высокая оценка работы восьми инженеров-заключенных и перечислялись конкретные вопросы, решенные с их помощью. В письме содержалась просьба ходатайствовать перед наркомом внутренних дел Л.П.Берией о досрочном освобождении перечисленных лиц. В те времена это был нравственный подвиг руководителей завода.

Иная ситуация сложилась на Дальнем Востоке, на заводе № 199 в Комсомольске-на-Амуре. В связи с началом войны директор завода А.Л.Токарев получил указание «сосредоточить рабочую силу на постройке эсминцев и охотников за подводными лодками». Однако ни одного БО заводу до конца войны сдать не удалось, хотя ряд других кораблей, вклю-

чая два крейсера, все же были достроены. Объясняется это тем, что крейсера в основном были обеспечены довоенными кооперационными поставками. Для новых же кораблей, в том числе и проекта 122а, не хватало многих комплектующих элементов и механизмов. Головной большой охотник «Связист» завод № 199 сдал 13 января 1946 г. За ним последовали еще пять кораблей; шесть других в 1946 г. разобрали на стапеле. А владивостокская верфь Наркомрыбпрома, включенная в план по строительству БО, вообще так и не построила ни одного корабля проекта 122а.

Следует отметить, что все планы военного судостроения применительно к большим охотникам проекта 122а оказались нереальными. Согласно уточненной кораблестроительной программе на 1941 г., промышленность должна была сдать ВМФ четыре БО и заложить 56 единиц. В соответствии с предложениями НКВМФ и НКСП, в 1942 г. предполагалось ввести в строй 10 больших охотников за подводными лодками. А по утвержденному 2 мая 1942 г. плану военного судостроения к сдаче должно быть подготовлено уже 29 таких кораблей. На этот год предусматривалась закладка 43 БО. Но программа военного судостроения 1942 г. не была выполнена — в том числе и из-за срыва поставок судового оборудования заводами-контрагентами других наркоматов. Так, Управление кораблестроения ВМФ, в частности, отмечало: слабыми темпами налаживается производство пулеметов ДШК на тумбе (завод № 340). Выпуск дизелей 9Д Коломенским заводом для больших охотников из-за эвакуации на восток прерывался, и только в июне 1942 г. эвакуируемое оборудование начало поступать к месту монтажа.

Реализация плана военного судостроения в 1943 г. выглядела следующим образом: из запланированных к сдаче 20 охотников за подводными лодками флот получил лишь один корабль, а из 32, запланированных к закладке, были заложены два.

В 1944 г. в связи с изменением обстановки на морских театрах потребовалось усилить противолодочные средства. Согласно плану промышленность должна была сдать флоту 24 БО проекта 122а, в том числе Наркомрыбпромом — 1. Фактически же в 1944 г. флот получил 9 кораблей, а вместо предусмотренных планом 25 единиц удалось заложить лишь 10. В 1945 г. до окончания войны с Германией ВМФ были переданы 3 больших охотника типа «Артиллерист».

Всего за годы войны на четырех заводах были заложены 44 больших охотника проекта 122а, а с учетом шести зеленодольских, заложенных до 1941 г., об-

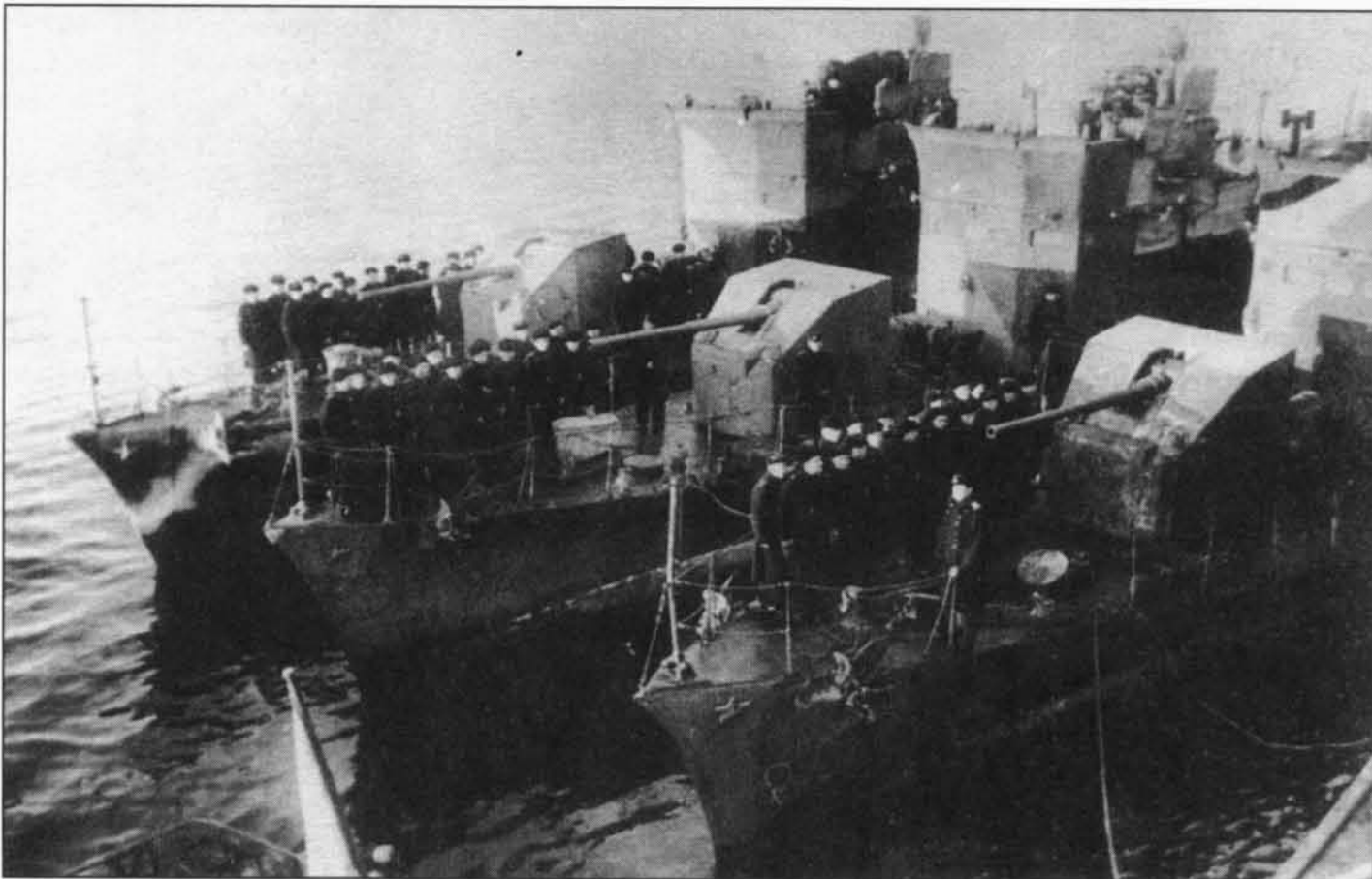
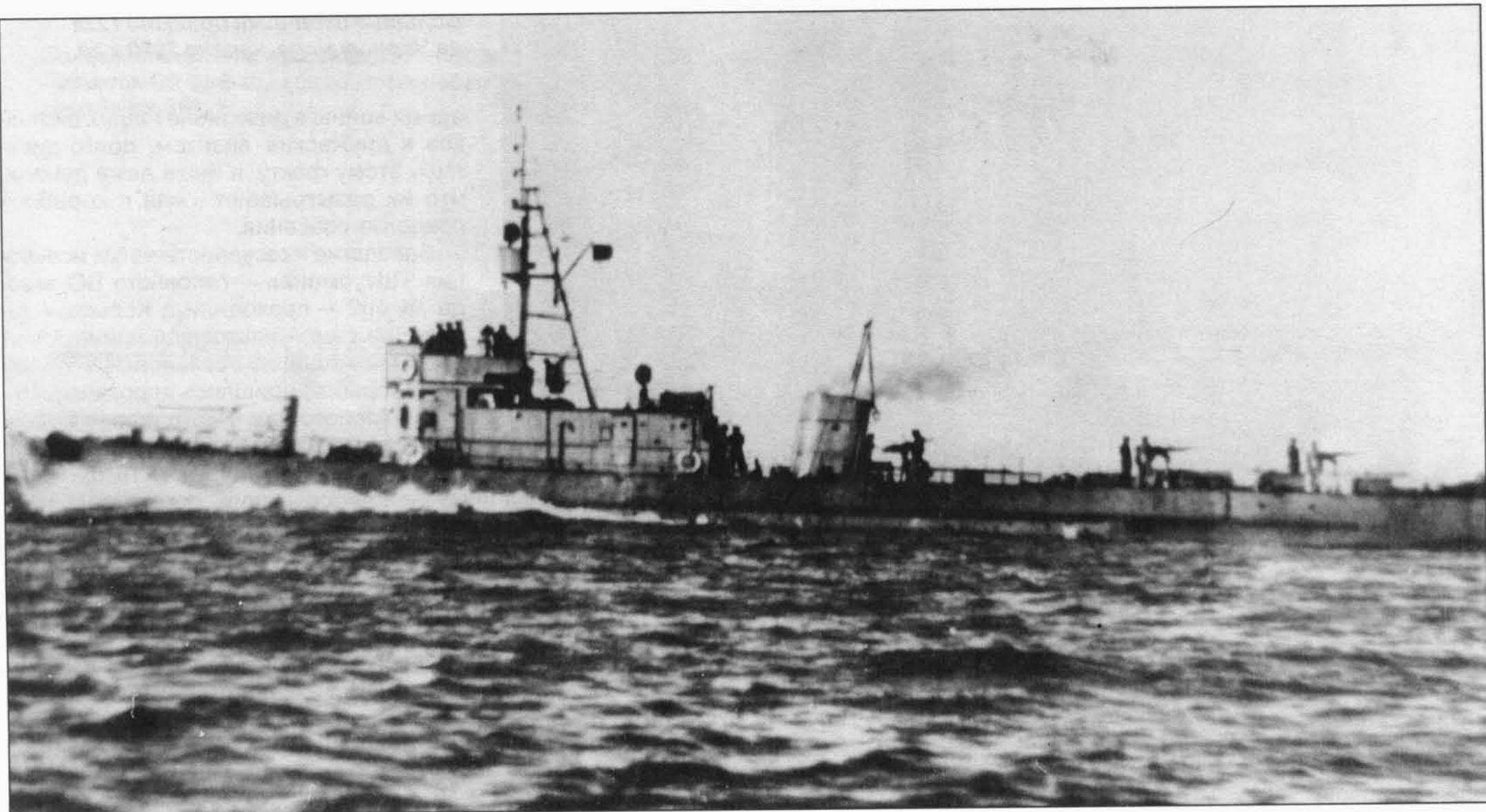


Фото из коллекции автора

*Большие охотники типа «Артиллерист» в камуфляжной окраске, Северный флот*



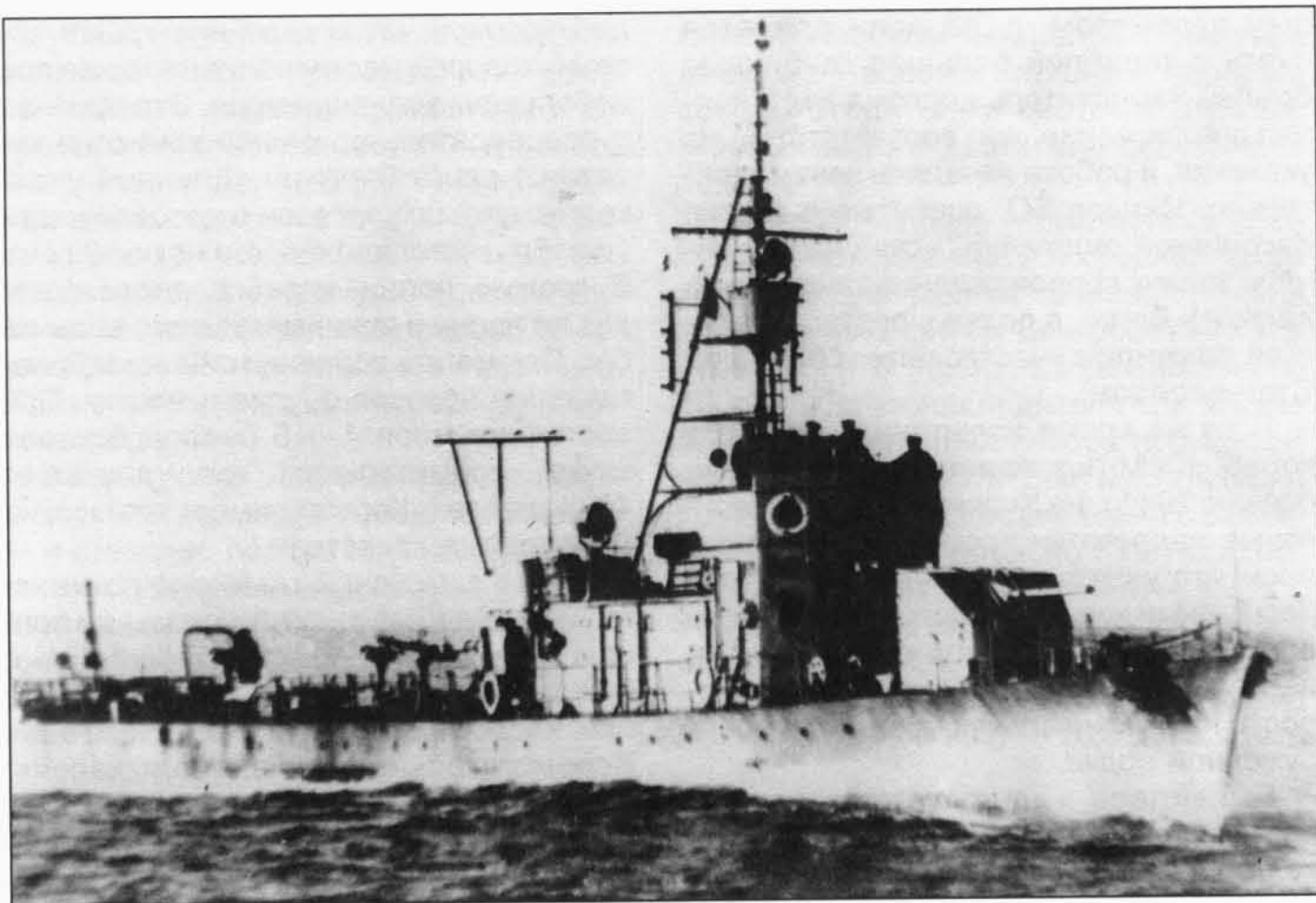


*Один из первых БО типа «Артиллерист» постройки Зеленодольского завода № 340. Обратите внимание на треногую мачту и отсутствие 37-мм артиллерии*

щее число начатых постройкой кораблей этого типа равнялось 50 (не считая еще четырех, уничтоженных при оставлении Киева). За годы войны судостроительная промышленность достроила, построила вновь и передала ВМФ 15 больших охотников. К 1 января 1946 г. их число увеличилось до 23. Еще 13 кораблей проекта 122а вступили в строй в 1946 — 1947 гг., а остальные (в том числе строившиеся во Владивостоке) были разобраны на стапеле.

### ИСПЫТАНИЯ

Испытания головного корабля проекта 122а «Артиллерист» (завод № 340) начались осенью 1941 г. на Каспийском море. Позже к нему присоединился и «Минер». Организацию и проведение этих испытаний поручили старшему корабельному инженеру Управления кораблестроения ВМФ В.Н.Бурову. Приемно-сдаточную базу организовали в Баку. Здесь была сформирована Постоянная приемная комиссия; в нее входили известные моряки-катерники Б.В.Никитин и Н.Е.Хавин. Несколько позже, в 1943 г., в Махачкале при эвакуированном туда из Ленинграда Учебном отряде подводного плавания им. С.М.Кирова были созданы классы по подготовке командиров противолодочных кораблей. Естественно, практику они проходили на БО проекта 122а, дислоцировавшихся в Баку.



По воспоминаниям Никитина, в ходе приемки очередного большого охотника с усиленным зенитным вооружением бригада рабочих завода № 340 и экипаж работали практически без отдыха, урывая лишь часа четыре в сутки для сна. Все понимали необходимость скорейшего ввода корабля в строй. «В порту у причалов стояли большие охотники — БО. Узкий стальной корпус с приподнятым носом делал их похожими на маленькие миноносцы. Вооружение БО состояло из 85-миллиметровой пушки на баке, двух крупнокалиберных пулеметов и больших глубинных бомб в бомбосбрасывателях на корме. Гидроакустические станции ус-

тановлены не были, так как аппаратура еще не прошла даже начальной стадии испытаний. Впрочем, в условиях, не позволяющих перебросить большие охотники ни на Балтику, ни в Белое море, они и не были нужны как противолодочные корабли. Им предстояло стать кораблями охранения танкерного флота — обеспечивать воздушную оборону на переходе по Каспию из Баку и Красноводска в Астрахань. Но 85-миллиметровая пушка не могла вести огонь по самолетам из-за малого предельного угла возвышения, а пулеметы были малоэффективны».

Поэтому, не прерывая испытаний, уполномоченные Постоянной комиссии





**Большие охотники проекта 122а на Черном море, начало 1950-х гг.**

время войны в дивизионе наших охотников с дружеским визитом, долго дивились этому факту, а иные даже думали, что их разыгрывают, сняв с кораблей средства спасения.

Заводские и государственные испытания «Штурмана» — головного БО завода № 402 — проходили в Кольском заливе, на самой настоящей войне. Из-за сложной ледовой обстановки в Белом море кораблю пришлось «проталкиваться» из Молотовска к чистой воде Баренцева моря. 10 февраля 1944 г. он прибыл к месту назначения. 18 февраля начались испытания, продолжавшиеся 60 дней вместо десяти по плану. Проходили они в сложной боевой обстановке. 9 мая, например, 10 немецких бомбардировщиков совершили налет на Кольский залив, повредив БО-207 (американской постройки) и потопив тральщик Т-31. И дальше, вплоть до 15 мая, когда был подписан приемный акт «Штурмана», дня не проходило без воздушных тревог...

Вооружение против самолетов оказалось недостаточным. От массовой атаки с воздуха большой охотник, как, впрочем, и любой из советских кораблей начала войны, отбивался с трудом.

Забегая вперед, скажем, что с 16 июля по 12 августа 1944 г. «Штурман» принимал участие в государственных испытаниях 37-мм спаренного автомата В-11. По их результатам артустановка была принята на вооружение.

Председатель госкомиссии по приемке головного «Штурмана» капитан 1 ранга Сергеев был человеком принципиальным и мужественным. Свое заключение он, не боясь обвинений в преклонении перед Западом, написал жестко и честно: «Большой морской охотник проекта 122а получился средним кораблем между катерами МО и малыми кораблями открытого моря — корветами. Данный тип... потерял все преимущества катеров МО и не приобрел хороших мореходных качеств кораблей типа корветов... Боевая практика Отечественной войны настоятельно требует иметь в строю флота многочисленный класс малых противолодочных кораблей с сильным артиллерийским универсальным вооружением для многоцелевого назначения». При этом Сергеев рекомендовал взять за образец американские корветы того времени.

Из-за «некомплектности поставок», как это сформулировано в приемных актах, несколько больших охотников завода № 402 ушли на флот с бомбометами без тележек; далеко не на всех «заказах» устанавливались радиопеленгаторные станции, на иных отсутствовала и система «Тамир-1». Отмечены вынужденные замены приборов связи, измерительной аппаратуры и электрооборудования. Палубы не покрывались несколь-

обратились с письмом к Л.М.Галлеру, в котором предложили усилить артиллерийское вооружение БО 37-мм зенитным автоматом и еще одним крупнокалиберным пулеметом, даже если придется снять с кораблей большие глубинные бомбы. Заместитель наркома ВМФ принял предложение, дал соответствующие указания, и работа началась незамедлительно. Четыре БО, принятые в состав Каспийской флотилии, успешно выполняли задачу сопровождения танкеров на Каспии и Волге, а позже в составе Волжской флотилии участвовали в боях под Сталинградом.

В то же время испытания головного корабля «Артиллерист», проведенные осенью 1941 г. на Каспии, выявили серьезные недостатки проекта. Подтвердилось, что у охотника отсутствует малый бесшумный ход для прослушивания подводной обстановки. Кроме того, корабль не мог быстро переходить с малой скорости на максимальную для атаки обнаруженной лодки.

Выявилась и недостаточная прочность сварного корпуса корабля (обшивка по правому борту БО «Артиллерист» дала трещину), что потребовало ее укрепления. Позже на трех больших охотниках Черноморского флота были обнаружены трещины в днищевой обшивке средней части корпуса. Специально созданная комиссия пришла к выводу: заводом № 340 нарушена технология сварочных работ. В заключении комиссии указывалось: «Местную прочность днища большого охотника проекта 122а первой серии из-за трещин, образовавшихся в результате больших усадочных напряжений в процессе сварки корпусов, считать необеспеченной».

Испытания больших охотников на Севере дали еще больше «пищи» для размышлений. Моряки, служившие на этих

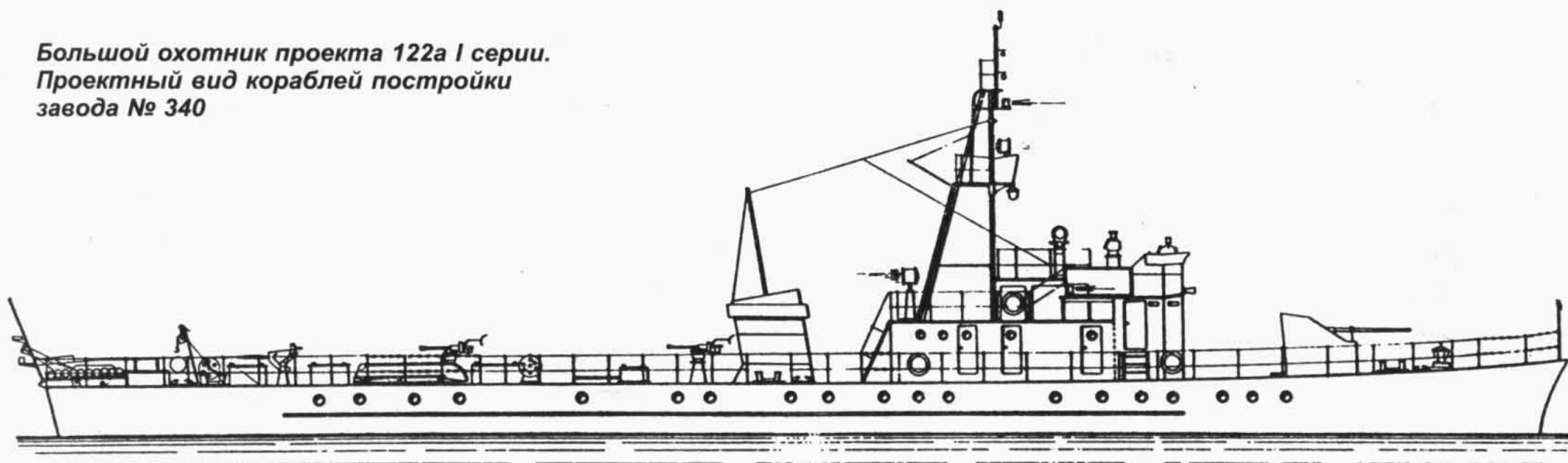
кораблях, говорили о них много нелестного, часто называя их «утюгами». Обидное прозвище появилось не случайно — из-за неудачно сконструированных обводов носовой части охотники «рыли носом», ходовой мостик заливало даже при небольшом волнении моря. Это признал и председатель приемной комиссии капитан 1 ранга Сергеев: «Длинный узкий корпус сильно заострен в носовой части (корабль имеет дифферент на нос 20 см). В свежую погоду корабль плохо всходит на волну и принимает много воды на бак. При малом волнении сильно забрызгиваются носовое орудие и мостик. При состоянии моря 4 — 5 баллов боковая качка стремительная, крен достигает 40 градусов... Корабль имеет невысокие мореходные качества».

Много замечаний отмечено по механизмам. Слабые электромоторы на полном ходу плохо переключивали руль с борта на борт. Мощность трюмно-пожарных насосов была явно недостаточной. Вспомогательный котел «задышался»: при задраенных люках и дефлекторах ему не хватало воздуха. Вообще, двигатели работали с перебоями, когда в кингстоны системы охлаждения попадал мягкий лед — выяснилось это только на испытаниях седьмого корабля — БО-152 «Электрик». Слаботочная аппаратура связи и наблюдения оказалась не защищенной фильтрами от помех.

«Мостик высок и неудобен, — записано в «Особых замечаниях и пожеланиях». — Железный обвес мостика слишком низкий, не защищает ни в какой степени от ветра и брызг. Работать на таком мостике очень утомительно...»

Поражало то, что на корабле полностью отсутствовали... спасательные средства. Не было даже легких плотов, не то что шлюпок! По воспоминаниям ветеранов, англичане, как-то побывавшие во





зящей краской, как то требовалось по технологии, — из-за отсутствия таковой. Почти на всех молотовских кораблях проекта 122а в иллюминаторах ходовой рубки вместо стекол «триплекс» ставили обыкновенные стекла.

Отечественные дизельные установки работали надежно, и претензий к ним не было. Чаше выходила из строя импортная техника. Так, у 10 дизель-генераторов фирмы «Дженерал моторс» выкрошилась заливка вкладышей подшипников. Недостаточно взрывостойкой оказалась электроаппаратура — в 1944 г. ее установили на специально изготовленные амортизаторы.

#### **ПРОЕКТ 122А: ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ**

**Корпус.** Согласно проекту корпус БО был выполнен гладкопалубным с некоторой седловатостью в средней части и небольшим подъемом палубы к носовой части. Вместе с заостренным форштевнем это делало его профиль похожим на силуэт клипера. Кроме носовой надстройки, трубы и тумб под зенитные орудия (пулеметы) над верхней палубой не имелось значительных по объему конструкций, что делало силуэт БО малозаметным, несмотря на сравнительно высокий надводный борт. Это был первый отечественный проект гладкопалубного корабля. Если учесть, что проектировали его специалисты закрытого КБ НКВД, организованного на территории завода № 194 под руководством В.А.Бжезинского, которые впоследствии работали над эсминцем проекта 41, то можно предположить, что корпус БО послужил прототипом для послевоенных эсминцев.

Корпус корабля подразделялся вертикальными поперечными переборками на 11 отсеков. Только переборка по 27 шп. имела вырез с водонепроницаемой дверью, причем сам вырез располагался над топливной цистерной, выше так называемой линии аварийных напоров. Корпус имел второе дно, которое простиралось от 4 шп. до ахтерштевня.

Согласно первоначальному проекту набранный по продольной системе корпус выполнялся сварным. Позже, как уже говорилось, на молотовском судостро-

тельном заводе № 402 сварной корпус заменили клепаным, что вызвало увеличение водоизмещения корабля.

Средняя толщина наружной обшивки корпуса и основных продольных связей, изготовлявшихся из низколегированной стали, составляла 3 — 4 мм. Толщина палубного стрингера — 16 мм. Бронирование отсутствовало.

Внутреннее расположение корпуса было следующим: I отсек — форпик; II — погреб боезапаса носового 76-мм орудия; III — кубрик экипажа (на 7 человек) с рубкой гидроакустика и подпалубной кладовой мокрой провизии; IV — кают-компания; V — каюты комсостава и коридор в кают-компанию; VI — носовое машинное отделение; VII — кормовое машинное отделение; VIII — кубрик экипажа (на 16 человек); IX — помещение старшин (на 10 человек); X — погреб глубинных бомб и боезапаса кормовых 37-мм автоматов; XI — румпельное отделение. Жилые помещения имели бортовую теплоизоляцию.

В надстройке размещались штурманская рубка, радиорубка, каюты командира и старшего помощника, камбуз, галюн, тамбур, рубка шифровальщика. Над штурманской рубкой размещался ходовой мостик, обнесенный парусиной (на I серии), затем — металлической защитой (на II серии).

**Энергетическая установка.** Основными достоинствами БО проекта 122а должны были стать скорость хода и дальность плавания. Однако советские конструкторы фактически были лишены возможности выбора двигателей. Поэтому в качестве главной энергетической установки были приняты три дизеля типа 9Д (38-К-8) Коломенского завода им. Куйбышева. Два из них размещались в двух машинных отделениях, разделенных водонепроницаемой переборкой, а третий, работавший на средний винт, располагался в носовом машинном отделении вместе со вспомогательным паровым котлом-отопителем системы Шухова. Масса каждого двигателя составляла 11,6 т.

Топливо — соляр — заливалось в цистерны, находившиеся в средней части корабля. Для подачи топлива служили три циркуляционных центробежных насоса ВЦН-76 производительностью по 50 т/ч. Обслуживали дизели три масляных шестеренчатых насоса производительностью по 13 т/ч (два) и 16 т/ч (один резервный) и три холодильника с охлаждающей поверхностью по 13 м<sup>2</sup> каждый.

Запас топлива: нормальный — 15,88 т, полный — 16,0 т, наибольший — 18,0 т. Расход топлива в час: на полном ходу 597 кг, на экономическом ходу — 125 кг. Расход на милю: на полном ходу — 26,0 кг, на эконо-

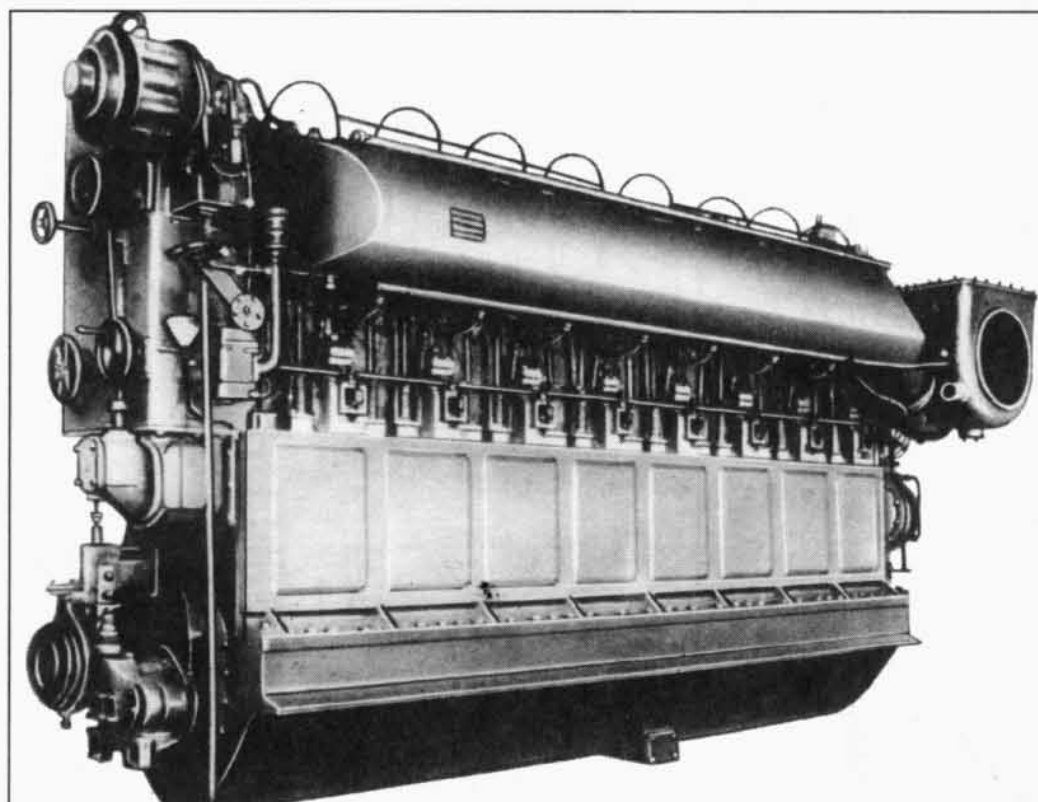


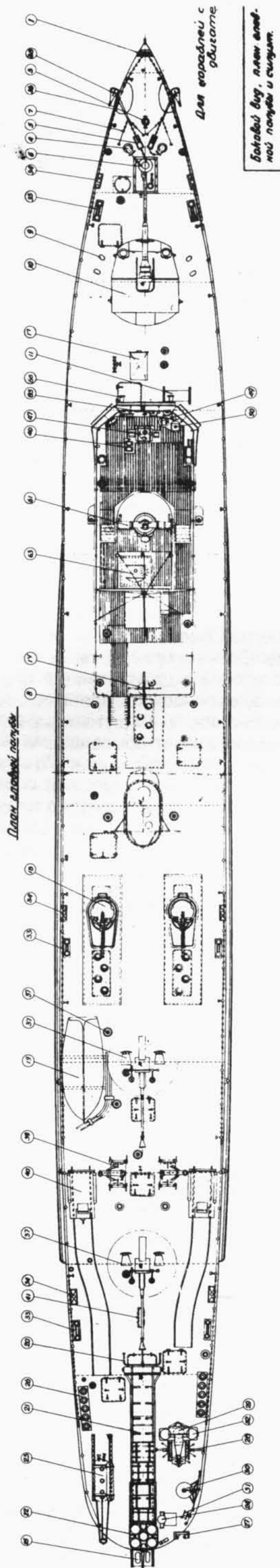
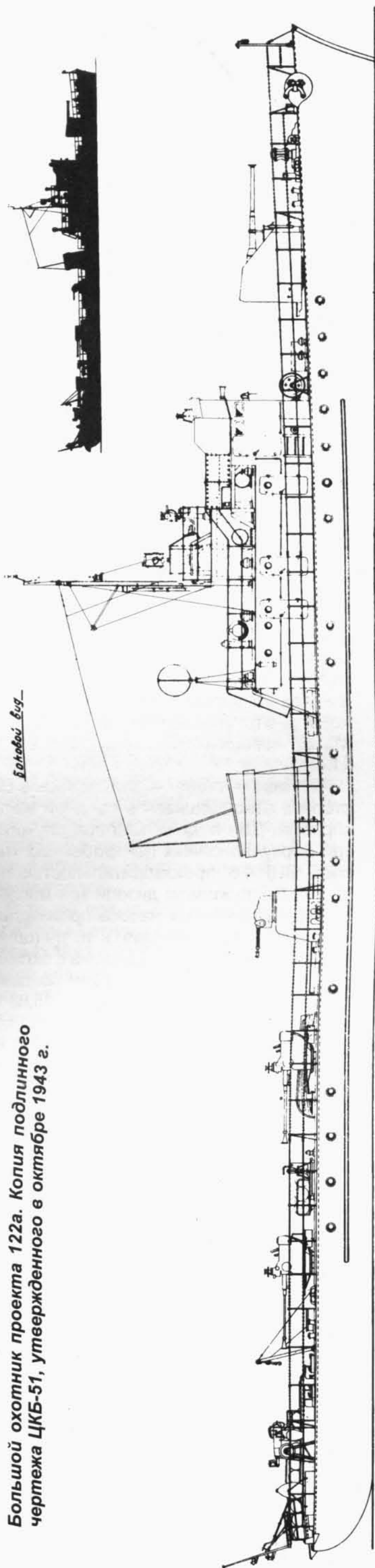
Фото из коллекции автора

**Дизельный  
двигатель типа  
9Д (38-К-8)  
Коломенского  
завода**



Большой охотник проекта 122а. Копия подлинного чертежа ЦКБ-51, утвержденного в октябре 1943 г.

Бортной вьюг



мическом ходу — 10,3 кг. Запас питательной воды составлял 4,5 т, запас мытьевой и питьевой воды — 5,15 т. Имелось два дизель-генератора постоянного тока напряжением 220 В и мощностью 18,5 кВт.

Имелись три нефтяных шестеренчатых насоса — производительностью 770 л/ч (два) и 3 т/ч (один — резервный); два центробежных пожарно-напорных насоса 1,5НКУ производительностью по 20 т/ч. Водоотливные средства: пять водоструйных эжекторов производительностью 10 т/ч. Также устанавливался один электрокомпрессор типа 2-ОК-1 производительностью 20 м<sup>3</sup>/ч, один аварийный (0,18 м<sup>3</sup>/ч) и второй, ручной компрессор типа РК-30 производительностью 2,4 м<sup>3</sup>/ч.

Время подготовки машин к походу: нормальное — 20 мин, ускоренное — 10 мин. Скорость наибольшего хода 23,2 уз., полного — 22,9 уз., экономического — 12,1 уз. Дальность плавания: полным ходом 690 миль, экономическим — 1750 миль.

Вынужденные обстоятельства заставили принять решение использовать отечественные двигатели, что породило естественные недостатки проекта. Одним из главных считалась невозможность обеспечения малого хода (менее 5 узлов), что не позволяло прослушивать подводную обстановку на ходу и вынуждало делать это лишь на «стопе». Другим серьезным недостатком оказалась низкая экономичность — ведь основным достоинством считалась высокая скорость в ущерб другим тактико-техническим показателям.

Поставки дизельных двигателей фирмы «Дженерал моторс» из США сделали возможным заменить отечественные двигатели иностранными. Документацию на переоборудование разработало ЦКБ-51. Так появилась вторая серия БО проекта 122а с американскими двигателями.

Три двухтактных неререверсивных с V-образным расположением цилиндров дизельных двигателя 12-278-А мощностью по 1200 л.с. при 750 об./мин установлены пошелонно, аналогично отечественным 9Д. Запас топлива: полный — 15 т, наибольший — 17 т. Расход топлива в час: на максимальном ходу — 0,729 т, на экономическом — 0,072 т; расход на милю: на полном ходу — 32,5 кг, на экономическом ходу — 8 кг.

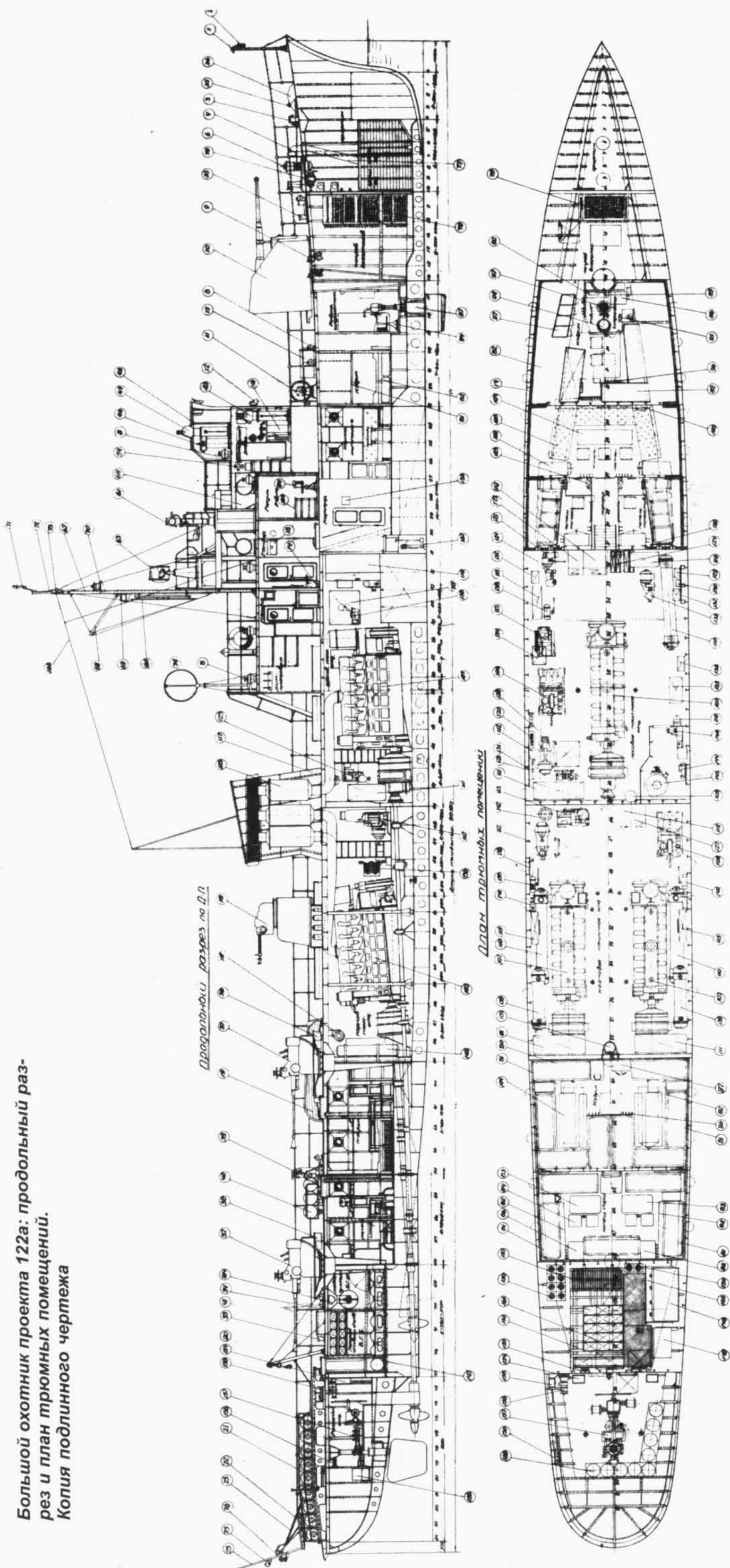
Время приготовления машин к походу: нормальное 55 мин, ускоренное — 40 мин. Скорость наибольшего хода 22,4 уз., полного хода — 18 уз., экономического хода — 9 уз. на одном среднем двигателе. Дальность плавания полным ходом составляла 460 миль, экономическим — 1900 миль. Имелось два дизель-генератора модели 3-71 на 25 кВт при 230 В. Запас мытьевой и питьевой воды — 10 т.

Гребные винты для корабля проектировал ЦНИИ-45. Диаметр бортовых составлял 1773 мм, среднего — 1695 мм.

**Артиллерийское вооружение**, согласно первоначальному проекту 122а, включало одно 76-мм артиллерийское орудие 34-К и три 12,7-мм пулемета ДШК.



Большой охотник проекта 122а: продольный разрез и план трюмных помещений.  
Копия подлинного чертежа



Артиллерийская установка главного калибра размещалась на баке БО и имела противопульный и противоосколочный щит коробчатого сечения. Наибольший угол возвышения составлял  $85^\circ$ , снижения —  $5^\circ$ . Горизонтальная дальность стрельбы достигала 76 кбт (14,1 км), высотная — 9,3 км. Углы обстрела составляли  $0 - 150^\circ$  на оба борта. Скорострельность при подаче снарядов вручную — 15 — 18 выстр./мин. Боезапас по норме составлял 200 выстрелов и по вместимости погребов — 260. Вместимость кранцев первых выстрелов — 10 снарядов. Для управления огнем орудия 34-К имелся дальномер ДМ-1,5 (база 1,5 м, увеличение — 13 — 14 крат, пределы измерения дистанции от 5 до 120 кбт).

Война заставила пересмотреть взгляды на вооружение корабля — авиация противника достигала Каспийского моря и Волги. ВМФ настоял, и проектировщикам пришлось изыскать место для размещения двух 37-мм автоматов. Этим и объясняется «шахматное» расположение зенитной артиллерии.

Установленные на БО в конце 1941 г. 37-мм автоматы 70-К были приняты на вооружение ВМФ в 1940 г. Они имели наибольшие углы возвышения  $85^\circ$  и снижения —  $5^\circ$ . Горизонтальная дальность стрельбы — 43 кбт (8 км), высотная — 4 км. Орудие № 1 (правый борт) имело углы обстрела  $5 - 176^\circ$  по правому борту и от  $45^\circ$  до  $130^\circ$  — по левому, а орудие № 2 (левый борт) — от  $58^\circ$  до  $135^\circ$  по правому борту, и от  $5^\circ$  до  $180^\circ$  — по левому. При угле возвышения  $40^\circ$  и более — обстрел круговой. Скорострельность составляла 150 выстр./мин, боезапас по норме и по вместимости погребов — 2000. Длина непрерывной очереди у 70-К достигала 100 выстрелов. Охлаждение воздушное, что было ошибкой проектировщиков: для продолжения стрельбы требовалось или заменять ствол новым, или ждать около 1,5 ч полного его охлаждения.

Три зенитных пулемета ДШК установили на тумбах позади трубы: два побортно и один — в диаметральной плоскости ближе к корме. Дальность горизонтальной стрельбы 7 км, высотной — 3,5 км. Боезапас по вместимости погребов — 9000 выстрелов.

В связи со снятием АУ 34-К с производства в конце 1941 г. ЦКБ-51 внес соответствующие коррективы в проект под другую установку 90-К: новые установочные места на верхней палубе и перепланировку погреба боезапаса. Универсальная артиллерийская установка 90-К калибра 85-мм была разработана КБ завода № 8 с 1939 г. Ее опытный образец испытали в июле — августе 1941 г. Хотя официально она была принята на вооружение лишь 25 июля 1946 г., но уже в 1944 г. ее установили на большие охотники II серии, строившиеся на заводе № 402.

Наибольший угол возвышения установки 90-К  $85^\circ$  и снижения —  $5^\circ$ . Углы обстрела составляли  $0 - 145^\circ$  на оба борта (при





угле возвышения 45° и выше — от 0° до 150°). При этом горизонтальная дальность стрельбы достигала 15,65 км, а высотная — 10,5 км. Скорострельность установки — 25 выстр./мин. Боезапас по норме — 205 выстрелов и по вместимости погребов — 219, в кранцах первых выстрелов на баке — 11 снарядов. Для управления огнем добавилась стереотруба БСТ-1.

На БО второй серии орудия 70-К устанавливались в диаметральной плоскости и имели углы обстрела: орудие № 1 — 25 — 180° на оба борта, а № 2 — 20 — 180° на оба борта. Скорострельность их несколько увеличилась — 160 выстр./мин, но боезапас по норме сократился до 1200.

Количество зенитных пулеметов на БО второй серии уменьшилось. Было оставлено только два спаренных ДШК на турелях. В отдельных случаях эти пулеметы были заменены спаренными пулеметами системы «Браунинг-Кольт» на турелях. Наибольший угол возвышения составлял 90°, снижения — 10°. Их скорострельность достигала 500 выстр./мин, а боезапас — 1200 выстрелов. Вместимость кранцев первых выстрелов составила 80 на каждую пару.

**Противолодочное вооружение** БО проекта 122а I серии — глубинные бомбы М-1 (48 шт.) и Б-1 (24 шт.), которые хранились в бомбовом погребе и бомбосбрасывателях. На кораблях II серии — 25 бомб М-1 и 30 Б-1. Поначалу устанавливались два бомбосбрасывателя (один

для больших глубинных бомб, второй — для малых); на кораблях II серии бомбосбрасыватель для больших бомб Б-1 заменили на два бомбомета БМБ-1.

**Минно-тральное вооружение** — катерные параван-тралы КПТ-1 — появилось только на кораблях II серии. В штате кораблей числилась подрывная партия третьего разряда; ее имущество хранилось в бомбовом погребе.

**Химическое вооружение** по проекту включало кормовую дымаппаратуру ДА-3 (один комплект) и 14 морских дымовых шашек (МДШ). Время непрерывного действия ДА-3 — 15 мин, производительность — 20 кг/мин. Дымообразующее вещество — 300 кг смеси С-IV в резервуарах, 200 кг смеси С-IV — в бочках (раствор сернистого ангидрида в хлорсульфиновой кислоте).

В качестве противохимической защиты применялись защитная одежда и твердое дегазирующее вещество (200 кг хлорной извести).

**Радиоэлектронное и гидроакустическое вооружение.** Большие охотники проекта 122а оснащались радиопередатчиком «Бриз» (позже «Бухта-2»), радиоприемником «Метель», радиоприемниками «Рейд» (УКВ) и «Дозор». Кроме того, имелась переносная армейская радиостанция типа РБ, обеспечивавшая двустороннюю радиосвязь в диапазоне радиоволн 50 — 200 м в режиме телеграфии (до 12 км) и телефонии (до 8 км).

**Зенитное вооружение большого охотника проекта 122а: 12,7-мм пулеметы ДШК и 37-мм автоматы 70-К. Черноморский флот, начало 1950-х гг.**

В предвоенный период активно развивалась сеть морских радиомаяков. В 1937 г. флот получил первые отечественные корабельные радиопеленгаторы «Градус-К» для надводных кораблей. Все БО оснащались этими радиомаяками. Диапазон их волн составлял 400 — 4000 м, точность пеленгования +1,5 град., длительность непрерывной работы 30 — 40 ч.

Предусмотренный первоначальным проектом шумопеленгатор «Посейдон» мог работать только на стоянке, перед движением его приходилось вручную поднимать на палубу. Прибор не определял ни дальности, ни глубины погружения цели, а ошибка по пеленгу составляла 5 — 7 град. Разумеется, эффективность его была крайне низкой.

В 1938 г. появился первый отечественный гидролокатор, на базе которого в следующем году была создана гидроакустическая станция (ГАС) «Тамир-1», которая с 1942 г. и стала устанавливаться на БО. На ходу до 6 уз. эта ГАС обеспечивала дальность обнаружения подводных лодок в режимах эхопеленгования и шумопеленгования — 3 — 5 кбт. Ошибки определения координат цели: по даль-



ности — 1% от расстояния, по курсовому углу в режиме эхопеленгования — +3°, по курсовому углу в режиме шумопеленгования — +2°.

Подготовка акустиков для работы на ГАС была настолько низкой, что они могли использовать станцию лишь в режиме шумопеленгования. К тому же ГАС «Тамир-1» эффективно работала при скорости корабля порядка 3 уз., а энергетическая установка БО не могла обеспечить ход менее 8 уз.

С октября 1941 г. на вооружение отечественных кораблей стали поступать первые британские ГАС «Асдик», на некоторых советских БО устанавливались ГАС типа 134а. Освоение импортных образцов и отечественные разработки позволили в 1944 г. принять на вооружение новую станцию «Тамир-9» для малых кораблей. Она отличалась от «Тамир-1» наличием рекордера, автомата посылок и обтекателя излучателя.

**Навигационное вооружение.** В соответствии с проектом, на БО I серии были установлены магнитные компасы ГО-1 и вертушечные лаги «ГО марка III, модель 1», которые применялись на надводных кораблях советского ВМФ с 1936 г. Этот лаг обладал серьезными недостатками (нестабильностью поправок во времени, малой надежностью, быстрой изнашиваемостью шестерни и звездочки). Поэтому с 1942 г. большие охотники стали оснащать лагами «ГО марка-III упрощенный» (комплектация СМТ) общим весом до 140 кг и с указанием только пройденного расстояния, без выработки хода.

**Судовые системы и вспомогательное оборудование.** Балансирный руль находился в диаметральной плоскости, а его нижняя кромка не выступала за

лопасти винтов. Привод управления рулем был принят по типу Девиса.

Шлюпочное устройство БО по проекту состояло из одного четырехвесельного яла и заваливаемой грузовой стрелы. Стрела также использовалась для погрузки мин и боезапаса.

Швартовное устройство включало 8 кнехтов и такое же количество палубных клюзов и киповых планок (без роульсов). Стальной трос и кранцы выдавались по нормам снабжения однотипных боевых кораблей.

Буксирное устройство имело носовой и кормовой клюзы и вышку с тросом, установленную на правом борту в районе кормового 37-мм автомата. В качестве якорного устройства в проекте предусмотрены находившийся в носовой части якорный электрический шпиль с дисками трения и два якоря Холла. Длина якорных цепей — по 100 м.

### БОЕВАЯ СЛУЖБА БОЛЬШИХ ОХОТНИКОВ ПРОЕКТА 122А

**Балтика.** Как уже говорилось, большие охотники проектов 122 и 122а изначально создавались с учетом пограничной и сторожевой службы в мирное время. И первые, головные корабли серии ОХТ-1 и ОХТ-2 в конце 1940 г. вошли в состав погранохраны НКВД Прибалтийского округа и стали числиться ПСКР 3 ранга. К сожалению, подробностей их службы найти не удалось. Известно лишь, что в январе 1941 г. их переименовали соответственно в «Топаз» и «Коралл», а 22 июня 2-й Балтийский отряд пограничных судов на основании распоряжения наркома Военно-Морского Флота был передан в подчинение КБФ. Охотники вошли в состав отдельных дивизионов базовых СКР. Бо-

евой путь «Топаза» оказался недолгим: в августе 1941 г. он погиб во время Таллинского перехода.

**Каспийская флотилия.** К августу 1942 г. произошло пополнение корабельного состава флотилии пришедшими из Зеленодольска вновь построенными БО: «Артиллерист», «Минер» и «Торпедист». Позднее в ее состав вошли: «Боцман», «Зенитчик», «Дальномерщик», «Прожекторист», «Наводчик» и «Огнеметчик».

8 августа 1942 г. решением НК ВМФ Каспийская флотилия была объявлена действующей. Основной ее задачей явилось обеспечение народно-хозяйственных и оперативных военных перевозок морем. Суда с нефтепродуктами, следовавшие из Баку и Красноводска, конвоировались до двенадцатифутового рейда Астраханского порта. Главной помехой судоходству была авиация противника. БО, на которых усилили зенитное вооружение, привлекались к конвоированию танкеров. На их долю выпало несколько боевых эпизодов.

27 октября 1942 г. танкер «Агмалы оглы» (водоизмещение 800 т) доставил из Баку на Астраханский рейд горючее. В это время налетели самолеты противника. Одна из бомб угодила в мостик танкера, начался пожар. Неуправляемое судно село на мель. В этот критический момент на помощь терпящему бедствие танкеру подоспели военные корабли — БО «Артиллерист» и «Минер», плавучие зенитные батареи. Огнем своих пушек и пулеметов рассеяли вражескую авиацию, уничтожив при этом один бомбардировщик. Затем началось спасение танкера, а «Артиллерист» и «Минер» с 29 по 31 октября несли охрану поврежденного судна и вели работы по снятию его с мели.

Пулемет ДШК  
большого  
охотника типа  
«Артилле-  
рист». На  
заднем плане —  
БО-105  
«Боцман»



Фото из коллекции В. Костриченко



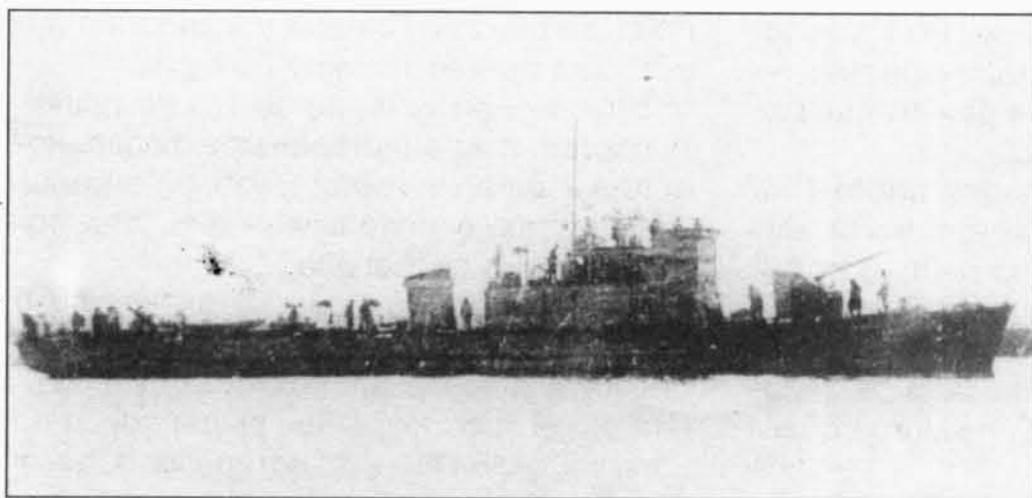
Месяц спустя, 31 октября, «Минер» нес дозор на двенадцатифутовом рейде. В 16.15 сигнальщик Н.А.Агабеков доложил о появлении семи Ю-88. Они шли со стороны заходящего солнца, маскируясь в его лучах. Командир корабля старший лейтенант В.Д.Юрченко приказал открыть артиллерийский огонь. Первые же залпы расстроили порядок самолетов, но, развернувшись, они начали пикировать с разных сторон на стоявшую рядом баржу с горючим. Вокруг нее стали разрываться бомбы.

Орудия и пулеметы «Минера» вели яростный огонь. Когда ведущий «Юнкерс» избрал своей целью большой охотник и вошел в пике, «Минер» вовремя отвернул вправо. Пять бомб упали в стороне от корабля, подняв огромные столбы воды. Выйти из пике самолет не смог: пулеметы пронизали его очередями, он задымил и упал в море. Остальные бомбардировщики беспорядочно сбросили остатки смертоносного груза в воду и поспешили скрыться.

15 ноября БО «Артиллерист» вместе с двумя плавучими зенитными батареями конвоировал танкер «Кулибеков», на буксире последнего были землесос и два мотобота. Четыре Ю-88 атаковали танкер, который от близких разрывов бомб получил серьезные повреждения и начал погружаться. На помощь подошел «Артиллерист». С тонущего судна было снято 43 человека. При отражении воздушной атаки удалось подбить два самолета противника.

Онежская флотилия. Большой охотник за подводными лодками БО-107 («Марсовый») 22 июля 1943 г. вошел в качестве сторожевого корабля в состав Онежской военной флотилии, дислоцировавшейся на Вытегру. К осени линия фронта проходила по прежним оборонительным рубежам, противник продолжал удерживать западное побережье Онежского озера от города Повенец до реки Ошта. 10 октября корабли флотилии, в том числе БО «Марсовый», приняли участие в артиллерийском обстреле соору-

фото из коллекции автора



**Большой охотник «Марсовый» (БО-107) на Онежском озере, 1944 г.**

жений и плавучих средств противника в районе деревни Щелики. Командовал отрядом выделенных средств капитан 3 ранга Крохин. В 6.00 утра большой охотник и катера вышли из устья Вытегры на мыс Самбо, где они должны были стать на огневые позиции. Ветер был зюйд-вест 4 балла, волна — 3 балла, видимость — 30 кбт. Головным шел «Марсовый», имея ход 17,5 уз.

Прибыв в район, катера уменьшили ход до 13 уз. и начали маневрировать, ожидая сигнала для начала артиллерийского обстрела. Плавучих средств противника у пристани Щелики обнаружено не было.

В 6.56 корабли отряда получили приказ об открытии огня и начали пристрелку по видимым пристанским сооружениям в деревне Щелики. После первого залпа на пристани загорелись деревянные строения. Переменив огневую позицию, катера начали перезарядку установок реактивных снарядов.

Через 9 минут батареи противника открыли огонь. Осколками снаряда был поврежден торпедный катер ТКА-83. В 7.38 «Марсовый» начал перестрелку с вражескими батареями, стрелявшими с мыса Самбо и от деревни Щелики, стараясь отвлечь их огонь от наших торпедных катеров. Тогда батарея, стрелявшая с мыса Часовня, перенесла огонь на «Марсовый», двухорудийным залпом захватила его в «вилку» и повела стрельбу на поражение. Корабль, в свою оче-

редь, усилил огонь по этой батарее, и она, выпустив 25 снарядов, замолчала. Продолжая маневрировать, «Марсовый» вышел из зоны обстрела.

Ветер свежел, доходя до 6 баллов, и волна значительно усиливалась. «Марсовый» подошел к ТКА-83 и взял его на буксир. В 8.30 с командного пункта поступил сигнал о прекращении обстрела и возвращении в базу.

Всего катера выпустили 96 снарядов, из них 38 реактивных. При этом были подавлены неприятельские батареи на мысе Самбо и в районе деревни Подщелье, сожжена пристань и разрушены пристанские сооружения в деревне Щелики.

Подводя итоги этой операции, командующий флотилией, в частности, указал: «Решение командира катера «Марсовый» взять на буксир поврежденный ТКА-83 под огнем противника являлось неверным, так как скопление катеров облегчало противнику вести по ним сосредоточенный огонь... Для постановки дымовой завесы дымааппаратура на катерах использовалась не полностью, а на «Марсовом» совсем не была заряжена».

25 — 26 октября большой охотник участвовал в высадке разведчиков на побережье, занятое противником. Операция прошла успешно. Этим были закончены боевые действия флотилии на озере в 1943 г. На зиму «Марсовый» остался в Онежском озере для обороны побережья от десантных и диверсионных сил противника.

К началу боевых действий флотилии в 1944 г. «Марсовый» входил в состав 4-го отряда сторожевых катеров. В начале июня он участвовал в составе отряда кораблей поддержки в разведке расположения огневых средств и батарей береговой обороны противника в районе мыс Самбо — мыс Сухой Нос. Корабль определял координаты стрелявших неприятельских батарей и держал связь со штабом флотилии.

Летом 1944 г. «Марсовый» принимал участие в боевых действиях по изгнанию противника с Онежского озера: 20 — 21 июня осуществлял разведку в связи с отходом неприятельских войск на правый берег реки Свирь, 25 июня участвовал в поиске плавсредств противника у бухт Шокша и Деревянская, 27 — 28 июня

**Большой охотник типа «Артиллерист» в Севастополе**

фото из коллекции автора





обеспечивал высадку десанта на западное побережье озера. В результате совместных стремительных действий Советской Армии и Онежской военной флотилии побережье Онежского озера было полностью очищено от противника.

Согласно циркуляру начальника Главного морского штаба от 7 июля сторожевой катер «Марсовый» надлежало передать в состав Черноморского флота. 8 июля он прибыл из Петрозаводска на Вытегру, через три дня отправился по Мариинской водной системе в Рыбинск, а затем — в город Сарепту.

**Перевод больших охотников на Черное море.** В ходе Великой Отечественной войны была выполнена операция по транспортировке пяти больших охотников проекта 122а с одного морского театра (Каспийского моря и Онежского озера) на другой (Черное море). Научно-техническое обеспечение работ осуществляло Управление кораблестроения ВМФ. Руководил переброской кораблей заместитель начальника Управления кораблестроения инженер-капитан 1 ранга Г.Ф.Козьмин. Вся операция по переводу кораблей длилась с октября 1943 по август 1944 г.

Из Астрахани и Вытегры в Сарепту под Сталинградом все корабли пришли своим ходом. Здесь на заводе № 264 (бывшая Красноармейская верфь) был переоборудован слип, с помощью которого БО были подняты на берег. По предварительному расчету, их вес не должен был превышать 157 т. При демонтаже и разгрузке с кораблей снимались артиллерийские системы, весь боезапас, дымовая аппаратура, химическое имущество, якорь и якорные цепи, мачта, топливо, все запасы и т.д. Заводка кораблей на кильблоки производилась вручную на пеньковых концах. После подъема на берег на трех тележках с кораблей снимались также руль и гребные винты. Дополнительно были проведены расчеты напряжений при общем изгибе в конструкциях корпуса от действия опорных реакций тележек, которые не превышали допускаемых. После погрузки на транспортер было установлено, что действительный вес БО (ввиду неполной разгрузки) превышал расчетный и находился в пределах 170 — 187 т.

Далее они были погружены на 240-тонные транспортеры и по железной дороге, которую для пропуска сверхгабаритных грузов пришлось специально переоборудовать, доставлены в Калач-на-Дону. На этой трассе, общей протяженностью 98 км, наиболее серьезным препятствием явился железнодорожный мост через реку Карповка, имеющий ферму с ездой понизу. Для проводки эшелона с БО потребовалось перестроить его для езды поверху. На остальном протя-

Железнодорожный 240-тонный транспортер для перевозки больших охотников из Сарепты в Калач-на-Дону



жении пути были выполнены сравнительно небольшие по трудоемкости работы по отнесению близко стоящих к пути устройств (семафоров, стрелочных будок, километровых столбов и т.п.). Продолжительность перевозки составляла 10 — 12 часов.

На берегу Дона была выбрана низина, затапливаемая весной, куда проложили разгрузочный тупик, подходящий непосредственно к урезу воды. На корабле с помощью железнодорожного крана установили артиллерийское вооружение и поставили в феврале 1944 г. один за другим «в кильватер» в расчете, что при половодье они всплывут. Однако вопреки долговременному прогнозу в тот год оказалось мало воды вследствие незначительного количества осадков и раннего таяния снега. Корабли до середины апреля не всплыли, и их пришлось поднимать на понтонах, переоборудованных из барж. Затем охотников на буксире перевели в Ростов-на-Дону, где и передали Черноморскому флоту. Через Азовское море и Керченский пролив корабли шли уже своим ходом.

Вторым путем БО специальными эшелонами доставлялись по железной дороге прямо до города Ейска на Азовском море. Продолжительность перевозки составила трое суток. Для спуска кораблей на воду в Ейском порту в мае — июне 1944 г. было сооружено специальное спусковое устройство, расположенное в восточной части мола на продолжении подъездного железнодорожного тупика хлебного причала. Спуск кораблей на воду был предусмотрен без перегрузки прямо на железнодорожных платформах, для чего в воду было уложено 110 м железнодорожного пути. В августе операция была успешно завершена.

**Черноморский флот.** 1 июля 1944 года в 5.00 большие охотники 2-го дивизиона (БО-102 «Минер», БО-103 «Торпедист», БО-101 «Артиллерист», БО-104 «Зенитчик», БО-105 «Боцман») вышли из Ейска в Тамань. Там к ним присоединился «Марсовый», который тоже вошел во 2-й Варненский дивизион больших охотников Черноморского флота.

28 августа БО-103 и БО-106 осуществляли охранение базовых тральщиков на переходе из Новороссийска в Севастополь. На следующий день эти охотники вместе с другими кораблями отряда вышли из Севастополя в Одессу, куда прибыли 30 августа в 9.30. На кораблях находился 331 матрос для захваченных румынских кораблей и 333 бойца 393-го отдельного батальона морской пехоты. После небольшого отдыха и мелкого ремонта 1 сентября большие охотники вышли из Одессы в Тендру и оттуда в Констанцу.

В результате стремительных ударов советских войск союзные Германии Румыния и Болгария оказались выведенными из войны. Гитлеровцы свои надводные корабли и часть подводных лодок



**Большой охотник типа «Артиллерист» сопровождает эскадру ЧФ во время перехода в Севастополь, ноябрь 1944 г.**



Фото из коллекции В. Костриченко

затопили на рейде Варны, а три подводные лодки — у берегов Турции. Черное море оказалось полностью освобожденным от немецко-фашистских захватчиков. 5 ноября 1944 г. эскадра Черноморского флота вошла в Севастополь. В их числе были линкор «Севастополь», крейсер «Красный Крым» и эсминцы. Дополняли эту впечатляющую картину шесть больших охотников проекта 122а: «Артиллерист», «Минер», «Торпедист», «Зенитчик», «Боцман», «Марсовый».

**Северный флот.** В апреле 1944 г. в составе СФ появились первые БО. Как правило, новые корабли (при всех их очевидных недостатках) доверяли командирам, уже имевшим боевой опыт, — например, капитан-лейтенанту Н.К.Голубенцеву, принявшему в Молотовске БО «Летчик», и кавалеру ордена Красного Знамени капитан-лейтенанту Л.Т.Майстренко, принявшему «Пилот».

На Северном флоте большие охотники 122-го проекта занимались будничной военной работой, а ее хватало. Осваивать новые корабли, район плавания, благоустраиваться в базах было некогда, и это зачастую сказывалось на боевой службе. В связи с активизацией бо-

евых действий вражеских ПЛ в Заполярье командование СФ усилило оборону морских коммуникаций. Были созданы Иокангская и Карская военно-морские базы, где базировалось несколько БО. Теперь суда сопровождались специальными противолодочными кораблями, имеющими на вооружении гидроакустическую аппаратуру и бомбометы.

БО-150 «Моторист» вошел в состав флота 4 ноября 1944 г., а 7 декабря уже задействован в противолодочных операциях севернее Кильдина. БО-141 «Кировец» был сдан в середине лета 1944 г., а в ноябре, как свидетельствуют архивы, шел в охране конвоя ЮВ-5 без... якорей. Их он лишился «после длительных плаваний в Арктике».

Не всегда использование больших охотников было успешным. Так, БО-142 15 сентября 1944 г. участвовал в охране конвоя ДВ-2. Но из-за плохой погоды (ветер 5 — 6 баллов, море 3 — 4 балла, пасмурно, температура +3°C) и неполадок в механизмах корабль с разрешения командира конвоя 16 сентября взял на обратный курс, на Диксон.

29 декабря БО-142 находился в охране тральщиков Т-37 и Т-32. Плохая работа ГАС привела к тому, что Т-37 был торпедирован немецкой ПЛ, которая ушла из района безнаказанной.

21 апреля 1945 г. из порта Лиинахамари вышел конвой ПК-9 в охране эс-

корты в составе четырех эскадренных миноносцев, двух норвежских тральщиков, шести больших охотников и четырех торпедных катеров. Несмотря на сильное охранение, противник все же предпринял несколько атак подводными лодками в 12 милях севернее мыса Цып-Наволок. Сначала эсминец «Жесткий» совместно с большим охотником БО-131 атаковал обнаруженную подводную лодку и сорвал ее атаку. Затем около 7.00 эсминец «Дерзкий» и БО-131 атаковали другую подлодку глубинными бомбами и начали ее преследование. Бомбили до тех пор, пока конвой не прошел опасный район.

Ярких героических эпизодов на долю этих кораблей не выпало. В истории Великой Отечественной войны им досталась роль скромных, неказистых трудяг, которые старательно служили, как могли.

К началу 1960-х гг. охотников проекта 122а в нашем флоте оставались уже единицы. Моряки от этих слабовооруженных, маломореходных кораблей старались поскорее избавиться. Два или три последних уцелевших из серии 122а, говорят, были приняты от военных моряков для нужд... «Мурманрыбы». Рыбаки якобы нашли им применение в качестве промыслово-поисковых кораблей. Артиллерию, бомбометы, разумеется, убрали за ненадобностью, а вот акустические станции оставили. Так что не исключено, что последние большие охотники завода № 402 под конец своей морской жизни охотились за... косяками трески.

**Тихоокеанский флот.** До конца 1946 г. завод № 199 сдал Тихоокеанскому флоту шесть БО проекта 122а: «Связист», «Радист», «Сигнальщик», «Акустик», «Телеграфист» и «Гидроакустик». 1 декабря 1952 г. из этих кораблей была сформирована 145-я бригада охотников за подводными лодками под командованием капитана 1 ранга Е.М.Сидорова. В 1954 г. пять БО были переданы КНР\*.

\*По некоторым данным, Китаю был передан и шестой корабль, БО-127 «Гидроакустик».

**Большой охотник вместе с эскадрой ЧФ следует в Севастополь. На заднем плане — крейсера «Ворошилов» и «Молотов», 4 ноября 1944 г.**

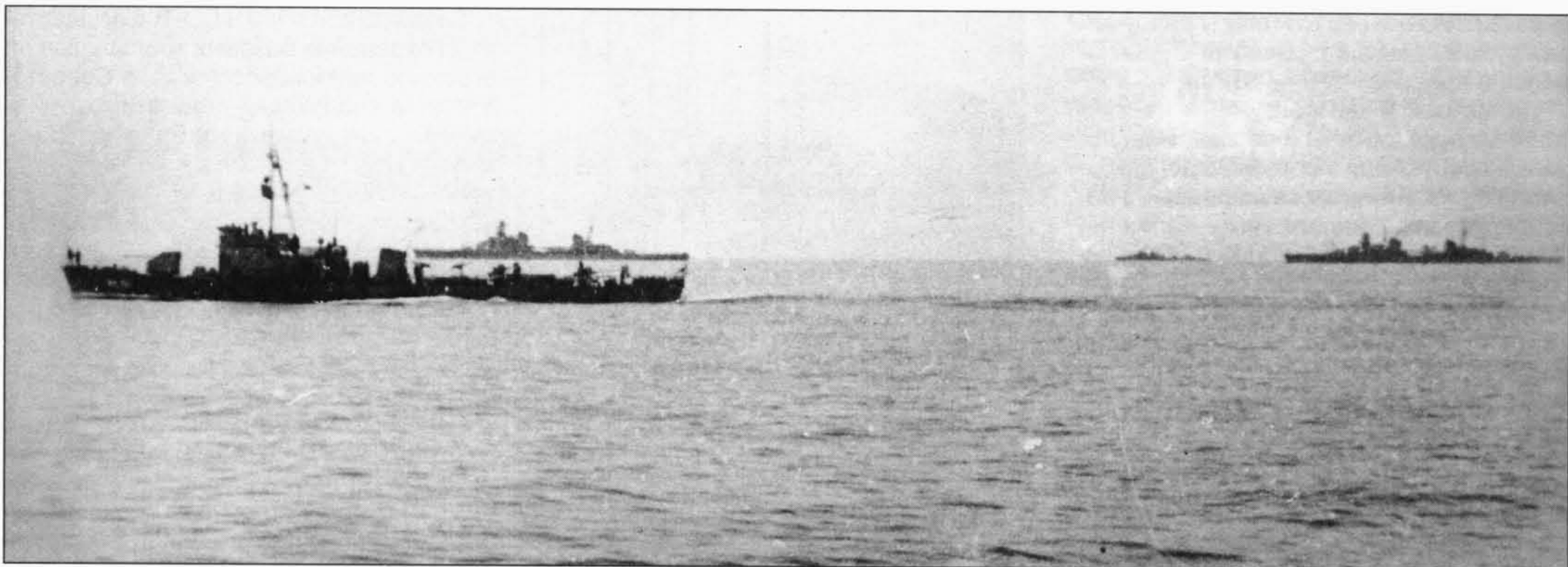


Фото из коллекции В. Костриченко





## БОЛЬШИЕ ОХОТНИКИ ПРОЕКТА 122БИС

### ПРОЕКТИРОВАНИЕ

21 ноября 1945 г. И.В.Сталин утвердил постановление «О десятилетнем плане военного судостроения на 1946 — 1955 гг.», согласно которому предполагалось продолжить строительство больших охотников проекта 122а. Однако тогда же между ВМФ и Судпромом возникли разногласия по концепции дальнейшего строительства флота. Флот настаивал на проектировании кораблей с учетом всех новшеств, в том числе еще не проверенных практикой. Промышленность же хотя и осознавала недостатки довоенных разработок, но предпочитала продолжать строительство кораблей по старым проектам с минимальными их изменениями — это обеспечивало ей немедленное вливание и более легкое освоение огромных средств, часть из которых можно было использовать для собственных нужд заводов.

Руководитель Судпрома И.И.Носенко, основываясь на реальном положении разрушенной войной промышленности, представил 26 ноября 1945 г. в Госплан развернутые «Предложения по выполнению десятилетнего плана». В одном из разделов документа приводился пере-

чень недостроенных кораблей, подлежавших разборке на стапеле. Именно такая участь выпадала дальневосточным большим охотникам проекта 122а (заводские номера 37 — 42), заложенным в 1942 г. и имевшим готовность от 5,4 до 5,7%. Зато на 1946 г. предлагалось построить 54 БО улучшенного проекта 122бис.

Разработка большого охотника за ПЛ с усиленным вооружением, более совершенными средствами обнаружения и увеличенной дальностью плавания началась в ЦКБ-51 еще в 1943 г. Этот проект получил обозначение 122бис и по сути являлся III серией БО проекта 122а. Эскизный проект 122бис был утвержден 1 ноября 1943 г., а технический — 20 июля 1944 г.

Новый корабль согласно проекту имел некоторые преимущества по сравнению с прототипом. Добавилась радиолокационная станция, была установлена более совершенная ГАС, усилилось пулеметное вооружение. За счет упрочнения корпуса, увеличения его ширины и высоты борта мореходность повысилась с 6 — 7 баллов до 9, дальность плавания возросла

до 2600 миль. Эти изменения вызвали увеличение водоизмещения на 27 т и снижение скорости хода на 0,5 — 1 узел. Головной корабль проекта 122бис заложили на заводе № 340 30 июня 1945 г.

С 1946 г. началась серийная постройка БО проекта 122бис I серии с импортными дизелями «Дженерал моторс», затем последовала II серия — с менее мощными и более тяжелыми отечественными силовыми установками. В результате водоизмещение кораблей II серии возросло на 4%, а скорость снизилась до 18,7 узла. На кораблях I серии устанавливались бомбометы БМБ-1, на первых кораблях II серии — реактивная бомбометная установка РБМ, а на последующих — две РБУ-1200. Строительство поточно-позиционным методом позволяло судостроительному заводу (ССЗ) им.А.М.Горького в Зеленодольске ежегодно сдавать флоту по 25 — 30 кораблей.

Для обеспечения запланированного объема выпуска БО проекта 122бис вы-

**Вверху: большой охотник проекта 122бис выходит в море, 1950-е гг.**



явилась необходимость создания специализированной проектной организации. Приказом министра судостроительной промышленности 18 ноября 1949 г. в Зеленодольске было создано Центральное конструкторское бюро № 340 по проектированию больших охотников за подводными лодками на правах хозяйственной организации с самостоятельным балансом. В состав бюро вошли специалисты из ЦКБ-51 (ныне ОАО КБ «Вымпел» в Нижнем Новгороде), а также большая группа ИТР из конструкторского отдела Зеленодольского судостроительного завода им.А.М.Горького. Первым начальником — главным конструктором бюро был А.В.Кунахович, незаурядные личные качества которого сыграли важную роль в становлении КБ. Талантливым специалистом и организатором являлся В.И.Цюпак, проработавший около трех десятилетий главным инженером бюро.

В августе 1950 г. была выполнена проработка по дальнейшей модернизации кораблей проекта 122бис, предусматривавшей замену пулемета калибра 12,7 мм на 25-мм полуавтоматические спаренные артиллерийские установки 2М-3. Однако предложение не получило дальнейшего развития, так как в это время уже была сделана ставка на противолодочные корабли проектов 201 и 159. В том же месяце на базе серийного БО проекта 122бис ЦКБ-340 спроектировало катер связи (проект 357).

В 1951 г. основная деятельность КБ была направлена на обеспечение постройки и сдачи серийных БО. Кроме того, началась разработка технической документации для «объекта 125» — так именовались корабли проекта 122бис, которые предполагалось строить в Польской Народной Республике (ПНР).

В 1953 г. на швартовных испытаниях больших охотников отлаживалось опытное оборудование — пневмоцистерна,

### Хронология создания БО проекта 122а/122бис

Разработка ТЗ (ОТЗ, ТТЭ)	1922 г. — Морской штаб Морских сил РСФСР; 1926 г. — НТК Морского ведомства; 1929 г. — НТК УВМС;
Проектирование	1929—1933 гг. — 80—100-тонный БО (НТК УВМС и ОКБ-2 НКВД); 1933—1936 гг. — пр. 100—150-тонный «ОП» (КБ верфи з-да №5 НКВД); 1936—1938 гг. — пр. 115 (КБ НКВД на Адмиралтейском заводе им. А.Марты); 1938—1939 гг. — пр. 122 (КБ Балтийского з-да); 1939—1940 гг. — пр. 122а (ЦКБ-51); 1943—1949 гг. — пр. 122бис I серии (ЦКБ-51); 1949—1956 гг. — пр. 122бис II серии (КБ №340);
Строительство	1939—1940 гг. — пр. 122(з-ды №300 и №340); 1940—1943 гг. — пр. 122а I серии (з-д №340); 1942—1946 гг. — пр. 122а II серии (з-ды №420 и №199); 1945—1955 гг. — пр. 122бис (з-д №340)

бомбосбрасыватели, зарядные устройства, фильтры тонкой очистки. В марте того же года завершилась корректировка проекта 122бис под установку крупнокалиберных пулеметов 2М-7. В следующем году разработали документацию по замене противолодочного вооружения установками РБУ-1200 («Ураган»). К сентябрю 1954 г. ЦКБ-340 закончило проработку пяти различных вариантов по усилению артиллерийского и противолодочного вооружения корабля проекта 122бис. Тогда же началась подготовка технической документации по организации постройки больших охотников этого типа в Китайской Народной Республике (КНР). В 1956 г. был успешно сдан корабль (зав. № 833) с гидромотором. В марте 1961 г. ЦКБ-340 начало работу над сокращенным техническим проектом переоборудования БО для поставки в Индонезию (шифр 06). А в целях решения вопросов использования газовых турбин на кораблях ПЛО был выполнен технический проект переоборудования корабля (зав. № 936) с газовым реверсом для монтажа ускоритель-

ной газотурбинной установки УГТУ-2 мощностью 10 000 л.с.

На этом закончилась эпопея попыток создания корабля по второй группе проработок НТКМ 1926 г. Подводя итоги, можно сказать, что сотрудники этого комитета довольно точно спрогнозировали основные пути развития различных классов противолодочных кораблей (катеров) почти на 25—30 лет вперед. Проектами МО-4, ОП, 115 и 122 было положено начало становлению кораблей ПЛО.

Главным конструктором проекта 122а/122бис в ЦКБ-51 до 1941 г. был К.Д.Корнилов, с 1941 по 1946 г. — Н.Г.Лощинский, с 1946 по 1948 г. — Н.Х.Желясков (и.о.), а с 1948 г. — А.В.Кунахович. Директором завода № 340 в период строительства первых кораблей типа «Артиллерист» был А.Ф.Майоров, начальником производства и ответственным сдатчиком в 1941 г. первых двух БО — В.С.Гусев.

**БО-270 — головной корабль проекта 122бис. Обратите внимание на нестандартную форму надстройки и ходового мостика**

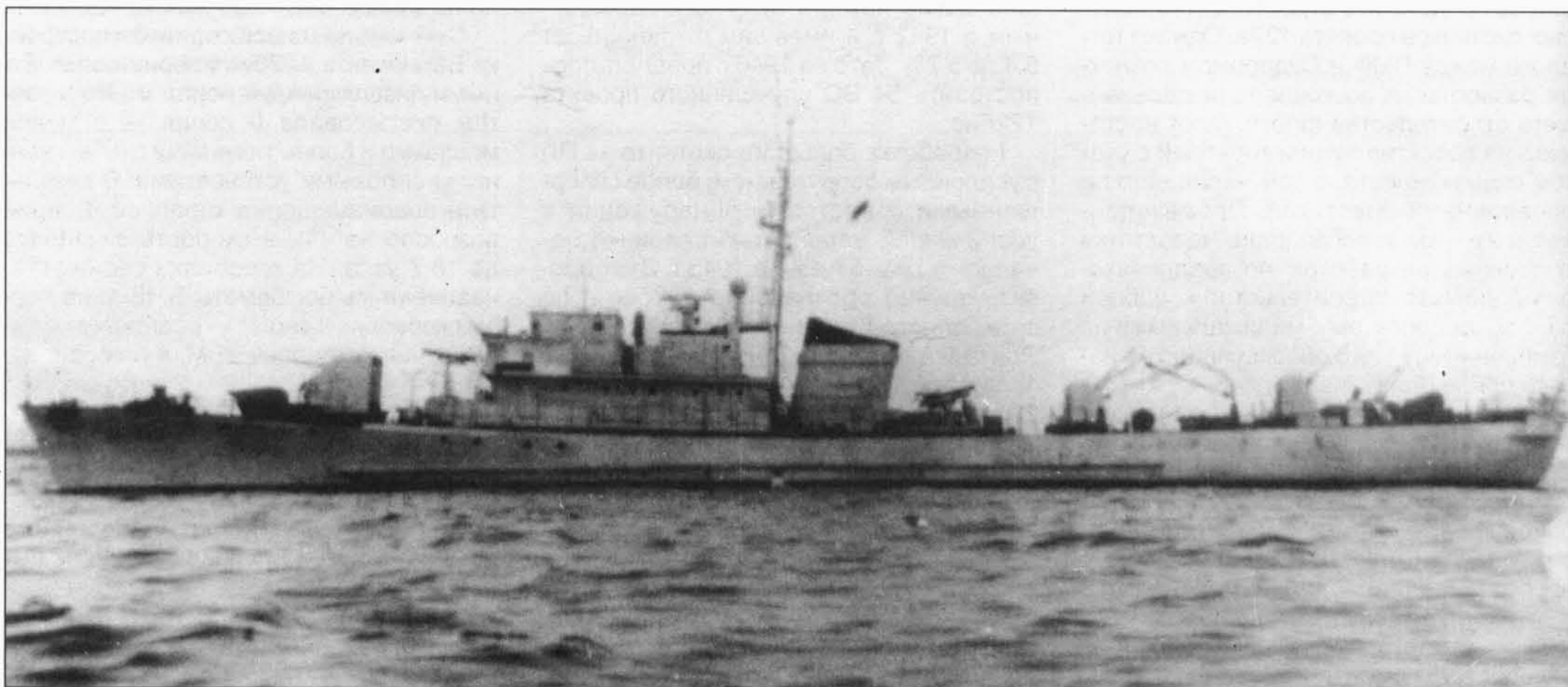


Фото из коллекции автора



## СТРОИТЕЛЬСТВО

Головной корабль проекта 122бис заложили на заводе № 340 летом 1945 г.; он получил наименование БО-270 (зав. № 367). Одновременно разработали технологические циклы и для молотовского завода № 402. Выпускать плановое количество кораблей — 60 в год — на заводе № 340 можно было только, организовав конвейерное производство. Для завода № 402 задали производительность в другой форме — длительность цикла постройки охотника проекта 122бис должна была составлять 105 дней. Однако в дальнейшем от строительства таких кораблей в Молотовске (Северодвинске) отказались.

Технологический процесс завода № 340 предусматривал поточное изготовление секций больших охотников на специализированных участках с последующей их сборкой на подвижном стапеле, а также поточным методом. Монтажно-сборочные работы по строительству корабля производились на четырех позициях: на первой велась сборка 20 секций корпуса; на второй — подготовка и монтаж на корабле главных двигателей, а также установка надстройки и трубы; на третьей — сборка главных механизмов, трубопроводов, электрооборудования; на четвертой — отделочные работы и спуск на воду на четырех тележках.

Головной корабль был сдан ВМФ в Баку в 1947 г. С момента его закладки до подписания приемного акта прошло 2 года 3 месяца. Начиная с 1948 г. завод № 340 сдавал флоту ежегодно по 25 — 30 больших охотников проекта 122бис. Такой поточный метод постройки кораблей был осуществлен в стране впервые. За его внедрение директор завода Б.Е.Бутыма, главный технолог В.С.Гусев, главный инженер В.Ф.Ивочкин, главный конструктор проекта 122бис А.В.Кунахович, начальник производств С.Л.Смеркович, главный конструктор завода № 340 В.И.Цюпак, главный сварщик А.Г.Шаповалов и заместитель главного конструктора Н.М.Шомин в 1949 г. были удостоены Сталинской премии 2-й степени.

Всего в Зеленодольске до 1955 г. построили 157 больших охотников проекта 122бис. Кораблестроительная программа 1956 — 1965 гг. предусматривала ввод еще 31 БО, но от их постройки вскоре от-



казались. К концу 1950-х гг. стало ясно, что корабли, спроектированные почти два десятилетия назад, морально устарели.

## ИСПЫТАНИЯ

Головной корабль проекта 122бис проходил испытания на Каспийском море в 1947 г. Комиссия под председательством капитана 1 ранга Н.Е.Хавина отметила, что на большом охотнике БО-270 по сравнению с кораблями проекта 122а несколько улучшены маневренные и мореходные качества, увеличена дальность плавания, усилено штурманское вооружение (гирокомпасом и эхолотом), установлены радиолокационное оборудование и новая ГАС, улучшена обитаемость. В то же время комиссия выявила следующие недостатки:

1. Максимальная проектная скорость — 20 уз. — явно недостаточна и ниже, чем у кораблей проекта 122а.

2. Наличие на корабле трех калибров артиллерийского вооружения (85-мм, 37-мм, 12,7-мм) нецелесообразно.

3. Гидроакустическая установка «Тамир-10» обеспечивает возможность поиска подлодки на дальности до 4,5 кбт только на «стопе» и на малом ходу (менее 10 уз.).

4. Проектная дальность действия радиолокационной станции недостаточна.

*Большой охотник готовится к спуску на воду. Хорошо видны скуловые кили и характерные «миноносные» обводы корпуса корабля*

5. Реверсивные муфты сложны и снижают надежность механической установки.

Заключение комиссии гласило, что проект 122бис следует считать переходным к более совершенным проектам кораблей.

## ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ БОЛЬШОГО ОХОТНИКА ПРОЕКТА 122БИС

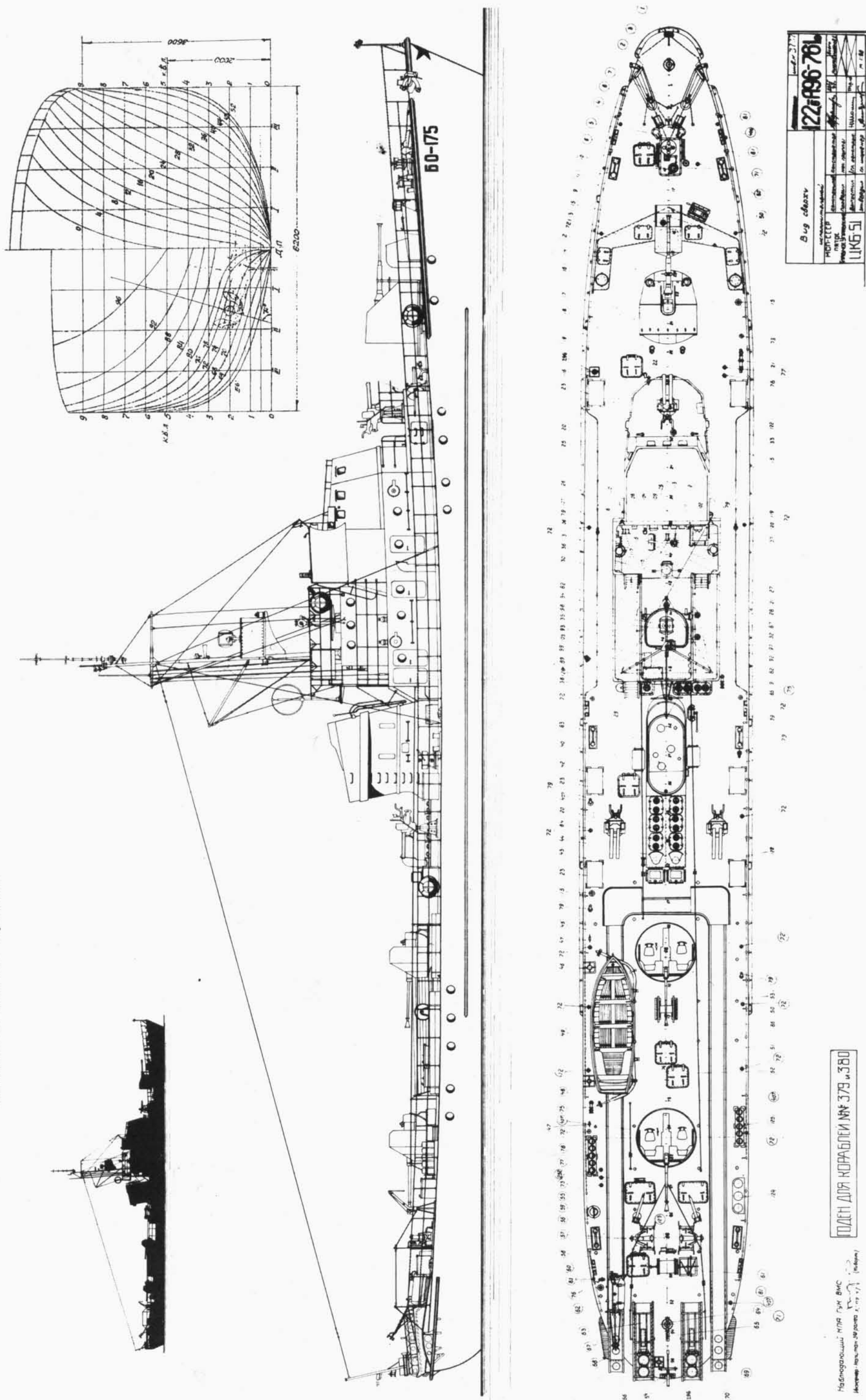
**Корпус.** В целом корпус БО повторял проект 122а, но был увеличен в размерах (учтены рекомендации по уширению корпуса). Для повышения мореходных качеств (устранения заливаемости носовой части) изменили теоретический чертеж, особенно носовые обводы, которые приобрели больший развал, что придавало кораблю очертания миниатюрного миноносца. Девятью поперечными переборками корпус подразделялся на 10 отсеков. Второе дно простиралось от 10 шп. до ахтерштевня. Носовая надстройка «выросла» на один ярус, а крылья мостика удлинились.

*Большой охотник проекта 122бис второй серии с 12,7-мм пулеметами 2М-1*





Большой охотник проекта 122бис первой серии.  
Копия подлинного чертежа





Большой охотник проекта 122бис первой серии:  
продольный разрез и план трюмных помещений.  
Копия подлинного чертежа

Примечания:

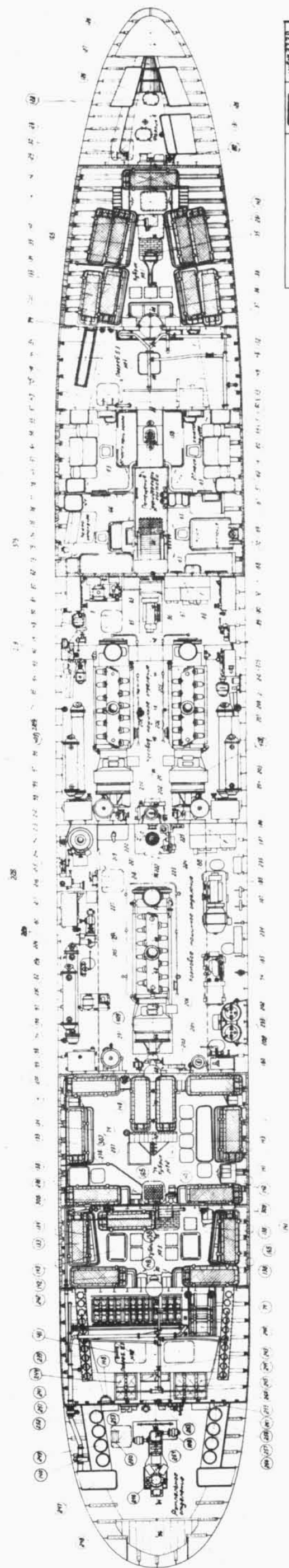
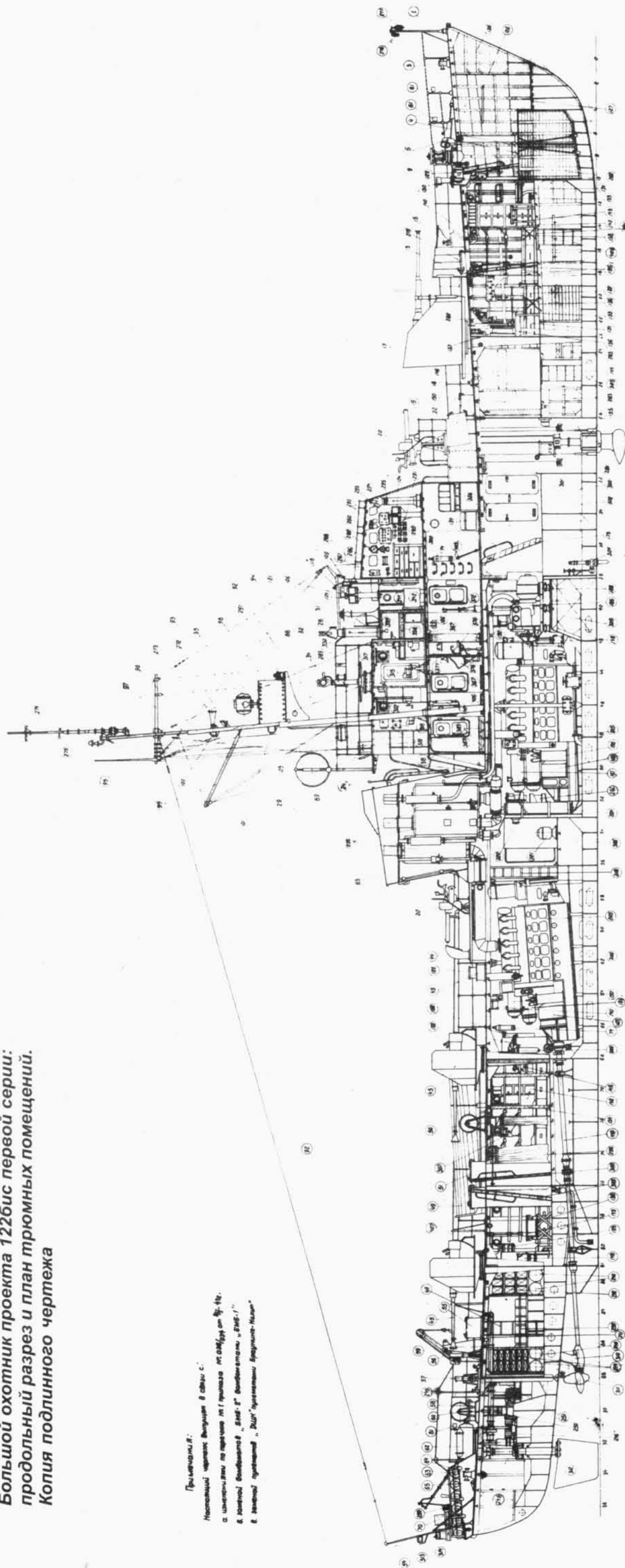
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE

**Introduction**

Dr. J. H. W. van der Veen, M.D., F.R.C.P., F.R.S., F.R.C.P.(C), F.R.C.P.(G), F.R.C.P.(I), F.R.C.P.(N), F.R.C.P.(S), F.R.C.P.(U.K.), F.R.C.P.(A), F.R.C.P.(F), F.R.C.P.(J), F.R.C.P.(E), F.R.C.P.(D), F.R.C.P.(O), F.R.C.P.(P), F.R.C.P.(Q), F.R.C.P.(R), F.R.C.P.(T), F.R.C.P.(V), F.R.C.P.(W), F.R.C.P.(X), F.R.C.P.(Y), F.R.C.P.(Z)

1. Journal of the American Medical Association, 1954, 157, 1000-1001.

ДЛЯ НАУЧНОГО БУДНИКА



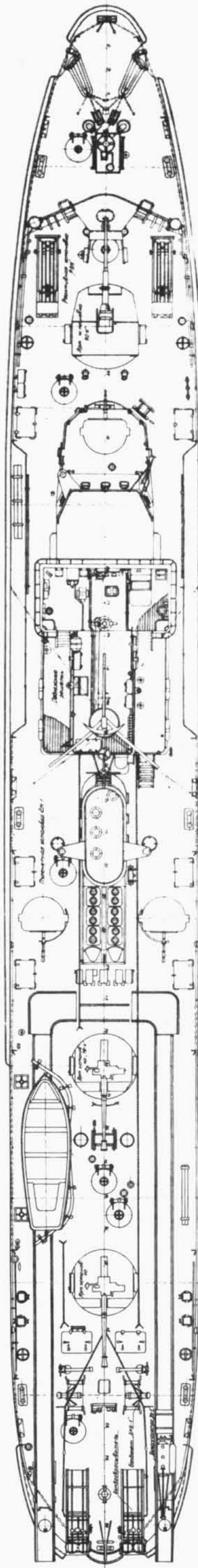
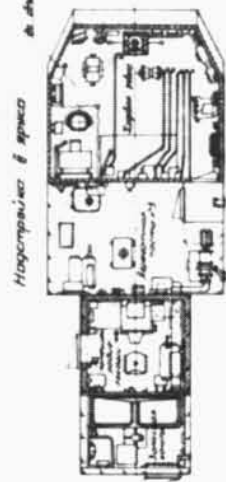
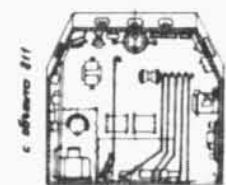
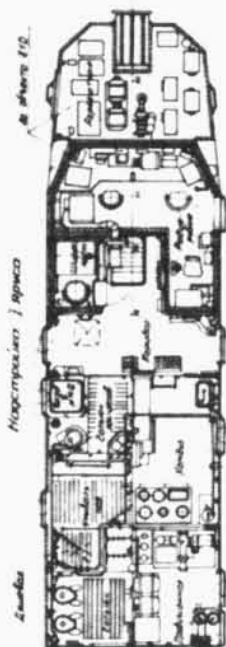
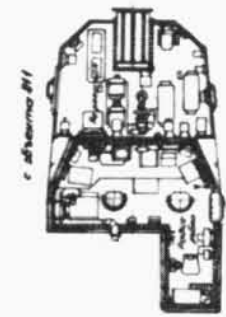
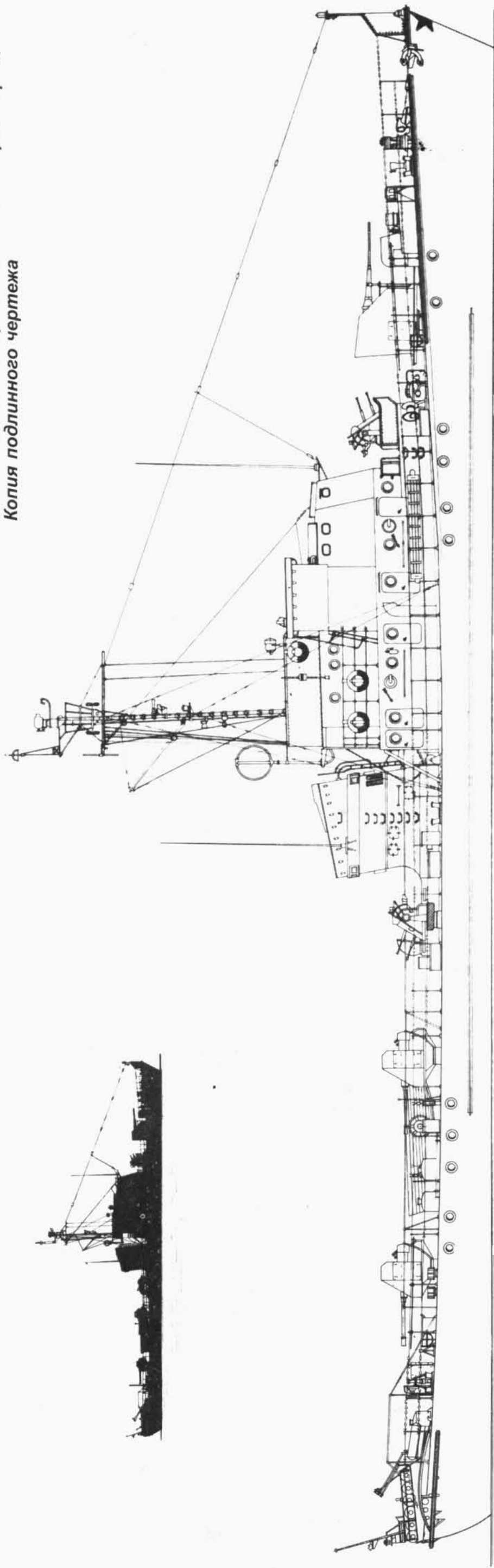
Наблюдательный штаб ГМ ВМС  
Министер. Нарудов 30 марта 1900 г.  
[Подпись]

ГОДЕН ДОЯ КОРАБЛЕН № 379-380

[illegible]



Большой охотник проекта 122бис второй серии.  
Копия подлинного чертежа



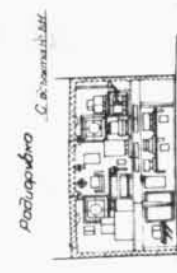
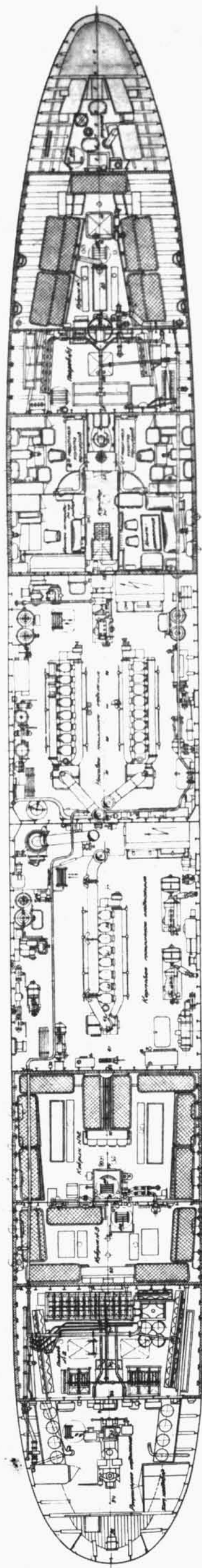
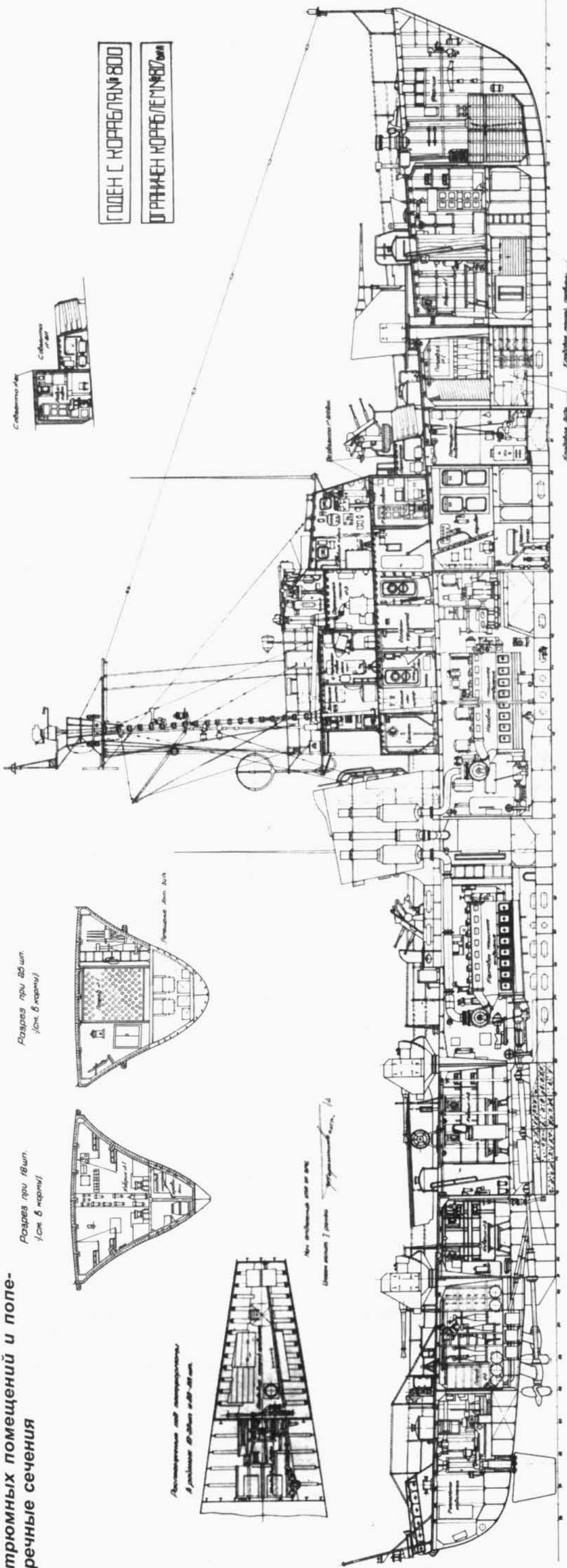
1-800-875-5283

ОТРАЖЕН КОРЕЛЕМ 1977

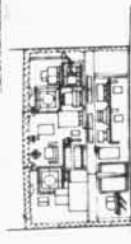
[illegible]



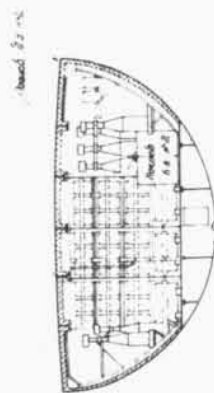
**Продольный разрез, план  
трюмных помещений и попе-  
речные сечения**



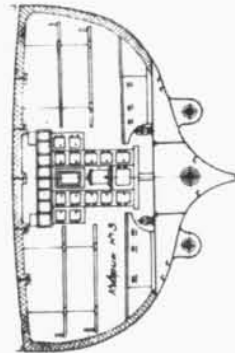
Родина



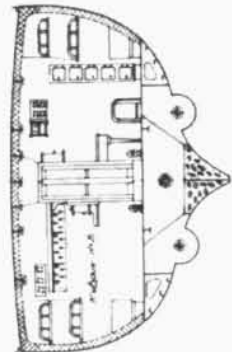
Разрез при 86 шп.  
1/см 6 мес/



Распрез при 79 мм.  
1/см 8 мм



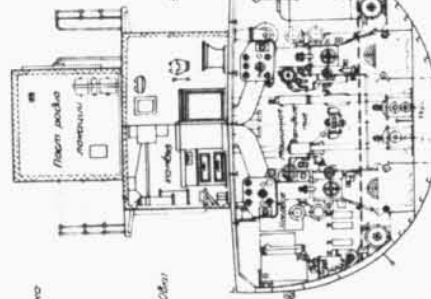
Разрез при 74 мм.  
/ см 6 кармы/.



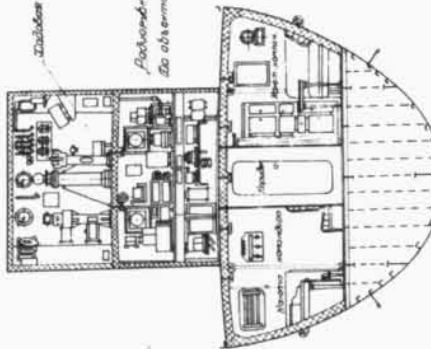
Размер по 57 см  
1 см 8 мм



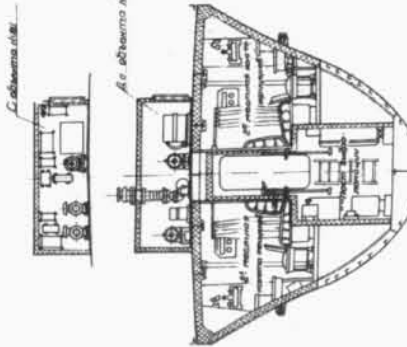
Разрез при 48 шп.  
1 см. в норму.



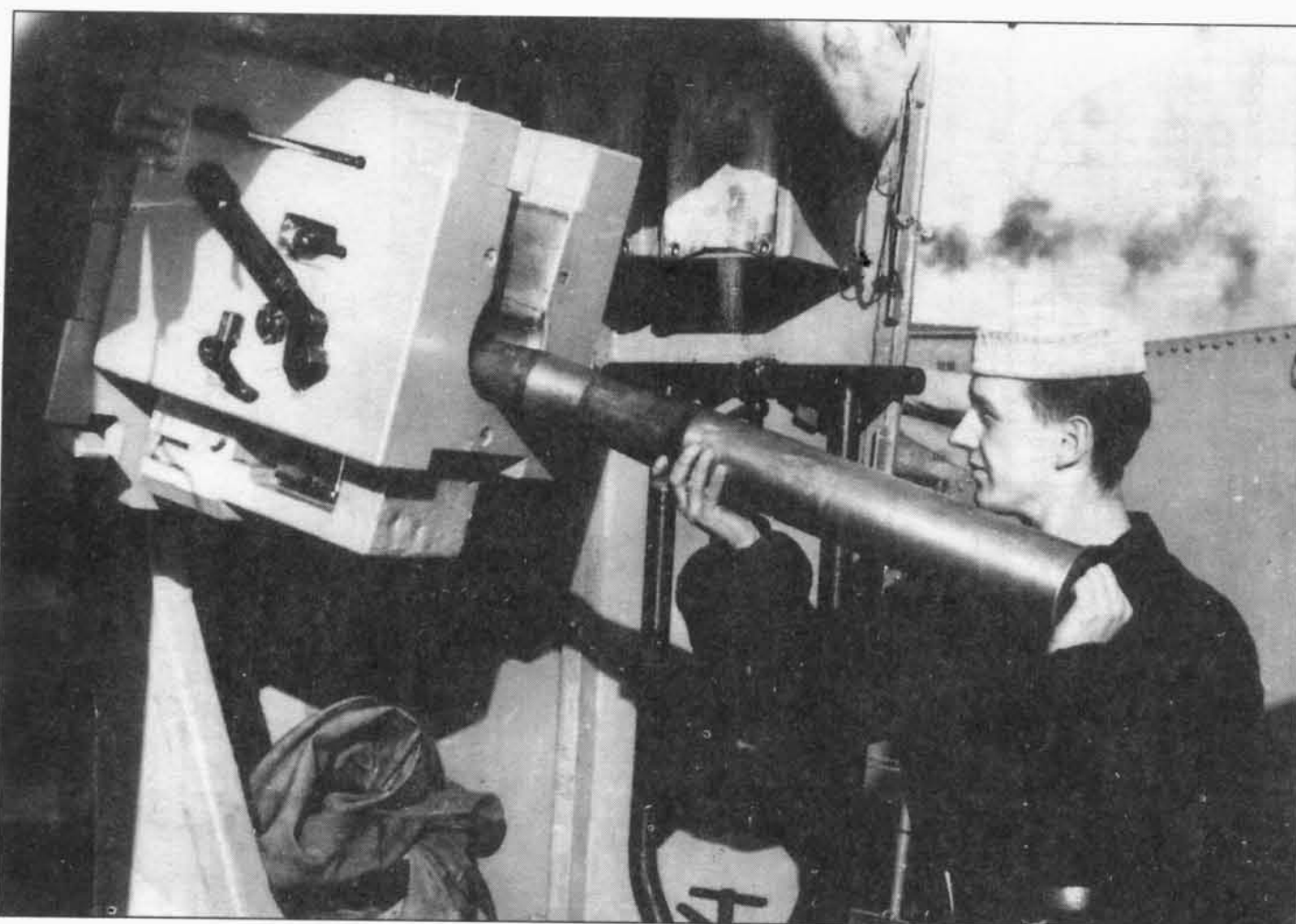
Разрез при 34 мм.  
- / см. в носу.



Розреш при 30 min.  
·/cm. 6 норму/







**Заряжание 85-мм орудия 90-К на БО проекта 122бис ВМФ Польши**

погреб боезапаса № 2; X — румпельное отделение.

В носовой надстройке на нижнем ярусе размещались радиорубка, офицерский галюн, умывальник, сушильный шкаф, галюн для экипажа, камбуз, шифр-пост; на верхнем ярусе — агрегатная поста № 3 (радиолокационная рубка), запасная каюта, ходовая рубка. Над ходовой рубкой находился ходовой мостик, который был обнесен парусиновым обвесом.

В 1946 — 1947 гг. были разработаны рабочие чертежи корабля проекта 122бис второй серии. Основным его отличием стало применение надстройки из легких сплавов, дюралевой мебели, а также новой аппаратуры радиосвязи. В 1954 г. в проект внесли дополнительные изменения — пулеметы системы «Браунинг-Кольт» заменили на 2М-1, в носовой части установили направляющие для РГБ, прожектор с мачты перенесли на ходовой мостик, парусиновый обвес заменили металлическим. Несколько изменилась планировка внутренних помещений — между ходовой рубкой и ходовым мостиком появился штурманский пост. Применили и легкое бронирование: ходовая рубка защищалась 8-мм сталью, ватерлиния — 10-мм.

**Ходовой мостик большого охотника проекта 122бис. Балтика, 1950-е гг.**

Изменение эшелонов энергетической установки сказалось на расположении кожухов машинных отделений на палубе. В корме за трубой находился лишь один кожух кормового машинного отделения. Кроме того, на нем появились воздухозаборники.

Внутри корпуса под верхней палубой располагались (начиная от нулевого шпангоута): I отсек — форпик с цепными ящиками; II — кубрик № 1 (на 15 человек); III — носовой погреб боезапаса

№ 1; IV — помещения офицерского состава: каюта командира, две двухместные каюты, кают-компания и коридор, доступ в который обеспечивался по наклонному трапу из надстройки; V — носовое машинное отделение с двумя двигателями на бортовые валы; VI — кормовое машинное отделение с одним двигателем на средний вал и вспомогательным котлом; VII — кубрик № 2 на 24 человека; VIII — кубрик № 3 старшинского состава на 6 человек, IX — кормовой





# Основные характеристики артиллерийских установок больших охотников за подводными лодками

Характеристики	90-К	34-К	70-К	ДШК	2М-1
Калибр, мм/длина ствола, клб	85/52	76,2/55	37/67,5	12,7/79	12,7/79
Тип ствола	Свободная труба	Лейнированный	Моноблок	Моноблок	Моноблок
Полная длина ствола/длина лейнера, мм	4405/4146	4223/3971	2510/ —	1622	—
Число нарезов	24	16	16	8	—
Глубина нарезов, мм	0,85	0,75	0,45	0,17	—
Объем каморы, дм <sup>3</sup>	3,94	2,78	0,267	—	—
Макс. давление, кг/см <sup>2</sup>	2535	2500	2800	3200	—
Дульная энергия, тм	300	223	30	1,9	—
Живучесть ствола, выстр.	1600	1800	1500	10000	10000
Продувка ствола	нет	нет	нет	нет	нет
Подача	ручная	ручная	автоматич. обойма	лента	лента
Выстрел	унитарный	унитарный	унитарный	унитарный	унитарный
Тип затвора	клиновой	клиновой	клиновой	цилиндрический с двумя клиновыми упорами	
Углы возвышения, град.	-5...+85	-5...+85	-10...+85	-34...+80	-10...+90
Масса снаряда, кг	9,2	6,61	0,73	0,052	0,052
Нач. скорость снаряда, м/с	800	813	880	850	850 (840)*
Макс. дальность стрельбы, км	15,5	14,6	8,4	7,0 (3,5)*	7,0 (3,5)*
Макс. досягаемость по высоте, м	10500	9500	5000	3500 (2400)*	3500 (1500)*
Техническая скорострельность, выстр./мин	18	20	150	250	250 (1200)*
Масса качающейся части/всей установки, т	2,1/5,3	2/4,95	0,56/1,35	0,04/0,195	0,04/0,195
Расчет, чел.	7	7	5	1	1

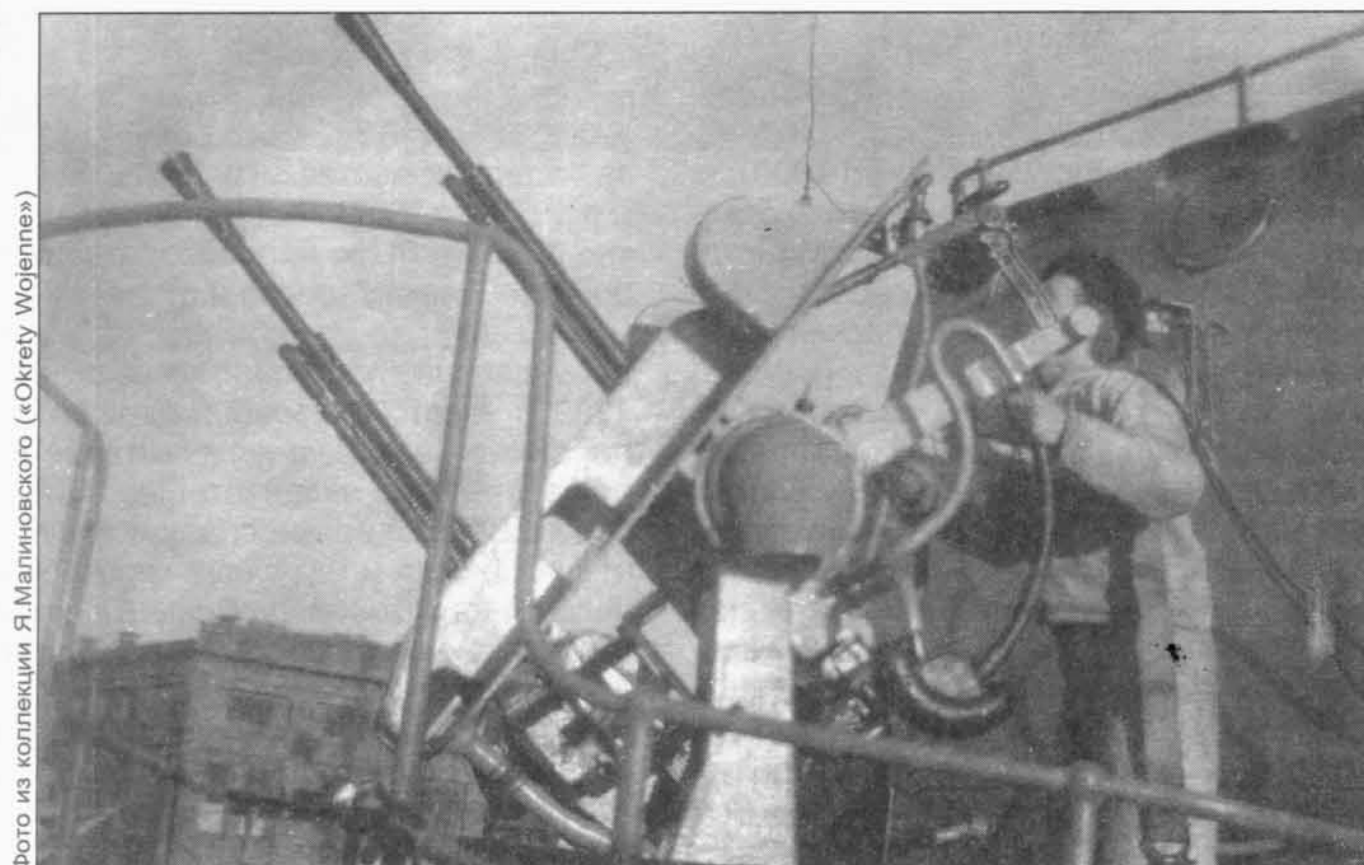


Фото из коллекции Я.Малиновского («Okrety Wojenne»)

**Энергетическая установка.** На первой серии БО проекта 122бис стояли три дизельных двигателя «Дженерал моторс» мощностью по 960 л.с., на второй вновь вернулись к отечественным — 9Д. Последние при мощности 3300 л.с. обеспечивали скорость 18,7 уз., дальность плавания экономическим ходом — 3000 миль (на скорости 8,5 уз.), полным ходом — 399 миль (на скорости 18,5 уз.). Автономность по запасам топлива — 10 суток.

Вместо вспомогательных дизель-генераторов фирмы «Джон Райнер» (США) установили отечественные типа 2Ч 13/18, а затем из-за сильной вибрации их заменили дизель-генераторами 4Ч. Кроме того, имелись два дизель-генератора ДГ-18.

**Артиллерийское вооружение.** Артиллерийская установка главного калибра осталась той же, что и в проекте 122а. В связи с некоторым изменением архитектуры корабля изменились углы ее обстрела — теперь они составляли 0 — 155° на оба борта. Боезапас увеличился до 240 выстрелов.

По-прежнему остались и два 37-мм зенитных автомата 70-К. Боезапас — 1200 выстрелов. Зато три морально устаревших пулемета ДШК заменили сначала пулеметами системы «Браунинг-Кольт», а затем новыми двуствольными 12,7-мм 2М-1 с боезапасом 3000 выстрелов. Причем один из пулеметов установили в носу на шельтердеке, позади артустановки 90-К.

**Противолодочное, минно-тральное и химическое вооружение.** Из противолодочного вооружения на первой серии БО проекта 122бис в наличии были два бомбомета БМБ-1, 20 больших и 16 малых глубинных бомб МГБ-20. На палубе в кормовой части имелись минные рельсы, на которых можно было разместить 18 мин типа КБ. Тральное вооружение осталось прежним — трал КРТ-1. После 1951 г. на вооружении БО появились глубинные бомбы БСП с повышенной скоростью погружения и бесшточные бомбометы БМБ-2, разработанные Б.И.Шавыриным.

В 1953 г. на вооружение ВМФ СССР была принята реактивная бомба (РГБ) РГБ-12 с дальностью стрельбы 1200 — 1470 м. Для этих бомб НИИ-1 разработал пятиствольную реактивную бомбометную установку РБУ-1200 (система «Ураган»), которая монтировалась на БО проекта 122бис последней серии (две установки в носовой части).

**Радио- и гидролокационное оборудование** больших охотников постоянно модернизировалось. Так, РЛС последовательно заменялись: РЛС «Гюйс» на РЛС «Зарница», та — на РЛС «Линь», и, наконец, «Линь» — на РЛС «Нептун». Последняя станция могла ис-

**Спаренный 12,7-мм пулемет 2М-1 одного из больших охотников проекта 122бис**





*Глубинные бомбы Б-1 в кормовых бомбосбрасывателях на одном из противолодочных кораблей ВМФ Польши*

#### Характеристики глубинных бомб, состоявших на вооружении больших охотников за подводными лодками

Марка	Год принятия на вооружение	Масса, кг	Масса ВВ (тротила), кг	Длина, мм	Диаметр, мм	Радиус поражения, м	Глубины взрывов, м
БМ-1	1933	41	25	420	252	3,5-5	От 10 до 210
ББ-1	1933	165	135	712	430	8-20	От 10 до 210
РБМ	1947	56	25	—	—	—	210; 330
РГБ-12	1955	71,5	135	1230	250	—	От 10 до 330

пользоваться не только для навигации, но и для обнаружения воздушных целей, но только на ограниченной дальности.

Вместо ГАС «Тамир-9» впоследствии устанавливалась более совершенная ГАС «Тамир-10», которая могла работать как в режиме эхолокации (дальность действия от 2,5 км до 5 — 8 км), так и в режиме шумопеленгования (до 18 км). На последней серии БО монтировалась ГАС «Тамир-11».

**Навигационное вооружение и судовые системы.** Из навигационного оборудования на БО проекта 122бис устанавливались гидрокомпас «Курс-4», лаг 1Р-2 и эхолот НЭЛ-3. Судовые системы и их расположение остались теми же, что и в проекте 122а.

#### ОПЫТНЫЕ КОРАБЛИ НА БАЗЕ БОЛЬШИХ ОХОТНИКОВ ПРОЕКТА 122БИС

**Опытный большой охотник (зав. № 936) с ускорительной газотурбинной установкой (УГТУ-2).**

В 1950 г. было принято постановление Совета Министров СССР № 4/45-1752сс «Об утверждении плана опытно-

конструкторских работ по военному судостроению, вооружению и судовому оборудованию». В соответствии с ним МСП издало приказ № 00818 от 13 октября 1950 г., обязывающий обеспечить выполнение важнейших опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ. Исполнителями по «созданию опытного образца судового газотурбинного агрегата мощностью 8000 — 10 000 л.с. для охотников за подводными лодками» были назначены ЦКБ-340 Минсудпрома, Харьковский турбогенераторный завод Минтяжмаша и Харьковский политехнический институт Минвуза. Государственные испытания опытного образца на стенде и принятие ВМФ и МСП решения о применении агрегата на кораблях предполагалось провести в III квартале 1952 г.

Задание на разработку ускорительной газотурбинной установки УГТУ-2 Харьковскому турбогенераторному заводу (ХТГЗ) было выдано с целью возможно-го оснащения ими кораблей ПЛО другого проекта — 159. Но для корабельных испытаний и опытной эксплуатации

УГТУ-2 приняли решение переоборудовать строящийся большой охотник проекта 122бис БО-163 (зав. № 936), производя на нем замену кормового двигателя 9Д на ускорительную газотурбинную установку мощностью 10 000 л.с.

Решение о приостановке постройки серийного корабля в 1956 г. и установка на нем газовой турбины застало его в готовности порядка 76%. Все построчные и монтажные работы на «заказе № 936» практически были окончены, за исключением прокладки трасс и электро-монтажа. Сокращенный технический проект опытного корабля ЦКБ-340 разработано в июле 1956 г. Заводские испытания БО планировалось провести в III квартале 1957 г.

Размещение газотурбинной установки потребовало значительных изменений конструкции: увеличили длину кормового машинного отделения на 1,1 м; в рулевом отделении разместили две рулевые машины; сняли кормовую артиллерийскую установку 70-К; изменили расположение противолодочного вооружения и другого оборудования. Проектом предусматривались мероприятия по улучшению непотопляемости и живучести корабля — в частности, бортовые иллюминаторы заменили палубными. Таким образом, корпус опытного корабля, по сравнению с серийным кораблем проекта 122бис, удлинялся на 4,4 м. При разработке проекта за основу приняли теоретический чертеж другого строящегося параллельно опытного корабля (зав. № 833) с гидрореактивной ускорительной установкой.

При диаметре среднего винта 2,3 м и бортовых — 1,2 м максимальная расчетная скорость хода корабля получалась равной 29,4 узла, впоследствии подтвержденная на испытаниях. Полное водоизмещение увеличилось до 380 т вместо 350 т у серийного корабля.

Переоборудование «заказа № 936» на заводе им.А.М.Горького затянулось из-за задержки поставки турбины, которая и в 1958 г. с ХТГЗ поступила некомплектно. Так, не было валоповоротного устройства, части насосов и пульта дистанционного управления турбиной. Все это оборудование поступило лишь в 1959 — 1960 гг. Поэтому корабль прошел государственные испытания и был сдан флоту на опытную эксплуатацию только в 1960 г. В то же время следует отметить, что установка и натурные корабельные испытания газовой турбины в практике отечественного судостроения были проведены впервые.

Результаты испытаний в дальнейшем частично были использованы при доводке судовых газовых турбин и кораблей ПЛО проектов 159 и 204. Но по-





**Опытный корабль МПК-163 (заводской № 936) с газотурбинной ускорительной установкой УГТУ-2**

скольку уже с 1956 г. проектирование этих кораблей стало базироваться на других газовых турбинах, разрабатываемых специально созданным для их постройки бюро «Машпроект» и Южным турбинным заводом в г. Николаеве, турбины УГТУ-2 дальнейшего применения

не нашли. Постройка их на ХТГЗ для нужд судостроительной промышленности прекратилась.

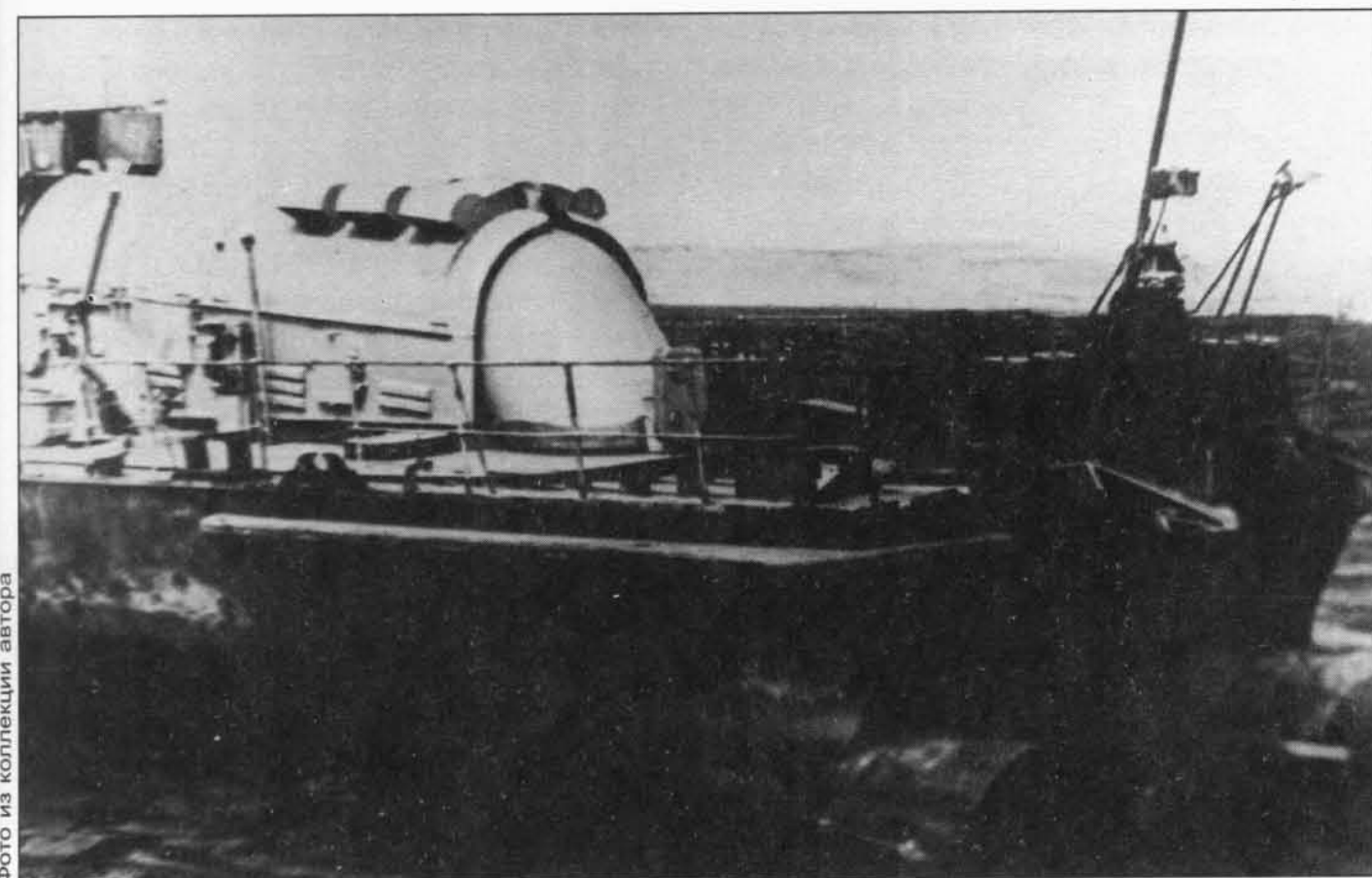
**Опытный большой охотник за подводными лодками с ускорительной гидромоторной установкой системы СНИЛ-1 ЦНИИ-45.**

На основании совместного решения МТТМ СССР и Главного командующего ВМС № С48/00992/0010 от 1.2.1954 г. «О повышении скорости и усилении проти-

володочного вооружения строящихся больших охотников за подводными лодками проекта 122бис» ЦКБ-340 совместно со Специальной научно-исследовательской лабораторией (СНИЛ) № 1 ЦНИИ-45 в апреле — мае 1954 г. проработали возможность увеличения скорости корабля проекта 122бис за счет замены двигателей на более мощные типа М-503 или 30Д или размещения на корабле ускорительной установки с прямоточными гидромоторами. Предварительные исследования показали возможность увеличения максимальной скорости хода корабля до 24 — 25 уз. за счет применения гидрореактивного ускорителя с газотурбокомпрессорами. Для отработки комбинированной энергетической установки и проверки ходовых качеств рекомендовалось построить экспериментальный корабль в корпусе серийного БО.

МСП на основании постановления СМ СССР № 1972-914сс от 18.9.1954 издал приказ о постройке опытного большого охотника за подводными лодками проекта 122бис зав. № 833 с ускорительной гидромоторной установкой и предъявлении его на испытания уже в III квартале 1955 г.

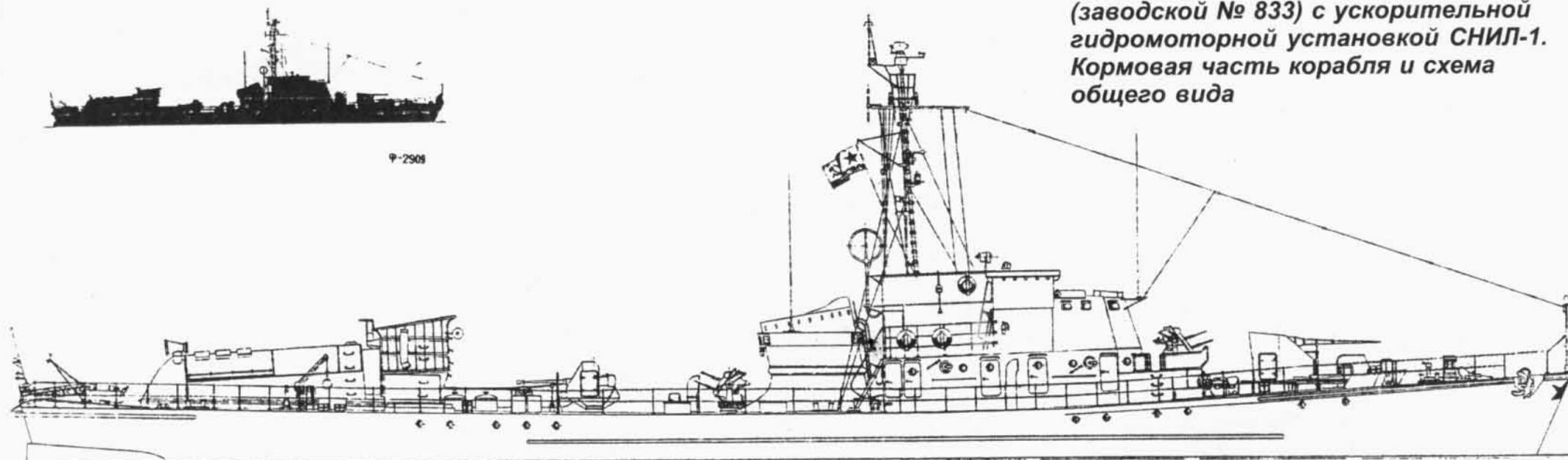
Стремление к скорейшей реализации опытного корабля и заданные довольно



**Опытный большой охотник БО-463 (заводской № 833) с ускорительной гидромоторной установкой СНИЛ-1. Кормовая часть корабля и схема общего вида**



Ф-2908





жесткие сроки испытания предопределили небольшой объем переоборудования.

В эскизной проработке в качестве газотурбокомпрессора были применены два авиационных турбореактивных двигателя АЛ-7, но в 1954 г. эти двигатели являлись еще опытными и находились в стадии доводки, в связи с чем было принято решение использовать воздушно-реактивный двигатель АМ-3, который выпускался серийно.

Размещение гидрореактивной ускорительной установки все же потребовало изменения корпуса. Проведенные буксировочные испытания моделей в 12-й лаборатории ЦАГИ установили оптималь-

*Справа: катер связи проекта 357, созданный на корпусе БО проекта 122бис. Камчатка, 1970-е гг. Внизу: учебное судно «Пионер Леня Голиков» — бывший катер связи проекта 357*

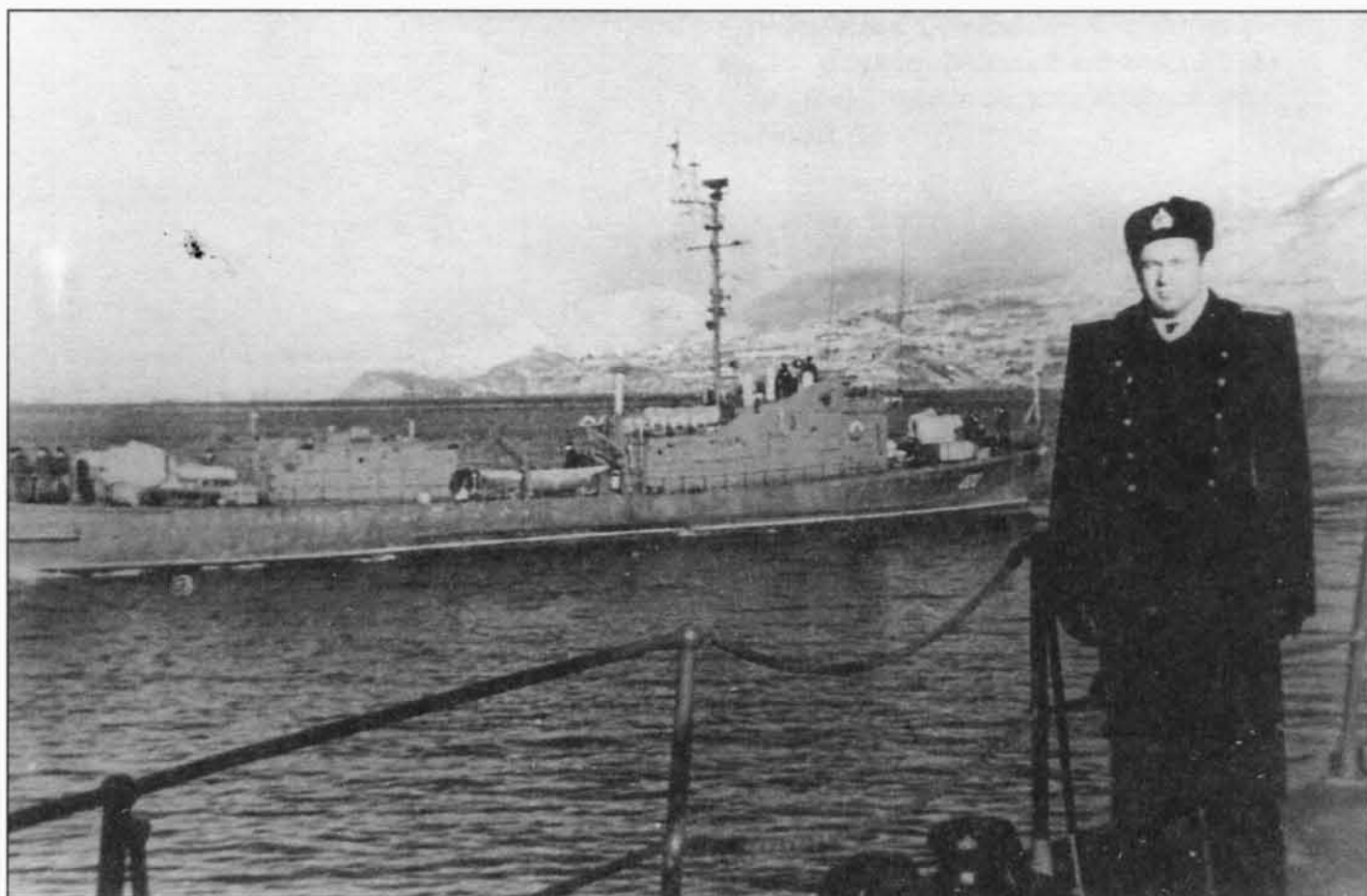


Фото из коллекции В. Костриченко



Фото Н. Масловатого

ную длину опытового корабля в 53,9 м. Таким образом, корпус, по сравнению с серийным, увеличивался на 4,4 м. На БО при этом была полностью сохранена механическая установка с тремя двигателями марки 9Д.

Двигатель АМ-3 размещался на палубе в кормовой части корабля. Газотурбокомпрессор при помощи газовой

тракта соединялся с двумя гидромоторами, расположенными под корпусом и частично встроенными в него. Гидромоторы имели диаметр 1,9 м и длину 5 м. На палубе корабля (в кормовой части) удалось разместить основное оборудование, отказавшись от установки одной артиллерийской системы 70-К в корме.

Технический проект был закончен в ноябре 1954 г. В следующем году завод № 340 завершил переоборудование БО-463 (зав. № 833), который был отправлен на испытания на Каспийское море в г. Баку. Испытания успешно прошли в 1956 г., после чего большой охотник был передан ВМФ.

Полученный опыт позволил ЦКБ-340



**Большой охотник (МПК) проекта 122бис на Неве. В носовой части корабля установлены реактивные бомбометы РБУ-1200**

спроектировать в 1958 г., а затем обеспечить постройку большой серии малых противолодочных кораблей проекта 204 с ускорительной гидромоторной установкой. За достигнутые успехи группа конструкторов ЦКБ-340 и руководителей СНИЛ-1 в 1965 г. была удостоена Ленинской премии.

**Экспериментальный корабль проекта 122бис для испытания гидроакустической станции «Шелонь».**

ЦКБ-340, начиная с 1959 г., проводило опытно-конструкторские исследования по разработке спускной гидроакустической станции большой мощности для противолодочных кораблей на подводных крыльях проекта 1121 (впоследствии 1141) и малого противолодочного корабля проекта 1124. К 1963 г. разработка контейнера ГАС и подъемно-опускного устройства (ПОУ) была закончена.

Для проведения заводских и государственных испытаний опытной гидроакустической станции «Шелонь» с подъемно-опускным устройством ЦКБ-340 предложило использовать опытный корабль проекта 122бис (зав. № 936), на котором отработывалась ускорительная газотурбинная установка. Документацию на переоборудование БО ЦКБ-340 разработало в декабре 1963 г.

В 1964 г. МПК-163 (бывший БО-163) перешел по внутренним водным путям с Черноморского флота на завод им.А.М.Горького в г.Зеленодольск. Переоборудование корабля заключалось в установке комплекса ГАС «Шелонь», состоящего из собственно гидроакустической станции, подъемно-опускного устройства с системой автоматизированного управления, специального контейнера, в котором размещались ГАС «Шелонь», станции МГ-26, системы стабилизации С-4, кабель-троса для подъема и опускания контейнера, специального «обесшумливающего» энергетического комплекса ДГ-200, смонтированного в звукоизолированной кабине. Для размещения комплекса ГАС с корабля сняли газотурбинную установ-

ку, артиллерийское и противолодочное вооружение.

Подъемно-опускное устройство с системой автоматизированного управления обеспечивало:

- спуск контейнера с ГАС «Шелонь» на глубину до 150 м;
- удержание контейнера на заданной глубине с отклонением от вертикали, не превышающим 30° при волнении моря до 4 баллов;
- подъем контейнера под киль корабля, заводку его в шахту и центровку в ней;

— удержание контейнера на специальных стопорах;

— определение положения контейнера относительно ДП корабля после каждого цикла «спуск-подъем».

В 1967 г. испытания комплекса ГАС «Шелонь» были закончены, впервые в истории отечественного судостроения дальность обнаружения подводных лодок достигла 40 миль. Военно-Морской Флот получил на вооружение современный гидроакустический комплекс, поступивший на вооружение малых противолодочных кораблей проекта 1124.

**Большой охотник Балтийского флота на учениях. На носу корабля видны четырехствольные ненаводящиеся установки РБУ под глубинные бомбы РБМ**







*Вверху: на мостике большого охотника. Балтика, 1953 г. Слева: на учениях — выход в заданный район под прикрытием дымовой завесы*

МПК-163, переименованный в ОС-39, с 1967 г. находился в опытной эксплуатации на Черноморском флоте. В 1969 г. на основании директивы Главкома гидроакустический комплекс «Шелонь» совместно с ПОУ и ДГН-200 полностью с отсеком корабля был установлен на вспомогательном судне ВМФ «Свияга», а корабль ОС-39 сдан на слом.

### **СЛУЖБА БОЛЬШИХ ОХОТНИКОВ ПРОЕКТА 122БИС**

Большие охотники проекта 122бис несли службу на всех морских театрах СССР — Балтийском, Черном и Каспийском морях, на Севере и Дальнем Востоке. Они входили как в состав ВМФ, так и в состав морских частей пограничных войск. Например, на Балтике вторую линию охраны границы, проходившую у входа в Невскую губу от м. Шепелевский до м. Севасть в 1950-е гг. осуществлял 380-й



**Большой охотник проекта 122бис  
во время перехода по Северному  
морскому пути, 1950-е гг.**

дивизион больших охотников за подводными лодками ОВР, в который входили корабли проекта 122бис: МПК-381, МПК-382, МПК-383, МПК-384 и МПК-385.

Но особенно тяжелой была их служба на Тихом океане. Тогда ТОПО отвечал за охрану морского участка границы от Чукотки до Посьета. Для выполнения этой задачи округ имел несколько дивизионов, базировавшихся в разных пунктах от Петропавловска-Камчатского до бухты Посьет и Шикотана (Малокурильская гряда). Поначалу эти дивизионы были укомплектованы старыми БО, полученными СССР по ленд-лизу. Поскольку строительство новых БО в этом регионе не велось, то пополнение состава морпогранчастей пришлось осуществлять за счет кораблей, строившихся на Зеленодольском заводе, — путем их перевода по Северному морскому пути (СМП) на Тихий океан. В 1954 г. впервые в истории пограничных войск шесть охотников проекта 122бис совершили сложный переход из Баренцева моря на Тихий океан по СМП (командир особого отряда пограничных кораблей капитан 2 ранга Е.В.Филатов).

Операции по переводу столь малых кораблей по СМП своим ходом стали одной из интереснейших страниц истории нашего флота послевоенного периода.

**Малые противолодочные корабли  
проекта 122бис Северного  
флота, начало 1960-х гг. (с пра-  
ва и внизу)**



Фото из коллекции А.Одайника

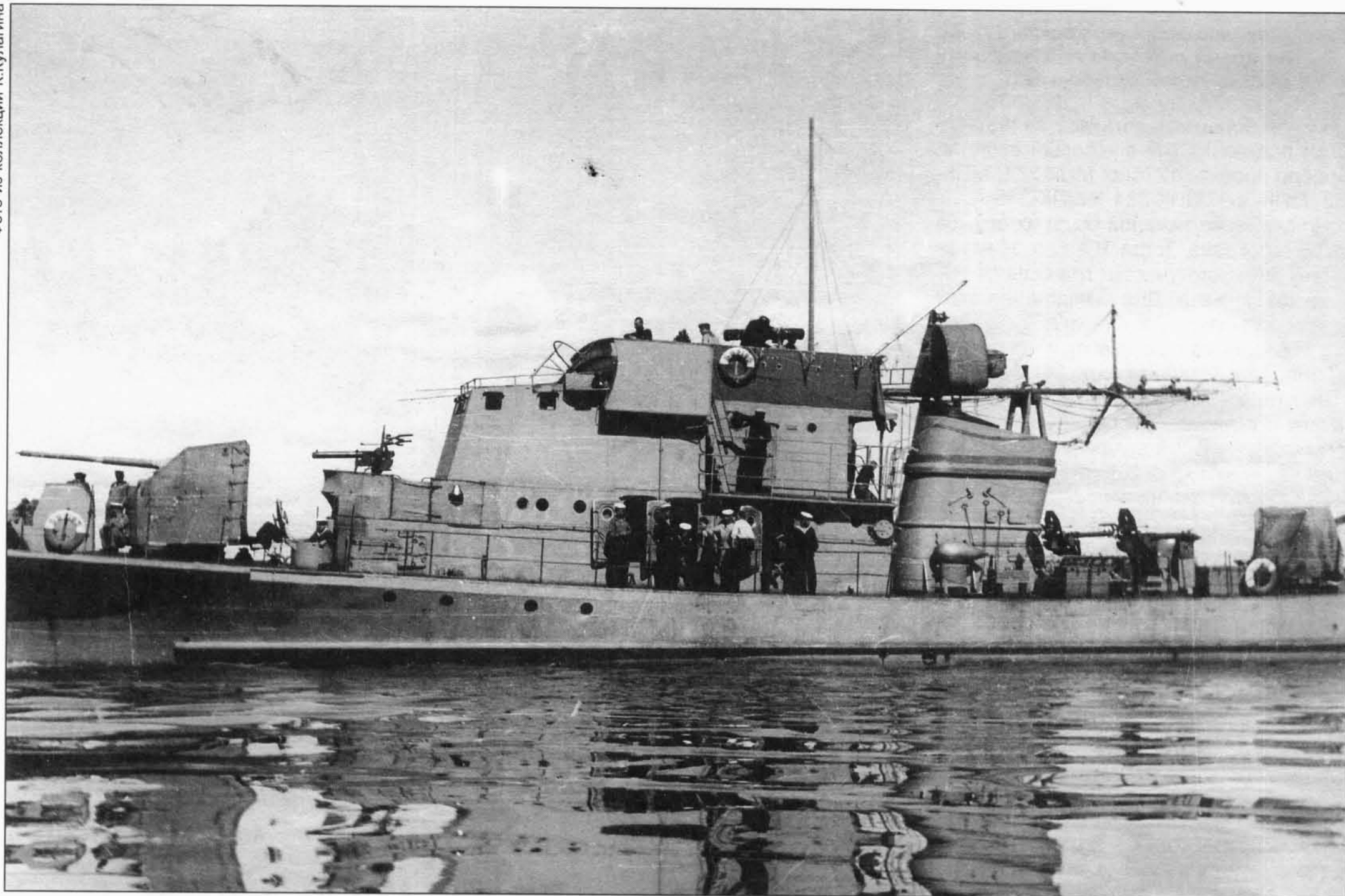


Фото из коллекции С.Бережного



Фото из коллекции С.Бережного





Для осуществления этой задачи формировались караваны, так называемые «экспедиции особого назначения» (ЭОН), которые совершали переход в благоприятное летнее время. Таких экспедиций было несколько: в 1954, 1956, 1958 и 1959 гг.

Об условиях, в которых проходили эти «экспедиции», дают представление результаты одной из них — ЭОН-66. В ней участвовало 45 кораблей различных классов, в том числе 12 больших охот-

ников за подводными лодками проекта 122бис: БО-457, БО-458, БО-459, БО-460, БО-461, БО-468, БО-469, БО-470, БО-471, БО-474, БО-475, БО-477.

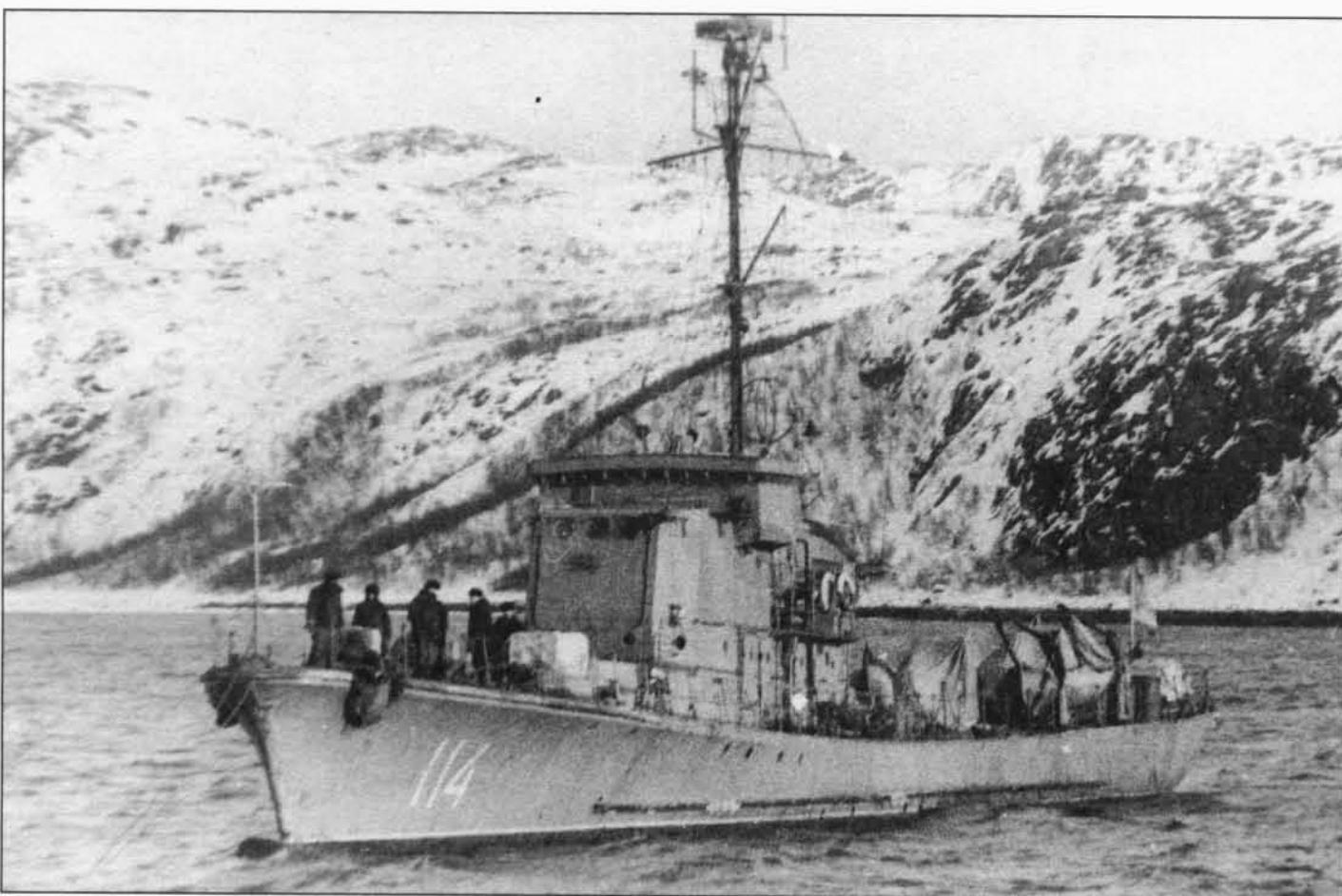
6 июля 1956 г. корабли вышли в море для отработки совместного плавания. Большие охотники при выходе из Кольского залива построились в две кильватерные колонны. К полудню 17 июля впереди по курсу показались первые льдины. По просьбе командиров больших

**Большой охотник БО-185 во время перехода из Зеленодольска на Балтику, 1948 г. Обратите внимание на заваливающуюся мачту и крупнокалиберные пулеметы «Браунинг-Кольт»**

охотников из-за сильного волнения отряд уменьшил ход до 12 узлов. Но вскоре усилился ветер, охотники стали «захлебываться», и ход пришлось сбавить до 5 узлов. На подходе к Карским Воротам корабли шли в тумане. Охотников продолжало трепать на волне, у двух кораблей вышло из строя электрическое управление рулем — шли на ручном.

В пути БО, как самые малые по водоизмещению, нередко использовались как разъездные катера. 19 июля в Карском море около 3.00 ночи на одном из охотников доставили на борт крейсера матроса с приступом аппендицита. 29 июля, в День Военно-Морского Флота, на рейде порта Диксон командир ЭОН-66 контр-адмирал В.А.Пархоменко обошел на одном из больших охотников строй кораблей, поздравляя моряков с праздником. Затем состоялись шлюпочные гонки.

В начале августа ледовая обстановка резко обострилась, даже ледоколы за-



**Большой охотник проекта 122бис на Севере, 1960-е гг. 85-мм орудие 90-К демонтировано**





*Большие охотники ведут поиск подводных лодок. Справа: в Морском канале. Вид с крейсера «Киров» на идущий навстречу БО проекта 122бис. Балтика, 1950-е гг.*

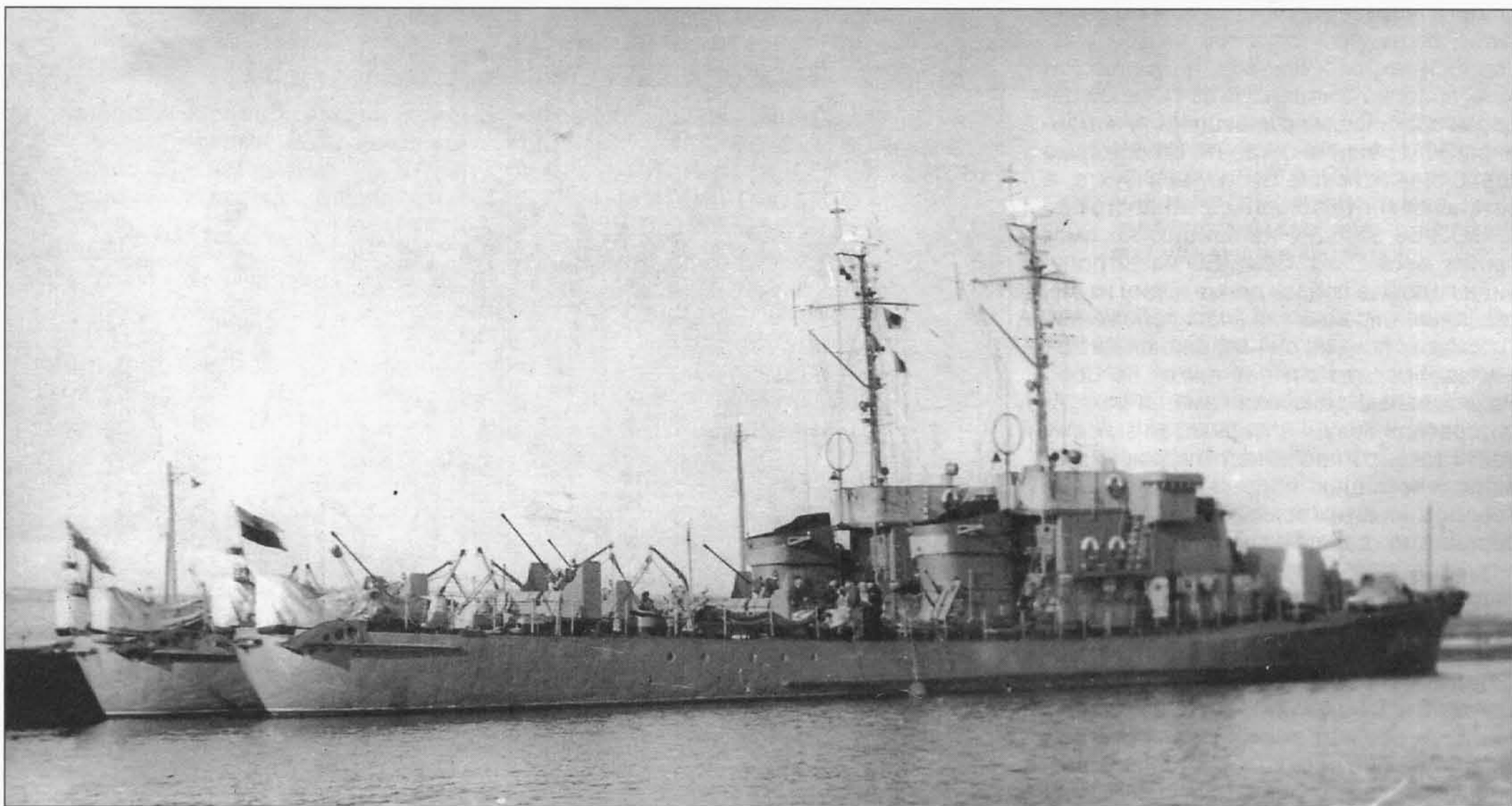
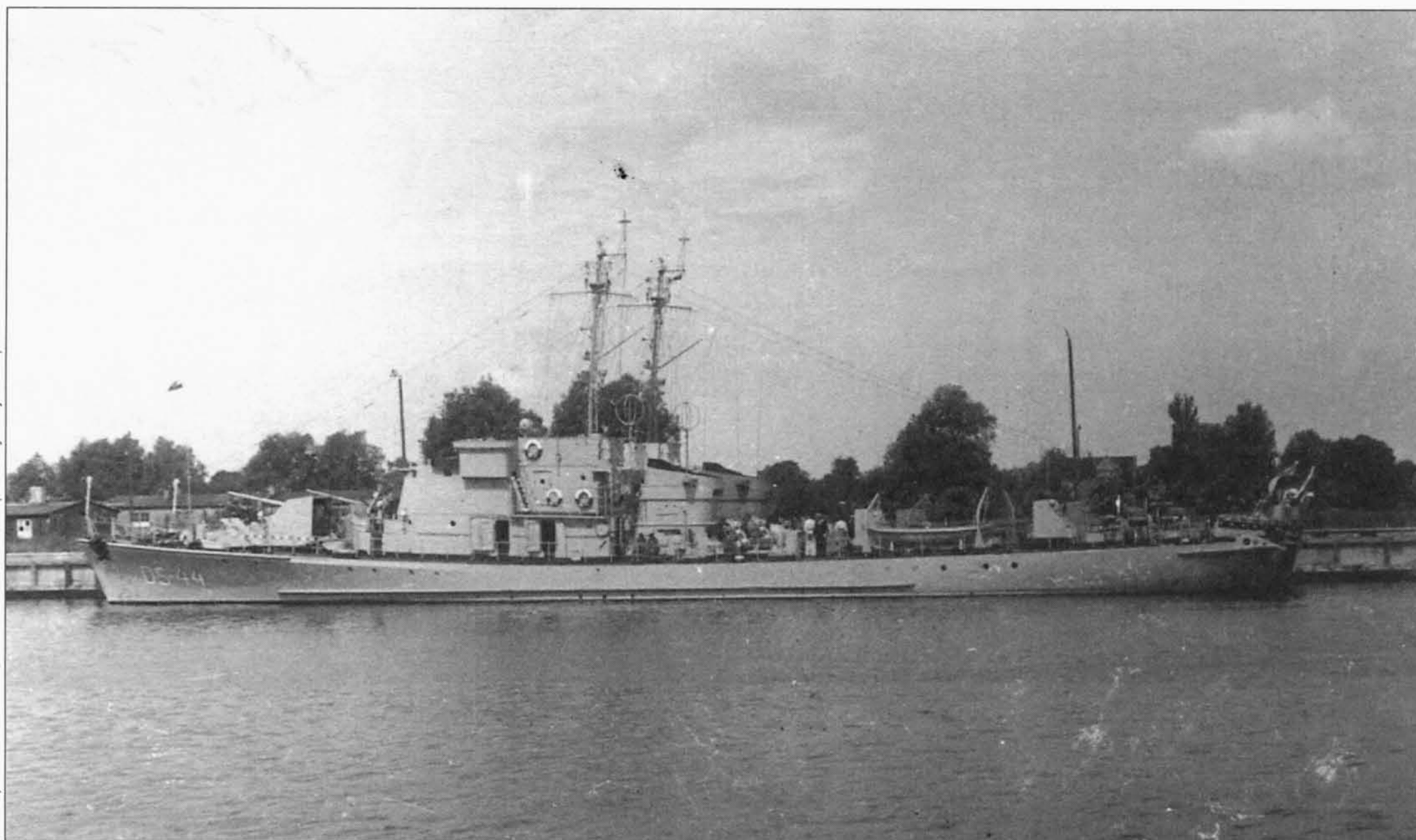
тирало во льдах. Лишь 29 августа корабли смогли выйти с рейда Диксона. Большие охотники замыкали колонну. Но 30 августа подошли к ледовой перемычке. Корабли застопорили ход, ледоколы начали пробивать канал. Из-за тяжелой ледовой обстановки на совещании у командира ЭОН решили оставить сторожевые корабли и большие охотники в бухте, а остальным — пробиваться на восток.

ЭОН-66 за одну навигацию не смог пройти весь СМП. Семь БО из 12 получили ледовые повреждения. Один из них оказался в крайне тяжелом положении. От сжатия льдами он накренился на 28°, и казалось, что вот-вот ляжет на борт. Решительные действия командира предотвратили беду — он приказал экипажу сойти на лед, после чего льдины взорвали с помощью подрывных зарядов. Корабль встал на ровный киль, и личный состав смог вернуться на борт.

Общая картина повреждений БО выглядит следующим образом. Обшивка всех кораблей имела вмятины различной площади и стрелки остаточного прогиба. В отдельных случаях лопались сварные швы, давая течь. На некоторых кораблях были деформированы рамные шпангоуты, на верхней палубе местами образовывались гофры. Бортовые кили при сжатии и буксировке на всех кораблях были смяты, а на некоторых оторваны по сварному шву. У гребных винтов почти всех охотников оказались отломаны или загнуты кромки лопастей. Необходимо отметить, что корабли специальными тяжелыми ледовыми гребными винтами не снабжались. Это обстоятельство заставляло при каждом удобном случае проводить водолазный ос-







мотор винтов. По прибытии в бухту Провидения ремонтная группа ЭОН-66 была вынуждена заняться сменой винтов и, по возможности, их ремонтом (правка лопастей). Но, несмотря на все трудности, экспедиция завершилась успешно.

В результате реализации постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР

от 19 января 1960 г., которым предписывалось сократить численность пограничных войск, все корабли проекта 122бис, составлявшие основу морских частей, за исключением незначительного количества на Балтике и Каспийском море, были списаны или законсервированы либо переданы ВМФ. Пограничный флот разом потерял немало грамотных и энер-

**Большие охотники проекта 122бис ВМФ Польши. На верхнем снимке корабль с номером DS-44 — «Звротны» (бывший БО-418)**

гичных офицеров, в основном среднего возраста. В последующие годы пришлось восстанавливать их кадровый состав.



### Большие охотники в иностранных флотах

Благодаря своим положительным качествам, особенно возможности многоцелевого использования, БО проекта 122а и проекта 122бис привлекали внимание дружественных ВМС (например, Болгарии, Румынии, Польши, Китая), которые в результате войны были фактически разгромлены. Да и советское руководство строило свою политику военно-технического сотрудничества с дальним прицелом: приобретая российское оружие, зарубежные вооруженные силы становились подконтрольными и зависимыми от СССР. Первыми «ласточками» оказались БО проекта 122а ЧФ — «Артиллерист» (БО-101) и «Зенитчик» (БО-104), которые в сентябре — октябре 1948 г. прибыли в Варну и вошли в состав ВМФ Болгарии. С этого времени продажа, передача в аренду, а также строительство по этим проектам по лицензии в других странах осуществлялись до 1966 г.

В соответствии с решением Совета Министров СССР и приказом министра судостроительной промышленности Зеленодольское КБ в 1951 — 1952 гг. разработало техническую документацию для постройки кораблей проекта 122бис в Польской Народной Республике. Документация в экспортном исполнении готовилась под шифром 125. Однако поз-



Спуск головного большого охотника на воду со стапеля завода «Чусин» в Шанхае, 24 апреля 1955 г.

Корабли проекта 122бис ВМС Индонезии, 1961 г.



Jane's Fighting Ships

же от строительства БО в ПНР по этому проекту отказались.

В начале октября 1953 г. ЦКБ-340 и завод № 340 начали подготовку и выпуск технической документации для «заказа 6604» — организации постройки кораблей проекта 122бис в КНР. В Постанов-

лении Совмина, в частности, предусматривалась передача лицензий, полных комплектов чертежей и технической документации на постройку четырнадцати кораблей, а также поставку в 1955 — 1956 гг. частей, узлов, механизмов, оборудования и командирование специали-

Большой охотник проекта 122бис ВМС Кубы



Фото из коллекции Я.Малиновского («Окрыты Войenne»)





стов для оказания технической помощи.

В начале 1955 г. в КНР выехала бригада конструкторов ЦКБ-340: Н.М.Шомин, С.Г.Вялков, А.Г.Шаповалов, В.А.Марков. От завода № 340 бригаду инженерно-технических работников и мастеров возглавил главный технолог В.С.Гусев. Ответственным сдатчиком был И.И.Куликов.

Советские специалисты обследовали имеющиеся в КНР верфи и выбрали для постройки БО заводы № 439 «Чусин» в Шанхае и новый — № 433 в дельте реки Чжуцзян в г. Гуаньчжоу (Кантон). Правда, основанный Китайско-французским акционерным обществом еще в 1900 г., завод «Чусин» не был готов к строительству современных кораблей. Все производство располагалось в одном многопролетном корпусе, где размещались

слесарный, литейный и ремонтно-механический цеха. Не имелось даже подъездной железной дороги. Стапельное хозяйство состояло из двух старых продольных наклонных стапелей размерами 75x11 и 61x16 м, допускающих спуск судов до 120 т.

Для постройки кораблей проекта 122бис предусматривалось переоборудование «Чусина» в современную судостроительную верфь с годовым выпуском 30 кораблей водоизмещением до 400 т. Прежде всего перестраивались стапели на спусковой вес до 200 — 250 т и устанавливались грузоподъемные краны.

Учитывая небольшие размеры своих кораблей, завод № 340 сделал на своем заводском плазе и поставил в КНР готовую плазовую разбивку корпусов БО на

#### **Один из кораблей проекта 122бис ВМС Кубы**

нескольких щитах бакелизированной фанеры, что значительно упростило и ускорило работу по этому заказу. К концу марта 1955 г. в КНР прибыла большая часть секций и оборудования кораблей, поступавшая прямо на стапели, где уже строились первые два «китайских» БО (зав. № С-8689 и С-0082). Следующие корабли (третий № С-0083 и четвертый № С-7646) поступали в КНР с уже сваренными секциями корпуса, поэтому закладка и сборка осуществлялись быстрее. Первый БО на заводе «Чусин» (зав. № С-8689) был спущен на воду 24 апреля 1955 г., следующий — в мае.

Заводские и государственные испытания этих кораблей начались в III квартале 1955 г. От советских военно-морских специалистов требовалось комплектовать и обучить личный состав китайских ВМС управлению и обслуживанию лицензионных БО, а также подготовить и дооборудовать полигоны у берегов КНР к приему, испытаниям и базированию этих кораблей. Было принято решение дооборудовать военно-морскую базу Динхай, расположенную на побережье восточнее г. Ханьчжоу.

В том же 1955 году руководство судостроительной промышленности КНР приняло решение построить шесть из 14



*Румынский противолодочный корабль V1 (бывший БО-157) во время визита в Севастополь, 1973 — 1974 гг. Слева у стенки стоит судно снабжения «Лейтенант-коммандер Эуген Стихи» — бывший французский тральщик, построенный еще в годы Первой мировой войны*



кораблей заказа 6604 в районе г. Гуанчжоу для Южного флота китайских ВМС. Строительство этих кораблей было организовано во второй половине 1955 г. на арендных началах на ремонтном заводе ВМС на острове Хуанпу.

В ходе испытаний возникали технические проблемы. Так, в конце заводских ходовых испытаний головного корабля (зав. № С-8689) в Восточно-Китайском море в ноябре месяце все три главных дизеля мощностью по 1100 л.с. не могли набрать полных оборотов, развивали мощность примерно на 10% меньше паспортной. Соответственно, корабль недобирал скорости хода. Советские специалисты-механики затруднялись объяснить это явление, так как на кораблях данного проекта советской постройки, которые испытывались в конце года на Каспийском море и на Волге, всегда легко получали и полную мощность дизелей, и заданную скорость хода.

Тщательное изучение заводских материалов стендовых испытаний, установленных на корабле С-8689 трех дизелей 9Д, показало, что все три машины прошли стендовые ресурсные испытания на полной мощности при температуре всасываемого воздуха около 18°C. Однако в районе Динхая воздух в ноябре нагревался до 25 — 30°C, поэтому в поступающем в цилиндры дизелей воздухе имелось в том же объеме меньше кислорода. Это обстоятельство было учтено, и на последующих кораблях проблеме удалось решить.

В сентябре — октябре 1957 г. комиссия ВМС КНР подписала приемные акты на большие охотники за подводными лодками заказа 6604. Таким образом, к 1957 г. было полностью освоено производство и закончилась постройка 14 БО. Именно этими работами и было положено начало военного кораблестроения КНР.

фото из коллекции автора



**Большой охотник ВМС Болгарии с демонтированным 85-мм орудием**

15 августа 1957 г. было подписано соглашение о передаче в аренду на пять лет ВМФ ПНР четырех больших охотников за подводными лодками проекта 122бис. Уже в середине декабря отряд из пяти боевых кораблей советского Балтийского флота (1 ЭМ и 4 БО) прибыл в Гдыню. 15 декабря состоялась торжественная церемония подъема польского флага на больших охотниках: «Zwinny» (DS-45), «Zrecny» (DS-46), «Wytrwaly» (DS-47) и «Grozny» (DS-48).

В 1956 — 1958 гг. БО проекта 122бис из состава ЧФ были переданы ВМФ Албании, Румынии, Египта. После 1958 г. два таких корабля (бывшие МПК-160 и МПК-162) сменили своих предшественников проекта 122а в составе болгарского флота.

В ноябре 1958 г. Индонезии были переданы МПК-455 и МПК-468. Позже, в 1960 — 1961 гг. ЦКБ-340 разработало документацию на переоборудование кораблей проекта 122бис на экспорт — проект 06. Модернизация кораблей по этому проекту для передачи Индонезии производилась двумя судоремонтными заводами ВМФ — в г. Севастополе и г. Балакла-

ве. В основном модернизация состояла в приспособлении корабля к эксплуатации в условиях тропического климата. Система вентиляции была спроектирована на охлаждение воздуха до температуры +30°C для всех жилых помещений и основных постов, значительно увеличена мощность вентиляторов машинных отделений, оборудована рефрижераторная камера. Мощность дизель-генератора увеличилась вдвое (с 25 до 50 кВт), усилилось противолодочное вооружение, были установлены два станка РБУ-1200. Всего было переоборудовано восемь кораблей (зав. № 487, 488, 489, 495, 496, 501, 543, 544). Все они в 1962 — 1963 гг. были перебазированы в Индонезию.

В 1962 — 1966 гг. большие охотники проекта 122бис дополнили ВМФ Кубы.

Таким образом, в период с 1947 по 1966 г. в иностранные флоты было передано более 50 кораблей проектов 122а и 122бис и еще 14 построено в КНР по лицензии.

**Польский противолодочный корабль «Чуйны» (бывший БО-411)**

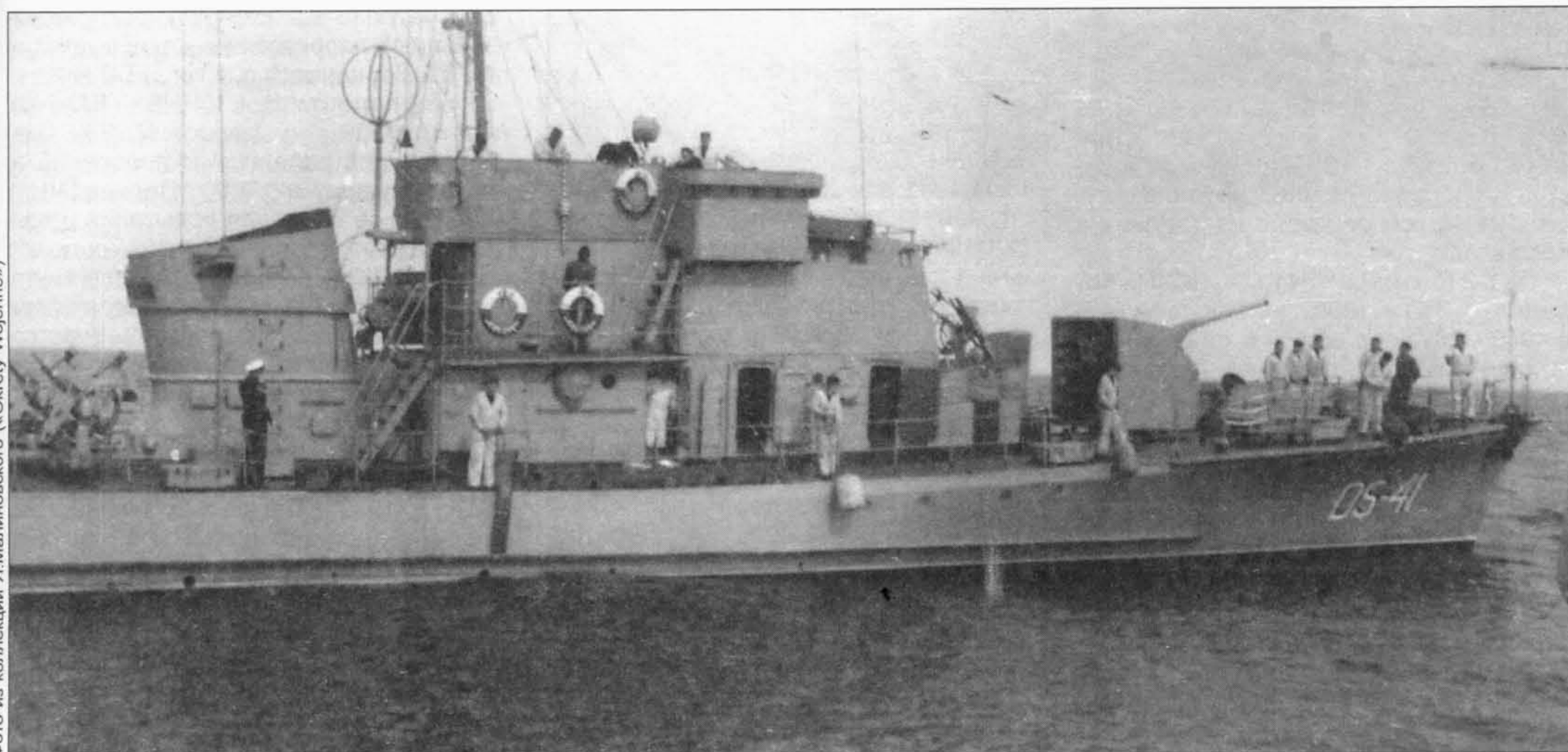
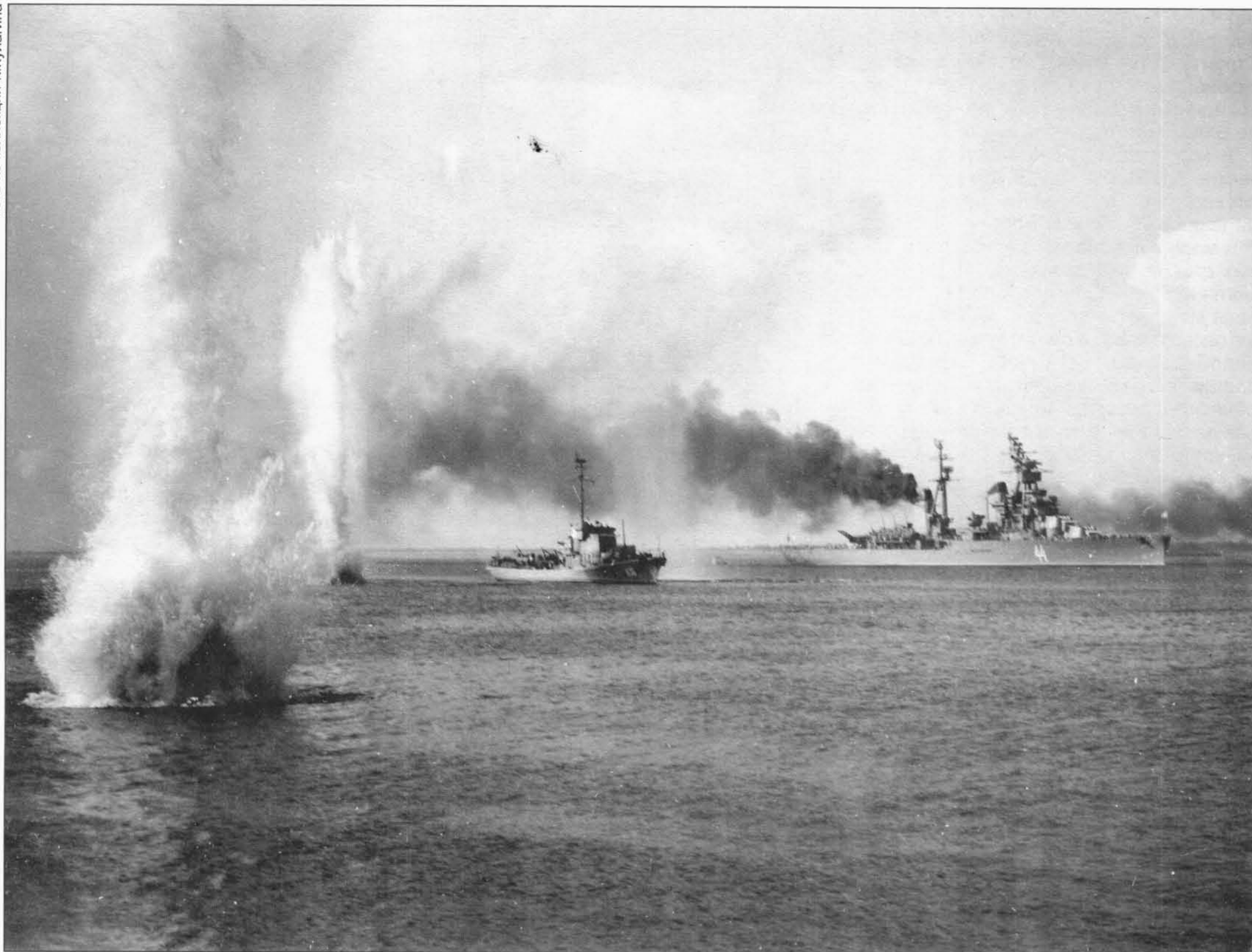


фото из коллекции Я.Малиновского («Okrety Wojenne»)





## КРАТКИЕ ДАННЫЕ О ПОСТРОЙКЕ И СЛУЖБЕ\*

### БО проекта 122

**ОХТ-1** (с января 1941 г. — ПСКР «Топаз»). Зал. в 1939 г. на заводе № 340, в 1940 г. спущ. на воду и в конце 1940 г. по внутр. водным системам переведен на Балтийское море. С января 1941 г. отнесен к подклассу ПСКР и включен в состав кораблей МПЧ НКВД. Погиб в августе 1941 г. при переходе из Таллина в Кронштадт.

**ОХТ-2** (с января 1941 г. — ПСКР «Коралл»)\*\*. Зал. в 1939 г. на заводе № 340, в 1940 г. спущ. на воду и в конце 1940 г. по внутр. водным системам переведен на Балтийское море. С января 1941 г. отнесен к подклассу ПСКР и включен в состав кораблей МПЧ НКВД. В июне 1941 г. передан в ОВР КБФ. Оставался в составе ОВР до 1944 г.

### БО проекта 122а

**«Артиллерист»** (до 6.1941 г. — ОХТ-3, ПСКР «Алмаз», с 4.01.1945 — БО-101).

Зал. в 1939 г. на заводе № 340 (зав. № 306), спущ. на воду 21.04.1940, в июне 1941 г. по внутр. водным системам направлен на испытания на Балтийское море, но после 22.6.1941 возвращен и переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 15.11.1941 и вошел в состав КВФ. Довооружен зенитными пулеметами. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944 вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ. В сент. 1948 г. исключен из состава кораблей ВМФ в связи с передачей Болгарии.

**«Минер»** (до 6.1941 г. — ОХТ-4, ПСКР «Яхонт», с 4.1.1945 — БО-102). Зал. в 1939 г. на заводе № 340 (зав. № 307), спущ. на воду в 1940 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 15.11.1941 и вошел в состав КВФ. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944

вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ.

**«Торпедист»** (с 4.1.1945 — БО-103). Зал. в 1939 г. на заводе № 340 (зав. № 343), достраивался по проекту 122а, спущ. на воду в 1940 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 24.6.1942 и вошел в состав КВФ. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944 вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ.

**«Зенитчик»** (с 4.1.1945 г. — БО-104). Зал. в 1939 г. на заводе № 340 (зав. № 345), достраивался по проекту 122а, спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 17.9.1942 и вошел

*Вверху: крейсер «Киров» и БО проекта 122бис на съемках художественного фильма*

\*Раздел написан на основе данных, предоставленных в 2000 г. историком С.С.Бережным; кроме того, использованы материалы М.М.Дементьева и С.А.Балакина.

\*\*По другим данным, ОХТ-2 переименован в «Яхонт».



в состав КВФ. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944 вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ. В окт. 1948 г. искл. из состава кораблей ВМФ в связи с передачей Болгарии.

«**Боцман**» (с 04.01.1945 г. — **БО-105**). Зал. в 1940 г. на заводе № 340 (зав. № 338), спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 17.9.1942 и вошел в состав КВФ. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944 вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ.

«**Дальномерщик**» (с 4.1.1945 — **БО-106**). Зал. 15.10.1941 г. на заводе № 340 (зав. № 337), спущ. на воду 27.4.1942. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 25.11.1942 и вошел в состав КПФ. 11.1.1944 убыл по внутр. водным системам и ж.д. из Баку в Ейск и 30.6.1944 вошел в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: обеспечение воинских и народнохозяйственных перевозок на Каспии; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ.

«**Марсовый**» (с 4.1.1945 — **БО-107**). Зал. в 1940 г. на заводе № 340 (зав. № 344), спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 4.7.1943 и вошел в состав ОВФ. 14.7.1944 отправлен по внутр. водным системам и ж.д. с Онежского озера на Черное море и 16.7.1944 зачислен в состав ЧФ. Участвовал в ВОВ: боевые действия на Онежском озере; входил во 2-й Варненский дивизион БО ЧФ. 16.4.1951 передан ДОСААФ и переведен в г. Выборг. Сдан на слом в 1969 г.

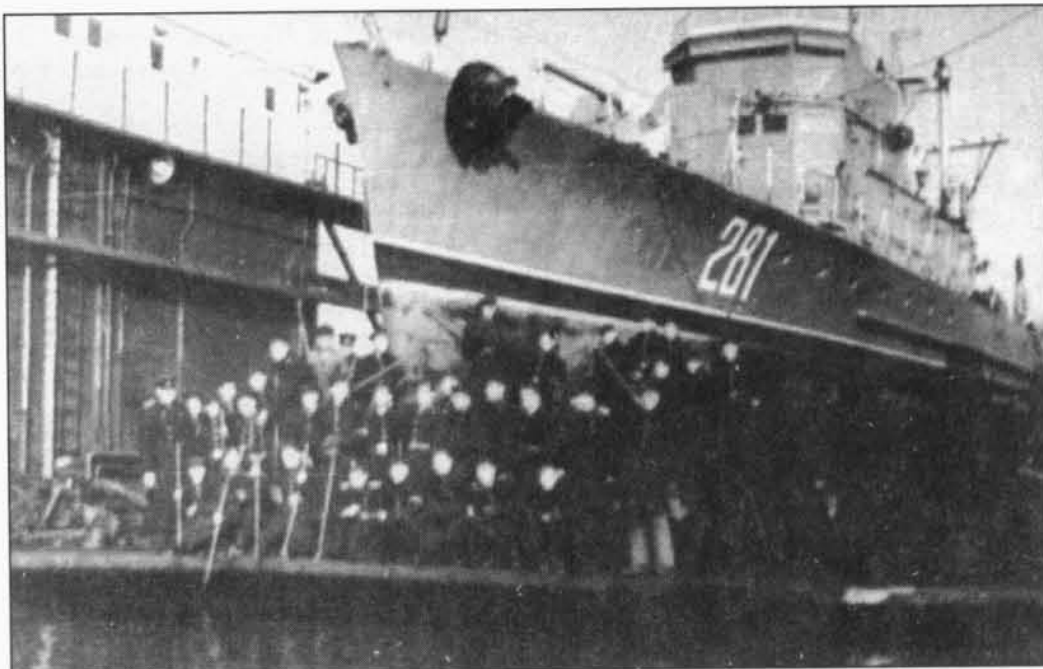
«**Прожекторист**» (с 4.1.1945 — **БО-108**). Зал. в 1940 г. на заводе № 340 (зав. № 354), спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 28.1.1945 (по др. данным, 28.2.1945) и вошел в состав КВФ.

«**Наводчик**» (с 4.1.1945 — **БО-109**). Зал. в 1940 г. на заводе № 340 (зав. № 355), спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 13.8.1945 (по др. данным, 16.9.1945) и вошел в состав КВФ.

«**Огнеметчик**» (с 4.1.1945 — **БО-110**). Зал. в 1940 г. на заводе № 340 (зав.

*Большой охотник БО-105 («Боцман»). На нижней снимке хорошо видно, что на корабле переделана мачта, а 85-мм орудие заменено третьим 37-мм автоматом 70-К. Вероятно, таким БО-105 стал после модернизации*

«Okrety Wojenne»



Один из двух болгарских больших охотников проекта 122а в доке

№ 356), спущ. на воду в 1941 г. Переведен на Каспийское море для испытаний и приемки. Вступ. в строй 13.8.1945 и вошел в состав КВФ.

«**Штурман**» (с 4.1.1945 — **БО-131**). Зал. в окт. 1941 г. на заводе № 402 (зав. № 140) и 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 25.9.1943, вступ. в строй 14.4.1944, 25.5.1944 вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Гущин. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение

конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 30.1.1945 по 16.2.1945 входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). 16.10.1956 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 9.11.1956 расформирован.

«**Рулевой**» (с 24.4.1944 — «**Кировец**», с 4.1.1945 — **БО-132**, с 27.12.1956 — **МПК-132**). Зал. в окт. 1941 г. на заводе № 402 (зав. № 141) на средства, собранные

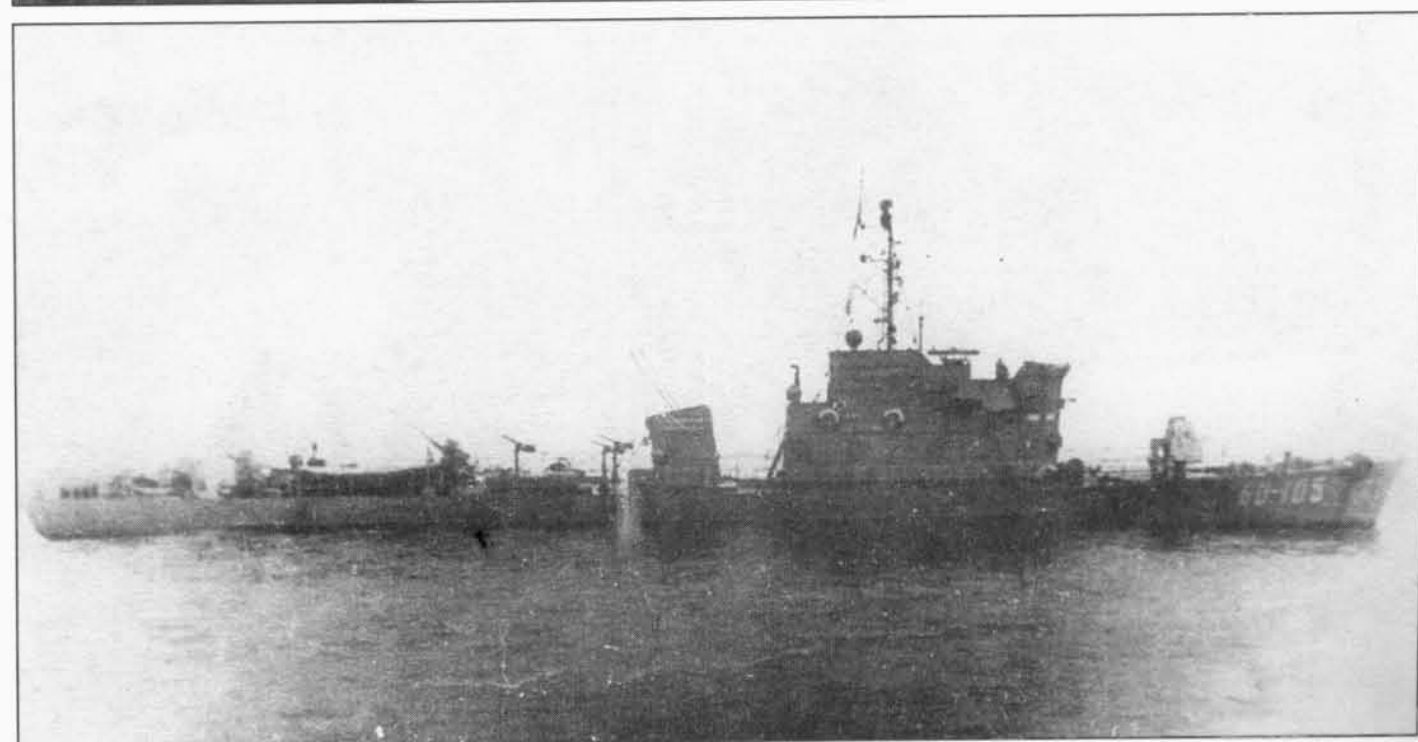
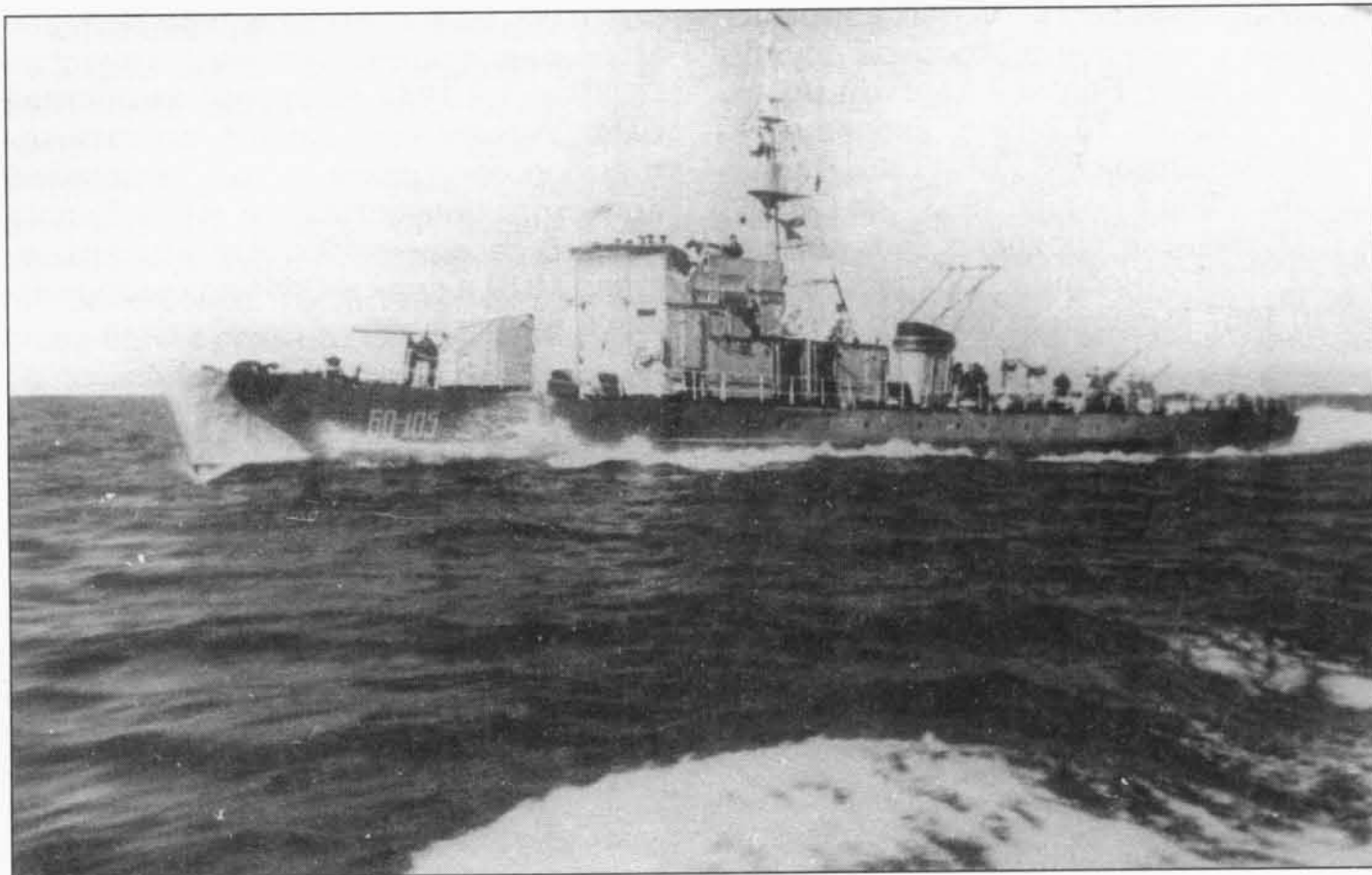


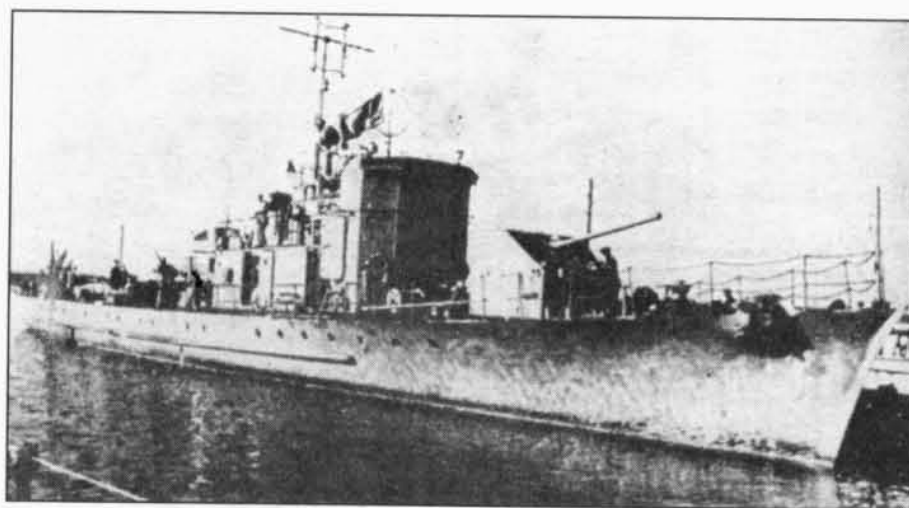
Фото из коллекции автора

Фото из коллекции В. Костриченко



трудящимися, и 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 5.10.1943, вступ. в строй 1.6.1944, 30.7.1944, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант Андреев. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 30.1.1945 по 16.2.1945 входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). В период с авг. 1949 г. по окт. 1951 г. на СРЗ-7 в г. Таллине проходил кап. ремонт. С 24.12.1955 входил в состав ЛенВМБ. 27.10.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.1.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 3.4.1958 расформирован.

**«Механик»** (с 4.1.1945 — **БО-133**, с 27.12.1956 — **МПК-133**, с 25.11.1957 — **УТС-52**). Зал. в окт. 1941 г. на заводе № 402 (зав. № 142) на средства, собранные трудящимися, и 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 20.5.1944, вступ. в строй 23.6.1944 (по др. данным 23.7.1944), 30.7.1944, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант С.Д.Смирнов. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 30.1.1945 по 16.2.1945. входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). В период с окт. 1948 г. по янв. 1953 г. на СРЗ-35 в г. Мурманске проходил кап. ремонт. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.10.1957 выведен из боевого состава,



**Большой охотник  
типа «Артиллерист»  
в Баку,  
1942 г.**

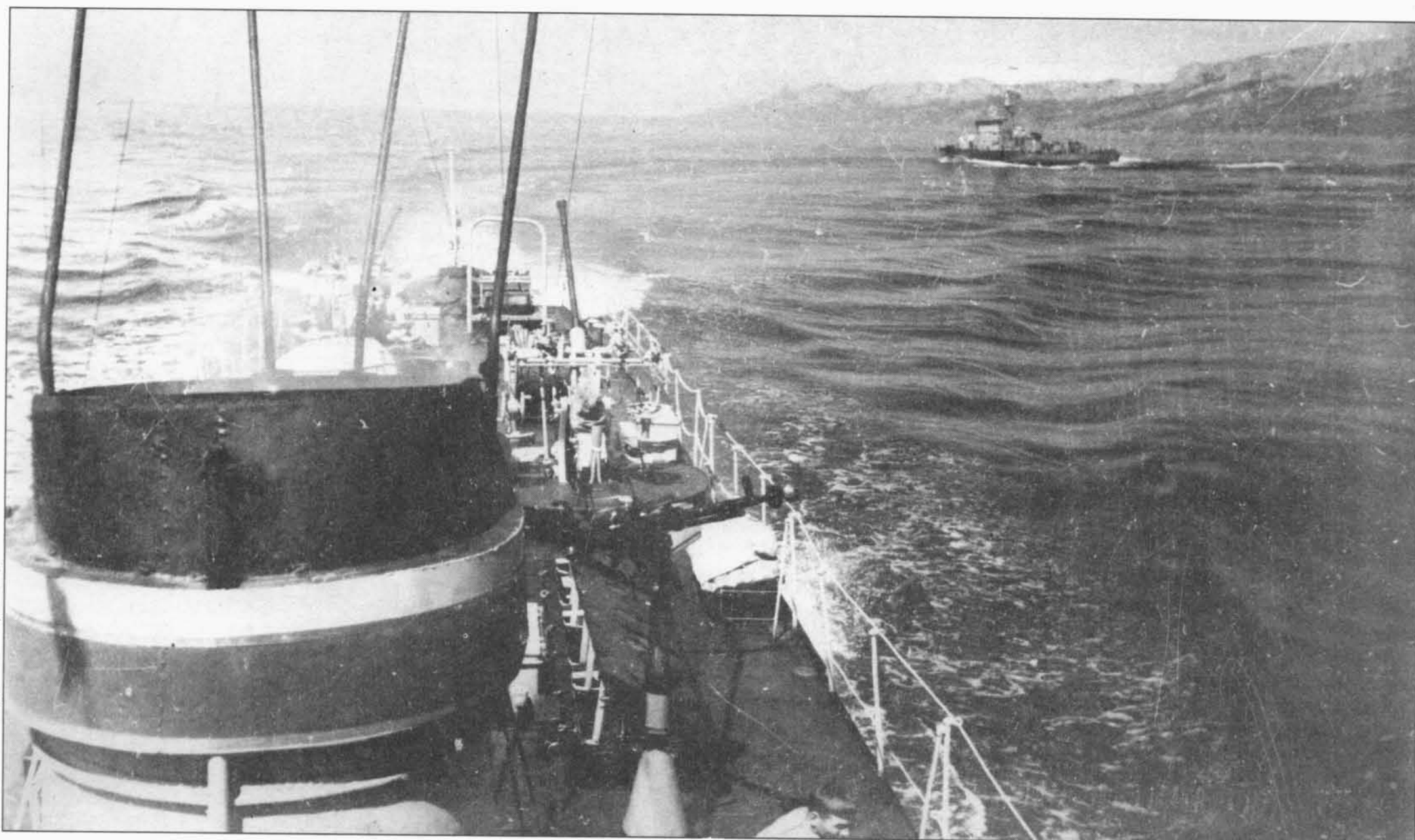
разоружен, переформирован в УТС и поставлен на прикол, 6.10.1958 искл. из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 17.1.1959 расформирован.

**«Машинист»** (с 4.1.1945 — **БО-134**). Зал. в окт. 1941 г. на заводе № 402 (зав. № 143). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 26.5.1944, вступ. в строй 26.6.1944, 30.6.1944 г., подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант П.Г.Яван. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 16.2.1945 входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). 24.6.1949 передан МПЧ для использования в качестве ПСКР и 1.8.1949 исключен из состава ВМФ. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Кольского полуострова и горле Белого моря. В середине 1950-х гг. искл. из состава МПЧ и сдан в ОФИ для разоружения и реализации.

Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант М.М.Кульчицкий. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 16.2.1945 входил в состав БВФ СФ). 24.6.1949 передан МПЧ для использования в качестве ПСКР и 1.8.1949 исключен из состава ВМФ. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Кольского полуострова. 7.3.1955 исключен из состава МПЧ в связи с передачей ДОСААФ для использования в учебных целях.

**«Турбинист»** (с 4.1.1945 — **БО-136**, с 31.5.1955 — **«Вьюн»**). Зал. весной 1942 г. на заводе № 402 (зав. № 151). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 19.8.1944, вступ. в строй 19.11.1944, и, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, коман-

**Большие охотники проекта 122а  
в совместном плавании у берегов  
Крыма**





дир — ст. лейтенант А.С.Чурсин. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях; с 16.2.1945 входил в состав БВФ СФ). 24.6.1949 передан МПЧ частям для использования в качестве ПСКР и 1.8.1949 исключен из состава ВМФ. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Кольского полуострова и горле Белого моря. 7.3.1955 возвращен ВМФ и в качестве ОС передан в распоряжение 220-го полигона ЦУ ВМФ. 10.7.1956 искл. из списков судов ВМФ в связи с передачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 27.7.1956 расформирован.

«**Электрик**» (с 4.1.1945 — **БО-137**, с 27.12.1956 — **МПК-137**, с 31.3.1958 — **БРН-42**). Зал. в 1942 г. на заводе № 402 (зав. № 152). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 30.9.1944, вступ. в строй 20.11.1944, 10.12.1944, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — лейтенант Н.А.Бойцов. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях; с 30.1. по 16.2.1945 входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.3.1958 выведен из боевого состава, разоружен, переформирован в брандвахту и поставлен на прикол. 28.3.1961 искл. из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1.10.1961 расформирован.

«**Трюмный**» (с 4.1.1945 — **БО-138**, с 27.12.1956 — **МПК-138**, с 31.3.1958 — **БРН-43**). Зал. в 1942 г. на заводе № 402 (зав. № 153). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 28.9.1944, вступ. в строй 20.11.1944, 10.12.1944, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант Б.И.Смирнов. Участвовал в ВОВ (защита внутр. и внешних коммуникаций и баз, несение конвойной и дозорной службы в Баренцевом, Белом и Карском морях; с 30.1. по 16.2.1945 входил в состав Иоканьгской ВМБ БВФ СФ). 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.3.1958 выведен из боевого состава, разоружен, переформирован в брандвахту и поставлен на прикол. 2.2.1959 искл. из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1.10.1961 расформирован.

«**Инженер**» (с 4.1.1945 — **БО-139**). 14.6.1942 г. зач. в списки кораблей ВМФ и 25.2.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 154). Спущ. на воду 18.5.1945, вступ. в строй 24.6.1945. 10.8.1945, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант П.А.Андреев, с окт. 1952 г. по апрель 1955 г. — А.И.Павлов. 1.9.1955 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1.10.1955 расформирован.

«**Кочегар**» (с 4.1.1945 — **БО-140**, с 27.12.1956 — **МПК-140**, с 28.1.1958 — **БРН-44**, с 27.3.1965 — **СМ-22**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 6.2.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 155). Спущ. на воду 21.5.1945, вступ. в строй 25.7.1945. 10.8.1945, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант Дементьев. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.1.1958 выведен из боевого состава, разоружен, переформирован в брандвахту. 18.1.1961 искл. из списков судов ВМФ в связи с намечаемой сдачей в ОФИ для разборки, но 30.6.1961 превращен в СМ для обеспечения боевых стрельб. 7.10.1969 окончательно искл. из списков судов ВМФ и сдан в ОФИ для демонтажа и реализации.

«**Летчик**» (с 4.1.1945 — **БО-141**, с 27.12.1956 — **МПК-141**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 15.1.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 156). Спущ. на воду 10.1.1945, вступ. в строй 16.6.1945. 24.6.1945, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Н.К.Голубенцев. 27.12.1956 отнесен к классу МПК. 3.4.1958 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 1.10.1958 расформирован.

«**Пилот**» (с 4.1.1945 — **БО-142**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 21.12.1943 зал. на заводе № 402 (зав. № 157). Спущ. на воду 15.1.1945, вступ. в строй 18.6.1945. 24.6.1945, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Л.Г.Майстренко. 16.10.1956 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 31.10.1956 расформирован.

«**Техник**» (с 4.1.1945 — **БО-143**, с 27.12.1956 — **МПК-143**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.11.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 158). Спущ. на воду 8.10.1945, вступ. в строй 23.11.1946. 5.12.1946, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант В.С.Загородный. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 3.4.1958 исключен из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 1.10.1958 расформирован.

«**Стрелок**» (с 4.1.1945 — **БО-144**, с 27.12.1956 — **МПК-144**, с 28.1.1958 — **БРН-45**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.11.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 159). Спущ. на воду 13.10.1945, вступ. в строй 30.11.1946. 5.12.1946, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Пильцын. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.1.1958 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в брандвахту. 28.2.1961 искл. из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 10.12.1961 расформирован.

«**Химик**» (с 4.1.1945 — **БО-145**, с 27.12.1956 — **МПК-145**, с 28.1.1958 — **БРН-46**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.11.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 160). Спущ. на воду 12.6.1946 и 10.10.1946 вступ. в строй. 31.10.1946, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант И.Е.Морозов. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.1.1958 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в брандвахту. 28.6.1958 искл. из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. 2.7.1958 расформирован.

«**Строевой**» (с 4.1.1945 — **БО-146**). 14.6.1942 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.11.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 161). Спущ. на воду 18.6.1946. Вступ. в строй 5.11.1946. Вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Г.Д.Добин. 20.12.1948 искл. из боевого состава ВМФ в связи с передачей в Минрыбпром западных районов для использования в качестве судна рыболовного надзора.

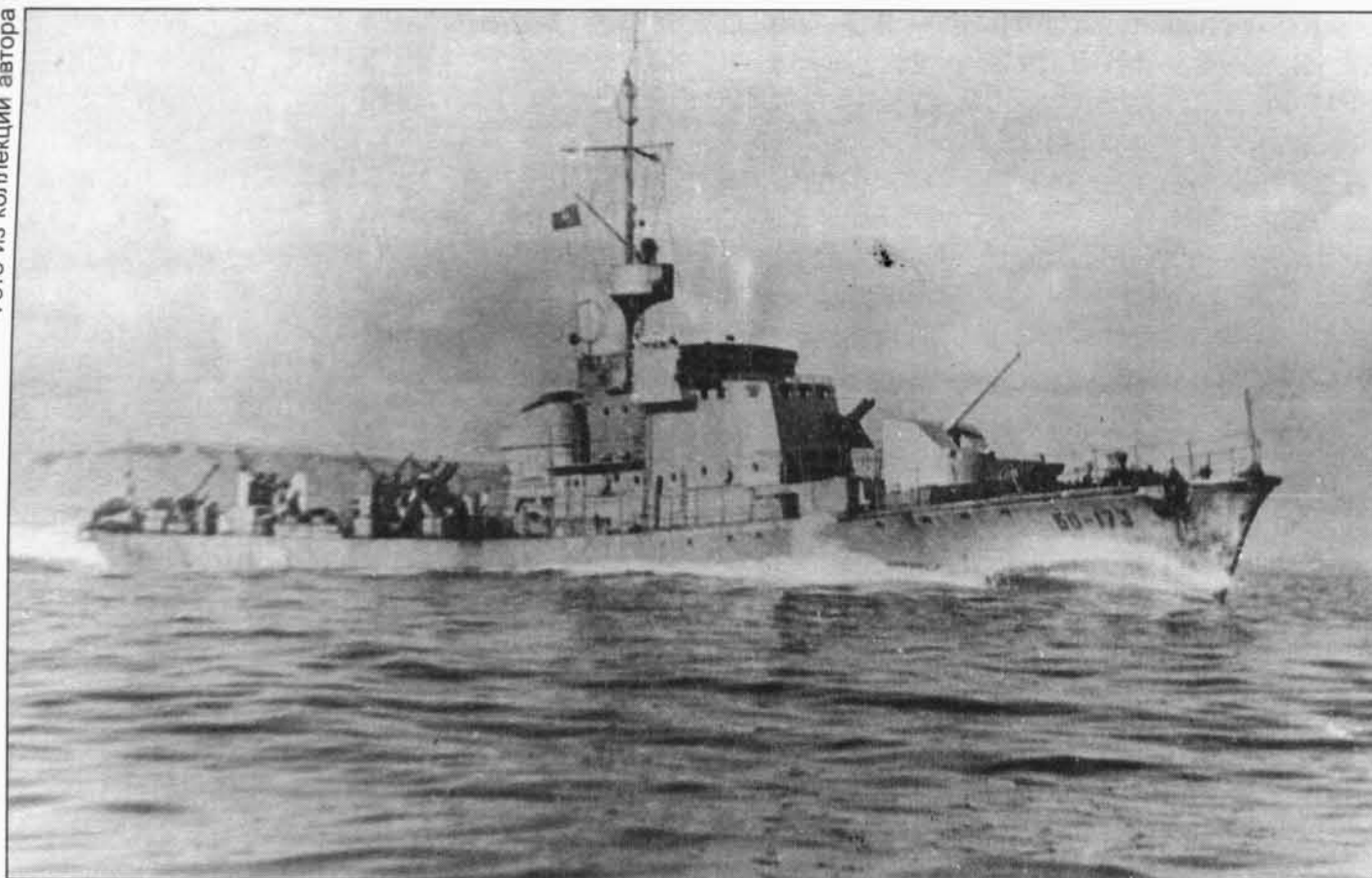
**БО-147** (с 25.11.1946 — **БО-162**). Зал. 30.12.1944 на заводе № 402 (зав. № 162). 4.1.1945 зач. в списки кораблей ВМФ, но 17.3.1946 при нахождении в стадии постройки был искл. из состава ВМФ в связи с передачей МПЧ для использования в качестве ПСКР. Спущен на воду в авг. 1946 г. Вступ. в строй 25.11.1946, командир — ст. лейтенант Грицюк. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Кольского полуострова. 7.3.1955 искл. из состава МПЧ в связи с передачей комитету ДОСААФ для использования в учебных целях.



Фото из коллекции автора

Большие охотники проекта 122а Северного флота





*Большой охотник БО-173 на ходовых испытаниях. Фото из приемного акта, 1948 г.*

**БО-148.** 30.12.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 163). 4.1.1945 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.11.1944 спущ. на воду. 12.8.1946, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант И.Г.Строев. 7.4.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.1.1958 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 1.2.1956 расформирован.

**БО-149.** 30.12.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 164) и 4.1.1945 зач. в списки кораблей ВМФ. Спущ. на воду 28.9.1946, но 31.12.1946 при нахождении в стадии постройки был передан МПЧ. 31.3.1947 был вновь принят в состав ВМФ и вступ. в строй 27.9.1947. Подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Дурбо. 16.10.1956 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 31.12.1956 расформирован.

**БО-150.** 30.12.1944 зал. на заводе № 402 (зав. № 165) и 4.1.1945 зач. в списки

кораблей ВМФ. Спущ. на воду 21.5.1947. Вступ. в строй 6.11.1947 и, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Кирьянов. 20.12.1948 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в Минрыбпром западных районов СССР для использования в качестве судна рыболовного надзора.

**БО-151.** 28.7.1945 зач. в списки кораблей ВМФ и 30.7.1945 зал. на заводе № 402 (зав. № 166). Спущ. на воду 21.6.1947. Вступ. в строй 6.11.1947. 23.11.1947, подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав СФ, командир — ст. лейтенант Ветлугин. 16.10.1956 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 31.12.1956 расформирован.

**БО-152** (с 27.12.1956 — **МПК-152**). 28.7.1945 зач. в списки кораблей ВМФ. 31.7.1945 зал. на заводе № 402 (зав. № 167). Спущ. на воду 22.7.1947. Вступ. в строй 2.12.1947. 10.12.1947 поднял Во-

енно-морской флаг СССР и 29.12.1947 включ. в состав СФ, командир — капитан-лейтенант Камериллов. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 3.4.1958 искл. из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации. 1.10.1958 расформирован.

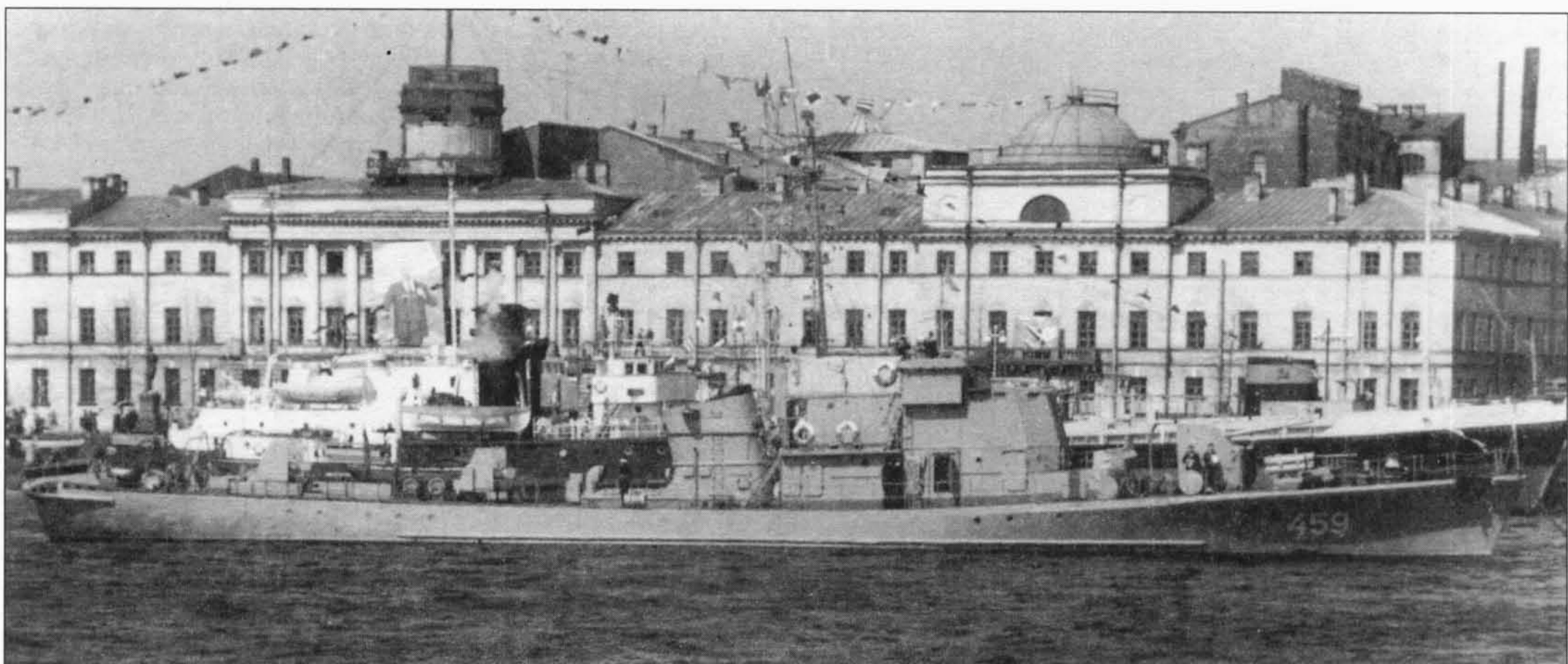
**БО-153** (с 31.12.1946 — **БО-168**). 28.7.1945 зач. в списки кораблей ВМФ. 31.7.1945 зал. на заводе № 402 (зав. № 168), но 23.7.1946 был снят со строительства и 22.8.1946 искл. из состава ВМФ. 7.10.1946 постройка возобновлена, вторично зач. в списки кораблей ВМФ. 31.12.1946 был вновь искл. из состава ВМФ в связи с передачей МПЧ. Спущ. на воду в авг. 1947 г. и в 1948 г. вступил в строй, командир — капитан-лейтенант Васильев. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Кольского полуострова. 7.3.1955 исключен из состава МПЧ в связи с передачей комитету ДОСААФ для использования в учебных целях.

**«Связист»** (с 4.1.1945 — **БО-122**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 31) на средства, собранные трудящимися. Спущ. на воду 8.1.1944 (по др. данным, в 1945 г.), вступ. в строй 5.12.1945 и вошел в состав ТОФ. 18.3.1954 искл. из состава ВМФ в связи с передачей КНР.

**«Сигнальщик»** (с 4.1.1945 — **БО-123**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 32). Спущ. на воду 25.1.1944 (по др. данным, в 1945 г.), вступ. в строй в 1946 г. и вошел в состав ТОФ. 18.3.1954 искл. из состава ВМФ в связи с передачей КНР.

**«Радист»** (с 4.1.1945 — **БО-124**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 33). Спущ. на воду 24.5.1944 (по др. данным,

**МПК проекта 122бис с реактивными бомбометами РБУ-1200 на Неве, 1960-е гг.**





в 1945 г.), вступил в строй в 1946 г. и вошел в состав ТОФ. 18.3.1954 искл. из состава ВМФ в связи с передачей КНР.

**«Телеграфист»** (с 4.1.1945 — **БО-125**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 34). Спущ. на воду в 1945 г., вступ. в строй 5.12.1946 и вошел в состав ТОФ. 18.4.1954 искл. из состава ВМФ в связи с передачей КНР.

**«Акустик»** (с 4.1.1945 — **БО-126**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 35). Спущ. на воду в 1945 г., вступ. в строй 5.12.1946 и вошел в состав ТОФ. 18.4.1954 искл. из состава ВМФ в связи с передачей КНР.

**«Гидроакустик»** (с 4.1.1945 — **БО-127**). Зал. в 1943 г. на заводе № 199 (зав. № 36). Спущ. на воду в 1945 г., вступ. в строй 5.12.1946 и вошел в состав ТОФ.

### БО ПРОЕКТА 122БИС

**БО-270** (с 16.10.1956 — **ПС-6**). Зач. 28.7.1945, зал. 30.6.1945 на заводе № 340 (зав. № 367, головной в серии БО проекта 122бис). Спущ. на воду 27.4.1946, вступ. в строй 27.9.1947 и 23.10.1947 зач. в состав кораблей КВФ. 13.8.1951 переведен в состав СФ. 16.10.1956 переведен в ПС. 21.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-171** (с 27.12.1956 — **МПК-171**). Зач. 28.7.1945, зал. 30.6.1945 на заводе № 340 (зав. № 368). Спущ. на воду 28.4.1946. Вступ. в строй 4.11.1947 и 27.11.1947 зач. в состав 4-го ВМФ. С 7.7.1950 находился в распоряжении ЦУ ВМФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.6.1959 зач. в состав КБФ. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 2.2.1961 расформирован.

**БО-172** (с 27.12.1956 — **МПК-172**, с 31.3.1958 — **БРН-47**). Зач. 28.7.1945, зал. 29.9.1945 на заводе № 340 (зав. № 379). Спущ. на воду 28.4.1946. Вступ. в строй 30.11.1947 и 11.12.1947 зачислен в состав 4-го ВМФ. 24.12.1955 зачислен в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 21.3.1958 переведен в брандвахтенное судно. Искл. из состава ВМФ 18.6.1959 в связи с передачей в отдел ОФИ для реализации и 24.6.1959 расформирован.

**БО-173** (с 27.12.1956 — **МПК-173**, с 31.3.1958 — **БРН-48**). Зач. 28.7.1945, зал. 29.11.1945 на заводе № 340 (зав. № 380). Спущ. на воду 27.4.1946. Вступ. в строй 10.1.1948 и 29.1.1948 зач. в состав КВФ. 31.8.1948 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 21.3.1958 переведен в брандвахтенное судно. Искл. из состава ВМФ 21.5.1959 в связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-174 — БО-180**. Планировались для закладки на заводе № 340 (зав.



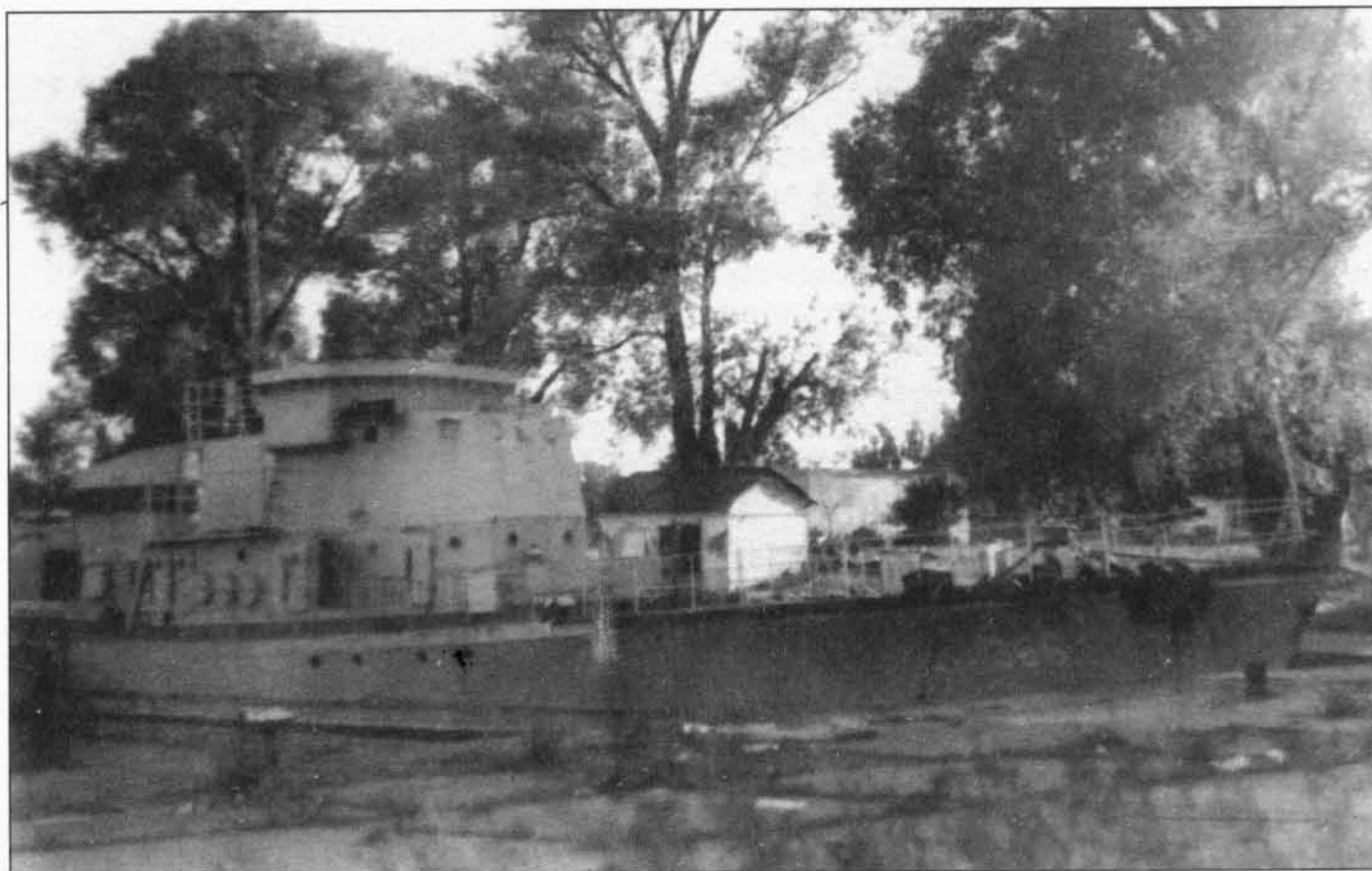
№ 381 — 387). Зач. в состав ВМФ 28.7.1945. 23.7.1946 исключены из состава ВМФ и сняты со строительства.

**БО-181** (21.8.1950 — **БО-436**, с 19.9.1957 — **ПСР-409**, с 1972 г. — **ПСР-20**, с 26.5.1972 — **УТС-366**). Зач. 7.10.1946, зал. 20.10.1946 на заводе № 340 (зав. № 436). Спущ. на воду 27.4.1947. Вступ. в строй 10.1.1948 и 29.1.1948 зач. в состав КВФ. 31.8.1948 зач. в состав 4-го ВМФ. 21.8.1950 искл. из состава ВМФ в связи с передачей МПЧ МГБ Литовского (Зап.) ПО для использования в качестве ПСКР. Участвовал в охране гос. границы и рыболовных промыслов у побережья Литовской ССР. В 1972 году перекласс. в артиллерийскую баржу. 26.5.1972 принят от МПЧ в состав ВМФ, перекласс. в УТС и вновь зач. в состав КБФ. С 1.1.1973 по 4.4.1973 перестроен на СРЗ-33. С 23.1.1992 по 27.8.1992 находился в составе ЛенВМБ. Искл. из состава ВМФ 13.9.1993 и 30.12.1993 расформирован.

**МПК проекта 122бис выходит в дозор, 1960-е гг.**

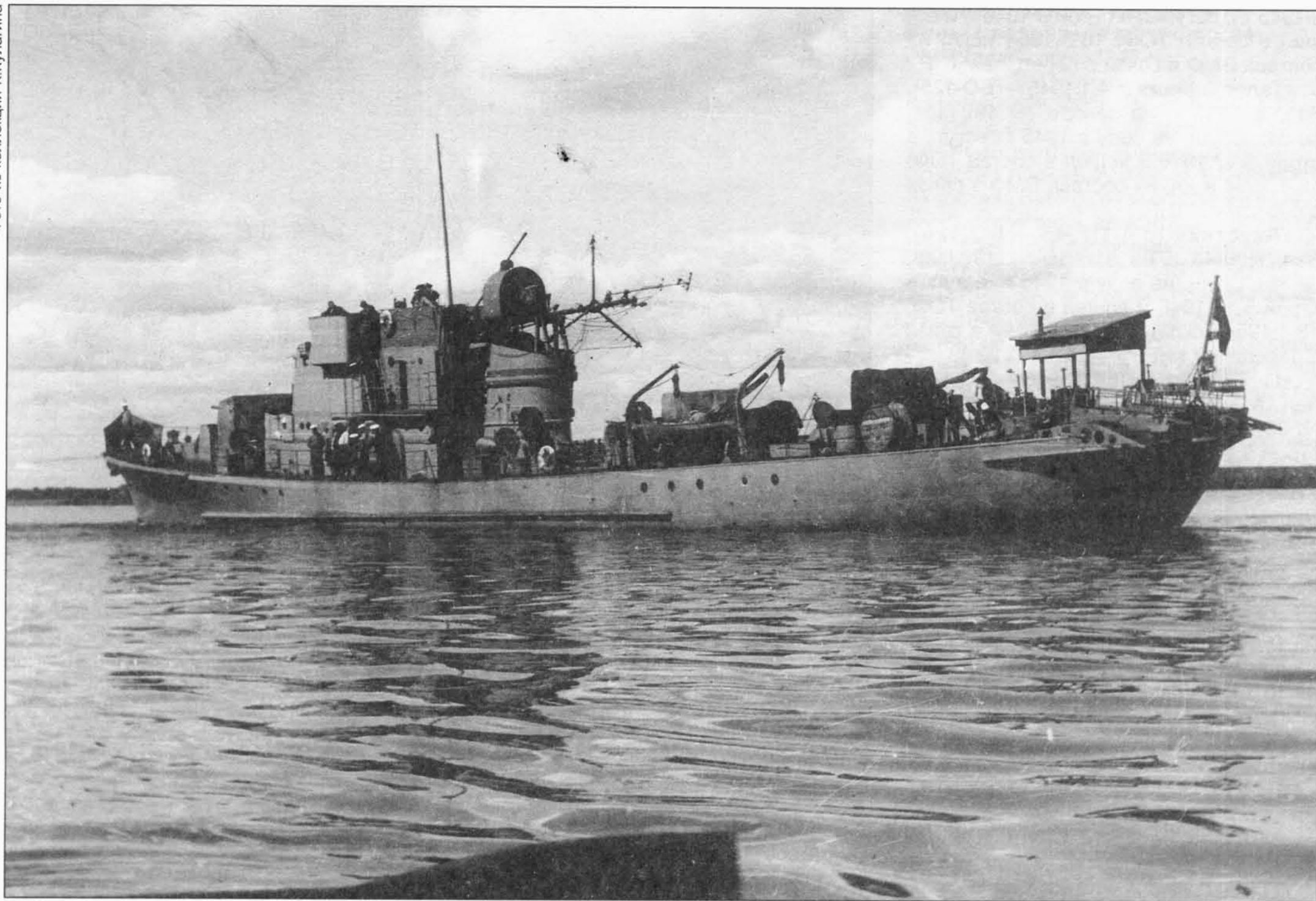
**БО-182** (с 27.12.1956 — **МПК-182**). Зач. 7.10.1946, зал. 25.10.1946 на заводе № 340 (зав. № 437). Спущ. на воду 27.4.1947. Вступ. в строй 10.1.1948 и 29.1.1948 г. зач. в состав КВФ. 24.4.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.7.1958 переведен в состав СФ. Искл. из состава ВМФ 12.9.1959 в связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-183** (с 27.12.1956 — **МПК-183**). Зач. 7.10.1946, зал. 31.12.1946 на заводе № 340 (зав. № 438). Спущ. на воду 9.4.1947. Вступ. в строй 29.7.1948 и 12.8.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.7.1958 переведен в состав СФ. Искл. из состава ВМФ 20.1.1960 в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.



**Учебно-тренировочная станция УТС-366, бывший БО-181**





**БО-184** (с 27.12.1956 — **МПК-184**). Зач. 7.10.1946, зал. 20.2.1947 на заводе № 340 (зав. № 439). Спущ. на воду 9.4.1947. Вступ. в строй 14.8.1948 и 26.8.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. Искл. из состава ВМФ 20.1.1960 в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-185** (с 27.12.1956 — **МПК-185**). Зач. 07.10.1946, зал. 15.2.1947 на заводе № 340 (зав. № 440). Спущ. на воду 9.4.1947. Вступ. в строй 24.8.1948 и 4.9.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.9.1959 передан заводу № 360 Ростовского совнархоза и 12.11.1959 исключен из состава ВМФ.

**БО-186** (с 25.9.1948 — **БО-441**, с 19.9.1957 — **ПСКР-410**, с 1972 г. — **ПСКР-21**, с 26.5.1972 — **УТС-367**). Зач. 7.10.1946, зал. в июле 1947 г. на заводе № 340 (зав. № 439). Вступ. в строй в сент. 1948 г. 25.9.1948 зач. в состав кораблей МПЧ МВД Литовского (Зап.) ПО, прекласс. в ПСКР и 7.10.1948 искл. из состава ВМФ. В 1972 г. вновь перекласс. в ВСУ. 26.5.1972 принят от МПЧ и перекласс. в УТС в Риге и вновь зач. в состав КБФ. 23.12.1993 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализа-

ции и 31.12.1993 расформирован. Затонул у причала в Усть-Двинске.

**БО-187** (с 27.12.1956 — **МПК-187**). Зач. 6.2.1948, зал. 24.7.1947 на заводе № 340 (зав. № 442). Спущ. на воду 24.4.1948. Вступ. в строй 31.10.1948 и 23.12.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. Искл. из состава ВМФ 20.1.1960 в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-188** (с 27.12.1956 — **МПК-188**). Зач. 6.2.1948, зал. 15.9.1947 на заводе № 340 (зав. № 443). Спущ. на воду 24.4.1948. Вступ. в строй 22.11.1948 и 6.12.1948 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.7.1958 вкл. в состав СФ. Искл. из состава ВМФ 12.9.1959 в связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-189** (с 27.9.1948 — **БО-444**, с 19.9.1957 — **ПСКР-411**). Зач. 6.2.1948, зал. в янв. 1948 г. на заводе № 340 (зав. № 444). Вступ. в строй в сент. 1948 г. и 27.9.1948 зач. в состав кораблей МПЧ МВД Литовского (Зап.) ПО, перекласс. в ПСКР и 7.10.1948 искл. из состава ВМФ.

**БО-190** (с 27.12.1956 — **МПК-190**). Зач. 6.2.1948, зал. 22.11.1947 на заводе № 340 (зав. № 445). Спущ. на воду 24.4.1948. Вступ. в строй 30.11.1948 и

***Большой охотник БО-185 следует по Волге к месту службы, 1948 г.***

20.12.1948 зач. в состав КВФ, а 13.8.1951 — в состав СФ. С 17.9.1954 по 17.11.1956 приписан к ЦУ ВМФ на Новой Земле. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 27.10.1957 приписан к 6-му управлению ВМФ. 20.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 12.2.1960 расформирован.

**БО-191** (с 27.12.1956 — **МПК-191**). Зач. 6.2.1948, зал. 14.12.1947 на заводе № 340 (зав. № 446). Спущ. на воду 24.4.1948. Вступ. в строй 4.12.1948 и 20.12.1948 зачислен в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 8.6.1957 передан МГУ и 25.11.1957 исключен из состава ВМФ.

**БО-192** (с 27.12.1956 — **МПК-192**). Зач. 6.2.1948, зал. 25.10.1947 на заводе № 340 (зав. № 447). Спущ. на воду 19.4.1948. Вступ. в строй 30.6.1949 и 2.8.1949 зач. в состав КВФ, а 13.5.1951 — в состав СФ. С 17.9.1954 приписан к 6-му управлению ВМФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 1.4.1961 расформирован.

**БО-193** (с 27.12.1956 — **МПК-193**). Зач. 6.2.1948, зал. 25.2.1948 на заводе



№ 340 (зав. № 448). Спущ. на воду 24.4.1948. Вступ. в строй 30.6.1949 и 2.8.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 20.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-194** (с 27.12.1956 — **МПК-194**). Зач. 6.2.1948, зал. 29.4.1948 на заводе № 340 (зав. № 449). Спущ. на воду 28.11.1948. Вступ. в строй 30.6.1949 и 2.8.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 20.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-195** (с 27.12.1956 — **МПК-195**). Зач. 6.2.1948, зал. 30.4.1948 на заводе № 340 (зав. № 450). Спущ. на воду 13.12.1948. Вступ. в строй 30.6.1949 и 2.8.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 20.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

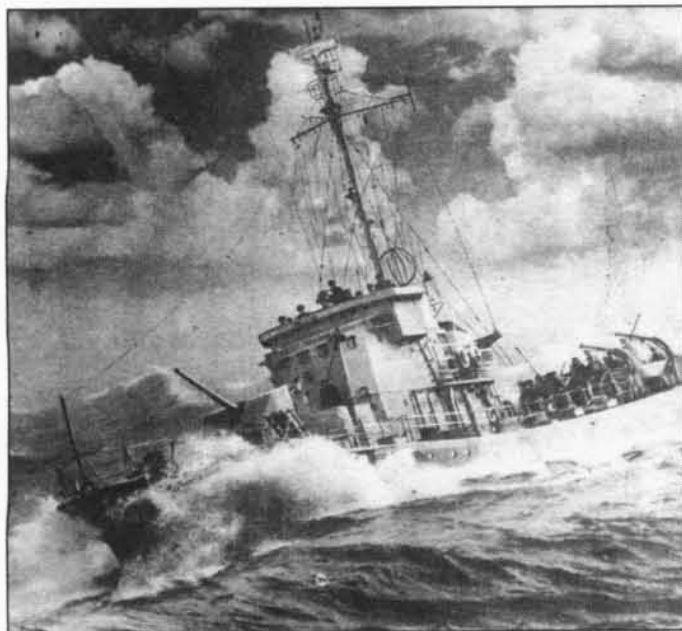
**БО-196** (с 27.12.1956 — **МПК-196**). Зач. 6.2.1948, зал. 18.7.1948 на заводе № 340 (зав. № 451). Спущ. на воду 21.3.1949. Вступ. в строй 16.8.1949 и 6.12.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 20.1.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 10.6.1960 расформирован.

**БО-197** (с 26.11.1949 — **БО-452**, с 19.9.1957 — **ПСКР-401**). Зач. 15.7.1948, зал. 12.9.1948 на заводе № 340 (зав. № 452). Вступ. в строй 24.8.1949 и в авг. 1949 г. передан в МПЧ МВД Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО и 26.11.1949 исключен из состава ВМФ.

**БО-198** (с 26.11.1949 — **БО-453**, с 19.9.1957 — **ПСКР-402**). Зач. 15.7.1948, зал. 5.9.1948 на заводе № 340 (зав. № 453). Спущ. на воду 12.3.1949, вступ. в строй 30.8.1949 и в авг. 1949 г. передан в МПЧ МВД Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО. 26.11.1949 искл. из состава ВМФ.

**БО-199** (с 27.12.1956 — **МПК-199**). Зач. 15.7.1948, зал. 23.10.1948 на заводе № 340 (зав. № 454). Спущ. на воду 2.4.1949. Вступ. в строй 9.9.1949 и 23.9.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 7.5.1956 по 30.6.1960 находился в конс. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ. 26.1.1961 передан Клубу юных моряков ЛеноблОНО и 1.4.1961 расформирован.

*Большой охотник проекта 122бис на Неве. На снимке хорошо видны нехарактерные для столь небольших кораблей, фактически катеров, обводы корпуса с заметной седловатостью и большим развалом носовых шпангоутов*

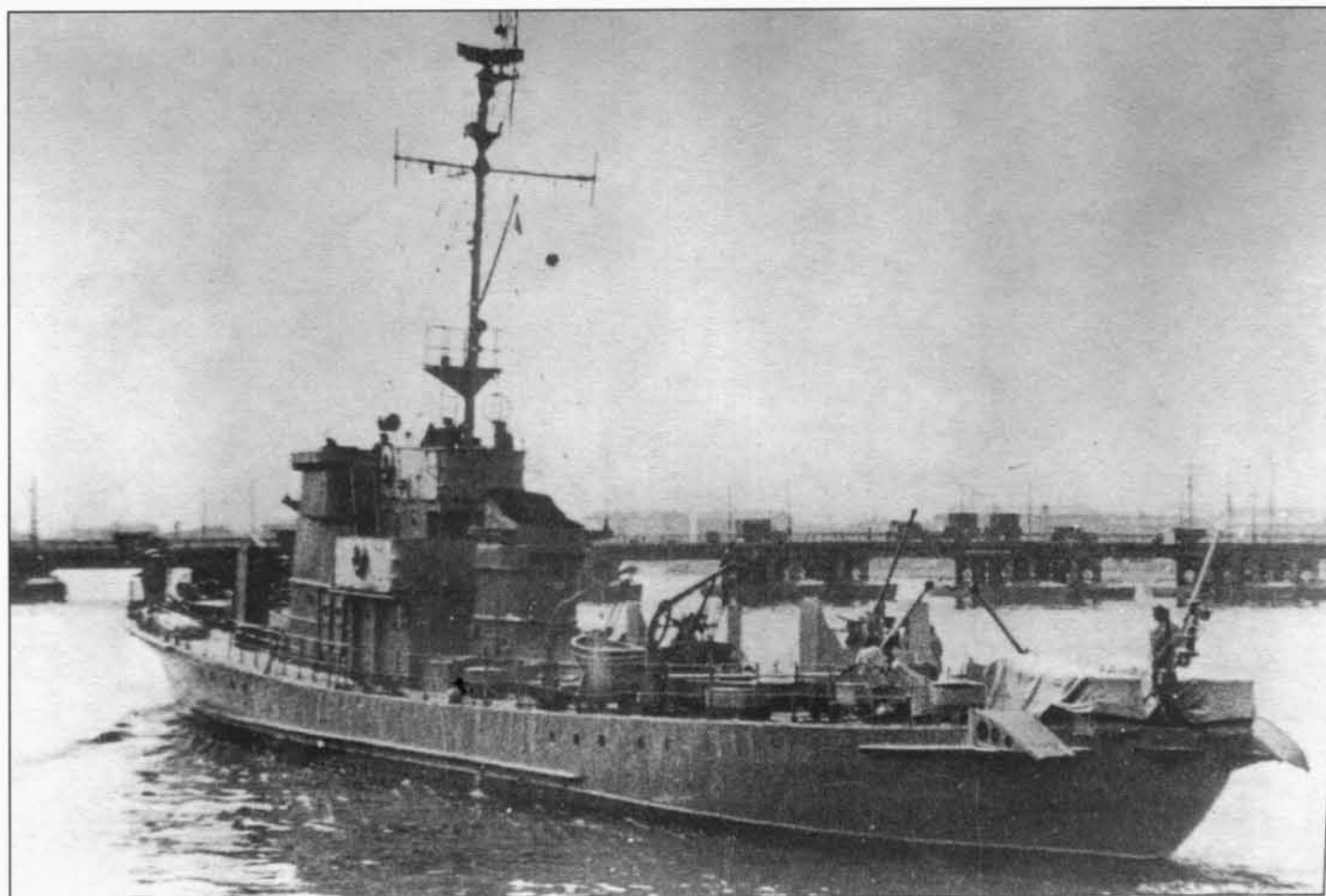


*БО проекта 122бис в штормовом море*

**БО-200** (с 27.12.1956 — **МПК-200**). Зач. 15.7.1948, зал. 23.1.1949 на заводе № 340 (зав. № 455). Спущ. на воду 7.4.1949. Вступ. в строй 9.9.1949 и 23.9.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.4.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 31.5.1963 расформирован.

**БО-201** (с 27.12.1956 — **МПК-201**). Зач. 15.7.1948, зал. 21.1.1949 на заводе № 340 (зав. № 456). Спущ. на воду 11.4.1949. Вступ. в строй 28.9.1949 и 24.10.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.4.1963 г. искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 31.5.1963 расформирован.

**БО-247** (с 27.12.1956 — **МПК-247**). Зач. 7.10.1948, зал. 19.2.1949 на заводе № 340 (зав. № 457). Спущ. на воду 19.4.1949. Вступ. в строй 7.10.1949 и 16.11.1949 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.4.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 31.5.1963 расформирован.



**БО-248** (с 27.12.1956 — **МПК-248**). Зач. 7.10.1948, зал. 25.3.1949 на заводе № 340 (зав. № 458). Спущ. на воду в авг. 1949 г. Вступ. в строй 3.10.1949 и 10.11.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.7.1960 искл. из состава ВМФ и передан Ростовскому совнархозу.

**БО-249** (с 27.12.1956 — **МПК-249**). Зач. 8.12.1948, зал. 8.4.1949 на заводе № 340 (зав. № 459). Спущ. на воду 22.6.1949. Вступ. в строй 11.10.1949 и 24.10.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.7.1960 искл. из состава ВМФ и передан Ростовскому совнархозу.

**БО-250** (с 27.12.1956 — **МПК-250**). Зач. 8.12.1948, зал. 14.4.1949 на заводе № 340 (зав. № 460). Спущ. на воду 1.7.1949. Вступ. в строй 18.10.1949 и 16.11.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации и 1.4.1961 расформирован.

**БО-251** (с 21.8.1950 — **БО-461**, с 19.9.1957 — **ПСКР-412**). Зач. 8.12.1948, зал. 9.5.1949 на заводе № 340 (зав. № 461). Спущ. на воду 19.6.1949, вступ. в строй 28.10.1949 и 21.11.1949 зач. в состав кораблей 4-го ВМФ. 21.8.1950 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в состав кораблей МПЧ МГБ Литовского (Зап.) ПО, 19.9.1957 перекласс. в ПСКР.

**БО-252** (с 27.12.1956 — **МПК-252**, со 2.2.1961 — **БРН-1**). Зач. 8.12.1948, зал. 19.5.1949 на заводе № 340 (зав. № 462). Спущ. на воду 4.8.1949. Вступ. в строй 30.11.1949 и 21.11.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 переведен в брендвахтенное судно. Искл. из состава ВМФ 2.11.1962 в





связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-253** (с 27.12.1956 — **МПК-253**, со 2.2.1961 — **БРН-2**). Зач. 8.12.1948, зал. 6.6.1949 на заводе № 340 (зав. № 463). Спущ. на воду 28.8.1949. Вступ. в строй 3.11.1949 и 21.11.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 переведен в брандвахтенное судно. Исключен из состава ВМФ 2.11.1962 в связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-254** (с 27.12.1956 — **МПК-254**, со

2.2.1961- **БРН-3**). Зач. 8.12.1948, зал. 24.6.1949 на заводе № 340 (зав. № 464). Спущ. на воду 31.8.1949. Вступ. в строй 5.11.1949 и 30.11.1949 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 переведен в брандвахтенное судно. Исключен из состава ВМФ 2.11.1962 в связи с передачей в ОФИ для реализации.

**БО-255** (с 18.7.1951 — **БО-465**, с 19.9.1957 — **ПСКР-422**, с 15.10.1960 — **МПК-267**). Зач. 8.12.1948, зал. 11.7.1949 на заводе № 340 (зав. № 465). Спущ. на

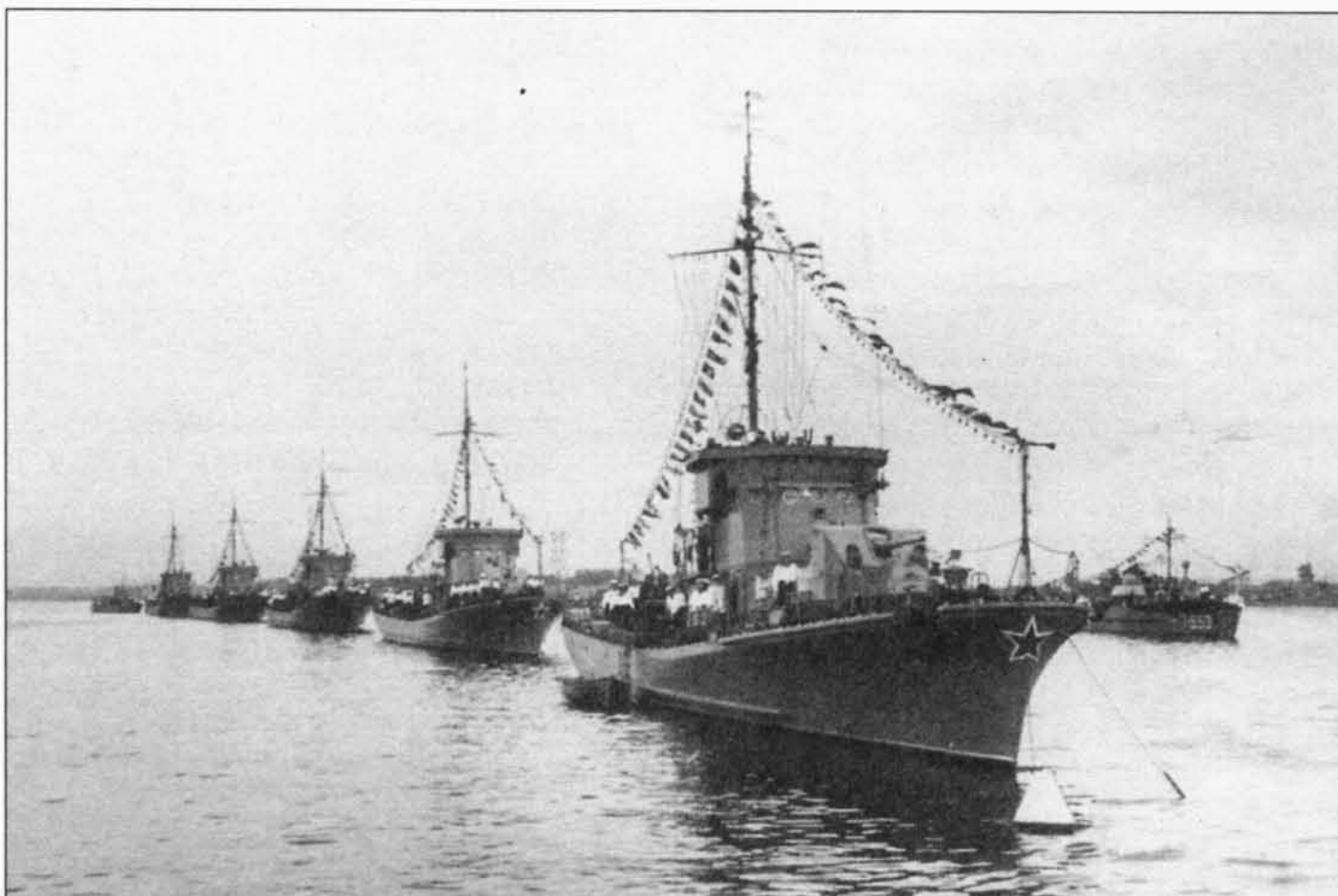
**МПК проекта 122бис на параде на Неве**

воду 11.9.1949, вступ. в строй 30.11.1949 и 23.1.1950 зач. в состав кораблей КВФ. 27.7.1950 переведен в состав ЧФ. 18.7.1951 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в состав кораблей МПЧ МГБ ЮЗПО, 19.9.1957 перекласс. в ПСКР. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ. 9.7.1963 искл. из состава ВМФ, 22.8.1963 передан в клуб юных моряков г. Ялты и 10.10.1963 расформирован.

**БО-271** (с 18.7.1951 — **БО-466**, с 19.9.1957 — **ПСКР-428**, с 15.10.1960 — **МПК-110**). Зач. 26.3.1949, зал. 26.7.1949 на заводе № 340 (зав. № 466). Спущ. на воду 25.9.1949, вступ. в строй 4.9.1949 и 23.1.1950 зач. в состав кораблей КВФ. 23.4.1951 переведен в состав ЧФ. 18.7.1951 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в состав кораблей МПЧ МГБ Грузинского (Зак.) ПО, 19.9.1957 перекласс. в ПСКР. 15.10.1960 вновь зачислен в состав ЧФ. 30.7.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.10.1965 расформирован.

**БО-272** (с 27.12.1956 — **МПК-272**). Зач. 26.3.1949, зал. 12.8.1949 на заводе № 340 (зав. № 467). Спущ. на воду 30.9.1949. Вступ. в строй 4.12.1949 и 7.1.1950 зачислен в состав КВФ, а

**Большие охотники на параде на Химкинском водохранилище в Москве, 1955 г. Справа: большой охотник проекта 122бис в море, Балтика, ноябрь 1956 г.**











23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.6.1961 искл. из состава ВМФ и передан ЧМП. 22.6.1961 расформирован.

**БО-273** (с 27.12.1956 — **МПК-273**). Зач. 26.3.1949, зал. 3.9.1949 на заводе № 340 (зав. № 468). Спущ. на воду 1.11.1949. Вступ. в строй 18.7.1950 и 29.7.1950 зач. в состав КВФ, а 13.8.1951 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.6.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для реализации 1.10.1961 расформирован.

**БО-274** (с 27.12.1956 — **МПК-274**). Зач. 26.3.1949, зал. 23.9.1949 на заводе № 340 (зав. № 469). Спущ. на воду 4.12.1949. Вступ. в строй 6.7.1950 и 29.7.1950 зач. в состав КВФ, а 23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.4.1960 искл. из состава ВМФ. 14.5.1960 передан ДОСААФ г. Киева.

**БО-275** (с 27.12.1956 — **МПК-275**). Зач. 26.3.1949, зал. 13.10.1949 на заводе № 340 (зав. № 470). Спущ. на воду 20.12.1949. Вступ. в строй 30.7.1950 и 21.7.1950 зачислен в состав КВФ, а 23.4.1951 — в со-

**Большой охотник проекта 122бис на учениях, Балтика, 1950-е гг.**

став ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 перекласс. в брандвахтенное судно, а 2.2.1961 — в судно-мишень. 1.4.1961 исключен из состава ВМФ и расформирован.

**БО-276** (с 27.12.1956 — **МПК-276**, с апр. 1961 г. — «**Гафель**»). Зач. 26.3.1949, зал. 25.10.1949 на заводе № 340 (зав. № 471). Спущ. на воду 28.12.1949. Вступ. в строй 12.7.1950 и 29.7.1950 зач. в состав КВФ, а 23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ, а 6.2.1961 передан в Главное управление геологии и охраны недр при Совмине УССР и 1.4.1961 расформирован.

**БО-277** (с 27.12.1956 — **МПК-277**). Зач. 26.11.1949, зал. 13.11.1949 на заводе № 340 (зав. № 472). Спущ. на воду 29.1.1950. Вступ. в строй 22.7.1950 и 10.8.1950 зач. в состав 8-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.7.1961 искл. из состава ВМФ и 1.9.1961 передан клубу юных моряков г. Ленинграда. 1.11.1961 расформирован.

**БО-278** (с 27.12.1956 — **МПК-278**). Зач. 26.11.1949, зал. 29.11.1949 на заводе № 340 (зав. № 473). Спущ. на воду 9.2.1950. Вступ. в строй 22.7.1950 и 29.7.1950 зачислен в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.6.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.11.1961 расформирован.

**Большой охотник БО-277 во время испытаний, 1950 г.**





**БО-279** (с 4.5.1950 — **БО-474**, с 19.9.1957 — **ПСКР-413**). Зач. 26.11.1949, зал. 14.12.1949 на заводе № 340 (зав. № 474). Вступ. в строй 1.8.1950. 4.5.1950 передан в МПЧ Литовского (Зап.) ПО. 15.10.1960 исключен в связи с передачей в ХОЗУ.

**БО-280** (с 4.5.1950 — **БО-475**, с 19.9.1957 — **ПСКР-403**, с 15.10.1960 — **МПК-230**, с 9.8.1965 — **БРН-6**). Зач. 26.11.1949, зал. 20.12.1949 на заводе № 340 (зав. № 475). Вступ. в строй 1.8.1950. 4.5.1950 передан в МПЧ Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав КБФ. 30.7.1965 перекласс. в брандвахтенное судно. 10.8.1967 искл. в связи с передачей в ОФИ.

**БО-281** (с 4.5.1950 — **БО-476**, с 19.9.1957 — **ПСКР-433**). Зач. 26.11.1949, зал. 4.1.1950 на заводе № 340 (зав. № 476). Вступ. в строй 15.9.1950. 4.5.1950 передан в МПЧ Азербайджанского (Зак.) ПО. В 1968 г. искл. в связи с передачей в ХОЗУ.

**БО-282** (с 27.12.1956 — **МПК-282**). Зач. 26.11.1949, зал. 8.2.1950 на заводе № 340 (зав. № 477). Спущ. на воду 21.3.1950. Вступ. в строй 30.8.1950 и 22.9.1950 зач. в состав КВФ, а 23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.6.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 22.7.1961 расформирован.

**БО-283** (с 27.12.1956 — **МПК-283**). Зач. 13.3.1950, зал. 14.2.1950 на заводе № 340 (зав. № 478). Спущ. на воду 31.3.1950. Вступ. в строй 7.9.1950 и 22.9.1950 зач. в состав КВФ, а 23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.4.1961 г. расформирован, но 19.6.1961 передан в ЧМП Минморфлота СССР.

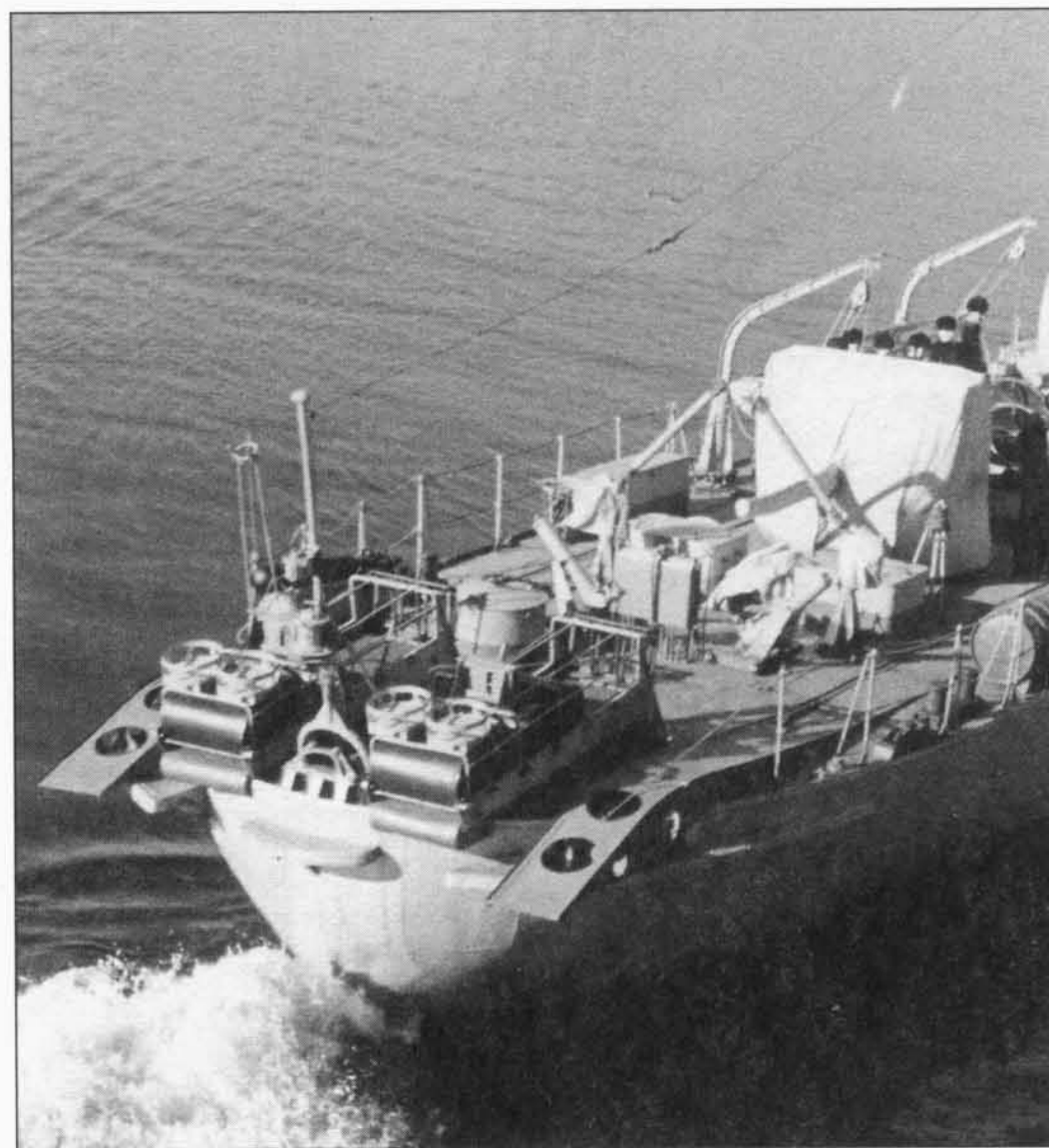
**БО-284** (с 27.12.1956 — **МПК-284**). Зач. 13.3.1950, зал. 3.3.1950 на заводе № 340 (зав. № 479). Спущ. на воду 15.4.1950. Вступ. в строй 30.8.1950 и 22.9.1950 зач. в состав КВФ, а 23.4.1951 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.4.1961 расформирован.

**БО-285** (с 27.12.1956 — **МПК-285**). Зач. 13.3.1950, зал. 14.3.1950 на заводе № 340 (зав. № 480). Спущ. на воду 31.5.1950. Вступ. в строй 23.9.1950 и 21.10.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.2.1958 вкл. в состав СФ. В янв.-февр. 1959 г. по СМП переведен на Тихий океан и 14.2.1959 зачислен в состав ТОФ. 13.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.4.1961 расформирован.

**БО-286** (с 27.12.1956 — **МПК-286**). Зач. 13.3.1950, зал. 27.3.1950 на заводе № 340 (зав. № 481). Спущ. на воду 3.6.1950. Вступ. в строй 23.9.1950 и 11.10.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956



*Большой охотник Балтийского флота выходит в море, 1950-е гг. Фрагмент этого снимка показывает расположение бомбосбрасывателей и минных скатов*



отнесен к подклассу МПК. 9.7.1963 искл. из состава ВМФ, 24.8.1963 перекласс. в УС ДСО «Трудовые резервы» и 10.10.1963 расформирован.

**БО-287** (с 27.12.1956 — **МПК-287**). Зач. 13.3.1950, зал. 6.4.1950 на заводе № 340 (зав. № 482). Спущ. на воду 6.6.1950. Вступ. в строй 27.9.1950 и 10.10.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.7.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.11.1961 расформирован.

**БО-288** (с 27.12.1956 — **БО-483**, с

19.9.1957 — **ПСКР-434**). Зач. 13.3.1950, зал. 18.4.1950 на заводе № 340 (зав. № 483). Вступил в строй 30.9.1950. 19.7.1950 передан МПЧ МВД Азербайджанского (Зак.) ПО.

**БО-289** (с 27.12.1956 — **МПК-289**). Зач. 13.3.1950, зал. 4.4.1950 на заводе № 340 (зав. № 484). Спущ. на воду 19.6.1950. Вступ. в строй 7.10.1950 и 14.10.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 8.7.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 10.10.1961 расформирован.



**БО-290** (с 19.7.1950 — **БО-485**, с 19.9.1957 — **ПСКР-435**, с 5.1.1970 — **МПК-355**, со 2.7.1971 — **УТС-86**). Зач. 13.3.1950, зал. 23.5.1950 на заводе № 340 (зав. № 485). Вступ. в строй 10.10.1950. 19.7.1950 передан МПЧ МВД Азербайджанского (Зак.) ПО. 5.1.1970 вновь зач. в состав КВФ. 22.6.1971 перекласс. в УТС. 16.11.1995 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.12.1995 расформирован.

**БО-291** (с 27.12.1956 — **МПК-291**, с 15.9.1957 — «**Zwinny**»). Зач. 13.3.1950, зал. 3.6.1950 на заводе № 340 (зав. № 486). Спущ. на воду 10.8.1950. Вступ. в строй 23.10.1950 и 4.11.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 5.2.1958 искл. из состава ВМФ в связи с передачей ПНР.



Фото из коллекции С. Бережного



Фото С. Балакина

*Учебное судно «Ленинград», бывший БО-298. В 1960-е гг. оно носило на борту имя «Полярный» — в честь базы Северного флота*

**БО-292** (с 27.12.1956 — **МПК-292**). Зач. 13.3.1950, зал. 12.6.1950 на заводе № 340 (зав. № 487). Спущ. на воду 13.8.1950. Вступ. в строй 25.10.1950 и 4.11.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 20.11.1956 по 14.3.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.8.1961 вкл. в состав ЧФ. 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-293** (с 27.12.1956 — **МПК-293**). Зач. 13.3.1950, зал. 20.6.1950 на заводе № 340 (зав. № 488). Спущ. на воду 13.8.1950. Вступ. в строй 28.10.1950 и 4.11.1950 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 20.11.1956 по 14.3.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.8.1961 вкл. в состав ЧФ. 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-294** (с 27.12.1956 — **МПК-294**). Зач. 13.3.1950, зал. 15.7.1950 на заводе № 340 (зав. № 489). Спущ. на воду 20.8.1950. Вступ. в строй 5.11.1950 и 24.11.1950 зачислен в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 18.10.1957 по 14.3.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.8.1961 вкл. в состав ЧФ. 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-295** (с 27.12.1956 — **МПК-295**). Зач. 13.3.1950, зал. 15.7.1950 на заводе № 340 (зав. № 490). Спущ. на воду 28.8.1950. Вступ. в строй 25.11.1950 и 25.12.1950 зач. в состав КВФ, а 13.8.1951 — в состав СФ. 24.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.1.1961 исключен из состава ВМФ СССР в связи с передачей в ОФИ и 1.4.1961 расформирован.



Фото С. Балакина



**БО-296** (с 27.12.1956 — **МПК-296**, с 15.9.1957 — «**Zreczny**»). Зач. 8.5.1950, зал. 24.7.1950 на заводе № 340 (зав. № 491). Спущ. на воду 1.9.1950. Вступ. в строй 25.11.1950 и 25.12.1950 зач. в состав КВФ, 1.9.1951 — 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 7.5.1956 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 5.2.1958 искл. из состава ВМФ в связи с передачей ПНР.

**БО-297** (с 27.12.1956 — **МПК-297**). Зач. 8.5.1950, зал. 2.8.1950 на заводе № 340 (зав. № 492). Спущ. на воду 9.9.1950. Вступ. в строй 30.11.1950 и 25.12.1950 зачислен в состав КВФ, 1.9.1951 — 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 7.6.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.11.1961 расформирован.

**БО-298** (с 27.12.1956 — **МПК-298**, с авг. 1960 г. — «**Ленинград**», с 1961 г. — «**Полярный**», затем — снова «**Ленинград**»). Зач. 8.5.1950, зал. 12.8.1950 на заводе № 340 (зав. № 493). Спущ. на воду 15.9.1950. Вступ. в строй 30.11.1950 и 25.12.1950 зач. в состав КВФ. 3.8.1951 находился в ЦУ ВМФ для подготовки экипажей строящихся кораблей. 10.11.1956 — зачислен в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 15.7.1960 передан клубу юных моряков, речников и полярников (г. Москва) и 19.8.1960 исключен из состава ВМФ. В роли учебного судна совершил походы в Варну (НРБ) и Росток (ГДР).

**БО-299** (с 27.12.1956 — **МПК-299**). Зач. 15.8.1950, зал. 23.8.1950 на заводе № 340 (зав. № 494). Спущ. на воду 30.9.1950. Вступ. в строй 23.12.1950 и 25.12.195 зач. в состав КВФ, 1.9.1951 — 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ, 12.2.1958 — в состав СФ. В 1958 г. по СМП переведен на ДВ и 14.9.1958 зачислен в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.1.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.4.1961 расформирован.

**БО-300** (с 27.12.1956 — **МПК-300**). Зач. 15.8.1950, зал. 2.9.1950 на заводе № 340 (зав. № 495). Спущ. на воду 7.10.1950. Вступ. в строй 30.4.1951 и 26.5.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 7.5.1956 по 14.3.1961 находился на конс. в Кронштадте. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.8.1961 зачислен в состав ЧФ. 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в состав ВМФ Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-334** (с 27.12.1956 — **МПК-334**). Зач. 15.8.1950, зал. 14.9.1950 на заводе № 340 (зав. № 496). Спущ. на воду 15.10.1950. Вступ. в строй 3.5.1951 и 26.5.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, а 24.12.1955 — в состав КБФ. С 7.5.1956 по 14.3.1961 находился на

*«Кречет» — один из переоборудованных БО проекта 122бис. Любопытная деталь: установленный фальшборт сильно изменил силуэт корабля*

фото из коллекции автора



*Пограничный сторожевой корабль проекта 122бис в дозоре у берегов Камчатки*

фото из коллекции В. Костриченко



*На ходовом мостике ПСКР проекта 122бис*

конс. в Кронштадте. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.8.1961 зач. в состав ЧФ. 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в состав ВМФ Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-335** (с 19.6.1951 — **БО-497**, с 19.9.1957 — **ПСКР-404**, с 15.10.1960 — **МПК-231**). Зач. 15.8.1950, зал. 22.9.1950 на заводе № 340 (зав. № 497). Вступ. в строй 9.6.1951 и зач. в состав МПЧ МГБ Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав КБФ. 12.4.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 27.7.1963 расформирован.

**БО-336** (с 19.6.1951 — **БО-498**, с 19.9.1957 — **ПСКР-405**, с 15.10.1960 —

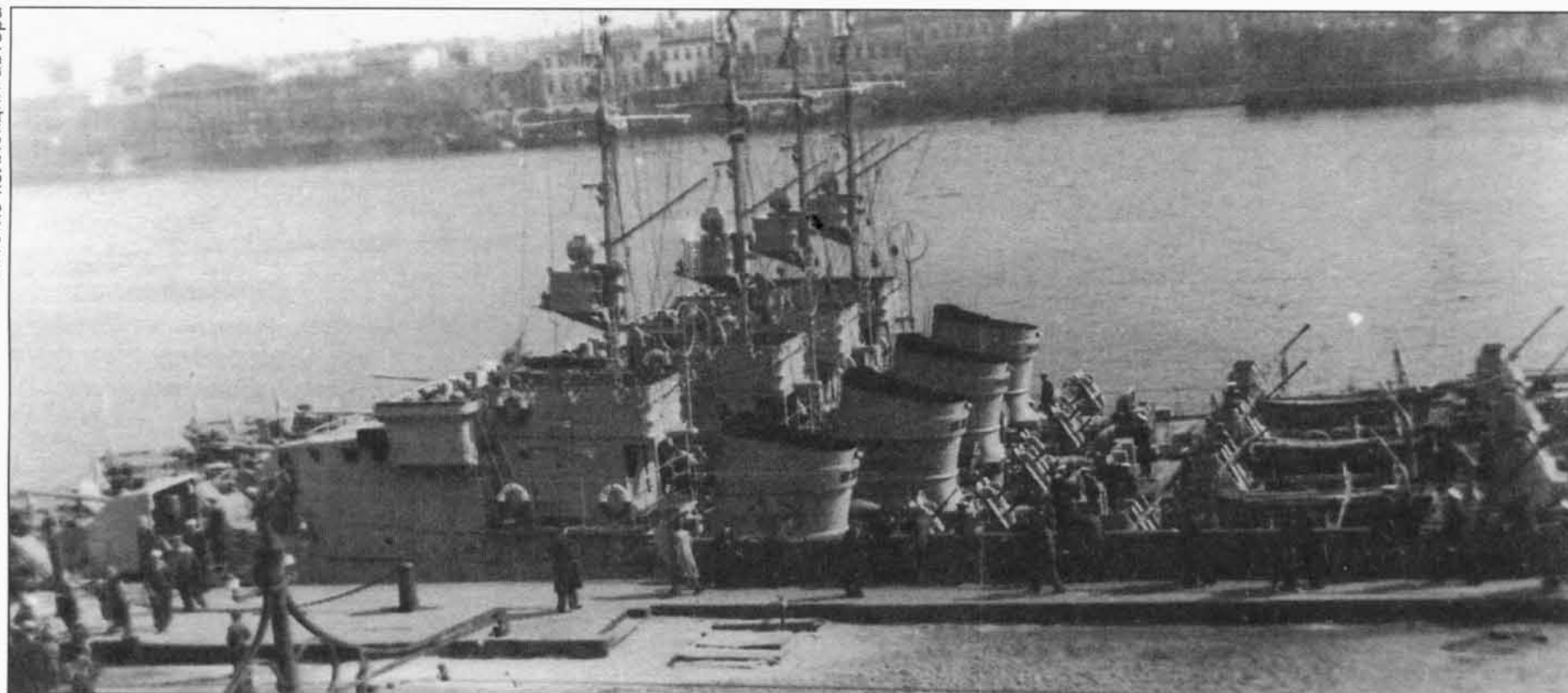
**МПК-233**). Зач. 23.8.1950, зал. 28.9.1950 на заводе № 340 (зав. № 498). Вступ. в строй 9.6.1951 и зач. в состав МПЧ МГБ Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав КБФ. 12.4.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 27.7.1963 расформирован.

**БО-337** (с 27.12.1956 — **МПК-337**, с 14.1.1970 — **ОС-64**). Зач. 23.8.1950, зал. 10.10.1950 на заводе № 340 (зав. № 499). Спущ. на воду 28.12.1950. Вступ. в строй 16.6.1951 и 9.7.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ, а 2.3.1957 зачислен в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 15.12.1969 перекласс. в ОС. 4.7.1973



фото из коллекции К. Кулагина





*Большие охотники у набережной в Ленинграде, 1950-е гг.*

искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-338** (с 27.12.1956 — **МПК-338**). Зач. 23.8.1950, зал. 24.10.1950 на заводе № 340 (зав. № 500). Спущ. на воду 31.12.1950. Вступ. в строй 15.6.1951 и 9.7.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ, 12.2.1958 — в состав СФ и 14.9.1958 — после перехода по СМП зачислен в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.7.1963 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-339** (с 27.12.1956 — **МПК-339**). Зач. 23.8.1950, зал. 14.11.1950 на заводе № 340 (зав. № 501). Спущ. на воду 24.1.1951. Вступ. в строй 28.6.1951 и 24.7.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ, 14.9.1956 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 8.3.1958 нахо-

дился на конс. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-340** (с 27.12.1956 — **МПК-340**). Зач. 23.8.1950, зал. 21.10.1950 на заводе № 340 (зав. № 502). Спущ. на воду 16.2.1951. Вступ. в строй 4.7.1951 и 24.7.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ, 14.9.1956 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 28.2.1961 исключен из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.10.1961 расформирован.

**БО-341** (с 27.12.1956 — **МПК-341**). Зач. 8.9.1950, зал. 11.1.1951 на заводе № 340 (зав. № 503). Спущ. на воду 3.3.1951. Вступ. в строй 14.7.1951 и 24.7.1951 зачислен в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.7.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 9.8.1965 расформирован.

**БО-342** (с 27.12.1956 — **МПК-342**). Зач. 8.9.1950, зал. 20.1.1951 на заводе № 340 (зав. № 504). Спущ. на воду 13.3.1951. Вступ. в строй 23.7.1951 и 11.8.1951 зач. в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.3.1966 расформирован и 22.12.1966 исключен из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-343** (с 27.12.1956 — **МПК-343**). Зач. 8.9.1950, зал. 1.2.1951 на заводе № 340 (зав. № 505). Спущ. на воду 21.3.1951. Вступ. в строй 11.8.1951 и 1.10.1951 зач. в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 12.3.1966 расформирован и 22.12.1966 исключен из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-344** (с 27.12.1956 — **МПК-344**, с 15.9.1957 — «**Wytrwaly**»). Зач. 6.9.1950, зал. 10.2.1951 на заводе № 340 (зав. № 506). Спущ. на воду 29.3.1951. Вступ. в строй 16.8.1951 и 1.10.1951 зач. в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.8.1957 принято решение продать Польше и 5.2.1958 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-345** (с 27.12.1956 — **МПК-345**, с 13.1.1970 — **ОС-270**). Зач. 6.10.1950, зал. 21.2.1951 на заводе № 340 (зав. № 507). Спущ. на воду 31.3.1951. Вступ. в строй 21.8.1951 и 1.10.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. С 7.5.1956 по 18.10.1957 находился на конс., после чего передан в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.4.1958 искл. из состава ВМФ СССР в связи с передачей в состав ВМФ Албании. 22.7.1961 вновь возвращен в состав ЧФ. С 1.10.1962 по 1.9.1968 находился на конс. 25.12.1970 перекласс. в ОС. 15.10.1970 расформирован и переведен на отстой. 4.11.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

*Рейдовый катер РК-101 — один из последних балтийских БО проекта 122бис, 1980-е гг.*





**БО-346** (с 27.12.1956 — **МПК-346**, с 29.9.1967 — **ОС-180**, с 8.7.1971 — **УТС-124**). Зач. 11.11.1950, зал. 3.3.1951 на заводе № 340 (зав. № 508). Спущ. на воду 6.4.1951. Вступ. в строй 22.8.1951 и 1.10.1951 зач. в состав 4-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 7.5.1956 находился в конс. и причислен к составу кораблей ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 18.10.1957 переведен в состав ЧФ. 22.4.1958 искл. из состава ВМФ СССР в связи с передачей в состав ВМФ Албании. 29.9.1967 возвращен в состав ЧФ и перекласс. в УТС в Стрелецкой бухте. 26.1.1998 искл. из состава ВМФ и передан в ОФИ; 1.5.1998 расформирован.

**БО-347** (с 27.12.1956 — **МПК-347**, с 15.9.1957 — «**Grozny**»). Зач. 11.11.1950, зал. 31.3.1951 на заводе № 340 (зав. № 509). Спущ. на воду 25.5.1951. Вступ. в строй 3.9.1951 и 4.10.1951 зач. в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.8.1957 переведен в состав ЧФ. 22.4.1958 принято решение продать в ВМФ Польши и 5.2.1958 искл. из состава ВМФ.

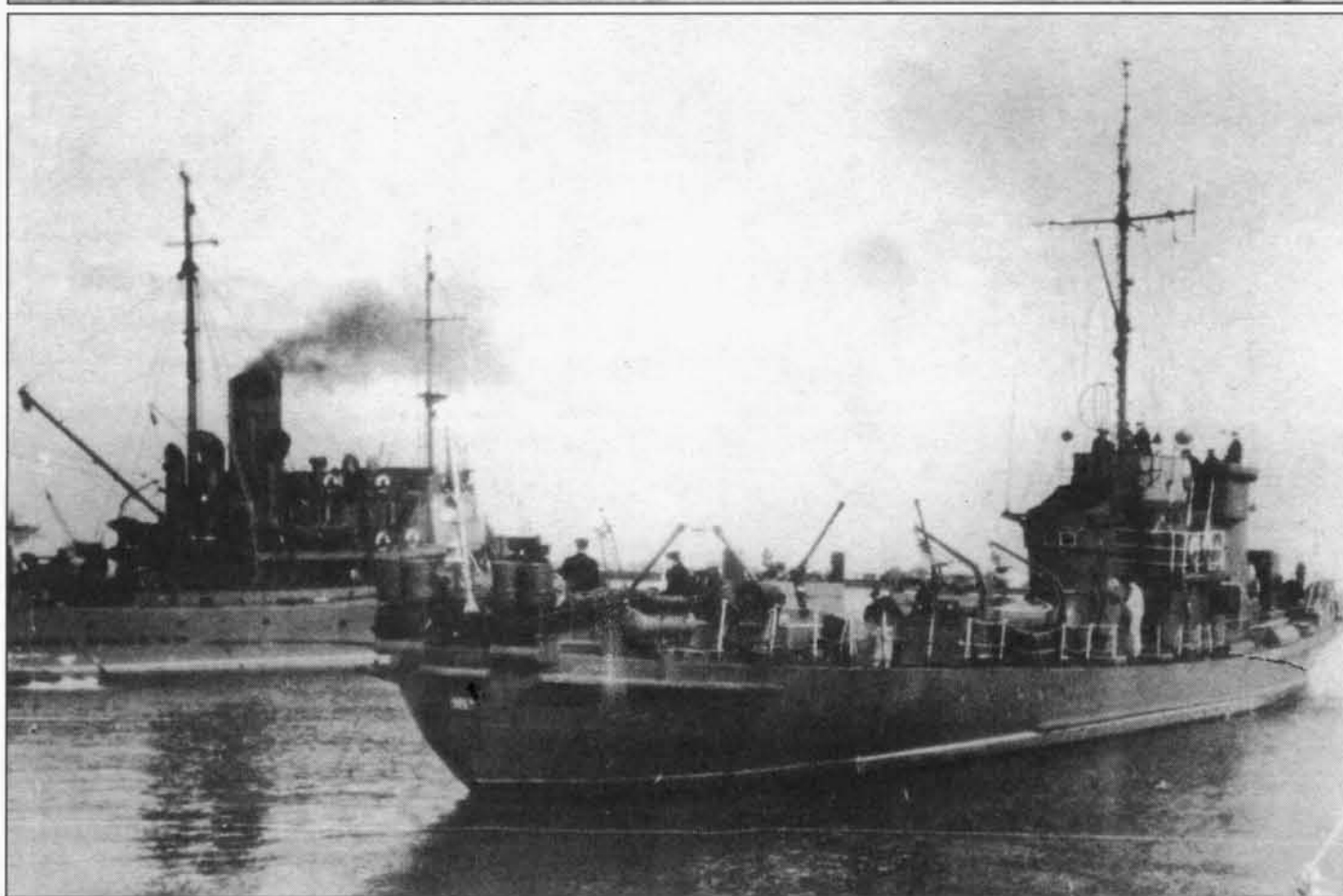
**БО-348** (с 27.12.1956 — **МПК-348**). Зач. 11.11.1950, зал. 21.3.1951 на заводе № 340 (зав. № 510). Спущ. на воду 27.5.1951. Вступ. в строй 12.10.1951 и 24.11.1951 зач. в состав КВФ, 14.9.1959 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 5.11.1964 расформирован.

**БО-349** (с 27.12.1956 — **МПК-349**). Зач. 11.11.1950, зал. 1.4.1951 на заводе № 340 (зав. № 511). Спущ. на воду 7.6.1951. Вступ. в строй 30.10.1951 и 24.11.1951 зач. в состав КВФ, 19.9.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 5.11.1964 расформирован.

**БО-350** (с 27.12.1956 — **МПК-350**, с 31.7.1963 — **БРН-4**). Зач. 11.11.1950, зал. 10.4.1951 на заводе № 340 (зав. № 512). Спущ. на воду 23.6.1951. Вступ. в строй 30.9.1951 и 13.10.1951 зач. в состав 8-го ВМФ, 24.12.1955 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. Находился на конс. с 18.10.1957 по 13.1.1958 в Кронштадте. 31.7.1963 перекласс. в брандвахтенное судно. 4.3.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 2.8.1965 расформирован.

**БО-351** (с 27.12.1956 — **МПК-351**). Зач. 8.1.1951, зал. 19.4.1951 на заводе № 340 (зав. № 513). Спущ. на воду 11.7.1951. Вступ. в строй 19.10.1951 и 24.12.1951 зач. в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.9.1967 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в Каспийский КЮП и 10.10.1967 расформирован.

*На снимках сверху: большой охотник Каспийской флотилии на параде, конец 1950-х гг. Внизу: БО проекта 122бис в Кронштадте, начало 1950-х гг.*







**БО-352** (с 27.12.1956 — **МПК-352**). Зач. 8.1.1951, зал. 28.4.1951 на заводе № 340 (зав. № 514). Спущ. на воду 28.7.1951. Вступ. в строй 17.10.1951 и 24.11.1951 зач. в состав КВФ, а 27.10.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 6.2.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей НИИ № 753.

**БО-353** (с 27.12.1956 — **МПК-353**). Зач. 8.1.1951, зал. 7.5.1951 на заводе № 340 (зав. № 515). Спущ. на воду 27.7.1951. Вступ. в строй 15.10.1951 и 24.11.1951 зач. в состав КВФ, а 27.10.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.12.1956

*Один из списанных БО проекта 122бис в ожидании разборки*

искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 5.11.1964 расформирован.

**БО-354** (с 27.12.1956 — **МПК-354**). Зач. 6.4.1951 зал. 17.5.1951 на заводе № 340 (зав. № 516). Спущ. на воду 6.8.1951. Вступ. в строй 30.10.1951 и 24.11.1951 зачислен в состав КВФ. 10.7.1952 передан в ЦУ ВМФ для подготовки экипажей строящихся кораблей и переведен в Зеленодольск. 5.9.1956. зач. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 5.11.1964 расформирован.

**БО-356** (с 27.12.1956 — **МПК-356**, с 10.2.1967 — **БРН-203**). Зач. 6.4.1951, зал. 29.5.1951 г. на заводе № 340 (зав. № 517). Спущ. на воду 19.8.1951. Вступ. в строй 31.10.1951 и 24.12.1951 зач. в со-

*Большой охотник в Кольском заливе, начало 1960-х гг.*

став КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 10.2.1967 перекласс. в бренд-вахтенное судно. С 30.6.1969 по 15.9.1970 находился на приколе. 29.8.1972 исключен из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1972 расформирован.

**БО-357** (с 27.12.1956 — **МПК-357**). Зач. 6.4.1951, зал. 6.4.1951 на заводе № 340 (зав. № 518). Спущ. на воду 1.9.1951. Вступ. в строй 20.12.1951 и 6.2.1952 зач. в состав КВФ, 19.9.1952 — в состав ЧФ, а 6.9.1962 — вновь в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 18.9.1967 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 10.10.1967 расформирован.

**БО-358** (с 27.12.1956 — **МПК-358**). Зач. 6.4.1951, зал. 26.6.1951 на заводе № 340 (зав. № 519). Спущ. на воду 10.9.1951. Вступ. в строй 20.12.1951 и 6.2.1952 зач. в состав КВФ, 27.10.1952. — в состав ЧФ, а 6.9.1962 — вновь в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 5.11.1967 расформирован.

**БО-359** (с 27.12.1956 — **МПК-359**). Зач. 6.4.1951, зал. 15.7.1951 на заводе № 340 (зав. № 520). Спущ. на воду 15.9.1951. Вступ. в строй 18.12.1951 и 6.2.1952 зач. в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 9.8.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в





ОФИ и 15.12.1965 расформи-  
рован.

**БО-360** (с 27.12.1956 — **МПК-360**). Зач. 15.5.1951, зал. 28.7.1951 на заводе № 340 (зав. № 521). Спущ. на воду 22.9.1951. Вступ. в строй 7.12.1951 и 6.2.1952 зач. в со-  
став КВФ, а 19.9.1952 — в со-  
став ЧФ. 27.12.1956 отнесен к  
подклассу МПК. 3.10.1960  
искл. из состава ВМФ в связи  
с передачей Морскому клубу  
ДОСААФ СССР.

**БО-361** (с 27.12.1956 — **МПК-361**, с 26.6.1964 — **ОС-35**). Зач. 15.5.1951, зал. 4.8.1951 на заводе № 340 (зав. № 522). Спущ. на воду 25.9.1951. Вступ. в строй 20.12.1951 и 6.2.1952 зач. в  
состав КВФ, а 27.10.1952 — в  
состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклас-  
су МПК. 26.6.1964 перекласс. в ОС.  
27.8.1965 искл. из состава ВМФ в связи  
с передачей в ОФИ и 15.12.1965 расфор-  
мирован.

**БО-362** (с 27.12.1956 — **МПК-362**).  
Зач. 15.5.1951, зал. 14.8.1951 на заводе  
№ 340 (зав. № 523). Спущ. на воду  
30.9.1951. Вступ. в строй 27.12.1951 и  
6.2.1952 зач. в состав КВФ, а  
27.10.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956  
отнесен к подклассу МПК. 9.7.1963 искл.  
из состава ВМФ в связи с передачей в  
ОФИ и 31.7.1963 расформирован.

**БО-363** (с 27.12.1956 — **МПК-363**).  
Зач. 15.5.1951, зал. 22.8.1951 на заводе  
№ 340 (зав. № 524). Спущ. на воду  
4.10.1951. Вступ. в строй 27.12.1951 и  
6.2.1952 зачислен в состав КВФ, а  
27.10.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956  
отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966  
искл. из состава ВМФ в связи с переда-  
чей в ОФИ.

**БО-364** (с 27.12.1956 — **МПК-364**, с  
26.6.1964 — **ОС-36**). Зач. 15.5.1951, зал.  
в 1951 г. на заводе № 340 (зав. № 525).  
Спущ. на воду 10.10.1951. Вступ. в строй  
29.12.1951 и 6.2.1952 зач. в состав КВФ,  
а 19.9.1952 — в состав ЧФ. 27.12.1956  
отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 пе-  
рекласс. в ОС. 27.8.1965 искл. из соста-  
ва ВМФ в связи с передачей в ОФИ и  
15.12.1965 расформирован.

**БО-365** (с 27.12.1956 — **МПК-365**, с  
1967 г. — **РУС-6**). Зач. 15.5.1951, зал.  
31.8.1951 на заводе № 340 (зав. № 526).  
Спущ. на воду 16.10.1951. Вступ. в строй  
31.12.1951 и 6.2.1952 зач. в состав КВФ.  
27.12.1956 отнесен к подклассу МПК.  
24.8.1967 искл. из состава ВМФ в связи  
с передачей в Клуб юных моряков г. Аст-  
рахани.

**БО-366** (с 23.9.1952 — **БО-527**, с  
19.9.1957 — **ПСКР-414**, с 15.10.1960 —  
**МПК-236**, с 31.1.1962 — **ПСКР-461**). Зач.

15.5.1951, зал. 19.9.1951 на заводе № 340  
(зав. № 527). Спущ. на воду 29.11.1951.  
Вступ. в строй 6.9.1952 и 23.9.1952 искл.  
из состава ВМФ в связи с передачей в  
МПЧ Литовского (Зап.) ПО. 15.10.1960  
вновь зач. в состав КБФ и отнесен к под-  
классу МПК, но 19.1.1962 искл. и  
31.1.1962 зач. в МПЧ КГБ Ленинградско-  
го ПО. 10.8.1970 искл. и передан в ХОЗУ.

**БО-367** (с 23.9.1952 — **БО-528**, с  
19.9.1957 — **ПСКР-415**, с 15.10.1960 —  
**МПК-239**, с 31.1.1962 — **ПСКР-462**). Зач.  
15.5.1951, зал. 25.9.1951 на заводе  
№ 340 (зав. № 528). Спущ. на воду  
17.12.1951. Вступ. в строй 10.8.1952 и  
23.9.1952 искл. из состава ВМФ в связи  
с передачей в МПЧ Литовского (Зап.) ПО.  
15.10.1960 вновь зач. в состав КБФ и  
отнесен к подклассу МПК, но 19.1.1962  
искл. и 31.1.1962 зач. в МПЧ КГБ Ленин-  
градского ПО. 10.8.1970 искл. и передан  
в ХОЗУ.

**БО-368** (с 23.9.1952 — **БО-529**, с  
19.9.1957 — **ПСКР-416**, с 15.10.1960 —  
**МПК-243**, с 31.1.1962 — **ПСКР-463**). Зач.  
15.5.1951, зал. 4.10.1951 на заводе  
№ 340 (зав. № 529). Спущ. на воду  
20.12.1951. Вступ. в строй 20.9.1952 и  
23.9.1952 искл. из состава ВМФ в связи  
с передачей в МПЧ Литовского (Зап.) ПО.  
15.10.1960 вновь зач. в состав КБФ и  
отнесен к подклассу МПК, но 19.1.1962  
искл. и 31.1.1962 зач. в МПЧ КГБ Ленин-  
градского ПО. В июле 1969 г. искл. и пе-  
редан в ХОЗУ.

**БО-369** (с 23.9.1952 — **БО-530**, с  
19.9.1957 — **ПСКР-406**). Зач. 15.5.1951,  
зал. 18.10.1951 на заводе № 340 (зав.  
№ 530). Спущ. на воду 30.12.1951. Вступ. в  
строй 30.9.1952 и передан в МПЧ Ленин-  
градского (Сев.-Зап.) ПО. В мае 1969 г.  
искл. и передан в ХОЗУ.

**БО-370** (с 27.12.1956 — **МПК-370**).  
Зач. 16.8.1951, зал. 30.10.1951 на заво-  
де № 340 (зав. № 531). Спущ. на воду

31.12.1951. Вступ. в строй 16.10.1952 и  
20.10.1952 зачислен в состав КВМК. С  
24.12.1955 зач. в состав ЛенВМБ,  
29.5.1956 — в состав ЦУ ВМФ на Новой  
Земле, а 17.11.1956 — переведен в со-  
став СФ. 27.12.1956 отнесен к подклас-  
су МПК. 9.8.1965 искл. в связи с переда-  
чей в ОФИ и 1.11.1965 расформирован.

**БО-371** (с 27.12.1956 — **МПК-371**).  
Зач. 16.8.1951, зал. 13.11.1951 на заво-  
де № 340 (зав. № 532). Спущ. на воду  
17.1.1952. Вступ. в строй 30.9.1952 и  
18.10.1952 зач. в состав СФ, 29.5.1956 —  
в состав ЦУ ВМФ на Новой Земле, а  
17.11.1956 — переведен в состав СФ.  
27.12.1956 отнесен к подклассу МПК.  
29.10.1963 вкл. в состав КБФ. 30.9.1966  
расформирован и 22.12.1966 искл. в свя-  
зи с передачей в ОФИ.

**БО-372** (с 12.8.1956 — **БО-533**, с  
19.9.1957 — **ПСКР-438**, с 15.10.1960 —  
**МПК-220**). Зач. 16.8.1951, зал.  
24.11.1951 на заводе № 340 (зав.  
№ 533). Спущ. на воду 25.1.1952. Вступ. в  
строй 14.10.1952 и 18.10.1952 зач. в  
состав СФ. 12.8.1953 передан в МПЧ  
МГБ Карело-Финского ПО и 15.9.1953  
искл. из состава ВМФ. В 1954 г. по СМП  
переведен из Кувшинной Салмы на ДВ  
и введен в состав МПЧ ТОПО. 15.10.1960  
вновь зач. в состав ТОФ. С 10.11.1962  
по 25.7.1964 проходил кап. ремонт в Ха-  
баровске. 13.5.1966 искл. из состава  
ВМФ в связи с передачей в ОФИ и  
1.9.1966 расформирован.

**БО-373** (с 27.12.1956 — **МПК-373**).  
Зач. 16.8.1951, зал. 30.11.1951 на заво-  
де № 340 (зав. № 534). Спущ. на воду  
11.2.1952. Вступ. в строй 30.9.1952 и  
18.10.1952 зач. в состав СФ, 29.5.1956 —  
в состав ЦУ ВМФ на Новой Земле, а  
17.11.1956 — вновь переведен в состав  
СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК.  
9.8.1965 искл. в связи с передачей в ОФИ  
и 1.11.1965 расформирован.



фото из коллекции К. Кулагина



**БО-374** (с 27.12.1956 — **МПК-374**, с 1964 г. — «**El Fayoum**»). Зач. 15.10.1951, зал. 12.12.1951 на заводе № 340 (зав. № 535). Спущ. на воду 1.3.1952. Вступ. в строй 30.9.1952 и 18.10.1952 зач. в состав СФ, 29.5.1956 — в состав ЦУ ВМФ на Новой Земле, 17.11.1956 — вновь переведен в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 1.8.1962 переведен в состав ЧФ. 9.8.1963 искл. из состава кораблей ВМФ СССР в связи с продажей Египту и 20.3.1964 расформирован.

**БО-375** (с 12.8.1956 — **БО-536**, с 19.9.1957 — **ПСКР-439**, с 15.10.1960 — **МПК-203**). Зач. 15.10.1951, зал. 23.12.1951 на заводе № 340 (зав. № 536). Спущ. на воду 12.3.1952. Вступ. в строй 11.10.1952 и 15.10.1952 зач. в состав СФ. 12.8.1953 передан в МПЧ МГБ Карело-Финского ПО и 15.9.1953 искл. из состава ВМФ. В 1954 г. по СМП переведен из Кувшинной Салмы на ДВ и введен в состав МПЧ ТОПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ТОФ и отнесен к подклассу МПК. С 10.11.1962 по 25.7.1964 проходил кап. ремонт в Хабаровске. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.9.1966 расформирован.

**БО-376** (с 12.8.1956 — **БО-537**, с 19.9.1957 — **ПСКР-440**, с 15.10.1960 — **МПК-223**). Зач. 15.10.1951, зал. 29.12.1951 на заводе № 340 (зав. № 537). Спущ. на воду 17.3.1952. Вступ. в строй 11.10.1952 и 15.10.1952 зач. в состав СФ. 12.8.1953 передан в МПЧ МГБ Карело-Финского ПО и 15.9.1953 искл. из состава ВМФ. В 1954 г. по СМП переведен из Кувшинной Салмы на ДВ и введен в состав МПЧ ТОПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ТОФ и отнесен к подклассу МПК. С 1.9.1961 по 19.11.1961 находился на конс. в Хабаровске. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-377** (с 12.8.1956 — **БО-538**, с 19.9.1957 — **ПСКР-441**, с 15.10.1960 — **МПК-225**). Зач. 15.10.1951, зал. 14.1.1952 на заводе № 340 (зав. № 538). Спущ. на воду 25.4.1952. Вступ. в строй 30.9.1952 и 4.10.1952 зач. в состав СФ. 12.8.1953 передан в МПЧ МГБ Карело-Финского ПО и 15.9.1953 искл. из состава ВМФ. В 1954 г. по СМП переведен из Кувшинной Салмы на ДВ и введен в состав МПЧ ТОПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ТОФ и отнесен к подклассу МПК. С 1.9.1961 по 19.11.1961 находился на конс. в Хабаровске. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-378** (с 27.12.1956 — **МПК-378**). Зач. 15.10.1951, зал. 24.1.1952 на заводе № 340 (зав. № 539). Спущ. на воду 27.4.1952. Вступ. в строй 30.9.1952 и



*Большой охотник в штормовом море. По левому борту хорошо видна установка бомбомета РБУ под глубинные бомбы РБМ*

4.10.1952 зач. в состав СФ, 29.5.1956 — в состав ЦУ ВМФ на Новой Земле. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 29.10.1963 вкл. в состав КБФ. 12.3.1966 искл. в связи с передачей в ОФИ и 22.12.1966 расформирован.

**БО-379**. Зач. 15.10.1951, зал. 1.2.1952 на заводе № 340 (зав. № 540). Спущ. на воду 3.7.1952. Вступ. в строй 22.10.1952 и 24.10.1952 вкл. в состав 8-го ВМФ, 25.6.1953 — в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 г. вкл. в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-380**. Зач. 15.10.1951, зал. 14.2.1952 на заводе № 340 (зав. № 541). Спущ. на воду 29.4.1952. Вступ. в строй 24.12.1952 и 30.12.1952 вкл. в состав 8-го ВМФ, 25.6.1953 — в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 вкл. в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-381** (с 27.12.1956 — **МПК-381**). Зач. 15.10.1951, зал. 23.2.1952 на заводе № 340 (зав. № 542). Спущ. на воду 26.6.1952. Вступ. в строй 28.10.1952 и 30.10.1952 зач. в состав КВМК. С 24.12.1955 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 9.8.1965 искл. в связи с передачей в ОФИ и 1.11.1965 расформирован.

**БО-382** (с 27.12.1956 — **МПК-382**). Зач. 15.10.1951, зал. 10.3.1952 на заводе № 340 (зав. № 543). Спущ. на воду 28.6.1952. Вступ. в строй 25.10.1952 и 28.10.1952 зач. в состав КВМК. С 24.12.1955 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 13.1.1958 по 14.3.1961 находился на конс. 31.8.1961 вкл. в состав ЧФ, а 24.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Индонезии и 11.2.1963 расформирован.

**БО-383** (с 27.12.1956 — **МПК-383**, с 1964 г. — «**El Manufien**»). Зач. 3.1.1952, зал. 23.3.1952 на заводе № 340 (зав. № 544). Спущ. на воду 14.7.1952. Вступ. в строй 31.10.1952 и 4.11.1952 зач. в состав КВМК. С 24.12.1955 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 21.10.1959 по 9.2.1962 находился на конс. 20.8.1962 вкл. в состав ЧФ. 21.1.1963 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Египту и 20.3.1964 расформирован.

**БО-384** (с 27.12.1956 — **МПК-384**). Зач. 3.1.1952, зал. 4.4.1952 на заводе № 340 (зав. № 545). Спущ. на воду 17.6.1952. Вступ. в строй 12.11.1952 и 17.11.1952 зач. в состав КВМК. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК.

**БО-385** (с 27.12.1956 — **МПК-385**). Зач. 1.2.1952, зал. 14.4.1952 на заводе



Фото из коллекции В. Костриченко

*Учебное судно «Волгоград» — один из 18 катеров связи проекта 357, построенных на заводе № 340 в 1950-е гг. на базе больших охотников проекта 122бис*



№ 340 (зав. № 546). Спущ. на воду 12.6.1952. Вступ. в строй 25.10.1952 и 28.10.1952 зач. в состав КВМК. С 24.12.1955 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 9.8.1965 искл. в связи с передачей в ОФИ и 1.11.1965 расформирован.

**БО-386** (с 27.12.1956 — **МПК-386**, с 14.1.1970 — **ОС-67**). Зач. 1.2.1952, зал. 30.4.1952 на заводе № 340 (зав. № 547). Спущ. на воду 10.7.1952. Вступ. в строй 15.11.1952 и 29.11.1952 зач. в состав кораблей ЦУ ВМФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 26.4.1963 зач. в состав ЛенВМБ. 25.12.1969 перекласс. в ОС. 4.7.1973 искл. в связи с передачей в ОФИ и 1.3.1974 расформирован.

**БО-387** (с 27.12.1956 — **МПК-387**, с 19.9.1957 — **ПСКР-452**). Зач. 1.2.1952, зал. 10.5.1952 на заводе № 340 (зав. № 548). Спущ. на воду 24.7.1952. Вступ. в строй 14.11.1952 и 19.11.1952 зач. в состав кораблей 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 4.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.5.1957 зач. в состав МПЧ Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО.

**БО-388** (с 27.12.1956 — **МПК-388**). Зач. 1.2.1952, зал. 20.5.1952 на заводе № 340 (зав. № 549). Спущ. на воду 2.8.1952. Вступ. в строй 21.12.1952 и 30.12.1952 зач. в состав 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 4.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК, но 18.10.1957 расконсервирован и включен в состав ЧФ. 22.5.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Албании.

**БО-389** (с 27.12.1956 — **МПК-389**). Зач. 1.2.1952, зал. 31.5.1952 на заводе № 340 (зав. № 550). Спущ. на воду 10.8.1952. Вступ. в строй 21.12.1952 и 30.12.1952 зач. в состав 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 4.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК, но 18.10.1957 расконсервирован и включен в состав ЧФ. 22.5.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Албании.

**БО-390** (с 27.12.1956 — **МПК-390**, с 19.9.1957 — **ПСКР-453**). Зач. 1.2.1952, зал. 19.6.1952 на заводе № 340 (зав. № 551). Спущ. на воду 16.8.1952. Вступ. в строй 23.12.1952 и 3.1.1953 зач. в состав кораблей 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 4.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.5.1957 зач. в состав МПЧ Ленинградского (Сев.-Зап.) ПО. В июне 1970 г. искл. и передан в ХОЗУ.

**БО-391** (с 27.12.1956 — **МПК-391**, с 19.9.1957 — **ПСКР-454**). Зач. 1.2.1952, зал. 28.6.1952 на заводе № 340 (зав. № 552). Спущ. на воду 29.8.1952. Вступ. в строй 25.12.1952 и 3.1.1953 зач. в состав кораблей 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 4.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ



в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.5.1957 зач. в состав МПЧ Зап. ПО. 10.8.1970 искл. и передан в ХОЗУ.

**БО-392** (с 27.12.1956 — **МПК-392**, с 19.9.1957 — **ПСКР-455**). Зач. 1.2.1952, зал. 7.7.1952 на заводе № 340 (зав. № 553). Спущ. на воду 6.9.1952. Вступ. в строй 12.12.1952 и 3.1.1953 зач. в состав кораблей 8-го ВМФ. С 7.5.1956 находился на конс. и 5.6.1956 зач. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.5.1957 зач. в состав МПЧ Зап. ПО.

**БО-393**. Зач. 1.2.1952, зал. 10.7.1952 на заводе № 340 (зав. № 554). Спущ. на воду 6.10.1952. Вступ. в строй 30.4.1953 и 5.5.1953 вкл. в состав КВФ, 22.8.1953 — в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 вкл. в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-394** (с 27.12.1956 — **МПК-394**). Зач. 1.2.1952, зал. 16.7.1952 на заводе № 340 (зав. № 555). Спущ. на воду 14.9.1952. Вступ. в строй 30.4.1953 и 5.5.1953 вкл. в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 23.11.1960 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Албании.

*Большой охотник Северного флота выходит в море.*

*Вверху: на параде на Неве, 1960-е гг.*

**БО-395**. Зач. 26.2.1952, зал. 24.7.1952 на заводе № 340 (зав. № 556). Спущ. на воду 25.9.1952. Вступ. в строй 16.5.1953 и 25.5.1953 включен в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 введен в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-396**. Зач. 26.2.1952, зал. 30.7.1952 на заводе № 340 (зав. № 557). Спущ. на воду 1.10.1952. Вступ. в строй 1.6.1953 и 11.6.1953 вкл. в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 введен в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-397**. Зач. 26.2.1952, зал. 5.8.1952 на заводе № 340 (зав. № 558). Спущ. на воду 13.10.1952. Вступ. в строй 29.5.1953 и 26.6.1953 вкл. в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 введен в состав КЧВФ ТОФ. 26.7.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР.

**БО-398** (с 27.12.1956 — **МПК-398**). Зач. 26.2.1952, зал. 13.8.1952 на заводе № 340 (зав. № 559). Спущ. на воду



19.10.1952. Вступ. в строй 15.6.1953 и 26.6.1953 вкл. в состав КВФ, 22.8.1953 — в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 в связи с передачей в ОФИ искл. из состава ВМФ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-399** (с 27.12.1956 — **МПК-399**). Зач. 26.2.1952, зал. 20.8.1952 на заводе № 340 (зав. № 560). Спущ. на воду 5.11.1952. Вступ. в строй 10.8.1953 и 15.8.1953 вкл. в состав КВМК, 19.9.1953 — в состав СФ, а 29.10.1963 — в состав КБФ. 27.12.1956

отнесен к подклассу МПК. 18.9.1967 в связи с передачей в ОФИ искл. из состава ВМФ и 30.9.1967 расформирован.

**БО-400** (с 27.12.1956 — **МПК-400**). Зач. 26.2.1952, зал. 22.8.1952 на заводе № 340 (зав. № 561). Спущ. на воду 22.10.1952. Вступ. в строй 26.8.1953 и 31.8.1953 вкл. в состав КВМК, 19.9.1953 — в состав СФ. В 1954 г. по СМП переведен на ДВ и 29.10.1954 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.6.1964 в связи с передачей в ОФИ искл. из состава ВМФ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-401** (с 27.12.1956 — **МПК-401**). Зач. 26.2.1952, зал. 29.8.1952 на заводе № 340 (зав. № 562). Спущ. на воду 28.12.1952. Вступ. в строй 31.8.1953 и 7.9.1953 вкл. в состав КВМК, 7.10.1953 — в состав СФ, а 29.10.1954 — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу

*Герой Советского Союза капитан 1 ранга Г.И.Гнатенко беседует с моряками-черноморцами. У причальной стенки стоит большой охотник проекта 122бис. Севастополь, 1955 г.*



Фото из коллекции С. Балакина



МПК. 12.3.1966 в связи с передачей в ОФИ искл. из состава ВМФ и 13.5.1966 расформирован.

**БО-402** (с 27.12.1956 — **МПК-401**, с 26.12.1967 — **УТС-181**). Зач. 26.2.1952, зал. 3.9.1952 на заводе № 340 (зав. № 563). Спущ. на воду 3.11.1952. Вступ. в строй 6.8.1953 и 14.8.1953 вкл. в состав КВМК, 19.9.1953 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК, 19.9.1967 перекласс. в УТС в Гранитном и с 1.7.1997 — в Полярном.

**БО-403** (с 27.12.1956. — **МПК-403**, с 9.9.1965 — **УТС-17**). Зач. 26.2.1952, зал. 12.9.1952 на заводе № 340 (зав. № 564). Спущ. на воду 13.1.1953. Вступ. в строй 18.8.1953 и 24.8.1953 вкл. в состав КВМК, 19.9.1953 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК и 30.7.1965 перекласс. в УТС в Полярном. 27.2.1987 искл. из состава ВМФ СССР в связи с передачей в ОФИ и 1.8.1987 расформирован.

**БО-404** (с 10.9.1953 — **БО-565**, с 19.9.1957 — **ПСКР-442**). Зач. 21.6.1952, зал. 2.10.1952 на заводе № 340 (зав. № 565). Спущ. на воду 16.2.1953. Вступ. в строй 31.8.1953. С 8.7.1953 временно зач. в состав КВМК, а 10.9.1953 вкл. в состав МПЧ МГБ Карело-Финского ПО и 29.9.1953 исключен из состава КВМК. В 1954 г. по СМП переведен из Кувшинной Салмы на ДВ и вкл. в состав ТОПО.

**БО-405** (с 21.8.1953 — **БО-566**, с 19.9.1957 — **ПСКР-417**). Зач. 5.7.1952, зал. 24.10.1952 на заводе № 340 (зав. № 566). Спущ. на воду 12.2.1953. Вступ. в строй 15.8.1953. С 22.6.1953 временно зач. в состав КВМК, а 21.8.1953 вкл. в состав МПЧ МГБ Зап.ПО и 29.9.1953 искл. из состава КВМК. В июле 1971 г. искл. из состава МПЧ в связи с передачей в ХОЗУ.

**БО-406** (с 12.10.1953 — **БО-567**, с 19.9.1957 — **ПСКР-429**, с 15.10.1960 — **МПК-113**). Зач. 5.7.1952, зал. 29.10.1952 на заводе № 340 (зав. № 567). Спущ. на воду 11.3.1953. Вступ. в строй 12.10.1953. С 8.7.1953. временно зач. в состав КВФ, а 12.10.1953 вкл. в состав МПЧ МГБ Груз. (Зак.) ПО и 20.10.1953 искл. из состава ВМФ. 15.10.1960 вновь вкл. в состав ЧФ и отнесен к подклассу МПК. 30.10.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.10.1965 расформирован.

**БО-407** (с 12.10.1953 — **БО-568**, с 19.9.1957 — **ПСКР-423**, с 15.10.1960 — **МПК-270**, с 29.9.1967 — **ОС-179**, с 20.4.1972 — **УТС-291**). Зач. 5.7.1952, зал. 17.11.1952 на заводе № 340 (зав. № 568). Спущ. на воду 16.3.1953. Вступ. в строй 12.11.1953. С 8.7.1953 временно зач. в состав КВФ, а 12.10.1953 вкл. в состав МПЧ МГБ ЮЗПО и 20.10.1953 искл. из состава ВМФ. 15.10.1960 вновь вкл. в состав ЧФ и отнесен к подклассу МПК. С 30.7.1961 по 20.5.1965 находился на конс. 18.9.1967 перекласс. в ОС, а 20.4.1972 — в УТС. 4.8.1973 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.3.1974 расформирован.

**БО-408** (с 20.10.1953 — **БО-569**, с 19.9.1957 — **ПСКР-443**, с 15.10.1960 — **МПК-228**). Зач. 5.7.1952, зал. 25.11.1952 на заводе № 340 (зав. № 569). Спущ. на воду 11.4.1953. Вступ. в строй 20.10.1953. С 21.8.1953 временно зач. в состав КВМК, 29.9.1953 искл. из состава ВМФ и 20.10.1953 вкл. в состав МПЧ МГБ Карело-Финского ПО. В 1954 г. по СМП переведен из Кувшинной Салмы на ДВ и вошел в состав ТОПО. 15.10.1960 вновь вкл. в состав ТОФ и отнесен к подклассу МПК. С 1.9.1961 по 19.11.1961



находился на конс. в Хабаровске. 26.6.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-409** (с 27.12.1956 — **МПК-409**, с 14.1.1970 — **ОС-71**). Зач. 5.7.1952, зал. 6.12.1952 на заводе № 340 (зав. № 570). Спущ. на воду 30.3.1953. Вступ. в строй 20.11.1953. 1.12.1953 зач. в состав КВМК, а 24.12.1955 вкл. в состав ЛенВМБ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 25.12.1969 перекласс. в ОС. 4.7.1973 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.3.1974 расформирован.

**БО-410** (с 27.12.1956 — **МПК-410**). Зач. 5.7.1952, зал. 19.12.1952 на заводе № 340 (зав. № 571). Спущ. на воду 10.4.1953. Вступ. в строй 14.10.1953. 21.10.1953 зач. в состав КВМК, а 9.11.1953 вкл. в состав СФ. 25.10.1957 приписан к ЦУ ВМФ на Новой Земле, а 29.4.1960 вновь вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ и 26.12.1968 передан в Клуб юных моряков г. Кимры.

**БО-411** (с 27.5.1955 — «*Czuiny*»). Зач. 5.7.1952, зал. 6.1.1953 на заводе № 340 (зав. № 572). Спущ. на воду 11.4.1953. Вступ. в строй 18.11.1953. 23.11.1953 вкл. в состав 4-го ВМФ. 25.6.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Польше.

**БО-412** (с 27.5.1955 — «*Nieugiety*»). Зач. 5.7.1952, зал. 17.1.1953 на заводе № 340 (зав. № 573). Спущ. на воду 9.4.1953. Вступ. в строй 14.12.1953. 23.12.1953 вкл. в состав 4-го ВМФ. 25.6.1955 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Польше.

**БО-413** (с 27.12.1956 — **МПК-413**). Зач. 5.7.1952, зал. 13.2.1953 на заводе № 340 (зав. № 574). Спущ. на воду 3.7.1953. Вступ. в строй 6.11.1953. 18.11.1953 вкл. в состав 4-го ВМФ, а 14.9.1956 вкл. в состав СФ. В 1959 г. по СМП переведен на ДВ и 14.9.1959 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 26.7.1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1964 расформирован.

**БО-414** (с 27.12.1956 — **МПК-414**). Зач. 5.7.1952, зал. 25.2.1953 на заводе

#### **БО проекта 122бис на параде на Неве**

№ 340 (зав. № 575). Спущ. на воду 30.6.1953. Вступ. в строй 6.11.1953. 18.11.1953 вкл. в состав 4-го ВМФ, 14.9.1956 — в состав СФ, а 9.8.1968 — в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 24.4.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.10.1970 расформирован.

**БО-415** (с 27.12.1956 — **МПК-415**). Зач. 3.9.1952, зал. 9.3.1953 на заводе № 340 (зав. № 576). Спущ. на воду 28.6.1953. Вступ. в строй 10.10.1953. 16.10.1953 вкл. в состав СФ. 29.9.1956 приписан к ЦУ ВМФ на Новой Земле, а 29.10.1960 вновь вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.12.1968 расформирован.

**БО-416** (с 27.12.1956 — **МПК-416**). Зач. 3.9.1952, зал. 20.3.1953 на заводе № 340 (зав. № 577). Спущ. на воду 24.6.1953. Вступ. в строй 30.9.1953. 5.10.1953 вкл. в состав 8-го ВМФ. 28.2.1955 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1966 расформирован.

**БО-417** (с 27.5.1955 — «*Zawziety*»). Зач. 3.9.1952, зал. 27.3.1953 на заводе № 340 (зав. № 578). Спущ. на воду 17.6.1953. Вступ. в строй 23.10.1953. 29.10.1953 вкл. в состав 8-го ВМФ. 25.6.1955 искл. из состава ВМФ СССР в связи с продажей Польше.





*Большой охотник  
проекта 122бис  
ВМФ Польши  
«Звротны»,  
бывший БО-418.  
В 1960-е гг. его  
бортовой номер  
DS-44 был заменен  
на 364*

**БО-418** (с 27.5.1955 — «Zwrotny»). Зач. 3.9.1952, зал. 4.4.1953 на заводе № 340 (зав. № 579). Спущ. на воду 19.6.1953. Вступ. в строй 6.11.1953. 18.11.1953 вкл. в состав 8-го ВМФ. 25.6.1955 искл. из состава ВМФ СССР в связи с продажей Польше.

**БО-419** (с 27.12.1956 — **МПК-419**). Зач. 3.9.1952, зал. 15.4.1953 на заводе № 340 (зав. № 580). Спущ. на воду 15.7.1953. Вступ. в строй 14.12.1953. 23.12.1953 зач. в состав 8-го ВМФ, 4.12.1956 — в состав СФ, а 13.12.1968 — в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 15.10.1978 искл. из состава ВМФ и передан Ждановскому морскому клубу ДОСААФ.

**БО-420** (с 27.12.1956 — **МПК-420**). Зач. 3.9.1952, зал. 22.4.1953 на заводе № 340 (зав. № 581). Спущ. на воду 19.7.1953. Вступ. в строй 18.12.1953. 28.12.1953 зач. в состав 8-го ВМФ, 4.12.1956 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.11.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.1.1966 расформирован.

**БО-421** (с 27.12.1956 — **МПК-421**, с авг. 1968 г. — «Заря»). Зач. 3.9.1952, зал. 25.4.1953 на заводе № 340 (зав. № 582). Спущ. на воду 28.7.1953. Вступ. в строй 18.12.1953. 28.12.1953 зач. в состав 8-го ВМФ, 4.12.1956 — в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 1.8.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей Ярославской флотилии юных моряков им. Ф.Ф.Ушакова.

**БО-422** (с 27.12.1956 — **МПК-422**). Зач. 3.9.1952, зал. 12.5.1953 на заводе № 340 (зав. № 583). Спущ. на воду 1.8.1953. Вступ. в строй 18.12.1953. 28.12.1953 зач. в состав ЦУ ВМФ, в янв. 1960 г. — в состав КБФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 18.9.1967 искл. из

состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.9.1967 расформирован.

**БО-423** (с 27.12.1956 — **МПК-423**, с 19.9.1957 — **ПСКР-459**). Зач. 3.9.1952, зал. 12.6.1953 на заводе № 340 (зав. № 584). Спущ. на воду 9.8.1953. Вступ. в строй 30.11.1953. 12.12.1953 включен в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.5.1957 искл. из состава ВМФ и вкл. в состав МПЧ КГБ и 19.9.1957 зачислен в состав МПЧ Аз.ПО.

**БО-424** (с 27.12.1956 — **МПК-424**). Зач. 3.9.1952, зал. 30.6.1953 на заводе № 340 (зав. № 585). Спущ. на воду 17.8.1953. Вступ. в строй 16.12.1953 и 16.12.1953 вкл. в состав КВФ. 29.5.1954 вкл. в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 8.3.1958 находился на конс. 1.12.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Индонезии.

**БО-425** (с 27.12.1956 — **МПК-425**, с 19.9.1957 — **ПСКР-457**, с 15.10.1960 — **МПК-130**, с 26.6.1964 — **ОС-37**). Зач. 16.12.1952, зал. 1.7.1953 на заводе № 340 (зав. № 586). Спущ. на воду 29.8.1953. Вступ. в строй 10.12.1953 и 24.12.1953 вкл. в состав КВФ. 29.5.1954 вкл. в состав ЧФ. С 7.5.1956 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 2.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.9.1957 зач. в состав МПЧ ЮЗПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ. 26.6.1964 перекласс. в ОС. 28.4.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1965 расформирован.

**БО-426** (с 27.12.1956 — **МПК-426**). Зач. 16.12.1952, зал. 19.7.1953 на заводе № 340 (зав. № 587). Спущ. на воду 4.9.1953. Вступ. в строй 21.12.1953 и 30.12.1953 вкл. в состав КВФ. 11.2.1956 вкл. в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к

подклассу МПК. 1.12.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Индонезии.

**БО-427** (с 27.12.1956 — **МПК-427**). Зач. 16.12.1952, зал. 1.7.1953 на заводе № 340 (зав. № 588). Спущ. на воду 16.9.1953. Вступ. в строй 27.12.1953 и 7.1.1954 вкл. в состав КВФ. 29.5.1954 вкл. в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 8.3.1958 по 7.6.1958 находился на конс. 1.12.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Индонезии.

**БО-428** (с 27.12.1956 — **МПК-428**, с 19.9.1957 — **ПСКР-458**, с 15.10.1960 — **МПК-135**, с 26.6.1964 — **ОС-38**). Зач. 16.12.1952, зал. 8.7.1953 на заводе № 340 (зав. № 589). Спущ. на воду 23.9.1953. Вступ. в строй 27.12.1953 и 7.1.1954 вкл. в состав КВФ. 29.5.1954 вкл. в состав ЧФ. С 7.5.1956 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.9.1957 зач. в состав МПЧ ЮЗПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ. 26.6.1964 перекласс. в ОС. 18.9.1965 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1965 расформирован.

**БО-429** (с 27.12.1956 — **МПК-429**). Зач. 16.12.1952, зал. 21.8.1953 на заводе № 340 (зав. № 590). Спущ. на воду 1.10.1953. Вступ. в строй 31.12.1953 и 14.1.1954 вкл. в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 11.9.1957 вкл. в состав ЧФ. С 8.3.1958 находился на конс. 1.12.1958 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Индонезии.

**БО-430** (с 27.12.1956 — **МПК-430**, с 19.9.1957 — **ПСКР-456**, с 15.10.1960 — **МПК-127**). Зач. 16.12.1952, зал. 28.9.1953 на заводе № 340 (зав. № 591). Спущ. на воду 13.10.1953. Вступ. в строй 31.12.1953



и 14.1.1954 вкл. в состав КВФ. 29.5.1954 вкл. в состав ЧФ. С 7.5.1956 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 19.5.1957 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 19.9.1957 зач. в состав МПЧ ЮЗПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ. 26.6. 1964 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.10.1964 расформирован.

**БО-431** (с 27.12.1956 — **МПК-431**). Зач. 16.12.1952, зал. 5.8.1953 на заводе № 340 (зав. № 592). Спущ. на воду 18.10.1953. Вступ. в строй 2.7.1954 и 14.7.1954 вкл. в

*Учебное судно «Заря» (бывший МПК-421) во время плавания по Волге (справа) и на отмели в пригороде Ярославля после списания, 1994 г. (внизу)*



фото из коллекции С. Бережного



фото из коллекции В. Костриченко

состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.1.1967 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 18.9.1967 расформирован.

**БО-432** (с 27.12.1956 — **МПК-432**). Зач. 16.12.1952, зал. 13.8.1953 на заводе № 340 (зав. № 593). Спущ. на воду 28.10.1953. Вступ. в строй 11.7.1954 и 23.7.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 16.3.1967 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 20.4.1967 расформирован.

**БО-433** (с 27.12.1956 — **МПК-433**). Зач. 14.3.1953, зал. 22.8.1953 на заводе № 340 (зав. № 594). Спущ. на воду

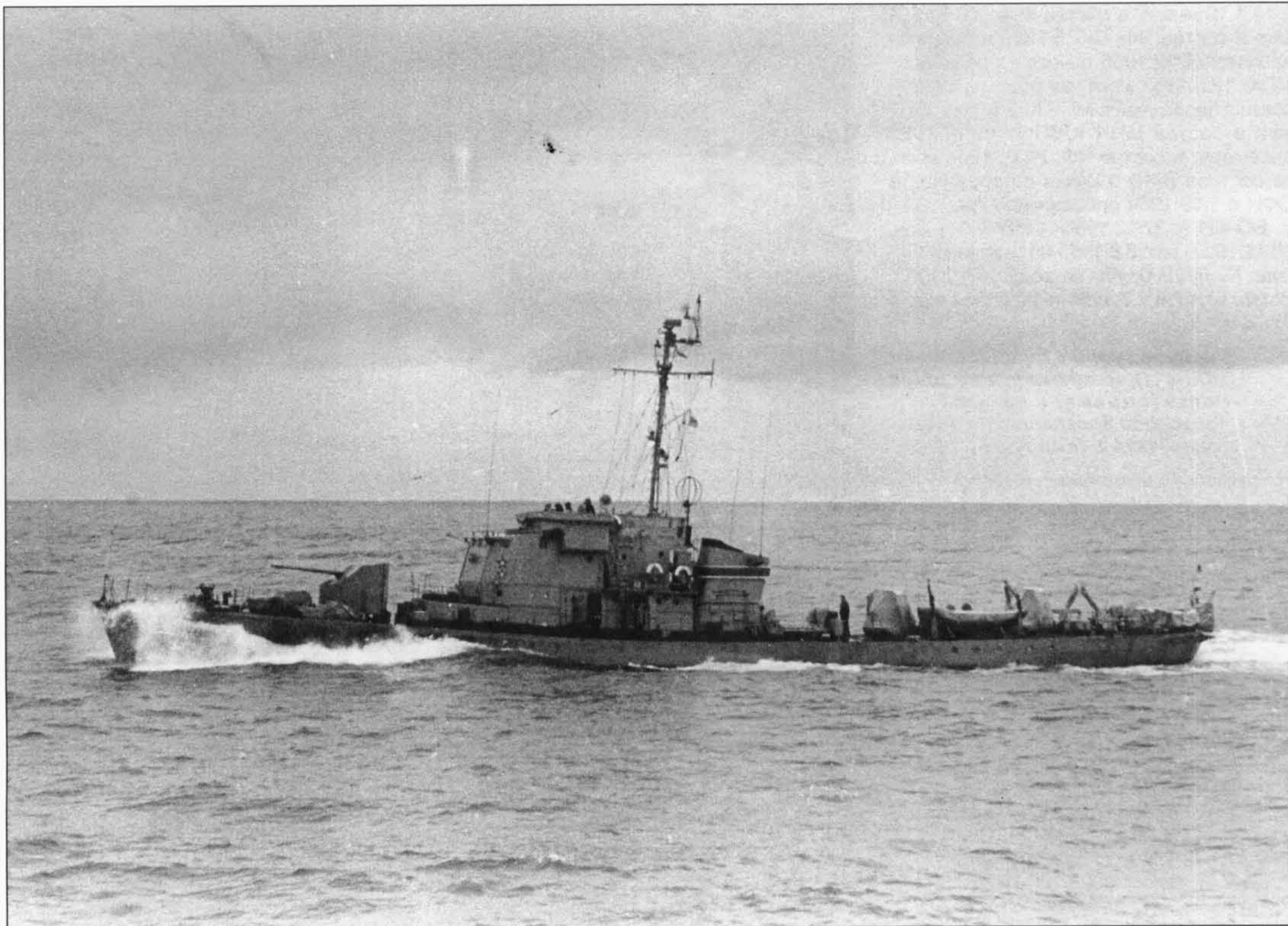
6.11.1953. Вступ. в строй 21.7.1954 и 30.7.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.12.1968 расформирован.

**БО-434** (с 27.12.1956 — **МПК-434**, с 21.10.1968 — **УТС-303**). Зач. 14.3.1953, зал. 27.8.1953 на заводе № 340 (зав. № 595). Спущ. на воду 2.11.1953. Вступ. в строй 26.7.1954 и 7.8.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 перекласс. в УТС в Печенге. 1.10.1991 расформирован и 20.4.1992 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ. Затонул в Лиинахамари.

**БО-435** (с 27.12.1956 — **МПК-435**). Зач. 14.3.1953, зал. 1.9.1953 на заводе № 340 (зав. № 800). Спущ. на воду 30.11.1953. Вступ. в строй 28.9.1954 и 6.10.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав КЧВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.9.1966 расформирован.

**БО-436** (с 27.12.1956 — **МПК-436**). Зач. 14.3.1953, зал. 15.10.1953 на заводе № 340 (зав. № 801). Спущ. на воду 12.12.1953. Вступ. в строй 31.7.1954 и 2.8.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 9.8.1968 вкл.





в состав КВФ. 25.7.1972 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.10.1972 расформирован.

**БО-437** (с 27.12.1956 — **МПК-437**). Зач. 14.3.1953, зал. 29.9.1953 на заводе № 340 (зав. № 802). Спущ. на воду 28.12.1953. Вступ. в строй 31.8.1954 и 7.9.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 30.6.1970 расформирован и 24.7.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей комитету ДОСААФ г. Ленинграда.

**БО-438** (с 27.12.1956 — **МПК-438**). Зач. 14.3.1953, зал. 9.10.1953 на заводе № 340 (зав. № 803). Спущ. на воду 8.1.1954. Вступ. в строй 28.8.1954 и 7.9.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.12.1968 расформирован.

**БО-439** (с 27.12.1956 — **МПК-439**). Зач. 14.3.1953, зал. 19.10.1953 на заводе № 340 (зав. № 804). Спущ. на воду 15.1.1954. Вступ. в строй 31.8.1954 и 7.9.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.12.1968 расформирован.

**БО-440** (с 27.12.1956 — **МПК-440**). Зач. 4.9.1953, зал. 24.10.1953 на заводе

№ 340 (зав. № 805). Спущ. на воду 30.1.1954. Вступ. в строй 18.9.1954 и 24.9.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 1.1.1970 расформирован и 23.4.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-446** (с 27.12.1956 — **МПК-446**, с 13.1.1970 — **БРН-229**). Зач. 4.9.1953, зал. 5.11.1953 на заводе № 340 (зав. № 806). Спущ. на воду 5.2.1954. Вступ. в строй 28.9.1954 и 6.10.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 25.12.1969 перекласс. в брандвахтенное судно. 4.11.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 31.12.1970 расформирован.

**БО-447** (с 27.12.1956 — **МПК-447**, с 20.3.1962 — **ПСР-465**). Зач. 7.10.1953, зал. 18.11.1953 на заводе № 340 (зав. № 807). Спущ. на воду 12.2.1954. Вступ. в строй 21.9.1954 и 30.9.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 вкл. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 21.10.1961 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 20.3.1962 зач. в состав МПЧ ТОПО. Искл. в июле 1969 г. в связи с передачей в ХОЗУ.

### **Большой охотник проекта 122бис в море**

**БО-448** (с 27.12.1956 — **МПК-448**, с 15.7.1971 — **УТС-102**). Зач. 7.10.1953, зал. 1.12.1953 г. на заводе № 340 (зав. № 808). Спущ. на воду 23.2.1954. Вступ. в строй 31.7.1954 и 7.8.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.6.1971 перекласс. в УТС. 7.7.1994 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.10.1994 расформирован и находился на отстое в губе Оленья.

**БО-449** (с 27.12.1956 — **МПК-449**). Зач. 7.10.1953, зал. 12.12.1953 на заводе № 340 (зав. № 809). Спущ. на воду 28.2.1954. Вступ. в строй 30.9.1954 и 6.10.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зачислен в состав КЧВФ ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.11.1966 расформирован.

**БО-450** (с 27.12.1956 — **МПК-450**). Зач. 14.11.1953, зал. 19.12.1953 на заводе № 340 (зав. № 810). Спущ. на воду 11.3.1954. Вступ. в строй 30.9.1954 и 6.10.1954 вкл. в состав 4-го ВМФ. С 24.12.1955 зач. в состав КБФ, а 26.9.1957 — в состав СФ. 27.12.1956 от-



несен к подклассу МПК. 27.3.1960 продан в Албанию и 23.11.1960 искл. из состава ВМФ.

**БО-451** (с 27.12.1956 — **МПК-451**, с 15.7.1971 — **УТС-105**). Зач. 14.11.1953, зал. 31.12.1953 на заводе № 340 (зав. № 811). Спущ. на воду 29.3.1954. Вступ. в строй 17.9.1954 и 22.9.1954 вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.6.1971 перекласс. в УТС в губе Сайда. 7.7.1994 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.10.1994 расформирован.

**БО-452** (с 27.12.1956 — **МПК-452**). Зач. 1.2.1954, зал. 16.1.1954 на заводе № 340 (зав. № 812). Спущ. на воду 8.4.1954. Вступ. в строй 20.10.1954 и 26.10.1954 вкл. в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 1.8.1969 переведен в отстой. 23.4.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.7.1970 расформирован.

**БО-453** (с 27.12.1956 — **МПК-453**). Зач. 1.2.1954, зал. 25.1.1954 на заводе № 340 (зав. № 813). Спущ. на воду 15.4.1954. Вступ. в строй 14.10.1954 и 22.10.1954 вкл. в состав СФ. С 9.8.1968 зач. в состав КВФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 23.4.1970 искл. из состава ВМФ и 1.7.1970 расформирован.

**БО-454** (с 27.12.1956 — **МПК-454**). Зач. 11.3.1954, зал. 17.5.1954 на заводе № 340 (зав. № 824). Спущ. на воду 30.7.1954. Вступ. в строй 30.11.1954 и 10.12.1954 вкл. в состав КВМФ, а 24.2.1955 — в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зачислен в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 24.7.1969 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.1.1970 расформирован.

**БО-455** (с 27.12.1956 — **МПК-455**). Зач. 11.3.1954, зал. 26.5.1954 на заводе № 340 (зав. № 825). Спущ. на воду 8.8.1954. Вступ. в строй 30.11.1954 и 10.12.1954 вкл. в состав КВМФ, а 24.2.1955 — в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 14.7.1955 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 17.11.1960 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в НИИ № 3 при СМ СССР по радиоэлектронике.

**БО-456** (с 27.12.1956 — **МПК-456**). Зач. 20.3.1954, зал. 4.7.1954 на заводе № 340 (зав. № 826). Спущ. на воду 17.8.1954. Вступ. в строй 30.11.1954 и 10.12.1954 вкл. в состав КВМФ, а 24.2.1955 — в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зач. в состав КЧВФ ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.11.1966 расформирован.

**БО-457** (с 27.12.1956 — **МПК-457**). Зач. 20.3.1954, зал. 15.6.1954 на заводе № 340 (зав. № 827). Спущ. на воду 24.8.1954. Вступ. в строй 18.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в состав КФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зач. в состав Сах.ВФ ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.11.1966 расформирован.

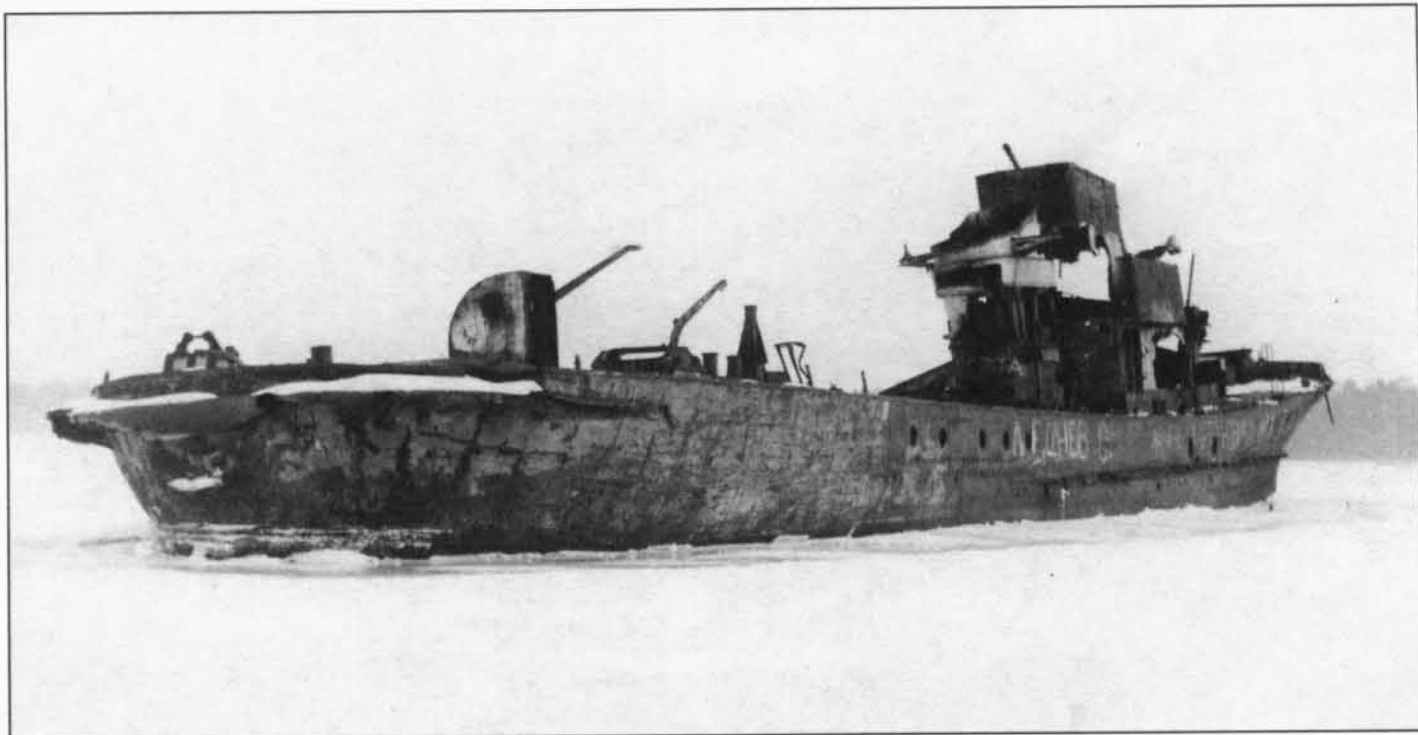
**БО-458** (с 27.12.1956 — **МПК-458**, с 13.1.1970 — **БРН-230**). Зач. 10.4.1954, зал. 21.6.1954 на заводе № 340 (зав. № 828). Спущ. на воду 31.8.1954. Вступ. в строй 21.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и 7.9.1955 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 29.12.1969 перекласс. в брандвахтенное судно. 4.11.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-459** (с 27.12.1956 — **МПК-459**, с 20.3.1962 — **ПСКР-466**). Зач. 10.4.1954, зал. 5.7.1954 на заводе № 340 (зав. № 829). Спущ. на воду 9.9.1954. Вступ. в строй 27.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в со-

став КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. В 1957 г. по СМП переведен на ДВ и 17.4.1957 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 21.10.1962 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в МПЧ КГБ и 20.3.1962 зач. в состав МПЧ ТОПО. В июне 1970 г. искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ХОЗУ.

**БО-460** (с 27.12.1956 — **МПК-460**, с 22.12.1966 — **ОС-111**). Зач. 3.6.1954, зал. 17.7.1954 на заводе № 340 (зав. № 830). Спущ. на воду 18.9.1954. Вступ. в строй 25.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 г. зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.12.1966 перекласс. в ОС. 15.2.1972 расформирован и 29.8.1972 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-461** (с 27.12.1956 — **МПК-461**). Зач. 3.6.1954, зал. 30.7.1954 на заводе № 340 (зав. № 831). Спущ. на воду 25.9.1954. Вступ. в строй 27.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к под-



*Последние из семейства БО, доживающие свой век в роли учебных судов клубов юных моряков. На верхнем снимке — списанный «Адмирал Ушаков», 1994 г.*



классу МПК. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1966 расформирован.

**БО-462** (с 27.12.1956 — **МПК-462**). Зач. 3.6.1954, зал. 12.8.1954 на заводе № 340 (зав. № 832). Спущ. на воду 30.9.1954. Вступ. в строй 26.12.1954 и 31.12.1954 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. С 7.5.1956 по 18.9.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.6.1962 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Кубе.

**БО-463** (с 27.12.1956 — **МПК-463**, с 27.6.1966 — **ОС-93**). Зач. 3.6.1954, зал. 26.7.1954 на заводе № 340 (зав. № 833). Спущ. на воду 6.7.1955. Вступ. в строй 31.8.1955. и 14.9.1955 вкл. в состав КВФ, а 11.9.1957 — в состав ЧФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.5.1966 перекласс. в ОС. 11.12.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 15.12.1969 расформирован.

**БО-464** (с 27.12.1956 — **МПК-464**). Зач. 16.7.1954, зал. 20.8.1954 на заводе

№ 340 (зав. № 902). Спущ. на воду 13.11.1954. Вступ. в строй 11.5.1955 и 22.7.1955 вкл. в состав ЧФ. 24.1.1956 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Румынии.

**БО-467** (с 26.7.1955 — **БО-903**, с 19.9.1957 — **ПСКР-439**, с 15.10.1960 — **МПК-116**). Зач. 16.7.1954, зал. 20.9.1954 на заводе № 340 (зав. № 903). Спущ. на воду 10.12.1954. Вступ. в строй 26.7.1955 и передан в МПЧ КГБ Зак.ПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ и находился на конс. по 20.5.1965. 20.3.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-468** (с 27.12.1956 — **МПК-468**). Зач. 16.7.1954, зал. 2.10.1954 на заводе № 340 (зав. № 904). Спущ. на воду 18.12.1954. Вступ. в строй 31.7.1955 и 16.8.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.10.1958 искл. из состава ВМФ.

**БО-469** (с 27.12.1956 — **МПК-469**). Зач. 24.8.1954, зал. 14.10.1954 на заво-

**БО-471** (с 27.12.1956 — **МПК-471**). Зач. 6.12.1954, зал. 1.11.1954 на заводе № 340 (зав. № 907). Спущ. на воду 24.1.1955. Вступ. в строй 15.8.1955 и 20.8.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.1.1969 расформирован.

**БО-472** (с 11.8.1955 — **БО-908**, с 19.9.1957 — **ПСКР-431**, с 15.10.1960 — **МПК-118**). Зач. 6.12.1954, зал. 15.11.1954 на заводе № 340 (зав. № 908). Спущ. на воду 31.1.1955. Вступ. в строй 11.8.1955 и передан в МПЧ КГБ Зак.ПО. 15.10.1960 г. вновь зач. в состав ЧФ и находился на конс. по 5.7.1961. 13.5.1966 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 30.10.1966 расформирован.

**БО-473**. Зач. 6.12.1954, зал. в нояб. 1954 г. на заводе № 340 (зав. № 909). 7.5.1955 искл. из состава ВМФ СССР в связи с продажей КНР, достроен в Гуанчжоу (Кантоне).



«Okrety Wojenne»

*Польский  
противолодоч-  
ный корабль  
«Завзиенты»  
(бывший БО-  
417). В 1960-е гг.  
его первоначаль-  
ный  
бортовой  
номер DS-43  
был заменен на  
363*

№ 340 (зав. № 900). Спущ. на воду 12.10.1954. Вступ. в строй 6.4.1955 и 16.4.1955 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. С 7.5.1956 по 24.11.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.6.1962 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Кубе.

**БО-465** (с 27.12.1956 — **МПК-465**). Зач. 16.7.1954, зал. 31.8.1954 на заводе № 340 (зав. № 901). Спущ. на воду 29.10.1954. Вступ. в строй 24.4.1955 и 10.5.1955 вкл. в состав КВФ, а 20.9.1955 — в состав СФ. С 7.5.1956 по 18.9.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 22.6.1962 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Кубе.

**БО-466** (с 24.1.1956 — **V3**). Зач. 16.7.1954, зал. 10.9.1954 на заводе

№ 340 (зав. № 905). Спущ. на воду 31.12.1954. Вступ. в строй 31.7.1955 и 16.8.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 1.8.1969 расформирован и переведен в отстой, а 23.4.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-470** (с 27.12.1956 — **МПК-470**). Зач. 24.8.1954, зал. 27.10.1954 на заводе № 340 (зав. № 906). Спущ. на воду 13.1.1955. Вступ. в строй 15.8.1955 и 20.8.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 3.5.1962 по 15.7.1965. находился на конс. в Хабаровске. 23.4.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.7.1970 расформирован.

**БО-474** (с 27.12.1956 — **МПК-474**). Зач. 30.12.1954, зал. 4.12.1954 на заводе № 340 (зав. № 910). Спущ. на воду 15.2.1955. Вступ. в строй 26.8.1955 и 8.9.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.10.1958 искл. из состава ВМФ.

**БО-475** (с 27.12.1956 — **МПК-475**). Зач. 30.12.1954, зал. 18.12.1954 на заводе № 340 (зав. № 911). Спущ. на воду 23.2.1955. Вступ. в строй и 8.9.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 31.10.1958 искл. из состава ВМФ.

**БО-476** (с 31.8.1955 — **БО-912**, с 19.9.1957 — **ПСКР-432**, с 15.10.1960 — **МПК-120**, с 13.1.1970 — **ОС-216**). Зач.



30.12.1954, зал. 30.12.1954 на заводе № 340 (зав. № 912). Спущ. на воду 8.3.1955. Вступ. в строй 31.8.1955 и передан в МПЧ КГБ Зак.ПО. 15.10.1960 вновь зач. в состав ЧФ и находился на конс. по 1.9.1968. 25.12.1969 перекласс. в ОС. 15.10.1970 расформирован и переведен в отстой. 4.11.1970 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ.

**БО-477** (с 27.12.1956 — **МПК-477**). Зач. 30.12.1954, зал. 12.1.1955 на заводе № 340 (зав. № 913). Спущ. на воду 17.3.1955. Вступ. в строй и 8.9.1955 вкл. в состав СФ. В 1956 г. по СМП переведен на ДВ и 22.10.1956 зач. в состав ТОФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 27.9.1968 искл. из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ и 1.1.1969 расформирован.

**БО-478**. Зач. 30.12.1954, зал. в янв. 1955 г. на заводе № 340 (зав. № 914). В мае 1955 г. искл. из состава ВМФ в связи с продажей КНР, достроен в Гуанчжоу (Кантоне).

**БО-479** (с 27.12.1956 — **МПК-479**). Зач. 30.12.1954, зал. 25.1.1955 на заводе № 340 (зав. № 915). Спущ. на воду 30.3.1955. Вступ. в строй 18.9.1955 и 27.9.1955 вкл. в состав СФ. С 7.5.1956 по 25.8.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 2.6.1962 исключен из состава ВМФ в связи с продажей Кубе.

**БО-480** (с 27.12.1956 — **МПК-480**, с 15.7.1971 — **УТС-119**). Зач. 30.12.1954, зал. 2.2.1955 на заводе № 340 (зав. № 916). Спущ. на воду 13.4.1955. Вступ. в строй 26.9.1955 и 4.10.1955 вкл. в состав СФ. С 7.5.1956 по 25.8.1961 находился на конс. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК, а 22.6.1971 перекласс. в УТС в Северодвинске. 1.9.1994 исключен из состава ВМФ и 25.12.1995 расформирован. Находился в Турдеевской РЭБ на осушке.

**БО-155** (с 27.12.1956 — **МПК-155**). Зач. 30.12.1954 и 15.2.1955 зал. на заводе № 340 (зав. № 917). Спущ. на воду 16.4.1955. Вступ. в строй 30.9.1955 и 8.10.1955 зач. в состав СФ. С 29.5.1956 по 17.11.1956 находился в распоряжении ЦУ ВМФ на Новой Земле. С 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 20.10.1958 по 18.9.1961 — на конс. 22.6.1962 искл. из состава ВМФ в связи с продажей на Кубу.

**БО-157** (с янв. 1956 г. — **V1**). Зач. 29.3.1955, зал. 29.3.1955 на заводе № 340 (зав. № 922). Спущ. на воду 15.6.1955. Вступ. в строй 18.10.1955 и 31.10.1955 зач. в состав ЧФ. 24.1.1956 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Румынии.

**БО-159** (с 27.12.1956 — **МПК-159**). Зач. 25.6.1955, зал. 26.6.1955 на заводе № 340 (зав. № 932). Спущ. на воду 7.10.1955. Вступ. в строй 24.12.1955 и 4.1.1956 зач. в состав КВФ. С 14.9.1956

Jane's Fighting Ships



**Румынский  
большой  
охотник V1  
(бывший БО-157),  
1970-е гг.**

вкл. в состав СФ. 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 20.10.1958 по 18.9.1961 находился на конс. 22.6.1962 искл. из состава ВМФ в связи с продажей на Кубу.

**БО-160** (с 27.12.1956 — **МПК-160**, с июня 1957 г. — **№ 95**, позже — **БО-281**). Зач. 25.6.1955, зал. 5.8.1955 на заводе № 340 (зав. № 934). Спущ. на воду 17.10.1955. Вступ. в строй 25.12.1955 и 4.1.1956 зач. в состав КВФ. С 4.6.1956 зач. в состав ЧФ. С 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.7.1957 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Болгарии. Сдан на слом в 1965 г.

**БО-161** (с янв. 1956 г. — **V2**). Зач. 7.5.1955, зал. 13.4.1955 на заводе № 340 (зав. № 924). Спущ. на воду 23.7.1955. Вступ. в строй 31.10.1955 и 14.11.1955 зач. в состав ЧФ. 24.1.1956 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Румынии.

**БО-162** (с 27.12.1956 — **МПК-162**, с июня 1957 г. — **№ 95**, позже — **БО-282**). Зач. 25.6.1955, зал. 14.8.1955 на заводе № 340 (зав. № 935). Спущ. на воду 20.10.1955. Вступ. в строй 26.12.1955 и 4.1.1956 зач. в состав КВФ. С 16.6.1956 зач. в состав ЧФ. С 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. 13.6.1957 искл. из состава ВМФ в связи с продажей Болгарии. Сдан на слом в 1965 г.

**БО-163** (с 27.12.1956 — **МПК-163**, с 10.9.1964 — **ОС-39**). Зач. 25.6.1955, зал. 14.8.1955 на заводе № 340 (зав. № 936). Спущ. на воду 20.10.1955. Вступ. в строй 26.12.1955 и 4.1.1956 зач. в состав КВФ. С 16.6.1956 зач. в состав ЧФ. С 27.12.1956 отнесен к подклассу МПК. С 10.9.1964 переведен в ОС. С 17.12.1966 по 15.11.1967 проходил кап. ремонт.

15.12.1969 расформирован и 4.11.1970 искл. из состава ВМФ и передан в ОФИ для реализации.

**БО-814** (с 1955 г. — **ПСКР-444**). Зал. 7.10.1954 на заводе № 340 (зав. № 814). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-815** (с 1955 г. — **ПСКР-445**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 815). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

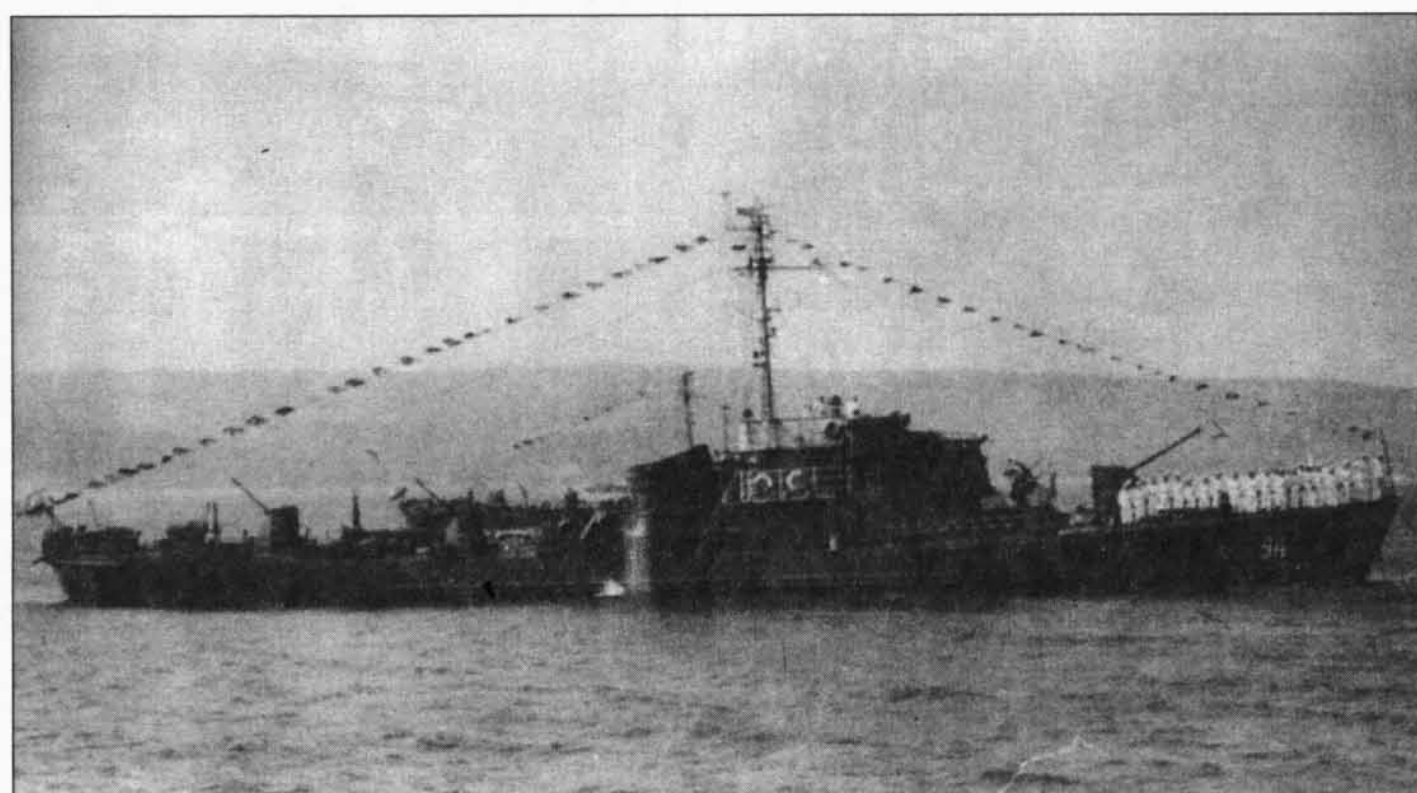
**БО-816** (с 1955 г. — **ПСКР-446**, с 15.10.1960 — **МПК-212**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 816). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В 1960 г. искл. из состава МПЧ и вновь вкл. в состав ТОФ, 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК.

**БО-817** (с 1955 г. — **ПСКР-447**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 817). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-818** (с 1955 г. — **ПСКР-448**, с 15.10.1960 — **МПК-206**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 818). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В 1960 г. искл. из состава МПЧ и вновь вкл. в состав ТОФ, 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК.

**БО-819** (с 1955 г. — **ПСКР-449**, с 15.10.1960 — **МПК-210**, с 25.9.1969 — **БРН-22**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 819). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В 1960 г. искл. из состава МПЧ и вновь вкл. в состав ТОФ, 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК. 25.9.1969 перекласс. в бренд-вахтенное судно.

**БО-820** (с 1955 г. — **ПСКР-450**, с 13.1.1970 — **БРН-228**) Зал. на заводе



**Большой охотник № 94 ВМФ Бол-  
гарии — бывший БО-160**

«Okrety Wojenne»





**Вверху: учебный корабль «Юный севастополец» (бывший БО-931), 1970-е гг.**

№ 340 (зав. № 814). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В янв. 1970 г. искл. из состава МПЧ, передан в состав ТОФ и 13.1.1970 перекласс. в брандвахтенное судно.

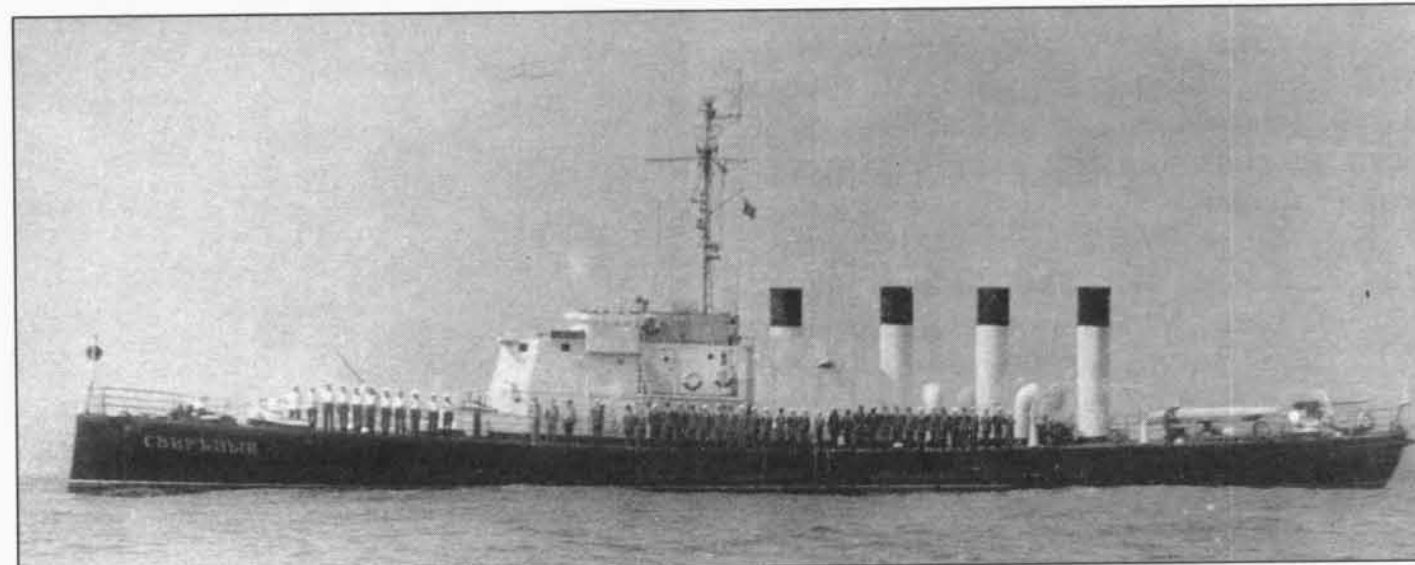
**БО-821** (с 1955 г. — **ПСКР-451**, с 15.10.1960 — **МПК-217**, с 20.3.1962 — **ПСКР-451**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 821). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В окт. 1960 г. искл. из состава МПЧ, передан в состав ТОФ и 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК. Но в 1962 г. искл. из состава ТОФ и вновь передан в состав МПЧ.

**БО-822** (с 1955 г. — **ПСКР-436**) Зал. на заводе № 340 (зав. № 822). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-823** (с 1955 г. — **ПСКР-437**) Зал. на заводе № 340 (зав. № 823). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.



**Слева: на ходовом мостике «Юного севастопольца», 1977 г. Внизу: «Юный севастополец», «загримированный» под миноносец «Свирепый» во время представления в честь годовщины восстания на крейсере «Очаков»**



**БО-918** (с 1955 г. — **ПСКР-424**, с 15.10.1960 — **МПК-280**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 918). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В 1960 г. выведен из состава МПЧ, передан в ТОФ и 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК.

**БО-920** (с 1955 г. — **ПСКР-418**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 920). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-821** (с 1955 г. — **ПСКР-407**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 921). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-925** (с 1955 г. — **ПСКР-408**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 925). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-926** (с 1955 г. — **ПСКР-419**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 926). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО.

**БО-930** (с 1955 г. — **ПСКР-425**, с 15.10.1960 — **МПК-105**, с 13.1.1970 — **ОС-215**). Зал. на заводе № 340 (зав. № 930). В 1955 г. по СМП переведен на ДВ и вкл. в состав МПЧ КГБ ТОПО. В 1960 г. выведен из состава МПЧ, передан в ТОФ и 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК.

**БО-931** (с 1955 г. — **ПСКР-426**, с 15.10.1960 — **МПК-108**). Зал. 9.7.1955 на заводе № 340 (зав. № 931), спущен 25.9.1955. Вступ. в строй 25.12.1955 и 25.4.1956 вкл. в состав МПЧ МВД АЗПО. В 1960 г. выведен из состава МПЧ, передан ЧФ и 15.10.1960 отнесен к подклассу МПК. В 1960-е гг. передан Севастопольской детской морской флотилии и переименован в «Юный севастополец».



## Проектные данные больших охотников за подводными лодками

Проект, год разработки	Проект 115 (тип «ОП» УСУ по ОТЗ ВМС), 1936	Проект 122 (по ОТЗ ВМА), 1939	Проект 122а		Проект 122а (с доп. воор.), 1943	Проект 122бис		Проект 122бис I серия (гос.испы- тания), 1947	Проект 122бис II серия, 1950
			I серия, 1941	II серия, 1942		Эскиз- ный, 1943	Техни- ческий, 1944		
Водоизмещение, т:									
нормальное	150	275	220,4	227	233	—	—	307	289
полное	325	238,4	244,2	249,8	257	284	325	325	
Скорость полного хода, уз.	25	22 — 24	23,2	21,4	21,4	20 — 21	20	18,7	18,7
Двигательная установка	2хМАН	3х?	3х9Д 38-К-8	3х12- 278-А	3х12- 278-А	3х12- 278-А	3х12- 278-А	3х12- 278-А	3х9Д
Мощность, л.с.	1200	?	3300	3600	3600	3600	3600	3600	3300
Мощность дизеля экономического хода, л.с.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дальность плавания экономическим ходом, миль	250	2500	2410	1000	1000	1500	1500	4100	3000
Артиллерия (число стволов — калибр, мм)									
главная	I — 76,2	I — 76,2	I — 76,2	I — 76,2	I — 85	I — 85	I — 85	I — 85	I — 85
зенитная	—	—	—	II — 37	II — 37	II — 37	II — 37	II — 37	II — 37
пулеметы	III — 12,7	III — 12,7	III — 12,7	II — 12,7	V — 12,7	V — 12,7	V — 12,7	V — 12,7	V — 12,7
Бомбовое вооружение:									
большие глубинные бомбы	15	18 — 24	16 — 20	16	30	30	30	30	20
малые глубинные бомбы	—	36 — 48	40	40	20	10	10	30	16
бомбометы	—	—	—	—	2	2	2	2	
РБУ	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Гидроакустическое вооружение	Выд- вижной гидрофон	Опускае- мый шумо- пеленгатор	ГАС «Тамир-1»	ГАС «Тамир-1»	ГАС «Тамир-1»	ГАС «Тамир-1»	ГАС «Тамир-1»	ГАС «Тамир-9»	ГАС «Тамир-10»
Автономность, суток	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Мореходность, баллы	6 — 7	7 — 8	7 — 8	7 — 8	7 — 8	7 — 8	9	9	9
Экипаж, человек	45	49	49	50	50	50	49	50	54

## Кораблестроительные элементы больших охотников за подводными лодками

Проект, год	Проект 122а (по ОТЗ НТК ВМФ), 1940	Проект 122а		Проект 122а с дополнит. вооружением, 1943	Проект 122бис, технический, 1944	Проект 122бис, на гос. испытаниях, 1947
		I серия, 1941	II серия, 1942			
Головной корабль	«Артиллерист»	«Торпедист»	«Дальномерщик»	«Электрик»	—	БО-270
Длина наибольшая, м	48,5	48,5	50,35	50,61	51,8	52,24
Ширина наибольшая, м	5,45	5,75	5,75	5,69	6,2	6,6
Осадка в полном грузу, м:						
форштевнем	1,93	1,93	1,97	1,97	2,19	2,20
ахтерштевнем	—	—	1,85	1,86	—	—
наиболее выступающей частью	—	—	2,09	2,05	—	—
обтекателем ГАС «Тамир»	—	—	2,57	2,05	—	—
Высота от ватерлинии до:						
верхней палубы, м	—	1,7	1,48	1,48	—	1,75
палубы полубака, м	—	2,5	2,32	—	—	2,96
палубы юта, м	—	1,7	1,48	—	—	1,75
ходового мостика, м	—	4,5	—	5,0	—	—
дальномер.поста, м	—	5,0	7,06	—	—	—
кюпитера, м	—	16,5	11,58	11,58	—	—
Водоизмещение, т:						
стандартное	275	220,4	227	233	289	307
нормальное	—	229,3	235	241	293	—
полное	325	238,3	244,2	249,8	325	325



## ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Оценивая достоинства и недостатки больших охотников за подводными лодками проектов 122а и 122бис, следует иметь в виду, что это были первые отечественные специализированные корабли противолодочной обороны III ранга. Скудное финансирование кораблестроения в 1930-х годах вынудило ВМФ и НКВД создавать их по «единому» (универсальному) проекту, объединив функции сторожевого корабля (в мирное время) с задачами охотника за подводными лодками (в военное). Это совмещение, в конечном итоге, привело как к суммированию плюсов, так и к наложению минусов проекта.

По мнению моряков, корабли типа «Артиллерист» изначально являлись неудачными: уже на стадии конструкторских разработок проектировщики наделили их рядом недостатков, устранить которые в процессе строительства было невозможно, но в серию их все же запустили. Так, посредственная мореходность объяснялась теоретическим чертежом корпуса. В изначальном проекте 100-тонного сторожевого корабля-охотника предполагался деревянный корпус с упрощенными обводами исходя из тех-

нологии изготовления. Эти обводы перекочевали в более поздние проекты — 115, 122 и 122а. И только в проекте 122бис с уширенным корпусом и большим развалом шпангоутов в носовой части ужалось исключить этот недостаток: корабль даже в «лихую» погоду уверенно держался на волнении.

Как показала эксплуатация БО проекта 122а зеленодольского завода, сварной корпус этих кораблей не выдерживал нагрузок (у четырех черноморских кораблей образовались трещины на корпусе). Хотя комиссия установила нарушение заводом технологии сварки, более вероятной причиной все же следует признать просчеты проектировщиков, которые не учли особенности поведения и остаточные напряжения металла (сталь-4) после сварки.

Если по противолодочному оружию отечественные корабли не уступали мировым аналогам, то этого нельзя было сказать в отношении средств обнаружения. Мало того, что по объективным и субъективным причинам наши конструкторы опоздали с созданием гидроакустических станций, так первые образцы аппаратуры еще и не отвечали необхо-

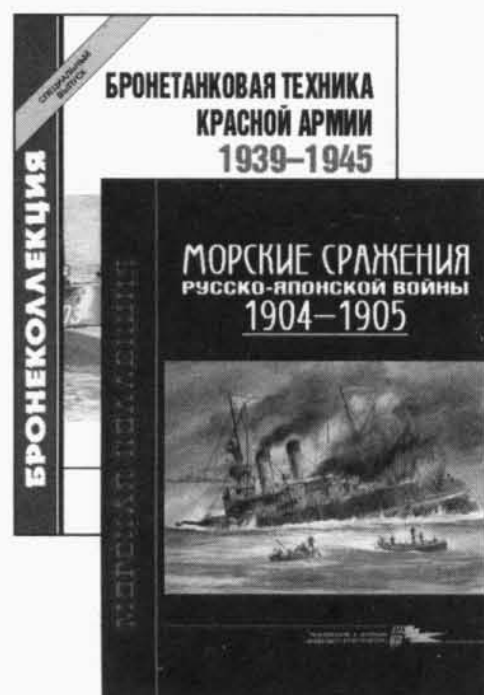
димым требованиям — не было отмечено ни одного случая обнаружения подводных лодок большими охотниками с помощью ГАС. Поэтому БО чаще использовали как эскортные корабли и ПСКР. Кроме того, принятые в проекте дизельные двигатели не обеспечивали скорость малого хода, ненужную для сторожевого корабля, но так необходимую для работы опускающей ГАС.

Тем не менее советские БО достойно представляли свой класс кораблей, а их заданные параметры были на уровне мировых аналогов. Более того, проект 122 опередил свое время как минимум на 10 лет, и потому мало кто сумел оценить его в довоенные годы. Зато опыт Второй мировой войны показал, что именно в таких кораблях остро нуждается флот. И БО проекта 122бис, лишенные основных недостатков своих предшественников, уже можно считать вполне удачными, а технологию их производства — самой передовой. Они стали родоначальниками нового класса малых противолодочных кораблей (МПК), ставших важной составной частью отечественного флота последующих десятилетий.

## Литература

1. Богданович П.Б. Перевозка малых кораблей и негабаритных катеров на Черное море по железной дороге. // «Бюллетень военного кораблестроения ВМС» № 3 (23). М., 1947.
2. Боевые вымпелы над Онегой. Петрозаводск, 1986.
3. «Бюллетень военного кораблестроения ВМФ». 1959, № 64.
4. Вахтенный журнал сторожевого катера «Марсовый» с 25 июля по 9 октября 1943 г. Вахтенный журнал сторожевого катера «Марсовый» с 10 октября по 2 декабря 1943 г. (Архив Исторического отдела ГШ ВМС: д. 9910, 9911.)
5. Грибовский В.Ю. Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936 — 1941. СПб., 1996.
6. Дмитриев Г.С. Полвека в кораблестроении (к производственной деятельности Зеленодольского проектно-конструкторского бюро). Казань, 1999.
7. Зубов Б.Н. Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. Записки корабельного инженера. М., 1998.
8. История отечественного судостроения. Т. IV, V. СПб., 1996.
9. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР. 1945 — 1991. СПб., 1996.
10. Никитин Б.В. Катера пересекают океан. Л., 1980.
11. Платонов А.В., Апрельев С.В., Синяев Д.Н. Советские боевые корабли. 1941 — 1945 гг. Т. IV. Вооружение. СПб., 1997.
12. Спирихин С.А., Бережной С.С. Надводные корабли и подводные лодки постройки завода № 402 — Северного машиностроительного предприятия — в Военно-Морском Флоте СССР (1944 — 1966 гг.). Справочник. Северодвинск, 2000.
13. Шейдвассер А.М. История создания больших охотников за подводными лодками проекта 122а — 122б. Зеленодольск. 1981.
14. Справочник по корабельному составу Каспийской флотилии. М., 1942.
15. Справочник по корабельному составу Северного флота. М., 1944.
16. Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.
17. Северодвинск. Испытание на прочность. Северодвинск, 1998.
18. Хроника боевых действий Онежской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Вып. 2 (14 мая 1943 г. — 2 августа 1944 г.). М., 1948.
19. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 6 (с 1 января по 9 сентября 1944 г.). М., 1951.
20. Материалы РГА ВМФ, РГАЭ, ОЦВМА.

**Во втором полугодии 2004 года в свет выйдут следующие специальные выпуски:**



«Военно-транспортная авиация 1939—1945» (64 с.) (ч.6 справочника «Самолеты Второй мировой войны»). Содержит технические характеристики самолетов, их фотографии и схемы.

Индекс по каталогу «Роспечати» — 81235

«Миражи» над Францией» (64 с.) — монография, содержащая историю создания одного из самых знаменитых самолетов мира — французского истребителя «Мираж» и его модификаций, разработанных фирмой Dassault.

Индекс по каталогу «Роспечати» — 82273

«Морские сражения Русско-японской войны 1904—1905» (96 с.) — иллюстрированная летопись боевых действий на море в 1904—1905 гг. Более 200 фотографий, около 30 рисунков, репродукций с картин и схем. Мелованная бумага, многокрасочная печать.

Индекс по каталогу «Роспечати» — 81236

«Бронетанковая техника Красной армии 1939—1945» (96 с.) — дополненное и исправленное издание справочника «Бронетанковой техники», выпущенного в свет в 1998 г. Более 100 фотографий советских и иностранных танков, САУ, броневых автомобилей и бронетранспортеров, состоявших на вооружении Красной армии в годы Второй мировой войны.

Индекс по каталогу «Роспечати» — 81237







Единственный на сегодняшний день «ходовой» корабль проекта 122бис — «Ленинград» (бывший БО-298), принадлежащий Московскому клубу юных моряков и полярников. На этих снимках последний представитель семейства больших охотников запечатлен рядом с учебным судном «Сайма», во время зимовки на Химкинском водохранилище.

Фото С.Балакина





